

ИСТОРИЯ ПЕТЕРБУРГА

№ 6 (40). 2007

Содержание

МУЗЕИ ПЕТЕРБУРГА

Е. В. Мокшанова

Музеи в библиотеках Петербурга

САДЫ И ПАРКИ ПЕТЕРБУРГА

И. А. Пономарев

«Меж гробницами внука и деда
заблудился взьерошенный сад»
(Михайловский сад). *Окончание*

ПЕТЕРБУРЖЦЫ И ПЕТЕРБУРЖЕНКИ

Ю. А. Молин, В. Ю. Назаров

Александр Григорьевич Гиляревский.
Прощальный поклон

Л. И. Барышников

Во дворцах вблизи осажденного Ленинграда
(Свидетельство финского генерала)

И. Рау-Данилевская

Николай Данилевский и его книга
«Россия и Европа»

В. Г. Бем

Петербуржец Филипп Шеффер –
участник «Красной Капеллы»

НЕИЗВЕСТНОЕ ОБ ИЗВЕСТНОМ

И. И. Лисевич

Когда искажается история

В. С. Лукьянов

Девятый обелиск

И. В. Зимин, А. Н. Павлова

Императорские резиденции:
кладбища домашних животных

Ю. Н. Петров

Начало борьбы с оспой в Санкт-Петербурге

СЛУЖИЛЫЙ ПЕТЕРБУРГ

С. А. Морозов

3 Командующий Ладужской военной флотилией
в годы Великой Отечественной войны
В. С. Чероков. К 100-летию со дня рождения 47

Б. Г. Шарон

Александр III и Российский императорский флот 52

6 ПИСЬМА, ДНЕВНИКИ, ВОСПОМИНАНИЯ

Н. А. Федотов

Вспоминая Тишкинскую ДХШ 1960-х 61

В. М. Ушакова

18 «Я пришла сюда не показываться, а петь»
(Неизвестные письма певицы и педагога
Генриетты Ниссен-Саломан в фондах
Государственного музея политической
25 истории России) 72

БЛОКАДА ЛЕНИНГРАДА

28 **В. Б. Зернов**

Боевая и бытовая техника глазами
блокадного ребенка 76

31

СТРОИТЕЛЬСТВО И АРХИТЕКТУРА

М. П. Волкова

33 История Певческого моста
через Мойку в Санкт-Петербурге 78

А. Е. Ухналев

36 Невская ограда Летнего сада и ее автор Иван Фок 83

ГОРОД ДАЛЕКИЙ И БЛИЗКИЙ

О. Р. Ницман

41 Хорошо забытое старое (О некоторых порядках
в столице Российской империи) 87

С. С. Комиссаренко

Клуб как петербургское явление
в русской культуре 89

ПУТЕШЕСТВИЕ ПО ПЕТЕРБУРГУ

Н. Н. Жигло

Тарас Шевченко и Рерихи 95

О. С. Савицкая, Ю. В. Мудров

Лица великого города. К 90-летию со дня
рождения скульптора М. Т. Литвиненко 96

РЕЦЕНЗИИ

И. Д. Ходанович

Рецензия на книгу М. И. Каратуева,
М. И. Фролова «1939–1945 гг.
Взгляд из России и из Германии». СПб., 2006 99

Сведения об авторах 100



Александр III и Российский императорский флот

У России есть лишь два верных союзника –
ее армия и ее флот.

Александр III

Б. Г. Шарон

Как известно, Александр Александрович Романов (26.02.1845–20.10.1894) стал императором России 1 марта 1881 года, после гибели в результате террористического акта императора Александра II. Закон Российской империи гласил: «Вступление на престол Императора считается со дня кончины Его предшественника». Так Александр III стал семнадцатым монархом из династии Романовых, правившей в России с 1613 года.

Являясь вторым сыном императора Александра II и императрицы Марии Александровны, до смерти своего старшего брата, цесаревича Николая, то есть до двадцатилетнего возраста, великий князь Александр не был наследником русского престола и воспитывался не как будущий император, а как великий князь, предназначавшийся для военной службы. Главным его воспитателем был генерал-адъютант В. А. Перовский. Его образованием занимались профессор-экономист Чивилев, К. И. Победоносцев, тактику и военную историю читал М. И. Драгомиров.

Будучи наследником, Александр Александрович любил заниматься историей. Ему был прочитан полный курс русской истории знаменитым русским историком С. М. Соловьевым. Он увлекался собиранием исторических коллекций и реставрацией исторических памятников, особенно связанных «с патриотическими воспоминаниями и изучением русской художественной старины». Наследник цесаревич возглавлял Императорское историческое общество, основанное при ближайшем его участии. Проявляя музыкальные способности, столь же охотно он занимался музыкой и



Император Александр III



Императрица
Мария Федоровна –
шеф Гвардейского эскадра

участвовал в домашних концертах, играя на валторне и на «басу».

До момента принятия короны Александр III шестнадцать лет являлся престолонаследником, успев за то время проявить себя в государственных делах и на военном поприще. По роду службы и занятий побывал в разных уголках России и за рубежом. Полтора десятка лет состоял членом Государственного совета (главного законно-совещательного органа империи), принимал участие в работе Комитета министров, был канцлером Гельсингфорского университета. Командовал различными частями гвардии, в том числе более десяти лет – лейб-гвардии Преображенским полком. Был атаманом казачьих войск и начальником различных воинских частей, в том числе – командующим войсками округа. Имел звание генерал-лейтенанта¹.

В 1877–1878 годах великий князь Александр Александрович принимал участие в войне против Турции за освобождение Болгарии. Девять месяцев находился на Балканах, командуя Рущукским 40-тысячным отрядом, состоявшим из 12-го и 13-го армейских корпусов и прикрывавшим тылы русских войск, осаждавших Плевну. 14 ноября 1877 года у Трестенка и Мечки отряд нанес поражение войскам противника, шедшим на помощь осажденному гарнизону. В последующем успешно действовал при овладении населенными пунктами Разград, Рущук, Осман-Базар и Силистрия. За участие в боевых действиях награжден орденами Св. Владимира I степени с мечами, Св. Георгия II степени и золотым оружием².

Став императором, Александр III за время своего тринадцатилетнего

царствования приложил много усилий для поднятия в стране на надлежащий уровень финансов, национальной индустрии и экономики, что содействовало укреплению материально-технической базы для строительства качественно нового военно-морского флота. Поднял на новый уровень необходимое в индустриальной стране техническое образование (особенно начальное и среднее). Определил приоритетные направления в военном строительстве и осуществил совершенствование организации военно-морского флота. В 1885 году провел военную реформу.

Флот великий князь Александр Александрович знал не понаслышке. Воспитываясь вместе с братьями, он с детства был приучен к военному распорядку, где все было регламентировано и расписано почти до мелочей. В распоряжении детей была специально подобранная библиотека, наглядные пособия, образцы оружия, модели кораблей, карты, глобусы и гимнастические снаряды. Братья часто посещали «Корабельную комнату» Зимнего дворца, созданную еще для великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича и специально оборудованную для изучения флота, где проводили много времени. Здесь было все, что требовалось для воспитания будущих военных моряков. Получая образование, Александр научился читать кораблестроительные чертежи, стал разбираться в тонкостях парусного судовождения.

Под наблюдением инженер-механиков изучил работу паровых двигателей, устанавливаемых на строящихся судах, что позволило ему самому управлять собственными яхтами и катерами. Он хорошо ориентировался в море, заливе и финских шхерах. Читал морские карты, знал географию, гидрографию и навигацию, что давало ему возможность в отдельных случаях, самостоятельно, одному, без кочегара и матроса, управлять построенным для него на верфи города Каусе (Англия) паровым катером «Дагмар» (1870), названным так в честь его жены, великой княгини Марии Федоровны, датской принцессы.

В 1873 и 1874 годах для его высочества в Англии на верфях города Гулля были заказаны для

постройки две яхты, «Славянка» и «Царевна», чертежи для которых он утверждал сам, приезжая в Англию. Таким образом, школу основ военно-морского дела государь наследник цесаревич Александр Александрович прошел полностью и без каких-либо осложнений.

Поражение в Крымской войне (1853–1856) лишило Россию возможности иметь военный флот на Черном море, что привело к упадку расположенной на юге России судостроительной промышленности. Это отрицательно сказалось на результатах русско-турецкой войны 1877–1878 годов. Подписанный Россией в феврале 1878 года Сан-Стефанский мирный договор с Турцией вызвал недовольство Великобритании. «Владычица морей», введя в Мраморное море мощную эскадру, добила его пересмотра, фактически лишив русских плодов своей военной победы. Военно-морская демонстрация Англии и неспособность отечественного флота защитить интересы страны вызвали большой резонанс в российском обществе, болезненно переживавшем ущемление своих национальных интересов. Эти вопросы неоднократно поднимались на заседаниях Государственного совета, по ним готовились предложения в Морском ведомстве, военные моряки высказывали свои предложения на страницах морских журналов и газет.

В обстановке патриотического подъема московское Императорское общество для содействия русскому торговому мореходству, учрежденное в 1873 году, обратилось к жителям России с призывом начать сбор пожертвований для закупки за рубежом быстроходных судов. Эти суда в случае войны в короткое время могли быть переоборудованы во вспомогательные крейсера, военные транспорты или госпитальные суда. В мирное же время они могли эксплуатироваться под коммерческим флагом специально созданного Добровольного флота. Инициатива москвичей буквально всколыхнула Россию. В марте 1878 года во «второй столице» учредили Главный комитет для сбора пожертвований на приобретение морских судов Добровольного флота под председательством московского генерал-губернатора В. А. Долгорукова³.

В апреле 1878 года был учрежден Комитет по устройству Добровольного флота во главе с наследником русского престола – будущим императором Александром III. За несколько недель на финансовый счет Добровольного флота было собрано более двух миллионов рублей. Больше всего на эти цели пожертвовала Москва. Деньги пошли на закупку в Германии четырех быстроходных пароходов. Первыми судами компании стали – «Россия», «Петербург», «Москва» и «Нижний Новгород». Пароход «Москва» получил свое имя в знак признания заслуг москвичей при сборе пожертвований. В созданных по всей стране комитетах для сбора пожертвований принимались деньги от представителей всех сословий: дипломатов и военных, учителей и священнослужителей, купцов и крестьян. Пожертвования шли не только деньгами, но и орденами и драгоценностями. 13 июля цесаревич Александр выразил благодарность московским жертвователям за сбор средств на устройство Добровольного флота. В своем письме московскому генерал-губернатору он писал: «...Успех этого сбора свидетельствует о том сочувствии, которым встречена была всеми условиями патриотическая мысль, возникшая в Москве. Радуюсь от души этому успеху, прошу передать жертвователям сердечную мою признательность за усердие к столь полезному для Отечества делу»⁴.

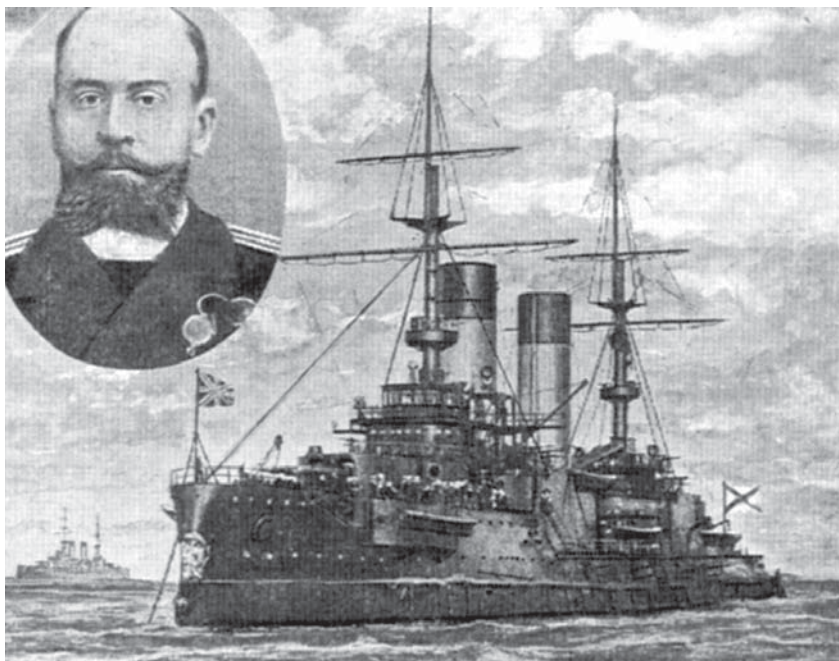
Вступив на престол, Александр III за короткий срок провел ряд преобразований в военной области. Преобразования сводились к следующему: «Сухопутные войска были сведены в однообразные по структуре корпуса и размещены в основном в приграничных округах»⁵. Управление округов строилось так, что в случае войны они развертывались в действующие армии. Запасные военные кадры ежегодно проходили переподготовку в войсках на месячных сборах. Были изданы и внедрялись в жизнь новые уставы. Ввели воинскую повинность на Кавказе, провели изменения в казачьих войсках – создали новые округа, открыли для обучения Донской кадетский корпус и Новочеркасское военное училище.

К началу царствования Александра III западные крепости России

были в основном уже построены. Но в целях укрепления их мощи были проведены работы по строительству новых оборонительных рубежей, усилению передовых укреплений и укреплению фортов первой линии западных крепостей – Варшавской, Новогеоргиевской, Ивангородской, и второй линии западных крепостей – Динамюнде (Усть-Двинск), Ковно, Брест-Литовск. Крепость Осовец построили в годы царствования Александра III (1882–1887). Западные крепости России к 1894 году обладали мощным артиллерийским вооружением, а наши крепостные орудия (образца 1877 года) до 1894 года не уступали по своим характеристикам лучшим зарубежным образцам. Оценивая тот период, Фридрих Энгельс писал: «Русские, в особенности после 1831 года, сделали то, что упустили сделать их предшественники. Модлин (Новогеоргиевск), Варшава, Ивангород, Брест-Литовск образуют целую систему крепостей, которая, по сочетанию своих стратегических возможностей, является единственной в мире»⁶.

К концу 1890-х годов улучшалось материальное положение офицерского состава при помощи усиления окладов жалования и введения различных льгот (при покупке билетов на железных дорогах, в театрах и т. п.) В офицерской среде «заботливо насаждался дух касты с особым кодексом нравственных и житейских правил». Для обучающихся в военных учебных заведениях была изменена воспитательная система, военные гимназии преобразовали в кадетские корпуса. На новом уровне проявлялась забота о военном профессиональном образовании для возрастающих нужд армии и флота.

В царствование Александра III новый импульс приобрело строительство железных дорог, которые тщательным образом стали приспособляться к военным целям, то есть им придали значение стратегических. Развивая внешние политические и экономические взгляды, устремленные на восток, правительство стремилось освоить приморские территории Дальнего Востока, что выразилось в грандиозной идее построения сквозной железной дороги через всю Сибирь к портам Тихого океана. Особое



Эскадренный броненосец «Император Александр III» и его командир капитан 1 ранга Н. Бухвостов



Император Александр III, императрица Мария Федоровна и великий князь Георгий Александрович на борту яхты. 1892 г.

значение приобрело строительство Восточно-Сибирской магистрали, в конечном итоге соединившей промышленный центр России с Дальним Востоком. В начале 1890 года образовался особый комитет по постройке Сибирской железной дороги, в котором наследник цесаревич Николай Александрович был назначен председателем. Строительство и эксплуатация железной дороги в последующем существенно отразились на развитии материаль-

ной и технической базы флота на Тихом океане и дальневосточного региона в целом.

В военно-морском флоте были проведены преобразования, на которых необходимо остановиться более подробно.

После вступления на престол Александру III пришлось самостоятельно и взвешенно оценивать обстановку после русско-турецкой войны. Важнейшей общегосударственной задачей в то время считалось улучшение российских финансов, оказавшихся сильно поколебленными в результате последней войны с Турцией. Словами, определявшими деятельность новой государственной администрации, сформулированными и неоднократно повторявшимися самим Александром III, были «честность и бережливость». В государстве был объявлен режим экономии. В то же время России требовалось строить флот. На Черном море его не было. На Балтике опасно росли морские силы Германии, недоброжелательная позиция которой на Берлинском конгрессе в 1878 году лишила Россию многих плодов ее победы в войне с Турцией. Все больше забот доставлял и Тихоокеанский театр военных действий. Назревавшая война Японии с Китаем грозила нарушить существовавшее хрупкое равновесие сил.

В августе 1881 года под председательством нового главы флота – великого князя Алексея Александровича (с 13 мая, после назначения Главным начальником флота и Морского ведомства с правами, предоставленными генерал-адмиралу) по высочайшему повелению состоялось Особое совещание. В нем приняли участие: военный министр П. С. Ванновский, управляющий Морским министерством А. А. Пещуров и руководивший тогда Министерством иностранных дел (вместо престарелого, но все еще остававшегося министром А. М. Горчакова) Н. К. Гире. Перед совещанием стояли две сложные задачи: во-первых, с учетом политической обстановки сформулировать задачи флота на трех его главных театрах, и во-вторых, найти средства, чтобы вывести флот из состояния «застоя и слабости». После продуктивной совещательной работы задачи флота были сформированы. Звучали они так: Балтийскому флоту – занять первенствующее положение по сравнению с флотами других держав этого бассейна, обеспечить активную оборону, исключить блокаду своего побережья и быть готовым перейти в наступление. Черноморскому – обладать безусловным господством в Черном море и в случае необходимости обеспечить захват Босфора и Дарданелл, на Дальнем Востоке – внимательно следить «за Японией и Китаем, делающим быстрые успехи на море», оборону побережья обеспечить «инженерно-артиллерийскими и минными заграждениями». В случае возникновения военной угрозы перебросить в Тихий океан эскадры из состава Балтийского и Черноморского флотов. Общий вывод совещания гласил: «Россия не должна играть на море той же слабой роли, как в последнюю русско-турецкую войну. Она должна быть готова встретить неприятеля за пределами своих вод у его берегов, будь это в Балтике или в Черном море». 22 сентября 1881 года на «журнале Особого совещания» появилась резолюция императора Александра III: «Совершенно одобряю эти заключения»⁷.

Чтобы в соответствии с резолюцией императора определить типы и количество кораблей, предполагаемых к постройке согласно сформулированным задачам флотов, была

создана Особая комиссия, которую возглавил великий князь Алексей Александрович. В 1882 году на пост управляющего Морским министерством был назначен вице-адмирал И. А. Шестаков, при котором и состоялись столь крупные преобразования в управлении флотом.

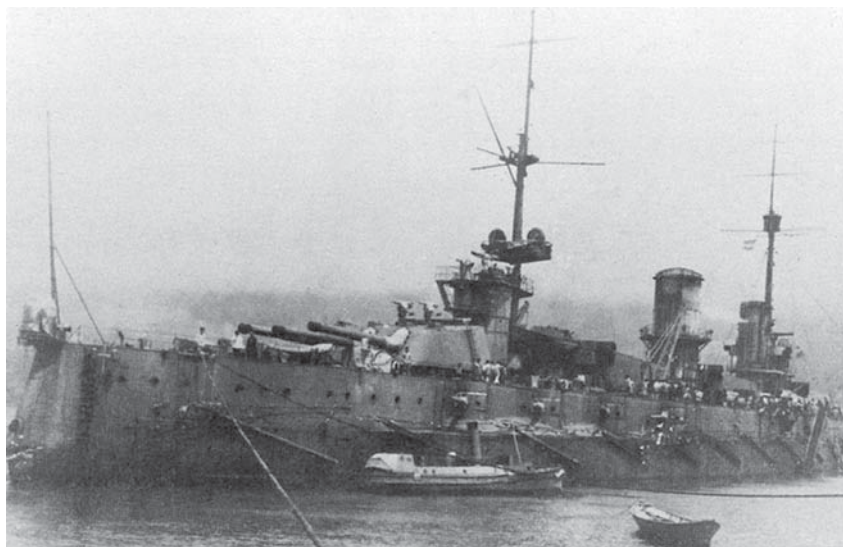
К началу 1882 года программа строительства кораблей для Балтийского и Черноморского флотов, а также для Сибирской флотилии была разработана. В течение ближайших двадцати лет планировалось построить 24 броненосца, 26 крейсеров и морских канонерских лодок, свыше сотни миноносцев. В апреле 1882 года без каких-либо изъятий и дополнений программа была утверждена Александром III и приобрела силу закона. Так император Александр III в начале своего правления стал непосредственным вдохновителем и строителем океанского броненосного флота России.

К уже заложенным в Санкт-Петербурге 9 мая 1881 года полу-броненосным фрегатам «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской», броненосному крейсеру «Адмирал Нахимов» (1884) прибавились новые военные корабли. Признавая значение ритуала закладки корабля, введенного еще Петром Великим, император Александр III продолжил его традиции. Так, в его присутствии и в присутствии императрицы Марии Федоровны и членов императорской фамилии на верфях кораблестроительных заводов в Петербурге при закладке военных кораблей были помещены заклад-

ные доски в киль броненосных кораблей: «Император Александр II» (1885), «Император Николай I» (1886), «Гангут» (1889), «Наварин» (1890), «Полтава» (1892), «Петропавловск» (1892), «Сисой Великий» (1892), «Севастополь» (1892), броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков» (1892), крейсеров «Память Азова» (1886), «Рюрик» (1890), канонерской лодки «Грозный» (1889). Такие же торжества проводились при закладке яхты «Полярная звезда» (1888) и яхты «Штандарт» (1893) в Копенгагене.

Во время закладки корабля император лично опускал закладную доску в замшевом мешке в специальную выемку, задвигающуюся стальным листом, в одно из четырех отверстий которого император молотком вбивал вложенную раскаленную заклепку. Остальные три заклепки расклепывали по очереди управляющий Морским министерством, командир порта и строитель корабля. Торжественный ритуал проходил при поднятом флаге и гюйсе.

Закладные доски изготавливались из серебра. Например, для броненосного корабля «Севастополь», при закладке которого присутствовал император Александр III, доска была прямоугольной формы и размером 11,5x8,4 см. На лицевой стороне сверху изображен гравированный силуэт эскадренного броненосца, и ниже надпись: «12-типушечный с машиной в 10 600 индикаторных сил эскадренный броненосец «Севастополь». Заложен в С. Петербурге на Галер-



Линейный корабль «Император Александр III»



Корвет «Витязь»

ном островке мая 7 дня 1892 года в присутствии Их Императорских Величеств Государя Императора и Государыни Императрицы и Их Императорских Высочеств Государя Наследника Цесаревича Великого Князя Николая Александровича и Государя Великого Князя Генерал Адмирала Алексея Александровича», на оборотной стороне: «Управляющий Морским Министерством Адмирал Чихачев. Главный Инспектор Кораблестроения Самойлов. И. Д. Командира С.Петербургского Порта Контр Адмирал Верховский. Главный Корабельный Инженер Порта Старший Судостроитель Субботин. Строитель Корабельный Инженер Старший Судостроитель Андрущенко»⁸. Своим присутствием при закладке корабля императорская семья особо подчеркивала важность этого события для русского флота.

Особое место в истории флота занимает строительство подводных лодок. В царствование Александра III серию испытаний подводных лодок провел инженер С. К. Джевецкий.

Летом 1882 года император и императрица присутствовали при испытании одной из первых российских подводных лодок конструкции С. К. Джевецкого. Лодка была доставлена в Гатчину и спущена в прозрачные воды Серебряного озера. Император и императрица сели в шлюпку и вышли на ней на середину озера. Лодка, которой управлял сам

Джевецкий, погрузилась и стала маневрировать под водой рядом со шлюпкой, иногда проходя под ней. По завершении удачных испытаний, когда царская чета сошла на пристань, Джевецкий также причалил и, выйдя из лодки, со словами: «Это дань Нептуна Вашему Величеству!» – преподнес императрице букет ее любимых орхидей.

В 1883 году инженер С. К. Джевецкий усовершенствовал подводную лодку, установив аккумуляторную батарею и электродвигатель мощностью 1 л. с. Во время проводимых испытаний на Неве первая в мире аккумуляторная подводная лодка прошла под водой против течения со скоростью 4 узла. Позже, в 1890 году, С. К. Джевецкий сконструировал торпедный трубчатый аппарат для миноносцев, впоследствии примененный для подводных лодок.

Флот в те годы строился и на юге России, и строился интенсивно. В 1888 году в строй вступили первые черноморские броненосцы «Императрица Екатерина II» и «Чесма». К 1897 году на Черном море уже плавали 6 броненосцев, 4 крейсера и 22 миноносца. По существу Черноморский флот был восстановлен заново.

В течение десяти лет, с 1887 по 1896 год, на верфях кораблестроительных заводов Петербурга было построено 11 броненосцев. Особенно своей мощью выделялись новые эскадренные броненосцы «Полтава», «Петропавловск» и

«Севастополь», предназначенные для действий на океанских театрах и имевших большую дальность плавания. Там же были построены и океанские броненосные крейсера «Память Азова», «Адмирал Нахимов», «Рюрик». Последний – крейсер I ранга «Рюрик» – в те годы считался сильнейшим крейсером мира.

Строительство нового флота было невозможно без переоснащения судостроительных заводов. В 1882–1895 годах были проведены расширение и реконструкция отечественных судостроительных заводов (Петербург, Кронштадт, Николаев). Переоснащали станочный парк, на базе новых научно-технических решений осваивались новые технологии. Так, в 1885 году на Ижорских адмиралтейских заводах освоили выпуск корабельной брони. На Обуховском сталелитейном заводе для военно-морского флота изготавливались орудийные башенные установки, броневые плиты и другие детали для строящихся броненосцев. Успехи в производстве орудий и пушек на Обуховском заводе позволили отказаться от размещения заказов на их изготовление за границей. На заводах Москвы и Подмосковья собирали для флота паровые машины и котлы, отливали броню и якоря.

Конструкторская мысль русских кораблестроителей всегда отличалась новаторством и смелыми дерзаниями. Английский писатель Ф. Т. Джен писал в своем труде «Ереси» в учении о «Морской силе», что «оригинальные идеи (в кораблестроении) оказались только в России». Джен, упоминая о трехбашенных установках середины 80-х годов XIX века на черноморских броненосцах типа «Чесма», подчеркивал, что именно «Россия выдвинула такой тип, который является предвестником типа «Дредноут»»⁹.

В деле строительства флота сделано было много. Но отставание в выполнении программы образовывалось в том числе и из-за стремительного научно-технического прогресса тех лет. При воплощении новых идей при строительстве кораблей происходили задержки со строительством и своевременной передачей кораблей в казну. В мае 1890 года великий князь генерал-адмирал Алексей Александрович докладывал императору: «Все меры,

ранее предпринятые для переоформления флота и устранения его отставания от уровня европейских стран, не привели к цели, указанной в 1881 году». На что император Александр III, просмотрев представленные отчеты, 7 мая высочайше утвердил программу военного судостроения «с применением к нему всех усовершенствованных технических приемов и способов постройки...». Была принята новая программа «усиленного судостроения» с выделением еще 65,5 млн руб., что привело к дополнительному строительству новых броненосцев береговой обороны и трех канонерских лодок¹⁰.

С 1881 по 1895 год было построено 17 броненосцев (их общее водоизмещение – 171 616 т), 10 броненосных и бронепалубных крейсеров (68 222 т), 14 броненосных и неброненосных канонерских лодок (20 599 т), 73 судна меньших рангов, из них 53 миноносца. Следует отметить, эти 114 боевых кораблей имели суммарную мощность машин 363 389 л. с. и почти все они были созданы на отечественных заводах.

В целом к концу XIX века российский флот, насчитывавший уже свыше 1000 вымпелов, не только занял третье место в мире по числу кораблей после флотов Великобритании и Франции, но и превратился в мощный инструмент внешнеполитической деятельности России.

Царствование Александра III для России было мирным периодом. Император признавал, что лучшей политикой для России будет не искать «личных союзов», не брать на себя никаких обязательств, а тщательно избегать столкновения с Англией, чтобы не связать себе рук на случай войны между Германией и Францией. Это решение шло в разрез с планами Бисмарка, очень желавшего вовлечь Россию в войну с Австрией, и чрезвычайно упрочило престиж России и императора Александра III в Европе. Однако заметное охлаждение в отношениях между Германией и Россией и тесное соглашение между Германией, Австрией и Италией, естественно, подготовили сближение между Россией и Францией.

Когда новый германский император Вильгельм II в 1891 году* объявил с особой торжественностью о возобновлении Тройственного

союза между Германией, Австро-Венгрией и Италией, то Александр III официально возвестил миру о состоявшемся сближении между самодержавной Россией и республиканской Францией. Затем последовала известная морская демонстрация в Кронштадте, когда 11 июля 1891 года туда прибыла эскадра из 8 кораблей под командованием вице-адмирала А. А. Жерве, причем император, чествуя французских морских гостей, стоя выслушал «Марсельезу» и провозгласил тост за здоровье президента Французской Республики М. Ф. Карно. Сближение с Францией и воздержание от вооруженного вмешательства в дела Балканских государств привели к тому, что мир в Европе надолго был обеспечен, и вследствие этого Александр III получил в народе прозвание «царя-мироотворца»¹¹.

Отсутствие войн во время царствования Александра III не означало, что флот в то время бездействовал. Наоборот, 80–90-е годы XIX столетия в значительной мере потому и были мирными, что российский флот действовал активно на просторах Мирового океана. Вот лишь несколько примеров.

Развивая политические отношения двух стран, в 1893 году Средиземноморская эскадра под флагом контр-адмирала Ф. К. Авелана нанесла дружественный визит в порт Тулон. Визит русской эскадры во Францию в значительной степени способствовал начавшемуся с конца XIX века сближению Франции и России. С ответным визитом в Кронштадт во второй раз прибыла эскадра под командованием адмирала А. А. Жерве, ставшего почетным гражданином города.

В том же году, 15 апреля, крейсера русской эскадры «Дмитрий Донской», «Генерал-адмирал» и «Рында» под командованием вице-адмирала Н. И. Казнакова представляли Россию и принимали участие в международном морском параде на реке Гудзон в Нью-Йорке, посвященном 400-летию открытия Америки Колумбом. Парад принимал президент Кливленд. В знак уважения к Российской империи американцы поставили корабли Н. И. Кознакова во главе парадного строя.

В июне 1895 года отряд кораблей Балтийского моря под командованием контр-адмирала Н. И. Скрыдлова в составе эскадренного броненосца «Император Александр II» (командир – капитан I ранга К. П. Никонов), крейсера I ранга «Рюрик» (командир – капитан I ранга А. Х. Кригер) и мореходной канонерской лодки «Грозный» (командир – капитан II ранга Г. Г. Шарон) участвовал в торжествах по случаю открытия Немецко-Балтийского (ныне Кильского) морского канала императора Вильгельма I¹². Присутствуя на броненосном крейсере «Рюрик», германский император Вильгельм II выразил удовлетворение по поводу боевой мощи корабля и с явным интересом ознакомился со всеми его техническими новшествами. Как понимали в политических и военных кругах мировых держав, безусловно, это были не только парады, но, главное, и нечто большее – демонстрация силы русского флота¹³.

В 1896–1898 годах – во время греко-турецкой войны – Средиземноморская эскадра под флагом контр-адмирала П. П. Андреева участвовала в демонстрации силы у острова Крит. В боевую готовность был приведен флот в Севастополе. Именно морская мощь России позволила тогда не только защитить греков, но и добиться важного политического успеха – назначения в декабре 1898 года на пост верховного комиссара Крита родственника дома Романовых – принца Георга Греческого.

Значительных усилий требовали интересы России и на Дальнем Востоке. В процессе Афганского кризиса в 1885 году возникла угроза войны с Англией. Напряженно складывалась обстановка на морском театре Тихого океана. На Дальний Восток срочно были направлены новейшие корабли. Англичане организовали слежение за русской эскадрой. Особым вниманием пользовался ее флагманский корабль «Владимир Мономах». Однажды в порту Нагасаки английский броненосец «Агамемнон», подняв на мачте сигнал «руль не действует», пытался угрожать «Владимиру Мономаху» таранным ударом. В ответ начальник эскадры пробил на «Владимире

* Тройственный союз сложился в 1879–1882 гг., распался в 1915 г. в связи с вступлением Италии в Первую мировую войну на стороне Антанты. – *Ред.*

Мономахе» «боевую тревогу», навел орудия на броненосец и потребовал от англичан уйти с рейда. Так выразил свое «неудовольствие» к «ладынице морей» русский адмирал. И это было возможным только при наличии сильного флота.

Мощь флота позволила в 1895 году России отстоять Ляодунский полуостров с Порт-Артуром после территориальных претензий победившей в войне Японии над Китаем. Сила российского флота произвела на Японию столь значительное впечатление, что она отказалась от своих претензий на материке.

Особое значение для развития экономики северо-западной части России имело десятилетнее строительство и открытие 15 мая 1885 года в Финском заливе, между устьем реки Невы и островом Котлин (Кронштадт), Морского канала длиной 28,3 км, создавшего свободный доступ для прохода океанских кораблей в Санкт-Петербург. Морской канал и новые водные бассейны превратили Петербургский порт в транспортный узел, где сошлись морские и речные пути с железнодорожными магистралями России. Морской канал принес существенную пользу внешней торговле России, повысил оборонные возможности приморской крепости Кронштадт¹⁴.

Одним из главных решений крупномасштабной реформы 1885 года явилась реорганизация структуры управления флотом. В феврале 1884 года Инспекторский департамент Морского министерства был преобразован в Главный морской штаб, что стало достоинством новой системы управления флотом. В нем сосредоточились функции, присущие штабам вообще: это решение оперативно-тактических и организационно-мобилизационных вопросов и поддержание флота в состоянии боевой готовности.

В соответствии с новым «Положением об управлении морским ведомством», утвержденным 3 июня 1885 года, во главе управления флотом по-прежнему оставались главный начальник флота и Морского ведомства генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович и управляющий Морским министерством в качестве его первого помощника. В период руководства Морским министерством генерал-

адмирала великого князя Алексея Александровича (1881–1905) должность управляющих министерством исполняли контр-адмирал А. А. Пещуров (1880–1881), адмиралы И. А. Шестаков (1882–1888), Н. М. Чихачев (1888–1896), П. П. Тыртов (1896–1903), Ф. К. Авелан (1903–1905). В те годы военно-морской флот России был ориентирован в основном на решение двух главных задач: на оборону морского побережья империи и на борьбу с противником на морских коммуникациях Мирового океана.

Всесословная воинская повинность, введенная в действие 1 января 1874 года манифестом и «Уставом о всеобщей воинской повинности», где в ст. 1 говорилось: «Защита престола и Отечества есть священная обязанность каждого русского подданного. Мужское население без различия состояния подлежит воинской повинности», после войны 1877–1878 годов приобрела новое, более патриотическое звучание, и в государстве был осуществлен комплекс мер, направленных на улучшение деятельности организационных структур в армии и на флоте. Под те мероприятия попало практически все население страны, включая регионы Средней Азии и Кавказа. С 1894 года в войсках и на флоте впервые были введены проверки мобилизационной готовности путем проведения частичной проверочной мобилизации в западных регионах России. Зарождались организационные начала мобилизации флота на случай военных действий. В те же годы была пересмотрена организационно-штатная структура береговых частей флота на Балтийском и Черном морях, введено «Положение об управлении командами на берегу»¹⁵.

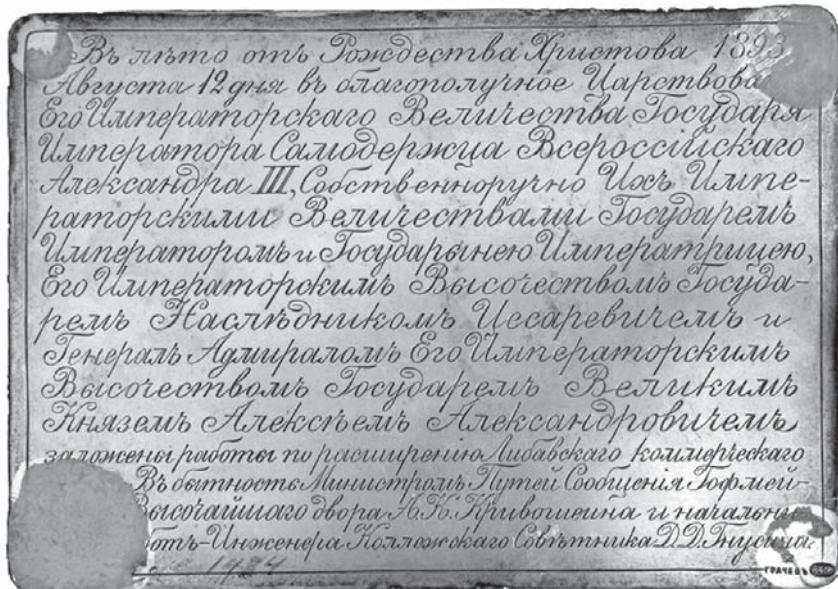
В 1885 году вступило в силу «Положение о морском цензе для офицеров флота», установившее новые требования для производства в чины. Морской ценз имел целью уменьшить сверхкомплект флотских офицеров, уже много лет не плававших на кораблях и вообще не несших строевой службы, и приобретался, во-первых, в плавании на военных судах и, во-вторых, командованием судами, отрядами и эскадрами флота¹⁶.

Придавая большое значение непосредственному руководству и

осуществлению постоянного высочайшего контроля за главными воинскими формированиями государства, призванными защищать интересы самодержавия, император Александр III после кончины шефа Гвардейского экипажа великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича (1831–1892) высочайшим повелением по Морскому ведомству за № 637 от 22 июля 1892 года назначил новым шефом этого экипажа императрицу Марию Федоровну. Назначение подняло патриотический настрой и боевой дух гвардейцев. В память о том событии 1-я рота Гвардейского экипажа получила имя императрицы.

Выходя на просторы Мирового океана, обновленный флот России нуждался в новых сведениях о морских путях и коммуникациях, портах и ремонтных базах для судов, появилась необходимость осваивать новые центры для снабжения океанского флота. В то время в широких масштабах проводились специализированные научные экспедиции, в частности океанографические. С целью изучения новых регионов и пополнения практической базы сведений по физической географии, океанографии и картографии 31 августа 1886 года из Кронштадта в кругосветное плавание вышел парусно-винтовой корвет «Витязь» под командованием капитана 1 ранга С. О. Макарова, снаряженный для проведения гидрографических, гидрологических и других исследовательских работ в Мировом океане. То был только что спущенный на воду 24 мая первый российский корабль бронепалубного типа.

У Александра III и императрицы Марии Федоровны было шестеро детей. Николай (1868–1918, будущий император), Александр (1869–1870), Георгий (1871–1899), Ксения (1875–1960), Михаил (1878–1918), Ольга (1882–1960). Дети получили хорошее воспитание, что позволило им самостоятельно войти в жизнь. Немалое значение в том сыграло то, что они, как и их родители, любили море, морские путешествия и прогулки и посвящали им летние месяцы. Во время путешествий по Финскому заливу, Балтийскому и Черному морям дети получали много знаний по истории военно-морского флота, знакомились с офицерами и матросами



Закладная доска Либавского порта

(надо отметить – одними из лучших на флоте), от которых узнавали полезные сведения о кораблестроении, о морской службе и флотских традициях русских моряков. В 1890–1891 годах наследник цесаревич Николай Александрович участвовал в кругосветном плавании, выйдя из Кронштадта на броненосном крейсере «Память Азова» и дойдя до Владивостока. Обрато вернулся «сухим путем» по строящемуся Великому Сибирскому пути (Транссибирской магистрали).

Великие князья Георгий и Михаил, великие княжны Ксения и Ольга многие часы проводили в плаваниях на императорских яхтах «Штандарт», «Полярная звезда» и на любимой яхте императора

«Царевна». Великие князья Георгий и Михаил являясь почетными членами команды яхты «Царевна», не расставались с бескозырками с надписью «Царевна», даже находясь на Черном море.

Что флотские традиции, император Николай II возвел в закон правила присутствия членов императорской фамилии при закладке и спуске на воду кораблей военного флота. Последний приказ по Морскому ведомству по этому поводу за № 85 император подписал 3 мая 1903 года, в котором «Высочайше соизволил одобрить церемониал при закладках и спусках судов». Сам император Николай II с членами семьи и высшими чинами флота присутствовал при всех спусках

на воду военных кораблей, построенных в его царствование, и в последний раз, уже во время Первой мировой войны – 22 июня 1915 года, при спуске броненосного крейсера «Измаил».

Император Александр III был человеком атлетического сложения и обладал превосходным здоровьем, но в начале 1890-х годов у него образовался нефрит (повреждение почек) – болезнь совершенно неизлечимая, которая и привела его преждевременно к смерти. Он умер 20 октября 1894 года в Крыму, в Ливадии, окруженный всеми членами своего семейства, на 50-м году от рождения. «Я так и не могу привыкнуть к этой страшной реальности, что дорогого и любимого больше нет на этой земле. Это просто кошмар... Да, он сделал свое дело. Ведь в таком ужасном состоянии он получил Россию. И во что он превратил ее за тринадцать лет своего царствования и чего только не сделал для нее. Это чувствуется и видится повсюду» (из письма императрицы Марии Федоровны к сыну великому князю Георгию Александровичу от 16 ноября 1894 года).

Подводя краткий итог и рассмотрев некоторые цифры динамики развития российской экономики за тринадцать лет царствования Александра III, надо заметить, что некоторые показатели повлияли на численный рост и качественный состав российского флота:

- выплавка чугуна увеличилась на 159%, стали – на 95%, добыча нефти – на 1463%;

- длина русских железных дорог увеличилась с 21 229 до 33 165 верст;

- бремя налогов на душу населения составляло около 10 рублей (ниже, чем во Франции, Англии и Германии);

- в 1893 году государственные доходы превысили расходы почти на 100 миллионов рублей;

- размер вкладов в государственные сберегательные кассы увеличился в 33 раза;

- золотой запас с 292,1 миллиарда рублей в 1881 году вырос до 649,5 миллиарда к концу царствования.

Общая характеристика царствования Александра III свидетельствует о его твердости и самообладании в управлении государ-

ством. Главное – это реальный рост доходов населения, решение нужд крестьянского сословия, подъем и стабильность русской торговли и промышленности, отсутствие войн и военных конфликтов, усиление военного положения России и укрепление с этой целью границы страны и с суши, и со стороны моря, политика невмешательства во внутренние дела соседей и европейских стран.

Память об Александре III на флоте была увековечена в названиях военных судов, таких как эскадренный броненосец «Император Александр III» (1900) и линейный корабль «Император Александр III» (1911). Его имя носил Александровский док Пароходного завода в Кронштадте, который вошел в строй 19 октября 1896 года, и Либавский военный и коммерческий порт на Балтийском море, где он собственноручно заложил закладные доски 12 августа 1893 года.

Императорский Русский музей в Петербурге, а также Музей изобразительного искусства при



Памятник-обелиск экипажу эскадренного броненосца «Император Александр III», погибшему в Цусимском сражении. Санкт-Петербург. 1908 г.

Московском университете (ныне – Музей изобразительного искусства имени А. С. Пушкина) с гордостью носили его имя. В честь Александра III французы назвали построенный в Париже мост, признавая его исторические заслуги перед европейцами и международный авторитет как царя-миротворца, предотвратившего военные конфликты других стран.

В Санкт-Петербурге было воздвигнуто несколько памятников Александру III в Александровской слободе. Бюст на землях Удельной фермы у Дома призрения душевнобольных, содержавшегося на его личные деньги¹⁷. В 1909 году, 28 мая, на Знаменской площади, рядом с вокзалом, которым начиналась Великая Сибирская магистраль, был поставлен конный памятник Александру III работы П. П. Трубецкого. В 1912 году в Москве открыли памятник императору Александру III у храма Христа Спасителя (скульпторы А. М. Опекушин и А. А. Обер).

¹ Боханов А. Н., Кудрина Ю. В. Император Александр III и императрица Мария Федоровна. Переписка. 1884–1894 годы. М., 2001. С. 13.

² Там же. С. 14, 15.

³ Москва и судьбы российского флота: Арх. документы и ист. очерки. М., 1996. С. 128.

⁴ Там же. С. 129.

⁵ Там же. С. 136.

⁶ Широкоград А. Б. Чудо-оружие Российской империи. М., 2005. С. 178.

⁷ Мельников Р. М. История отечественного судостроения: В 5 т. СПб., 1996. Т. 2: Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. С. 162.

⁸ Каталог закладных и памятных досок кораблей и сооружений отечественного военно-морского флота, хранящихся в Центральном военно-морском музее. Л., 1974. С. 80, 81.

⁹ Моисеев С. П. Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 гг.). М., 1948. С. 21.

¹⁰ Коршунов Ю. Л. Генерал-адмиралы Российского императорского флота. СПб., 2003. С. 276.

¹¹ Энциклопедический словарь Брокгауза и Эфрона: В 12 т. Биографии. М., 1991. Т. 1. С. 188.

¹² РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1354. Л. 83, 84.

¹³ Шарон Б. Г. Поход канонерской лодки «Грозный» на открытие Немецко-Балтийского канала // Воен.-ист. журн. 2005. № 11. С. 67–69.

¹⁴ Шарон Б. Г. Санкт-Петербургский морской канал. Огневые позиции... в Морском канале // Страж Балтики. 2005. № 78. С. 3.

¹⁵ Цветков И. Ф. Организационно-мобилизационные органы и организационные структуры ВМФ России (1695–1945). СПб., 2000. С. 111, 123.

¹⁶ Там же. С. 138, 139.

¹⁷ Три века Санкт-Петербурга: Энциклопедия: В 3 т. СПб., 2003. Т. II: Деятнадцатый век. Кн. 1. С. 70–74.

