

## БАЗИРОВАНИЕ РОССИЙСКОГО ФЛОТА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ (1731—1925 гг.)



Капитан I ранга **Юрий Михайлович Зайцев**, начальник кафедры тактики ВМФ и военно-морской истории ТОВМИ им. С.О. Макарова

Освоение Россией побережья Дальнего Востока неразрывно связано с деятельностью военно-морского флота. Вклад военных моряков в освоение морей и оборону дальневосточных границ бесценен и неоспорим. Вместе с тем успешность решаемых флотом задач была бы невозможна без соответствующего обеспечения кораблей. Парусный флот Дальнего Востока опирался на военные порты, дислокация которых менялась в зависимости от военно-политической ситуации.

Первый военный порт, обеспечивавший базирование судов был основан в Охотске в мае 1731 г. и просуществовал до 1849 г. Накануне Крымской войны, в 1850 — 1852 гг. Охотский порт был перенесен в Петропавловск-Камчатский. Оборона Петропавловска-Камчатского от нападения англо-французской эскадры адмирала Прайса показала слабую защищенность порта и уязвимость кораблей и судов, находившихся в нем. Это вынудило генерал-губернатора Сибири Н.Н. Муравьева отдать приказ об эвакуации порта в устье Амура. В апреле — мае 1855 г. Петропавловский гарнизон и порт были перенесены в Николаевск-на-Амуре.

Сложившаяся в России к середине XIX в. система обеспечения кораблей военными портами в целом оправдала себя, но Крымская война показала ряд недостатков в этом деле, которые особенно остро проявились с поступлением на вооружение флота паровых кораблей. Парусные корабли благодаря своим особенностям могли принять большие запасы продовольствия, воды, артиллерийских боеприпасов, парусно-такелажного и шкиперского имущества поэтому обладали большой автономностью и самостоятельностью в дальнем плавании. Ремонт корпусов, парусного вооружения производился корабельными мастерами. Пополнение запасов воды и продовольствия осуществлялось в устьях рек и у местного населения. В отличие от парусных паровые корабли и суда требовали большего внимания обеспечению и восстановлению боевой готовности; для их снабжения топливом, ремонта сложных механизмов требовались стационарные пункты, оснащенные мастерскими и угольными станциями.

Угроза захвата российских владений Великобританией требовала постоянного присутствия в дальневосточных морях крупного корабельного соединения и соответствующих пунктов базирования. В 1860 г. на Тихом океане впервые была создана российская эскадра под командованием капитана I ранга И.Ф. Лихачева. В состав эскадры вошли фрегат «Светлана», корветы «Воевода», «Боярин», «Посадник», клиперы «Разбойник» и «Наездник». Возможности Николаевского-на-Амуре военного порта не отвечали требованиям длительного базирования кораблей из-за отсутствия глубоководных подходов, длительного срока ледостава и удаленности от южных границ Дальнего Востока. Ко-

рабли на осенне-зимний период вынуждены были уходить в порты Японии и Китая для зимовки и ремонта. Именно этот фактор заставил Лихачева действовать быстро и решительно. 12 апреля 1860 г.<sup>1</sup> в бухте Новгородской (залив Посыет) с транспорта «Японец» был высажен десант в составе 24 чел. под командованием лейтенанта П. Назимова, а 20 июня того же года транспорт «Манджур» прибыл в бухту Золотой Рог, где был основан военный пост Владивосток.

Осенью 1861 г. на Дальнем Востоке была учреждена 2-я Тихоокеанская эскадра под командованием капитана 1 ранга А. Попова. Из 18 паровых фрегатов, входивших в ее состав, половина была направлена в дальневосточные моря. Главной задачей эскадры Попова являлась крейсерская деятельность, в ходе ее кораблям требовалось длительное время находиться в море без заходов в базы, которых у российского флота на Тихом океане было мало. Таким образом, экипажам кораблей следовало осваивать ремонт паровых кораблей своими силами и в море. Снабжение кораблей углем, продовольствием и водой осуществлялось, как правило, в иностранных портах и на Аляске, где А. Попов устроил угольные базы для парового флота. После продажи американских земель, в 1869 г. начались разработки каменного угля на Сахалине, но по своему качеству он не годился для топок боевых кораблей.

В 1865 г. во Владивостоке началось оборудование небольшой механической мастерской для мелкого ремонта судов. В 1867 г. был построен первый эллинг для ремонта малых судов и барж<sup>2</sup>, а в 1868 г. начато строительство первого дока. В 1869 г. в еще недостроенном доке стали ремонтировать суда<sup>3</sup>.

Как одно из мест постоянного базирования сил флота рассматривалась бухта Новгородская в заливе Посыет. Основным преимуществом Новгородской бухты перед другими пунктами — ее расположение на стыке границ России, Кореи и Китая. Однако отсутствие в том районе строевого леса и даже леса на дрова определило обустройство основного поста во Владивостоке, о чем в своем рапорте морскому министру Н.К. Краббе сообщил командир Сибирской флотилии и портов Восточного океана И.В. Фуругельм в декабре 1868 г.<sup>4</sup>

Практика посылки на Тихий океан кораблей Балтийского флота продолжалась, но одновременно шло усиление Сибирской флотилии. В 1869 г. в ее состав вошли канонерские лодки «Морж», «Соболь», «Горностай». При этом канонерская лодка «Морж» стала первым паровым кораблем, полностью построенным на Дальнем Востоке. В том же году Сибирская флотилия выводилась из подчинения сибирскому генерал-губернатору и передавалась под командование морского министра.

Местом постоянного базирования Сибирской флотилии вместо Николаевска-на-Амуре был определен Владивосток. Между тем в официальных кругах вынашивалась идея о переносе военного порта из бухты Золотой Рог в другое место, в частности в залив Ольга. Только в 1880 г. было принято окончательное решение о размещении главной базы Сибирской флотилии во Владивостоке и снят вопрос о её передислокации<sup>5</sup>.

Вплоть до конца 90-х годов XIX столетия Владивосток оставался единственной военно-морской базой России на Тихом океане. Однако отсутствие должного понимания роли и места военных портов в обеспечении национальной безопасности и боевой готовности кораблей, недостаточное финансирование развития инфраструктуры не позволили сделать Владивосток полноценной военно-морской базой. Корабли Тихоокеанской эскадры, состав которой менялся в зависимости от военно-политической обстановки, по-прежнему большую часть были вынуждены проводить в заграничных портах, в том числе государств, считавшихся потенциальными противниками.

В 1888 г. на Тихоокеанской эскадре начала работать комиссия по выработке плана на случай военных действий. Председателем комиссии был назначен капитан 1 ранга С.О. Макаров, а среди ее членов были капитаны 1 ранга Н.И. Скрыдлов и Ф.К. Авелан. Несмотря на незначительный состав эскадры (фрегат, два корвета, два клипера и три канонерские лодки), комиссия счита-

ла, что русская эскадра предназначена «не для обороны, а для активного нанесения вреда неприятелю в различных пунктах Тихого океана»<sup>6</sup>.

Комиссия, однако, отметила, что Владивосток не может обеспечить ни один корабль эскадры, что «эскадру, стоящую во Владивостоке, можно сравнить с прекрасною батареей современных орудий, на которой нет в момент боя ни одного фунта пороха»<sup>7</sup>. К такому заключению комиссия пришла ввиду неподготовленности порта к обеспечению боевой и повседневной деятельности кораблей эскадры. Военный порт не был в состоянии осуществить полный ремонт кораблей и обеспечить их всеми видами запасов. Комиссия разработала рекомендации командирам кораблей при ведении крейсерской войны на Тихом океане. Командующий эскадрой крейсеров в военное время должен был «находиться негласно в одном из нейтральных портов», откуда руководить действиями крейсеров, командирам которых предоставлялась полная самостоятельность. Им сообщались лишь сведения о передвижении транспортов неприятеля, мест нахождения наших транспортов с углем и другими запасами для крейсеров<sup>8</sup>.

Обострения военно-политической обстановки на Дальнем Востоке связанные с конфликтом между Китаем и Россией в Средней Азии в 1880 г., Россией и Англией в 1884 г., японо-китайской войной 1894 — 1895 гг., в которой Россия пыталась не допустить укрепления позиции Японии, требовали значительного усиления Тихоокеанской эскадры. Однако своевременных мер по развитию надлежавшей системы базирования корабельных сил так принято и не было. Начало строительства во Владивостоке в 1895 г. большого судостроительного и судоремонтного завода было явно запоздалой мерой, а отсутствие других пунктов базирования значительно ограничивало зону действия сил и привязывало корабли к единственной военно-морской базе. Плавание же средства снабжения выполнять роль тыла в полном объеме были не в состоянии как по количеству запасов, так и по объему задач обеспечения.

Справедливости ради следует отметить, что попытки расширения системы базирования и тем самым увеличения зоны действий кораблей предпринимались. Командующему Тихоокеанской эскадрой контр-адмиралу Е.А. Алексеву было поручено выяснить значение Владивостока как военно-морской базы и в случае его непригодности выбрать подходящий порт на побережье Кореи. Адмирал такой базы не нашел, а в отношении Владивостока признал, что превращение его в военно-морскую базу обойдется слишком дорого.

В условиях обострения военно-политической обстановки на Дальнем Востоке свое видение усиления Тихоокеанской эскадры с учетом перспектив строительства российского флота и состояния флота Японии высказал и великий князь Александр Михайлович<sup>9</sup>. Он отмечал, что Владивосток в случае войны с Японией будет единственной базой флота России на Дальнем Востоке, но его слабая ремонтная база не позволит обеспечить растущий флот на Тихом океане. Он справедливо полагал, что после первого же боевого столкновения с неприятельским флотом все суда потребуют различной степени ремонта, и японский флот, располагая четырьмя адмиралтействами и рядом частных заводов в разных пунктах побережья, окажется в более выгодном положении. Время приведения японского флота в боеготовое состояние окажется меньшим, чем российского. Пророчески прозвучали его слова о том, что «если оставить Владивостокский порт в том виде, в каком он находится, то наш флот будет поставлен в безвыходное положение и, как и ранее, весь успех войны будет зависеть от первого боевого столкновения с японцами, когда нашим судам некуда будет идти для ремонта»<sup>10</sup>. Он рекомендовал не жалеть средств для создания Тихоокеанского флота и укрепления его базы во Владивостоке. Однако, несмотря на всю очевидность изложенного, предложения великого князя остались не больше, чем пожеланиями.

В январе 1898 г. командующий Тихоокеанской эскадрой адмирал Ф.А. Дубасов, сменивший на этом посту Е.А. Алексева, получил приказание осмотреть Порт-Артур и определить его пригодность в качестве военно-морской базы для русского флота на Тихом океане. Командующий эскадрой нашел

Порт-Артур совершенно разрушенным и непригодным для базирования. Из-за его мелководности и только одного прохода русские корабли не могли воспрепятствовать перевозкам на кораблях японского флота к побережью Кореи или русского Дальнего Востока. Адмирал сообщил свои выводы в Петербург и предложил для базирования русского флота осваивать корейский порт Фузан (Пусан). Базирование русских кораблей в Фузани, расположенном на юго-восточной оконечности Корейского полуострова, позволяло контролировать движение неприятельских судов в Корейском проливе и обеспечивало связь с главной базой флота на Тихом океане — Владивостоком. Но и в этом случае к мнению моряков не прислушались. Призрачные экономические выгоды были притиво поставлены реальной военно-стратегической обстановке.

15 марта 1898 г. была подписана русско-китайская конвенция о передаче России в аренду на 25 лет Ляодунского полуострова с Порт-Артуром, и внимание правительства переключилось на незамерзающие порты Китая — Порт-Артур и Дальний. При этом Порт-Артур рассматривался как крепость и военно-морская база, а Дальний намечался как торговый порт. Совершенно очевидно, что одновременное строительство трех крупных портов было обременительно для российского бюджета. Однако экономические интересы незначительной группы А.М. Безобразова в данном случае возобладали над национальной безопасностью — приоритет в строительстве был отдан Дальнему. Дальнейшие события покажут, что Дальний станет идеальным местом высадки японского десанта, и будет способствовать блокаде Порт-Артура с суши. Занятие Россией Порт-Артура еще больше обострило отношения с Японией.

В 1898 г. был принят план кораблестроения, в соответствии с которым намечались мероприятия по расширению и оборудованию Владивостокского военного порта. Завершить работы во Владивостоке планировалось в 1905 г. План работ по расширению Порт-Артурского порта, представленный заместителем в центральное правительство в 1900 г., рассматривался в Петербурге не в Морском министерстве, а особой комиссией из высших государственных чиновников и к началу войны оказался нерассмотренным и неутвержденным<sup>11</sup>. Эти факты лишний раз говорят о том, что в оценке военно-стратегической ситуации на Дальнем Востоке были допущены грубые просчеты.

В апреле 1901 г. командующий эскадрой вице-адмирал Н.И. Скрыдлов докладывал командующему сухопутными и морскими силами на Дальнем Востоке Е.А. Алексееву, что «предпринимать какие-либо непосредственные и прямые действия против неприятеля... нам не под силу». Адмирал предлагал отказаться от сражения с японским флотом, а проводить крейсерские операции на коммуникациях Японии, для чего считал «наиболее желательным иметь наш флот, кроме судов береговой обороны, не разделенным и во Владивостоке, где в случае, если он будет блокирован, то при значительно лучших для него условиях, чем в Порт-Артуре, с возможностью прорвать блокаду», и ... «флот наш во Владивостоке будет сохраннее и свободнее, чем в Порт-Артуре»<sup>12</sup>.

Осенью 1901 г. состоялись учения Тихоокеанской эскадры совместно с сухопутными войсками, на которых были проверены возможности русских вооруженных сил по отражению японского десанта в Корею. Учения показали, что высадка японских войск в Корею и даже вблизи Порт-Артура всегда возможна, а русский флот в Порт-Артуре может быть заблокирован и не выпущен из Порт-Артура даже малыми силами противника. Адмирал Е.И. Алексеев в отчете об учении указал также на опасность, «которой подвергается всякая эскадра, расположившаяся на порт-артурском рейде на якоре во время блокады Порт-Артура. Совершенно открытая со всех сторон эскадра делается вероятной целью для миноносцев блокирующей эскадры»<sup>13</sup>.

Однако в результате вместо изменения пункта базирования, правительство сменило командующего эскадрой. В октябре 1902 г. вместо Н.И. Скрыдлова был назначен контр-адмирал О.В. Старк.

На решение об определении главной базой флота Порт-Артура не повлияли даже выводы из ряда стратегических военных игр, проведенных в Военно-морской академии в 1896 — 1903 гг. В них прямо говорилось о несоответ-

ствии оборудования баз флота в Порт-Артуре современным требованиям, указывалось на опасность стоянки кораблей на внешнем рейде Порт-Артура и на необходимость перенесения базирования основных сил Тихоокеанской эскадры на Владивосток<sup>14</sup>.

18 декабря 1903 г. состоялось совещание в Порт-Артуре под председательством наместника вице-адмирала Е.И. Алексеева, который на очередное предложение перевести флот во Владивосток ответил отрицательно<sup>15</sup>.

За шесть лет арендного владения Порт-Артуром был выполнен лишь незначительный объем работ по усовершенствованию порта. Контр-адмирал Н.Р. Греве, командовавший портом до начала войны и в ее первый период, в качестве основного недостатка в оборудовании порта отмечал неверно выбранный подход к оборудованию Порт-Артура. «Порт этот был бы довольно ценным и полезным для нашей эскадры убежищем, если бы при оборудовании его за основание была принята мысль о необходимости обеспечения судам эскадры свободного входа и выхода из него во всякое время и хорошо закрытой стоянки, что вполне достигалось устройством наружных молв или искусственных рифов, а после создания таковых уже следовало оборудовать мастерские и прочие портовые сооружения, а потом уже постепенно углублять внутренние бассейны». Параллельно с возведением молв необходимо было начать строительство новых доков. Между тем было принято совершенно противоположное решение — углубить западный бассейн и одновременно расширять старые и строить новые мастерские, склады, казармы и доки. Но и этот план приводился в исполнение вяло и нерешительно. Работы по развитию порта приняли более интенсивный характер лишь за год до начала войны.

Необходимость подробного освещения вопросов, связанных с определением места главной военно-морской базы, вызвано тем, что они напрямую влияли на развитие военно-морской инфраструктуры Владивостока. В то время как на Ляодунском полуострове денежные потоки делились между Порт-Артуром и Дальним, финансирование строительства Владивостокского военного порта значительно сократилось. Слабость Владивостока как морской базы проявилась после получения первых же боевых и навигационных повреждений кораблей<sup>16</sup>.

С потерей Порт-Артура и Дальнего Владивосток остался единственным портом на Дальнем Востоке. На его расширение и оборудование были выделены средства, а для ремонта кораблей из европейской части России во Владивосток стали направляться материалы. Количество рабочих в мастерских Владивостокского порта за время войны возросло с 700 в начале до 1116 в конце войны.

Однако эти меры запоздали. Гибель русского флота и заключение Портсмутского мирного договора приостановили дальнейшее расширение Владивостокского военного порта.

По окончании войны в военной прессе была развернута широкая дискуссия по вопросам восстановления порта. Были подвергнуты тщательному анализу не только просчеты в стратегии и тактике, но и вопросы обеспечения боевой деятельности сил флота. Большую роль в этом играл Санкт-Петербургский военно-морской кружок, который предоставлял трибуну всем, кто хотел высказаться относительно восстановления и укрепления флота.

Так, 23 ноября 1907 г. с докладом «Оборудование морского театра военных действий базами» выступил А.Д. Бубнов. В докладе<sup>17</sup> впервые был поставлен вопрос о взаимосвязи системы базирования флота, политики и морской стратегии. По мнению автора доклада, политика должна создавать благоприятную обстановку для флота заключением выгодных союзов, обеспечением флоту стоянки и базирования в тех или иных нейтральных портах и даже приобретением важных для флота стратегических пунктов.

Стратегия должна обеспечивать флот аналитической информацией о положении противника, его планах и намерениях, характере оборудования им театра войны и другой подобной информацией. С учетом анализа этой информации и должно осуществляться оборудование морского театра. Среди стратегических элементов оборудования автор выделил опорные пункты, базируясь



на которые, флот способен проводить морские операции. В зависимости от назначения автор подразделил базы на следующие категории: базы-арсеналы; оперативные базы; промежуточные базы; плавучие базы и базы минных флотилий.

К *базам-арсеналам* были отнесены порты, в которых сосредоточено военное судостроение, изготовление и хранение запасов для флота всей страны, расположены резервные эскадры, артиллерийские заводы и комплекс судоремонтных предприятий. Эти базы предлагалось обеспечить соответствующей обороной. Ввиду крайне высокой стоимости сооружения и укрепления таких баз предполагалось их ограниченное число. Базы-арсеналы не рекомендовалось использовать для базирования сил флота, непосредственно участвующих в боевых действиях, чтобы не подвергать их нападению противника. Расположить такие базы предлагалось как можно дальше от театров военных действий, в недоступных для противника местах. База-арсенал, по сегодняшним понятиям, должна была представлять тыл флота.

*Оперативная база* должна была представлять пункт, на который опирается флот на театре военных действий. Оперативные базы, расположенные в закрытых морях и соединенных с открытыми акваториями проливами зонами, не позволяют реализовать важнейший принцип морской стратегии — внезапность. Это обусловлено тем, что именно в проливах зоны силы флота могут быть легче обнаружены и атакованы противником. Поэтому оперативные базы закрытых морей могут быть использованы силами флота, направленными против неприятеля, располагающегося на побережье данного театра. Для активных действий сил флота Бубнов предлагал использовать военные порты, позволяющие осуществлять развертывание сил флота непосредственно в открытое море. Отдельное место в докладе Бубнова занимали вопросы обороны военно-морских баз<sup>18</sup>.

В докладе было признано, что на пути к линии стратегического развертывания на отдаленных театрах военных действий, каковым, безусловно, был Дальневосточный театр, флот должен обладать *промежуточными базами*, в которых можно пополнить запасы топлива, продовольствия и воды, выполнить мелкий ремонт. Поэтому еще в мирное время одной из задач политики должно быть заключение договоров об аренде или покупке участков побережья для оборудования таких баз. Если на пути перехода кораблей промежуточных баз не имеется, то в составе эскадры или отряда судов должны быть *плавучие базы*, способные обеспечить повседневную и боевую деятельность кораблей. Необходимо отметить, что суда плавучего тыла существовали и в период русско-японской войны, но из-за тактико-технических характеристик они были больше обузой для боевых кораблей, чем помощью, особенно при встрече с быстроходным противником.

Весь смысл существования военно-морской базы, по мнению автора доклада, заключался в том, чтобы обеспечить деятельность сил флота. С момента оставления флотом база неминуемо теряет свое значение. Эти требования к системе базирования сил флота стали результатом глубокого анализа обороны Порт-Артура и Владивостока, тщательного учета всех недостатков крепостей и военно-морских баз, выявленных в ходе русско-японской войны.

Поражение в русско-японской войне заставило царское правительство сразу после заключения мирного договора произвести реорганизацию морского министерства. В русском флоте был учрежден Генеральный морской штаб, который в октябре 1906 г. сделал царю первый доклад о положении военно-морских сил в стране и перспективах их развития<sup>19</sup>. Особую озабоченность у штаба вызывало положение на Дальнем Востоке, «где флот был единственным защитником»<sup>20</sup> и где «идея защиты флотом... была совершенно правильная и единственно для нас возможная, но не выполненная по непониманию *сущности современного флота, не могущего оперировать без надежно оборудованных баз*»<sup>21</sup> (выделено мною. — Ю.З.). Впервые штаб пришел к выводу, что нужно отказаться от посылки эскадр на Дальний Восток и что России необходимо иметь три флота: на Балтийском и Черном морях и на Тихом океане. В

докладе указывалось, «что каждый из самостоятельных театров войны должен иметь вполне законченную организацию своего флота и располагать в своих базах всеми средствами для самостоятельного существования»<sup>22</sup>.

Сопоставляя соотношение сил флотов по окончании войны, начальник Морского Генерального штаба капитан 1 ранга (впоследствии вице-адмирал) Л.А. Брусилов констатировал, что наличные силы России на Дальнем Востоке «настолько слабы, что даже распределяя их исключительно для обороны только двух пунктов побережья (Владивостока и Николаевска), мы не в состоянии оказать врагу сколько-нибудь значительное сопротивление: все наши усилия лишь на короткий срок могут замедлять, но не задерживать движение неприятеля»<sup>23</sup>.

Из-за гибели в русско-японскую войну броненосного флота на карту был поставлен престиж Российской империи как великой морской державы. Потребовалась существенная перестройка работы Морского министерства, особенно в области защиты проектов судостроительных программ. Разъяснительная работа адмиралов, ученых, офицеров Морского Генерального штаба в Государственной думе о роли и значении флота в истории России вообще и необходимости линейного флота, движение в стране по оказанию финансовой помощи в строительстве кораблей, пропагандистская кампания в средствах массовой информации оказали значительное влияние на то, что в феврале 1912 г. был утвержден «Закон об Императорском Российском флоте». К закону прилагалась Памятная записка по поводу закона о флоте и судостроительной программе. В Памятной записке в качестве обоснования необходимости развития флота и системы его базирования говорилось, что в 1904 г. главная и единственная задача войны лежала на флоте. Он должен был овладеть морем и не пустить японцев на материк. Раз он вследствие своей собственной слабости с *недостаточно обеспеченной базой* (выделено мною. — Ю.З.) не мог выполнить предъявленные ему требования, то кампания была проиграна, и никакие усилия сухопутной армии не могли бы изменить ее результата.

Авторы проекта закона, опираясь на политическое значение флота, смогли убедить императора и Думу в том, что для решения поставленных задач Россия должна обладать на каждом театре самостоятельным, совершенным в организационном отношении флотом с *оборудованными и снабженными всем необходимым местами его базирования*, способным строить корабли и осуществлять их ремонт. Последующая история нашей страны доказала правильность основных доводов разработчиков закона.

В памятной записке впервые официально был поднят вопрос о соответствии системы базирования, судоремонтных возможностей заводов уровню развития морских сил. Эти элементы военно-морской инфраструктуры требуют особенно длительной подготовки. Система базирования и тылового обеспечения сил флота носит долговременный характер и требует больших капиталовложений.

Если до русско-японской войны в высших эшелонах власти отсутствовало понимание необходимости гармоничного развития всех элементов, составляющих основу морской обороны, и финансирование оборудования военных портов, как правило, осуществлялось по остаточному принципу, то в период 1908 — 1914 гг. грандиозные планы восстановления флота поглощали значительную часть морского бюджета<sup>24</sup>. Расчеты показали, что для успешной деятельности сил флота финансовые затраты на оборудование баз и крепостей должны были составлять около 30 % от общей суммы, выделенной на строительство нового флота<sup>25</sup>.

С 1910 г. государство твердо встало на точку зрения необходимости воссоздания военно-морской силы и предоставило в распоряжение Морского министерства соответствующие средства<sup>26</sup>. Для пятилеток 1908 — 1913 гг. характерен колоссальный рост расходов на строительство новых кораблей, оборудование портов и создание баз, плавание действующего флота и т. д. (табл. 1).

**Расходы по основным статьям бюджета Морского ведомства  
за 1908 — 1913 гг. (в рублях)**

Статьи расходов	Годы		
	1908	1912	1913
Судостроение (постройка <sup>27</sup> и ремонт судов) <sup>28</sup>	27111927	7039265	103092839
Вооружение (изготовление предметов по артиллерийской, минной части и их ремонт)	8965143	30538404	47452428
Военные порты (устройство портов и служба связи, постройка доков, расширение и оборудование морского полигона, расширение и оборудование заводов, содержание портов с заводами и мастерскими)	9680915	13113197	28850202

Рост ассигнований с учетом чрезвычайных расходов в период с 1908 г. по 1912 г. на судостроение составил 159,3 %, на вооружение — 240,6 %, на обустройство и содержание военных портов — 35,5 %<sup>29</sup>.

В 1913 г. на базовое строительство было выделено около 28 % от суммы ассигнований на строительство новых кораблей, что соответствовало расчетам и мировой практике ведущих морских держав<sup>30</sup>.

Учитывая, что к 1912 г. основная угроза безопасности России исходила из Европы, то в «Законе о флоте» наиболее детально приводился состав Балтийского и Черноморского флотов. Что касается Сибирской флотилии, то статья 3 закона гласила: «Судовой состав Сибирской флотилии определяется Морским министерством в зависимости от политического положения и боевых задач на Дальнем Востоке»<sup>31</sup>. Примерно так же коротко была изложена необходимая степень оборудованности тихоокеанского театра: «... оборудование порта во Владивостоке должно отвечать задачам и требованиям Сибирской флотилии»<sup>32</sup>. Общим для всех театров требованием было то, что для нужд флота должны быть оборудованы соответствующие оперативные, тыловые и судостроительные базы и минные станции, удовлетворяющие потребности того или иного флота, в зависимости от его состава. На фоне общего роста расходов Морского ведомства, в том числе и на базовое строительство, ассигнования инфраструктуры Сибирской флотилии в 1909 г. были в значительной мере сокращены. И это при том, что Охотский и Петропавловский порты числились только на бумаге, а Николаевский не имел достаточных устройств и оборудования для стоянки и сложного ремонта кораблей.

В 1909 г. при составлении кораблестроительной программы на десятилетие было принято, что в состав Сибирской флотилии, базирующейся на Владивосток, будут входить 5 крейсеров, 5 минных заградителей, 18 миноносцев и 16 подводных лодок. Однако к концу года эта программа была пересмотрена (табл. 2)<sup>33</sup>.

Таблица 2

**Состав и перспективы Сибирской флотилии в 1909—1919 гг.**

Класс кораблей	Годы	
	1909 (фактический состав)	1919 (планируемый состав)
Крейсеры	2	2
Заградители	1	4
Миноносцы	20	5
Подводные лодки	13	6

В соответствии с планировавшимся значительно уменьшенным составом флотилии намного были сокращены ассигнования и объем работ по развитию инфраструктуры Владивостокского и Николаевского портов. В денежном выражении ассигнования на развитие инфраструктуры Сибирской флотилии сокращались более чем на 1,5 млн. рублей при общей потребности порта 4,2 млн. рублей<sup>34</sup>.



В 1911 г. в связи с обострением военно-политической обстановки между Россией и Китаем Сибирская и Амурская флотилии были приведены в состояние боевой готовности и подвергнуты проверке комиссией, которая выявила, что корабли в большинстве своем устарели и их восстановление и ремонт нецелесообразны. В лучшем состоянии был отряд подводных лодок, базировавшихся в бухте Разбойник<sup>35</sup>. Однако отсутствие маневренных баз значительно снижало их боевые возможности, ограничивало зону действия. В целях ее расширения на островах залива Петра Великого создавались временные пункты материального снабжения, куда доставлялись бидоны с топливом и другие материальные средства<sup>36</sup>.

К 1914 г. в России была завершена разработка подходов к формированию системы морской силы в соответствии с «Законом о флоте». Стабильный рост экономических показателей позволил ежегодно выделять на строительство кораблей и нужд флота до 7 % национального бюджета.

Во Владивостоке планировалось оборудование военно-морской базы и развитие береговой инфраструктуры для обеспечения двух полноценных эскадр современных кораблей<sup>37</sup>. С учетом этих планов оперативная емкость Владивостокского военного порта должна была обеспечить базирование не менее 110 надводных кораблей и 24 подводных лодок, а мощности Механического завода предполагалось увеличить в 10 раз.

Таким образом, в период от окончания русско-японской войны и до начала первой мировой войны впервые в отечественном флоте были подняты вопросы о взаимосвязи системы базирования, политики и стратегии; о рассредоточенном базировании сил флота вообще, и к оперативным военно-морским базам, в частности; обоснованы подходы к строительству сбалансированного флота, в котором гармонично развивались как маневренные силы, так и элементы инфраструктуры<sup>38</sup>.

Однако начавшаяся первая мировая война и расходы, связанные с ней, не позволили в полном объеме развернуть не только строительство элементов инфраструктуры флота, но и кораблестроительную программу. Вопрос о создании сети операционных и маневренных баз не был решен не только на Дальнем Востоке, но и на западных театрах.

В годы гражданской войны и интервенции Владивостокский военный порт, хотя и сохранял свое значение военно-морской базы, никакого дальнейшего развития не получил. Мало того, нестабильная военно-политическая обстановка способствовала развалу портового хозяйства и инфраструктуры флота.

\* \* \*

С окончанием гражданской войны и вступлением Дальневосточной республики в состав РСФСР было принято решение о создании Морских Сил Дальнего Востока (МСДВ). 29 декабря 1922 г. во Владивосток прибыл сформированный в Хабаровске походный штаб МСДВ во главе с командующим И.К. Кожановым. В том же месяце для приемки военного имущества Владивостокской крепости, Владивостокского военного порта и определения перспектив их дальнейшего использования была назначена комиссия под председательством помощника Начальника артиллерии РККА П.А. Петряева. В состав комиссии вошли представители всех Главных управлений РККА. В феврале 1923 г. комиссия приступила к работе. К участию в ней были привлечены представители различных учреждений Владивостока и края, Морских Сил Дальнего Востока, строители Владивостокской крепости. Комиссией был подготовлен доклад «Крепость Владивосток», изданный под грифом «Секретно» в 50 экземплярах<sup>39</sup>. Практически этот доклад явился первым наиболее полным типографским изданием, освещавшим более чем 50-летнюю историю военного порта и крепости.

Комиссия констатировала, что на момент осмотра, Владивостокскую крепость и военный порт можно считать несуществующими. Но признавалось, что при соответствующем финансировании восстановление их возможно в кратчайшие сроки.

Малочисленность Владивостокского отряда кораблей не позволяла решать в полном объеме разноплановые задачи, стоящие перед ним<sup>40</sup>. Фактически могла решаться лишь задача охраны промыслов канонерской лодкой «Красный Октябрь», сторожевым кораблем «Красный вымпел» и прибывшим в 1924 г. на Дальний Восток сторожевым кораблем «Воровский». Миноносцы, базирующиеся на Владивосток, не могли обслуживать даже район Приморья. Значительный по протяженности театр требовал большего количества кораблей. Нагрузка на один корабль в течение кампании (10 месяцев) составляла около 13000 миль. На ремонт оставалось не более двух месяцев. Это приводило к значительному износу механизмов и перегрузкам для личного состава. Основная же функция военных судов — оборона стратегических пунктов — была вообще не осуществима.

Эта ситуация привела руководство государства и РККФ к необходимости выбора наиболее рационального состава флота на Тихом океане и возложения на него таких задач, которые он был бы в состоянии решить. Дискуссия, развернутая по этому вопросу, разделила руководство флота на два лагеря. Представители первого утверждали: поскольку в данный момент задача морской обороны стратегических пунктов решена быть не может, то одна лишь охрана промыслов не оправдывает существования военных судов на Дальнем Востоке. Для этого будет недостаточно, если корабли передать ОГПУ, а боевые задачи не планировать вообще. Представители противоположной стороны полагали, что охрану промыслов необходимо оставить за военными судами, увеличив состав Владивостокского отряда кораблей до 6 единиц и оптимизировав его с точки зрения экономического содержания. Основным аргументом сторонников сохранения военного флота на Дальнем Востоке являлась необходимость сохранения инфраструктуры и организационной структуры флота для того, чтобы с появлением средств развернуть строительство современного флота.

Подписание 20 января 1925 г. в Пекине «Конвенции об основных принципах взаимоотношений между СССР и Японией» в значительной степени разрядило военно-политическую обстановку на Дальнем Востоке и положило конец дискуссии. Верх в ней одержали сторонники передачи кораблей, способных выполнять охранные функции, ОГПУ.

20 июня 1925 г. Владивостокский отряд (миноносцы «Лазо» и «Потапенко», сторожевые корабли «Воровский» и «Красный вымпел») был передан в оперативное подчинение полномочного представителя ОГПУ на Дальнем Востоке.

Объекты, ранее принадлежавшие военному порту, частично были переданы морским частям погранвойск и Управлению по безопасности кораблевождения на Дальнем Востоке (УБЕКО Дальвост), а частично заняты различными организациями. Судоремонтный завод Владивостокского военного порта вместе с территорией, постройками административного и хозяйственного характера был передан Наркомату тяжелой промышленности. Складские помещения военного порта и крепости были перестроены под жилые помещения или заняты коммерческими структурами. Хабаровское отделение военного порта вместе с кораблями Амурской военной флотилии перешло в подчинение Отдельной Дальневосточной армии.

Владивостокский военный порт как организационное подразделение флота прекратил свое существование, а вместе с ним окончательно распалась создававшаяся в течение 50 лет система обеспечения корабельных сил.

<sup>1</sup> Даты до 1917 г. приведены по старому стилю.

<sup>2</sup> Владивосток: (Сборник исторических документов. 1860 — 1907 гг.). Владивосток, 1960. С. 23.

<sup>3</sup> РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4212. Л. 8—9об.

<sup>4</sup> Владивосток. С. 22—23.

<sup>5</sup> РГИА ДВ. Ф. 1. Д. 1060. Л. 1.

<sup>6</sup> Эндаков Д.Н. Русский флот на Тихом океане XVII—XX вв. Владивосток, 1988. С. 87.

- <sup>7</sup> Там же.
- <sup>8</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 429. Л. 20—22, 27.
- <sup>9</sup> Вел. князь Алексей Михайлович: Соображения о необходимости усилить состав русского флота в Тихом океане. СПб., 1896.
- <sup>10</sup> Гиппиус А.И. О причинах нашей войны с Японией. СПб., 1905. С. 45—46.
- <sup>11</sup> Немитц А.В. Беглый очерк морских операций русско-японской войны // Мор. сб. 1912. № 4. С. 154 — 155.
- <sup>12</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 2984. Л. 59.
- <sup>13</sup> Там же. Л. 59.
- <sup>14</sup> Русско-японская война 1904 — 1905 гг. Кн. 1. С. 116—120.
- <sup>15</sup> Кладо Н.Л. Введение в курс истории военно-морского искусства. СПб., 1910. С. 468.
- <sup>16</sup> См.: Егорьев В.Е. Операции владивостокских крейсеров в русско-японскую войну 1904 — 1905 гг. С. 16—21, 54—62.
- <sup>17</sup> См.: Мор. сб. 1907. № 12. С. 65—82.
- <sup>18</sup> Бубнов А.Д. Оборудование морского театра военных действий базами // Мор. сб. 1907. № 12. С. 65—73.
- <sup>19</sup> Всеподданнейший доклад Морского Генерального штаба о состоянии, воссоздании и реорганизации флота. СПб., 1906.
- <sup>20</sup> Там же. С. 27.
- <sup>21</sup> Там же.
- <sup>22</sup> Там же. С. 19—25, 27—29, 35—36.
- <sup>23</sup> Там же. С. 39.
- <sup>24</sup> См.: Нордман Н. Наши морские бюджеты // Мор. сб. 1913. № 11. С. 105—130; № 12. С. 63—79.
- <sup>25</sup> Немитц А.В. Морской вопрос в России // Мор. сб. 1912. № 5. С. 70.
- <sup>26</sup> Нордман Н. Наши морские бюджеты // Мор. сб. 1913. № 11. С. 124—125.
- <sup>27</sup> По желанию Государственной Думы кредиты на постройку новых кораблей были закреплены в смете за определенными судами отдельными параграфами. Так, в смете 1913 г. § 16 были выделены средства на постройку линейного корабля «Петропавловск», а § 21 — линейного корабля «Императрица Мария».
- <sup>28</sup> В сметах 1912 и 1913 гг. капитальный ремонт и перевооружение, текущий ремонт и работы на конкретных кораблях были также закреплены отдельными параграфами.
- <sup>29</sup> Нордман Н. Наши морские бюджеты // Мор. сб. 1913. № 12. С. 77.
- <sup>30</sup> В 1912 — 1913 гг. это соотношение составило: в Англии 25 %, в Германии — 32 %, а в Японии и Франции — около 50 %. См.: Нордман Н. Наши морские бюджеты // Там же. С. 82—84.
- <sup>31</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1289. Л. 338—354.
- <sup>32</sup> Там же.
- <sup>33</sup> РГАВМФ, Ф. 418. Оп. 1. Д. 1000. Л. 89—89об.
- <sup>34</sup> Там же.
- <sup>35</sup> Эндаков Д.Н. Русский флот на Тихом океане XVII—XX вв. Владивосток, 1988. С. 135.
- <sup>36</sup> Захаров С.Е. и др. Тихоокеанский флот. М., 1966. С. 79.
- <sup>37</sup> Утвержденный царем в 1907 г. состав одной Балтийской эскадры включал 8 линкоров, 4 линейных крейсера, 9 легких крейсеров и 36 миноносцев. В 1911 г. по «Закону о флоте» одна Балтийская эскадра должна была состоять из 8 линкоров, 4 линейных крейсеров, 8 легких крейсеров, 36 миноносцев и 12 подводных лодок.
- <sup>38</sup> Бубнов А.Д. Оборудование морского театра военных действий базами // Мор. сб. 1907. № 12. С. 65—73; Немитц А.В. Беглый очерк морских операций русско-японской войны // Мор. сб. 1912. № 4; Немитц А.В. Морской вопрос в России // Мор. сб. 1912. № 5.
- <sup>39</sup> Крепость Владивосток. Владивосток, 1923.
- <sup>40</sup> См.: Александров В. Охрана промыслов и морских границ Дальнего Востока — как задача военного флота. // Мор. сб. 1925. № 8. С. 8—10.

**SUMMARY:** «Russian Navy Bases in the Far East» is the title of the article by Captain of the 1<sup>st</sup> Rank Yu. Zaitsev. The question is about how the system of the Russian ships in 1731—1925 was being formed in the Far East of Russia. There are shown advantages and disadvantages of dislocation of naval bases in different regions of the Pacific coast. The author gives the estimate of naval ports.