

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
Морской институт  
Кафедра «Судовождение и безопасность судоходства»



**В.В.ПАРХОМЕНКО**

**«КРАТКАЯ ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ  
МОРЕПЛАВАНИЯ В РОССИИ»**

**УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ ПО ДИСЦИПЛИНЕ  
«МОРЯ И МОРЕПЛАВАНИЕ РОССИИ»**



Севастополь  
2020



МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное автономное образовательное  
учреждение высшего образования  
«СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

МОРСКОЙ ИНСТИТУТ

Кафедра «Судовождение и безопасность судоходства»

**В.В. Пархоменко**

# **КРАТКАЯ ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ МОРЕПЛАВАНИЯ В РОССИИ**

**Учебное пособие**  
по дисциплине «Моря и мореплавание России»



Севастополь  
СевГУ  
2020

УДК 656.61(470)(091)(075.8)

ББК 39.471гя73

П18

**Рецензенты:**

**С.А. Подпорин** - к.т.н., заведующий кафедрой «Судовождение и безопасность судоходства» Морского института ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»

**А.В. Больших** - к.в.н., старший преподаватель кафедры «Кораблевождение» ЧВВМУ им. П.С. Нахимова

**Пархоменко В.В.**

**П18** Краткая история развития мореплавания в России : учебное пособие по дисциплине «Моря и мореплавание России» / В.В. Пархоменко ; Министерство науки и высшего образования РФ, Севастопольский государственный университет, Морской институт, кафедра «Судовождение и безопасность судоходства» – Севастополь : СевГУ, 2020. - 144 с.: ил. – Текст : электронный.

В учебном пособии «Краткая история развития мореплавания в России» с позиций системного анализа и на современном уровне изложена краткая истории развития мореплавания в России: от древних славян, Киевской Руси, флотов русских царей и императоров до восстановления, строительства и укрепления морского и речного флота в СССР и в России. Особенностью учебного пособия является не только описанная краткая история российского флота, но и перспективы его развития на основе Федеральных целевых программ Российской Федерации до 2030 года.

Вышеуказанная информация в учебном пособии может быть использована студентами при подготовке к промежуточному и итоговому контролю, а также при разработке рефератов по учебной дисциплине «Моря и мореплавание России».

В учебном пособии приводятся вопросы и тест для самоконтроля, которые позволят студентам не только проверить свои знания, но и глубоко проработать пройденный учебный материал.

Учебное пособие предназначено для студентов дневной и заочной форм обучения по специальности 26.05.05 «Судовождение» образовательно-квалификационного уровня «Специалист» и может быть применено профессорско-преподавательским составом кафедры «Судовождение и безопасность судоходства» Морского института ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет» в целях проведения лекционных и практических занятий по учебной дисциплине «Моря и мореплавание России».

Настоящее учебное пособие может быть применено в других вузах на кафедрах, связанных с учебной дисциплиной «Моря и мореплавание России», а также может быть использовано специалистами экипажей морских судов и кораблей.

УДК 656.61(470)(091)(075.8)

ББК 39.471гя73

Учебное пособие по дисциплине «Моря и мореплавание России» «Краткая история развития мореплавания в России» рассмотрено и утверждено на заседании кафедры «Судовождение и безопасность судоходства» Морского института ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет», протокол № 09 от 30 августа 2019 г.

Учебное пособие по дисциплине «Моря и мореплавание России» «Краткая история развития мореплавания в России» утверждено на заседании ученого совета Морского института ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет», протокол № 2 от 20 ноября 2019 г.

© Пархоменко В.В., 2020  
ФГАОУ ВО «Севастопольский  
государственный университет», 2020

## СОДЕРЖАНИЕ

|                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....                                                    | 4  |
| <b>Часть 1. КРАТКАЯ ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ МОРЕПЛАВАНИЯ В РОССИИ</b> ....      | 6  |
| <b>Глава 1.1 У истоков развития мореплавания на Руси</b> .....           | 6  |
| 1.1.1 Древние славяне. Киевская Русь.....                                | 6  |
| 1.1.1.1 Лодьи.....                                                       | 7  |
| 1.1.1.2 Поход Вещего Олега к Царьграду: лодьи на колёсах .....           | 8  |
| 1.1.2 Коч Поморский .....                                                | 11 |
| <b>Глава 1.2 Флот русских царей</b> .....                                | 12 |
| 1.2.1 Каперский флот царя Ивана Грозного.....                            | 12 |
| 1.2.2 Парусные корабли «Фредерик» и «Орёл».....                          | 16 |
| <b>Глава 1.3 Начало строительства регулярного флота</b> .....            | 19 |
| 1.3.1 «Потешные» полки и ботик Петра I.....                              | 19 |
| 1.3.2 Начало строительства регулярного флота Петром I.....               | 23 |
| <b>Глава 1.4 Морской флот при Петре Великом</b> .....                    | 26 |
| 1.4.1 Морским судам быть!.....                                           | 26 |
| 1.4.1.1 Строительство фрегата «Петр и Павел» .....                       | 27 |
| 1.4.1.2 «Новоманерные» суда.....                                         | 28 |
| 1.4.1.3 Развитие торгового мореплавания.....                             | 29 |
| <b>Глава 1.5 Морской флот при Екатерине I</b> .....                      | 31 |
| <b>Глава 1.6 Морской флот при Петре II</b> .....                         | 33 |
| <b>Глава 1.7 Морской флот при Анне Иоанновне</b> .....                   | 33 |
| <b>Глава 1.8 Морской флот при Елизавете Петровне</b> .....               | 35 |
| <b>Глава 1.9 Морской флот при Екатерине II</b> .....                     | 35 |
| <b>Глава 1.10 Морской флот при Павле I</b> .....                         | 38 |
| 1.10.1 Военная реформа.....                                              | 38 |
| 1.10.2 Внешняя политика.....                                             | 38 |
| 1.10.3 Мальтийский орден.....                                            | 40 |
| <b>Глава 1.11 Морской флот при Александре I</b> .....                    | 42 |
| 1.11.1 Морские реформы.....                                              | 42 |
| 1.11.2 Русский флот с началом века энергии пара.....                     | 48 |
| 1.11.2.1 Первое в России паровое судно «Елизавета» и военные пароходы... | 48 |
| <b>Глава 1.12 Морской флот при Николае I</b> .....                       | 50 |
| 1.12.1 Внешняя политика.....                                             | 50 |
| 1.12.2 Русский флот в век энергии пара.....                              | 56 |
| <b>Глава 1.13 Морской флот при Александре II</b> .....                   | 63 |
| 1.13.1 Коренные изменения в технике военного флота.....                  | 63 |
| 1.13.2 Создание Российского общества пароходства и торговли - РОПиТ..... | 68 |
| <b>Глава 1.14 Морской флот при Александре III</b> .....                  | 71 |
| 1.14.1. Укрепление военной мощи.....                                     | 71 |
| 1.14.2. Создание «Добровольного флота» .....                             | 76 |
| <b>Глава 1.15 Морской флот при Николае II</b> .....                      | 78 |
| 1.15.1. Преобразования в военной сфере.....                              | 78 |
| 1.15.2. Возрождение русского флота.....                                  | 80 |
| 1.15.3. Появление дизель-теплоходов.....                                 | 85 |
| <b>Глава 1.16 Морской флот в 1918–1940 г.г.</b> .....                    | 86 |
| 1.16.1 Создание АО «Совторгфлот» .....                                   | 86 |
| 1.16.2 Восстановление флота.....                                         | 86 |
| 1.16.3 Всё для фронта, всё для победы!.....                              | 92 |
| 1.16.3.1 Морской и речной флот в годы Великой Отечественной войны.....   | 92 |
| <b>Глава 1.17 Морской и речной транспорт СССР</b> .....                  | 95 |
| 1.17.1 Возрождение флота и водной транспортной инфраструктуры страны.... | 95 |



|                                                                                                                                                                               |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Глава 1.18 Сегодня – курс на развитие!</b> .....                                                                                                                           | 97  |
| 1.18.1 Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».....                                                                             | 97  |
| 1.18.2 Строительство современных судов в России.....                                                                                                                          | 99  |
| 1.18.2.1 Группа компаний «Совкомфлот».....                                                                                                                                    | 99  |
| 1.18.2.2 Суда, построенные «Совкомфлот».....                                                                                                                                  | 99  |
| 1.18.2.3 Торжественная церемония наименования уникального ледокольного танкера-газовоза СПГ в Санкт-Петербурге.....                                                           | 108 |
| 1.18.2.4 Одиннадцатый танкер-газовоз для проекта «Ямал СПГ».....                                                                                                              | 112 |
| <b>Глава 1.19 Итоги судостроения России в 2018 году</b> .....                                                                                                                 | 113 |
| 1.19.1 Закладка кораблей.....                                                                                                                                                 | 113 |
| 1.19.2 Закладка судов.....                                                                                                                                                    | 114 |
| 1.19.3 Спуск на воду кораблей и судов.....                                                                                                                                    | 114 |
| 1.19.4 Передача заказчикам гражданских судов.....                                                                                                                             | 116 |
| 1.19.5 Передача кораблей и судов для ВМФ и ФСБ России.....                                                                                                                    | 122 |
| <b>Глава 1.20 Реализация государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений» на 2013 - 2030 годы»</b> ..... | 131 |
| <b>Вопросы для самоконтроля</b> .....                                                                                                                                         | 132 |
| <b>Тест для самоконтроля</b> .....                                                                                                                                            | 134 |
| <b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b> .....                                                                                                                                                       | 139 |
| <b>ЛИТЕРАТУРА И РЕКОМЕНДОВАННЫЙ ЭЛЕКТРОННЫЙ РЕСУРС</b> .....                                                                                                                  | 140 |
| <b>ОБРАЩЕНИЕ К ЧИТАТЕЛЯМ</b> .....                                                                                                                                            | 144 |

## ВВЕДЕНИЕ

### Общие положения. Основная цель и главная задача учебного пособия

**Общие положения.** Учебная дисциплина «Моря и мореплавание России» является необходимой частью взаимодействия с такими учебными дисциплинами, как «Навигация и лоция» и «Обеспечение навигационной безопасности мореплавания», т.к. предоставляет не только общие сведения о навигационно-географических, гидрографических и гидрометеорологических характеристиках и особенностях морей, омывающих российское побережье соответствующего моря, но и представляет краткую историю развития мореплавания в России.

В связи с вышеизложенным, **основная цель учебного пособия** «Краткая история развития мореплавания в России», связана с необходимостью развития у студентов способностей расширять свои знания о краткой истории развития мореплавания в России.

**Главная задача учебного пособия** является содействие развития у студентов способностей применять свои знания о краткой истории развития мореплавания в России.

Таблица 1 – Планируемые результаты (приобретаемые компетенции) обучения по дисциплине «Моря и мореплавание России»

| Код и уровень формируемой компетенции по ООП ВО                                                                                              | Владения                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Умения                                                                                                                                                                                                                  | Знания                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Приобретаемые компетенции согласно ООП ВО</b>                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>ПКС-2</b><br>Знание морей Российской Федерации, их географических характеристик, <i><b>истории освоения</b></i> и особенностей навигации. | Навыки по осуществлению поиска навигационно-географической, гидрографической и гидрометеорологической характеристик и особенностей российских морских портов, морских транспортных комплексов и морей, омывающих побережье Российской Федерации на картах, в руководствах и пособиях УНиО МО РФ, Британского Адмиралтейства и в изданиях гидрографических служб других стран, а также в глобальной информационной сети Интернет. | Уметь выбирать наиболее безопасные маршруты для навигации в морях, морских портах Российской Федерации с учетом их навигационно-географических, гидрографических и гидрометеорологических характеристик и особенностей. | Знать навигационно-географические, гидрографические и гидрометеорологические характеристики морей, морских портов Российской Федерации, <i><b>историю освоения их водных путей</b></i> , а также особенности осуществляемой на них навигации и рекомендации по выбору наиболее безопасных вариантов маршрута движения морского судна. |

Примечание:

1. Учебное пособие «Краткая история развития мореплавания в России» является неотъемлемой частью проекта создания учебных пособий по дисциплине «Моря и мореплавание России»: краткой истории развития мореплавания в России; морям, омывающим побережье России, истории основания и развития российских морских портов, а также по современному морскому транспорту России и перспективах его развития.

2. Контрольные вопросы и тест, указанный в учебном пособии, должны использоваться студентами для самоконтроля знаний соответствующей темы при подготовке к промежуточному и итоговому контролю проверки знаний, а также при разработке и защите рефератов по дисциплине «Моря и мореплавание России».

3. Литература и рекомендованный электронный ресурс, приведенные в конце учебного пособия, не является исчерпывающим. Студенты, для расширения знаний по дисциплине «Моря и мореплавание России», должны использовать и другие официальные источники.



## Часть 1 КРАТКАЯ ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ МОРЕПЛАВАНИЯ В РОССИИ

### Глава 1.1 У истоков развития мореплавания на Руси

#### 1.1.1 Древние славяне. Киевская Русь

История мореплавания на Руси уходит своими корнями в глубокую древность.

Восточнославянские племена, еще до нашей эры использовали водные пути по рекам, озерам, а также морям для осуществления товарообмена с другими племенами, а первым плавучим средством для этих целей был плот.

К первым векам нашей эры, славянские племена, обитавшие на территории Восточной Европы, освоили мореплавание по Хвалынскому (Каспийскому), Азовскому, Русскому (Черному) морям и выходили в Средиземное море на юге, в Балтийское – на западе, в Студеное (Белое), Дышащее (Баренцево) и Море Мрака (Северный Ледовитый океану) – на севере. Искусными мореходами славились племена поморов, населявшие берега Балтийского и северных морей, и племена антов – юго-западная ветвь восточных славян, расселившаяся на берегах Черного моря. Суда, на которых славяне совершали продолжительные и сложные морские походы, назывались **моноксилами** – **однодеревками** (рис. 1, 2 и 3). Их основу составляли выдолбленные из цельного дерева колоды длиной 10–15 м, на которые набивались доски. Для движения использовались гребные (распашные) весла, а при необходимости и парус, сделанный из шкур, либо дубленой кожи животных. На моноксиле могло разместиться от 20 до 40 человек. Такие суда применялись и при перевозке грузов, и при транспортировке воинов, т.к. мореплавание в этот период осуществлялось не только в торговых целях.



Рис. 1. Моноксил



Рис. 2. Изготовление долблённой лодки



Рис. 3. Мещёрская долблёнка

На рис. 1 показан **моноксил** (чёлн, лодка-долблёнка, однодеревка, комяга, комельник, дубовка) - экспонат Национального музея Республики Карелия.

### 1.1.1.1 Лодьи

Суда времен Киевской Руси имели более совершенную конструкцию, чем моносилы. Это были *лодья* (современное – «ладья») – парусно-гребные суда, вмещавшие до 60 человек со снаряжением, оружием, запасами продовольствия и пресной воды. *Ладья* (в северных говорах *ло́дья*), *дубас* – славянское и русское (поморское) парусно-вёсельное морское и речное судно, предназначенное для гражданских и военных целей. Более ранней была ладья *«набойная»*: ее изготавливали по принципу моносила, но для увеличения вместимости и большей мореходности борта наращивали досками. Позднее появилась *«заморская»* ладья, корпус которой был целиком дощатым. Оснастка судна включала мачту, тканевый парус, снасти и якорь. Движение ладьи обеспечивалось при помощи весел или одного прямого паруса (рис. 4). На рис. 5 – варяжские ладьи.

В XII–XIV вв. центром судостроения и торгового мореплавания на Руси стал Великий Новгород. Город, как и Киев, являлся важнейшим центром северной части пути *«из варяг в греки»*. Этот древний торговый путь существовал примерно 1000 лет назад и проходил по главным дорогам того времени через реки Двину и Днепр, соединяя Варяжское море (Балтийское) с Русским морем (Чёрным), благодаря чему его жители совершали свои плавания не только в южном направлении к Черному морю и далее в Византию, страны Средиземноморья, но и в западном – в прибалтийские страны, страны Западной Европы, и в северном – в Белое море и Северный Ледовитый океан. Эту важнейшую торговую ветвь освоили также скандинавские викинги. На восточнославянских землях викингов называли *варягами* (варяги).

Внешнеторговые связи Новгорода были обширны. Ладьи новгородцев, насады, шнеки и ушкуи уже имели более совершенную оснастку, нежели суда периода Древнерусского государства. Так, новгородская ладья – длиной 30 метров, шириной – 5 метров и водоизмещением 200 т – имела три мачты с комбинированными парусами. На грот-мачте закрепляли большой прямой парус, на бизань-мачте – шпринтовый парус, а фок-мачта несла меньший по размерам прямой парус. Такая оснастка позволяет считать новгородскую ладью парусным кораблем. Судно обладало превосходной скоростью: при хорошем ветре оно разгонялась до 11 узлов.



Рис. 4. Заморская ладья



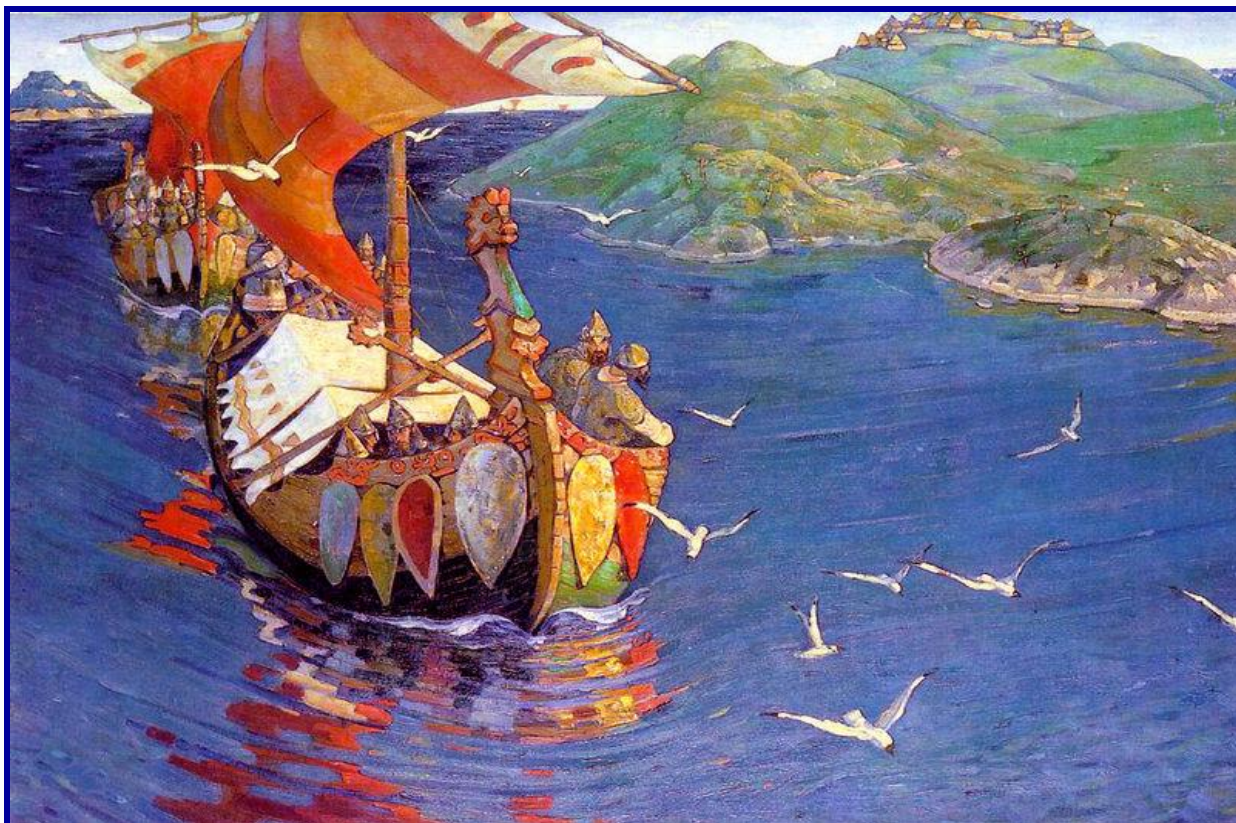


Рис. 5. Варяжские ладьи на картине Николая Константиновича Рериха «Заморские гости», 1901, входит в цикл картин «Начало Руси. Славяне»

#### 1.1.1.2 Поход Вещего Олега к Царьграду: ладьи на колёсах

В 907 (6415) году Вещий Олег отправляется в военный поход к Царьграду. В походе, описанном в «Повести временных лет», принимало участие 2000 ладей по 40 воинов в каждой. Греки закрыли ворота города, загородили цепями гавань и приготовились к обороне.

##### Песни о Вещем Олеге (фрагмент)

Олег к своей дружине обернулся,  
решимостью своею окрылен,  
и ей сказал: *"Взять город будет трудно.  
Но завтра мы на штурм его пойдем!"*  
...Разбужен город был на утро скрипом,  
на стены вышли войско и народ –  
и обмерли, заворожены дивом:  
к ним посуху славянский флот плывет:  
наполнен ветром каждый русский парус,  
сияет Солнцем каждый русский щит,  
и князь Олег, в плаще кроваво-алом,  
в доспехе грозном, на носу стоит  
своей лодьи, идущей среди первых:  
чтоб греков перед битвой утратить,  
дружине приказал своей он верной  
за ночь лодьи колесами снабдить.  
Теперь Стрибог их нес на вражьи стены,  
готовы лестницы, веревки и крюки...  
Язычники идут ради Победы!  
И без сраженья им сдались враги.  
Олег свой щит червоный с коловратом  
на ворота царьградовы прибил:  
*«Мол, помни, греки, ссорясь с нашим братом,  
как русский воин вас здесь победил!»*



Рис. 6. Фрагмент Песни о Вещем Олеге и Славянский князь Вещий Олег на фоне лодьей





Рис. 7. «И повелел Олег своим воинам сделать колёса и поставить на колёса корабли. И когда подул попутный ветер, подняли они в поле паруса и пошли к городу»

Однако, как описывает летопись, Олег пошёл на штурм, применив необычный способ: *«И повелел Олег своим воинам сделать колёса и поставить на колёса корабли. И когда подул попутный ветер, подняли они в поле паруса и пошли к городу»* (рис. 6, 7). Греки же, увидев корабли, испугались и передали через послов Олегу: *«Не губи города, дадим тебе дань, какую захочешь»*. Олег не стал «губить город», последовал мирный договор (рис. 8 – правая часть). В знак победы Олег повесил свой щит *«червоный с коловратом»* на врата Царьграда (рис. 8 - левая часть и рис. 9). Вернулся Олег в Киев *«с золотом и паволоками, плодами, вином и всяким узорочьем. И прозвали Олега Вещим, так как были люди язычниками и непросвещенными»*.



Рис. 8. Переговоры князя Олега у стен Царьграда (справа). В знак победы Олег прибывает свой щит «червоный с коловратом» на врата Царьграда (слева)





Рис. 9. В знак победы князь Вещий Олег прибавляет свой щит на ворота Царьграда

В годы татаро-монгольского периода – ордынского ига (рис. 10) Русь оказалась отрезанной от Черного и Азовского морей.

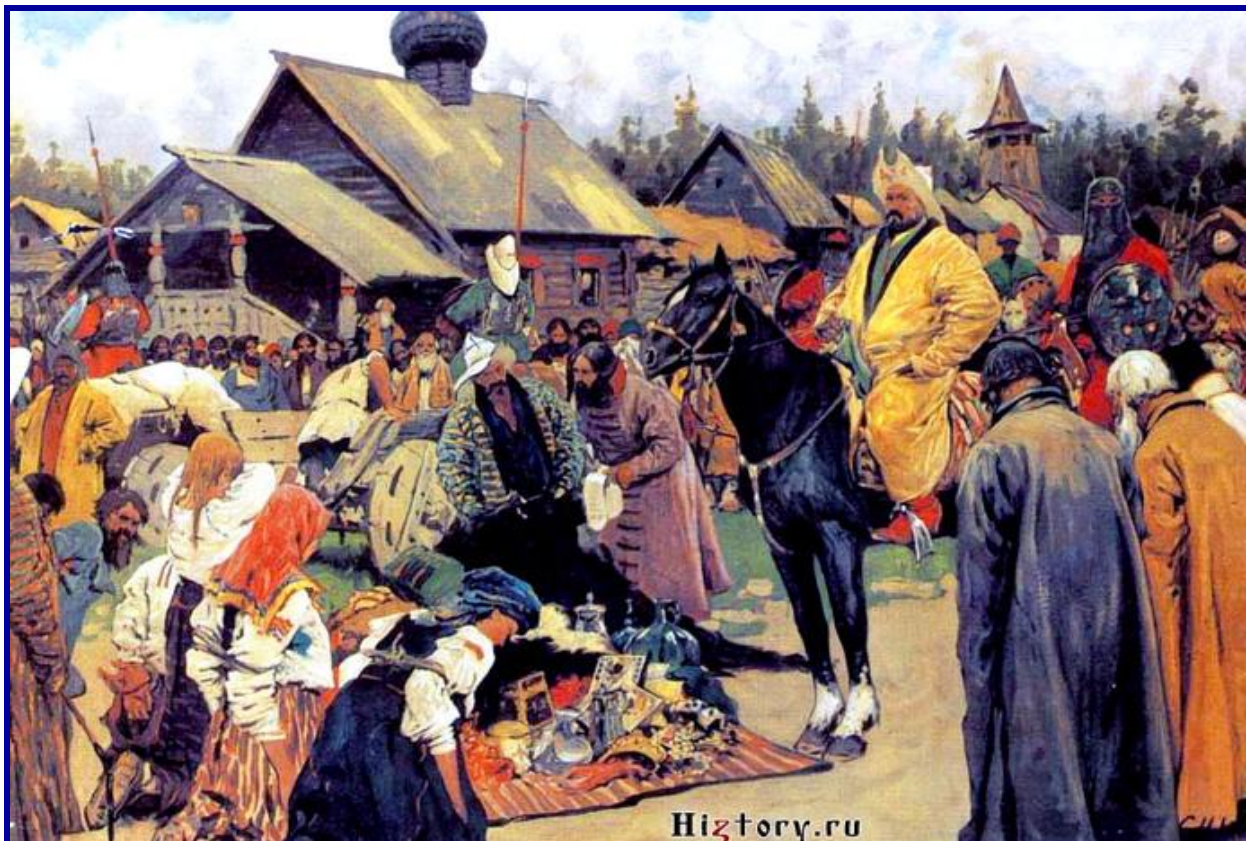


Рис. 10. Ордынское иго на Руси: сбор дани



Великий водный путь «из варяг в греки», утратил для русских роль основного коридора для торговли со странами Средиземноморья и Средней Азии. Только Белое море позволяло россиянам поддерживать торговлю с Европой.

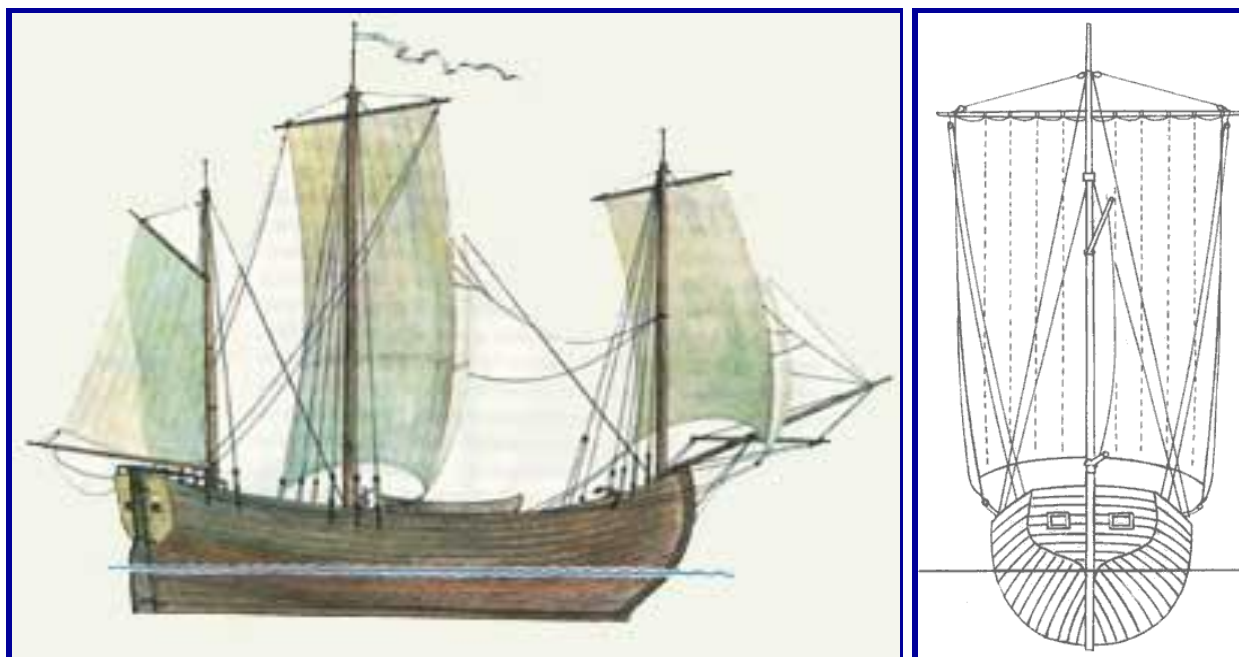


Рис. 11. Поморская ладья XIII века

Для плавания во льдах Белого моря поморы строили особо прочные суда, в частности морские (заморские) ладьи, предназначенные для дальних плаваний.

Поморская ладья XIII века (рис. 11) была наборным палубным судном с транцевой кормой и навесным рулем. Корпус разделялся поперечными переборками на три отсека с люками на палубе. В кормовом отсеке находилась каюта кормщика (капитана) и хранились мореходные инструменты, в носовом размещалась команда из 25-30 человек и стояла кирпичная печь для приготовления пищи, в среднем отсеке был грузовой трюм глубиной до 4 м. Грузоподъемность большой ладьи до 200 т (в начале XVI века - до 300 т), длина - 18-25 м, ширина 6-8 м, высота борта 2,5-3,5 м, осадка - 1,5-2,7 м. На ладье были бушприт и три мачты: первые две с прямыми парусами, последняя - с гафельным. Площадь парусов достигала 460 м<sup>2</sup>, что позволяло при попутном ветре проходить до 300 км в сутки. На больших ладьях было по два якоря массой до 0,5 т каждый и, кроме того, один запасной. Якорные канаты длиной 140 м изготовлялись из кожи, позднее из пеньки. Якоря выбирали вручную обычным воротом.

В начале XV века русская ладья вполне соответствовала требованиям, предъявляемым к морскому парусному судну. На таких судах новгородские мореходы отправлялись на промысел от устья Северной Двины до острова Грумонт (Шпицберген) на расстоянии 2000 км и успешно совершали дальние плавания вокруг Скандинавского полуострова до устья Невы и далее, до древнего города Ладоги. Строительство ладей прекращено в России в начале XVIII века.

#### 1.1.2 Коч Поморский

**Коч** - старинное поморское парусно-гребное судно XI-XIX веков (рис. 12). Он имел характерные обводы для ледового плавания, был оснащен мачтой, навесным рулем и веслами. Вначале кочи строили без применения металла: к скрепленному деревянными нагелями набору корпуса пришивали ремнями доски обшивки. Длина такого судна была 10-15 м, ширина 3-4 м, осадка 1-1,5 м. При попутном ветре ставили прямой парус, иногда выделанный из шкур, позволявший развивать скорость 6-7 узлов. В XVI-XVII веках этот тип судна распространился за Урал в Сибирь, претерпев крупные изменения. Длина коча возросла до 20-25 м, ширина до 5-8 м, осадка до 2 м. Судно вмещало 10-15 человек команды и до 30 промысловиков.

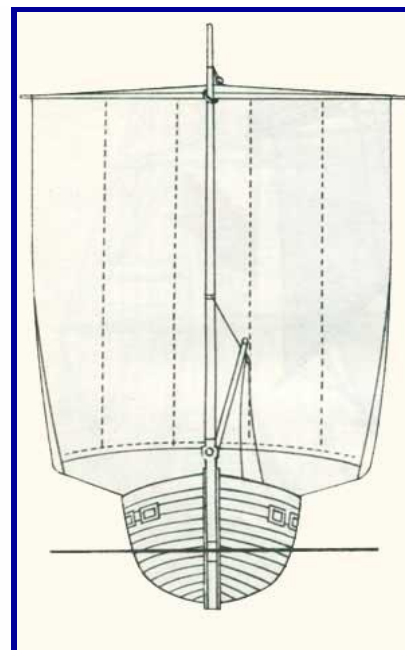


Рис. 12. Коч Поморский

Кочи для *«морского хода»* строили очень прочно. Набор крепили железными гвоздями, болтами и скобами. Паза и стыки обшивки конопатили просмоленной паклей, заливали варом и закрывали рейками на скобах. Чтобы полностью *«ускобить»* коч, требовалось более 3000 специальных скоб. Канатов различных нужно было около 1000 м. Парус высотой 14 м шили из отдельных полотнищ - общей площадью свыше 230 м<sup>2</sup>. В конце XVI - начале XVII века начали строить наборные палубные большие трехмачтовые кочи. На этих судах для управления рулем применялся штурвал. В корме устраивали *«казенку»* - небольшую каюту для кормщика (капитана) и приказчика. Команда и камбуз размещались в трюме. Для подъема якоря из воды на баке имелся ворот (ручной шпиль). При попутных ветрах судно проходило под парусом до 250 км в сутки.

## Глава 1.2 Флот русских царей

### 1.2.1 Каперский флот царя Ивана Грозного

Попытки создать морской и военный флот предпринимались при русских царях и Великих Князьях всея Руси Иване Грозном (рис. 13), Борисе Годунове (рис. 14), Михаиле и Алексее Романовых (рис. 15, 16).



Рис. 13. Русский царь Иван Васильевич Грозный (16.01.1547 - 28.03.1584)



Рис. 14. Русский царь Борис Фёдорович Годунов (17.02.1598 - 13.04.1605)





Рис. 15. Русский царь Михаил Фёдорович Романов (21.02.1613 - 13.07.1645)



Рис. 16. Русский царь Алексей Михайлович Романов (14.07.1645 - 29.01.1676)

В середине XVI века Русский царь и Великий князь Иван IV Васильевич, прозванный Грозным, завоевав Казанское и Астраханское ханства и покорив Сибирь, обезопасил часть восточной границы Русского государства. По мере роста Российского государства ему настоятельно требовался выход к Балтийскому морю, что и явилось коренной причиной Ливонской войны (1558-1583) Ивана IV Грозного против Ливонского ордена, оккупировавшего Прибалтику. В 1558 году русские войска захватили Нарву (рис. 17), которая вскоре стала интенсивно торгующим морским портом.

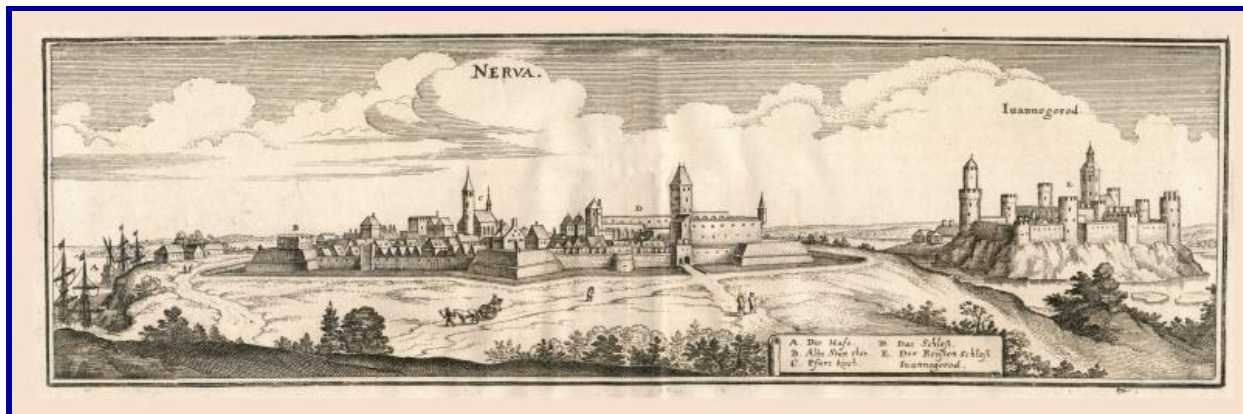


Рис. 17. Город и морской порт Нарва

Купцы различных держав, которые до этого плавали в Россию длинным и опасным путем (вокруг Скандинавского полуострова в Баренцево море), теперь появились на Балтике. Дорога стала короче. Но не безопасней, т.к. пираты были не только в южных морях. В Балтийском море их тоже хватало: шведы и поляки грабили купеческие суда нисколько не хуже знаменитых флибустьеров Карибского моря. Иван Грозный легко нанимал себе каперский флот, тем более что закрома Родины не оскудевали в то время. Сделать это было несложно - в XVI веке каперство было широко распространено на морях, и **«вольные моряки»** охотно нанимались на службу к государям. Правительства многих стран пользовались услугами каперов и щедро оплачивали их труд. Особенно развито было в то время каперство в Англии. Как свидетельствуют исторические документы, первые каперы Ивана Грозного появились на наиболее оживленных местах так называемого Нарвского торгового (морского) пути (рис. 18, 19а) в 1569 году.





Рис. 18. Район действий каперской флотилии царя и Великого князя Ивана Грозного  
Во главе их стоял профессиональный корсар датчанин Кирстен Роде (рис. 19б).



Рис. 19а

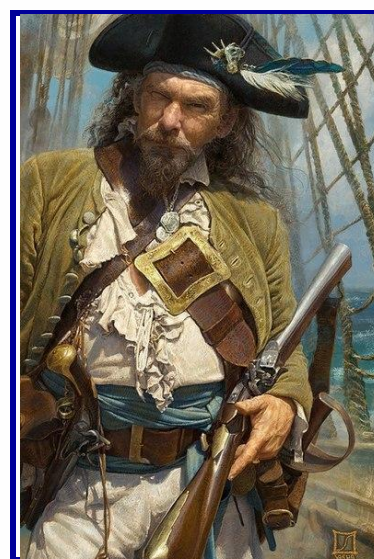


Рис. 19б

Рис. 19а. Старинная карта Балтийского моря, рис. 19б. Кирстен Роде – «Царский атаман и военачальник» - «русский адмирал» каперской флотилии царя Ивана Грозного

После прохождения *«испытательного срока»* Роде получил от московского царя специальную *«жалованную грамоту»* - каперское свидетельство. В этой грамоте, находящейся сейчас в архиве Копенгагена и датированной 30 марта 1570 года, царь указывал на необходимость защиты морской торговли от польских каперов, которые *«разбойным обычаем корабли разбивают, товары грабят и из многих земель в наше государство дорогу торговым людям затворяют»*. Роде в той грамоте звался *«царским атаманом и военачальником»*, сам он предпочитал называть себя *«русским адмиралом»*.

Каперу предписывалось *«...силой врагов взять, а их корабли огнем и мечом сыскать, зацеплять и истреблять, согласно нашего величества грамоты...»* (рис. 20)

*А нашим воеводам и приказным людям того атамана Кирстена Роде и его скиперов товарищей и помощников в наши пристанища на море и на земле в береженьи и чести держать, запасу или что им надобно, как торг подымет, продать и не обидеть».*





Рис. 20. Действия каперов царя и Великого Князя всея Руси Ивана Грозного

Таким образом, Карстен Роде и его каперы оказались на службе московского грозного царя, получили право укрываться в русских портах и в портах дружественных стран, таких, как Дания. Цареву каперу купили и оснастили пушками судно, а он обязался передавать в казну каждый третий захваченный корабль. Это судно каперов не было большим - оно не превышало 40 тонн водоизмещением и имело несколько пушек на борту. Царь и Великий Князь всея Руси Иван Грозный создал флотилию из 6 таких кораблей, вооруженных преимущественно русскими пушками (рис. 21).

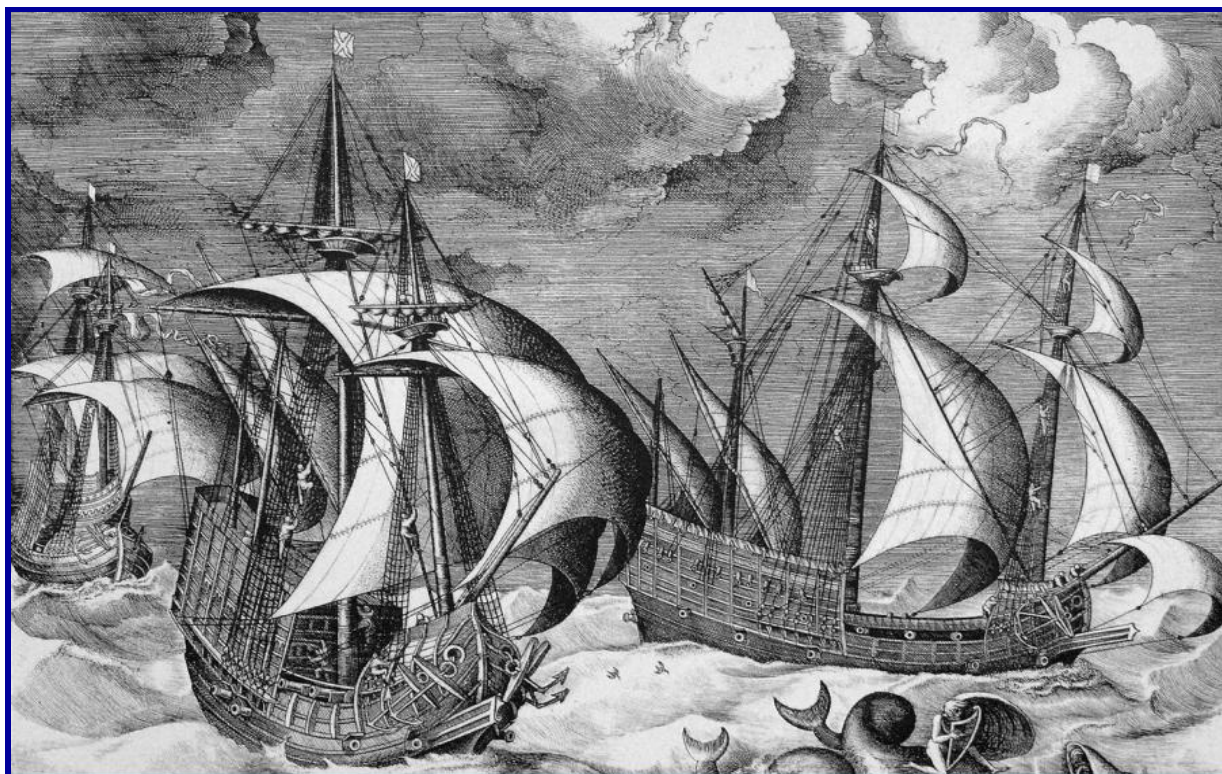


Рис. 21. Русский флот Ивана Грозного в 7066 лета или в 1558 году по новому стилю, введенному Петром I в 1703 году

Главным местом базирования *«московского адмирала»*, как вскоре стали называть Роде, был город Аренсбург на о. Эзель. Это позволяло флотилии Кирстена Роде контролировать Финский и Рижский заливы, а также большую часть Балтийского моря. К сентябрю 1570 года Роде захватил 22 судна, часть из которых он передал Ивану IV. Базировались корабли на Борнхольме и в датских портах. Захваченные суда пополняли каперский флот Московии, и вскоре Роде командовал целой эскадрой, состоявшей из шестнадцати кораблей, вооруженных пушками. Он стал хозяином в Финском заливе и постоянно требовал у царя Ивана людей и пушки. Экипажи пополнялись пушкарями Московского приказа и архангельскими поморами. Флотилия царских каперов оправдывала свое назначение, так как власти и правители враждебных государств устраивали настоящую охоту на Роде. Несмотря на то, что в Ливонской войне России не везло, Кирстен Роде действовал успешно.

Но, Ливонскую войну Иван Грозный проиграл - в 1570 году он сдал Нарву. *«Дверь в Европу»* закрылась, и русские каперы оказались брошенными во вражеском море. Дерзкие набеги русской каперской флотилии на торговые суда прибалтийских государств вызвали резкий протест правительств этих стран. Под их давлением датский король Фридрих II приказал арестовать Роде и заключить в один из замков. Суда каперов были конфискованы. В 1581 году, вступившая в войну Швеция захватила Нарву, а по Плюсскому перемирию 1583 года (перемирие сроком на 3 года, впоследствии продлённое ещё на 4 года, заключённое между Швецией и Московским государством в 1583 году на реке Плюсса. Один из дипломатических актов, завершивших Ливонскую войну 1558–1583 годов) Россия лишалась и южного побережья Финского залива.

В результате русско-шведской войны 1590–1595 годов утерянные земли были возвращены России. В 1600 году польский посол Лев Сапега от имени Сигизмунда III предложил Царю Борису Годунову отвоевать Нарву у Швеции и передать её вместе с Ивангородом в общее владение Польши и Московского государства, создав здесь базы для совместного Балтийского флота. Предполагалось, что Польша обеспечит будущий флот командирами судов и экипажами, а Россия – материалами (лес, смола, пенька и т.д.) необходимыми для строения судов. Вооружение кораблей и снабжение продовольствием их команд должно было осуществляться за счёт обоих государств. Но Царь Борис Годунов отклонил польское предложение.

*Примечание.* По *«Столбовскому миру»* 1617 года (мирный договор, подписанный 27 февраля (9 марта) 1617 года в Столбове (близ Тихвина) и положивший конец русско-шведской войне 1610–1617 годов. Мирный договор был заключён между Русским царством (Царь Михаил Фёдорович Романов) и Шведским королевством (король Густав II Адольф) при посредничестве английского короля Якова I. Южное побережье Финского залива вновь отошло Швеции. В июне 1634 года при заключении *«Поляновского мира»* (мирный договор между Русским царством и Речью Посполитой, подписанный 17 (27) мая – 5 (14) июня 1634 года в селе Семлево на реке Поляновке, между Вязьмой и Дорогобужем завершил русско-польскую войну 1632–1634 годов). Поляки вновь предложили включить в текст мирного договора статью, о том что: *«король польский и великий государь московский должны вместе стараться, чтоб был у них наряд пушечный, корабли и люди воинские на море Ливонском (Балтийском) и на море Великом (Чёрном) для расширения границ»*. Русские послы, учитывая отсутствие у России портов на Балтийском и Чёрном морях, отклонили эту статью, заявив, что *«государевых воинских кораблей на море Ливонском и на море Великом прежде не бывало и вперед быть негде, да и не для чего; а если это понадобится королю, то пусть он обошлется с нашим государем»*.

### 1.2.2 Парусные корабли «Фредерик» и «Орёл»

После заключения Полянского мира Царь Михаил Фёдорович Романов попытался организовать казенное судостроение, построив парусный корабль «Фредерик», 1635 г. (рис. 22).



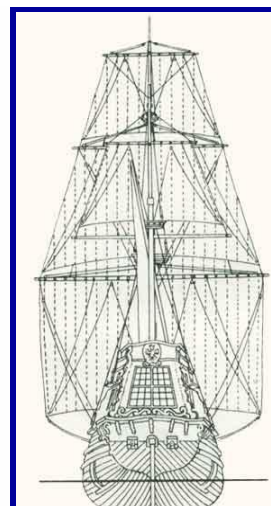
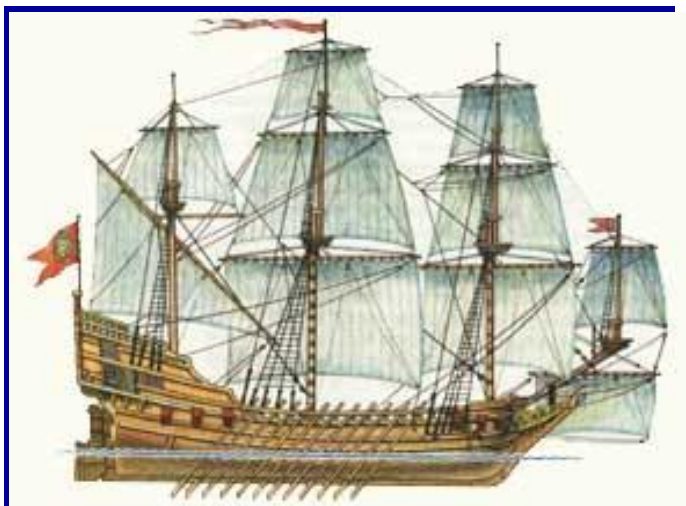


Рис. 22. Парусный корабль «Фредерик»

Царствование Михаила Федоровича Романова в 1634 году ознаменовалось историческим событием: в Москву прибыло посольство Шлезвиг-Гольштейнского герцогства с необычной миссией. По просьбе герцога посольство получило разрешение русского царя на постройку десяти транспортных судов и на плавание по Волге и Каспийскому морю в Персию (Иран) для закупки шелка. В грамоте царя, выданной нижегородскому воеводе и приказному дьяку, ставились условия: *«Корабли им строить в нашей земле, где такие леса, которые к тому делу годны найдут, а тот лес покупать им у наших людей вольною торговлею, а плотников к тому корабельному делу, к их корабельным мастерам на прибавку наймать наших подданных охочих людей, наем им платить по договору... а первое - от тех плотников корабельного дела не скрывать»*.

Строительство велось на верфи в Нижнем Новгороде. Летом 1636 года судно было построено, названо в честь герцога Гольштейнского «Фредерик», и на нем поднят флаг герцогства. Корабль плоскодонный, трехмачтовый, парусный. Его длина 35 м, ширина 12 м, осадка 2 м. В тихую погоду судно могло передвигаться при помощи двенадцати пар больших галерных весел. Корабль был вооружен несколькими пушками. При выходе в плавание на нем находилось 15 офицеров, 27 матросов и 78 членов посольства. Появление на Волге и Каспии «Фредерика» вызвало огромную сенсацию. Однако при первом же рейсе корабль попал в шторм и был выброшен на берег в районе Дербента. Постройка остальных транспортных судов не состоялась.

Первенцем военного кораблестроения в России при царе и Великом Князе всея Руси Алексее Михайловиче Романове стал корабль «Орёл» (рис. 23). Он был построен в 1668 г. в селе Дединове на реке Оке.

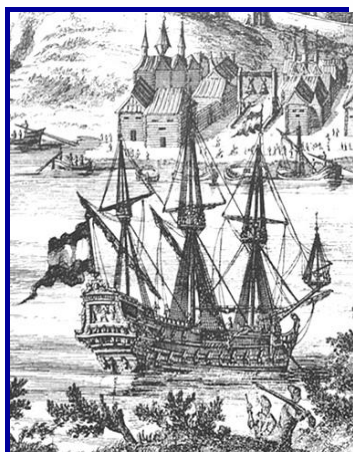


Рис. 23. Корабль «Орёл» по рисунку голландца Яна Стрюйса, служившего на корабле «парусником» и почтовая марка «Корабль «Орёл» почты СССР (1971 г.)

Корабль «Орёл» имел следующие характеристики: водоизмещение – около 250 т, длина – 24,5 м, ширина – 6,5 м, осадка – 1,5 м. Вооружение корабля составляли 22 пушки, экипаж – 58 человек (капитан, 22 матроса, 35 стрельцов). Организация службы и действия членов экипажа в бою определялись 34 *«статьями артикульными»*, явившимися прообразом первого устава русского флота.

*«Солнечным днем 19 мая 1668 года на берегу Оки-реки у верфи, что была построена здесь по указу государя Алексея Михайловича, собрались все жители дворцового села Дединово. На спусковых салазках стапеля высился двухпалубный красавец корабль "Орёл". Боярин А.Л. Ордин-Нащокин, которому царским указом было определено "корабельным делом ведать", вместе с голландским судостроителем полковником Корнелиусом Ван-Буковеном (по проекту которого русскими корабельными мастерами Яковом Полуектовым и Степаном Петровым был создан "Орёл") обошли верфь и лично убедились, что к спуску корабля на воду все готово. На торжество прибыл настоятель коломенского храма Иоанна Предтечи. Сопровождаемый местным священником, дьяконом и Ван-Буковеном, он поднялся на палубу "Орла". Тотчас же на флажштоках и мачтах корабля взвились огромные флаги и длинная лента выплела. Отслужили молебен, окропили флаги святой водой и сошли на дединовский берег. На "Орле" остались лишь несколько человек, руководимых командиром корабля - голландским капитаном Бутлером. Им было поручено отдать якоря, как только корабль сойдет на воду.*

*Ордин-Нащокин взмахнул рукой, и звонари ударили во все колокола дединовской звонницы. "Орел" тронулся с места и заскользил по стапелю. Торжественный перезвон заглушили залпы салюта. Через минуту-другую первый русский военный корабль закачался на голубой глади окской заводи».*

Свое название корабль «Орёл» получил в честь русского Государственного герба.

Летом 1669 года «Орёл», яхта, вооруженный струг, и две сопровождавших их шлюпки пришли в Астрахань (рис. 24) для охраны русских торговых судов на Каспийском море. Здесь они были захвачены войском Степана Разина.



Рис. 24. Астрахань. Панорама в конце XVII века и корабль «Орёл»

Восставшие, опасаясь, что Царь Алексей Михайлович Романов использует в дальнейшем военный корабль против них, весной 1670 года загнали корабль в протоку Кутум реки Волга, где он простоял в течение многих лет и пришел в ветхость.



## Глава 1.3 Начало строительства регулярного флота

### 1.3.1 «Потешные» полки и ботик Петра I

Пётр I уже в 10 лет (1682 г.) сформировал *«потешные»* полки из жителей подмосковных сел Преображенского и Семёновского, которые всерьёз готовились к *«огненным»* потехам – учились и строю, и пальбе из ружей, и огненному бою из пушек (рис. 25). *Потёшные войскá, Потёшные полкí* или *Потёшные* – особое формирование войск и сил для обучения и воспитания солдат *«армии нового строя»* и их командиров из подданных Русского царства, созданное царевичем Петром Алексеевичем.

*Потёшные войскá* возникли из так называемого *Петрова полка*, который был сформирован царём Алексеем Михайловичем и поименован именем его полкового командира – полковника для придания играм будущего императора вся Руси более правильного характера, так как царь замечал в своем бойком, подвижном и энергичном сыне особенное влечение к военному делу. *Петров полк* был обмундирован в зелёные мундиры, имел знамёна, ружья и был снабжён всяческими полковыми вещами. Сам царевич был назначен полковым командиром – полковником, в соответствии с этим ему рапортовали по всем надобностям полка, от него же требовали и распоряжений. Государь лично наблюдал за приказаниями четырехлетнего полководца и руководил его действиями. Для потешного Петрова полка был построен небольшой фортификационный город, который сам Пётр называл *«Стольный град Пресбург»*.



Рис. 25. Русский живописец Алексей Данилович Кившенко, «Военные игры потешных войск Петра I под селом Кожухово» 1882 г.

Весной 1688 г. юный царь Пётр, вспомнил о *«нептуновой потехе»*: в амбаре села Измайлова он обнаружил английский бот и загорелся желанием строить корабли.

*Примечание. Ботик Петра I* - небольшое дубовое беспалубное одномачтовое парусно-гребное судно (рис. 26, 27). Предполагают, что изготовлено оно в Англии. Дата постройки его неизвестна, доставлено в Россию в 40-х годах XVII века. Водоизмещение около 1,3 т, длина 6 м, ширина 1,97 м. В мае 1688 года голландский корабельный мастер Карштен Брандт отремонтировал ботик, и юный царь совершал на нем плавания по реке Яузе и на Просянном пруду в Измайлове (рис. 26). Затем ботик был перевезен на Переславское (Плещеево) озеро.

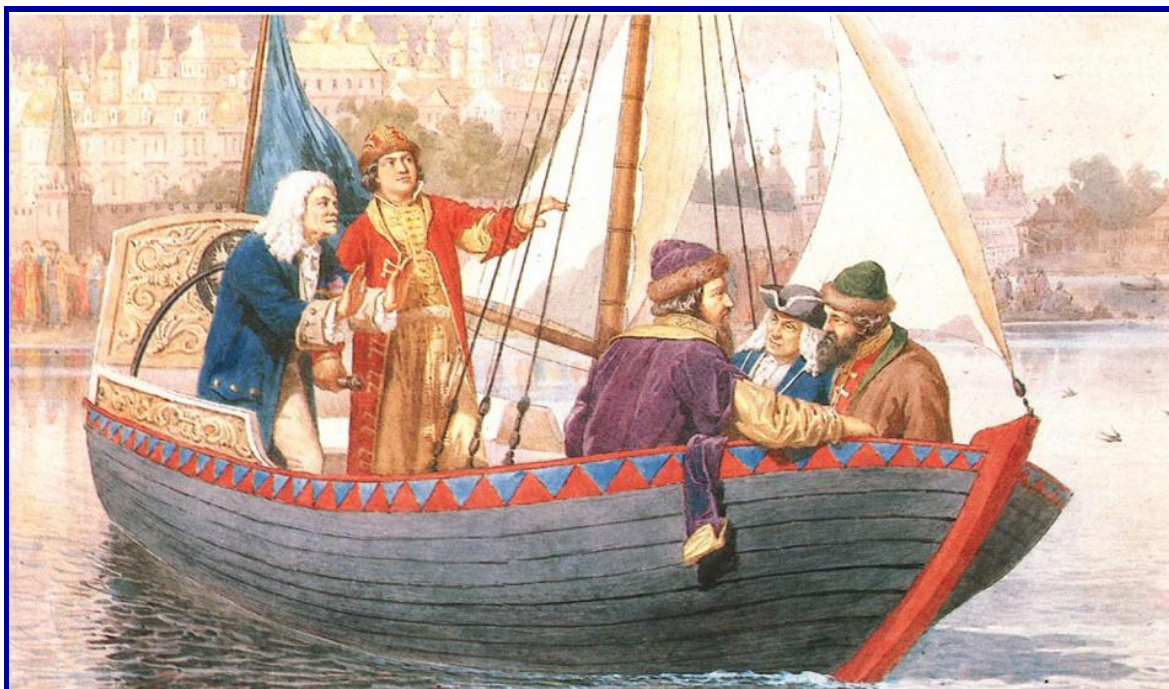


Рис. 26. Русский живописец Алексей Данилович Кившенко. «Пётр Первый управляет парусным ботиком», 1 января 1864 г.

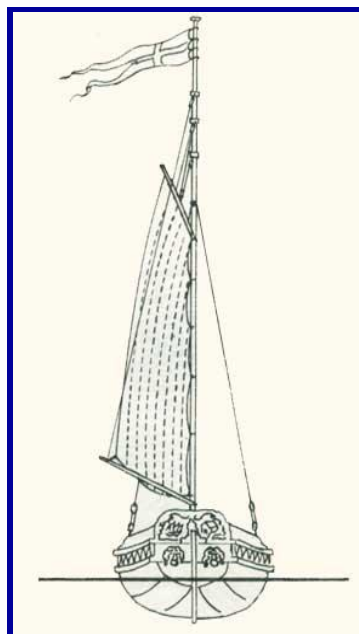
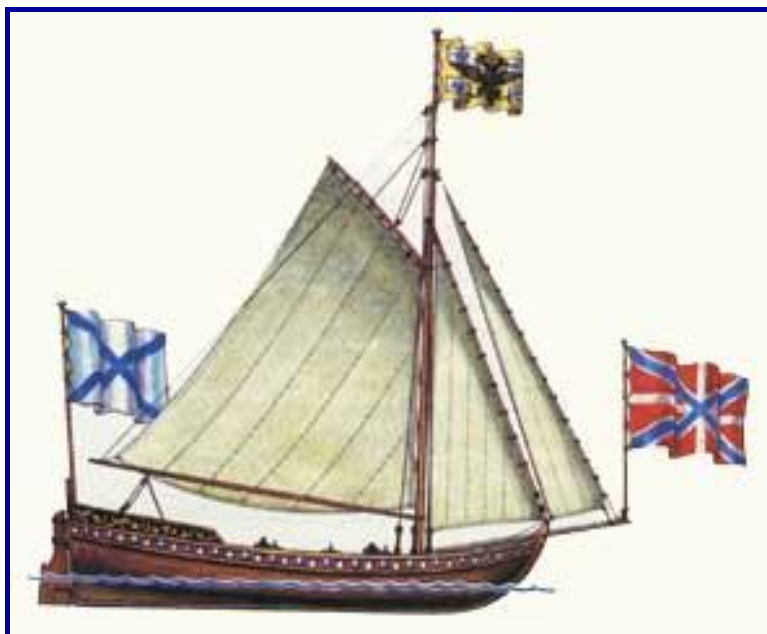


Рис. 27. Ботик Петра 1 с парусным оснащением

С этих прогулок под парусом началось серьезное увлечение будущего императора корабельным делом и флотскими науками. Ботик, по выражению царя, явился **«плодоносным семенем»** для русского флота. До 1722 года он хранился в Москве, а затем его торжественно доставили в Петербург. В честь побед Балтийского флота в Северной войне летом 1723 года ботик перевезли в Кронштадт, спустили на воду, и он под императорским штандартом прошел вдоль строя боевых кораблей, стоящих на якорях на рейде. За рулем ботика был сам Пётр I в роли квартирмейстера и под именем адмирала Петра Михайлова. За веслами находились вице-адмиралы Пётр Иванович Сиверс и Томас Гордон, контр-адмиралы Наум Акимович Сенявин и Томас Сандерс. Вице-адмирал Александр Данилович Меншиков исполнял обязанности лотового. Главный артиллерист флота Отто Христиан был канониром. Командовал ботиком 62-летний генерал-адмирал Федор Матвеевич Апраксин, участник Азовского похода, взятия Выборга и Гангутского сражения (рис. 28).





Рис. 28. Первая встреча ботика Петра 1 боевыми кораблями Балтийского флота состоялась 11 августа 1723 года, а парад кораблей прошел на Кронштадтском рейде

На торжественном обеде в честь победы над шведами Пётр I назвал ботик *«дедушкой русского флота»*. В том же году суденышко поставили *«для вечного хранения»* в Петропавловскую крепость. Однако оно не стало *«недвижной»* реликвией. Несколько раз его всенародно демонстрировали на торжествах в честь знаменательных событий.

В настоящее время ботик хранится в Центральном военно-морском музее в Санкт-Петербурге (рис. 29).



Рис. 29. Ботик Петра 1 в Центральном военно-морском музее в С.-Петербурге



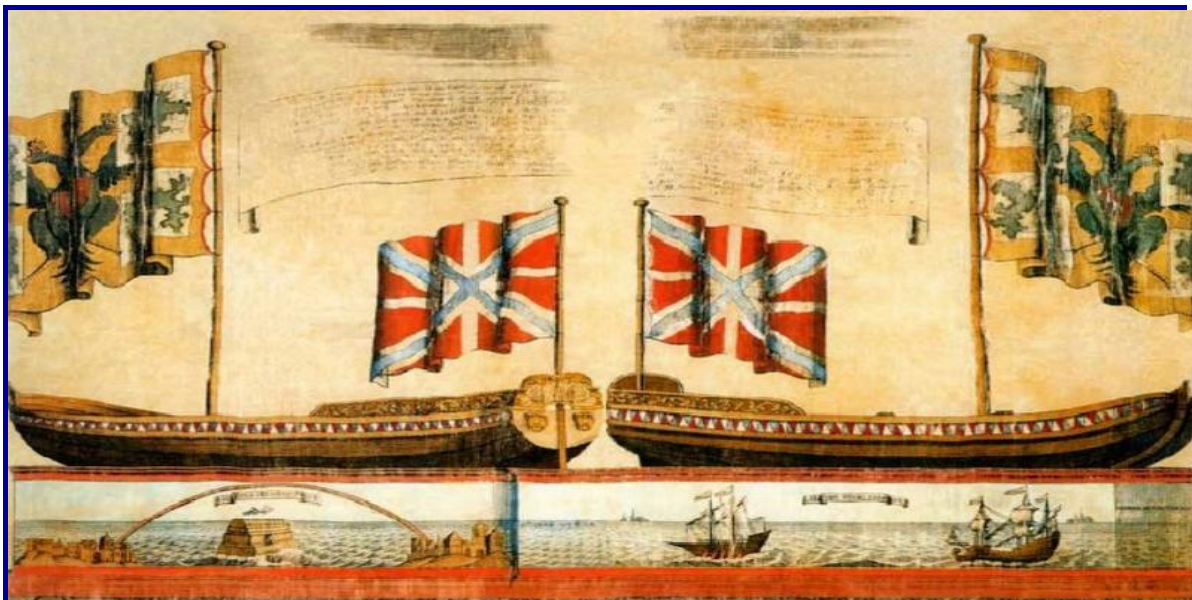


Рис. 30. И.В. Зубов. Бот Петра Великого. Офорт выполнен в 1722 г. после заключения Ништадтского мира. Государственный музей-заповедник «Петергоф»

В Государственном музее-заповеднике «Петергоф» хранится офорт И.В. Зубова «Бот Петра Великого» (рис. 30). Офорт выполнен в 1722 г. после заключения *Ништадтского мира* - мирного договора между Русским царством и Шведским королевством, завершивший Северную войну 1700–1721 годов. Подписан 30 августа (10 сентября) 1721 года в городе Ништадте.

На Переславском же озере К. Брандт с помощником Кортон по указанию Петра заложили несколько судов будущей флотилии, где после их постройки и происходили морские баталии (рис. 31).



Рис. 31. Н. Кардовский (1866–1943 гг.). Петровская флотилия на Переславском озере 25 августа 1692 года. 1927 г. Холст, масло. Переславль-Залесский историко-архитектурный и художественный музей-заповедник

Азовский поход 1695 года окончательно убедил Петра I в том, что без наличия флота ему не овладеть даже сравнительно слабой приморской крепостью.



### 1.3.2 Начало строительства регулярного флота Петром I

Начало строительства регулярного флота было положено Петром I – Пётр Алексеевич Романов (Государь, Царь и Великий Князь всея Руси) (рис. 32) осенью 1695 г. Центром кораблестроения стал город Воронеж.

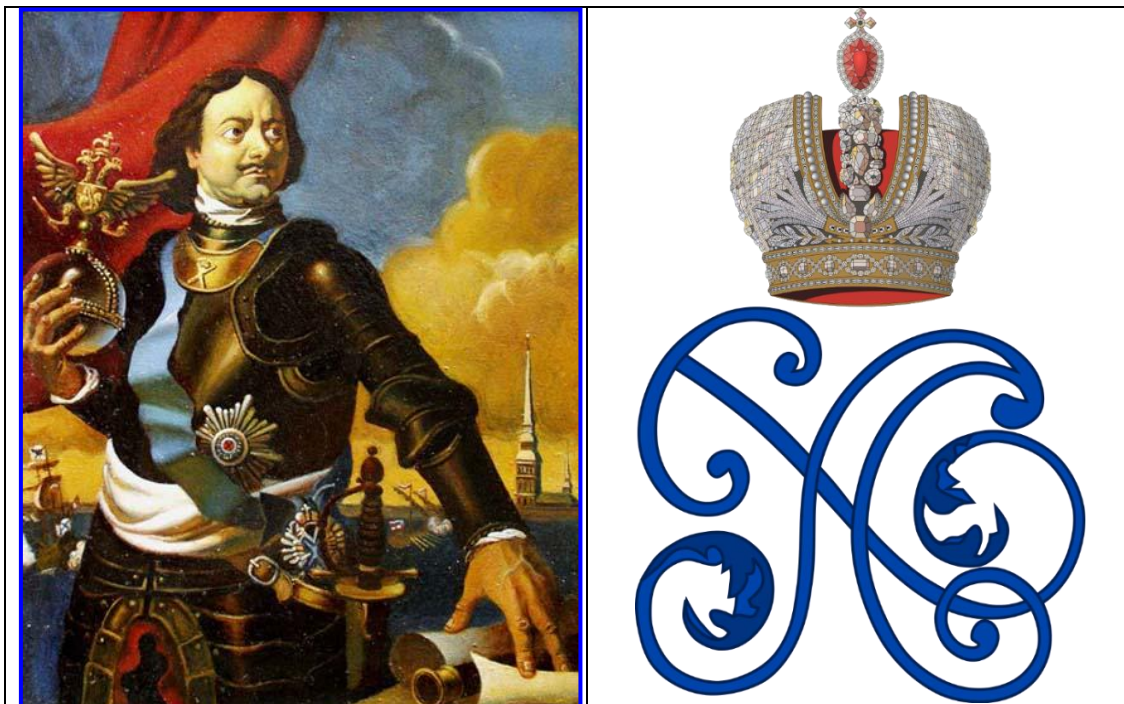


Рис. 32. Император и Самодержец Всероссийский Пётр I Великий 22 октября (2 ноября) 1721 – 28 января (8 февраля) 1725. Справа – монограмма императора

Согласно *«консилии»* генералов П. Гордона, Ф.А. Головина и Ф.Я. Лефорта, в Воронеже, Брянске, Преображенском, Козлове, Добром, Сокольске началось строительство *36- и 34-пушечных галеасов «Апостол Петр» и «Апостол Павел»*, галер, брандеров и большого числа стругов. Одновременно со строительством военных кораблей Пётр I принимал меры для создания морского транспортного флота.

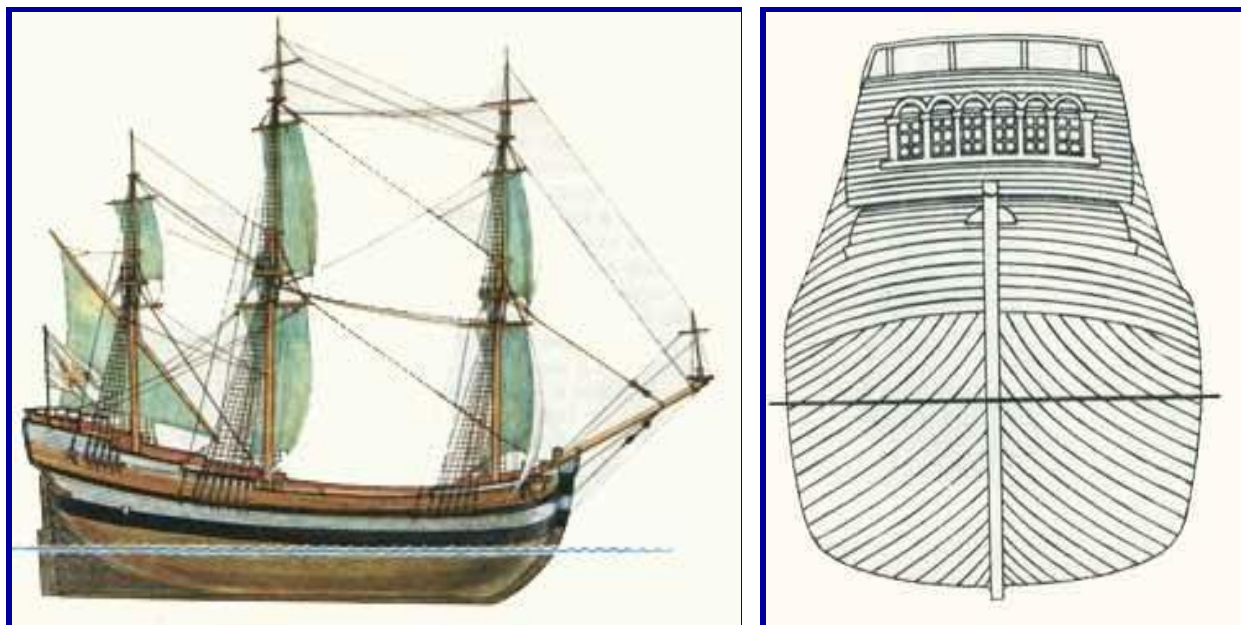


Рис. 33. Модель купеческого судна, построенного в Архангельске

Во время вторичного приезда в Архангельск в 1694 году он приказал строить *«корабли для морского дела»* (то есть для целей торговли). Постройка первого купеческого судна была завершена в 1697 году (рис. 33).

После этого на Соломбальской верфи одновременно было начато строительство шести торговых судов. По всей вероятности, они строились по чертежу, привезенному из Голландии кораблем «Св. Пророчество», и представляли собой разновидность ката (парусное трёхмачтовое судно в Дании, северных странах, в т.ч. в России).

Подводную часть корпусов из соснового леса смолили *«густою смолою»*. Характерными особенностями соломбальских катов являлись более скромная ютовая надстройка – *«казенка»*, которая использовалась для жилья шкипера и его помощников, и наличие почти у самой ватерлинии, слева от ахтерштевня, *«окна для таскания леса»*, своеобразного лацпорта для приема древесины прямо с воды.

Для погрузки других товаров служили два больших люка (по-поморски – *«творила»*): один на шкафуте, другой - на шканцах.

Выбор якорей на русских купеческих судах производился простейшим деревянным воротом, находившимся сразу же за фок-мачтой. Суда имели полные обводы носа, прямую (транцевую) корму и соотношение ширины к длине, близкое к четырем: наибольшую длину 45,33 м, ширину без обшивки 10,74 м.

Высота надводного борта на миделе равнялась 4,72 м. Грузоподъемность судна достигала 840 т. Для отражения возможных нападений каперов на судне устанавливалось от 8 до 37 орудий небольшого калибра, для них в бортах были прорезаны порты с затворами на железных петлях.

В Воронеже на верфи в 15 верстах от впадения реки Воронеж в Дон в апреле 1696 года был спущен на воду 36-пушечный парусно-гребной фрегат «Апостол Пётр» (рис. 34). Парусно-гребной фрегат «Апостол Пётр» - один из двух плоскодонных кораблей-галеасов с прямым парусным вооружением, построенных в Воронеже, второй «Апостол Павел».

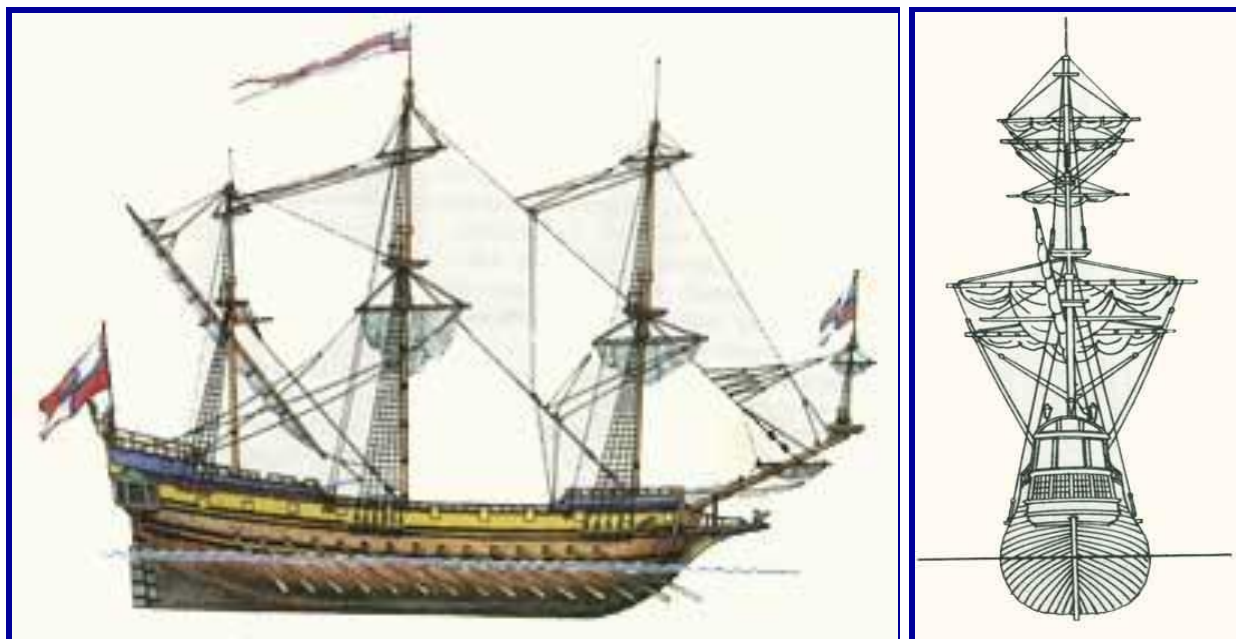


Рис. 34. Парусно-гребной фрегат «Апостол Пётр»

При строительстве оба корабля иностранными мастерами были причислены к галеасам, фактически же согласно европейской классификации конца XVII века они относились к кораблям 5 ранга по классификации, более того, спустя три года после постройки во всех документах они числились кораблями.

Водоизмещение судна составляло 700 тонн, длина по сведениям из различных источников от 32 до 34,4 метра, а ширина от 7 до 7,61 метра.

Корабль был плоскодонным. Борта в верхней части корпуса заваливались внутрь, что затрудняло abordаж.

Шканцы открытые, на срезанном баке оставались площадки для размещения abordажной команды.



Корабль имел три мачты со стеньгами и бушприт с вертикальным утлегарем. Фоковую и гротовую парусность составляли нижние паруса и марсели.

На бизань-мачте была только бизань. Кроме того, имелось 15 пар весел на случай безветрия и для маневра.

Экипаж судна состоял из 125 человек, а артиллерийское вооружение из 36-и орудий. «Апостол Петр» (рис. 34, 35) 14 лет довольно успешно служил в составе азовского флота. В 1712 году после неудачного Прутского похода прекратил свое существование.

**Примечание. Прутский поход** – поход в Молдавию летом 1711 года русской армии под предводительством Петра I против Османской империи в ходе Русско-турецкой войны 1710–1713 годов.

С армией, которую возглавлял генерал-фельдмаршал Борис Петрович Шереметев, в Молдавию отправился лично царь Пётр I.

На реке Прут, примерно в 75 км к югу от Ясс, русская армия была прижата к правому берегу 120-тысячной турецкой армией и 70-тысячной конницей крымских татар.

Безнадёжное положение армии заставило Петра пойти на переговоры, и в результате было заключено мирное соглашение, по которому к Турции отошли завоёванный в 1696 году Азов и побережье Азовского моря.

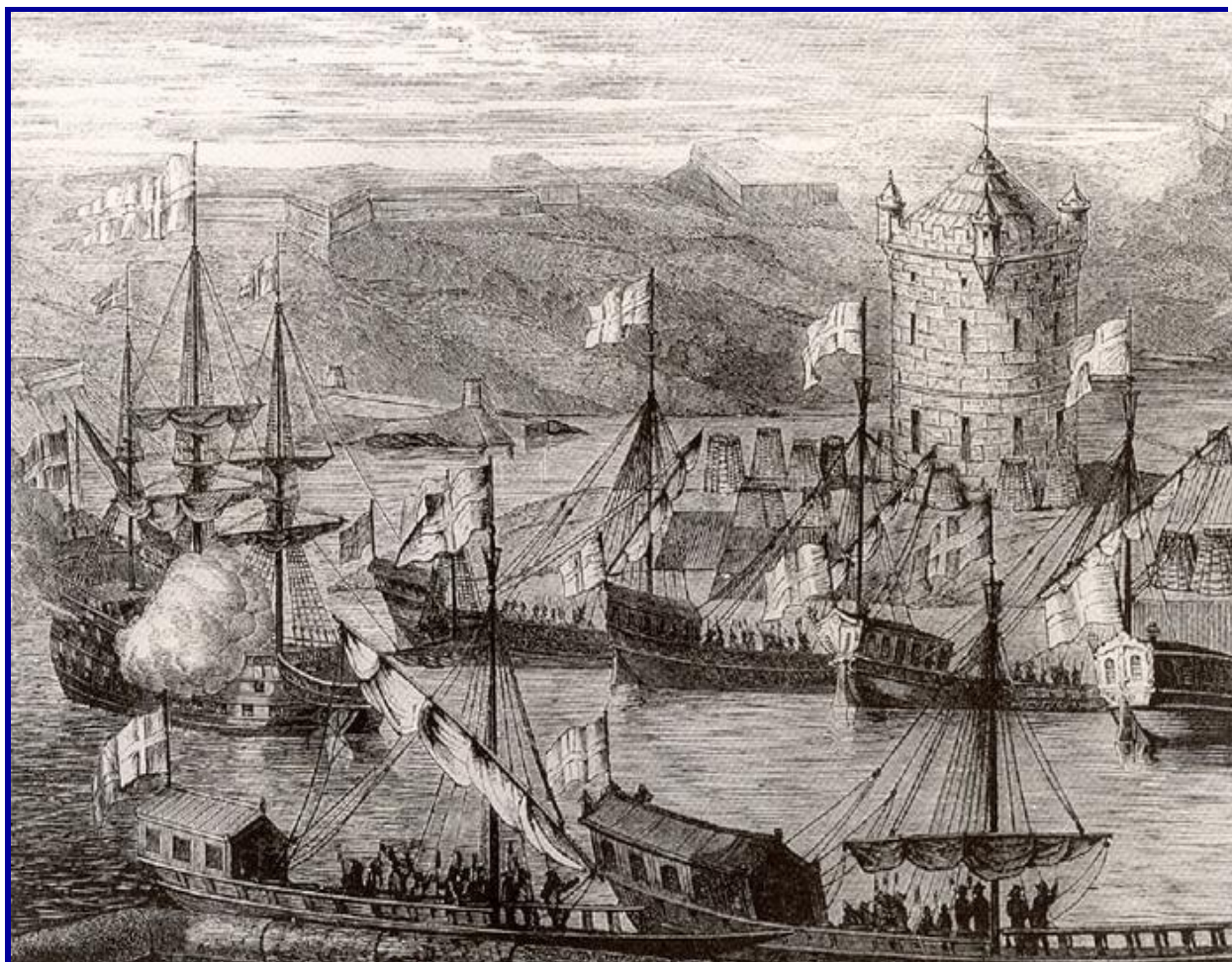


Рис. 35 Фрегат «Апостол Пётр» и галеры Азовского флота

## Глава 1.4 Морской флот при Петре Великом

### 1.4.1 Морским судам быть!

Период 1695-1696 гг.- именно в эти годы появились основные атрибуты флота как регулярной военной силы. Роль флота была определена сразу после неудавшегося первого Азовского похода самим Петром I и *«консилией»* генералов в 1695 г. Тогда же решили с целью содействия сухопутным войскам во взятии турецкой крепости Азов к весне 1696 г. построить Азовский флот. С этого времени началась подготовка флотских кадров и стали закладываться основы судостроения. С прибытием в Воронеж Пётр I создал Государев шатер – своего рода штаб управления зарождавшимся флотом. В мае 1696 г. царь подписал первый морской законодательный документ – *«Указ по галерам»\**.



*\*Примечание. В Указе (Уставе) по галерам Пётр I установил правила передачи сигналов, подаваемых начальником эскадры, а также требования к капитанам.*

*В указе расписывалось, что сигналы можно подавать выстрелами, барабанным боем, флагами, а ночью – фонарями.*

*Согласно «Указу (Уставу) по галерам» капитаны обязаны были действовать совместно. Им запрещалось покидать друг друга, особенно в бою: «... если в бою кто товарища своего покинет ... такого наказать смертью...».*

*За остановку на якоре далеко друг от друга полагался штраф в 1 рубль, а за несоблюдение своего места – 4 рубля.*

20 (30) октября 1696 г. состоялось заседание Боярской думы, на котором было принято принципиальное решение: *«морским судам быть, а скольким о том справитца о числе крестьянских дворов, что за духовными и за всяких чинов людьми о том выписать и доложить»*. Эта дата считается днем рождения регулярного государственного военного и транспортного морского флота России (см. рис. 36, а).

4 ноября Боярской думой были определены и сроки постройки Азовского флота: *«Корабли сделать со всею готовностью и с пушками, и с мелким ружьем, как им быть в войне, к 1697 году, к апрелю...»*.

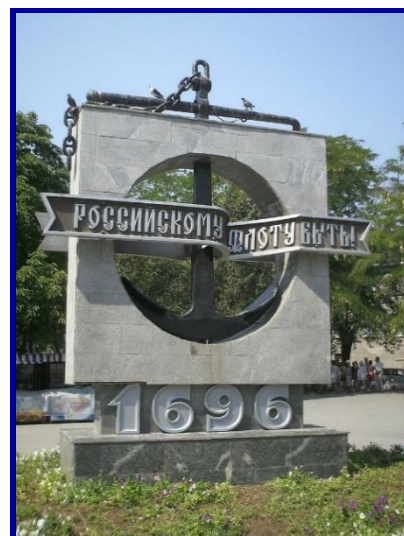


Рис. 36. Решение Боярской думы «Морским судам быть», рис. 36а. Знак в честь 300-летия российского флота в Севастополе

На основании вышеизложенного исследователи приходят к такому выводу: 20 октября 1696 года Боярская дума подтвердила, что флот нужен России как регулярная военная сила, поскольку защитить свои интересы на приморских направлениях с помощью одних сухопутных войск было невозможно. В связи с решением Боярской думы стали считать 20 октября (30 октября по новому стилю) *Днем зарождения Российского флота*.



#### 1.4.1.1 Строительство фрегата «Пётр и Павел»

С целью создания коалиции для борьбы против Турции за выход к Черному морю Пётр 1 весной 1697 года направил *«великое посольство»* в Голландию, Англию и Венецию - морские державы той поры. Вместе с посольством было направлено более 100 человек для изучения кораблестроения и морского дела. В группу волонтеров под именем Петра Михайлова входил сам царь. Около пяти месяцев усердно трудился Пётр, он изучил все, что только мог, узнал все хитрости сложной специальности.

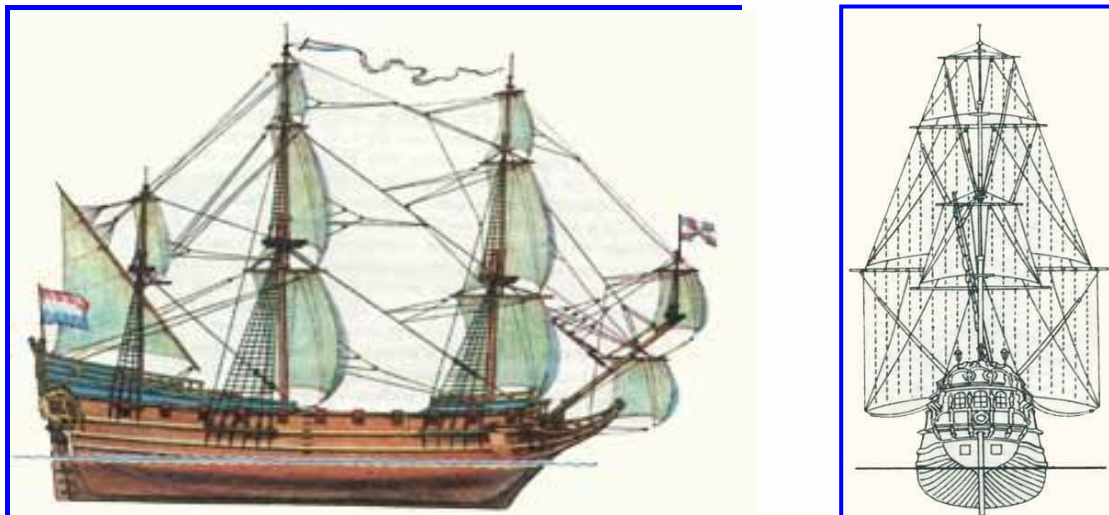


Рис. 37. Фрегат «Пётр и Павел»

Царь участвовал в строительстве фрегата «Пётр и Павел» от его закладки и почти до окончания работ. Строительством руководил корабельный мастер Ост-индской компании Гаррит Клас Поль. Основные размеры корабля «Пётр и Павел» (рис. 37): длина максимальная 32,85 м, длина по ватерлинии 27,3 м, ширина 7,2 м, осадка 2,75 м. На одной закрытой и на открытой палубах могло быть размещено до 40 пушек.

По окончании работ на верфи мастер выдал Петру I аттестат, в котором отмечалось, что он *«...был прилежным и разумным плотником... и не только корабельную архитектуру и черчение планов... изучил основательно, но и уразумел эти предметы в такой степени, сколько мы сами их разумеем»*. Познание корабельной науки на верфях Голландии, а затем на верфях Англии позволило Петру I лично проектировать многие корабли и положительно сказалось на строительстве российского флота (рис. 38).



Рис. 38. «Постройка в Воронеже флотилии для второго Азовского похода Петром I в 1696 г». Русский художник Юрий Кушевский

Интенсивное строительство морских судов велось на верфях в Воронеже, например, галеры «Принципиум» (рис. 39), корабля «Гото Предестинация» (рис. 40).

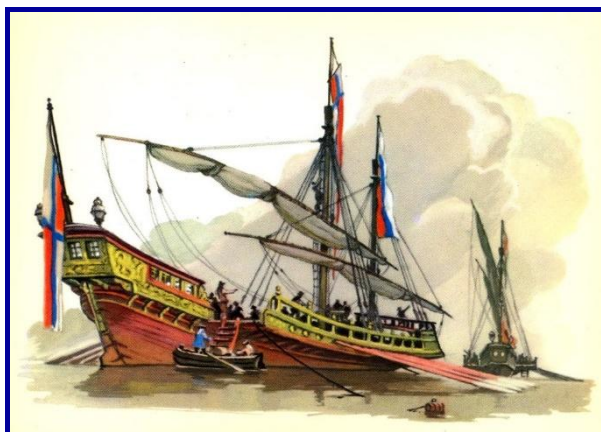


Рис. 39. Русская галера «Принципиум», художник И. Родинов (слева), галера «Принципиум» (справа) на почтовой марке, Почта России, 1996 год (серия марок «300 лет Российскому флоту. Исторические и современные корабли Военно-морского флота»)



Рис. 40. Строительство корабля «Гото Предестинация» («Божье предзнаменование») на верфях в Воронеже. 1699 г.

#### 1.4.1.2 «Новоманерные» суда

С 1700 г., в Вавчуге (близ Холмогор) начала работать верфь братьев Бажениных, заложившая сразу два торговых судна. Уже в 1703 г. первый из них – «Св. Апостол Андрей Первозванный» пошел в заграничное плавание. До 1718 г. строили торговые суда и на государственной Соломбальской верфи: здесь спустили на воду 13 торговых судов. А с 1711 г. начала строить таковые Санкт-Петербургская Партикулярная верфь. Именно тогда царь указал архангельскому губернатору объявить *«всем промышленникам, которые ходят на море для промыслов своих на ладьях и на кочах, дабы они вместо тех судов сделали морские суда: галиоты, гукоры, каты, флейты»*. Это были «новоманерные» суда в отличие от прежних *«староманерных»* (ладей, кочей, шняк, бусов), строившихся для внутреннего плавания крестьянами. В 1712 г. подобное распоряжение было послано царем губернаторам Санкт-Петербургскому, Московскому, Казанскому и Нижегородскому.

Одним из первых промышленников Севера, начавшим строить суда на новый манер, был отец М.В. Ломоносова – Василий Дорофеевич. В 1727 г. он построил *гукор* «Св. Архангел Михаил» грузоподъемностью более 90 т. Двухмачтовое судно имело длину 51 фут, ширину – 17, глубину трюма – 8 футов (рис. 41).



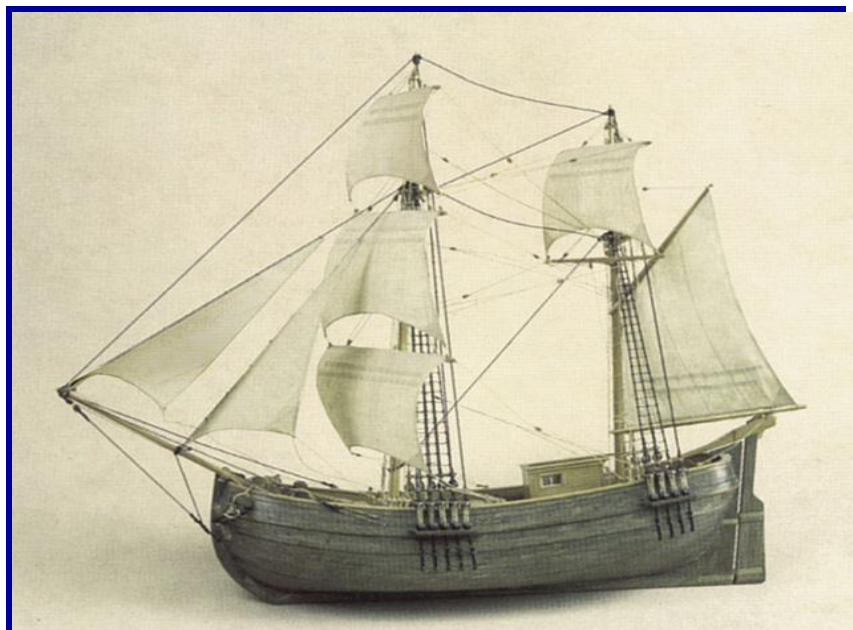


Рис. 41. Гукор. Модель. Музей М.В. Ломоносова, С.-Петербург. Фото: Commons.wikimedia.org

Все гукоры, галиоты, пинки, флейты, будучи торговыми судами, обязательно имели пушечное вооружение, так как привлекались к обеспечению военного флота и приморских гарнизонов, а в военное время использовались как вспомогательные суда.

#### **1.4.1.3 Развитие торгового мореплавания**

Особое место в создании и развитии торгового флота сыграла Коммерц-коллегия, учрежденная Петром I в 1717 г. и ведавшая строительством торговых судов и гаваней, маяков, складов, сухопутными и водными путями сообщения и т.д.

С окончанием Северной войны (1700-1721 гг.) начался новый этап в торговом мореплавании России с ее выходом через Балтийское море в Западную Европу. Главным морским портом страны в это время стал Санкт-Петербург.

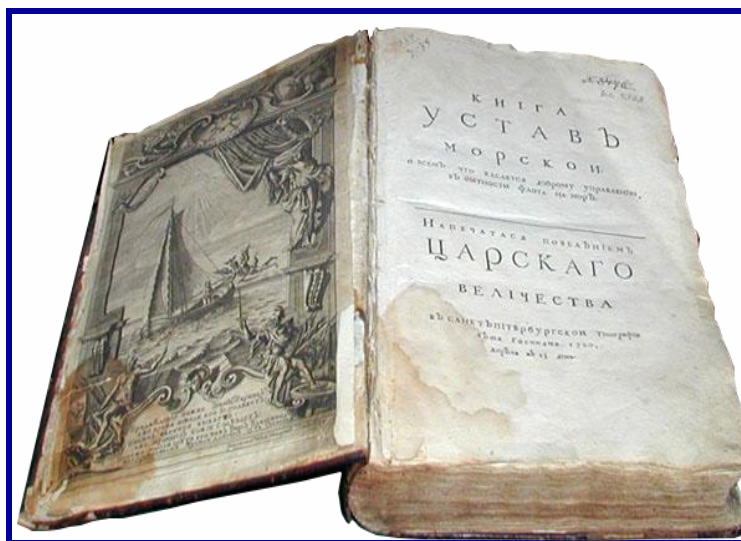


Рис. 42. Устав морской. - Санкт-Петербург, 1720 г.

В 1724 г. Пётр I издал Морской торговый устав, защищавший коммерческие интересы России (рис. 42). К тому же он попытался создать собственный сильный торговый флот, однако из-за внутренних трудностей и внешней конкуренции попытка не стала очень успешной. Вот почему в начале 60-х гг. XVIII в. российских коммерческих судов было всего 35. Еще до своей смерти Пётр I установил товаро-пассажирское сообщение военными пакетботами между Санкт-Петербургом и немецкими портами Любек и Данциг. А к 1735 г. на этих линиях ходили уже 4 пакетбота (рис. 43).

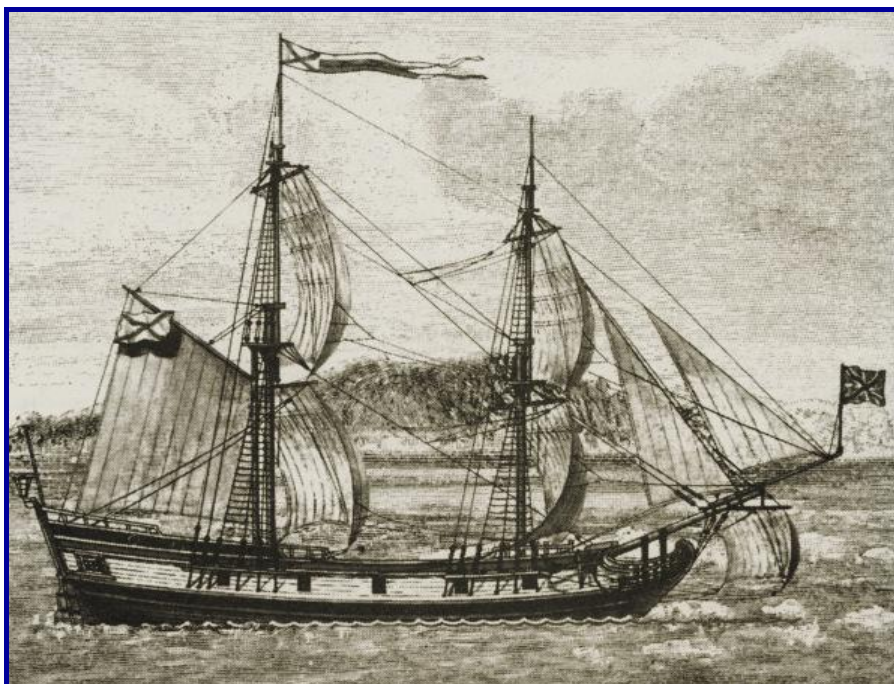


Рис. 43. Пакетбот «Святой Пётр» на рисунке XIX в. Пакетбот представлял собой двухмачтовое судно, перевозившее почту и пассажиров в XVIII–XIX веках

Нехватка торговых судов вынудила Петра I снова использовать в торговых целях военные суда. Так, за год до смерти он приказал подготовить 3 корабля с казенными и купеческими грузами, направить их в Испанию (линейный корабль «Девоншир», фрегаты «Амстердам-Галей» и «Декронделивде»). Через год такая же торговая экспедиция была совершена 44-пушечным фрегатом «Эсперанс» (рис. 44) во Францию, в порт Бордо.

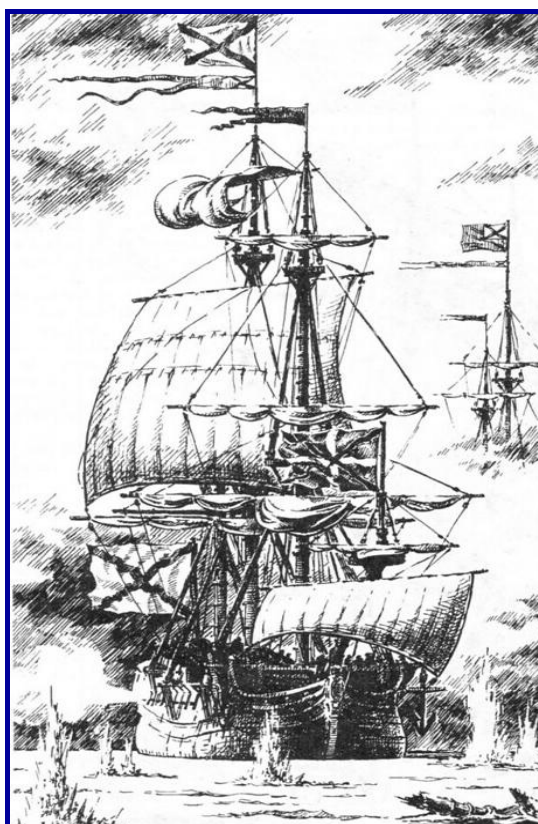


Рис. 44. Фрегат «Эсперанс» русского флота

К 1725 г. заграничные рейсы начали совершать и небольшие купеческие суда. Например, шкут «Пётр и Павел» (скипер Аника Карпов) ходил в Стокгольм, а в 1723–1726 гг. (скиперы Исаков, Борисов, Рыбников) – из Ревеля в порты Швеции и Финляндии.



## Глава 1.5 Морской флот при Екатерине I

28 января 1725 года на российский престол возшла императрица Екатерина I (рис. 45).

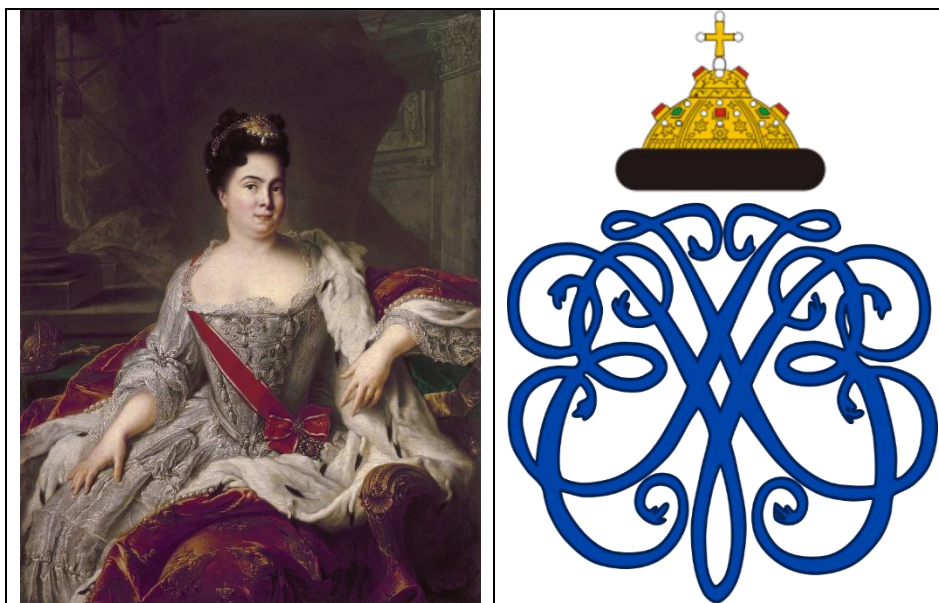


Рис. 45. Императрица и Самодержица Всероссийская Екатерина I Алексеевна (Марта Скаврнская) 28 января (8 февраля) 1725 – 6 (17) мая 1727 (как супруга царствующего императора), с 1725 года как правящая государыня; вторая жена Петра I Великого, мать императрицы Елизаветы Петровны. Справа – монограмма императрицы.

От покойного мужа Петра I ей досталось большое наследство. Среди прочего Петр Великий оставил потомству и Отечеству мощную армию и сильный флот. В 1725 году русский флот на Балтике и в Азовском море (рис. 46) имел 130 парусных кораблей, включая в себя 36 линейных кораблей, 9 фрегатов, 3 шнявы, 5 бандер и 77 вспомогательных судов. Гребной флот состоял из 396 кораблей, включая в себя 253 галеры и скампаеи и 143 бригантины.



Рис. 46. Азовский флот императора Петра I

Корабли были построены на 24 верфях включая верфи в Воронеже, Казани, Переяславле, Архангельске, Олонце, Петербурге и Астрахани. Только Балтийский флот насчитывал около 100 выпелов: 34 линейных корабля, вооруженных 50-96 пушками, 9 фрегатов, имевших на борту от 30 до 32 орудий, другие боевые корабли. Кроме того, в постройке находилось еще 40 судов.

Флот России имел свои базы: Кронштадт – укрепленный порт и крепость, Ревель – гавань, Санкт-Петербург – адмиралтейство с верфью и мастерскими, Астрахань – адмиралтейство. В командный состав морских сил входили 15 флагманов, 42 капитана разных рангов, 119 капитан-лейтенантов и лейтенантов. При этом большая его часть – русские. Из 227 иностранцев лишь 7 находилось на командных должностях. И хотя отечественные флотские специалисты составляли большинство, к тому времени чувствовался недостаток в хороших штурманах, а в кораблестроении – во второстепенных мастерах. Недаром Пётр I намеревался организовать учебное заведение, готовившее специалистов-корабелов. В Санкт-Петербурге в 1725 году сошли на воду ново построенные линейные корабли «Не тронь меня» и «Нарва», созданные талантливыми корабелами Ричардом Броуном и Гавриилом Меншиковым. Ими же в царствование Екатерины I были заложены на столичной верфи 54-пушечные корабли «Выборг» и «Новая Надежда», шло строительство нового 100-пушечного линейного корабля, получившего уже после смерти Екатерины I название «Пётр I и II» (рис. 47).

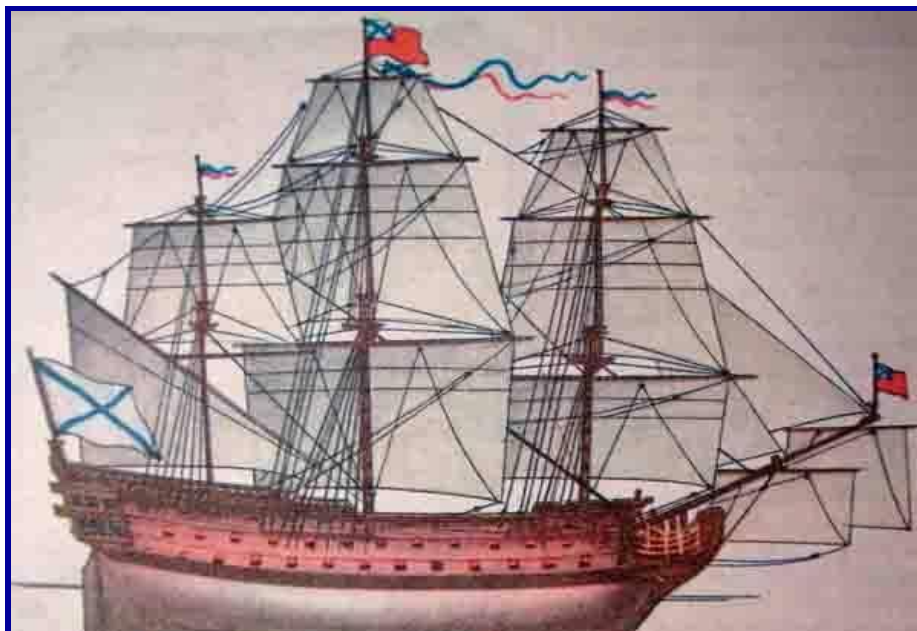


Рис. 47. Пушечный линейный корабль «Пётр I и II»

Строгий распорядок затрат позволил, даже при минимальных средствах в царствование Екатерины I, вести более-менее нормальную морскую деятельность. Корабли и суда строились, вооружались, выходили в море. Продолжались строительные работы в Рогервике и в Кронштадте, где под руководством главного командира крепости и порта адмирала П. Сиверса шло капитальное строительство каналов, доков и гаваней.

В Астрахани также строилась гавань для зимовки кораблей и судов Каспийской флотилии. Выполняя волю Петра I, императрица строго следила за сохранностью и использованием корабельных лесов. Для этого, по ее указанию из Германии были приглашены несколько специалистов, *«лесных знателей»*. Именно в тот период инженерным полковником И. Люберасом, строителем крепости на острове Нарген, были проведены гидрографические работы и составлена подробная карта Финского залива. Такую же работу провел на Каспии капитан-лейтенант Ф. Соймонов.

6 мая 1727 года Екатерина I скончалась. По ее завещанию царский трон, не без давления Меншикова, перешел к малолетнему внуку Петра Великого – Петру II.



## Глава 1.6 Морской флот при Петре II

В правление Петра II - Пётр Алексеевич Романов (рис. 48) резко снизилась интенсивность боевой подготовки экипажей флота.



В апреле 1728 года император Пётр II на заседании Верховного тайного совета приказал, чтобы из всего флота выходили в море только четыре фрегата и два флейта, а ещё пять фрегатов были готовы к крейсированию. Остальные корабли должны были оставаться в портах для *«сбережения казны»*. На доводы флагманов, что необходимо постоянно держать флот на море, император ответил: *«Когда нужда потребует употребить корабли, то я пойду в море; но я не намерен гулять по нём, как дедушка»*.

Рис. 48. Император и Самодержец Всероссийский Пётр II - Пётр Алексеевич Романов 6 (17) мая 1727 – 19 (30) января 1730. Справа – монограмма императора.

Весной 1728 года, в целях экономии и поддержания кораблей флота в необходимой исправности, Верховный Тайный совет постановил: линейные корабли и фрегаты содержать в состоянии *«немедленной готовности к вооружению и походу»*, а пока провиант и другие припасы, необходимые для плавания, *«обождают заготовлять»*. Тогда же порешили, для крейсерства и необходимого обучения команд, построить пять кораблей меньшего ранга, *«но в море без указа не выводить»*. Распорядились два фрегата и два флейта направить к Архангельску, а другую пару фрегатов отправить в крейсерство, но не дальше Ревеля. Этими плаваниями практически и ограничивалась деятельность флота с 1727-го по 1730 год. За этот срок флот пополнялся практически одними галерами, которых построено было до 80 выпелов. И хотя в эти годы спустили на воду пять линейных кораблей и один фрегат, но все они начинали строиться еще при жизни Петра Великого.

## Глава 1.7 Морской флот при Анне Иоанновне

По восшествии на престол и упразднении Верховного тайного совета императрица Анна Иоанновна Романова (рис. 49) первыми своими указами обратилась к проблеме восстановления флота.

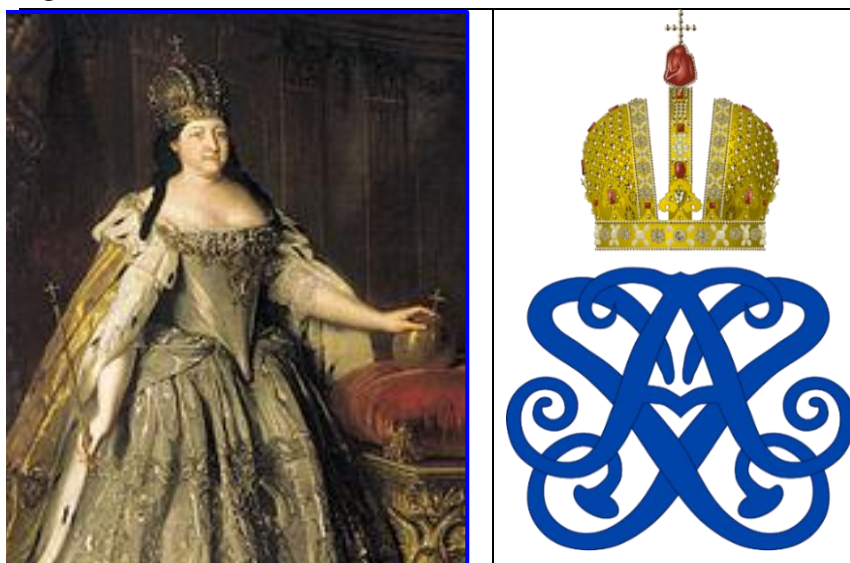


Рис. 49. Императрица и Самодержица Всероссийская Анна Иоанновна, 15 (26) февраля 1730 – 17 (28) октября 1740 - императрица из династии Романовых, справа её монограмма

21 июля (1 августа) 1730 года императрица Анна Иоанновна издала именной указ *«О содержании галерного и корабельного флотов по регламентам и уставам»*, в котором *«наикрепчайше подтверждалось Адмиралтейств-коллегии, чтобы корабельный и галерный флот содержаны были по уставам, регламентам и указам, не ослабевая и не уповая на нынешнее благополучное мирное время»*.

В декабре 1731 года императрица Анна Иоанновна распорядилась возобновить на Балтийском флоте регулярные учения с выходом в море, дабы *«иметь сие и людям обучение и кораблям подлинной осмотр, ибо в гавани такелаж и прочее повреждение невозможно так осмотреть, как корабль в движении»*.

В январе (феврале по н.с.) 1731 года на Адмиралтейских верфях был заложен новый 66-пушечный корабль «Слава России» (рис. 50), ещё два корабля были заложены в феврале и марте 1732 года.



Рис. 50. Линейный корабль «Евстафий Плакида» (слева), один из серии кораблей типа «Слава России», справа «Евстафий» на российской марке 1996 г.

66-пушечный корабль «Слава России» являлся представителем серии парусных двухдечных линейных кораблей одноимённого типа, головной корабль серии. Эта серия кораблей была самой многочисленной и одной из самых удачных серий линейных кораблей Российского императорского флота.

Корабли серии строились с 1733 по 1774 год на верфях Санкт-Петербурга и Архангельска и принимали участие во всех плаваниях и боевых действиях российского флота в период с 1734 по 1790 год. Всего в рамках серии было построено 58 линейных кораблей. Все корабли этой серии обладали высокими мореходными качествами, хорошей маневренностью и остойчивостью.

Водоизмещение корабля «Слава России» составляло 1200 тонн, длина по сведениям из различных источников от 46,5 до 47,4 метра ширина от 12,3 до 12,65 метра, а осадка от 5,4 до 5,48 метра. Вооружение судна составляли 66 орудий, включавшие двадцатичетырёх-, двенадцати- и шестифунтовые пушки, а экипаж состоял из 600 человек. Скорость судна при свежем ветре могла достигать восьми узлов.

В 1732 году под председательством вице-канцлера графа Андрея Остермана для реформы флота была учреждена Военная морская комиссия, в состав которой вошли вице-адмирал граф Николай Головин, вице-адмирал Наум Сенявин, вице-адмирал Томас Сандерс, контр-адмирал Пётр Бредаль и контр-адмирал Василий Дмитриев-Мамонов, произведена реформа управления, введены новые штаты флота.

По штату 1732 года основными в корабельном флоте стали 66-пушечные корабли, которые должны были составлять 59,3 % состава флота. При этом комиссия исходила из следующих соображений:

- особенности конструкции русских 66-пушечных кораблей позволяли им носить пушки такого же калибра, как пушки 70-пушечных кораблей иностранных флотов;
- 66-пушечные корабли уже существовали в составе флота, и по их выбытии часть их оснастки и артиллерии можно было использовать для снаряжения новых кораблей, а на артиллерию и оснастку приходилось 28,6-38,3 % от стоимости всего корабля.



## Глава 1.8 Морской флот при Елизавете Петровне

Общий характер деятельности русского флота в две войны, происходившие в царствование Елизаветы Петровны Романовой (рис. 51), показал, что морское и боевое состояние нашей морской силы остались те же самые, какие были и при Анне Иоанновне.

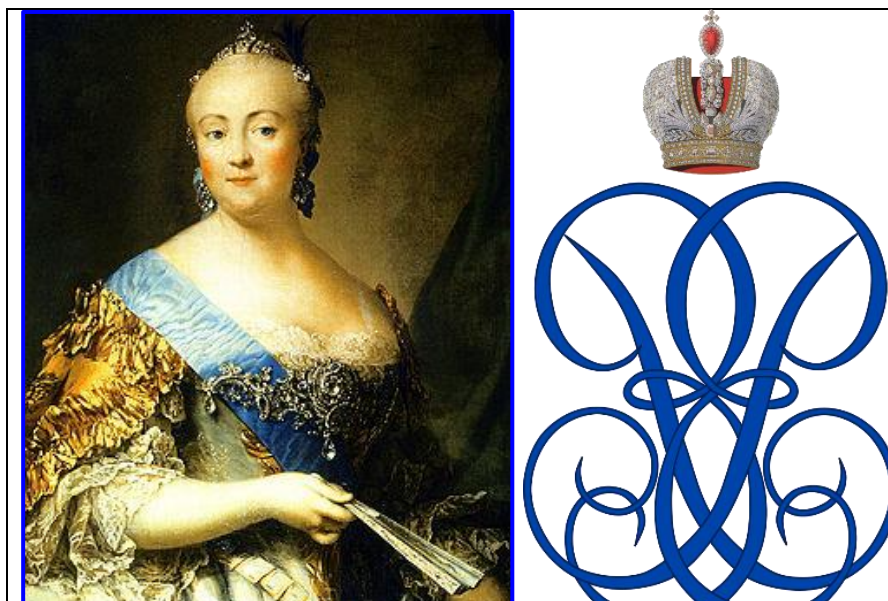


Рис. 51. Императрица и Самодержица Всероссийская Елизавета Петровна из династии Романовых, 25 ноября (6 декабря) 1741 – 25 декабря 1761 (5 января 1762). Справа – монограмма императрицы.

Корабли его, при недостаточной крепости постройки, имели так же, как и прежние, слабый рангоут и такелаж и выходили в море с недостаточным числом команды, пополняемой иногда солдатами.

Недоброкачественная провизия, испортившаяся в деревянных бочках вода, недостаточно хорошая одежда и неблагоприятные гигиенические условия, общие, впрочем, всем флотам того времени, по - прежнему развивали на судах болезни и сильную смертность. При таком состоянии судов, едва флот выходил в море, как при первом свежем ветре на многих судах открывалась сильная течь или важные повреждения, заставлявшие немедленно отправлять эти суда в ближайший порт и отделять для конвоя их другие суда, годные к плаванию. Были случаи, что в свежий ветер слабосильная и малочисленная команда корабля не могла поднять своего якоря и, чтобы вступить под паруса, приходилось обрубать канат. Другой корабль, от лопнувших при качке ватер-вулингов, потерял бушприт, фок-мачту и т. п.

На пути из Архангельска, и вообще при осенних плаваниях, почти всегда идущие в эскадре суда, разбросанные ветром, разлучались и приходили в назначенный порт поодиночке, часто с значительными повреждениями, а иногда на пути и разбивались. Но при этом необходимо заметить, что кораблестроение шло весьма деятельно.

В продолжение этого времени было построено 36 линейных кораблей, 8 фрегатов и до 20 пинок и гукаров, не считая мелких судов и галер.

Большинство линейных судов строилось в Архангельске; самыми деятельными строителями были Ямес и Сутерланд.

## Глава 1.9 Морской флот при Екатерине II

Во второй половине XVIII столетия торговля, осуществлявшаяся через Санкт-Петербургский порт, неуклонно расширялась, исключением стали лишь периоды русско-шведской войны 1788–1790 гг. и наполеоновских войн в последние годы столетия. Если в 1760 г. торговый оборот Санкт-Петербурга (импорт плюс экспорт) составлял 7,8 млн руб., то через десять лет он достиг уже 14,5 млн руб., в 1780 г. – 19,5 млн руб., а в 1790 г. – 44,5 млн руб.

Важным этапом в развитии торговли и коммерческого флота стало время правления Императрицы и Самодержицы Всероссийской Екатерины II Алексеевны Великой, 1762–1796 гг. (рис. 52).



Рис. 52. Императрица и Самодержица Всероссийская Екатерина II Алексеевна Великая (Ангальт-Цербстская) 28 июня (9 июля) 1762 - 6 (17) ноября 1796. Справа её монограмма

Она продолжила начатое Петром I создание купеческих торгово-судходных компаний. В 1763 г. по приказу императрицы была образована компания для торговли со странами Средиземноморья во главе с тульским купцом И. Владимировым. Для нее был выделен 30-пушечный фрегат «Надежда Благополучия» с военным экипажем (рис. 53). Строились и другие военные корабли, например, такие как, линейный корабль «Ингерманланд» (рис. 54).



Рис. 53. Фрегат «Надежда Благополучия». Неизвестный художник. Гравюра 18 в.

Уже в 1764 г. купец И. Владимиров из Кронштадта отправил первое русское торговое судно в Италию, в Ливорно. В 1766 г. купец Попов отправился в Испанию с грузом леса. До Екатерины русские суда – как военные, так и торговые – не заплывали в Средиземное море. При этом торговые суда подвергались опасности от военных действий на море. 28 февраля 1780 г. Екатерина II объявила свою Декларацию о вооруженном нейтралитете (поддержанную странами Европы), обеспечившую коммерческому флоту России защиту от нападения военных кораблей Англии, Франции и Испании, воевавших тогда друг с другом и заодно захватывавших любые, даже нейтральные торговые суда, как трофеи.





Рис. 54. Линейный корабль «Ингерманланд» в XVIII–XIX вв.

Большую помощь ощутили русские купцы и после окончания русско-турецкой войны 1768–1774 гг., когда получили возможность свободно плавать в турецких водах и сравнялись в правах с купцами европейских стран. Таким образом, Россия была включена как непосредственный участник в международную морскую торговлю на юге, а в порту Санкт-Петербург начала работать Биржа (рис. 55) в т.ч. и по международной морской торговле.

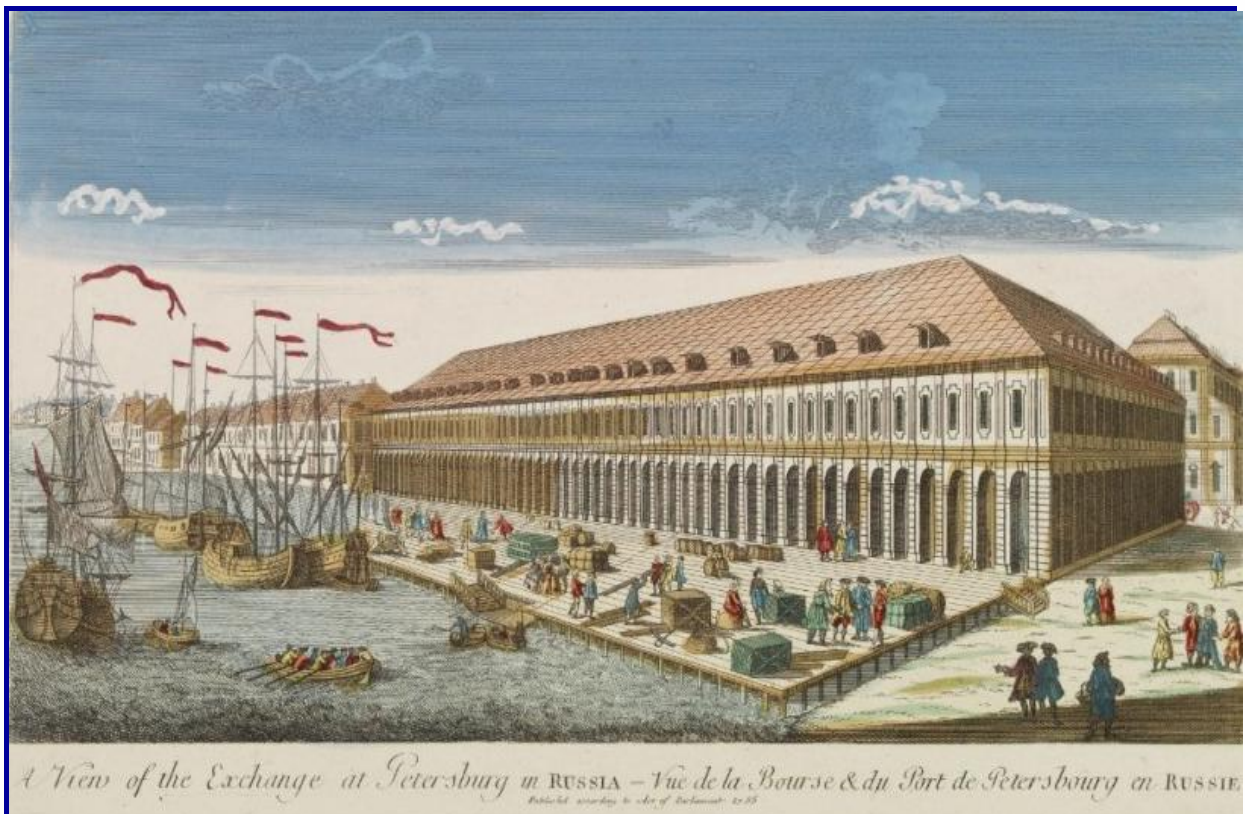


Рис. 55. Здание Биржи в порту Санкт-Петербурга, 1753 г.

## Глава 1.10 Морской флот при Павле I

### 1.10.1 Военная реформа

Павел I Петрович Романов (рис. 56) император Всероссийский, 72-й великий магистр Мальтийского ордена с 29 ноября (10 декабря) 1798 года с вступлением на трон начал проводить военную реформу.

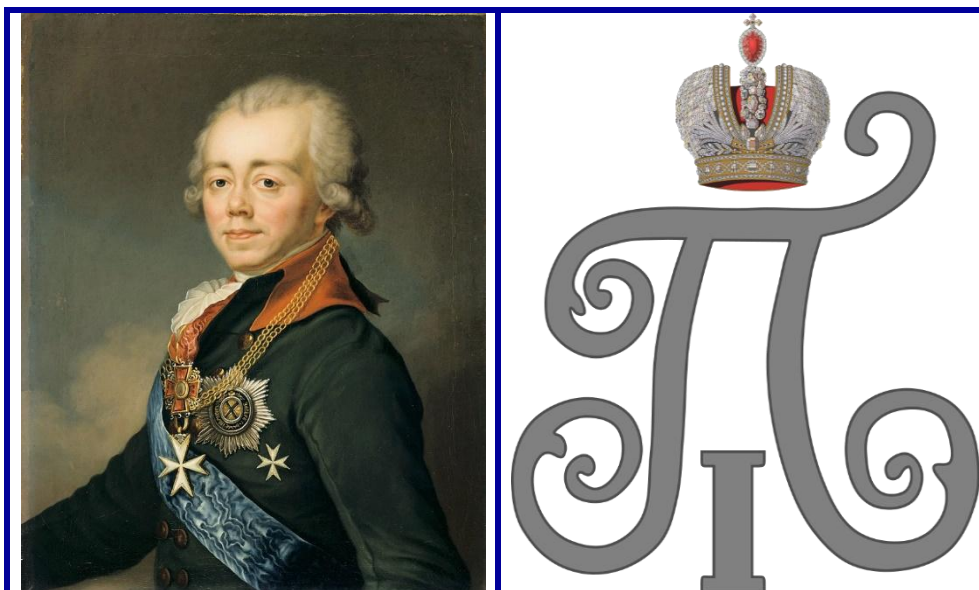


Рис. 56. Император и Самодержец Всероссийский Пáвeл I Пeтрóвич Романов 6 (17) ноября 1796 – 12 (24) марта 1801 сын Екатерины II и Петра III, 72-й великий магистр Мальтийского ордена с 29 ноября (10 декабря) 1798 года.

Справа – монограмма императора

Укрепление дисциплины при Павле I коснулось различных сторон общественной жизни, но в первую очередь армии. Одним из первых своих указов Павел утвердил новые воинские уставы, затем пересмотрел петровский морской устав, ограничил срок службы рекрутов 25 годами. Павел ввёл обмундирование войск, полностью заимствованное с прусских образцов. В новой форме было и полезное нововведение – шинели, которые сменили в 1797 году прежние епанчи и спасли множество русских солдат. За пределами Петербурга было развёрнуто строительство казарм. В армии появились принципиально новые подразделения – инженерное, фельдъегерское, картографическое.

Огромное внимание уделялось внешней стороне военного дела (муштра и фрунт). За малейшие промахи офицеров ожидало разжалование, что создавало нервную обстановку в офицерской среде. Под запрет попали политические кружки среди офицеров. В то же время солдатам разрешили жаловаться на злоупотребления командиров и наказывали их не так часто, как раньше. Впервые в Европе были введены наградные знаки для рядовых.

### 1.10.2 Внешняя политика

На заре правления Павла I основным направлением внешней политики виделась борьба с революционной Францией. В 1798 году Россия вступила в антифранцузскую коалицию с Великобританией, Австрией, Турцией, Королевством Обеих Сицилий.

По настоянию союзников главнокомандующим русскими войсками был назначен опальный Александр Суворов. В его ведение также передавались и австрийские войска.

Под руководством Суворова Северная Италия была освобождена от французского господства. В сентябре 1799 года русская армия совершила знаменитый переход через Альпы. Однако уже в октябре того же года Россия разорвала союз с Австрией из-за невыполнения австрийцами союзнических обязательств, а русские войска были отозваны из Европы. Совместная англо-русская экспедиция в Нидерланды обернулась неудачей, в которой Павел винил английских союзников.



В 1799 году первый консул Наполеон Бонапарт сосредоточил в своих руках всю полноту власти, после чего стал искать союзников во внешней политике. Угроза общеевропейской революции миновала, и возникли предпосылки для сближения с Россией. Сосредоточение мировой торговли в руках англичан вызывало раздражение во многих морских державах. Тогда появился замысел коалиции объединённых флотов Франции, России, Дании и Швеции, осуществление которого могло бы нанести ощутимый удар по господству англичан на море. Решающим фактором стал захват 5 сентября 1800 года британским флотом стратегически важного острова Мальта, который Павел I в качестве великого магистра Мальтийского ордена считал подчинённой территорией и *потенциальной средиземноморской базой для русского флота* (рис. 57).



Рис. 57. Остров Мальта в центре Средиземного моря, как потенциальная военно-морская база для русского флота при императоре Павле I

Это было воспринято Павлом как личное оскорбление. В качестве ответной меры 22 ноября (4 декабря) 1800 Павел I издал указ о наложении секвестра на все английские суда во всех российских портах (их насчитывалось до 300), а также о приостановлении платежа всем английским купцам впредь до расчета их по долговым обязательствам в России, с запретом продажи английских товаров в империи. Дипломатические отношения между странами были прерваны. Павел I, заботясь об интересах мальтийских рыцарей, поставил Россию на грань войны с Британией, сильнейшей морской державой того времени.

Союзный договор между Россией, Пруссией, Швецией и Данией был оформлен 4–6 (18) декабря 1800 года. В отношении Англии была провозглашена политика вооружённого нейтралитета. Британское правительство дало разрешение своему флоту захватывать суда, принадлежащие странам враждебной коалиции. В ответ на эти действия Дания заняла Гамбург, а Пруссия – Ганновер. Союзная коалиция наложила эмбарго на экспорт товаров в Англию, и в первую очередь зерна, в надежде на то, что недостаток хлеба поставит англичан на колени. Многие европейские порты были закрыты для британских судов. Началась подготовка к заключению военно-стратегического союза с Бонапартом. Незадолго перед убийством Павел I совместно с Наполеоном стал готовить военный поход на Индию, чтобы *«тревожить»* английские владения. Одновременно с этим он послал в Среднюю Азию войско Донское (22 500 человек), в задачу которого входило завоевание Хивы и Бухары. Столь грандиозное предприятие не было мало-мальски подготовлено, Павел I и сам признавался, что у него нет карт Средней Азии, и в то же время требовал от атамана Василия Орлова: *Помните, что вам дело до англичан*

*только, и мир со всеми теми, кто не будет им помогать; и так, проходя их, уверяйте о дружбе России и идите от Инда на Гангес, и там на англичан. Мимоходом утвердите Бухарию, чтоб китайцам не досталась. В Хиве высвободите столько-то тысяч наших пленных подданных. Если бы нужна была пехота, то вслед за вами, а не иначе будет можно. Но лучше кабы вы то одни собою сделали.*

Отряд был отозван из астраханских степей сразу после гибели Павла I.

### 1.10.3 Мальтийский орден

После того, как летом 1798 года Мальта без боя сдалась французам, Мальтийский орден остался без великого магистра и без места. За помощью рыцари ордена обратились к российскому императору Павлу I, который, разделяя рыцарские идеалы чести и славы, годом ранее объявил себя защитником древнейшего духовного ордена. Павел I был избран великим магистром Мальтийского ордена 16 (27) декабря 1798 года, в связи с чем к его императорскому титулу были добавлены слова *«... и Великий магистр ордена св. Иоанна Иерусалимского»* (рис. 58).



Рис. 58. Павел I в короне, далматике и знаках Мальтийского ордена. Русский художник Владимир Лукич Боровиковский, справа – художник Герард фон Кюгельген. Портрет Павла I с семьёй. 1800. Государственный музей-заповедник «Павловск»

В России был учрежден орден Святого Иоанна Иерусалимского. Российский орден Святого Иоанна Иерусалимского и Мальтийский орден были частично интегрированы. На российском гербе появилось изображение Мальтийского креста (рис. 59).



Рис. 59. Герб России с Мальтийским крестом (1800) и мальтийская корона императора Павла I



Три древние реликвии госпитальеров (Рыцарей Мальты) – частица древа Креста Господня, Филермская икона Божией Матери (чтимая в православии икона Пресвятой Богородицы) и десница святого Иоанна Крестителя крестившего Господа (рис. 60) – были доставлены в Гатчину и 12 (23) октября 1799 года торжественно внесены в церковь Гатчинского дворца.



Рис. 60. Частица древа Креста Господня, Филермская икона Божией Матери и десница святого Иоанна Крестителя

9 декабря того же года святыни перевезли из Гатчины в Петербург, где их поместили в придворной Большой церкви Зимнего дворца. В память об этом событии Священный Синод установил 12 (24) октября 1800 ежегодное празднование в этот день *«перенесения из Мальты в Гатчину части древа Животворящего Креста Господня, Филермской иконы Божией Матери и десной руки святого Иоанна Крестителя»*. Для рыцарей в Гатчине был построен Приоратский дворец, кроме того, в их распоряжение был передан Воронцовский дворец, при котором была устроена Мальтийская капелла. Император издал указ о принятии острова Мальта под защиту России. В календаре Академии наук, по указанию императора, остров Мальта должен был быть обозначен *«Губернией Российской империи»*. Павел I хотел сделать звание гроссмейстера наследственным, а Мальту присоединить к России. На острове император планировал *создать военно-морскую базу для обеспечения интересов Российской империи в Средиземном море и на юге Европы*.

После убийства Павла I вступивший на престол его сын Александр I нормализовал отношения с Британской империей и отказался от титула гроссмейстера. В 1801 году по указанию императора Александра I с герба Российской империи был убран мальтийский крест.

## **Глава 1.11 Морской флот при Александре I**

### **1.11.1 Морские реформы**

Александр I Павлович Романов (12 (23) декабря 1777, Санкт-Петербург – 19 ноября (1 декабря) 1825, Таганрог) – император и самодержец Всероссийский (с 12 (24) марта 1801 года), протектор Мальтийского ордена (с 1801 года), великий князь Финляндский (с 1809 года), царь Польский с 1815 года (рис. 61). Александр I был старшим сыном императора Павла I и Марии Фёдоровны. В официальной дореволюционной историографии именовался как *Благословенный*. При Александре I Россия достигла небывалого могущества.

Во внешней политике Александр лавировал между Великобританией и Францией. В 1805–1807 годах участвовал в антифранцузских коалициях. В 1807–1812 годах временно сблизился с Францией. Вёл успешные войны с Турцией (1806–1812), Персией (1804–1813) и Швецией (1808–1809). При Александре I к России присоединены территории Восточной Грузии (1801), Финляндии (1809), Бессарабии (1812), бывшего герцогства Варшавского (1815). После Отечественной войны 1812 года возглавил в 1813–1814 годах антифранцузскую коалицию европейских держав. Был одним из руководителей Венского конгресса 1814–1815 годов и организаторов Священного союза.

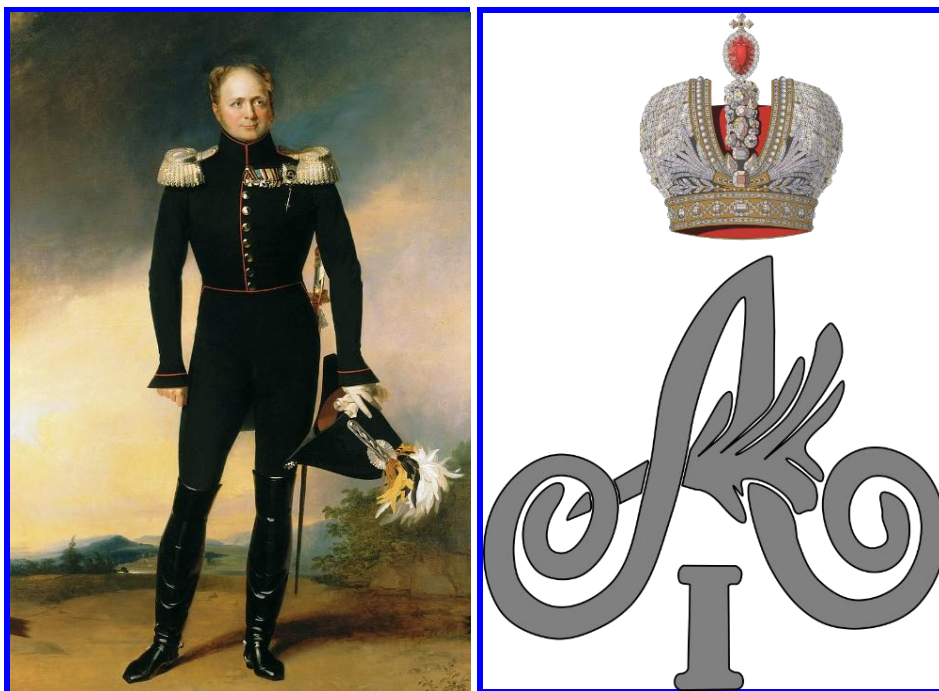


Рис. 61. Портрет Царя Освободителя (Алекса́ндра I Павловича Романова) кисти английского художника Джорджа Доу / Государственный художественно-архитектурный дворцово-парковый музей-заповедник «Петергоф». Справа - его монограмма

Государственное знамя Российской империи периода 1742-1825 годов приведено на рис. 62.



Рис. 62. Государственное знамя Российской империи (1742-1825)

В последние годы жизни нередко говорил о намерении отречься от престола и *«удалиться от мира»*, что после его неожиданной смерти в Таганроге породило легенду о *«старце Фёдоре Кузьмиче»*. Согласно этой легенде, в Таганроге умер и был затем похоронен не Александр, а его двойник, в то время как император ещё долго жил старцем-отшельником на Урале в пещере на берегу реки Сими скончался в 1864 году.

Император Александр I принимал участие в деятельности морского флота Российской империи. Так, 30 июня 1801 г. на Кронштадтском рейде Александр I осмотрел новый 130-пушечный линейный корабль «Благодать» (рис. 63) остался доволен морской и артиллерийской выучкой его экипажа.





Рис. 63. Русский 130-пушечный линейный корабль «Благодать»

**Примечание.** 130-пушечный линейный корабль «Благодать» - первый в России и второй в мире корабль более чем 120-пушечного ранга он уступал по размерам только не вполне удачному с точки зрения манёвренности четырёхдечному испанскому линейному кораблю «Сантисима Тринидад». После гибели последнего в Трафальгарском сражении в 1805 году «Благодать» становится крупнейшим боевым кораблем в мире вплоть до списания в 1814 году. 16 мая 1803 г с большой помпой прошли грандиозные торжества, посвященные 100-летию основания Санкт-Петербурга. Празднование происходило на Сенатской площади, где вокруг конной статуи Петра I были выстроены войска численностью 20 тысяч человек. Они церемониальным маршем прошли мимо памятника. Парадом командовал лично Император Александр I. На Неве напротив памятника стоял новый 110-пушечный линейный корабль «Гавриил».

26 июля 1803 г. из Кронштадта торжественно провожали первую русскую кругосветную экспедицию капитан-лейтенантов И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского на шлюпах «Надежда» и «Нева» (рис. 64).



Рис. 64. Шлюпы «Надежда» и «Нева» в кругосветном плавании

Провожал их лично Император Александр I. Он осмотрел оба шлюпа и разрешил поднять на них военные флаги Российской империи.

Содержание одного из кораблей император Александр I принял на свой счет, а расходы по эксплуатации другого взяла на себя Российско-Американская компания и один из основных вдохновителей экспедиции граф Н.П. Румянцев. И это было только начало российских кругосветных плаваний. Российский флот выходил в мировой океан.

**Примечание.** Экспедиция стартовала из Кронштадта под руководством Ивана Федоровича Крузенштерна, которому было 32 года. В составе экспедиции были:

- Трёхмачтовый шлюп «Надежда», водоизмещением 450 тонн, длиной 35 метров. Приобретен в Англии специально для экспедиции. Корабль был не новый, однако вынес все трудности кругосветного плавания. Общая численность команды 65 человек. Командир – Иван Федорович Крузенштерн (рис. 65).
- Трёхмачтовый шлюп «Нева», водоизмещение 370 тонн. Приобретен в Англии специально для экспедиции. Вынес все трудности кругосветного плавания, после был первым российским кораблем, посетившим Австралию в 1807 г. Общая численность команды корабля – 54 человека. Командир – Лисянский Юрий Федорович.



Рис. 65. Слева - Иван Фёдорович Крузенштерн, рядом - Юрий Фёдорович Лисянский.  
Справа. Карта первого русского кругосветного плавания



Рис. 65а. Россия 3 рубля, 1993 г. Первое русское кругосветное путешествие 1803-1806

В 1802 г. Александр I провел государственную реформу – заменил коллегиальное управление отдельных ведомств единоличным в лице министров. В числе образованных восьми министерств было учреждено и **«Министерство военных морских сил»**, переименованное в 1815 г. в **«Морское министерство»**. При министерстве был учрежден **«Комитет образования флота»**, на него было возложено проведение насущных реформ флота. В наказе Александра I комитету было сказано: **«Мы повелеваем оному комитету непосредственно относиться к нам о всех мерах, каковые токмо нужным почтено будет принять к извлечению флота из настоящего мнимого его существования и к приведению оного в подлинное бытие»**. Деятельность Комитета образования флота распространялась и на устройство портов, и он прежде всего взял на себя задачу определить, по возможности, значение каждого порта в отдельности. Главным портом для Балтийского корабельного флота был намечен Ревель, в нём предполагалось оборудовать порт по образцу Тулона. Однако работы по исправлению старой гавани и сооружению новой (в расчете на 27 линкоров), далеко не отвечавшие намеченной цели, велись очень медленно и закончились только в 1820 г., поэтому Ревель, как это предполагалось, не стал главным военным портом, этот статус так и остался у Кронштадта.



Петербург и Кронштадт, по мысли Комитета, являлись центром балтийского судостроения, но только Петербург выполнял эту роль. Кронштадтский же порт за все царствование выстроил всего 1 корабль. Петербург в 1810 г. обогатился зданием адмиралтейства, постройка (вернее, переделка) которого по размерам и занимаемому им месту, вполне отвечающего плану Петра Великого, началась в 1806 г. В этом здании, тогда же разместились все центральные учреждения министерства.

Надзор за петербургским, кронштадтским и ревельским портами был возложен на особый, учрежденный в 1802 г. орган, *«Комитет для поправления портов»*, имевший в этих портах особые экспедиции, следившие за состоянием портов и возведением в них новых построек. Деятельность этого Комитета распространялась и на другие порты Балтийского моря. Балтийский порт был признан неудобным по *«своему уединенному положению»* и как имевший открытый рейд. Главным портом Балтийского гребного флота служил по-прежнему Роченсальм, соответственно для этого оборудованный. С 1808 г., по овладении Свеаборгом, учрежден и Свеаборгский порт – место стоянки для судов и корабельного, и гребного флотов, но оборудование этого порта было весьма недостаточным. Иногда мелкие суда оставались на зимовку и в других балтийских портах – Або (после шведской войны), Риге и реже в Выборге, Либаве и даже Улеаборге.

Несколько новых построек было возведено в Архангельске, главном порту Белого моря, в котором предполагалось развить преимущественно коммерческую деятельность. Значение же Архангельска как военного порта определялось намеченной ему судостроительной деятельностью.

Черноморские порты, которых почти не коснулась деятельность Комитета по образованию флота, посвятившего свои труды устройству портов балтийских, до назначения в 1816 г. главным командиром Черноморского флота адмирала Алексея Самуиловича Грейга, содержались в крайне запущенном виде. До этого времени, именно в 1812 г. (по Бухарестскому миру), в Черном море прибавился еще один порт Измаил – база для гребной флотилии. Только с 1816 г. началось приведение портов в порядок; в этом же году был упразднен как излишний слишком удаленный от флота Таганрогский порт в Азовском море. Севастополь, к которому еще с 1804 г. перешло от Николаева значение главного военного порта, должен был, по плану А.С. Грейга, быть вполне надежно защищен с моря, но только часть проектов адмирала была приведена в исполнение, остальное осталось на бумаге. Николаев к концу царствования стал главной судостроительной базой, и Херсон окончательно потерял свое прежнее значение. Этому способствовало, главным образом, углубление при помощи паровой землечерпательной машины фарватеров Ингульского и Очаковского, что сразу дало Николаеву громадное преимущество перед мелководным Херсоном.

В главных портах, Севастополь и Николаев, Грейгом было очень много сделано для удовлетворения самых разнообразных материальных и духовных нужд флота: в Николаеве построены эллинга, обсерватория, архив, казармы, водопровод, морское собрание, в Севастополе – морские батареи, казармы, офицерская библиотека и пр. Деятельность А.С. Грейга особенно выгодно отличала черноморские порты от балтийских к концу царствования, быть может, потому, что Черноморский флот, хотя и на нем отразилось принижение морской идеи, сохранял еще свою относительную независимость от высшего петербургского морского начальства.

В Средиземном море со времени отправления в Корфу русских морских сил в 1804г. и до сдачи Ионических островов в 1807 г. производились работы по устройству русского адмиралтейства на острове Корфу, причем адмиралтейству задачей ставилась не только починка кораблей, но и построение новых небольших судов, а также килевание судов, перемена на них мачт и пр.

В этот же период произошло *Афонское сражение* (рис. 66), известное также как *Сражение у Афонской горы* и *Сражение у Лемноса* – морское сражение, произошедшее 19 июня (1 июля) 1807 года у полуострова Афон в Эгейском море.

Это была часть кампании Второй Архипелагской экспедиции русского флота во время Русско-турецкой войны 1806–1812 годов. В ходе Афонского сражения 19 июня 1807 года русская эскадра вице-адмирала Дмитрия Николаевича Сенявина (10 линейных кораблей, 754 орудия) атаковала и разбила турецкую эскадру капудан-паши Сейит-Али (10 линейных кораблей, 5 фрегатов, 3 шлюпа и 2 брига, 1196 орудий). Турецкие потери: 3 линейных корабля, 4 фрегата и 1 шлюп.



Рис. 66. «Афонское сражение 19 июня 1807 года».  
Русский художник Алексей Петрович Боголюбов (1824–1896)

В Астрахани, военном порте Каспийского моря, за все царствование так и не было сделано никаких улучшений: после долголетней волокиты только в 1824 г. был решен вопрос о перенесении в этот порт судостроения из Казани, и в Астрахани были начаты работы по устройству адмиралтейства.

Для обслуживания казенных судов, плавающих по другому нашему озеру-морю, Байкалу, существовало небольшое адмиралтейство в Иркутске.

В Тихом океане окончательно потерял свое значение Охотск, и военным портом с 1812 г. был избран Петропавловск-на-Камчатке.

Деятельность верфей в указанных портах за все время царствования императора Александра I выразилась в следующих цифрах (относительно крупных судов): в Петербурге построено 26 линейных кораблей и 33 фрегата, в Кронштадте – 1 корабль, в Архангельске – 26 кораблей и 15 фрегатов, в Херсоне – 16 кораблей и 8 фрегатов, в Николаеве – 7 кораблей и 3 фрегата, в Севастополе – 1 фрегат, в Казани – 11 судов для Каспийского моря, и в одно в Астрахани.

Среди линейных кораблей, построенных при правлении императора Александра I был и «Гангут» – 84-пушечный парусный линейный корабль 2 ранга Российского императорского флота.

Корабль «Гангут» был заложен 8 (20) августа 1822 года Главном адмиралтействе Санкт-Петербурга.

После спуска на воду 19 сентября (1 октября) 1825 года вошёл в состав Балтийского флота России. Строительство вёл корабельный мастер И. В. Курепанов.

В 1827–1828 годах «Гангут» участвовал в операциях русской эскадры в Средиземном море, в т.ч. в Наваринском сражении 1827 года (рис. 67).



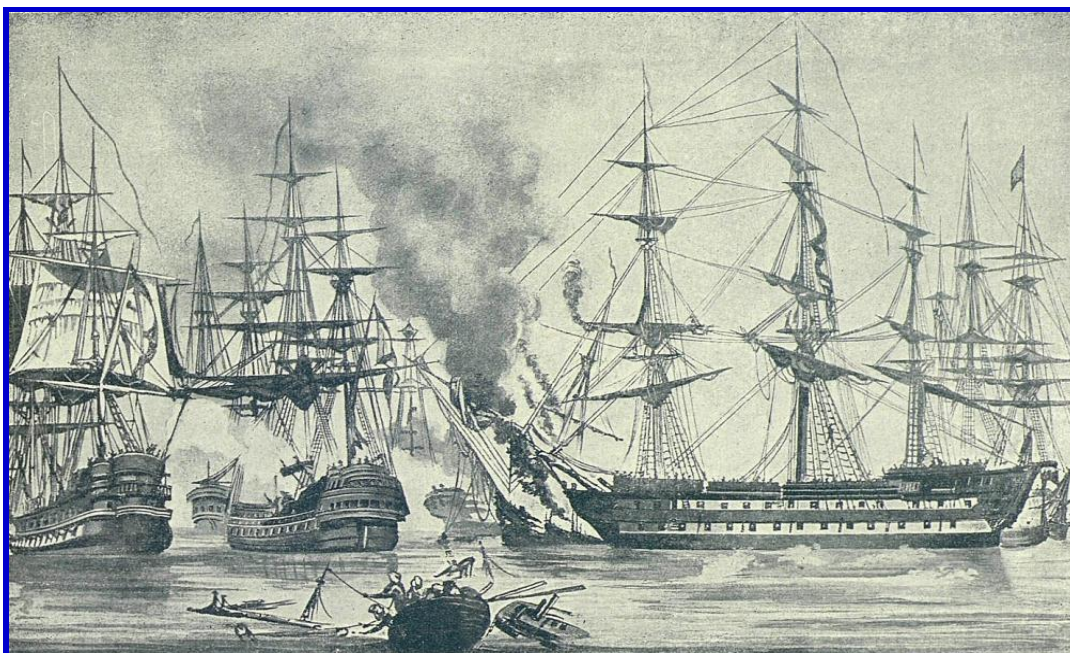


Рис. 67. Линейный корабль «Гангут» в Наваринском морском сражении 1827 г.

**Примечание.** *Наваринское морское сражение* 1827 года – крупное морское сражение между соединённой эскадрой России, Англии и Франции, с одной стороны, и турецко-египетским флотом – с другой. Произошло 8 (20) октября 1827 года в Наваринской бухте Ионического моря на юго-западном побережье полуострова Пелопоннес. Сражение следует рассматривать как один из эпизодов Греческой национально-освободительной революции 1821–1829 годов. Разгром турецкого флота в Наваринском сражении значительно ослабил морские силы Турции, что послужило значимым вкладом в победу России в дальнейшей Русско-турецкой войне 1828–1829 годов. *Наваринское морское сражение* обеспечило поддержку греческого национально-освободительного движения, результатом которого по Адрианопольскому мирному договору 1829 года стала автономия Греции.

#### 1.11.2 Русский флот с началом века энергии пара

##### 1.11.2.1 Первое в России паровое судно «Елизавета» и военные пароходы

В первой половине XIX в. основой прогресса в науке, технике, экономике стало использование нового вида энергии – энергии пара. Дальнейшее развитие русского флота было обусловлено достижениями в области металлургии и металлопроката. Особенно – изобретением броневых плит для применения в железном судостроении.



Рис. 68. Первое в России паровое судно «Елизавета»



В начале XIX в. в России началось строительство паровых судов. Первое в России подобное судно «Елизавета» (рис. 68) сконструировал и построил в 1815 г. Карл Берд, владелец чугунно-меднолитейного завода в Петербурге. Имея всего 4 л. с. мощности, машина давала стимботу (так раньше называли пароход) скорость около 9 верст в час.



Рис. 69. Император и самодержец Всероссийский Алексáндр I Павлович Романов

К царствованию Александра I (рис. 69) относится и появление в русском военном флоте первых судов с паровым двигателем: в 1817 г. на Ижорском заводе построен пароход «Скорый», и в 1825 г. там же – «Проворный»; в Николаеве были построены пароходы «Везувий» в 1820 г. и «Метеор» в 1825 г. – колёсный пароход Черноморского флота России. Это был первый боевой пароход российского Военно-Морского Флота и первое вооружённое паровое судно на Чёрном море.

Корабельные работы экипажа на палубе военного парохода показаны на рис. 70.



Рис. 70. Экипаж на палубе военного парохода во время корабельных работ (Палуба фрегата «Светлана». Русский художник А.К. Беггров. 1883 г.)



Появление пароходов в военном флоте Российской империи несколько запоздало: пароходное сообщение между Петербургом и Кронштадтом существовало задолго до 1817 г. Паровым судам тогда, и много позднее, не придавали особенного боевого значения, это красноречиво доказала впоследствии Крымская война.

Вместе с тем, в царствование Александра I, в 1823 г. на Волге было построено уже около десятка пароходов, в том числе и с двумя машинами общей мощностью до 40 л. с.

Последний год жизни Александра I был омрачён крупнейшим наводнением в столице – в Санкт-Петербурге. До конца жизни Александр I сохранил страсть к путешествиям, заставившую его исколесить пол-России и пол-Европы, и умер вдали от своей столицы. За два года до смерти он распорядился составить секретный манифест (16 (28) августа 1823 года), в котором принял отречение брата Константина от престолонаследия и признал в качестве законного наследника младшего брата, Николая.

Умер император Александр I 19 ноября (1 декабря) 1825 года в Таганроге в доме градоначальника Папкова в возрасте 47 лет. Александр Сергеевич Пушкин написал эпитафию: *«Всю жизнь свою провёл в дороге, простыл и умер в Таганроге»*.

## Глава 1.12 Морской флот при Николае I

### 1.12.1 Внешняя политика

В период правления Николая I Павловича Романова (рис. 71) можно выделить три основных направления внешней политики Российской империи: борьба с революционным движением в Европе; восточный вопрос, *включая борьбу России за контроль над проливами Босфор и Дарданеллы (для выхода русского флота в Средиземное море)*; а также расширение империи, продвижение на Кавказе и в Средней Азии.

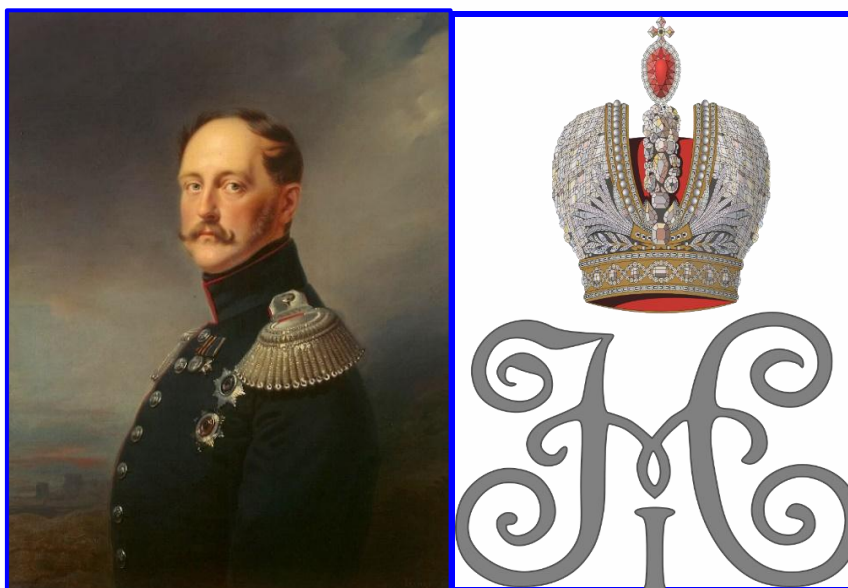


Рис. 71. Николай I Павлович Романов (25 июня [6 июля] 1796, Царское Село – 18 февраля [2 марта] 1855, Петербург) – император Всероссийский с 14 (26 декабря 1825 года, царь

Польский (единственный коронованный польский монарх из числа Всероссийских императоров) и великий князь Финляндский. Третий сын императора Павла I и Марии Фёдоровны, родной брат императора Александра I, отец императора Александра II.

Справа – монограмма императора

*Россия стремилась обеспечить своё влияние на Балканах и возможность беспрепятственного мореплавания в проливах Босфор и Дарданеллы* (рис. 72).

В течение тридцатилетнего царствования императора Николая I Павловича заметны его постоянные заботы о поддержании флота на должной высоте. Император Николай I, видел в военных морских силах солидный оплот государства на севере и, кроме того, средство для поддержания своего, историческим путем сложившегося, необходимого влияния на Ближнем Востоке. В ходе русско-турецких войн 1806–1812 гг. и 1828–1829 годов Россия добилась больших успехов в осуществлении этой политики.



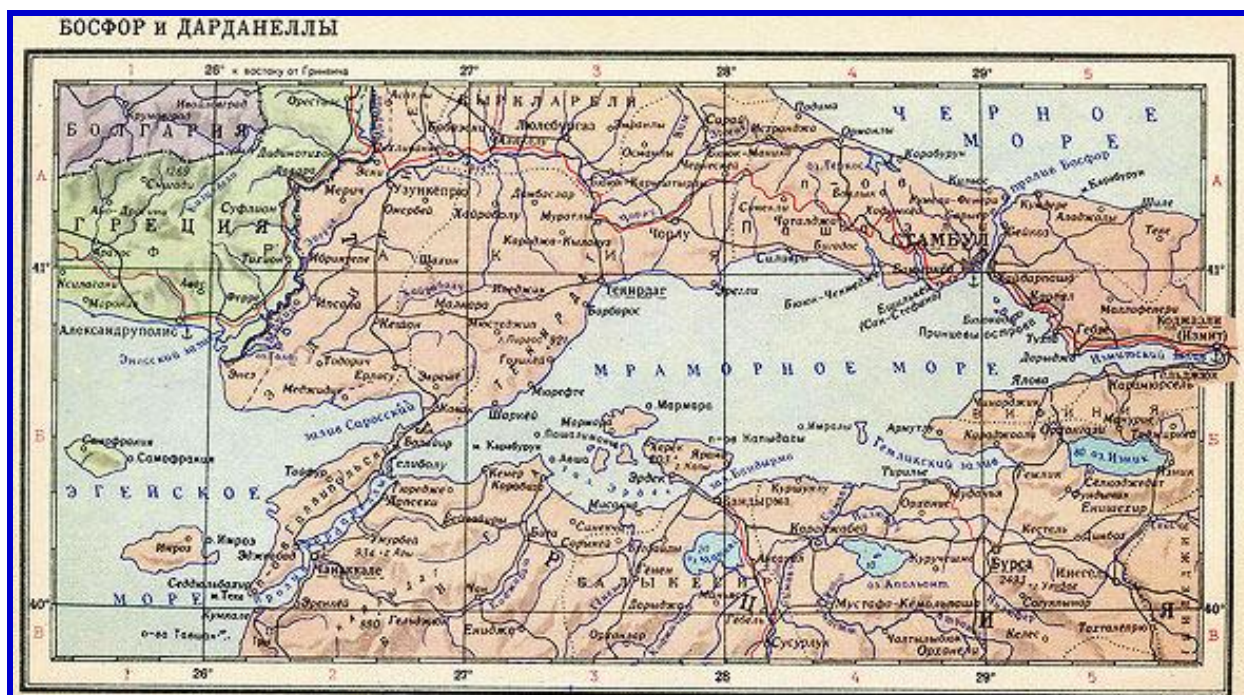


Рис. 72. Карта проливов Босфор и Дарданеллы



Рис. 73. И.К. Айвазовский. Бриг «Меркурий», атакованный двумя турецкими кораблями. 1892. Холст, масло. 212 × 339 см. Феодосийская картинная галерея имени И. К. Айвазовского, Феодосия, Крым

На картине И.К. Айвазовского (рис. 73) изображён исторический эпизод победы российского брига «Меркурий» над линейными кораблями «Селимие» и «Реал-бей» турецкой эскадры во время патрулирования турецкого пролива Босфор в Чёрном море.

События, изображённые на картине, произошли при правлении императора Николая I 14 мая 1829 года, когда бриг «Меркурий» под командованием капитан-лейтенанта Александра Ивановича Казарского (рис. 74) принял бой с турецкими линейными кораблями.



|                                                                                                                              |                       |                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Александр Иванович Казарский</b></p> | Дата и место рождения | 16 июня 1797, Дубровно, Оршанский уезд, Белорусская губерния                                                                                                        |
|                                                                                                                              | Дата и место смерти   | 16 (28) июня 1833 (36 лет), Николаев (Николаевская область)                                                                                                         |
|                                                                                                                              | Принадлежность        |  Российская империя                                                                |
|                                                                                                                              | Род войск             |  Императорский флот                                                                |
|                                                                                                                              | Годы службы           | 1811–1833                                                                                                                                                           |
|                                                                                                                              | Звание                | капитан 1 ранга, флигель-адъютант                                                                                                                                   |
|                                                                                                                              | Командовал            | Бомбардирский корабль «Соперник», <i>бриг «Меркурий»</i> , фрегат «Поспешный», фрегат «Тенедос»                                                                     |
|                                                                                                                              | Сражения/войны        | Русско-турецкая война 1828–1829 годов                                                                                                                               |
|                                                                                                                              | Награды и премии      |   |

Рис. 74. Александр Иванович Казарский – кадет Николаевского штурманского училища, российский военный моряк, герой русско-турецкой войны 1828–1829 годов, капитан 1-го ранга (1831), кавалер ордена Святого Георгия и «Золотого оружия» «За храбрость». В звании флигель-адъютанта состоял в свите императора Николая I

Из-за слабого ветра бриг «Меркурий» не смог уйти от погони и был настигнут двумя самыми крупными и быстроходными кораблями в турецкой эскадре - линейными кораблями «Селимие» и «Реал-бей», на одном из которых находился адмирал (капудан-паша) турецкого флота, и российский бриг был вынужден вступить в бой, имея на борту 18 орудий против 200 орудий противника. Решение вступить в бой было принято на офицерском совете и было поддержано матросами брига. Во время противостояния, продолжавшегося два часа, «Меркурию» удалось своим огнём повредить опоры, поддерживающие одну из мачт «Реал-бея», мачта рухнула за борт, и корабль потерял ход и возможность маневрировать и вести бой. Оставшись один на один с другим турецким кораблём «Селимие», российский бриг смог нанести примерно такие же повреждения, как и «Реал-бею», мачта рухнула и корабль был вынужден уйти из боя. «Меркурий» получил очень тяжёлые повреждения, но при этом потерял всего 4 человека из экипажа. Победив противника, чем увековечил своё имя и за что был впоследствии награждён кормовым Георгиевским флагом, бриг благополучно вернулся в Севастополь.

Модель брига «Меркурий» и памятник Александру Ивановичу Казарскому и подвигу брига «Меркурий» в Севастополе приведены на рис. 75. Кормовой Андреевский Георгиевский флаг показан на рис. 76.

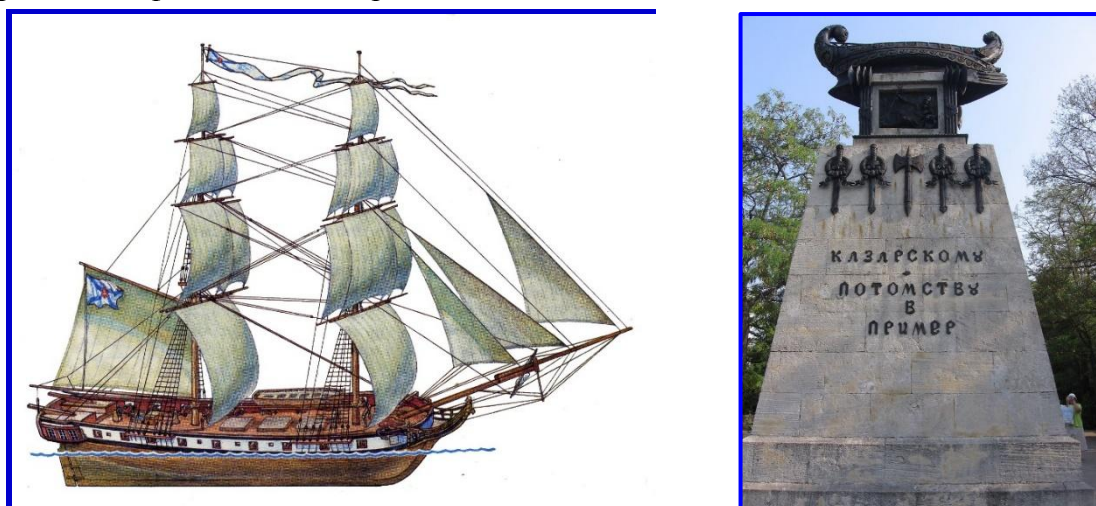


Рис. 75. Модель брига «Меркурий», памятник Александру Ивановичу Казарскому и подвигу брига «Меркурий» в Севастополе



Рис. 76. Кормовой Андреевский Георгиевский флаг

**Примечание.** *«Мерку́рий»* – 18-пушечный военный бриг русского флота. Был заложен в Севастополе 28 января (9 февраля) 1819 год и спущен на воду 7 (19) мая 1820 г.

**Примечание.** *Георгиевский флаг* – в Российской империи кормовой флаг, которым в качестве высшей награды награждался корабль, чей флотский экипаж проявил исключительное мужество и отвагу в достижении победы или при защите чести военно-морского флага.

По требованию России, объявившей себя покровительницей всех христианских подданных султана, султан был вынужден признать свободу и независимость Греции и широкую автономию Сербии (1830); по *Ункяр-Искелесийскому договору* 1833), ознаменовавшему пик российского влияния в Константинополе, Россия получила право блокировать проход иностранных кораблей в Чёрное море (которое было ей утрачено в результате заключения Второй Лондонской конвенции в 1841 году). Эти же причины: поддержка православных христиан Османской империи и разногласия по Восточному вопросу, – толкнули Россию на обострение отношений с Турцией в 1853 году, следствием чего стало объявление ею войны России. Начало войны с Турцией в 1853 году было ознаменовано блестящей победой русского флота под командованием адмирала П.С. Нахимова, разгромившего противника 18.11.1853г. в Синопской бухте Черного моря (рис. 77). Это был последний крупный бой парусных флотов.



Рис. 77. Синопский бой 18 ноября 1853 года. Русский художник - маринист Алексей Петрович Боголюбов



Военные успехи России вызвали негативную реакцию на Западе. Ведущие мировые державы не были заинтересованы в усилении России за счёт дряхлеющей Османской Империи. Это создало основу для военного союза Англии и Франции. В 1854 году Англия и Франция вступили в войну на стороне Турции.

Основные военные действия развернулись в Крыму. После Альминского сражения утром 9 сентября начальник штаба флота вице-адмирал В.А. Корнилов собрал Военный совет флота. На совете он предложил незамедлительно атаковать неприятельский флот, стоявший у мыса Лукулл. По его мнению, в случае успеха можно было уничтожить вражеские корабли, а в случае неудачи – сцепиться на abordаж, взорвать себя и часть флота неприятеля. В героической гибели он видел спасение Севастополя. Шансов на победу у Черноморского флота в морском сражении не было. Если союзники располагали 21 линейным кораблем (в том числе восемью винтовыми) и 33 пароходами, то у русских было только 14 линейных кораблей, которые без попутного ветра даже не могли выйти из бухты. Понимая начальника штаба, большинство командиров кораблей Черноморского флота предлагали другой план - преградить путь англо-франко-турецкому флоту и спасти город можно было, затопив корабли поперек бухты (рис. 78).

11 сентября 1854 года в воду погрузились семь судов – пять линейных кораблей и два фрегата (линейные корабли «Силистрия», «Уриил», «Селафаил», «Три Святителя» и «Варна», фрегаты «Сизополь» и «Флора»). Между Константиновской и Александровской батареями остались торчать только верхушки мачт.

Новскоре осенние штормы стали разрушать необычное заграждение. Поэтому 5 ноября на месте разломившегося корабля «Силистрия» затопили 84-пушечный «Гавриил», 14 декабря – корвет «Пилад», а в ночь на 13 февраля 1855 года появилась вторая линия между Михайловской и Николаевской батареями. Тогда пошли на дно линейные корабли «Двенадцать Апостолов», «Святослав», «Ростислав», фрегаты «Кагул» и «Мессемврия», через три дня - фрегат «Мидия». Последние корабли Черноморской эскадры были затоплены в разных частях Севастопольской бухты при отходе наших войск на Северную сторону в конце августа 1855 года. А всего в Севастопольской бухте было затоплено 75 боевых кораблей и судов и 16 вспомогательных, включая шхуны.



Рис. 78. Затопление русских кораблей на входе в Севастопольскую бухту



**Примечание.** В память о русских кораблях, затопленных в 1854 и 1855 годах для заграждения входа англо-франко-турецкому флоту на внутренний рейд Севастополя, в 1905 году, к 50-летию первой обороны Севастополя, был сооружён монумент (рис. 79). Он представляет собой символический утес из гранитных глыб с семиметровой коринфской колонной, увенчанной бронзовым двуглавым орлом. Птица держит в клюве лаврово-дубовый венок с прикрепленным к нему якорем. К пьедесталу прикреплена бронзовая плита: *«Въ память кораблей, затопленныхъ въ 1854 и 1855 годах для загражденія входа на рейдъ».*



Рис. 79. Памятник затопленным кораблям в г. Севастополе (слева) и Памятник затопленным кораблям на почтовом блоке России «225 лет Черноморского флота России»

В октябре 1854 года союзники осадили Севастополь (рис. 80).



Рис. 80. Защитники Севастополя в Крымской войне 1854-1855 гг.

Русская армия потерпела ряд поражений и не смогла оказать помощи осаждённому городу-крепости. Несмотря на героическую оборону города, после 11-месячной осады, в августе 1855 года, защитники Севастополя были вынуждены сдать город. В начале 1856 года по итогам Крымской войны подписан *Парижский мирный трактат*. По его условиям *России запрещалось иметь на Чёрном море военно-морские силы, арсеналы и крепости.*



Россия становилась уязвима с моря и лишалась возможности вести активную внешнюю политику в этом регионе.

**Примечание.** В период царствования Николая I Россия участвовала в войнах: Кавказской войне 1817–1864, Русско-персидской войне 1826–1828, Русско-турецкой войне 1828–1829, Крымской войне 1853–1856.

### 1.12.2 Русский флот в век энергии пара

Паровые машины устанавливались сначала только на речных торговых судах.

С усовершенствованием судовых машин в начале 30-х годов XIX в. их стали устанавливать и на военных кораблях, получивших наименование пароходофрегат. Первый колесный пароходофрегат русского флота «Богатырь» (рис. 81) был спущен на воду со стапеля Санкт-Петербургского Адмиралтейства в 1836 году.

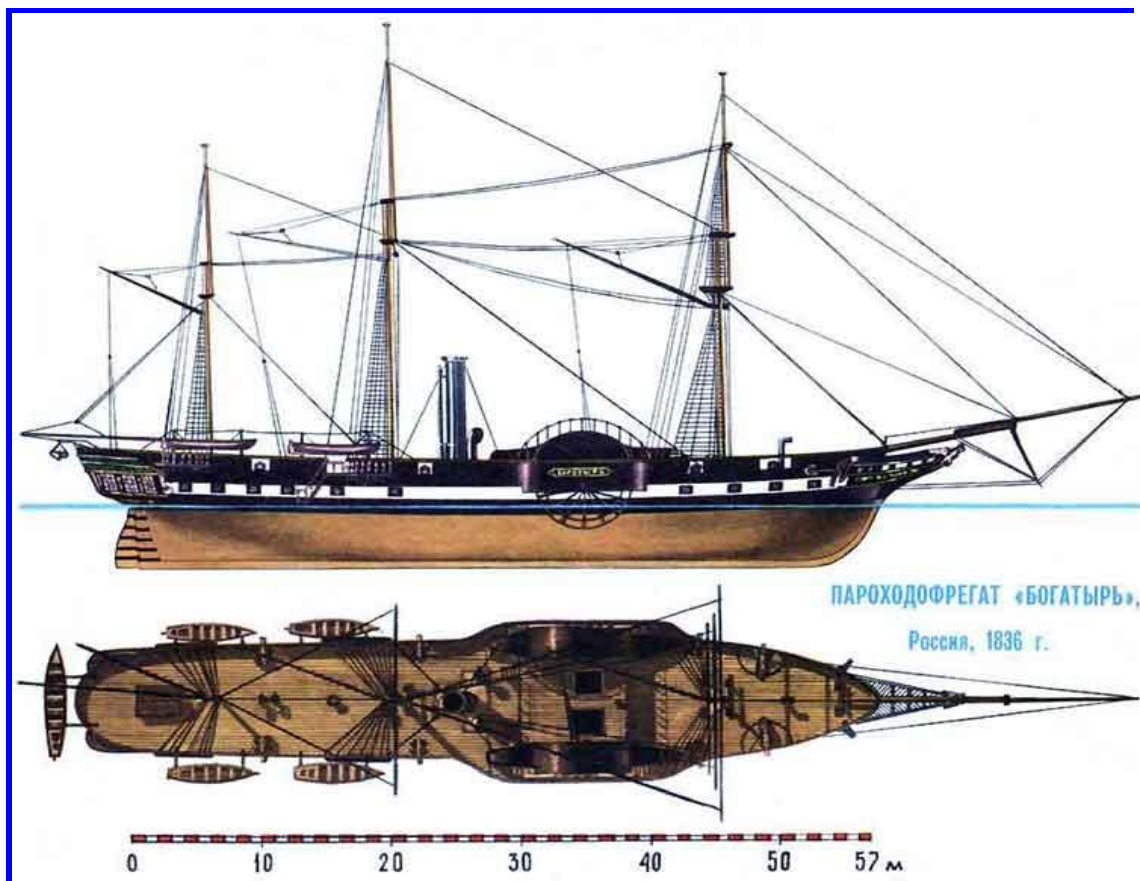


Рис. 81. Первый колесный пароходофрегат русского флота «Богатырь»

Пароходофрегат «Богатырь» вооружение – 28 пушек, мощность паровой машины – 240 л. с., строитель – подполковник Корпуса корабельных инженеров (впоследствии – генерал-майор этого Корпуса, при выходе в отставку произведён в генерал-лейтенанты) – Михаил Николаевич Гринвальд).

Одним из построенных пароходофрегатов был «Владимир» – 11-пушечный колёсный пароходофрегат Черноморского флота России. В 1846 году капитан 1-го ранга Владимир Алексеевич Корнилов был командирован в Англию для заказа и наблюдения за постройкой нового 11-пушечного пароходофрегата для усиления Черноморского флота и для ознакомился с конструкциями паровых механизмов и строительством железных судов на английских верфях. «Владимир» удалось официально построить как боевой пароходофрегат с паровой машиной повышенной мощности только благодаря тому, что на нём из европейского путешествия возвращался в Россию Государь Император Николай I Павлович. Благодаря этому в Англии на «Владимир» даже установили артиллерию, в частности, английские 10-дюймовые бомбические орудия.

В 1849 году пароходофрегат «Владимир» был выбран императором Николаем I для принятия на Севастопольском рейде смотра Черноморского флота (рис. 82).

На борту «Владимира» также находились командующий Черноморским флотом адмирал Михаил Петрович Лазарев, начальник штаба Черноморского флота Владимир Алексеевич Корнилов, Павел Степанович. Нахимов и Владимир Иванович Истомин (рис. 83).



Рис. 82. Смотр Черноморского флота в 1849 году. Русский художник И.К. Айвазовский, 1886 г., холст, масло. Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург

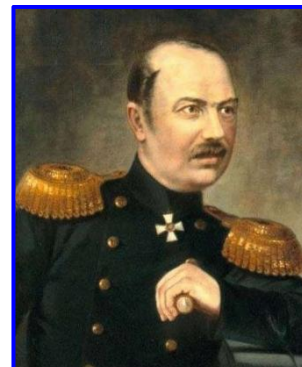


Рис. 83. М.П. Лазарев

В.А. Корнилов

П.С. Нахимов

В.И. Истомин



Рис. 83а. Президент России Владимир Путин возле склепа адмиралов В. И. Истомина, М. П. Лазарева, В. А. Корнилова и П. С. Нахимова, Севастополь, 9 мая 2014 г.



**Примечание.** Президент России Владимир Владимирович Путин 9 мая 2014 года находился в Севастополе во Владимирском соборе возле склепа адмиралов В.И. Истомина, М.П. Лазарева, В.А. Корнилова и П.С. Нахимова (рис. 83а).

В начале Крымской войны пароходофрегат «Владимир» вошёл в отряд паровых кораблей под командованием начальника штаба Черноморского флота вице-адмирала В.А. Корнилова. 5 ноября 1853 года «Владимир» вступил в **первый в истории бой паровых судов** – был атакован 10-пушечный турецко-египетский вооружённый пароход «Перваз-Бахри» - «Владыка морей» (рис. 84).



Рис. 84. «Бой пароходо-фрегата «Владимир» с турецким паровым фрегатом «Перваз-Бахри» 5 ноября 1853 года – первый в истории бой паровых судов.

Русский художник Алексей Петрович Боголюбов. 1850-е гг. Холст, масло

Командир «Владимира» капитан-лейтенант Григорий Иванович Бутаков, использовал преимущество «Владимира» – высокую маневренность: держась в пределах кормовых курсовых углов турецкого парохода, экипаж вёл меткий артиллерийский огонь по противнику. Особенно важно было даже не использование самой по себе маневренности русского корабля, а то, что опытный моряк Г.И. Бутаков заметил отсутствие орудий на корме турецкого парохода и весь бой старался держаться так, чтобы турки не могли обстреливать «Владимир», а вот русский пароходофрегат имел вооружение, позволявшее ему громить противника на всех дистанциях и во всех секторах обстрела.

Трёхчасовой бой закончился победой и пленением турецкого парохода (рис. 84а): «Перваз-Бахри» был вынужден спустить флаг. Правда, русские моряки едва не «перестарались» – они с большим трудом смогли довести свой трофей до Севастополя. Турецкий пароход отремонтировали, и он вошёл в состав Черноморского флота под названием «Корнилов». Г.И. Бутаков (рис. 85) после этого боя был произведён в капитаны 2-го ранга и награждён орденом Святого Георгия IV степени (рис. 85).





Рис. 84а. «Морской бой. Пленение фрегатом «Владимиром» турецкого парохода «Перваз-Бахри». Русский художник Алексей Петрович Боголюбов



Рис. 85. Григорий Иванович Бутаков 27 сентября (9 октября) 1820, Рига – 31 мая (12 июня) 1882, Санкт-Петербург) – русский военно-морской деятель, флотоводец, генерал-адъютант, адмирал (1878), основоположник тактики парового броненосного флота, исследователь Чёрного моря. Справа - Императорский Военный орден Святого Великомученика и Победоносца Георгия (Орден Святого Георгия) – высшая военная награда Российской империи

Таким образом, первыми военными кораблями с паровой машиной стали фрегаты. Линейные корабли, составлявшие ядро флотов, по-прежнему оставались некоторое время парусными. Однако изобретение гребного винта и его применение в качестве движителя в совокупности с паровой машиной обусловили качественное изменение материальной базы вооруженной борьбы на море.



Внимательно следил, например, за строительством парового флота за рубежом вице-адмирал Владимир Алексеевич Корнилов и много сделал для его развития в России. По его инициативе в 1848 г. был построен первый русский винтовой пароходофрегат «Архимед» (рис. 86) под руководством Амосова Ивана Афанасьевича, русского кораблестроителя, члена Адмиралтейств-совета, инженер-генерала (рис. 87).



Рис. 86. Первый русский винтовой пароходофрегат «Архимед»

| Амосов Иван Афанасьевич                                                             |                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |                                                                                                        |
| Дата рождения                                                                       | 12 (24) ноября 1800                                                                                    |
| Место рождения                                                                      | Архангельск                                                                                            |
| Дата смерти                                                                         | 1 (13) июня 1878 (77 лет)                                                                              |
| Место смерти                                                                        | Санкт-Петербург                                                                                        |
| Принадлежность                                                                      |  Российская империя |
| Звание                                                                              | инженер-генерал                                                                                        |
| Награды и премии                                                                    |                    |

Рис. 87. Амосов Иван Афанасьевич, русский кораблестроитель, член Адмиралтейств-совета, инженер-генерал

Применение паровой машины в качестве двигателя на судах дало большой толчок к развитию и подводных лодок. Первая в России и наиболее оригинальная подводная лодка с цельнометаллическим корпусом и паровой машиной в качестве двигателя надводного хода была построена в 1834 г. по проекту русского изобретателя генерал-адъютанта Карла Андреевича Шильдера (рис. 88).

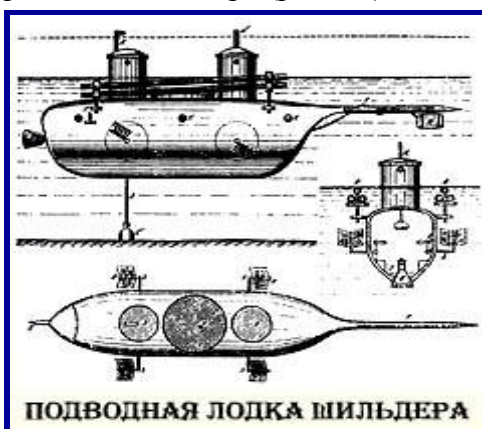


Рис. 88. Подводная лодка русского изобретателя генерал-адъютанта К.А. Шильдера

Подводная лодка представляла собой комбинированный носитель для доставки мин и ракет. С неё впервые, в присутствии российского императора Николая I совершен пуск ракет из подводного положения. Вооружение лодки состояло из мины и ракет. Мина, представлявшая собой сосуд с 16 кг пороха, крепилась к гарпунному наконечнику (прообраз шестового устройства минных катеров). От мины к лодке, в которой находилась гальваническая батарея шёл специальный провод. Для поражения корабля противника требовалось пробить этим наконечником борт неприятельского судна, после чего лодка, отходя задним ходом раскручивала провод. Взрыв осуществлялся при отходе лодки на безопасное расстояние. Ракеты калибра 102 мм размещались в специальных трубах. На каждом борту подлодки располагалось по 3 такие трубы. Трубы закрывались пробками с резиновыми колпаками. При стрельбе они выбивались ракетами. Стрельба ракетами могла вестись как в надводном, так и в подводном положениях.

В качестве плавбазы-буксира для подводной лодки, был создан пароход «Отважность» (рис. 88а, рис. 88б). Он мог транспортировать подлодку к месту боевого применения и, одновременно, нес на себе ракетные установки.

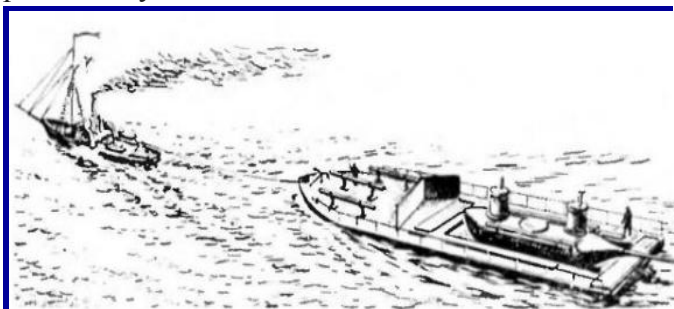
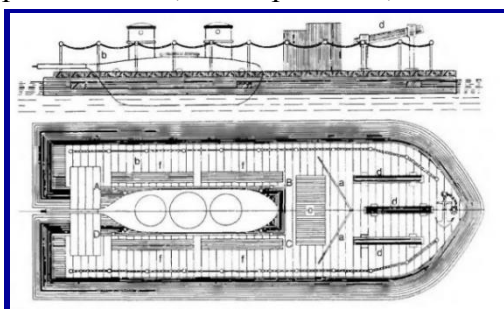


Рис. 88а. Чертёж парохода «Отважность». Рис. 88б. Буксировка подводной лодки Шильдера

Подводная лодка имела специальное приспособление, позволяющее погружаться на глубину до 13 м и всплывать, и оптический прибор (прообраз перископа) для наблюдения за горизонтом из подводного положения.

В 1843 г. в Петербурге образовали «Общество пароходства по Волге» (пароходное общество) - краткое название – **«По Волге» 1843 года** (рис. 89) – одно из трёх крупнейших российских дореволюционных пароходств на Волге, которое имело несколько пароходов с машинами в 250-400 л. с. мощностью («Волга», «Геркулес», «Самсон», «Кама», «Ока» и др.), десятки большегрузных барж. Это общество просуществовало до 1918 г.

Пароход «Самодержец» «Общества пароходства по Волге» показан на рис. 90.



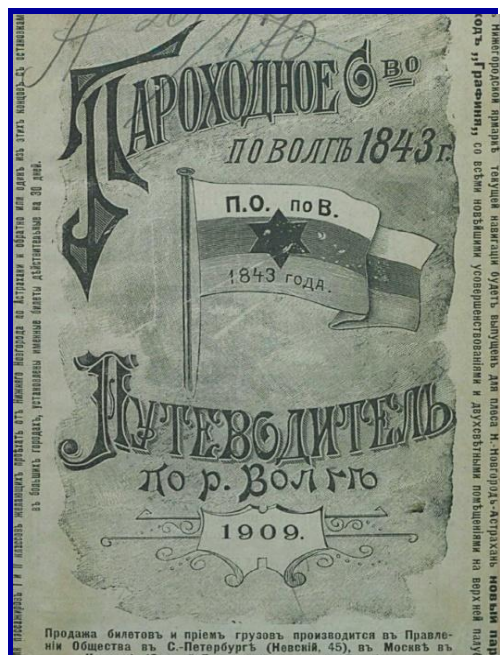


Рис. 89. Рекламный листок «Общество пароходства по Волге» - Пароходное общество «по ВОЛГЕ 1843 года», 1892 год (слева) и путеводитель по р. Волге (справа)



Рис. 90. Пароход «Самодержец» «Общество пароходства по Волге»

Пароходство «Кавказ и Меркурий» – одно из трёх крупнейших российских дореволюционных пароходств на Волге. Акция Общества и пароход «Фельдмаршал Суворов» приведены на рис. 91.



Рис. 91. Акция в 250 руб. серебром Общества пароходства и торговли под фирмой «Кавказ и Меркурий», принадлежавшая Санкт-петербургскому Учетному и ссудному банку (слева) и пароход «Фельдмаршал Суворов» «Кавказа и Меркурия» (справа)



Пароходство «Самолёт» — одно из трёх крупнейших российских дореволюционных пароходств на Волге. Карта пристаней общества «Самолёт» 1862 года на рис. 92, а пароход «И.А. Крылов» общества «Самолет» - на рис. 93.



Рис. 92. Карта пристаней общества «Самолёт» 1862 года



Рис. 93. Пароход «И.А. Крылов» общества «Самолет»



## Глава 1.13 Морской флот при Александре II

### 1.13.1 Коренные изменения в технике военного флота

Алекса́ндр II Николаевич Романов (17 [29] апреля 1818, Москва – 1 [13] марта 1881, Санкт-Петербург) – Император Всероссийский, Царь Польский и Великий князь Финляндский (1855–1881) из династии Романовых (рис. 94). Старший сын сначала великокняжеской, а с 1825 года императорской четы Николая Павловича и Александры Фёдоровны. Император Алекса́ндр II вошёл в русскую историю как проводник широкомасштабных реформ. Удостоен особого эпитета в русской дореволюционной и болгарской историографии – *Освободитель* (в связи с отменой крепостного права и победой в войне за независимость Болгарии, соответственно). Погиб в результате террористического акта, организованного тайной революционной организацией «Народная воля».

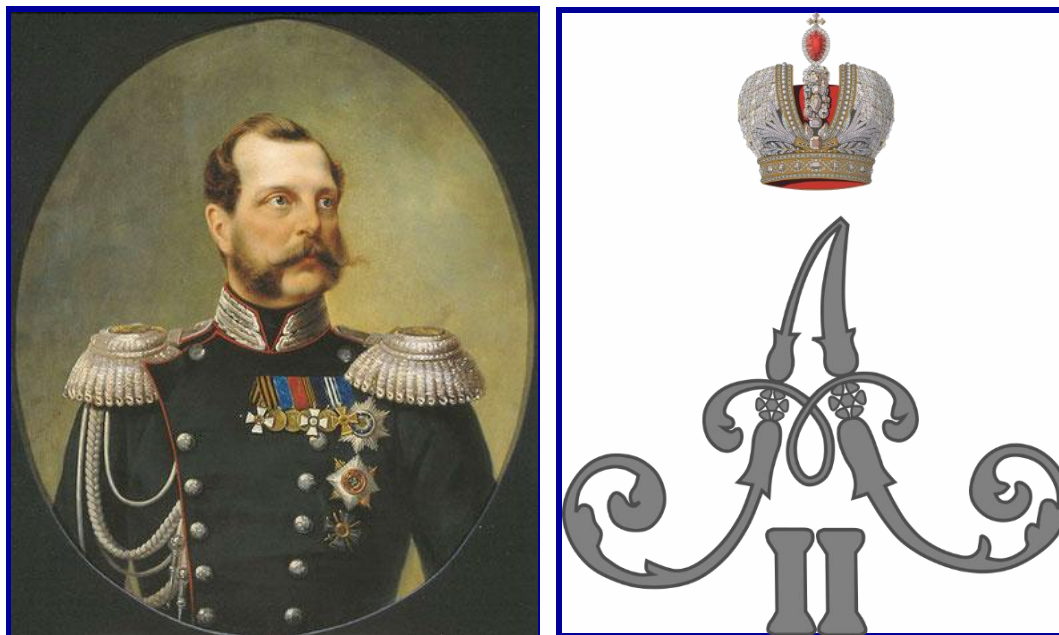


Рис. 94. Алекса́ндр II Николаевич Романов (17 [29] апреля 1818, Москва – 1 [13] марта 1881, Санкт-Петербург) – Император Всероссийский, Царь Польский и Великий князь Финляндский (1855–1881). Справа его монограмма

В годы правления императора Александра II с 1860 по 1882 год существовал обер-офицерский чин *«гардемарин»*. Этот чин присваивался выпускникам военно-морских училищ. Причем в зависимости от оценок полученных на выпускном экзамене чин *«гардемарин»* мог относиться к XIV или к XIII классу. И только после того, как гардемарин отплавает определенное количество навигаций ему присваивался чин *«мичмана»*. Несомненно, в этом была определенная польза, но такая система так и не прижилась на флоте и была в 1882 году отменена. Слово *«гардемарин»* вновь как в 18 веке, так и после 1882 года означало учащегося военно-морского училища.

Рассматриваемый период является исключительно важным в развитии русского флота. В русском флоте, как и в других флотах - в 30-е - 80-е годы XIX века происходят коренные изменения в технике флота, связанные с промышленным переворотом.

В кругосветных плаваниях 30-40-х годов русских фрегат-корветов оттачивался прообраз будущей тактики крейсерских действий. Толчком для ее развития послужила Крымская война 1853-1856 г.г. Техническая отсталость России, и опоздание с началом строительства паровых винтовых кораблей привели к тому, что парусный Черноморский флот, одержав победу при Синопе, был блокирован союзниками в Севастополе, и не мог вести активных действий. Огневая мощь 130-пушечных кораблей Черноморского флота, несших совершенные для того времени 68-фунтовые тяжелые орудия, стрелявшие разрывными бомбами, оказалась бесполезной перед быстроходными британскими и французскими винтовыми кораблями, несшими по 80-90 пушек.

Сознавая разрыв в развитии промышленности между Россией и ее вероятными противниками, император Александр II предпринимает ряд мер. Среди них: начало строительства броненосных кораблей одновременно с Британией и Францией; вооружение флота новейшими нарезными казнозарядными орудиями. Были построены такие броненосные корабли, как: броненосная батарея «Кремль», броненосная батарея «Не тронь меня» (рис. 95а); броненосная батарея «Первенец» (рис. 95б); двухбашенные броненосные фрегаты типа «Адмирал Спиридов»; трёхбашенные броненосные фрегаты типа «Адмирал Лазарев» (рис. 95а); броненосный фрегат «Князь Пожарский» (рис. 96б); броненосные фрегаты типа «Севастополь»; парусно-винтовые 135-пушечные линейные корабли; парусно-винтовой 110-пушечный линейный корабль «Император Николай I» и парусно-винтовые фрегаты типа «Дмитрий Донской».

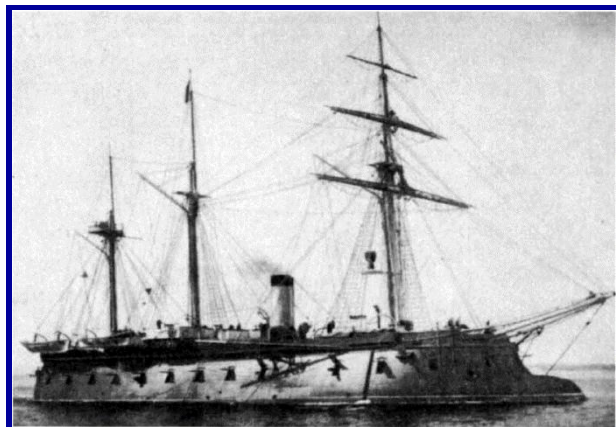


Рис. 95а. Броненосная батарея  
«Не тронь меня»

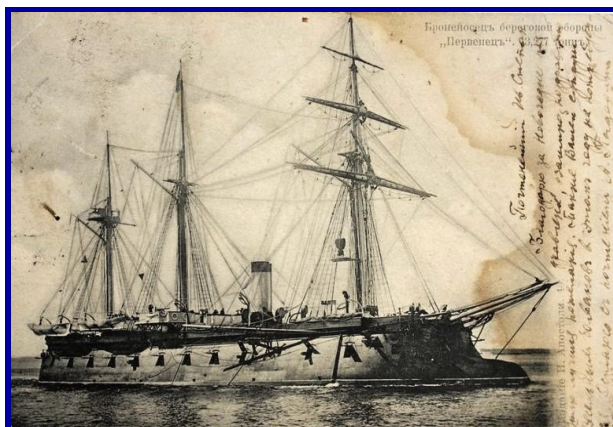


Рис. 95б. Броненосная батарея  
«Первенец»

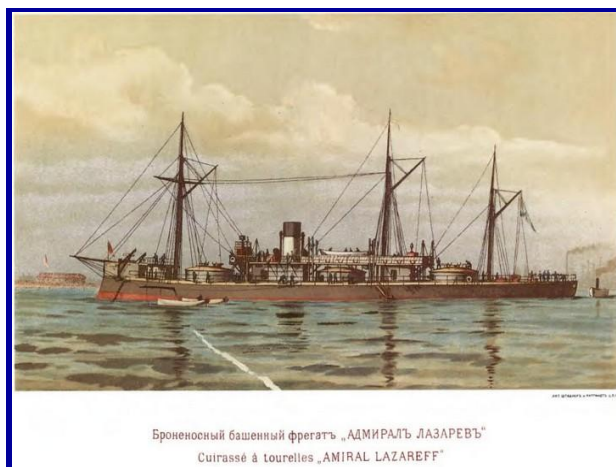


Рис. 96а. 3-башенный броненосный  
фрегат «Адмирал Лазарев»

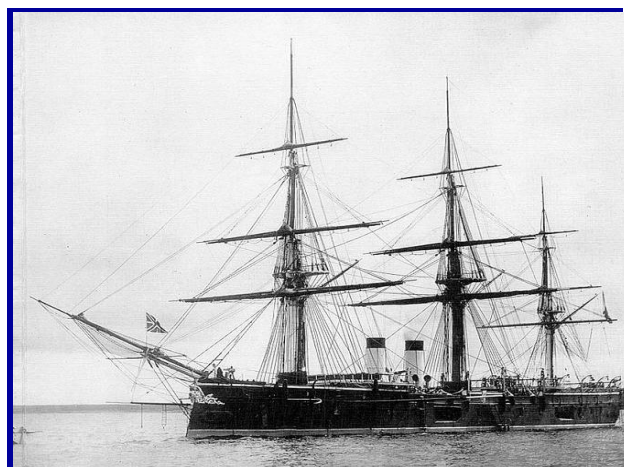


Рис. 96б. Броненосный фрегат  
«Князь Пожарский»

Итогом становится появление к концу 70-х годов вполне боеспособных морских сил, в составе которых были броненосцы и парусно-винтовые клиперы для действий на океанских коммуникациях; русское изобретение - минные силы, предназначенные для поражения неприятельских кораблей шестовыми и самодвижущимися минами (торпедами) с легких кораблей. Инициатором оснащения паровых катеров шестовыми и буксируемыми минами стал лейтенант, впоследствии прославленный адмирал, Степан Осипович Макаров, которому удалось убедить руководство российского морского ведомства в том, что при почти полном отсутствии крупных боевых кораблей минные катера могут стать реальной силой, способной противостоять броненосной эскадре любого потенциального противника. Действия минных катеров в Русско-турецкую войну 1877-78 гг. – первый пример массового применения небольших русских миноносных кораблей против превосходящих сил турецкого вражеского флота (рис. 97, 98).



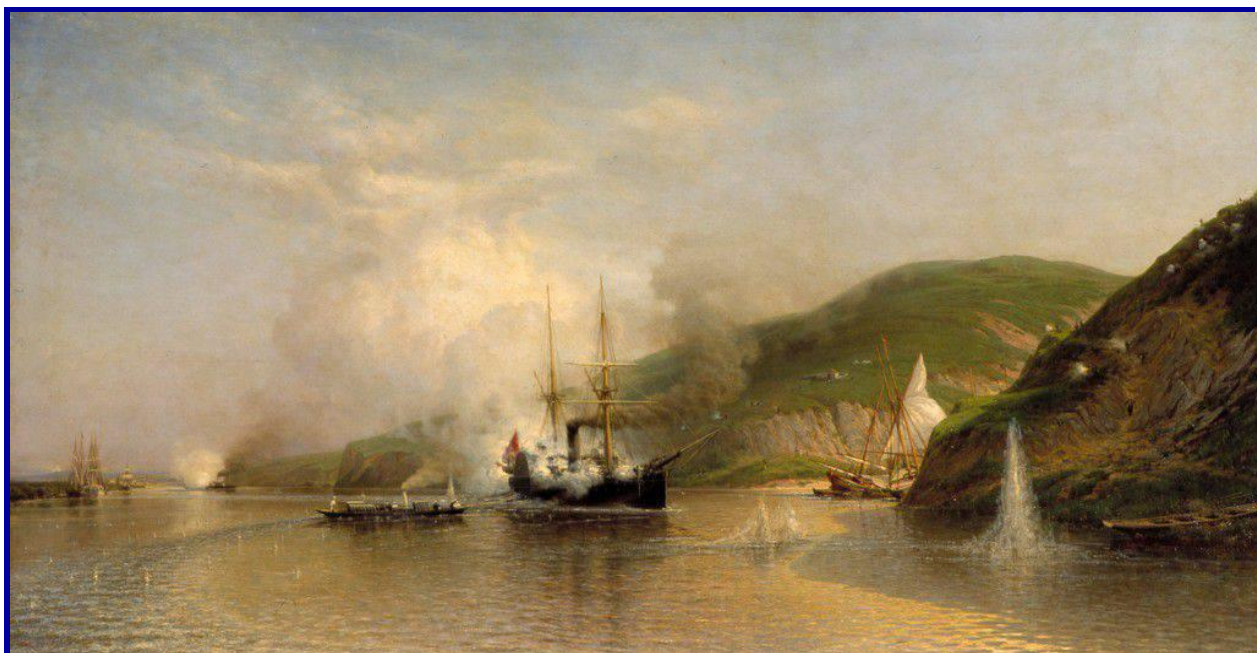


Рис. 97. Русский художник Боголюбов А.П. Атака катером «Шутка» турецкого парохода на Дунае 14 мая 1877 г.



Рис. 98. Боголюбов А.П. Атака турецкого парохода миноносной лодкой «Шутка» 16 июня 1877 г.

Была также проведена успешная минная атака катерами парохода «Великий князь Константин» турецкого броненосца «Ассари-Шевкет» на Сухумском рейде 12.08.1877 г.

Эффективность принятых военных мер была продемонстрирована уже в 60-е годы. Приход в 1863 году в Сан-Франциско и Нью-Йорк отрядов Русских клиперов (рис. 99, 100), поддержавших северян, предотвратил вмешательство Великобритании и Франции в Гражданскую войну Севера и Юга в США.

**Примечание. Гражданская война в США (Война Севера и Юга)** – гражданская война 1861–1865 годов между Союзом 20 рабовладельческих штатов и 4 пограничных рабовладельческих штата Севера, с одной стороны, и Конфедерацией 11 рабовладельческих штатов Юга.



Боевые действия начались с обстрела форта Самтер 12 апреля 1861 года и завершились сдачей остатков армии южан под командованием генерала Стенда Уэйти 23 июня 1865 года. В ходе войны произошло около 2 тыс. мелких и крупных сражений.

В этой войне граждан США погибло больше, чем в любой другой из войн, в которых участвовали США.

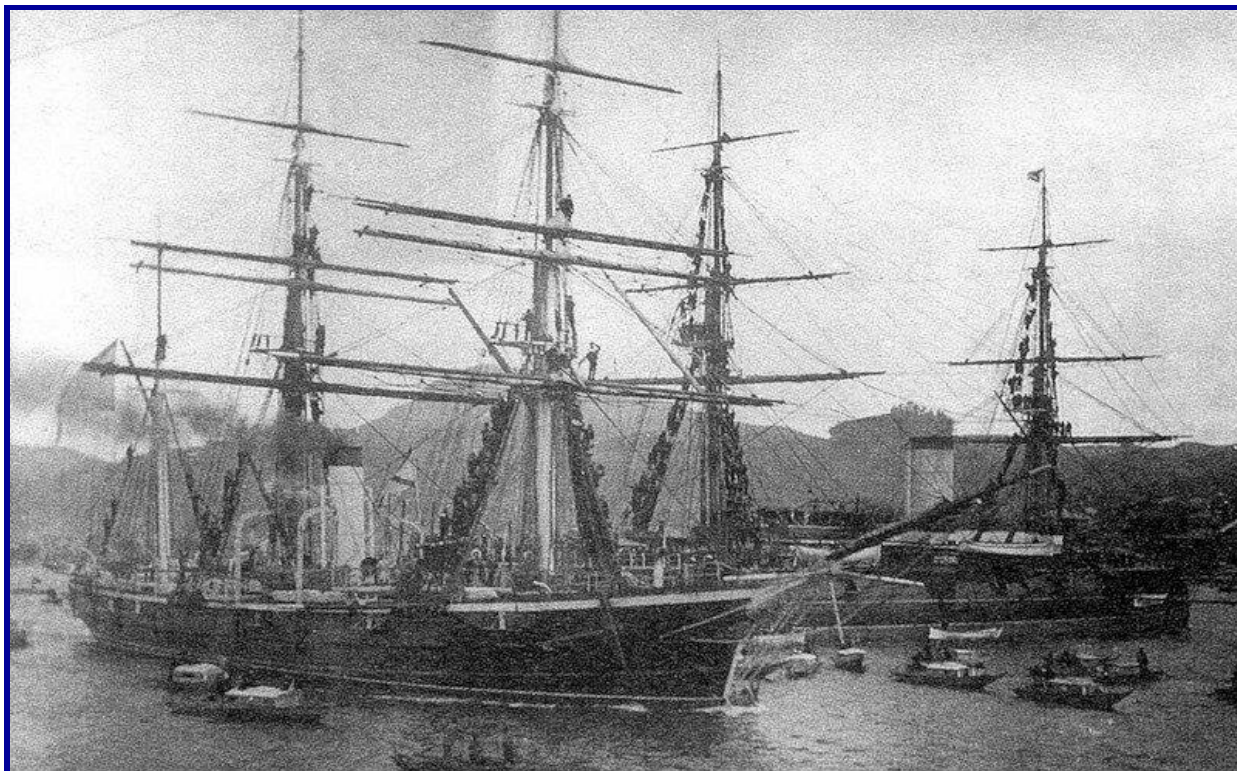


Рис. 99. Тихоокеанская эскадра контр-адмирала А.А. Попова на рейде Сан-Франциско

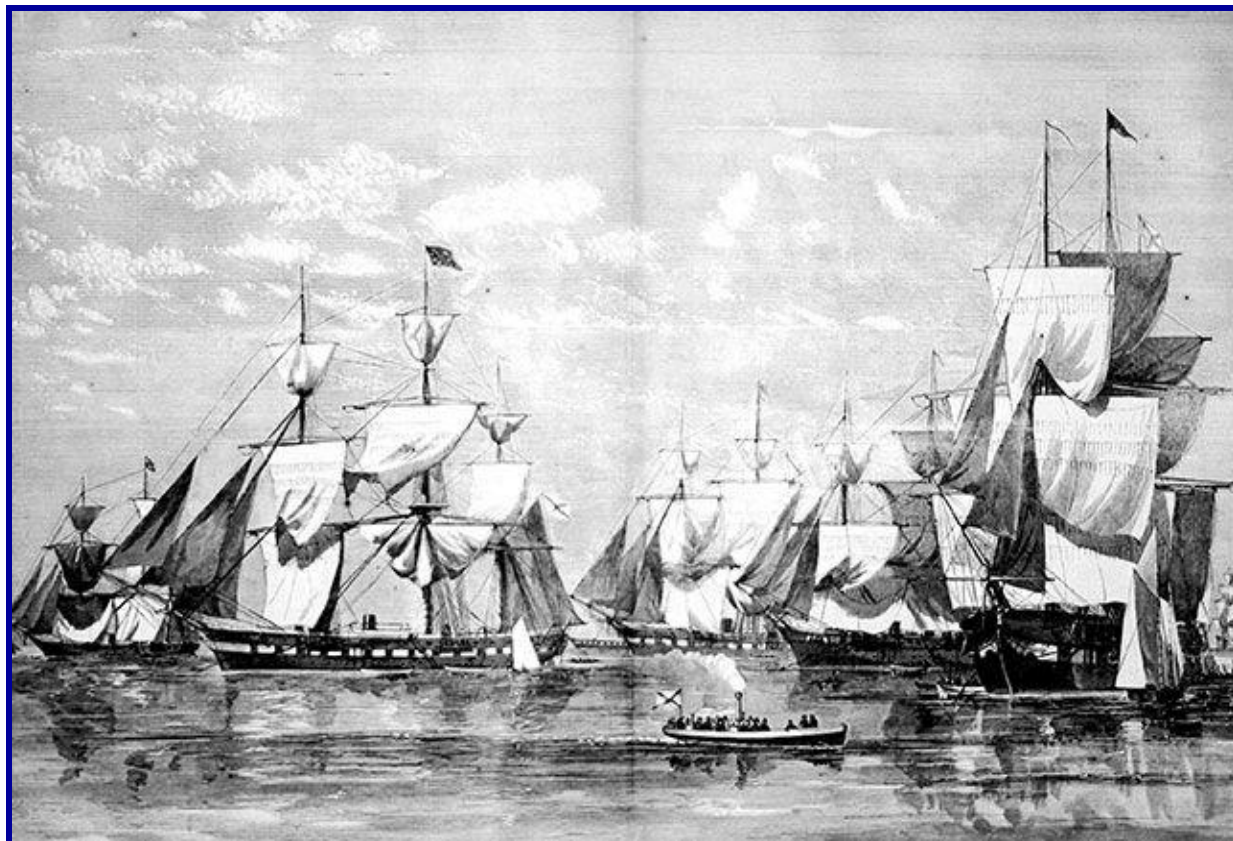


Рис. 100. Атлантическая эскадра контр-адмирала Лесовского на рейде Нью-Йорка.  
Иллюстрация из журнала Harpers Weekly. © / Public Domain



Так, *русская эскадра обеспечила Североамериканским Соединенным Штатам свободу от угрожавшего ему вмешательства Англии и Франции.*

Взаимопонимание с президентом Северо-Американских Соединенных Штатов Авраамом Линкольном было найдено быстро. Этому в немалой степени способствовала умелая и деятельная работа военно-морского атташе России в США капитана 1 ранга Степана Степановича Лесовского (рис. 101).

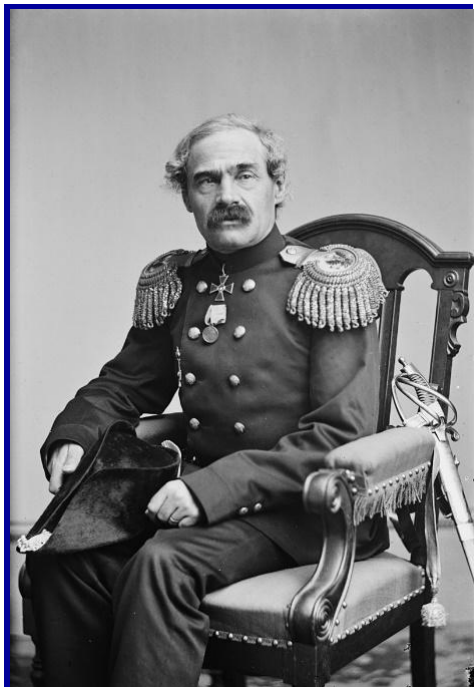


Рис. 101. С.С. Лесовский  
(1817 Ретель, Франция – 1884),  
адмирал



Рис. 105. А.А. Попов  
(22.09.1821–6.03.1898, С.-Петербург),  
кораблестроитель, адмирал

**История.** 25 июня 1863 года император Александр II подписал высочайшее разрешение на посылку в Атлантический и Тихий океаны крейсерских эскадр для действий на торговых путях Великобритании в случае начала боевых действий.

**Примечание.** В состав снаряжавшейся в Кронштадте эскадры Атлантического океана, начальником которой был назначен контр-адмирал Степан Степанович Лесовский (рис. 101), вошли фрегаты «Александр Невский», «Пересвет» и «Ослябя» (рис. 102а, б), корветы «Варяг» (рис. 103) и «Витязь» и клипер «Алмаз».

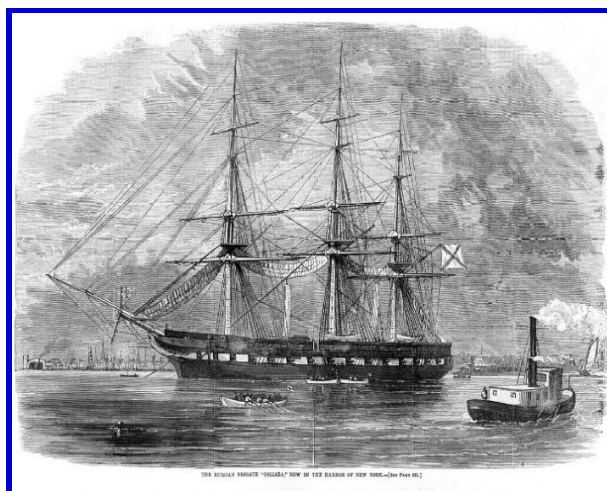


Рис. 102а) Фрегат «Ослябя» на рейде Нью-Йорка  
Иллюстрация из журнала Harpers Weekly

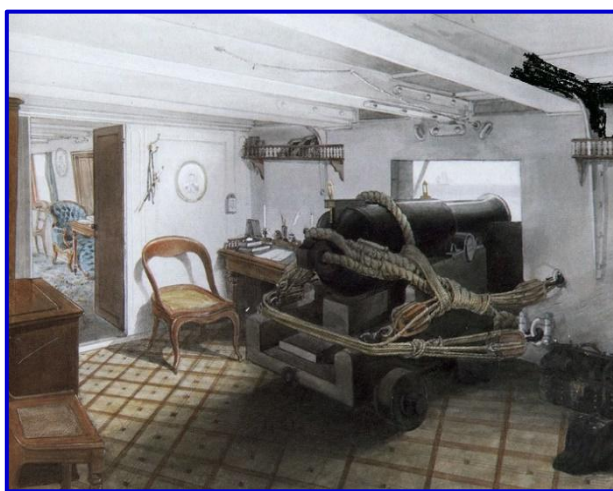


Рис. 102б) Худ. А.К. Беггров  
«Орудийный каземат фрегата «Ослябя»



Рис. 103. Корвет «Варяг» на рейде



Рис. 104. Клипер «Абрек», Владивосток

В состав эскадры Тихого океана вошли корветы «Богатырь», «Калевала», «Рында» и «Новик» и клипера «Абрек» (рис. 104) и «Гайдамак». Начальником Тихоокеанской эскадры был назначен контр-адмирал Андрей Александрович Попов (рис. 105). Только утром 26 июля, когда корабли находились в походном строю, командам было объявлено, что «Александр Невский» – флагманский корабль впервые сформированной эскадры Атлантического океана, отправлявшейся под командованием контр-адмирала Степана Степановича Лесовского к берегам Североамериканских Соединенных Штатов. Сберегая уголь на случай боя или длительного штиля, отряд шел в основном под парусами. 24 сентября 1863 г. (по старому стилю) эскадра С.С. Лесовского вошла в Нью-Йоркскую гавань, где ее уже ждал фрегат «Ослябя», пришедший туда из Средиземного моря (рис. 100). А 27 сентября тихоокеанская эскадра контр-адмирала А.А. Попова бросила якорь на рейде Сан-Франциско (рис. 99).

В начале 80х годов Россия впервые в мире начинает строительство мореходных броненосных крейсеров, которые на полтора десятка лет обеспечили лидерство Русского флота в борьбе на океанских коммуникациях. К сожалению, в этот же период закладываются и основы будущих неудач в Русско-японской войне 1904-1905 гг. Вместо того, чтобы придерживаться одной концепции морской войны - крейсерской (рейдерской) или линейной, и в соответствии с этим расходовать средства на строительство броненосных крейсеров - или броненосцев, Россия, при ограниченных возможностях своей промышленности разбрасывалась на большое количество серий при малом количестве кораблей в каждой серии.

#### 1.13.2 Создание Российского общества пароходства и торговли - РОПиТ

В январе 1856 г. в Морское министерство России обратились флигель-адъютант капитан 1 ранга (в последствии адмирал) Николай Андреевич Аркас и известный предприниматель-судовладелец Николай Александрович. Новосельский. Они предложили создать на Чёрном море коммерческую судоходную акционерную компанию с большим числом современных пароходов для грузовых и пассажирских перевозок, при этом уточнили, что в *случае войны эти пароходы смогут использоваться для военно-транспортных нужд страны*. 3 августа 1856 г. император Александр II утвердил Устав Российского общества пароходства и торговли (РОПиТ). Так родилась, ставшая затем самой крупной, русская судоходная компания. Одной из причин такой активной поддержки инициативы Н.А. Аркаса и Н.А. Новосельского стал *Парижский мирный договор*, подписанный в марте 1856 года и поставивший точку в Крымской войне. XI статья этого договора предусматривала *«нейтрализацию Чёрного моря»*, запрещавшая черноморским державам иметь на Чёрном море военные флоты. Эта статья ставила Россию в неравноправное положение с Османской империей, которая полностью сохранила свои военно-морские силы, просто разместив их в Мраморном и Средиземном морях, откуда их можно было быстро переместить в Чёрное через контролируемые ею Босфор и Дарданеллы.



Властям России, лишившихся возможности иметь свой военный флот на Чёрном море, пришлось идти обходным путём. Поэтому, перед новорождённым РОПиТ, помимо развития торгового судоходства, была негласно поставлена и другая задача - *Общество должно было строить торговые суда, которые в случае войны могли бы выполнять боевые задачи, а также создать и поддерживать базу (экипажи, порты и ремонтные предприятия), необходимые для быстрого воссоздания Черноморского флота.*

К 1860 г. в Обществе насчитывалось более 40 пароходов, причем 30 из них имели огромную перспективу: все они находились в эксплуатации не более 3 лет (рис. 105а, б, в).

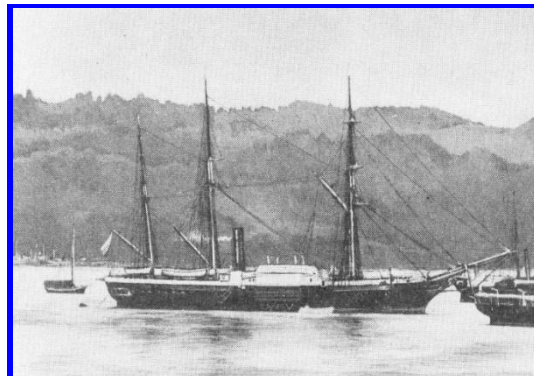
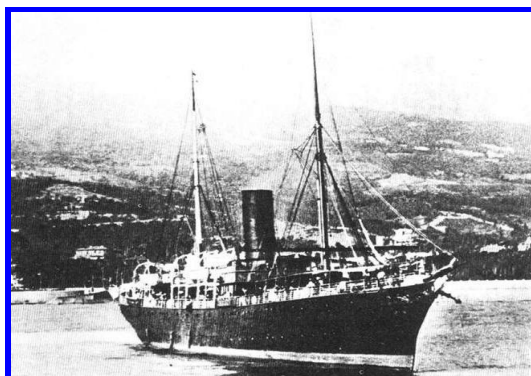


Рис. 105а. Пароход «Великий князь Константин» Рис. 105б. Пароходофрегат «Херсонес»



105в. Пароход «Великая княжна Ольга Николаевна» у пристани в Саратове. Примерно 1910 г. (Фото из архива Алексея Платонова)

В 1860-х годах акции РОПиТ стали котируются на Санкт-Петербургской бирже (рис. 106).



Рис. 106. Акция именная в 500 рублей Русского общества пароходства и торговли. С.-Петербург, 1901 г.

С 1 января 1898 года стал действовать новый флаг РОПиТ, утверждённый морским министерством и императором Александром II – на российском бело-сине-красном флаге в верхней белой полосе у древка помещалась золотая императорская корона, а в вольной части белой полосы – золотой почтовый рожок (рис. 107а). Эмблемы и пуговицы формы одежды лиц, служащих на судах РОПиТ обр. 1899г. (рис. 107б)



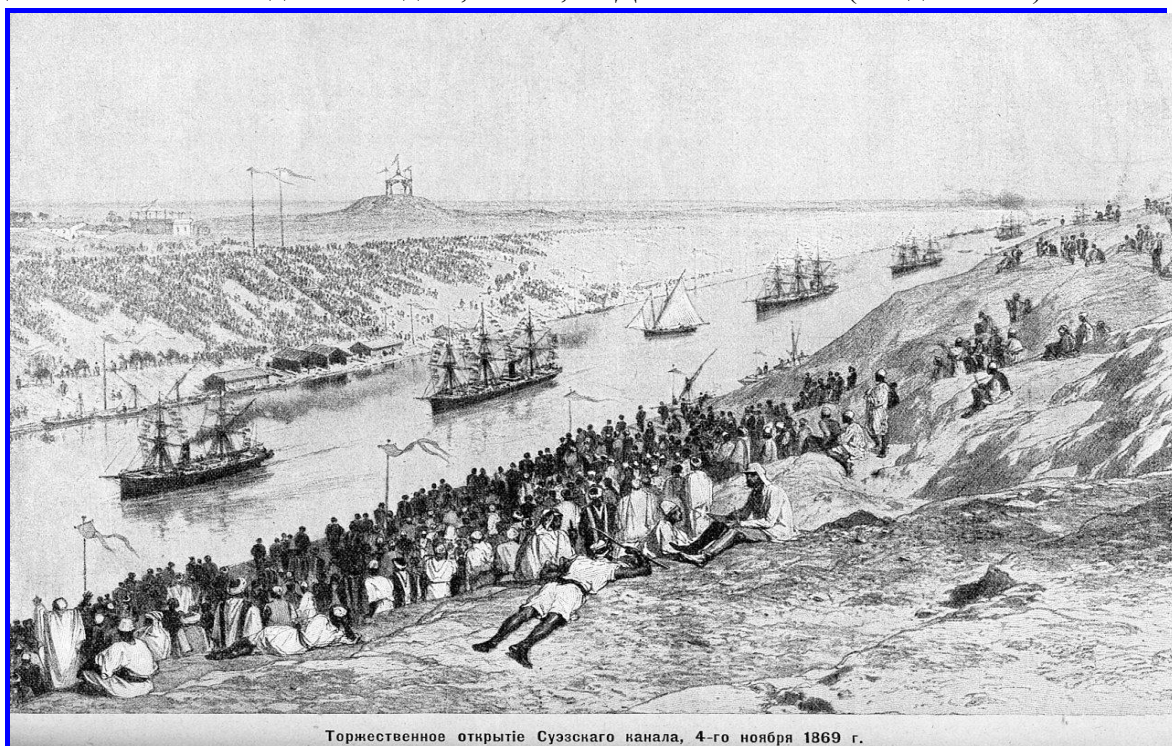
Рис. 107а. Флаг Российского общества пароходства и торговли (РОПиТ)

Рис. 107б. Эмблемы и пуговицы формы одежды лиц, служащих на судах РОПиТ обр. 1899 г.

РОПиТ содержал на Черном море 11 регулярных почтовых линий. А начинал всего лишь с 3: вдоль побережья и на Азовском море; от Одессы до Константинополя; вдоль Анатолийского побережья. С 1863 г. Общество, пополняя состав флота, начало строить новые винтовые почтово-пассажирские пароходы и колесные товаро-пассажирские суда смешанного плавания. Кроме «Лазарева», «Корнилова», «Нахимова», «Чихачёва», «Великого князя Михаила», «Великой княгини Ольги» и «Генерала Коцебу» к 1870 г. в строй вошли еще 11 паровых шхун для грузоперевозок по Азовскому морю.

**Примечание.** Пароход «Генерал Коцебу» назван в честь графа (с 1874) Пávла Евста́фьевича Коцебу́ (1801–1884) – Генерала от инфантерии Русской императорской армии, Генерала-адъютанта, отличившегося во время Крымской войны, члена Государственного совета. В 1862–1870 гг. П.Е. Коцебу - Генерал-губернатор Новороссии и Бессарабии и командующий войсками Одесского военного округа, в 1874-1880 годах – Варшавский генерал-губернатор и командующий войсками Варшавского военного округа.

С постройкой Суэцкого канала в 1869 г. (рис. 108) открылись новые перспективы, и суда РОПиТа стали ходить в Индию, Китай, на Дальний Восток (Владивосток).



Торжественное открытие Суэзского канала, 4-го ноября 1869 г.

Рис. 108. Торжественное открытие Суэцкого канала, 4 ноября 1869 г.



Так, например, одно из ключевых событий в истории парохода «Генерал Коцебу» – открытие Суэцкого канала.

«Генерал Коцебу» стал первым российским пароходом, вошедшим в Суэцкий канал 4 (17) ноября 1869 года.

В составе делегации на борту парохода находились официальные лица, депутаты, журналисты. Среди них: директор РОПиТа адмирал Николай Матвеевич Чихачёв, государственный и общественный деятель Николай Николаевич Суцов, адмирал Михаил Осипович Дюгамель, горный инженер, журналист Константин Аполлонович Скальковский, участник Крымской войны Александр Алексеевич Киреев, морской инженер, барон Евгений Богданович Тизенгаузен, высокопоставленный русский чиновник Семён Александрович Мордвинов, художник-маринист Иван Айвазовский с младшей дочерью Жанной и другие.

Под впечатлением этого события Иваном Константиновичем Айвазовским была написана картина «Суэцкий канал», 1869 (рис. 109) и ряд других пейзажей Египта.



Рис. 109. Русский художник Иван Константинович Айвазовский «Суэцкий канал»

## **Глава 1.14 Морской флот при Александре III**

### **1.14.1 Укрепление военной мощи**

Алекса́ндр III Алекса́ндрович Романов (26 февраля [10 марта] 1845, Аничков дворец, Санкт-Петербург – 20 октября [1 ноября] 1894, Ливадийский дворец, Крым) – император Всероссийский, царь Польский и великий князь Финляндский с 1 [13] марта 1881 года (рис. 110).

Алекса́ндр III Алекса́ндрович Романов является сыном императора Александра II и внук Николая I; отец последнего российского монарха Николая II.

В царствование Александра III Россия не вела ни одной войны. За поддержание мира монарх получил официальное прозвание *Царь-Миротворец*. В его царствование было спущено на воду 114 новых военных кораблей, в том числе 17 броненосцев и 10 бронированных крейсеров.

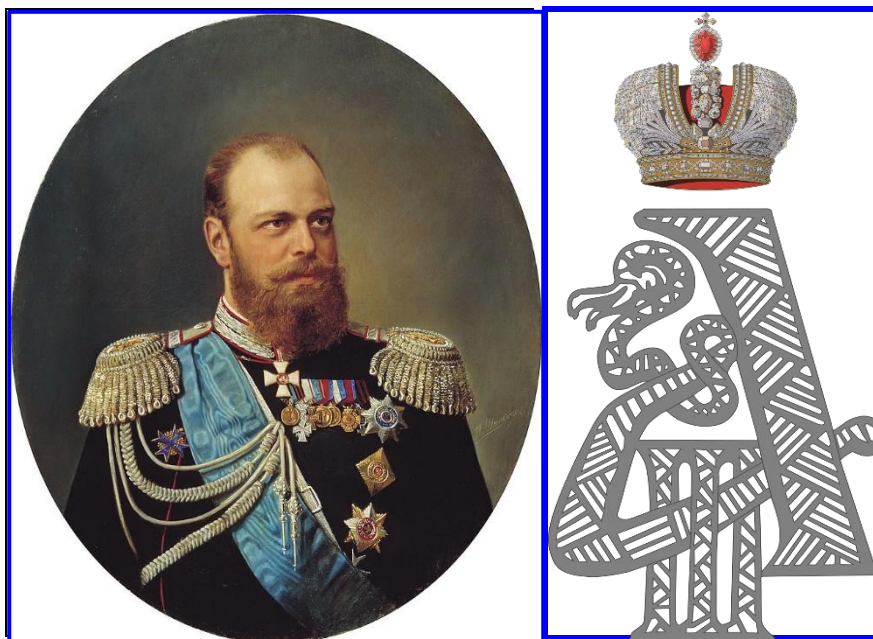


Рис. 110 Алексáндр III Алексáндрович Романов (26 февраля [10 марта] 1845 –20 октября [1 ноября] 1894, император Всероссийский, царь Польский и великий князь Финляндский с 1 [13] марта 1881 года. Справа – монограмма императора.

Русский флот занял 3-е место в мире после Англии и Франции – суммарное водоизмещение флота России достигало 300 тысяч тонн.

В 1881 г. Россия приступила к строительству мореходного броненосного флота (рис. 111 - 115).

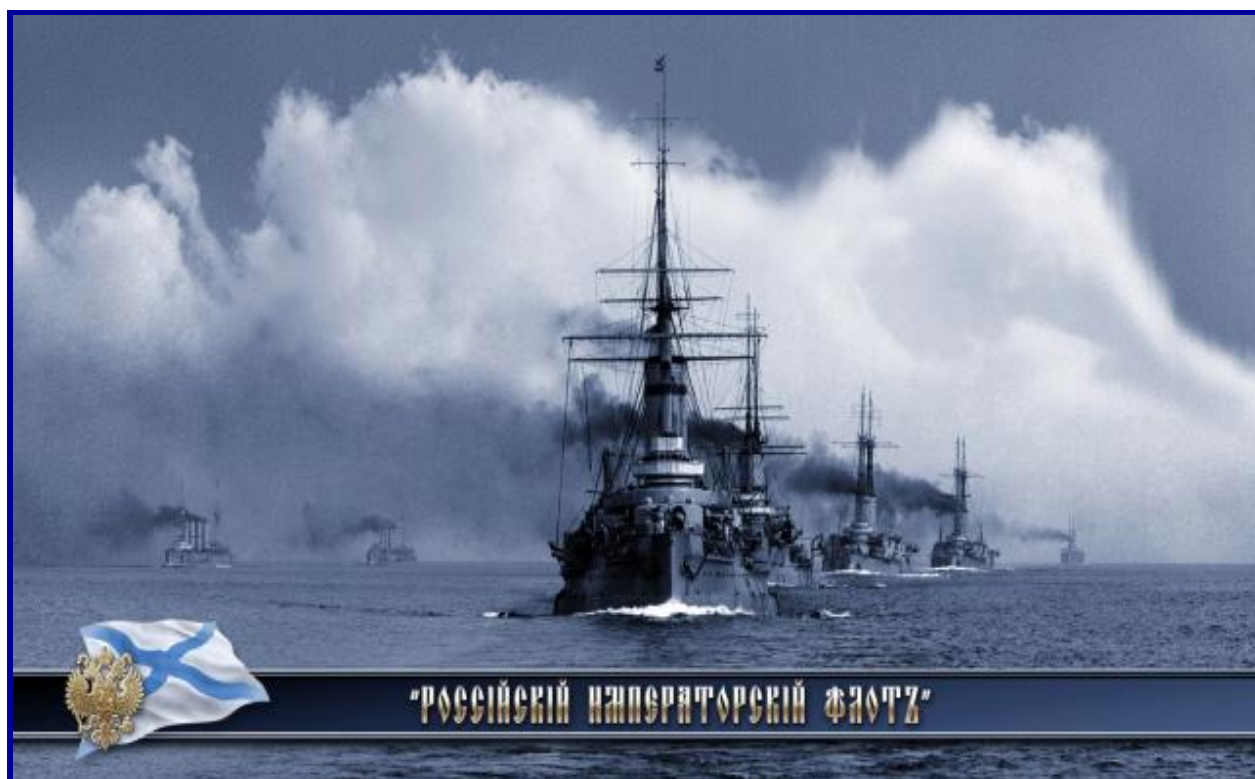


Рис. 111. Российский императорский флот

Его основу составили эскадренные броненосцы по образцу «Петра Великого» (рис. 112), способные на дальние походы и предназначенные для боя с вражескими эскадрами.



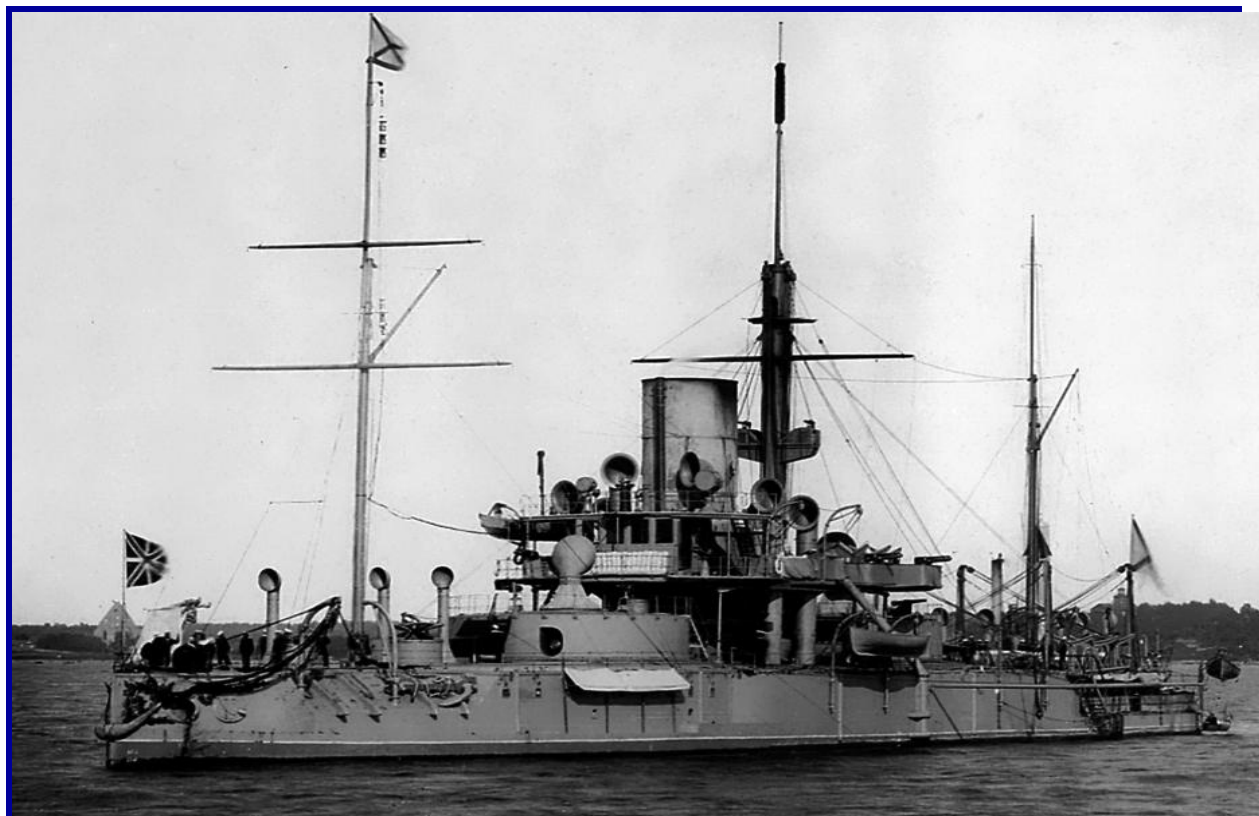


Рис. 112. Эскадренный броненосец «Петр Великий»

Эскадренные броненосные и легкие крейсера (рис. 113, 114) могли действовать как в общем боевом строю, так и самостоятельно. Был создан мореходный минный флот из минных крейсеров, позднее замененных эскадренными миноносцами – эсминцами (рис. 115). Сохранился и оборонительный флот. Его составляли небольшие броненосцы береговой обороны, канонерские лодки, минные заградители и миноносцы.



Рис. 113. Эскадренный броненосец «Севастополь»



Рис. 114. Эскадренный броненосец «Император Александр III»



Рис. 115. Эскадренный миноносец «Буйный»

Стратегию и тактику боевых действий броненосного и минного флота разработал С. О. Макаров (рис. 116).

**Примечание.** Степан Осипович Мака́ров (27 декабря 1848 [8 января 1849], Николаев – 31 марта [13 апреля] 1904, близ Порт-Артура) - русский военно-морской деятель, океанограф, полярный исследователь, кораблестроитель, вице-адмирал (1896).



Изобретатель минного транспорта, разработчик теории непотопляемости, пионер использования ледоколов. В 1895 году разработал русскую семафорную азбуку. Степан Осипович Мака́ров окончил Мореходное училище в Николаевске-на-Амуре, которое готовило офицеров Корпуса флотских штурманов (1865).

|                                                                                                                   |                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Степан Осипович Макаров</b>  |                                                                                                                     |
| Дата и место рождения                                                                                             | 27 декабря 1848 (8 января 1849), Николаев, Херсонская губерния, Российская империя                                  |
| Дата и место смерти                                                                                               | 31 марта (13 апреля) 1904 (55 лет), Порт-Артур                                                                      |
| Принадлежность                                                                                                    |  Российская империя               |
| Род войск и годы службы                                                                                           |  Флот, 1863–1904                  |
| Звание, командовал                                                                                                |  вице-адмирал, Тихоокеанский флот |
| Сражения/войны                                                                                                    | Русско-турецкая война 1877-1878, Русско-японская война                                                              |
| Награды и премии<br>Золотое оружие «За храбрость»                                                                 |                                  |

Рис. 116. Степан Осипович Мака́ров, вице-адмирал

Степан Осипович Макаров рассматривал минные крейсера как наступательное оружие. Был возрожден мощный Черноморский флот, сильная русская эскадра находилась на Дальнем Востоке.

К концу 19 века военно-морской флот России (107 кораблей) стоял на 3-м месте в мире, уступая английскому (355 кораблей) и французскому (204 корабля).

**Балтийский флот.** В 1881 г. была принята программа создания наступательного броненосного флота. К концу 19 века на Балтийском флоте было уже 19 паровых броненосцев, 4 броненосца береговой охраны, 4 броненосных крейсера, 39 миноносцев. Часть построенных кораблей пришлось отправить на Тихий океан. Корабли совершили сложный переход в Тихий океан, они прошли 30 тыс. км. Многие из них погибли во время русско-японской войны 1904–1905 гг. в Цусимском сражении (1905 г.).

К началу 20 века на Балтике находилось 8 броненосцев и 14 крейсеров.

**Черноморский флот.** После Крымской войны по Парижскому мирному договору 1856 г. России было запрещено иметь флот на Черном море. В 1871 г. Россия вернула себе право иметь военно-морские силы на Черном море.

К началу русско-турецкой войны 1878–1879 гг. Черноморский флот состоял из двух броненосцев береговой охраны и пяти вооруженных пароходов, из них один, «Великий князь Константин» был оборудован как база минных катеров. В 1881 г. в связи с реорганизацией флота было решено, что *«первой заботой по восстановлению морских сил должно быть возрождение Черноморского флота»*. К концу 19 века на Черном море было 7 броненосцев, броненосный крейсер, 3 минных крейсера, 6 канонерских лодок и 22 миноносца.

С. Ю. Витте (министр путей сообщения, министр финансов) писал, что при Александре III армия и военное ведомство были приведены в порядок после их дезорганизации в период русско-турецкой войны 1877–1878 годов, чему способствовало полное доверие, оказываемое военному ведомству императором Александром III.

Поэтому, *«в течение 13 лет [царствования] министерство это было в порядке. Оно начало расстраиваться по смерти Александра III, когда это министерство начали дёргать, начали вмешиваться Великие Князья, министерство стали кроить, то по одному образцу, то по другому... стали постоянно переменяться высшие чины этого министерства, чуть ли не ежегодно делались преобразования; вследствие всего этого министерство в значительной степени порасстроилось»*, что способствовало неудачному исходу русско-японской войны.

#### 1.14.2 Создание «Добровольного флота»

В период 1873–1883 гг. резко возросло внимание общественности к нуждам флота.

В связи с этим в Москве возникло Общество для содействия русскому торговому судостроению (на патриотические пожертвования). Появилась идея создания общества «Добровольный флот», вызванная результатами русско-турецкой войны 1878 г. *По всей стране прошел сбор средств для организации, которая имела бы быстроходные и вместительные суда, позволяющие быстро их переоборудовать и вооружить, сделав вспомогательными крейсерами на случай войны.* Было собрано около 4 млн руб., и в 1878 г. общество было создано. Сначала «Доброфлот» закупил у немцев товаро-пассажирские пароходы, тотчас ставшие на учет в военном флоте как вспомогательные крейсера: «Москва», «Петербург», «Россия». Впредь была установлена традиция: все новые суда называть по имени центров губерний – «Нижний Новгород», «Рязань» и т. д.

С 1879 г. устав общества «Добровольный флот» предусматривал возможность использовать его суда в военных целях в случае войны. Флаг Общества «Добровольный флот» и знаки различия служащих Доброфлота образца 1881 года показаны на рис. 117.



Рис. 117. Флаг Общества «Добровольный флот» и знаки различия служащих в 1881 году

Работа «Доброфлота» началась с перевозок из Варны и Бургаса русских войск, участвовавших в русско-турецкой войне 1878 г. Затем начались регулярные рейсы на Дальний Восток (рис. 118).



Рис. 118. Посадка нижних чинов на пароход «Херсон» в Одессе перед отправкой на Дальний Восток, 1903 г.



Вскоре руководство пришло к выводу, что надо не закупать, а только строить суда для Общества – это выгоднее. Правда, строить не только на своих заводах, но и за рубежом. Первый пароход - «Ярославль» (рис. 119) по чертежам английского крейсера «Айрис» заказали в 1880 г. во Франции.



Рис. 119. Первый пароход – крейсер «Ярославль»

До 1896 г. из Англии в Россию пришла серия из 6 судов в 4500-5600 т водоизмещением. В результате перед русско-японской войной «Доброфлот» выдвинулся уже на 2-е место после РОПиТ. Грузооборот его достиг 196000 т в год.

Товаропассажирские пароходы «Доброфлота»: «Симбирск» и «Рязань» на почтовых открытках начала 1910 г.г. показаны на рис. 120.



Рис. 120. Почтовые открытки начала 1910 гг., посвященные товаропассажирским пароходам «Доброфлота»: «Симбирск» и «Рязань».

Как писал С. Ю. Витте, *«Император Александр III, получив Россию при стечении самых неблагоприятных политических конъюнктур, – глубоко поднял международный престиж России без пролития капли русской крови»*. Подобную же оценку давали результатам внешней политики Александра III другие современники.

Заслуги Александра III во внешней политике были отмечены Францией, которая назвала главный мост через р. Сену в Париже в честь Александра III (Мост Александра III, соединяющий Большой Дворец и Музей Армии). Но и Германия, с которой при нём уже не было столь теплых отношений, как при его предшественниках, высоко его оценивала. Как говорил император Германии Вильгельм II после его смерти, *«Вот это, действительно, был самодержавный Император»*.

В 2017 году Президент России Владимир Владимирович Путин присутствовал на церемонии открытия памятника императору Всероссийскому Александру III в Крыму, в парке Ливадийского дворца (рис. 121). На памятнике Александру III выгравированы его слова: *«У России есть только два союзника – её армия и флот»*.

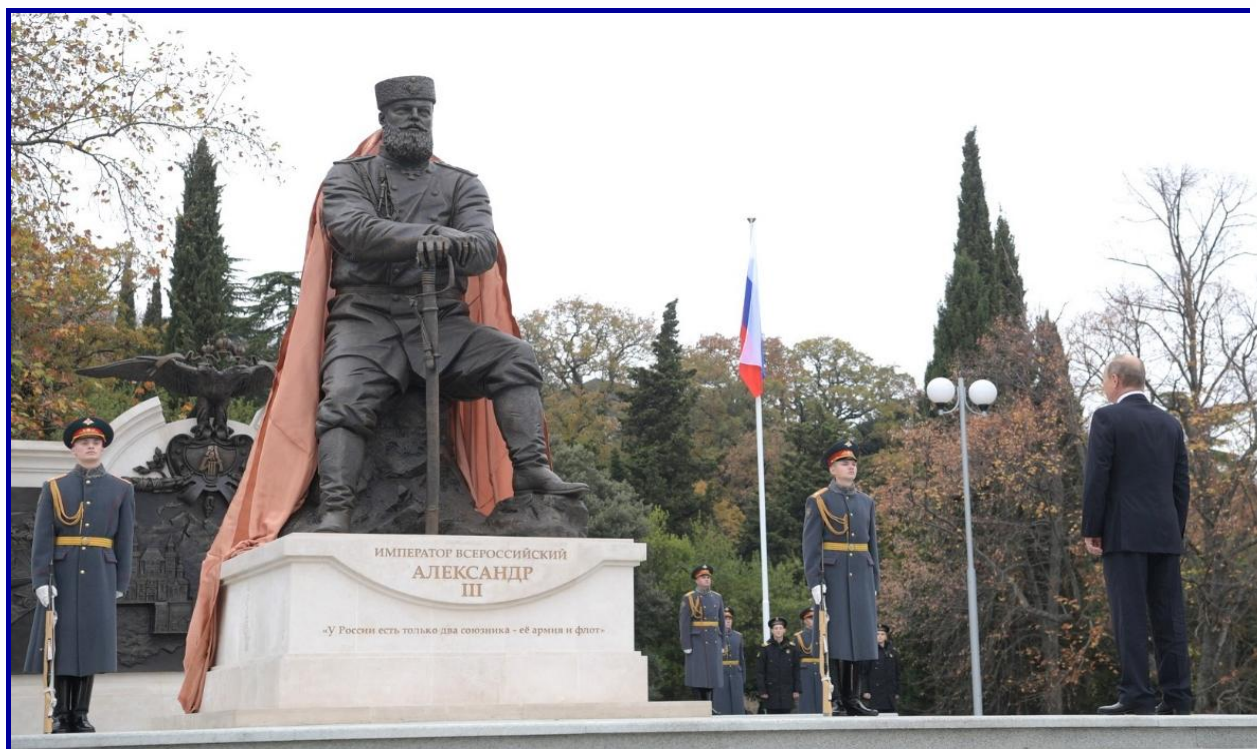


Рис. 121. Президент России Владимир Владимирович Путин на церемонии открытия памятника императору Всероссийскому Александру III в 2017 году. Крым, парк Ливадийского дворца

## **Глава 1.15 Морской флот при Николае II**

### **1.15.1. Преобразования в военной сфере**

Никола́й II Алекса́ндрович Романов (рис. 122) (6 [18] мая 1868, Царское Село – 17 июля 1918, Екатеринбург) – Император Всероссийский, Царь Польский и Великий Князь Финляндский (20 октября[1 ноября] 1894 – 2 [15] марта 1917). Полковник гвардии (1892); кроме того, от британских монархов имел чины адмирала флота (28 мая (10 июня) 1908 года) и фельдмаршала британской армии (18 (31) декабря 1915 года).

Правление Николая II было ознаменовано экономическим развитием России и одновременно ростом в ней социально-политических противоречий, революционного движения, вылившегося в революцию 1905–1907 годов, Февральскую революцию 1917 года и Октябрьскую революцию; во внешней политике – экспансией на Дальнем Востоке, войной с Японией, а также участием России в военных блоках европейских держав и Первой мировой войне.





Рис. 122. Николай II Александрович Романов (6 [18] мая 1868, Царское Село – 17 июля 1918, Екатеринбург) – Император Всероссийский, Царь Польский и Великий Князь Финляндский (20 октября[1 ноября] 1894 – 2 [15] марта 1917). В центре его монограмма, справа – большой герб Российской Империи (1882 – 1917)

**Примечание.** Николай II отрёкся от престола в ходе Февральской революции 1917 года, после чего находился вместе с семьёй под домашним арестом в Александровском дворце Царского Села. Летом 1917 года по решению Временного правительства был отправлен вместе с семьёй и приближенными в ссылку в Тобольск, а весной 1918 года перемещён большевиками в Екатеринбург, где в июле 1918 года в подвале дома Ипатьева был расстрелян большевиками вместе с семьёй и четырьмя приближёнными.

Прославлен (вместе с женой и детьми) в лике святых Русской православной церковью как страстотерпец 20 августа 2000 года, ранее, в 1981 году, прославлен Русской зарубежной церковью как мученик.

Николай II Александрович Романов был заинтересован в развитии морского флота и в некоторых случаях лично участвовал в спуске военных кораблей русского флота. Так, 11 (24) мая 1900 года он участвовал в спуске на воду крейсера «Аврора» типа «Диана» (рис. 123а). «Аврора» на испытаниях (рис. 123б) и на стоянке в С.-Петербурге (рис. 123в).

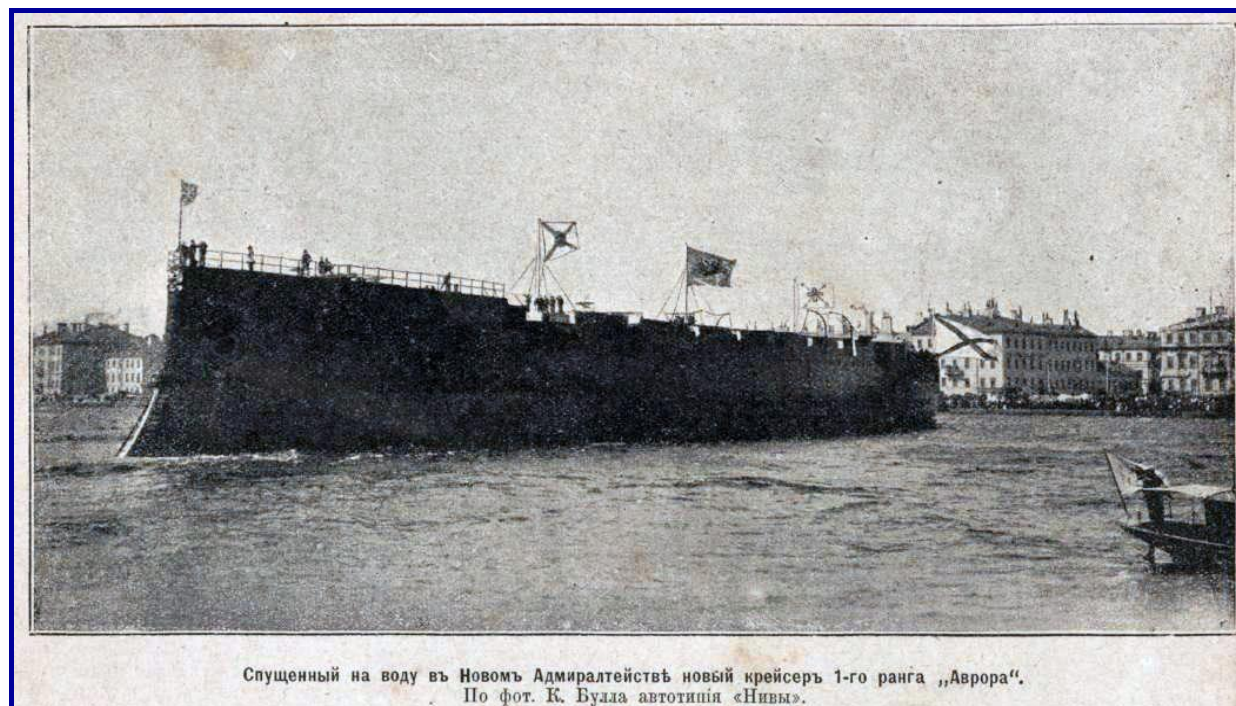


Рис. 123а. Спуск на воду крейсера «Аврора» 11 (24) мая 1900 года

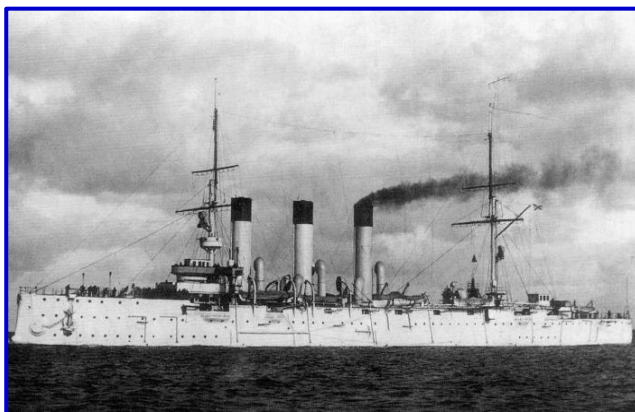


Рис. 123б. Крейсер «Аврора» на испытаниях 14 июня 1903 г.



Рис. 123в. Крейсер «Аврора» на Неве в Санкт-Петербурге

Военные преобразования 1905–1912 годов, проводились после поражения России в русско-японской войне 1904–1905 годов, выявившей серьёзные недостатки в центральном управлении, организации, системе комплектования, боевой подготовке и техническом оснащении армии и флота.

В первый период военных преобразований (1905–1908) было децентрализовано высшее военное управление (учреждено независимое от Военного министерства Главное управление Генерального штаба, создан Совет государственной обороны, генерал-инспекторы были напрямую подчинены императору). Были сокращены сроки действительной службы (в пехоте и полевой артиллерии с 5 до 3 лет, в других родах войск с 5 до 4 лет, на флоте с 7 до 5 лет), омоложен офицерский состав. Были улучшены быт солдат и матросов (питание и вещевое довольствие) и материальное положение офицеров и сверхсрочнослужащих.

Во второй период (1909–1912) была проведена централизация высшего управления (Главное управление Генштаба включено в состав Военного министерства, упразднён Совет государственной обороны, генерал-инспекторы подчинены военному министру); за счёт слабых в боевом отношении резервных и крепостных войск усилены полевые войска (число армейских корпусов увеличилось с 31 до 37). Был создан при полевых частях запас, который при мобилизации выделялся для развёртывания второочередных частей (включая полевую артиллерию, инженерные и железнодорожные войска, части связи), созданы пулемётные команды в полках и корпусные авиаотряды, юнкерские училища преобразованы в военные училища, получившие новые программы, введены новые уставы и наставления.

В 1910 году был создан Императорский военно-воздушный флот.

#### **1.15.2. Возрождение русского флота**

После фиаско в Русско-японской войне флот Российской империи отодвинулся с третьего места в мире на шестое.

Несмотря на поражение, в ходе русско-японской войны было много случаев исполнения своего долга и героизма русских моряков. Примером этому служит бой русских кораблей у корейского порта Чемульпо.

С начала января 1904 года крейсер «Варяг» (рис. 124а, б) и канонерская лодка «Кореец» находились в нейтральном корейском порту Чемульпо в распоряжении российского посольства в Сеуле; в Чемульпо также находились корабли других стран (Англии, Франции, США и Италии).

8 февраля 1904 года японская эскадра под командованием контр-адмирала Уриу (2 броненосных крейсера «Асама» и «Чиода», 4 бронепалубных крейсера «Нанива», «Ниитака», «Такачихо», «Акаси»; 8 миноносцев) блокировала Чемульпо, имея целью прикрыть высадку десанта (около 2 тыс. чел.) и не допустить вмешательства «Варяга».



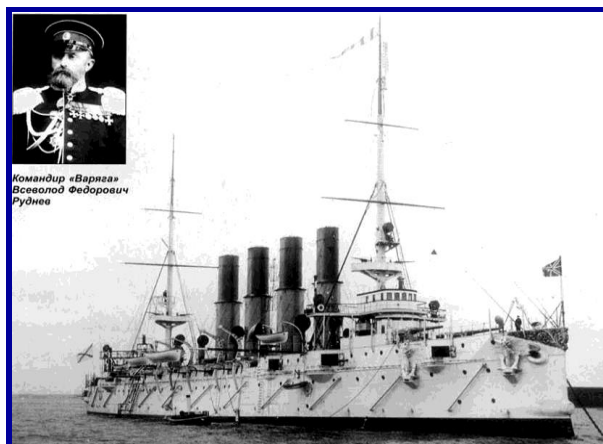


Рис. 124а. Бронепалубный крейсер «Варяг»  
1 ранга и его командир капитан 1 ранга  
Всеволод Фёдорович Руднев

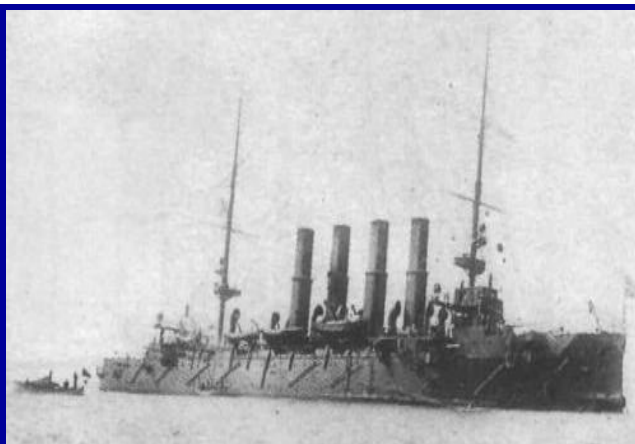


Рис. 124б. Крейсер «Варяг»,  
повреждённый после боя с японской  
эскадрой, 9 февраля 1904 года

В тот же день «Кореец» отправился в Порт-Артур, но по выходе из порта был атакован миноносцами (две выпущенные торпеды (самоходные мины) не попали в цель), после чего вернулся на рейд. Японские корабли успешно высадили десант, русские им не препятствовали. 9 февраля капитан «Варяга» В.Ф. Руднев получил от Уриу ультиматум: до 12 часов покинуть порт Чемульпо (который таким образом становился трофеем японского флота и базой снабжения сухопутных войск, избавленных от угрозы с моря), иначе русские корабли будут атакованы на рейде.

В.Ф. Руднев решил прорваться с боем в Порт-Артур, а в случае неудачи взорвать корабли. В полдень «Варяг» и «Кореец» вышли из Чемульпо. При выходе из порта русские корабли встретили японскую эскадру, занимавшую позицию за островом Пхамильдо. Бой продолжался в течение часа (рис. 125).



Рис. 125. Бой крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец»  
с японской эскадрой у корейского порта Чемульпо 9 февраля 1904 г.

За это время «Варяг», согласно рапорту его командира, выпустил по противнику 1105 снарядов, «Кореец» – 52 снаряда (однако подсчёт оставшихся снарядов, извлечённых из корпуса корабля японцами после его подъёма, свидетельствует о существенном завышении этой цифры). «Кореец» применял дымовую завесу для защиты. Согласно рапорту командира «Варяга», огнём крейсера был потоплен один миноносец и повреждён крейсер «Асама», а крейсер «Такачихо» после боя затонул, «Чиода» получил повреждения; противник предположительно потерял около 30 человек убитыми. В ходе боя уже назначенный японцами новый командир крейсера «Варяг» был убит.

В ходе боя, крейсер «Варяг» получил значительные повреждения и понес большие человеческие потери среди своего экипажа, поэтому на общем собрании офицеров крейсера было принято решение затопить корабль, чтобы тот не попал в руки врага.

Спасенные в последствии, оставшиеся в живых, моряки кораблей через нейтральные страны 16 апреля 1904 года прибыли в Петербург и, выстроившись колоннами, промаршировали от Николаевского вокзала до площади Зимнего дворца. Здесь моряков-героев приветствовал император Николай II. Все они были приглашены на торжественный обед во дворец, где по этому случаю были приготовлены специальные обеденные приборы, которые после торжества были отданы морякам. Всем матросам «Варяга» в подарок от Николая II были вручены именные часы.

5 июня 1904 года по указу императора Николая II была учреждена медаль «За бой «Варяга» и «Корейца» 27 января 1904 года при Чемульпо», 1904 (рис. 126)

В отличие от остальных медалей, учреждённых в связи с русско-японской войной, эта медаль была учреждена непосредственно во время войны.



Рис. 126. Медаль «За бой «Варяга» и «Корейца» 27 января 1904 года при Чемульпо» (1904)

19 марта 1906 года указом императора Николая II в составе русского флота был создан новый род сил – подводные, имевших на вооружении подводные лодки, в строй вошли 10 субмарин, которые до этого числились как миноносцы. С тех пор 19 марта отмечается в России как профессиональный праздник – *День подводника*.

В мае 1906 года наряду с Главным морским штабом был организован Морской генеральный штаб, взявший на себя функции оперативного органа. В том же году начала разрабатываться и активно обсуждаться новая программа военного кораблестроения – *«Программа развития и реформ вооружённых сил России»*, известная как *«Малая судостроительная программа»*, которая была утверждена императором Николаем II 6 июня 1907 года, но впоследствии размер ассигнований был сокращён, а сама программа получила название *«Распределение ассигнований на судостроение»* (до 1911 года планировалось достроить уже начатые суда и заложить для БФ 4 броненосца и 3 подводные лодки, а также новую морскую базу; а для ЧФ – 14 эскадренных миноносцев и 3 подводные лодки) и была частично утверждена Государственной Думой весной 1908 года.

*Боснийский кризис* вновь поднял вопрос о расширении флота и новые линкоры, крейсера, и миноносцы (теперь в основном эсминцы) были заказаны для Балтийского флота.



**Примечание. Боснийский кризис 1908–1909 гг.** – международный конфликт, который был вызван аннексией Боснии и Герцеговины Австро-Венгрией в октябре 1908 года. В связи со сложившейся ситуацией, по личному повелению императора Николая II были заложены новые линейные корабли, ассигнование на которые были ранее отклонены Государственной Думой.

Начиная с 1909 года шла активная подготовка и обсуждение новой судостроительной программы - **«Десятилетней программы судостроения (1910 - 1920 гг.)»** – так называемой **«Большой судостроительной программы»**, которая в конечном своём варианте предусматривала строительство для БФ: 8 линейных кораблей, 4 линейных крейсеров, 18 эскадренных миноносцев и 12 подводных лодок (ПЛ); для ЧФ – 9 эскадренных миноносцев типа «Новик» (рис. 127) и 6 подводных лодок (рис. 128); судов для Флотилии Тихого океана, а также перевооружение и модернизацию нескольких линейных кораблей - Три Святителя (рис. 129), XII апостолов, Георгий Победоносец (рис. 130).

Программа была утверждена 25 марта 1910 года императором Николаем II, однако до 1911 года Государственной Думой не рассматривалась.



Рис. 127. Эсминец «Беспокойный»

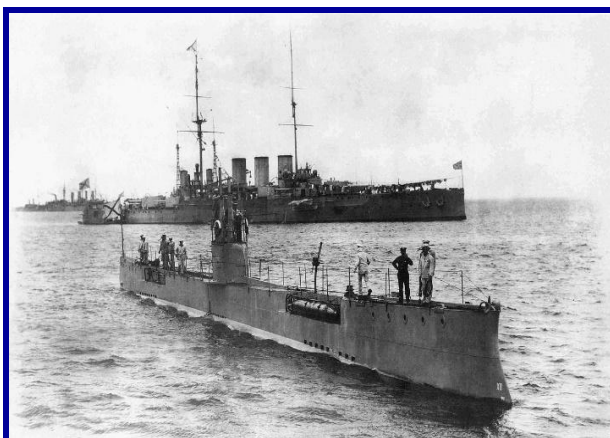


Рис. 128. ПЛ Акула и крейсер Рюрик, 1913 г.

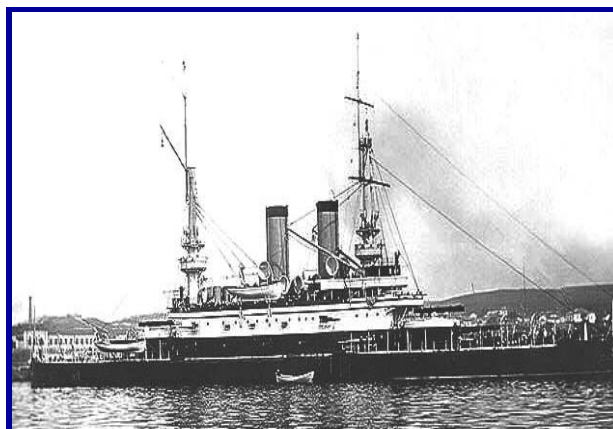


Рис. 129. Линейный корабль «Три Святителя»



Рис. 130. Броненосец «Георгий Победоносец»

Первооружение также включало большое участие зарубежных партнёров – крейсер «Рюрик» (рис. 128) и оборудование других кораблей было заказано на иностранных судостроительных верфях. После начала Первой мировой войны корабли и оборудование, заказанные в Германии, были конфискованы. Оборудование из Англии частично было передано союзниками и частично доставлено в Россию.

В другом случае, приобретение подводных лодок «АГ» конструкции фирмы «Холланд» (США) вместо строительства отечественных образцов, позволило ускоренно создать новый род сил, но сказалось отрицательно на его модернизации.

В эпоху стремительного развития подводного флота Россия была вынуждена содержать морально устаревшие подводные лодки, не имея ни базы для их обеспечения (все необходимое обеспечивалось импортом), ни денег на замену.

Когда их сборка по контракту была налажена в России, ведущие морские страны уже сменили одно-два поколения подводных лодок. В результате подводные лодки, современные по меркам 1911 года (год появления класса), продолжали служить до середины XX в. Ухудшение отношений с Османской империей также спровоцировало перевооружение и расширение Черноморского флота. 17 января 1911 года Государственная Дума выделила средства на строительство 3-х линейных кораблей типа «Императрица Мария» (рис. 131), закладка которых была предусмотрена по программе Морского министерства *«Об ассигновании средств на усиление Черноморского флота»*, а также на ускорение сроков закладки кораблей, предусмотренных программой 1910 года.

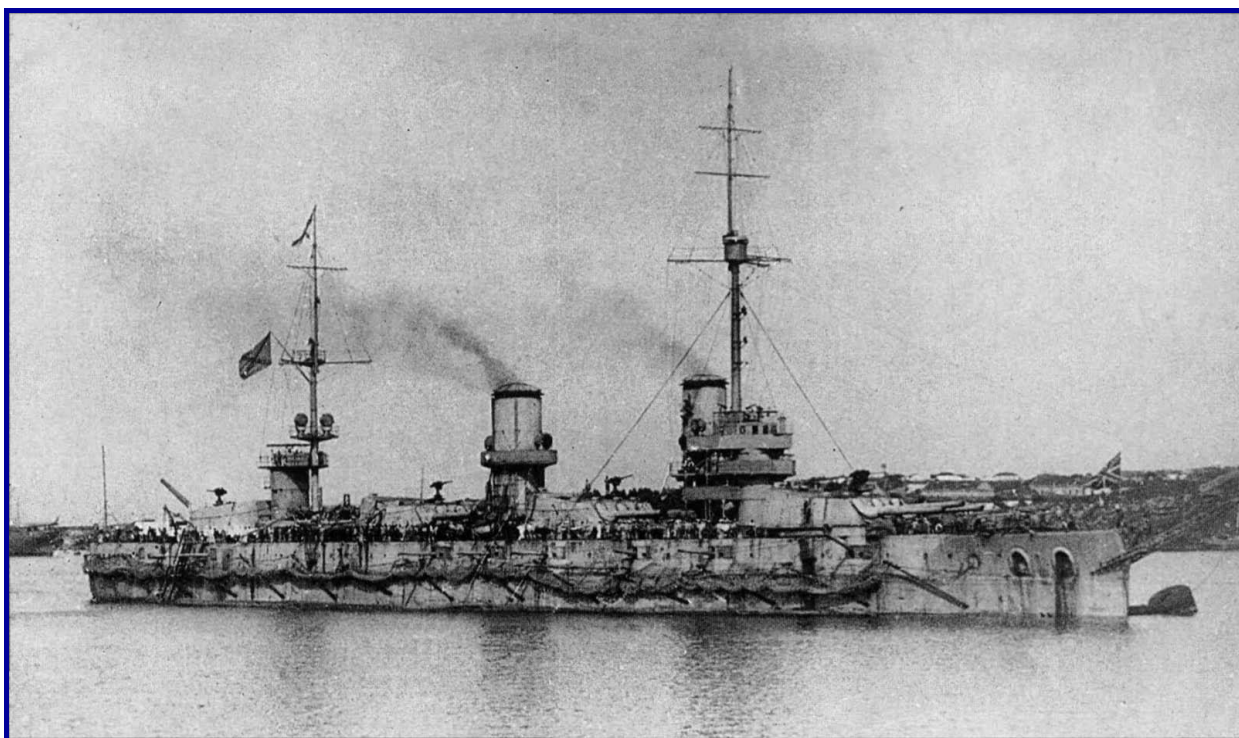


Рис. 131. Линейный корабль «Императрица Мария» в Севастополе

В 1911 году Морским министерством и Морским генеральным штабом начался пересмотр программы 1910 года. В конечном счёте их работа привела к тому, что 25 апреля 1911 года император Николай II утвердил *«Законопроект о военно-морском флоте»* совместно с первоочередной его частью - *«Программой спешного усиления Балтийского флота»*.

Закон предусматривающий иметь к 1930 году две действующие и одну резервную эскадры в составе БФ; одну действующую и одну резервную в составе ЧФ; а состав Флотилии Тихого океана рассматривался отдельно), и после некоторых задержек, небольших корректировок, утверждения Совета министров, Государственного совета, 6 июня 1912 года Государственной Думой данная программа и Закон о флоте были утверждены.

Программа предусматривала строительство с 1912 по 1916(7) годы для БФ 4-х линейных крейсеров типа «Измаил», 2-х минных крейсеров («Муравьёв-Амурский» и «Адмирал Невельский» - заказанных в Германии), 4-х лёгких крейсеров типа «Светлана» («Адмирал Грейг», «Светлана», «Адмирал Бутаков», «Адмирал Спиридонов»), 31-го эскадренного миноносца типа «Новик» (различных серий) и 12-ти подводных лодок; а для ЧФ – 2-х лёгких крейсеров типа «Светлана» («Адмирал Нахимов», «Адмирал Лазарев»).



Российская империя потратила 519 миллионов долларов на военно-морские нужды с 1906 по 1913 год – это пятый по размеру бюджет после Великобритании, Германии, США, и Франции.

К середине 1914 года была одобрена и утверждена *«Программа нового усиления Черноморского флота»*, предусматривающая, в дополнение к предыдущим программам, строительство четвертого линкора из серии «Императрица Мария» - «Император Николай I», 2-х лёгких крейсеров типа «Светлана» («Адмирал Истомин», «Адмирал Нахимов»), 8-ми эскадренных миноносцев типа «Новик», а также 6-ти подводных лодок.

Следует отметить, что император Николай II на протяжении десятилетий работал с высокообразованными специалистами и сам разбирался глубоко в вопросах как теории военно-морского дела, так и практических. Он знакомился на местах с положением дел и бывал в учебных заведениях, производил гардемарин в мичмана, капитанов 1-го ранга в адмиралы, назначал командующих флотами, подписывал рескрипты и указы, финансовые документы. Для этого встречался как с министром финансов, так и с представителями Госконтроля и посланцами за границу, принимал иностранных послов и их морских военных агентов. Бывая с визитами за границей, он знакомился с новинками техники, и присутствовал на их испытаниях как на суше, так и в море. Посещал заводы и верфи, крепости, батареи, училища, лазареты. Во время войны часто бывал на передовой и встречался с военными представителями союзников Франции, Англии, Италии, Румынии и т. д. Он утверждал документы, подготовленные Военно-морским министром и Генеральным Морским Штабом, прежде чем их передать на согласование в Государственную думу. Одним словом, всё, что делали Военно-морской министр и Главный Морской Штаб, весь объём информации, конечно, вкратце должен был знать и понимать и император. Во время войны, император, находясь в действующей армии жил её жизнью. Руководил совещаниями в штабе, посещал армейские части, корабли, госпитали, бывал на передовой, то есть непосредственно в окопах, осматривал фортификационные сооружения, в частности, во время посещения крепости Перемышль. Знакомился с личным составом. За годы войны через порты русского Севера в Англию, Францию, США, и обратно в Россию, из этих стран шла основная масса военных грузов. Только в 1917 году вывоз из Архангельска составил – 1.109.288 тонн, а ввоз – 2.734.599 тонн, а число обработанных судов равнялось 620 единицам.

Благодаря правильно выбранной, под руководством императора Николая II, морской политике и кораблестроения, созданные накануне 1-й мировой войны корабли, составляли 100 % линкоров, 40 % крейсеров, 30 % эсминцев, и они вошли в состав флота, который в 1941 году встал на защиту СССР с началом Великой отечественной войны.

### **1.15.3 Появление дизель-теплоходов**

В 1903 г. Сормовский завод в Нижнем Новгороде построил для Волжского пароходства первый дизельный теплоход – самоходную наливную баржу «Вандал» водоизмещением 1150 т, - с тремя дизелями по 120 л. с., и дизель-электрической передачей на гребные винты (рис. 132). *«Вандал» стал первым в мире дизельным теплоходом и дизель-электроходом одновременно.*

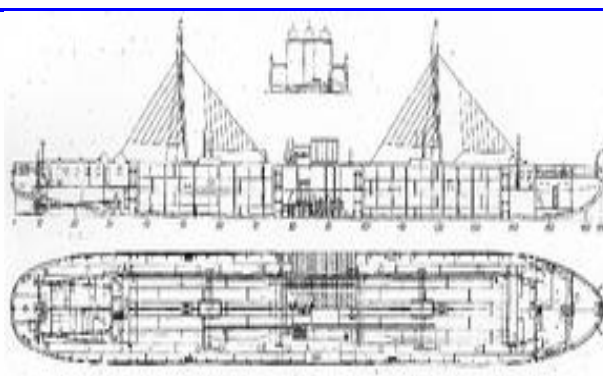
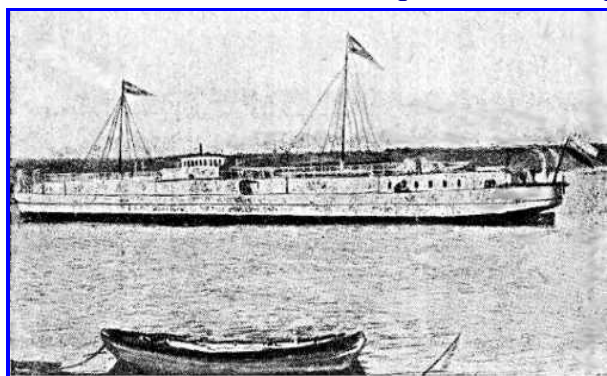


Рис. 132. Первый теплоход в мире – нефтеналивная баржа «Вандал»





(1932). Следуя с Диксона на Северную Землю Карского моря 25 августа 1942 года у о-ва Белуха погиб в неравном бою с немецким крейсером «Адмирал Шеер» (рис. 135, 136).



Рис. 134. Ледокольный пароход «Александр Сибиряков» на фото и на марке СССР 1977 г.

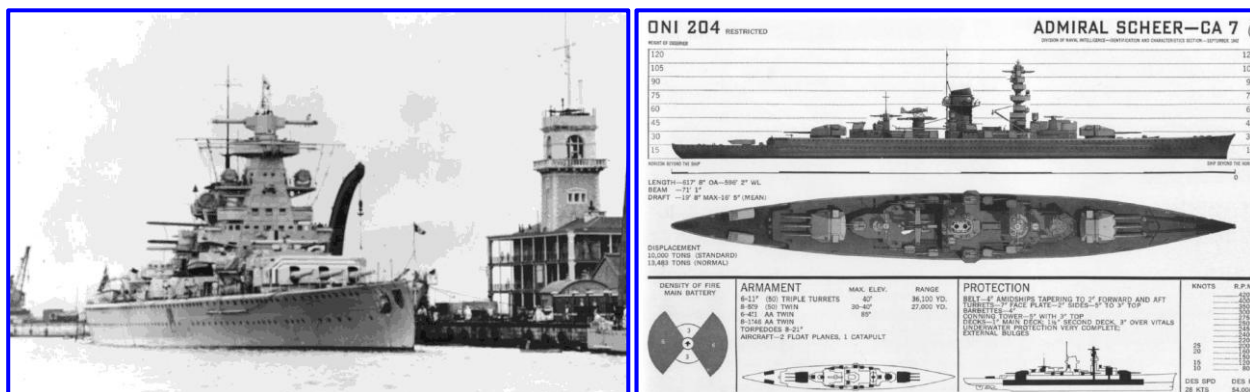


Рис. 135. Немецкий крейсер «Адмирал Шеер» в Гибралтаре, справа – его характеристики



Рис. 136. Бой ледокола «Александр Сибиряков» с крейсером «Адмирал Шеер» 25 августа 1942 года. Русский художник Петр Павлович Павлинов, 1945 г.



**Примечание 2.** «Георгий Седов» – пароход ледокольного типа (рис. 137). Назван в честь русского полярного исследователя Георгия Яковлевича Седова (1877–1914).

В 1937 году научная экспедиция на «Георгии Седове» занималась исследовательскими работами в Карском море и в море Лаптевых. 22 июля корабль был в Карском море. Выполнив план работ, экспедиция на «Георгии Седове» прошла в море Лаптевых, чтобы провести гидрографические работы в районе Новосибирских островов. Программа исследований была почти закончена, когда «Георгий Седов» послали на помощь судам каравана, застрявшим в тяжёлых льдах юго-западной части моря Лаптевых. Здесь собралось несколько ледокольных пароходов, но их усилия были тщетны: наступала ранняя зима – пробитые ледоколами каналы быстро затягивались молодым льдом; закрыт был путь и на запад через пролив Вилькицкого. «Георгий Седов», «Садко» и «Малыгин» не смогли выйти из льдов. Легендарный дрейф фактически начался 23 октября 1937 года у западного побережья острова Бельковского. Координаты:  $75^{\circ}21'$  с. ш.  $132^{\circ}15'$  в. д. на 200 миль южнее места, где 44 года назад остановился Фритьоф Нансен на «Фраме». Дрейф продолжался 812 дней, а путь 3307 миль (рис. 138).



Рис. 137. Ледокольный пароход «Георгий Седов» во льдах Арктики и на марке СССР 1977 г.

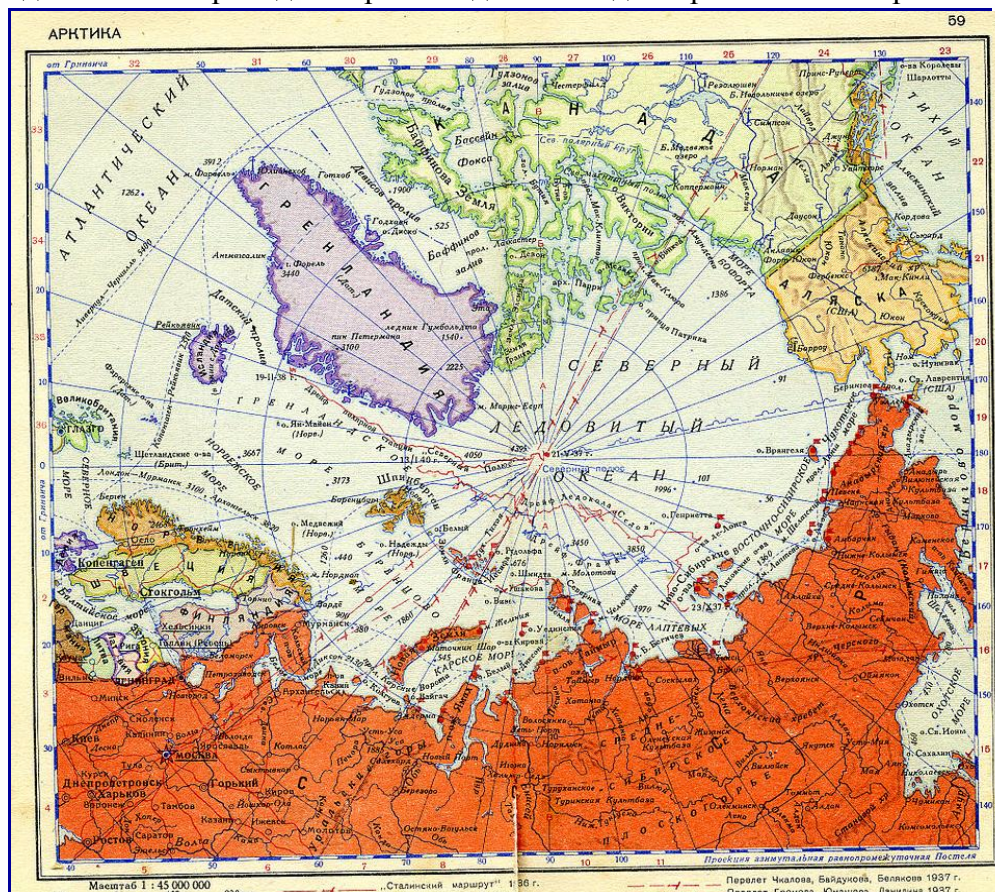


Рис. 138. Арктика в Атласе мира 1940 г. На карте - маршрут дрейфа ледокола «Седов»



**Примечание 3.** «Челю́скин» – советский пароход. Был построен в Дании на верфях фирмы Burmeister & Wain (B&W, Copenhagen) по заказу советских внешнеторговых организаций. Пароход был предназначен для хождения между устьем Лены (отсюда и первоначальное название судна «Лена») и Владивостоком. По техническим данным пароход был для того времени наиболее современным грузопассажирским кораблём. Корабль был построен в соответствии со специальными требованиями Ллойда – «усиленный для навигации во льдах» (англ. *100 A1 strengthened for navigation in ice*). В пресс-релизе фирмы B&W пароход был отнесён к судам ледокольного типа (*the ice breaking type*) для специальных целей или для специального торгового мореплавания (арктической торговли). Судно имело водоизмещение 7,5 тысяч тонн. Пароход был спущен на воду 11 марта 1933 года, испытательное плавание – 6 мая 1933 года. В первое плавание в Ленинград судно вышло 3 июня 1933 года под названием «Лена». Командовал судном капитан Торгфлота СССР Петерис Безайс. В Ленинград корабль прибыл 5 июня 1933 года. Пароход «Лена» переименовали 19 июня 1933 года. Он получил новое название – «Челюскин» в честь русского мореплавателя и исследователя Севера Семёна Ивановича Челюскина.



Рис. 139. Пароход «Челюскин» летом 1933 г. в Ленинграде

2 августа 1933 года, взяв на борт 112 человек, пароход вышел из Мурманска во Владивосток, отрабатывая схему доставки грузов по трассе Северного морского пути за одну летнюю навигацию. На трудных участках пути в проводке «Челюскина» планировалось участие ледоколов. Первые льдины встретились в Карском море при выходе из пролива Маточкин Шар. При помощи ледокола корабль преодолел сплошные льды и продолжил движение самостоятельно. 1 сентября был достигнут мыс Челюскин.

В Чукотском море пароход вновь встретился со сплошными льдами и 23 сентября оказался полностью заблокирован в районе места прошлогодней аварии парохода «Александр Сибиряков». «Челюскин» дрейфовал вместе с экипажем в течение почти пяти месяцев. 4 ноября 1933 года благодаря удачному дрейфу вместе со льдами «Челюскин» вошёл в Берингов пролив. До чистой воды оставались считанные мили. Однако затем судно было увлечено назад, в северо-западном направлении. 13 февраля 1934 года в результате сильного сжатия «Челюскин» был раздавлен льдами и затонул в течение двух часов, координаты места  $68^{\circ}18'05''$  с. ш.  $172^{\circ}49'40''$  з. д. (рис. 140).



Рис. 140. Эвакуация экипажа на лёд и гибель парохода «Челюскин»

Ещё заранее, опасаясь подобного исхода, экипаж подготовил всё необходимое для выгрузки на окружающие льды. Последними с «Челюскина» сходили руководитель экспедиции О.Ю. Шмидт, капитан ледокола В. Воронин и завхоз экспедиции Б.Г. Могилевич. На лёд удалось перенести кирпичи и доски, из которых строили бараки. Через два дня после крушения судна в Москве была образована специальная комиссия, которую возглавил Валериан Куйбышев. Эвакуация лагеря осуществлялась с помощью авиации.

5 марта лётчик Анатолий Васильевич Ляпидевский на самолёте АНТ-4 пробился к лагерю и снял со льдины десять женщин и двоих детей. Следующий рейс был совершён только 7 апреля. За неделю летчики Василий Сергеевич Молоков, Николай Петрович Каманин, Михаил Васильевич Водопьянов на самолетах Р-5, Маврикий Трофимович Слепнёв на самолете «Консолидейтед-Флитстер» и Иван Васильевич Доронин на «Юнкерсе» W-33 вывезли на материк остальных челюскинцев. Последний рейс был совершён 13 апреля 1934 года. Всего лётчики совершили 23 рейса, перевозя людей в чукотское становище Ванкарем, находящееся в 140–160 км от места ледовой стоянки. Лётчик Михаил Бабушкин и бортмеханик Георгий Валавин 2 апреля самостоятельно прилетели со льдины в Ванкарем на самолёте-амфибии Ш-2, служившем «Челюскину» для ледовой разведки. В результате умелых действий летчиков были спасены все 104 человека, которые провели два месяца на льдине в условиях полярной зимы.

Вскоре в СССР появились новые типы судов: лесовозы, сухогрузы, танкеры, пассажирские и торгово-пассажирские (пассажирских, кстати, было всего 20 общим водоизмещением 450000 брт).

В начале 1940 г. в Амстердаме завершили постройку для СССР первых турбоэлектроходов – «Иосиф Сталин» (рис. 141) и «Вячеслав Молотов» (водоизмещение 8000 т, скорость хода 20 узлов, вместимость – 471 пассажир и 1200 т груза).

В годы Великой Отечественной войны «Иосиф Сталин», эвакуируя 8000 солдат с Ханко в Кронштадт, подорвался на mine, а «Вячеслав Молотов», будучи плавучим госпиталем, был поврежден минами, однако остался на плаву. После войны его переименовали в «Балтику».



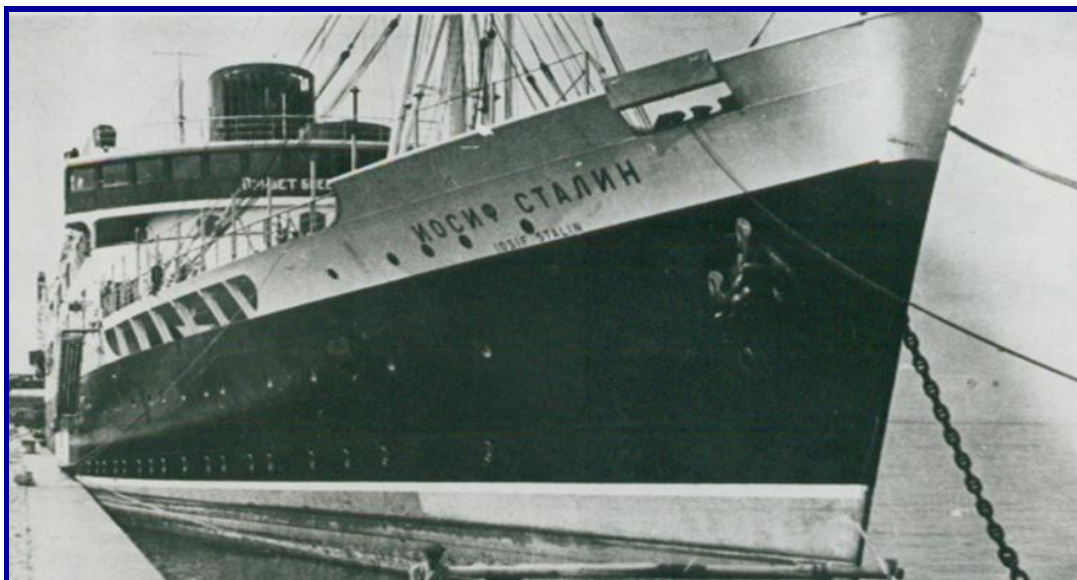


Рис. 141. Турбоэлектроход «Иосиф Сталин», 1940 г.

В предвоенные годы в летописи морского транспорта появилось немало новых славных страниц: героический поход ледокола «Красин» (рис. 142, 143) 12 июля 1928 г. на выручку погибающим в Арктике членам экспедиции Умберто Нобиле с упавшего на лёд дирижабля «Италия», исторический рейс ледокольного парохода «Александр Сибиряков» по трассе Северного морского пути за одну навигацию (рис. 134), помощь моряков сражавшемуся с фашизмом народу Испании и другие.

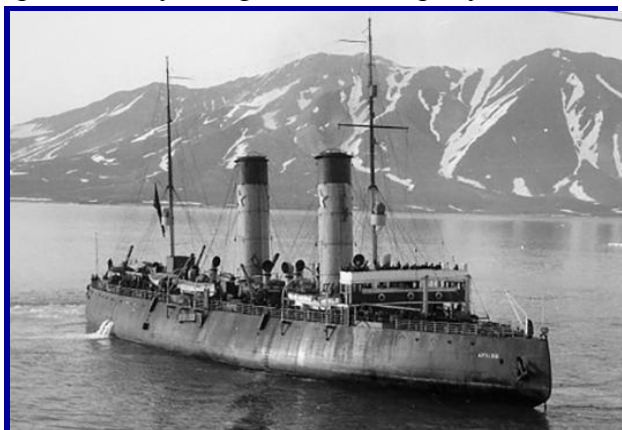


Рис. 142. Ледокол «Красин» («Святогор»), справа – на вечной стоянке в С.-Петербурге



Рис. 143. Ледокол «Красин». Спасение экспедиции Нобиле. С.В. Пен. Красная палатка. 2008 г.

### **1.16.3 Всё для фронта, всё для победы!**

#### **1.16.3.1 Морской и речной флот в годы Великой Отечественной войны**

С первых часов и все 1418 дней Великой Отечественной войны моряки торгового флота находились на передовых рубежах. Все силы, умение, а если требовалось, и жизнь отдавали они для приближения Победы. «Огненными» называли в народе рейсы таких судов, как «Старый большевик», «Александр Сибиряков», «Ермак», «Семён Дежнёв», «Уэлен», «Кола», и других, участвовавших в эвакуации людей, перевозках грузов, военной техники, оружия и боеприпасов, в военных операциях (рис. 144 - 146).



Рис. 144. Эвакуация жителей Ленинграда судами Северо-Западного речного пароходства



Рис. 145. Переправа в районе Сталинграда

В годы Великой Отечественной войны все 14 пароходств, 51 морской порт, 27 судоремонтных заводов и другие предприятия отрасли были мобилизованы на отпор врагу – за время войны по воде было перевезено более 100 млн т грузов, около 14 тысяч тружеников моря получили боевые награды.





Рис. 146. Буксирный пароход «Узбек», работавший на сталинградских переправах

Во время Великой Отечественной войны торговый флот СССР потерял 380 судов (потоплены или захвачены врагом), что составляло более половины всего торгового флота страны. Были уничтожены также все танкеры. Одновременно с работой для армии и военного флота морской транспорт активно осуществлял внешнеторговые океанские перевозки, с помощью которых страна поддерживала военно-экономические связи с союзными державами: Великобританией, Соединенными Штатами Америки и Канадой. С осени 1941 г. советские суда начали участвовать в переходах между портами Великобритании, Канады, США и Советского Заполярья в составе союзных конвоев.

Морской и речной флот принимал участие в Великой Отечественной войне не только как составная часть транспортной системы страны. Сотни лучших судов после переоборудования на судоремонтных заводах были переданы Военно-морскому флоту в состав военных флотилий, большей частью – с экипажами.

Памятник во Владивостоке морякам торгового флота, погибшим в годы Великой Отечественной войны показан на рис. 147.



Рис. 147. Памятник морякам торгового флота, погибшим в годы Великой Отечественной войны. Владивосток

Потребовались многие годы самоотверженного труда работников морского и речного транспорта, чтобы восстановить разрушенные войной флот и водную транспортную инфраструктуру страны.





а в ряде районов Арктики позволило впервые в мире открыть круглогодичную арктическую навигацию. В зону круглогодичной навигации вошли такие важнейшие арктические порты, как Дудинка, Игарка и Анадырь – места погрузки нефти в танкеры.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 сентября 1977 года за выдающиеся заслуги в подготовке и осуществлении экспериментального рейса атомного ледокола «Арктика» в район Северного полюса и проявленные при этом мужество и героизм министру морского флота СССР Т.Б. Гуженко присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот».



Рис. 150. Почтовый блок, выпущенный в СССР в 1977 г., посвящённый походу атомного ледокола «Арктика» на Северный полюс 1977 г.

### 1.17 Морской и речной транспорт СССР

#### 1.17.1 Возрождение флота и водной транспортной инфраструктуры страны

После окончания Великой Отечественной войны стране пришлось возрождать флот, порты, судоремонтные заводы

С 1945 г. по специальной программе началось строительство заново танкерного флота. На верфи г. Николаева уже в 1950 г. спустили на воду первый танкер «Казбек», водоизмещением 11800 т (рис. 151а, б, в).



Рис. 151а. Модель танкера «Казбек»



Рис. 151б. Танкер «Десна» (тип «Казбек») заправляет эсминец ВМФ СССР



Рис. 151в. Большой противолодочный корабль «Сообразительный» Черноморского флота принимает топливо с танкера «Десна» (тип «Казбек»)

В 1961 г. в Херсоне был готов последний из серии танкер «Москальво» (рис. 152).



Рис. 152. Последний из серии танкер «Москальво», построенный в Херсоне

Всего было построено 67 судов, из них 60 было оставлено на Чёрном море.

В 60-е годы завершено техническое перевооружение в отрасли, проведена модернизация действующего флота. В строй вступил первый атомный ледокол «Ленин» (рис. 153).





Рис. 153. Первый атомный ледокол «Ленин»

Уже в 1965 г. флот СССР насчитывал 1187 судов дедвейтом 8,4 млн т, занимая шестое место в мире. Морской транспорт стал главным видом транспорта во внешнеторговых перевозках.

Грузовые и пассажирские линии и рейсы связали страну со многими странами Европы, Азии, Африки и Америки, транспортные суда совершали длительные плавания на Кубу, во Вьетнам, в Австралию и Новую Зеландию, а также к шестому матерiku – Антарктиде.

В 1970–1980-е гг. в состав транспортного флота вступили сотни специализированных судов (контейнеровозы, нефтебалкеры, железнодорожные паромы, суда для перевозки тяжеловесных грузов), были построены специализированные береговые комплексы, что позволило значительно усовершенствовать технологию перевозки и перевалки грузов. Большое развитие получили новые методы организации труда и управления отраслью с помощью автоматизированных систем.

Советский флот стал равноправным партнёром многих судовладельческих компаний мира и был принят в ряд международных организаций.

В 1990-х гг. в связи с распадом Советского Союза и образованием независимых государств, отрасль оказалась в кризисе. В целях обеспечения потребностей Российской Федерации в перевозке грузов и перевалке их в портах, 8 октября 1993 г. правительство страны приняло Программу возрождения торгового флота России.

### **Глава 1.18 Сегодня – курс на развитие!**

#### **1.18.1 Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)»**

В настоящее время отечественный водный транспорт активно развивается: вводятся новые высокотехнологичные мощности в морских портах, повышаются качественные характеристики внутренних водных путей, обновляются крупнейшие гидроузлы, на верфях спускаются на воду новые грузовые и пассажирские суда, строится аварийно-спасательный и ледокольный флот (рис. 154), возрождается арктическое судоходство, построена первая в мире плавучая атомная электростанция (ПАЭС) «Академик Ломоносов» для морского порта Певек России (рис. 155).



Рис. 154. Новые ледоколы «Владивосток» (слева) и «Мурманск»



Рис. 155. ПАЭС «Академик Ломоносов» покидает морской порт Санкт-Петербург

В связи с новыми стратегическими ориентирами, направленными на повышение эффективности, доступности и безопасности транспортной системы, Министерством транспорта Российской Федерации была разработана федеральная целевая программа **«Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)»** - Постановление Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848. В подпрограммах **«Морской транспорт»** и **«Внутренний водный транспорт»** определены направления развития морского и речного транспорта России на длительный период.

**Приоритетные задачи подпрограммы «Морской транспорт»:**

- обеспечение роста перевозок грузов и пассажиров по социально значимым маршрутам;
- увеличение пропускной способности российских морских портов и провозной способности российского транспортного флота;
- обеспечение надёжности и безопасности функционирования морского транспорта.

**Приоритетные задачи подпрограммы «Внутренний водный транспорт»:**

- устранение участков, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации;



- развитие портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения;
- повышение конкурентоспособности внутреннего водного транспорта на основе обновления транспортного флота;
- обеспечение надёжности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях.

### 1.18.2 Строительство современных судов в России

#### 1.18.2.1 Группа компаний «Совкомфлот»

Группа компаний «Совкомфлот» (Группа Современный коммерческий флот - СКФ) – крупнейшая судоходная компания России, одна из ведущих в мире компаний по морской транспортировке углеводородов, а также обслуживанию шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Логотип (бренд) Группа компаний «Совкомфлот» - на рис. 156.



Рис. 156. Логотип (бренд) Группа компаний «Совкомфлот»

Собственный и фрахтованный флот СКФ включает более 150 судов общим дедвейтом более 13,1 млн тонн. Около половины судов обладает ледовым классом. «Совкомфлот» участвует в обслуживании крупных нефтегазовых проектов в России и мире: «Сахалин-1», «Сахалин-2», «Варандей», «Приразломное», «Новый Порт», «Ямал СПГ», Tangguh (Индонезия). Головной офис компании находится в Санкт-Петербурге, представительства расположены в Москве, Новороссийске, Мурманске, Владивостоке, Южно-Сахалинске, Лондоне, Лимасоле и Дубае.

#### 1.18.2.2 Суда, построенные «Совкомфлот»

Суда, построенные «Совкомфлот» в период с 1989 года по настоящее время приведены на рис. 157 – 173, 175-178.



Рис. 157. 1989 г. Сигулда (Sigulda). Тип: танкер-газовоз СНГ. Ледовый класс: L3. Грузовместимость: 15 096 м<sup>3</sup>. Первый газовоз, построенный по заказу СКФ, для перевозки сжиженного нефтяного газа



Рис. 158. 1991 г. Тромсо Конфиденс (Tromso Confidence) Тип: нефтеналивной танкер «Суэцмакс». Дедвейт: 154 970 т. Один из первых в составе отечественного флота танкеров типа «Суэцмакс» с двойным корпусом из высокопрочной стали, предназначенный для транспортировки сырой нефти



Рис. 159. 1993 г. Совкомфлот Сенатор (Sovkomflot Senator). Тип: контейнеровоз «Панамакс». Ледовый класс: ICE – 1С. Грузовместимость: 3,005 TEU. Контейнеровоз типа «Мегаслот» грузовместимостью 3005 ДФЭ – первое судно такого размера в составе отечественного флота





Рис. 160. 2003 г. Троицкий Бридж (Troitsky Bridge). Тип: нефтепродуктовый танкер MR. Ледовый класс: ICE – 1А Дедвейт: 47 199 т. Первый танкер продуктового типа MR, построенный на отечественных верфях («Адмиралтейские верфи», Санкт-Петербург). В период с 2001 по 2008 год на верфи были также построены суда серии – «Тучков Бридж», «Тауэр Бридж», «Торговый Бридж», «Тверской Бридж», «Театральный Бридж», «Таврический Бридж», «Транссиб Бридж»



Рис. 161. 2005 г. СКФ Балтика (SCF Baltica). Тип: нефтеналивной танкер «Афрамекс». Ледовый класс: ICE – 1А. Super Дедвейт: 114 546 т. Танкер «СКФ Балтика» стал первым в истории мирового судоходства крупнотоннажным судном, совершившим переход по трассам Северного морского пути от мыса Желания (о. Новая Земля) до мыса Дежнева. Преодолев около 2 500 морских миль, танкер прошел по традиционным маршрутам СМП



Рис. 162. 2005 г. Виктор Конецкий (Victor Konetsky). Тип: челночный танкер «Афрамекс». Ледовый класс: ICE – 1С. Дедвейт: 101 018 т. Челночный танкер типа «Афрамекс», спроектированный и построенный специально для транспортировки нефти в рамках проекта «Сахалин – 1» в условиях круглогодичной навигации



Рис. 163. 2006 г. Владимир Тихонов (Vladimir Tikhonov). Тип: нефтеналивной танкер «Суцэмакс». Ледовый класс: ICE – 1А. Дедвейт: 162 362 т. Танкер типа «Суцэмакс» с высоким ледовым классом, предназначенный для транспортировки сырой нефти из портов Северной Балтики в условиях круглогодичной навигации. В августе 2011 года танкер доставил партию газового конденсата из Мурманска в Маптапхут (Таиланд), освоив новый глубоководный маршрут Севморпути севернее архипелага Новосибирских островов, и стал самым большим танкером, когда – либо проходившим по трассам СМП





Рис. 164. «Гранд Анива» и Дмитрий Медведев с гостями на церемонии открытия завода по производству СПГ на Сахалине в заливе Анива, пос. Пригородное. 2008 г. «Гранд Анива» (Grand Aniva). Тип: газовоз. Ледовый класс: ICE – 2. Грузовместимость: 145 000 м<sup>3</sup>.

Танкер – газовоз с грузовой системой типа Moss, предназначенный для перевозки сжиженного природного газа с терминала «Пригородное» (в рамках проекта «Сахалин-2» первого российского проекта по сжижению природного газа) в условиях круглогодичной навигации. В феврале 2009 года газовоз «Гранд Анива» первым встал под пробную отгрузку СПГ с терминала «Пригородное», в апреле 2012 года перевез пятисотую партию.

К этой серии судов также принадлежит газовоз «Гранд Елена»



Рис. 165. 2009 г. Тимофей Гуженко (Timofey Guzhenko). Тип: челночный танкер «Панамакс». Ледовый класс: ARC6. Дедвейт: 71 294 т Арктический челночный танкер усиленного ледового класса, предназначенный для круглогодичной транспортировки нефти со стационарного морского ледостойкого отгрузочного причала (СМОЛП) «Варандей» (Баренцево море). Участие Совкомфлота в проекте «Варандей» отмечено премией правительства РФ в области науки и техники 2011 года. Танкер назван в честь выдающегося государственного деятеля Тимофея Борисовича Гуженко (15.02.1918 – 10.08.2008) – 5-го министра морского флота СССР, ставшего одним из основателей компании «Совкомфлот». В эту серию судов также входят танкеры «Василий Динков» и «Капитан Готский»



Рис. 166. «Капитан Готский», тип: челночный танкер «Панамакс», принимает нефть с СМОЛП «Варандей» в Баренцевом море



Рис. 167. 2010 г. Кирилл Лавров (Kirill Lavrov) Тип: челночный танкер «Панамакс». Ледовый класс: ARC6. Дедвейт: 70 053 т. Арктический челночный танкер усиленного ледового класса, предназначенный для перевозки нефти с морской ледостойкой платформы «Приразломная» (вверху снимка). Крупнейшее судно, созданное российскими корабелями на «Адмиралтейских верфях» в Санкт-Петербурге. Один из крупнейших в мире танкеров, построенных на наклонном стапеле (спусковая масса корпуса судна – около 25 тысяч тонн). В эту серию судов также входит танкер «Михаил Ульянов»





Рис. 168. 2011 г. Вячеслав Тихонов (Vyacheslav Tikhonov). Тип: судно геофизической разведки. Ледовый класс: ICE – 1А. Дедвейт: 2 053 т. Высокотехнологичное X-bow 3D научно-исследовательское судно морской геофизической разведки, предназначенное для бесперебойной работы в условиях низких температур арктических морей



Рис. 169. 2012 г. Витус Беринг (Vitus Bering). Тип: многофункциональное ледокольное судно снабжения. Ледовый класс: ICE – 10. Дедвейт: 3 950 т. Головное судно серии многофункциональных ледокольных судов снабжения, предназначенных для круглогодичного обслуживания нефтедобывающей платформы «Беркут» на шельфе острова Сахалин (проект «Сахалин – 1»). В серию также входит судно «Алексей Чириков». Построен в сотрудничестве с верфью Artech (предприятие ОАО «ОСК») и Выборгским судостроительным заводом



Рис. 170. 2013 г. Свет (Svet). Тип: нефтеналивной танкер VLCC. Дедвейт: 321 075 т. Крупнейший танкер в истории российского торгового флота дедвейтом 320 000 тонн. Заказ групповой компании ПАО «Совкомфлот» для транспортировки крупных партий нефти в международной торговле. Судно названо в честь первого российского нефтеналивного судна «Свет» дедвейтом 1700 тонн, построенного в 1885 году по заказу фирмы «Братья Нобель» для транспортировки нефти и керосина в Черноморско-Средиземноморском бассейне. В серию также входит супертанкер «СКФ Шанхай»



Рис. 171. 2014 г. Псков (Pskov). Тип: танкер-газовоз «Атлантимакс». Ледовый класс: ICE-2. Грузовместимость: 170 200 м<sup>3</sup>. Ультрасовременный газовоз СПГ мембранного типа, заказанный в интересах ОАО «Газпром». Газовоз способен осуществлять транспортировку сжиженного природного газа со всех существующих в мире терминалов СПГ в режиме круглогодичной навигации. В 2014 году в состав флота также вошел еще один газовоз серии - «Великий Новгород»





Рис. 172. 2015 г. СКФ Митре (SCF Mitre). Тип: танкер-газовоз «Атлантимакс». Усиленный ледовый класс: ICE-2. Грузовместимость: 170 200 м<sup>3</sup>. В 2015 году завершилось строительство газозовозов "СКФ Мелампус" и "СКФ Митре", заказанных для работы по долгосрочному контракту с Royal Dutch Shell. Ультрасовременные газозовозы типоразмера Atlanticmax (грузовместимость 170 200 куб. м) обладают комплексом для работы в сложных климатических условиях. Суда способны осуществлять перевозку газа с большинства существующих отгрузочных терминалов



Рис. 173. 2016 г. Штурман Альбанов (Shturman Albanov). Тип: челночный танкер MR. Ледовый класс: ARC7. Дедвейт: 41 454,5 т. «Штурман Альбанов» – головное судно серии арктических челночных танкеров, заказанных группой компаний «Совкомфлот» в рамках долгосрочного контракта с компанией «Газпром нефть» и предназначенных для доставки сырой нефти с полуострова Ямал (ЯНАО) в порт Мурманск в условиях круглогодичной навигации

### 1.18.2.3 Торжественная церемония наименования уникального ледокольного танкера-газовоза СПГ в Санкт-Петербурге

3 июня 2017 года состоялась торжественная церемония именнаяречения первого в мире ледокольного танкера-газовоза СПГ (сжиженного природного газа). Мероприятие прошло при участии президента РФ Владимира Владимировича Путина (рис. 174) в порту Бронка (Санкт-Петербург) в рамках XXI Петербургского международного экономического форума.



Рис. 174. Выступление Президента России В.В. Путина на торжественной церемонии

Танкер построен по заказу группы компаний «Совкомфлот» для круглогодичной транспортировки СПГ в сложных ледовых условиях Карского моря и Обской губы (проект «Ямал СПГ»). Судно было принято в эксплуатацию судовладельцем – группой компаний «Совкомфлот» – 27 марта 2017 года после успешного завершения ледовых испытаний в Арктическом морском бассейне.

Газовоз назван в честь Кристофа де Маржери, экс-руководителя концерна Total, который сыграл ключевую роль в выработке инвестиционных решений и технологической схемы проекта «Ямал СПГ» и внес существенный вклад в развитие российско-французских экономических отношений в целом. Крестной матерью нового судна стала Валентина Матвиенко, председатель Совета Федерации. Выступая в рамках церемонии, она сказала: *«Я нарекаю это судно «Кристоф де Маржери» и желаю ему, его экипажу и всем морякам «Совкомфлота» успеха и безаварийной работы. Семь футов под килем!»*

На торжественной церемонии именнаяречения судна Президент Российской Федерации В.В. Путин сказал: *«Очень рад приветствовать всех вас на сегодняшней торжественной церемонии присвоения имени новому арктическому танкеру компании «Совкомфлот». В марте он впервые прибыл в российский порт Сабетта на Севере после успешного прохождения ледовых испытаний. Отныне это современное судно будет носить имя французского предпринимателя, настоящего, большого друга нашей страны, друга России, – Кристофа де Маржери. Он обладал особым стратегическим видением, много сделал для укрепления дружеских, партнерских связей с Россией, способствовал реализации целого ряда крупных совместных проектов в энергетической сфере. Название корабля – в его честь. И это еще один символ нашего искреннего, доброго отношения к этому выдающемуся человеку и дань его памяти».*



Почетными гостями церемонии были члены семьи Кристофа де Маржери: его вдова Бернадетт де Маржери, брат Жан-Марк де Маржери и др.

В мероприятии также приняли участие: министр транспорта РФ Максим Соколов, министр экономического развития РФ Максим Орешкин, губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко, председатель правления ПАО «НОВАТЭК» Леонид Михельсон, президент компании Total Патрик Пуяннэ, президент-председатель правления банка ВТБ Андрей Костин, генеральный директор – председатель правления ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк, представители дипломатических миссий Франции, Китая и Республики Корея, компаний «Ямал СПГ», CNPC, Silk Road Foundation и другие.



Рис. 175. Танкер-газовоз «Кристоф де Маржери»

Танкер-газовоз «Кристоф де Маржери» (рис. 175) является пилотным судном серии 15 танкеров-газовозов, предназначенных для обслуживания проекта «Ямал СПГ». По своим характеристикам судно на сегодняшний день **не имеет мировых аналогов**. Ему присвоен ледовый класс Arc7 – самый высокий среди существующих транспортных судов. Газовоз способен самостоятельно преодолевать лед толщиной до 2,1 метра.

Общая мощность главных дизелей судна составляет 64,35 МВт. Мощность пропульсивной установки газовоза – 45 МВт, что сопоставимо с мощностью современного атомного ледокола.

Танкер оснащен винторулевыми колонками типа «Азипод». «Кристоф де Маржери» стал первым в мире судном высокого ледового класса, на котором установлено три «Азипода».

Мощные винторулевые колонки в совокупности с другим специальным оборудованием и механизмами, ледокольной формой носа и особым устройством мостика обеспечивают танкеру высокую ледопроходимость и маневренность, позволяя безостановочно двигаться носом во льдах толщиной до 1,5 метров, а также использовать принцип движения **кормой вперед** - функция Double Acting Tanker, DAT (рис. 176), что необходимо для преодоления торосов и тяжелых ледовых полей в высоких широтах.

Радиус разворота судна, имеющего длину 299 метров, во льду толщиной 1,7 метра составляет 1760 метров, что почти в два раза превышает проектные значения.



Рис. 176. Движение танкера-газовоза «Кристоф де Маржери» во льдах – *кормой вперёд*

Стоянка танкера-газовоза «Кристоф де Маржери» у причала морского порта Бронка (Санкт-Петербург) показана на рис. 177.



Рис. 177. Танкер-газовоз «Кристоф де Маржери» у причала морского порта Бронка РФ



«Кристоф де Маржери» может круглогодично следовать по Севморпути в западном от Ямала направлении и на протяжении шести месяцев (с июля по декабрь) – в восточном. Ранее период летней навигации в акватории восточного сектора Севморпути ограничивался четырьмя месяцами и исключительно при наличии ледокольного сопровождения.

За один рейс судно способно перевезти 172 600 куб. метров СПГ.

Танкер был построен с учетом требований Полярного кодекса и отличается высокой энергоэффективностью и соответствует самым высоким экологическим стандартам. Наряду с традиционными видами топлива, пропульсивная установка судна может использовать отпарной СПГ.

По сравнению с обычным тяжелым топливом это позволяет существенно сократить выбросы в атмосферу вредных газов: на 90 % оксидов серы (SOx), на 80 % оксидов азота (NOx) и на 15 % углекислого газа (CO<sub>2</sub>). Подобные показатели особо важны для судна, которому предстоит работать в арктическом регионе, где окружающая среда крайне чувствительна к внешним воздействиям.

Экипаж судна состоит из 29 российских моряков, включая 13 офицеров, каждый из которых обладает значительным опытом арктического судоходства и дополнительно прошел специализированную подготовку в учебно-тренажерном центре «Совкомфлота» в Санкт-Петербурге.

Высокая ледопроходимость и исключительные маневренные характеристики нового танкера подтвердились в ходе ледовых испытаний, которые состоялись в период с 19 февраля по 8 марта в Карском море и море Лаптевых, а также успешной тестовой швартовки судна к газовому терминалу в порту Сабетта на полуострове Ямал 28 марта 2017 года (рис. 178).



Рис. 178. Успешная тестовая швартовка танкера-газовоза «Кристоф де Маржери» к газовому терминалу в порту Сабетта на полуострове Ямал 28 марта 2017 года

Успешный заход танкера в морской порт Сабетта в условиях зимней навигации стал результатом кропотливой совместной работы компаний «Совкомфлот», «НОВАТЭК», «Ямал СПГ», которая заняла около десяти лет.

Проект такого масштаба и сложности потребовал глубокой проработки всех деталей с привлечением ведущих профильных научно-исследовательских и проектных организаций, как российских (Арктический и антарктический НИИ, Крыловский ГНЦ), так и международных (Aker Arctic Research Centre, Hamburg Ship Model Basin).

Отправной точкой для реализации морской транспортной составляющей проекта «Ямал СПГ» стал опыт успешной эксплуатации судов «Совкомфлота» в рамках крупных нефтегазовых проектов в Баренцевом и Печорском морях («Варандей» и «Приразломное» соответственно), а также экспериментальные транзитные рейсы в акватории Севморпути, которые «Совкомфлот» провел в 2010-2011 годах совместно с «НОВАТЭКом» и другими нефтегазовыми компаниями при поддержке Минтранса РФ и «Атомфлота». В ходе этих рейсов было доказано, что использовать высокоширотные трассы в качестве транспортного коридора для крупнотоннажных судов технически возможно и экономически целесообразно, а также был освоен новый глубоководный маршрут севернее архипелага Новосибирских островов.

#### **1.18.2.4 Одиннадцатый танкер-газовоз для проекта «Ямал СПГ»**

Новый ледокольный СПГ-танкер для проекта «Ямала СПГ» направился с верфей Южной Кореи в российский арктический порт Сабетта. Этот газовоз станет одиннадцатым по счету во флоте проекта.

К концу 2019 года ожидается получение оставшиеся пять танкеров ледового класса Arc7 для полной комплектации флота из 15 таких танкеров.

По состоянию на 1-й квартал 2019 года продукцию «Ямала СПГ» перевозят 10 газовозов: «Кристоф де Маржери», «Борис Вилькицкий», «Эдуард Толль», «Федор Литке», «Владимир Русанов», «Рудольф Самойлович», «Владимир Визе», «Георгий Брусилов», «Борис Давыдов» и «Николай Зубов».

Эти перевозчики сжиженного газа емкостью 172,41 кубометров способны проходить льды до 2,1 метра толщиной, что позволяет им круглогодично курсировать по Северному морскому пути. Суда способны нормально функционировать при температуре минус 50 градусов Цельсия, а их баки – мембранного типа, модели GT NO96 GW, разработанной известной французской компанией GTT.

Одиннадцатым танкером Arc7 для проекта стал «Николай Евгенов» (рис. 179).



Рис. 179. Танкер-газовоз «Николай Евгенов», по левому борту - «Георгий Ушаков»



Владельцем судна является консорциум из канадской Teekay LNG Partners и китайской China LNG Shipment. В ноябре прошлого года Teekay сообщила, что 9 августа предоставит «Ямалу СПГ» газозов «Владимир Воронин», 11 октября – «Георгий Ушаков», 25 ноября – «Яков Гаккель».

Заключительный 15-й танкер для флота «Ямала СПГ» должен поставить японско-китайский консорциум Mitsui O.S.K. Lines (MOL) и China COSCO Shipping Corporation Limited. Кроме того, проект скоро получит первый в мире всесезонный ледокольный танкер для перевозки газового конденсата. Это, уникальное в своем роде, судно «Борис Соколов» построено на китайской верфи в Гуанчжоу (рис. 180).



Рис. 180. Всесезонный ледокольный танкер для перевозки газового конденсата «Борис Соколов» на китайской верфи в Гуанчжоу

Танкер ледового класса Arc7 может функционировать при температуре ниже 50 градусов. «Борис Соколов» может взламывать льды толщиной до 1,8 метра с ходовой скоростью два узла. Эксплуатационная скорость танкера – 13 узлов, его длина составляет 214 метров, а ширина – 24 метра. Создатели уникального судна отмечают, что до этого транспортировка газового конденсата в условиях Арктики была возможна только в летний период, а «Борис Соколов» сможет проходить Северным морским путем даже зимой.

В ближайшее время танкер будет передан заказчику и эксплуатанту – греческой судоходной компании Dypasom. А затем судно начнет доставлять газовый конденсат из порта Сабетта в другие порты мира.

## **Глава 1.19 Итоги судостроения России в 2018 году**

### **1.19.1 Закладка кораблей**

В 2018 году на судостроительных заводах России было заложено 38 судов и кораблей. Из них 10 для обеспечения нужд Военно-Морского Флота России.

Это патрульный корабль проекта 22160 «Николай Сипягин», малый ракетный корабль проекта 21631 «Наро-Фоминск», малый ракетный корабль проекта 21631 «Ставрополь». Корабли заложены на Зеленодольском заводе им. А.М. Горького. На судостроительном заводе «Рыбинская верфь» прошла церемония закладки скоростного транспортно-десантного катера БК-16 и морского транспорта вооружения (МТВ) проекта 20360М «Владимир Пялов». На подмосковном судостроительном предприятии «КАМПО» состоялась церемония закладки для ВМФ РФ головного большого гидрографического катера-катамарана нового поколения проекта 23370Г «Михаил Казанский». В Нижегородской области на стапеле судоремонтно-судостроительной корпорации (ССК) заложили морское специальное судно проекта 14400.

На Средне-Невском судостроительном заводе состоялась церемония закладки тральщика проекта 12700 типа «Александрит» «Петр Ильичев». На судостроительном заводе «Вымпел» состоялась церемония закладки катера специального назначения проекта 21980 «Грачонок» для Росгвардии. Торжественная церемония закладки ледокола «Евпатий Коловрат» проекта 21180М прошла на судостроительном заводе «Алмаз» в Санкт-Петербурге.

#### **1.19.2 Закладка судов**

Было заложено 28 гражданских судов: баржи – 9, рыболовецкие суда – 8, круизные суда – 3, сухогрузные суда – 3, ледоколы – 2, краны – 1, буксиры – 1 и танкеры – 1.

**Баржи.** На Окской судовой верфи состоялась закладка 5 мелкоосидящих «двухкорпусных» несамоходных нефтеналивных барж проекта ROB20. На судостроительном заводе «Лотос» состоялась торжественная церемония закладки двух несамоходных барж-площадок проекта 7514. На Онежском судостроительно-судоремонтном заводе состоялась закладка киля судна проекта HB600.

**Рыболовецкие суда.** Ленинградский судостроительный завод «Пелла» заложил головное судно проекта 03070. На Выборгском судостроительном заводе прошла церемония закладки рыболовного траулера проекта КМТ02.01 и церемония закладки киля морозильного траулера проекта КМТ02 «Юрий Маточкин». На «Верфи братьев Нобель» в Ярославской области состоялась церемония закладки малого рыболовного рефрижераторного траулера проекта Т30, заводской номер 02921. На Северной верфи в Санкт-Петербурге состоялась торжественная церемония закладки первого из двух ярусоловов-процессоров проекта МТ1112XL для рыболовецкой компании «Вирма». Там же был заложен головной траулер-процессор проекта 170701 «Капитан Соколов», и в сентябре, в рамках II Международного рыбопромышленного форума, состоялась закладка ярусолова-процессора «Марлин» проекта МТ 1112XL. На Светловском судоремонтном заводе заложили малый рыболовный бот.

**Круизные суда.** На СЗ «Лотос» произведена торжественная закладка первого круизного судна проекта ПКС 180 "Золотое кольцо". Церемония закладки двух речных прогулочно-экскурсионных судов проектов 03620 и 03621 прошла на Зеленодольском заводе имени Горького.

**Сухогрузы.** Окская судовой верфь заложила три многоцелевых сухогрузных судна проекта RSD32M.

**Краны.** На «Севморзаводе» в Севастополе состоялась церемония закладки несамоходного плавкрана «ПК-700 «Григорий Просьянkin».

**Буксиры.** На Хабаровском судостроительном заводе состоялась торжественная закладка первого в серии буксира проекта 00440.

**Танкеры.** На судостроительном заводе «Восточная верфь» во Владивостоке прошла закладка нового малого морского танкера проекта 03182.

#### **1.19.3 Спуск на воду кораблей и судов**

В 2018 году на судостроительных заводах России были спущены на воду 51 корабль и судно. Из них 19 для обеспечения нужд ВМФ и ФСБ России: патрульные катера – 9, гидрографические суда – 3, малые ракетные корабли – 2, корабли противоминной обороны – 1, спасательно-буксирные суда – 1, десантные корабли – 1, подводные лодки – 1 и морские танкеры – 1.

**Патрульные катера.** На судостроительном заводе «Вымпел», входящем в концерн «Калашников», состоялся спуск на воду двух скоростных патрульных катеров проекта 12150 «Мангуст». Также на судостроительном заводе «Вымпел», прошёл спуск на воду двух пограничных сторожевых катеров проекта 1496М1 «Ламантин». На СЗ «Пелла» состоялся спуск на воду патрульного катера проекта 03160. Специалисты петербургской судостроительной фирмы «Алмаз» спустили на воду пограничный сторожевой корабль (ПСКР) «Керчь» модернизированного проекта 10410. Ярославский СЗ спустил на воду пограничный сторожевой корабль «Балаклава» проекта 10410 шифр «Светляк».



Специалисты «Судоремонтно-судостроительной корпорации» спустили на воду два судна. Для черноморских пограничников корабель построили дебаркадер «Пост» проекта 09662 и железобетонный плавучий причал проекта 824М.

**Гидрографические суда.** Завод "Нижегородский Теплоход" спустил на воду большой гидрографический катер "Георгий Зима" проекта 23040Г. Также завод спустил на воду большой гидрографический катер "Александр Евланов" проекта 23040Г.

В Благовещенске прошла торжественная церемония спуска на воду малого гидрографического судна "Александр Рогоцкий" проекта 19910, построенного для Тихоокеанского флота.

**Малые ракетные корабли.** Корабелы Ленинградского судостроительного завода "Пелла" спустили на воду малый ракетный корабль "Шквал" проекта 22800. На новом судостроительном комплексе СЗ "Пелла" прошла церемония спуска на воду малого ракетного корабля проекта 22800 "Буря".

**Корабли противоминной обороны.** На Средне-Невском судостроительном заводе в Санкт-Петербурге был спущен на воду минный тральщик "Иван Антонов" проекта 12700 "Александрит".

**Спасательно-буксирные суда.** На верфи филиала "Астраханский судоремонтный завод АО "Центр судоремонта "Звёздочка" состоялся спуск на воду спасательно-буксирного судна "Капитан Гурьев" проекта 22870.

**Десантные корабли.** На ПСЗ «Янтарь» спущен на воду большой десантный корабль «Пётр Моргунов» проекта 11711.

**Подводные лодки.** Дизель-электрическая подводная лодка «Кронштадт» проекта 677 торжественно спущена на воду на Адмиралтейских верфях в Петербурге.

**Морские танкеры.** На АО "Судостроительный завод "Волга" в Нижнем Новгороде состоялся спуск малого морского танкера проекта 03182 «Вице-адмирал Паромов».

**Гражданские суда.** Было спущено на воду 32 гражданских судна: баржи – 7, сухогрузные суда – 7; катера – 5, рыболовецкие суда – 4, пассажирские суда – 2, ледоколы – 2, краны – 1, буксиры – 1, танкеры – 1, земснаряды – 1 и Исторические корабли – 1.

**Баржи.** На "Окской судовой верфи" состоялся спуск на воду несамоходных наливных барж "Белмакс 1", "Белмакс 2", "Белмакс 3", "Белмакс 6", "Белмакс 7" проекта ROB20.

На Онежском судостроительно-судоремонтном заводе состоялась торжественная церемония спуска на воду самоходной грунтоотвозной шаланды класса KM Ice1 R3-RSN AUT3 Норрег«Рабочая». На Ливадийском ремонтно-судостроительном заводе в Приморье была спущена универсальная баржа «Камчатка-1»

**Сухогрузные суда.** На судостроительном и судоремонтном заводе "Верфь братьев Нобель" состоялся спуск сухогруза "Волго-Дон 5068" проекта 1565. Завод "Красное Сормово" спустило на воду сухогрузы "Пола Филофея", "Пола София", «Пола Фива», проекта RSD59. Невский ССЗ спустил на воду судна "Пола Анатолия", "Пола Анфиса" проекта RSD59. «Окская судовой верфь» спустила на воду головное многоцелевое сухогрузное судно дедвейтом 6220 тонн проекта RSD32M «Навис -1».

**Катера.** На Ярославском судостроительном заводе состоялся спуск на воду катеров-бонопостановщиков "Капитан Балашов" и "Капитан Барабаш". На Онежском судостроительно-судоремонтном заводе прошла торжественная церемония спуска на воду лоцмейстерского катера с ледовым усилением "Фортуна" проекта 02780М. На "Средне-Невском судостроительном заводе" спущен на воду многоцелевой катер проекта P1650 "Рондо". ФБУ "Азово-Донская бассейновая администрация" в г. Константиновск впервые за 27 последних лет построило судно – катер "ИРП-1".

**Рыболовецкие суда.** На ПСЗ "Янтарь" состоялась церемония спуска на воду серийных траулеров-сейнеров "Командор" и "Ударник" проекта SK-3101R. На Выборгском СЗ состоялась торжественная церемония спуска на воду головного траулера-процессора проекта KMT01 «Баренцево море». На Ленинградском судостроительном заводе "Пелла" состоялся спуск на воду судна для добычи краба "Русь", проект 03070.

**Пассажирские суда.** В Крыму спустили на воду морское пассажирское судно на подводных крыльях (СПК) "Комета 120М" проекта 23160. На территории научно-производственного комплекса АО "ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева" в Нижегородской области спустили на воду речное пассажирское судно на подводных крыльях проекта "Валдай 45Р".

**Ледоколы.** В Краснодарском крае на верфи "Краншип" спустили на воду ледокольный буксир "Надым" Росатомфлота проекта Т3687. На Выборгском судостроительном заводе в Ленинградской области прошла церемония спуска на воду ледокола "Обь" проекта Arc124, строящегося по заказу ФГУП "Атомфлот".

**Краны.** На "Верфи братьев Нобель" состоялся спуск несамоходного плавкрана ПК-46 проекта Р-108.

**Буксиры.** На судостроительном и судоремонтном заводе "Верфь братьев Нобель" состоялся спуск на воду буксира-толкача ОТ-823 проекта 758.

**Танкеры.** На «Красном Сормово» спущен на воду танкер-химовоз проекта RST27М.

**Земснаряды.** ОАО "Судостроительно-судоремонтная корпорация" спустила на воду несамоходный земснаряд "Владимир Панченко".

#### **1.19.4 Передача заказчикам гражданских судов**

В 2018 году судостроительные заводы России передали заказчикам 25 гражданских судов: катера – 7; баржи – 5; сухогрузные суда – 6; ледоколы – 3; танкеры – 1; земснаряды – 1; научные исследовательские суда – 1 и судно снабжения – 1.

**Катера.** В порту Новороссийска завершилась отгрузка первой партии катеров, произведённых на ростовском заводе «Риф». Суда отправились в Африку. Два катера выполнены с надстройкой, два катера – с ролл-баром. «Ярославский судостроительный завод» передал заказчику пятый и шестой катера-бонопостановщика «Капитан Балашов» (рис. 181) и «Капитан Барабаш». Онежский ССЗ передал заказчику лоцмейстерский катер с ледовым усилением «Фортуна» (рис. 182).

**Баржи.** На «Окской судовой верфи» состоялась передача заказчику трех несамоходных наливных барж «Белмакс 3», «Белмакс 4», «Белмакс 5» проекта ROB20.

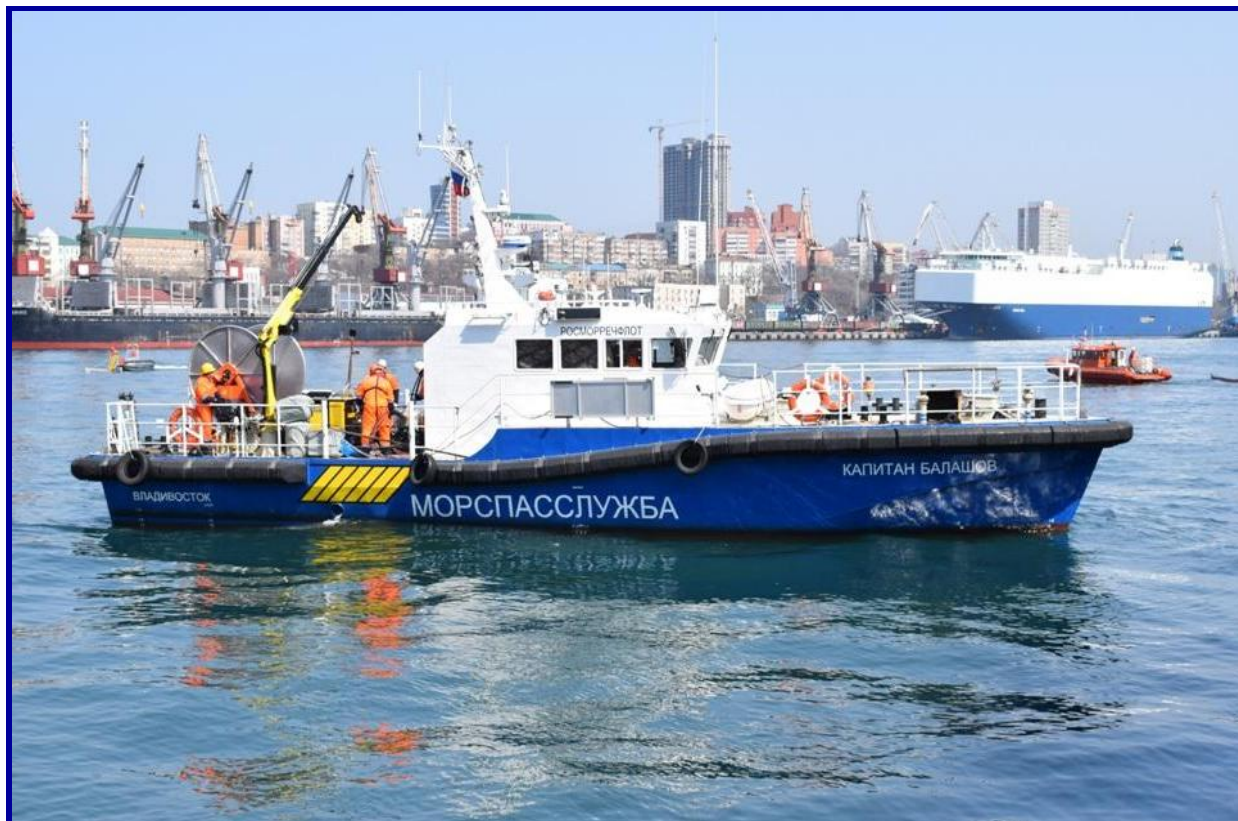


Рис. 181. Катер-бонопостановщик «Капитан Балашов» во время учения





Рис. 182. Лоцмейстерский катер с ледовым усилением «Фортуна»

«Верфь братьев Нобель» отправила заказчику две нефтеналивные баржи: «МН-4001» и «МН-4002» типа «река-море» (рис. 183) для Якутии.



Рис. 183. Нефтеналивная баржа «МН-4001» типа «река-море»

**Сухогрузные суда.** Завод «Красное Сормово» и компания «Пола Райз» подписали акт приема-передачи шести сухогрузных теплоходов проекта RSD59 «Пола София», «Пола Макария», «Пола Филофея» (рис. 184), «Пола Фива», «Пола Феодосия» и «Пола Анатолия».



Рис. 184. Сухогрузный теплоход проекта RSD59 «Пола Филофея» типа «река-море»

**Ледоколы.** Многофункциональное судно ледового класса «Евгений Примаков» (рис. 185) было передано заказчику ПАО «Совкомфлот».



Рис. 185. Многофункциональное судно ледового класса «Евгений Примаков». Судно предназначено для обслуживания буровых платформ в рамках проекта «Сахалин-2»



В Санкт-Петербурге подняли государственный флаг РФ на самом мощном дизель-электрическом ледоколе российской постройки – головном ледокольном судне проекта IBSV01 «Александр Санников» (рис. 186).



Рис. 186. Дизель-электрический ледокол проекта IBSV01 «Александр Санников».

Задачи: ледокольная проводка танкеров, помощь при проведении швартовных и погрузочных работ, спасательных операций, буксировки судов, пожаротушения, участия в операциях по ликвидации разливов нефти. Судно может работать в сплошном льду толщиной около 2,0 м и с 30-сантиметровым снежным покровом со скоростью 2 узла при движении вперед как носом, так и кормой

Выборгский судостроительный завод сдал в эксплуатацию ледокол мощностью 22 МВт класса Icebreaker 8 проекта IBSV01 «Андрей Вилькицкий» (рис. 187). Задачи ледокола (см. рис. 186).



Рис. 187. Ледокол класса Icebreaker 8 проекта IBSV01 «Андрей Вилькицкий»



**Танкеры.** «Красное Сормово» передало заказчику танкер-химовоз проекта RST27M (рис. 188).



Рис. 188. Спуск на воду танкера-химовоза проекта RST27M типа «река-море»

**Земснаряды.** Современный высокопроизводительный земснаряд «Владимир Панченко» (рис. 189), построенный в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России» (2010-2020 годы) для нужд ФБУ «Администрация Ленского бассейна» принят в эксплуатацию в Якутии.



Рис. 189. Высокопроизводительный земснаряд «Владимир Панченко»



**Научные исследовательские суда.** Научно-исследовательское судно (НИС) «Профессор Вознесенский» (рис. 190) принято в эксплуатацию.



Рис. 190. Научно-исследовательское судно (НИС) «Профессор Вознесенский»

НИС «Профессор Вознесенский» предназначено для комплексного мониторинга состояния загрязнения озера Байкал (гидрохимические, гидробиологические наблюдения за загрязнением поверхностных и грунтовых вод, донных отложений), а также для жизнеобеспечения труднодоступных станций, расположенных на побережье озера Байкал. Судно обеспечено современным радионавигационным оборудованием рассчитанное на эксплуатацию при отрицательных температурах во льдах толщиной до 20 см.

**Судно снабжения.** Церемония передачи ООО «Газпром флот» нового судна снабжения проекта 22420 «Иван Сидоренко» (рис. 191) состоялась во Владивостоке.



Рис. 191. Судно снабжения проекта 22420 «Иван Сидоренко»

Судно «Иван Сидоренко» предназначено для снабжения плавучих буровых установок расходными буровыми технологическими материалами, запчастями, топливом, водой и продовольствием, для оказания помощи аварийным судам, плавучим буровым установкам и другим плавсредствам, приёма и размещения спасённых людей, а также для участия в тушении пожаров на судах, плавучих и береговых сооружениях.

**Исторические корабли.** В 2018 году был спущен на воду воссозданный линейный 54-пушечный корабль 4 ранга «Полтава» (рис. 192).

Оригинальная «Полтава» была первым линейным кораблём Балтийского флота. Корабль был построен на Адмиралтейских верфях и спущен на воду в июне 1712 года. Постройка реплики знаменитого корабля началась в 2013 году на верфи исторического судостроения «Полтава», основанной яхт-клубом Санкт-Петербурга.

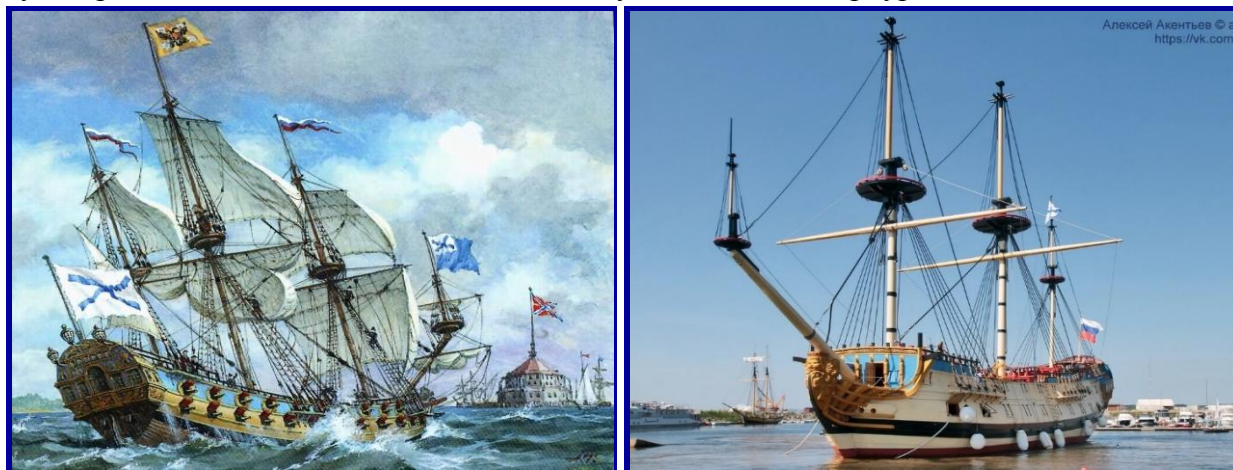


Рис. 192. Линейный 54-пушечный корабль 4 ранга «Полтава» и его реплика (справа)

#### **1.19.5 Передача кораблей и судов для ВМФ и ФСБ России**

В 2018 году судостроительные заводы России передали заказчикам 19 кораблей и судов для обеспечения нужд ВМФ и ФСБ России: патрульные катера – 4; буксиры – 3; фрегаты – 1; малые ракетные корабли – 3; суда тылового обеспечения – 3; катера – 2; десантные корабли – 1; корветы – 1 и гидрографические суда -1.

**Патрульные катера.** ССЗ «Вымпел» передал Погранслужбе ФСБ РФ скоростной патрульный катер «Мангуст» проекта 12150 (рис. 193).



Рис. 193. Скоростной патрульный катер «Мангуст» проекта 12150



Скоростной патрульный катер «Мангуст» предназначен для: действия по вызову и несения дежурной службы в территориальных водах, осуществления контроля над соблюдением кораблями и судами установленного режима плавания на внешнем и внутреннем рейдах портов и гаваней, а также в прилегающих прибрежных районах морей; проведения аварийно-спасательных работ, спасения экипажей и пассажиров при авариях кораблей, катеров, судов и иных плавсредств; обеспечения экологической безопасности.

Судостроительная фирма «Алмаз» передала пограничный сторожевой корабль «Безупречный» проекта 22460, заводской номер 510 (рис. 194) ФСБ РФ.



Рис. 194. Пограничный сторожевой корабль «Безупречный» проекта 22460

Судостроительный завод «Пелла» передал патрульный катер проекта 03160 «Раптор» (рис. 195).



Рис. 195. Патрульный катер проекта 03160 «Раптор»



Головной патрульный корабль проекта 22160 «Василий Быков» (рис. 196) вошел в состав ЧФ РФ ВМФ, церемония прошла в Новороссийской военно-морской базе.



Рис. 196. Патрульный корабль проекта 22160 «Василий Быков» в Севастопольской бухте

Корабль оснащён пусковыми установками крылатых ракет «Калибр», 76-мм артиллерийской установкой, зенитно-ракетным комплексом и пулеметами.

**Буксиры.** СЗ «Пелла» передала рейдовые буксиры «БУК-2190» (рис. 197) и «БУК-2191» проекта 04690. Также завод передал рейдовый буксир «РБ-2186» проекта 16609 (рис. 198).



Рис. 197. Рейдовый буксир «БУК-2190» в Севастопольской бухте





Рис. 198. Рейдовый буксир «РБ-2186» проекта 16609 (принят в состав ТОФ ВМФ РФ)  
**Фрегаты.** На Северной верфи передали фрегат «Адмирал флота Советского Союза Горшков» (рис. 199) в состав Северного флота ВМФ Российской Федерации.



Рис. 199. Фрегат «Адмирал флота Советского Союза Горшков» (в составе отряда кораблей Северного флота во время перехода из Североморска в Кронштадт для участия в Главном военно-морском параде. 10 июля 2018).



*Малые ракетные корабли.* Зеленодольский судостроительный завод имени Горького передал малый ракетный корабль ближней морской зоны проекта 21631 (Буян-М) «Вышний Волочек» (рис. 200) с пусковыми установками крылатых ракет «Калибр» в состав Черноморского флота ВМФ Российской Федерации.



Рис. 200. Малый ракетный корабль ближней морской зоны проекта 21631 (Буян-М) «Вышний Волочек» входит в Южную бухту Севастополя

Новейший малый ракетный корабль «Орехово-Зуево» с пусковыми установками крылатых ракет «Калибр» принят в Севастополе в состав Черноморского флота (рис. 201).



Рис. 201. Малый ракетный корабль «Орехово-Зуево» у причала в Севастополе



Головной малый ракетный корабль проекта 22800 «Мытищи» (рис. 202), оснащенный комплексом «Калибр», принят в состав Балтийского флота ВМФ России.



Рис. 202. Малый ракетный корабль проекта 22800 «Мытищи» (слева), оснащенный комплексом «Калибр», у причала в Балтийске

*Суда тылового обеспечения.* Судно тылового обеспечения «Эльбрус» проекта 23120 (рис. 203) был передан вспомогательному флоту Северного флота ВМФ России.



Рис. 203. Судно тылового обеспечения «Эльбрус» проекта 23120

В главной базе Северного флота, городе Североморске, состоялась торжественная церемония подъема флага вспомогательного флота ВМФ России на новом самоходном плавкране проекта 02690 СПК-53150 (рис. 204).

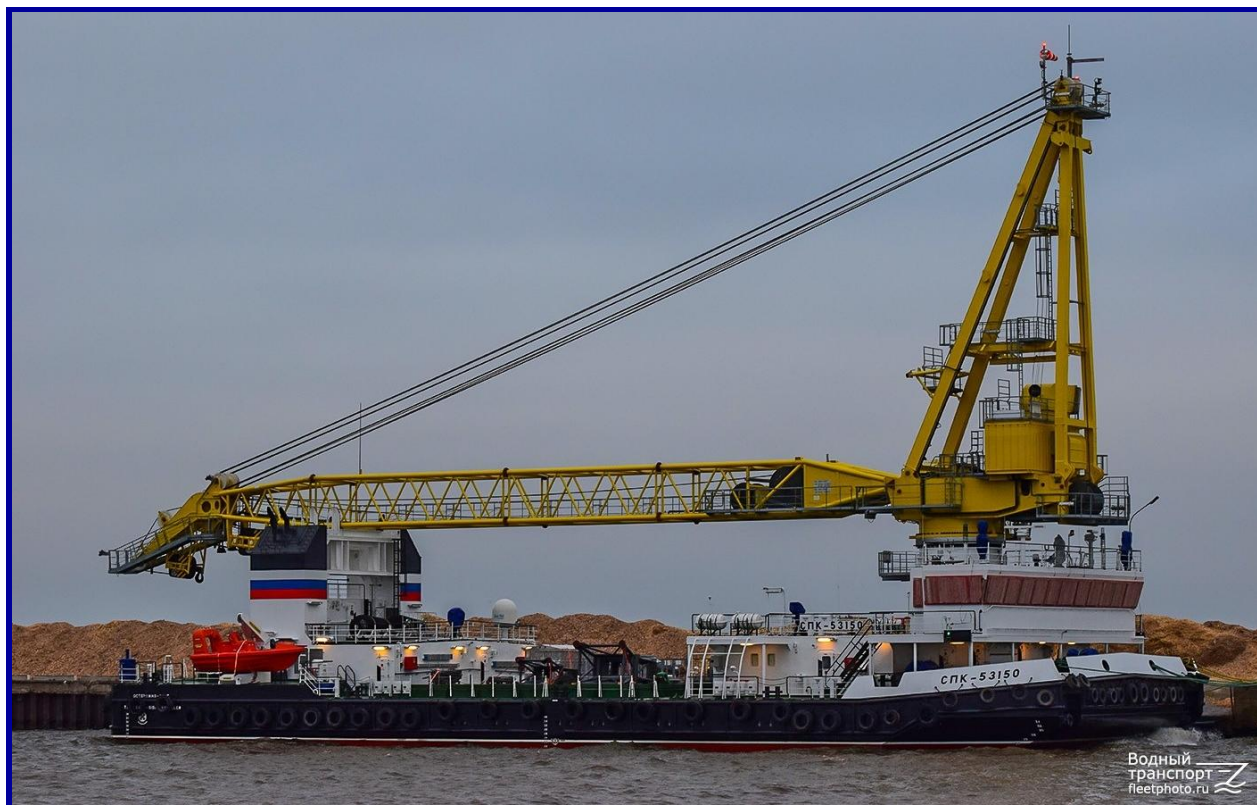


Рис. 204. Самоходный плавкран проекта 02690 СПК-53150

20 декабря 2018 года в Новороссийской ВМБ состоялась церемония подъема флага и ввода в состав Черноморского флота ВМФ России спасательно-буксирного судна «Капитан Гурьев» (рис. 205) проекта 22870.



Рис. 205. Спасательно-буксирное судно «Капитан Гурьев» проекта 22870



**Катера.** АО «Кампо» передало Тихоокеанскому флоту ВМФ РФ 2 модульных катера-катамарана проекта 23370М (рис. 206). Катера предназначены для выполнения поисковых, аварийно-спасательных и поисково-спасательных работ в пунктах базирования сил ВМФ и прибрежных районах. На нем имеется необходимое оборудование для обеспечения водолазных спусков до 45 м.



Рис. 206. Модульный катер-катамаран проекта 23370М

**Десантные корабли.** Большой десантный корабль (БДК) проекта 11711 «Иван Грен» (рис. 207) вошёл в состав ВМФ России. Торжественная церемония поднятия Андреевского флага прошла на ПСЗ «Янтарь» в Калининграде.



Рис. 207. БДК проекта 11711 «Иван Грен»



**Корветы.** Во Владивостоке состоялся торжественный подъем Военно-морского флага РФ на новейшем корвете «Громкий» (рис. 208) с управляемым ракетным оружием, второй корабль проекта 20380, построенный на Амурском судостроительном заводе. Корвет предназначен для патрулирования, ведения борьбы с надводными и подводными кораблями противника, поддержки морского десанта в ближней морской зоне.



Рис. 208. Корвет «Громкий» проекта 20380 с управляемым ракетным оружием  
**Гидрографические суда.** В Ленинградской ВМБ (Ломоносов) состоялся прием в строй большого гидрографического катера «Георгий Зима» проекта 23040Г (рис. 209).



Рис. 209. Большой гидрографический катер «Георгий Зима» проекта 23040Г



## **Глава 1.20 Реализация государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013 - 2030 годы»**

Известно, что в мировой практике освоение шельфовых месторождений является одной из первостепенных задач. Такое же важное значение данное направление имеет и в России. Так, на реализацию государственной программы РФ *«Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013 - 2030 годы»* в 2019 году потратят 8,9 млрд рублей, а в 2020 и 2021 годах – по 14,8 млрд рублей. Соответствующее Постановление Правительства вступило в силу 9 апреля.

*«Министерству промышленности и торговли Российской Федерации разместить государственную программу «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений» на 2013-2030 годы с изменениями, утвержденными настоящим Постановлением, на своем официальном сайте, а также на портале государственных программ в Интернете в 2-недельный срок со дня официального опубликования документа»,* – сказано в Постановлении.

Госпрограмма включает в себя подпрограммы *«Развитие судостроительной науки», «Развитие технологического потенциала гражданского судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений», «Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли», «Государственная поддержка».*

Реализация госпрограммы необходима для увеличения объемов производства гражданских судов и морской техники в отечественных судостроительных и судоремонтных организациях в 5 раз по отношению к 2013 году, а также достижение уровня локализации производимой продукции судостроения до 70 процентов.

Кроме того, среди задач госпрограммы: разработка и внедрение новых прорывных разработок, необходимых для создания морской, речной техники и техники для освоения шельфовых месторождений, развитие инжиниринга в судостроительной промышленности до уровня, сопоставимого с уровнем стран – лидеров в судостроении, а также развитие кадрового потенциала судостроения и стимулирование спроса на продукцию судостроительной отрасли.

Первый этап реализации госпрограммы был рассчитан на 2013 – 2020 годы, второй – на 2021 – 2025 годы, а третий – на 2026 – 2030 годы.

Ожидаемые результаты реализации Программы: создание научно-технического задела для производства конкурентоспособных высокоэкономичных судов и плавсредств гражданского назначения для морского, речного, рыбопромыслового флота и отраслей, осуществляющих добычу минеральных, биологических и энергетических ресурсов Мирового океана и континентального шельфа, а также судов научно-исследовательского и экспедиционного флота. Применение расчётов на разработку новых технологий и инновационных проектов гражданской морской техники и техники для освоения шельфовых месторождений и создание производственных мощностей, обеспечивающих строительство, ремонт и модернизацию современных крупнотоннажных судов и морской техники.

## Вопросы для самоконтроля

1. Как назывались суда, на которых древние славяне совершали продолжительные и сложные морские походы?
2. Как назывались суда времен Киевской Руси – парусно-гребные суда, вмещавшие до 60 человек со снаряжением, оружием, запасами продовольствия и пресной воды?
3. В каком году Вещий Олег отправился в военный поход к Царьграду?
4. Как назывались в XIII веке особо прочные суда для плавания во льдах Белого моря, которые поморы предназначали для дальних плаваний?
5. В чём причина создания царём Иваном Грозным каперского флота?
6. Для чего при царе Михаиле Федоровиче Романове были построены парусные корабли «Фредерик» и «Орёл»?
7. Как царь Петр I назвал свой ботик на торжественном обеде в честь победы над шведами?
8. Какой русский город стал центром кораблестроения при начале строительства регулярного флота царём Петром I осенью 1695 г.?
9. В мае 1696 г. царь Петром I подписал первый морской законодательный документ – *«Указ по галерам»*. Согласно *«Указу (Уставу) по галерам»* капитаны обязаны были действовать совместно. Им запрещалось покидать друг друга, особенно в бою: *«... если в бою кто товарища своего покинет ... продолжите текст Указа...»*?
10. Какое принципиальное решение для морского флота России было принято 20 (30) октября 1696 г. на заседании Боярской думы?
11. Кто был одним из первых промышленников Севера, начавшим строить суда на новый манер («новоманерные суда»), построивший в 1727 г. *зукор* «Св. Архангел Михаил» грузоподъёмностью более 90 т?
12. С чем связан новый этап в торговом мореплавании России с окончанием Северной войны (1700-1721 гг.)?
13. Какие базы имел морской флот в период правления императрицы Екатерины I?
14. Что при правлении императора Петра II (Пётр Алексеевич Романов) резко снизилось в боевой подготовке экипажей флота?
15. По воцелении на престол императрица Анна Иоанновна Романова первыми своими указами 21 июля (1 августа) 1730 года обратилась к какой проблеме флота?
16. Что показал период царствования императрицы Елизаветы Петровны Романовой 25 ноября (6 декабря) 1741 – 25 декабря 1761 (5 января 1762), в отношении морского и боевого состояния морской силы (морского флота) по сравнению с царствованием императрицы Анны Иоанновны Романовой?
17. Для каких целей в 1763 г. по приказу императрицы Екатерины II Великой была образована компания во главе с тульским купцом И. Владимировым?
18. Что планировал император Пётр I создать на острове Мальта для обеспечения интересов Российской империи в Средиземном море и на юге Европы?
19. 26 июля 1803 г. из Кронштадта Император Александр I Павлович Романов торжественно провожал какую первую русскую экспедицию капитан-лейтенантов И.Ф. Крузенштерна и Ю.Ф. Лисянского на шлюпах «Надежда» и «Нева»?
20. У какого полуострова в каком море произошло 19 июня (1 июля) 1807 года морское Афонское сражение, известное также как Сражение у Афонской горы и Сражение у Лемноса?
21. В какой бухте, какого моря и у какого полуострова произошло Наваринское морское сражение 8 (20) октября 1827 года – крупное морское сражение между соединённой эскадрой России, Англии и Франции, с одной стороны, и турецко-египетским флотом – с другой?
22. Как называлось первое в России паровое судно?



23. Как назывался колёсный пароход Черноморского флота России - первый боевой пароход российского Военно-Морского Флота и первое вооружённое паровое судно на Чёрном море?

24. Какие три основных направления внешней политики Российской империи можно выделить в период правления императора Николая I Павловича Романова?

25. За что «Меркурий» – 18-пушечный военный бриг русского Черноморского флота был награждён кормовым Георгиевским флагом?

26. С какой целью между Константиновской и Александровской батареями в Севастополе в 1854-1855 годах были затоплены русские корабли?

27. В каком году и со стапеля какого Адмиралтейства был спущен на воду первый колесный пароходофрегат русского флота «Богатырь»?

28. В каком году русский пароходофрегат «Владимир» какого флота России вступил в первый в истории бой паровых судов – был атакован какой (название) и чей вооружённый пароход?

29. В каком году был построен и как назывался первый русский винтовой пароходофрегат?

30. Какие три крупнейших российских дореволюционных пароходств существовали на Волге?

31. Какой лейтенант, впоследствии прославленный адмирал стал инициатором оснащения паровых катеров русского флота шестовыми и буксируемыми минами?

32. В каком году приход в Сан-Франциско и Нью-Йорк отрядов каких клиперов, поддержавших северян, предотвратил вмешательство Великобритании и Франции в Гражданскую войну Севера и Юга в Североамериканских Соединенных Штатах?

33. В каком году и какой император утвердил Устав Российского общества пароходства и торговли (РОПиТ)?

34. Властями России, лишившихся возможности иметь свой военный флот на Чёрном море, была негласно поставлена какая задача перед Российским обществом пароходства и торговли (РОПиТ), помимо развития торгового судоходства?

35. Какой (название) первый российский пароход и в каком году вошел в Суэцкий канал?

36. Какое место в мире, после Англии и Франции, занял Русский флот при правлении императора Александра III, т.к. суммарное водоизмещение флота России тогда достигало 300 тысяч тонн?

37. В каком году император Николай II лично участвовал в спуске на воду какого крейсера (название) типа «Диана»?

38. В каком году и с какой целью в России было создано общество «Добровольный флот»?

39. Какие знаменитые слова императора Александра III в Крыму, в парке Ливадийского дворца, выгравированы на его памятнике?

40. Какой крейсер (название) и какая канонерская лодка (название) приняли неравный героический бой с японской эскадрой 09 февраля 1904 года у нейтрального корейского порта Чемульпо?

41. В каком году, на каком заводе в Нижнем Новгороде был построен для Волжского пароходства первый в мире одновременно дизельный теплоход – дизель-электроход самоходную наливную баржу какую (название) водоизмещением 1150 т., с тремя дизелями по 120 л. с. и дизель-электрической передачей на гребные винты?

42. Когда и с какой целью Совет труда и обороны Советской России решил создать единую торгово-транспортную морскую организацию АО «Совторгфлот» (Советский торговый флот)?

43. Морской флот Советской России в 30-е годы значительно расширил районы плавания благодаря героическим походам каким четырём судам (название)?

44. Героический поход *какого* ледокола (название) выручил погибающих в Арктике членов экспедиции Умберто Нобиле с упавшего на лёд дирижабля «Италия»?

45. В *каком* году советская морская экспедиция на атомном ледоколе «Арктика» впервые в мировой истории достигла Северного полюса на надводном корабле?

46. С *какого* года по специальной программе началось строительство заново танкерного флота и на верфи *какого* города (название) в *каком* году спустили на воду первый танкер «Казбек», водоизмещением 11800 т?

47. В *каком* году в связи с распадом Советского Союза морская транспортная отрасль оказалась в кризисе и правительство страны в целях обеспечения потребностей Российской Федерации в перевозке грузов и перевалке их в портах приняло *какую* (название) Программу?

48. Как называется первая в мире плавучая атомная электростанция, построенная для морского порта Певек России?

49. Как называется Федеральная целевая программа в отношении транспортной системы России на 2010–2020 годы и *каким* документом Правительства Российской Федерации оно принято?

50. *Какие* приоритетные задачи определены в подпрограмме «Морской транспорт» Федеральной целевой программы в отношении транспортной системы России на 2010–2020 годы?

51. Как полностью и сокращённо называется Группа компаний «Совкомфлот» – крупнейшая судоходная компания России, одна из ведущих в мире компаний по морской транспортировке углеводородов, а также обслуживанию шельфовой разведки и добычи нефти и газа?

52. В *каком* году и *как* называется первый танкер-газовоз, построенный по заказу Группой компаний «Совкомфлот», для перевозки сжиженного нефтяного газа?

53. Как называется нефтеналивной танкер типа «Афрамекс» Группы компаний «Совкомфлот», который является первым в истории мирового судоходства крупнотоннажным судном, совершившим переход по трассам Северного морского пути от мыса Желания (о. Новая Земля) до мыса Дежнева, преодолев около 2 500 морских миль?

54. В феврале *какого* года *какой* газовоз (название) первым встал под пробную отгрузку СПГ с терминала «Пригородное» в заливе Анива острова Сахалин?

55. Как расшифровать аббревиатуру СМОЛП «Варандей» в Баренцевом море и для *чего* она предназначена?

56. В 2018 году на судостроительных заводах России было заложено 28 гражданских судов, перечислите основные *какие* это суда?

57. В 2018 году на судостроительных заводах России было спущено на воду 32 гражданских судна, перечислите основные *какие* это суда?

58. В 2018 году судостроительные заводы России передали заказчикам 25 гражданских судов, перечислите основные *какие* это суда?

59. Как называется государственная программа Российской Федерации в отношении судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений и на *какие* годы?

#### Тест для самоконтроля

| №  | Вопрос                                       | Варианты ответа |                                                                                                                            |
|----|----------------------------------------------|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | Ладья (в северных говорах лóдья), дубас это: | а)              | Заморское парусно-вёсельное морское и речное судно, предназначенное для военных целей                                      |
|    |                                              | б)              | Заморское парусно-вёсельное морское и речное судно, предназначенное для гражданских целей                                  |
|    |                                              | в)              | Парусно-вёсельное морское и речное судно                                                                                   |
|    |                                              | г)              | Славянское и русское (поморское) парусно-вёсельное морское и речное судно, предназначенное для гражданских и военных целей |



|     |                                                                                                   |    |                                                                                                                                                                                       |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2.  | Что, в знак победы, Вещий Олег повесил на врата Царьграда:                                        | а) | Свой обоюдоострый меч                                                                                                                                                                 |
|     |                                                                                                   | б) | Колесо своей лодьи                                                                                                                                                                    |
|     |                                                                                                   | в) | Свой щит червонный с коловратом                                                                                                                                                       |
|     |                                                                                                   | г) | Подписанный мирный договор                                                                                                                                                            |
| 3.  | Как называлось старинное поморское парусно-гребное судно XI-XIX веков:                            | а) | Ладея                                                                                                                                                                                 |
|     |                                                                                                   | б) | Дубас                                                                                                                                                                                 |
|     |                                                                                                   | в) | Моноксил.                                                                                                                                                                             |
|     |                                                                                                   | г) | Коч                                                                                                                                                                                   |
| 4.  | Для чего Царь Михаил Федорович Романов, построил парусный корабль «Фредерик» в 1635 г.:           | а) | По просьбе герцога Шлезвиг-Гольштейнского герцогства                                                                                                                                  |
|     |                                                                                                   | б) | Попытался организовать казенное судостроение                                                                                                                                          |
|     |                                                                                                   | в) | Для плавания по Волге и Каспийскому морю в Персию (Иран) для закупки шелка                                                                                                            |
|     |                                                                                                   | г) | Всё перечисленное в п а), б), в).                                                                                                                                                     |
| 5.  | Для чего царь Алексей Михайлович Романов построил военный парусный корабль «Орёл» в 1668 г.:      | а) | Для охраны порта Астрахань                                                                                                                                                            |
|     |                                                                                                   | б) | Для охраны русских торговых судов на Волге                                                                                                                                            |
|     |                                                                                                   | в) | Для охраны русских торговых судов на Каспийском море                                                                                                                                  |
|     |                                                                                                   | г) | Для охраны русского побережья на Каспийском море                                                                                                                                      |
| 6.  | Что такое Потёшные войска́, Потёшные полки́ или Потёшные:                                         | а) | Особое формирование войск и сил для обучения и воспитания солдат «армии нового строя» и их командиров из подданных Русского царства, созданное царевичем Петром Алексеевичем (Пётр I) |
|     |                                                                                                   | б) | Особое формирование войск и сил для обучения и воспитания солдат «армии нового строя» и их командиров                                                                                 |
|     |                                                                                                   | в) | Особое формирование войск и сил для обучения и воспитания солдат «армии нового строя» и их командиров из подданных Русского царства                                                   |
|     |                                                                                                   | г) | Особое формирование войск и сил для обучения и воспитания, созданное царевичем Петром Алексеевичем (Пётр I)                                                                           |
| 7.  | Что представлял собой Ботик Петра I:                                                              | а) | Уменьшенная копия военного корабля                                                                                                                                                    |
|     |                                                                                                   | б) | Уменьшенная копия торгового судна                                                                                                                                                     |
|     |                                                                                                   | в) | Небольшое дубовое беспалубное одномачтовое парусно-гребное судно                                                                                                                      |
|     |                                                                                                   | г) | Небольшое двухмачтовое парусно-гребное судно                                                                                                                                          |
| 8.  | Какой документ издал Петр I в 1724 г., защищавший коммерческие интересы России на море:           | а) | Морской торговый устав                                                                                                                                                                |
|     |                                                                                                   | б) | Корабельный устав                                                                                                                                                                     |
|     |                                                                                                   | в) | Устав внутренней службы                                                                                                                                                               |
|     |                                                                                                   | г) | Устав по борьбе с каперством                                                                                                                                                          |
| 9.  | Что в декабре 1731 года императрица Анна Иоанновна распорядилась возобновить на Балтийском флоте: | а) | Регулярные учения с выходом в море                                                                                                                                                    |
|     |                                                                                                   | б) | Регулярные учения без выхода в море                                                                                                                                                   |
|     |                                                                                                   | в) | Береговые стрельбы                                                                                                                                                                    |
|     |                                                                                                   | г) | Учения по постановке парусов                                                                                                                                                          |
| 10. | Что предусматривала Декларация о вооруженном нейтралитете,                                        | а) | Обеспечение коммерческому флоту России защиту от нападения военных кораблей Англии                                                                                                    |
|     |                                                                                                   | б) | Обеспечение коммерческому флоту России защиту от нападения военных кораблей Франции                                                                                                   |

|     |                                                                                                                                                                       |    |                                                                                                                                                                                      |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|     | объявленная 28 февраля 1780 г. Императрицей Екатериной II:                                                                                                            | в) | Обеспечение коммерческому флоту России защиту от нападения военных кораблей Испании и Турции                                                                                         |
|     |                                                                                                                                                                       | г) | Обеспечение коммерческому флоту России защиту от нападения военных кораблей Англии, Франции и Испании                                                                                |
| 11. | Когда произошёл последний крупный бой парусных флотов:                                                                                                                | а) | В ходе Афонского сражения 19 июня 1807 года русская эскадра вице-адмирала Д.Н. Сенявина атаковала и разбила турецкую эскадру                                                         |
|     |                                                                                                                                                                       | б) | В ходе сражения между соединённой эскадрой России, Англии и Франции и турецко-египетским флотом 8 (20) октября 1827 года в Наваринской бухте Ионического моря.                       |
|     |                                                                                                                                                                       | в) | Победа русского флота под командованием адмирала П.С. Нахимова над турецким флотом в Синопской бухте Черного моря 18 ноября 1853 года                                                |
|     |                                                                                                                                                                       | г) | При Гражданской войне в США (Война Севера и Юга) 1861–1865 годов                                                                                                                     |
| 12. | В каком году и по чьему проекту была построена первая в России подводная лодка с цельнометаллическим корпусом и паровой машиной в качестве двигателя надводного хода: | а) | В 1878г по проекту инженера Степана Карловича Джевецкого. Она называлась «Подаскаф», была спроектирована еще в 1876 году.                                                            |
|     |                                                                                                                                                                       | б) | В 1834 г. по проекту русского изобретателя генерал-адъютанта Карла Андреевича Шильдера                                                                                               |
|     |                                                                                                                                                                       | в) | В 1901 году по проекту И.Г. Бубнова совместно с М.Н. Беклемишевым - первая боевая подводная лодка «Дельфин»                                                                          |
|     |                                                                                                                                                                       | г) | В 1862 года художник-фотограф И.Ф. Александровский представил на рассмотрение Морского министерства «проект устройства подводной лодки для действий против неприятельских кораблей». |
| 13. | Как называлась Программа в отношении судостроения, которая была утверждена 25 марта 1910 года императором Николаем II:                                                | а) | «Десятилетняя программа судостроения (1910 - 1920 гг.)» - «Большая судостроительная программа»                                                                                       |
|     |                                                                                                                                                                       | б) | «Пятилетняя программа судостроения (1910 - 1915 гг.)» – «Большая судостроительная программа»                                                                                         |
|     |                                                                                                                                                                       | в) | «Пятнадцатилетняя программа судостроения (1910 - 1925 гг.)»-«Большая судостроительная программа»                                                                                     |
|     |                                                                                                                                                                       | г) | «Двухлетняя программа судостроения (1910 - 1912 гг.)» – «Большая судостроительная программа»                                                                                         |
| 14. | В годы Великой Отечественной войны сколько пароходств, морских портов и судоремонтных заводов СССР были мобилизованы на отпор врагу:                                  | а) | 20 пароходств, 61 морской порт, 37 судоремонтных заводов.                                                                                                                            |
|     |                                                                                                                                                                       | б) | 18 пароходств, 55 морской порт, 33 судоремонтных заводов.                                                                                                                            |
|     |                                                                                                                                                                       | в) | 14 пароходств, 51 морской порт, 27 судоремонтных заводов.                                                                                                                            |
|     |                                                                                                                                                                       | г) | 12 пароходств, 41 морской порт, 17 судоремонтных заводов.                                                                                                                            |
| 15. | В каком году флот СССР насчитывал сколько судов дедевейтом 8,4 млн т, занимая какое место в мире:                                                                     | а) | В 1962 году флот СССР насчитывал 887 судов дедевейтом 8,4 млн т, занимая девятое место в мире                                                                                        |
|     |                                                                                                                                                                       | б) | В 1963 году флот СССР насчитывал 987 судов дедевейтом 8,4 млн т, занимая восьмое место в мире                                                                                        |
|     |                                                                                                                                                                       | в) | В 1964 году флот СССР насчитывал 1087 судов дедевейтом 8,4 млн т, занимая седьмое место в мире                                                                                       |
|     |                                                                                                                                                                       | г) | В 1965 году флот СССР насчитывал 1187 судов                                                                                                                                          |



|            |                                                                                                                                                                                  |           |                                                                                                                                                                                          |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|            |                                                                                                                                                                                  |           | <i>дедвейтом 8,4 млн т, занимая шестое место в мире</i>                                                                                                                                  |
| <b>16.</b> | В обслуживании каких крупных нефтегазовых проектов в России и мире участвует «Совкомфлот»:                                                                                       | <b>а)</b> | <i>Сахалин-1», «Сахалин-2», «Варандей», «Ямал СПГ», «Tangguh» (Южная Корея)</i>                                                                                                          |
|            |                                                                                                                                                                                  | <b>б)</b> | <i>«Сахалин-1», «Сахалин-2», «Варандей», «Приразломное», «Новый Порт», «Ямал СПГ», «Tangguh» (Индонезия)</i>                                                                             |
|            |                                                                                                                                                                                  | <b>в)</b> | <i>Сахалин-1», «Приразломное», «Новый Порт», «Ямал СПГ», «Tangguh» (Вьетнам)</i>                                                                                                         |
|            |                                                                                                                                                                                  | <b>г)</b> | <i>Ничего не применимо</i>                                                                                                                                                               |
| <b>17.</b> | Арктический челночный танкер усиленного ледового класса Кирилл Лавров» типа: «Панамакс», предназначенный для перевозки нефти с морской ледостойкой платформы «Приразломная» это: | <b>а)</b> | <i>Крупнейшее судно, созданное китайскими корабелями на верфях в Шанхае. Один из крупнейших в мире танкеров, построенных на стапеле.</i>                                                 |
|            |                                                                                                                                                                                  | <b>б)</b> | <i>Крупнейшее судно, созданное корейскими корабелями на верфях в Пусане. Один из крупнейших в мире танкеров, построенных в Корее.</i>                                                    |
|            |                                                                                                                                                                                  | <b>в)</b> | <i>Крупнейшее судно, созданное российскими корабелями на «Адмиралтейских верфях» в Санкт – Петербурге. Один из крупнейших в мире танкеров, построенных на наклонном стапеле.</i>         |
|            |                                                                                                                                                                                  | <b>г)</b> | <i>Крупнейшее судно, созданное голландскими корабелями на верфях в Роттердаме. Один из крупнейших в мире танкеров, построенных на наклонном стапеле.</i>                                 |
| <b>18.</b> | Чем является проект танкера-газовоза «Кристоф де Маржери», для чего предназначен и имеет ли аналоги в мире:                                                                      | <b>а)</b> | <i>Пилотным судном серии 15 танкеров-газовозов, предназначенных для обслуживания проекта «Ямал СПГ», по своим характеристикам судно на сегодняшний день не имеет мировых аналогов.</i>   |
|            |                                                                                                                                                                                  | <b>б)</b> | <i>Пилотным судном серии 20 танкеров-газовозов, предназначенных для обслуживания проекта «Ямал СПГ-2», по своим характеристикам судно на сегодняшний день не имеет мировых аналогов.</i> |
|            |                                                                                                                                                                                  | <b>в)</b> | <i>Пилотным судном серии 10 танкеров-газовозов, предназначенных для обслуживания проекта «Ямал СПГ», мировые аналоги есть.</i>                                                           |
|            |                                                                                                                                                                                  | <b>г)</b> | <i>Пилотным судном серии 5 танкеров-газовозов, предназначенных для обслуживания проекта «Сахалин-4», по своим характеристикам судно находится на уровне мировых аналогов.</i>            |
| <b>19.</b> | Для чего танкер-газовоз «Кристоф де Маржери» может использовать принцип движения кормой вперед - функция Double Acting Tanker, DAT:                                              | <b>а)</b> | <i>Это необходимо для преодоления льда в высоких широтах</i>                                                                                                                             |
|            |                                                                                                                                                                                  | <b>б)</b> | <i>Это необходимо для преодоления тяжелых ледовых полей в высоких широтах</i>                                                                                                            |
|            |                                                                                                                                                                                  | <b>в)</b> | <i>Это необходимо для преодоления торосов в высоких широтах</i>                                                                                                                          |
|            |                                                                                                                                                                                  | <b>г)</b> | <i>Это необходимо для преодоления торосов и тяжелых ледовых полей в высоких широтах.</i>                                                                                                 |
| <b>20.</b> | Для чего предназначено многофункциональное судно ледового класса «Евгений Примаков»:                                                                                             | <b>а)</b> | <i>Для обслуживания буровых платформ в рамках проекта «Ямал-СПГ»</i>                                                                                                                     |
|            |                                                                                                                                                                                  | <b>б)</b> | <i>Для обслуживания СМОЛП «Варандей» в Баренцевом море</i>                                                                                                                               |
|            |                                                                                                                                                                                  | <b>в)</b> | <i>Для обслуживания буровых платформ</i>                                                                                                                                                 |
|            |                                                                                                                                                                                  | <b>г)</b> | <i>Для обслуживания буровых платформ в рамках проекта «Сахалин-2»</i>                                                                                                                    |
| <b>21.</b> | Какие задачи решает                                                                                                                                                              | <b>а)</b> | <i>Ледокольная проводка танкеров, спасательные опер-ии</i>                                                                                                                               |

|     |                                                                                                                                                                |           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|     | дизель-электрический ледокол проекта IBSV01 «Александр Санников»:                                                                                              | <i>б)</i> | <i>Помощь при проведении швартовных и погрузочных работ, буксировки судов</i>                                                                                                                                                                                                                                                 |
|     |                                                                                                                                                                | <i>в)</i> | <i>Пожаротушение, участие в операциях по ликвидации разливов нефти</i>                                                                                                                                                                                                                                                        |
|     |                                                                                                                                                                | <i>г)</i> | <i>Всё перечисленное в п а), б), в).</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 22. | Для чего предназначено научно-исследовательское судно «Профессор Вознесенский»:                                                                                | <i>а)</i> | <i>Для комплексного мониторинга состояния загрязнения озера Байкал (гидрохимические наблюдения за загрязнением поверхностных и грунтовых вод, донных отложений)</i>                                                                                                                                                           |
|     |                                                                                                                                                                | <i>б)</i> | <i>Для комплексного мониторинга состояния загрязнения озера Байкал (гидробиологические наблюдения за загрязнением поверхностных и грунтовых вод, донных отложений)</i>                                                                                                                                                        |
|     |                                                                                                                                                                | <i>в)</i> | <i>Для жизнеобеспечения труднодоступных станций, расположенных на побережье озера Байкал</i>                                                                                                                                                                                                                                  |
|     |                                                                                                                                                                | <i>г)</i> | <i>Всё перечисленное в п а), б), в).</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 23. | Для чего предназначено судно снабжения проекта 22420 «Иван Сидоренко»:                                                                                         | <i>а)</i> | <i>Для снабжения плавучих буровых установок расходными буровыми технологическими материалами, запчастями, топливом, водой и продовольствием</i>                                                                                                                                                                               |
|     |                                                                                                                                                                | <i>б)</i> | <i>Для оказания помощи аварийным судам, плавучим буровым установкам и другим плавсредствам, приёма и размещения спасённых людей</i>                                                                                                                                                                                           |
|     |                                                                                                                                                                | <i>в)</i> | <i>Для участия в тушении пожаров на судах, плавучих и береговых сооружениях</i>                                                                                                                                                                                                                                               |
|     |                                                                                                                                                                | <i>г)</i> | <i>Все перечисленное в пунктах а), б), в).</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 24. | Для чего предназначены модульные катера-катамараны проекта 23370М:                                                                                             | <i>а)</i> | <i>Для выполнения поисковых работ в пунктах базирования сил ВМФ и прибрежных районах.</i>                                                                                                                                                                                                                                     |
|     |                                                                                                                                                                | <i>б)</i> | <i>Для выполнения аварийно-спасательных работ в пунктах базирования сил ВМФ и прибрежных районах.</i>                                                                                                                                                                                                                         |
|     |                                                                                                                                                                | <i>в)</i> | <i>Для выполнения поисково-спасательных работ в пунктах базирования сил ВМФ и прибрежных районах.</i>                                                                                                                                                                                                                         |
|     |                                                                                                                                                                | <i>г)</i> | <i>Все перечисленное в пунктах а), б), в).</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 25. | Какие ожидаемые результаты реализации государственной программы РФ «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013 - 2030 годы»: | <i>а)</i> | <i>Создание научно-технического задела для производства конкурентоспособных высокоэкономичных судов и плавсредств гражданского назначения для морского, речного, рыбопромыслового флота и отраслей, осуществляющих добычу минеральных, биологических и энергетических ресурсов Мирового океана и континентального шельфа.</i> |
|     |                                                                                                                                                                | <i>б)</i> | <i>создание научно-технического задела для производства конкурентоспособных высокоэкономичных судов научно-исследовательского и экспедиционного флота.</i>                                                                                                                                                                    |
|     |                                                                                                                                                                | <i>в)</i> | <i>Применение расчётов на разработку новых технологий и инновационных проектов гражданской морской техники и техники для освоения шельфовых месторождений и создание производственных мощностей, обеспечивающих строительство, ремонт и модернизацию современных крупнотоннажных судов и морской техники.</i>                 |
|     |                                                                                                                                                                | <i>г)</i> | <i>Все перечисленное в пунктах а), б), в).</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                |

**Примечание.** Правильные ответы на вопросы следует искать в тексте соответствующего раздела главы.



## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Учебная дисциплина «Моря и мореплавание России» является необходимой составляющей частью взаимодействия с учебными дисциплинами «Навигация и лоция» и «Обеспечение навигационной безопасности мореплавания» и предоставляет общие сведения о навигационно-географических, гидрографических и гидрометеорологических характеристиках и особенностях 12 морей и одного моря-озера, омывающих побережье России. Они принадлежат к бассейнам трех океанов – Атлантического (Балтийское, Черное и Азовское), Северного Ледовитого (Белое, Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское) и Тихого (Берингово, Охотское и Японское). К области внутреннего стока относится Каспийское море-озеро.

Учебная дисциплина «Моря и мореплавание России» также предоставляет общие сведения о навигационно-географических, гидрографических и гидрометеорологических характеристиках и особенностях, истории основания и развития морских портов России, расположенных на побережье соответствующего моря, т.к. важнейшей задачей для судоводителей (капитана и его помощников) является безопасность судна, принимая во внимание всю имеющую информацию, в т.ч. навигационно-географические, гидрографические и гидрометеорологические данные, включая обеспечение навигационной безопасности мореплавания, безопасность находящихся на нем людей и грузов, а также сохранение от загрязнения окружающей среды, в т.ч. морской.

Важной составляющей частью учебной дисциплины «Моря и мореплавание России» является её первый раздел «Краткая история развития мореплавания в России».

В учебном пособии «Краткая история развития мореплавания в России» с позиций системного подхода и на современном уровне изложена краткая история развития мореплавания в России: от древних славян, Киевской Руси, похода Вещего Олега к Царьграду, флотов русских царей и императоров, начиная от царя Ивана Грозного до императора Николая II, развития русского флота с началом века энергии пара, создания Российского общества пароходства и торговли, а также Добровольного флота, появления дизель-теплоходов, создания Совторгфлота, восстановления флота в 1918-1940 годах, применения морского и речного флота в годы Великой Отечественной войны, возрождения флота и водной транспортной инфраструктуры СССР, строительства и укрепления морского и речного флота в СССР и в России, выполнения Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» - до итогов судостроения России в 2018 году и в настоящее время.

В связи с вышеизложенным, основная цель настоящего учебного пособия связана с необходимостью развития у студентов способностей применять полученные знания о краткой истории развития мореплавания в России при изучении учебной дисциплины «Моря и мореплавание России».

Именно эта цель ставилась автором при разработке настоящего учебного пособия.

## ЛИТЕРАТУРА И ЭЛЕКТРОННЫЕ ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ

1. Геманов В.С. История Российского флота. Изд. 2-е; дополненное, исправленное учебное пособие для курсантов и слушателей всех специальностей морских учебных заведений.
2. Под флагом России: история зарождения и развития морского флота. М.: Согласие, 1995 – 568 с., илл.
3. Контровский В.И. Торговый флот в истории России, очерк.
4. Бодровцева Н.Ю. История возникновения торгового мореплавания на Руси. Молодой ученый, 2017, № 5 – с. 336-342.
5. Бодровцева Н.Ю. Новгородское княжество как центр торгового мореплавания на Руси XII–XIV вв.
6. [Текст] // Исторические исследования: материалы V Междунар. науч. конф. (г. Самара, март 2017 г.). – Самара: ООО "Издательство АСГАРД", 2017 – с. 28-35.
7. В. Дыгало, М. Аверьянов. История корабля. Ладья славян <http://artklass13.bibliowiki.ru/articles/rus-istori/154-v-dygalo-m-averjanov-istorija-korablja-ladja-slavjan.html>.
8. <https://infocentereurope.ru/shedevry/opisanie-kartiny-nikolaya-reriha-zamorskie-gosti.html>
9. [http://vinodlya.narod.ru/new\\_page\\_164.htm](http://vinodlya.narod.ru/new_page_164.htm)/Песнь о Вещем Олеге
10. <https://profilib.site/chtenie/86789/aleksandr-korolev-zagadki-pervykh-russkikh-knyazey-5.php>
11. <https://www.mintrans.ru/flot/История флота Российского>
12. Легенды Российского флота [https://www.e-reading.club/bookreader.php/150450/Docenka\\_-\\_Mify\\_i\\_legendy\\_Rossiyskogo\\_flota.html](https://www.e-reading.club/bookreader.php/150450/Docenka_-_Mify_i_legendy_Rossiyskogo_flota.html)
13. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Заморские\\_гости](https://ru.wikipedia.org/wiki/Заморские_гости)
14. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Иван\\_Грозный](https://ru.wikipedia.org/wiki/Иван_Грозный)
15. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Борис\\_Годунов](https://ru.wikipedia.org/wiki/Борис_Годунов)
16. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Михаил\\_Фёдорович\\_Романов](https://ru.wikipedia.org/wiki/Михаил_Фёдорович_Романов)
17. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Алексей\\_Михайлович\\_Романов](https://ru.wikipedia.org/wiki/Алексей_Михайлович_Романов)
18. <https://flot.com/history/io1-1.htm>. Военный корабль «Орёл». По материалам книги В.А. Дыгало. «Откуда и что на флоте пошло».
19. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Потешные\\_войска](https://ru.wikipedia.org/wiki/Потешные_войска)
20. <https://topwar.ru/23676-2-fevralya-1701-g-byt-izdan-ukaz-petra-i-polozhivshiy-nachalo-baltiyskomu-flotu.html>
21. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Прутский\\_поход](https://ru.wikipedia.org/wiki/Прутский_поход)
22. [https://pikabu.ru/story/morskoy\\_ataman\\_ivana\\_groznogo\\_4745240](https://pikabu.ru/story/morskoy_ataman_ivana_groznogo_4745240)
23. <https://viktoriiako.livejournal.com/53493.html> Русский Флот Ивана Грозного в 7066 лета или в 1558 году по новому стилю, введенному Петром I в 1703
24. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Плюсское\\_перемирие](https://ru.wikipedia.org/wiki/Плюсское_перемирие)
25. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Столбовский\\_мир](https://ru.wikipedia.org/wiki/Столбовский_мир)
26. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Поляновский\\_мир](https://ru.wikipedia.org/wiki/Поляновский_мир)
27. [http://navyparade.mil.ru/history\\_of\\_parads.html](http://navyparade.mil.ru/history_of_parads.html)
28. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Екатерина\\_I](https://ru.wikipedia.org/wiki/Екатерина_I)
29. <https://topwar.ru/96648-russkiy-flot-posle-petra-i-chast-i-vremena-pravleniya-ekateriny-i-i-petra-ii.html>
30. <http://sailngstamps.ru/2017/01/principium/>
31. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Пётр\\_II](https://ru.wikipedia.org/wiki/Пётр_II)
32. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Екатерина\\_II](https://ru.wikipedia.org/wiki/Екатерина_II)
33. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Анна\\_Иоанновна](https://ru.wikipedia.org/wiki/Анна_Иоанновна)
34. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Слава\\_России\\_\(линейный\\_корабль\\_1733\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Слава_России_(линейный_корабль_1733))
35. <http://sailngstamps.ru/2017/01/evstafiy/>



36. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Елизавета\\_Петровна](https://ru.wikipedia.org/wiki/Елизавета_Петровна)
37. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Павел\\_I](https://ru.wikipedia.org/wiki/Павел_I)
38. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Филермская\\_икона\\_Божией\\_Матери](https://ru.wikipedia.org/wiki/Филермская_икона_Божией_Матери)
39. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Российский\\_императорский\\_флот](https://ru.wikipedia.org/wiki/Российский_императорский_флот)
40. [http://militera.lib.ru/h/zolotarev\\_kozlov2/02.html](http://militera.lib.ru/h/zolotarev_kozlov2/02.html)/Флот в царствование  
Александра I
41. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Александр\\_I](https://ru.wikipedia.org/wiki/Александр_I)
42. <https://histrf.ru/lenta-vremeni/event/view/pravlenie-alieksandra-i>
43. <http://bgudkov.ru/приложения/11-морской-фронт-страны-при-алексandre-i/>
44. <https://www.yaklass.ru/p/geografiya/5-klass/razvitie-geograficheskikh-znaniy-o-zemle-18807/otkrytie-avstralii-i-antarktidy-161311/re-18a61180-6d99-466a-9bbc-2093d7f4e786>
45. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Афонское\\_сражение](https://ru.wikipedia.org/wiki/Афонское_сражение)
46. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Наваринское\\_сражение](https://ru.wikipedia.org/wiki/Наваринское_сражение)
47. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Николай\\_I](https://ru.wikipedia.org/wiki/Николай_I)
48. [http://militera.lib.ru/h/zolotarev\\_kozlov2/09.html](http://militera.lib.ru/h/zolotarev_kozlov2/09.html)/Флот эпохи Николая I
49. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Меркурий\\_\(бриг,\\_1820\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Меркурий_(бриг,_1820))
50. <https://histrf.ru/lenta-vremeni/event/view/sinopskii-boi>
51. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Бриг\\_«Меркурий»,\\_атакованный\\_двумя\\_турецкими\\_кораблями](https://ru.wikipedia.org/wiki/Бриг_«Меркурий»,_атакованный_двумя_турецкими_кораблями)
52. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Казарский,\\_Александр\\_Иванович](https://ru.wikipedia.org/wiki/Казарский,_Александр_Иванович)
53. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Георгиевский\\_флаг](https://ru.wikipedia.org/wiki/Георгиевский_флаг)
54. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Крымская\\_война](https://ru.wikipedia.org/wiki/Крымская_война)
55. <http://blog.i.ua/user/4530948/818191/>История затопления русских кораблей в  
Севастополе
56. <https://www.culture.ru/institutes/27314/pamyatnik-zatoplennym-korablyam>
57. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Владимир\\_\(пароходофрегат\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Владимир_(пароходофрегат))
58. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Лазарев\\_Михаил\\_Петрович](https://ru.wikipedia.org/wiki/Лазарев_Михаил_Петрович)
59. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Корнилов,\\_Владимир\\_Алексеевич](https://ru.wikipedia.org/wiki/Корнилов,_Владимир_Алексеевич)
60. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Нахимов,\\_Павел\\_Степанович](https://ru.wikipedia.org/wiki/Нахимов,_Павел_Степанович)
61. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Истомин,\\_Владимир\\_Иванович](https://ru.wikipedia.org/wiki/Истомин,_Владимир_Иванович)
62. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Бутаков,\\_Григорий\\_Иванович](https://ru.wikipedia.org/wiki/Бутаков,_Григорий_Иванович)
63. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Пароходофрегат\\_Богатырь](https://ru.wikipedia.org/wiki/Пароходофрегат_Богатырь)
64. <http://commi.narod.ru/bmc/mk1cr/cr1.htm>/Пароходофрегат\_Богатырь
65. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Пароходофрегат\\_Архимед](https://ru.wikipedia.org/wiki/Пароходофрегат_Архимед)
66. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Амосов\\_Иван\\_Афанасьевич](https://ru.wikipedia.org/wiki/Амосов_Иван_Афанасьевич)
67. [https://ru.wikipedia.org/wiki/подводная\\_лодка\\_Шильдера](https://ru.wikipedia.org/wiki/подводная_лодка_Шильдера)
68. <http://albertfmlv.blogspot.com/2014/01/blog-post.html>/пароход\_Отважность
69. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Общество\\_пароходства\\_по\\_Волге](https://ru.wikipedia.org/wiki/Общество_пароходства_по_Волге)
70. <https://chronograph.livejournal.com/251320.html>/Путеводитель по р. Волге
71. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Самолёт\\_\(пароходство\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Самолёт_(пароходство))
72. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Александр\\_II](https://ru.wikipedia.org/wiki/Александр_II)
73. [http://army.armor.kiev.ua/titul/rusflot\\_1827-84.shtml](http://army.armor.kiev.ua/titul/rusflot_1827-84.shtml)/русский флот 1827-1884
74. [https://ruxpert.ru/Крупные\\_российские\\_проекты\\_\(Александр\\_II,\\_1861-1870\)](https://ruxpert.ru/Крупные_российские_проекты_(Александр_II,_1861-1870))
75. <http://nrt24.ru/ru/russkie-klipera-chast-chetvertaya-pervoe-otkrytie-ameriki>
76. <https://pomnisvoih.ru/kak-eto-bylo/pervoe-russkoe-krugosvetnoe-plavanie.html>
77. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Степан\\_Степанович\\_Лесовский](https://ru.wikipedia.org/wiki/Степан_Степанович_Лесовский)
78. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Андрей\\_Александрович\\_Попов](https://ru.wikipedia.org/wiki/Андрей_Александрович_Попов)
79. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Гражданская\\_война\\_в\\_США](https://ru.wikipedia.org/wiki/Гражданская_война_в_США)
80. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Фрегат\\_Ослябя](https://ru.wikipedia.org/wiki/Фрегат_Ослябя)
81. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Корвет\\_Варяг](https://ru.wikipedia.org/wiki/Корвет_Варяг)
82. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Клипер\\_Абрек](https://ru.wikipedia.org/wiki/Клипер_Абрек)

83. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Генерал\\_Коцебу\\_\(пароход\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Генерал_Коцебу_(пароход))
84. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Коцебу\\_Павел\\_Ефстафьевич](https://ru.wikipedia.org/wiki/Коцебу_Павел_Ефстафьевич)
85. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Александр\\_III](https://ru.wikipedia.org/wiki/Александр_III)
86. [https://defendingrussia.ru/a/pervyj\\_petr\\_velikij\\_ili\\_sudba\\_bronenosca\\_po\\_imeni\\_krejser\\_-412/](https://defendingrussia.ru/a/pervyj_petr_velikij_ili_sudba_bronenosca_po_imeni_krejser_-412/)
87. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Макаров,\\_Степан\\_Осипович](https://ru.wikipedia.org/wiki/Макаров,_Степан_Осипович)
88. [http://www.retroflot.com/dobrovoljnyj\\_flot/parohodkrejser\\_yaroslavlj.html](http://www.retroflot.com/dobrovoljnyj_flot/parohodkrejser_yaroslavlj.html)
89. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Николай\\_II](https://ru.wikipedia.org/wiki/Николай_II)
90. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Российский\\_императорский\\_флот](https://ru.wikipedia.org/wiki/Российский_императорский_флот)
91. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Бой\\_у\\_Чемульпо](https://ru.wikipedia.org/wiki/Бой_у_Чемульпо)
92. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Медаль\\_«За\\_бой\\_„Варяга“\\_и\\_„Корейца“»](https://ru.wikipedia.org/wiki/Медаль_«За_бой_„Варяга“_и_„Корейца“»)
93. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Три\\_Святителя\\_\(броненосец\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Три_Святителя_(броненосец))
94. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Георгий\\_Победоносец\\_\(броненосец\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Георгий_Победоносец_(броненосец))
95. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Акула\\_\(подводная\\_лодка\\_1909\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Акула_(подводная_лодка_1909))
96. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Линейные\\_корабли\\_типа\\_«Императрица\\_Мария»](https://ru.wikipedia.org/wiki/Линейные_корабли_типа_«Императрица_Мария»)
97. <https://www.litres.ru/oleg-filatov/imperator-nikolay-ii-i-voenno-morskoy-flot-rossii-neopublikov/chitat-onlayn/>
98. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Александр\\_Сибиряков\\_\(корабль\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Александр_Сибиряков_(корабль))
99. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Admiral\\_Scheer\\_\(1933\)#/media/File:Admiral\\_Scheer\\_ONI.jpg](https://ru.wikipedia.org/wiki/Admiral_Scheer_(1933)#/media/File:Admiral_Scheer_ONI.jpg)
100. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Георгий\\_Седов\\_\(пароход\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Георгий_Седов_(пароход))
101. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Челюскин\\_\(пароход\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Челюскин_(пароход))
102. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Красин\\_\(ледокол,\\_1916\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Красин_(ледокол,_1916))
103. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Шашков,\\_Зосима\\_Алексеевич](https://ru.wikipedia.org/wiki/Шашков,_Зосима_Алексеевич)
104. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Гуженко,\\_Тимофей\\_Борисович](https://ru.wikipedia.org/wiki/Гуженко,_Тимофей_Борисович)
105. <https://turbina.ru/guide/Nikolaev-Ukraine-91243/Zametki/Muзей-Sudostroeniya-i-flota-tchast-3-52511/photo1315362/> Танкер\_Казбек
106. [https://www.fesco.ru/about/history/fleet-roll/12278/Танкер\\_Москальво](https://www.fesco.ru/about/history/fleet-roll/12278/Танкер_Москальво)
107. [http://www.scf-group.com/press\\_office/press\\_releases/item100253.html](http://www.scf-group.com/press_office/press_releases/item100253.html)
108. [http://kruiznik.ru/foto/displayimage.php?album=112&pid=1299#top\\_display\\_media](http://kruiznik.ru/foto/displayimage.php?album=112&pid=1299#top_display_media)
109. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Челюскин\\_\(пароход\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Челюскин_(пароход))
110. <http://polarpost.ru/forum/viewtopic.php>
111. [http://shipwiki.ru/parusnye\\_suda/korabl\\_orela\\_rossiya\\_1667\\_god.html](http://shipwiki.ru/parusnye_suda/korabl_orela_rossiya_1667_god.html)
112. <http://www.aif.ru/society/people/1489633>
113. <http://www.korvet2.ru/suda-rak.html>
114. <https://ria.ru/spravka/20130707/947794878.html>
115. <http://museumpereslavl.ru/ru/index.html>
116. <http://www.scf-group.com/about/history/vesselhistory/> История Совкомфлота в судах
117. [https://teknoblog.ru/2019/04/27/98732/Число\\_газовозов\\_«Ямала\\_СПГ»\\_перевалило\\_через\\_десяток](https://teknoblog.ru/2019/04/27/98732/Число_газовозов_«Ямала_СПГ»_перевалило_через_десяток)
118. <https://neftegaz.ru/news/Suda-i-sudostroenie/196472-postroen-eshche-1-tanker-dlya-proekta-yamal-spg-ne-gazovoz/> Борис Соколов
119. <https://aftershock.news/?q=node/716496&full/> Итоги судостроения России 2018
120. <http://www.korabli.eu/galleries/oboi/grazhdanskije-suda/a40-2b-yar/> Капитан Балашов
121. <http://www.korabli.eu/galleries/oboi/grazhdanskije-suda/fortuna/fortuna-4>
122. <https://sdelanounas.ru/blogs/109704/> В Рыбинске сданы две модернизированных нефтеналивных баржи проекта ROB07
123. [https://sdelanounas.ru/blogs/?search=RSD59/Сухогруз\\_«Пола\\_Филафея»](https://sdelanounas.ru/blogs/?search=RSD59/Сухогруз_«Пола_Филафея»)
124. <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=69038/> Церемония именная церемония судна ледового класса «Евгений Примаков» состоялась в Санкт-Петербурге.



125. [https://pikabu.ru/story/na\\_vyiborgskom\\_sz\\_nachalis\\_khodovye\\_ispytaniya\\_ledok\\_ola\\_aleksandr\\_sannikov\\_5918151](https://pikabu.ru/story/na_vyiborgskom_sz_nachalis_khodovye_ispytaniya_ledok_ola_aleksandr_sannikov_5918151)

125. <https://topwar.ru/151721-andrej-vilkickij-novejshij-ledokol-velichinoj-semijetazhnoe-zdanie>

127. <http://portnews.ru/news/246623/> танкер-химовоз проекта RST27M

128. <http://ysia.ru/zemsnaryad-vladimir-panchenko-dostavlen-v-yakutiya-dlya-ispytaniy/>  
[http://portnews.ru/news/267018/НИС «Профессор Вознесенский» будет осуществлять комплексный мониторинг озера Байкал - Росгидромет](http://portnews.ru/news/267018/НИС_«Профессор_Вознесенский»_будет_осуществлять_комплексный_мониторинг_озера_Байкал_-_Росгидромет)

129. [https://sdelanounas.ru/blogs/112399/Судно снабжения «Иван Сидоренко»](https://sdelanounas.ru/blogs/112399/Судно_снабжения_«Иван_Сидоренко»)

130. <http://poltava1712.ru>

131. <https://www.vympel-rybinsk.ru/mangust-12150.html>

132. <https://bmpd.livejournal.com/3373418.html> Введен в строй пограничный сторожевой корабль «Безупречный»

133. <http://voenchel.ru/index.php?newsid=1584/> Патрульный катер проекта 03160 «Раптор»

134. [https://sdelanounas.ru/blogs/110629/Буксир БУК-2190 пришёл в Севастополь](https://sdelanounas.ru/blogs/110629/Буксир_БУК-2190_пришёл_в_Севастополь)

135. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Адмирал\\_флота\\_Советского\\_Союза\\_Горшков\\_\(фрегат\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Адмирал_флота_Советского_Союза_Горшков_(фрегат))

136. <https://topwar.ru/142473-malyy-raketnyy-korabl-vyshniy-volochek-prinyat-v-sostav-chernomorskogo-flota.html>

137. [http://www.kchf.ru/ship/mrk/orekhovo\\_zuevo.htm](http://www.kchf.ru/ship/mrk/orekhovo_zuevo.htm)

138. <https://bmpd.livejournal.com/3154135.html> Судно тылового обеспечения «Эльбрус» передано ВМФ России

139. <https://politexpert.net/136372-proekt-02690-severnyi-flot-poluchil-unikalnyi-samokhodnyi-plavkran/> проект 02690 СПК-53150

140. [https://bmpd.livejournal.com/3465996.html/](https://bmpd.livejournal.com/3465996.html) Введено в строй спасательно-буксирное судно «Капитан Гурьев» проекта 22870

141. <https://sudostroenie.info/novosti/21041.html> Модульный катер-катамаран войдет в состав ТОФ в 2018 году

142. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Большие\\_десантные\\_корабли\\_проекта\\_11711](https://ru.wikipedia.org/wiki/Большие_десантные_корабли_проекта_11711)

143. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Громкий\\_\(корвет\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Громкий_(корвет))

144. <https://topwar.ru/151939-bolshoj-gidrograficheskij-kater-voshel-v-sostav-baltiyskogo-flota>

145. <https://www.pnp.ru/economics/na-razvitie-sudostroeniya-v-2019-godu-potratyat-89-mlrd-rublej.html>

## ОБРАЩЕНИЕ К ЧИТАТЕЛЯМ

Замечания, пожелания и предложения, которые могут быть полезными для совершенствования настоящего учебного пособия, просим направлять по адресу: Морской институт, ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет», ул. Гоголя, 23, г. Севастополь, Россия, 299011

**Для заметок (Notes)**

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Учебное издание

**Пархоменко Вячеслав Витальевич**

# КРАТКАЯ ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ МОРЕПЛАВАНИЯ В РОССИИ

*Учебное пособие*

В авторской редакции

Изд. № 50/2020. Объем 9 п.л.  
РИИЦМ ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»





**Пархоменко Вячеслав Витальевич**, кандидат военных наук, доцент кафедры «Судовождение и безопасность судоходства», директор Центра подготовки и аттестации плавсостава Морского института ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет», военный инженер - штурман, капитан 1 ранга в запасе, сертифицированный ведущий аудитор по сертификации систем менеджмента качества Ассоциации по сертификации «Русский Регистр» (Россия, С.-Петербург).



Автор 6 учебных пособий и 11 учебно-методических пособий по дисциплинам «Моря и мореплавание России», «Навигация и лоция», «Обеспечение навигационной безопасности мореплавания», «Практика несения штурманской вахты», «Предотвращение столкновения судов», «Управление качеством в мореплавании»; автор 19 публикаций в области подготовки высшего руководства и персонала организаций к управлению системами менеджмента в соответствии с требованиями международных и национальных стандартов.



Область деятельности – моря и мореплавание России; навигация и лоция; обеспечение навигационной безопасности мореплавания; практика несения штурманской вахты; управление качеством в мореплавании; метрология, стандартизация и сертификация на водном транспорте; подготовка высшего руководства, персонала и внутренних аудиторов организаций к управлению системой менеджмента качества; консалтинг (или сертификация) систем менеджмента качества организаций на соответствие требованиям положений международного стандарта ISO 9001:2015 (ГОСТ Р ИСО 9001-2015).

Система менеджмента качества морского направления развития ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет» сертифицирована органом по сертификации систем менеджмента - Ассоциацией по сертификации «Русский Регистр» (Россия, С. - Петербург) на соответствие требованиям международного стандарта ISO 9001:2015 (ГОСТ Р ИСО 9001-2015) в отношении: «Проектирование и реализация образовательных программ высшего образования, среднего профессионального образования, дополнительного профессионального образования в части подготовки, переподготовки и повышения квалификации членов экипажей морских судов; проведение научных исследований и разработок в области естественных и технических наук».