

репортаж о судебном процессе мая 1907 г.

Сохранившиеся материалы судебного следствия позволяют нам утверждать, что причинами конфликта стали не только «революционная смута» в стране, политическое противостояние в крае, но и неправомерные действия административно-полицейских органов, которые спровоцировали нагнетание национальной и религиозной вражды на полуострове. Заметим, что убийства на улицах Симферополя совершалось на глазах губернатора и высших полицейских чинов, в распоряжении которых находились достаточные силы и средства для предупреждения кровавого столкновения.

Описание октябрьских дней 1905 г. сейчас есть возможность очистить от прошлых идеологических наслоений. В 50-х годах минувшего столетия на месте трагедии, на здании кинотеатра «Симферополь», была установлена мемориальная доска в память жертв «большевистского» митинга. Но, как теперь известно, в Крыму в революции 1905-1907 гг. большевистских организаций не было, кроме одной – Севастопольского военного комитета, состоявшего из моряков-черноморцев и не распространявшего свою деятельность на Симферополь. Не указывала мемориальная доска и на то, что 43 погибших в городском саду члена РСДРП были представителями еврейского народа.

События осени 1905 г. в Симферополе являются еще одним историческим уроком, который заключается в том, что участие «силовых» органов в условиях политической конфронтации на стороне одной из противоборствующих сил резко обостряет ситуацию и приводит к большему кровопролитию.

#### Источники и литература

1. Г.Н. Губенко. Революционное движение в Таврической губернии. – Симферополь, 1955.
2. В. Опалов. 1905 год в Крыму. – Симферополь, 1955.
3. В. Советов. Социал-демократия в Крыму. Исторический очерк. – Симферополь, 1933.
4. И.С. Клейнершехт. Дело об октябрьском погроме в Симферополе. Судебный отчет. – Симферополь, 1907.
5. Государственный архив АРК. Ф.26, оп. 3, д.426.
6. Крымский вестник. – 1905.

#### Макаренко Е.В.

#### РАЗВИТИЕ ВОЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ НА ЧЕРНОМ МОРЕ В 1906-1917гг.

Изучение истории Черноморского флота в начале XX века представляет большой интерес, так как позволяет проследить взаимосвязь внешнеполитических устремлений Российской империи с состоянием ее экономики и в, частности, судостроительной промышленности. Состав и задачи флота определялись той ролью, которую страна играла в международных делах. Флот постепенно становился инструментом в руках правительства для оказания дипломатического давления на соперников во внешнеполитических спорах. Он должен был обеспечить окончательное проникновение России в Босфор и Дарданеллы.

Актуальность работы состоит в раскрытии взаимосвязи внешней политики России в начале XX в. на Балканском полуострове и Черноморском театре с развитием ее экономики и вооруженных сил (в частности Черноморского флота).

Историографию исследуемой темы можно условно разделить на труды, носящие справочный характер и дающие общую картину развития всего российского флота [1] и монографии и отдельные статьи, подробнейшим образом, описывающие историю проектирования, строительства и эксплуатации корабельного состава [2].

Целью настоящей статьи является создание целостной картины всех факторов, сочетание которых привело к принятию кораблестроительных программ по строительству на черноморском театре современной эскадры кораблей и модернизации судостроительных заводов, предназначенных для выполнения этих программ; освещение конструктивных особенностей всех типов военных кораблей, строящихся на судостроительных заводах юга России в 1906-1917 гг.

Последствия русско-японской войны 1904-1905 гг. не обошли стороной Черноморский флот. Его корабли не были задействованы в составе 2-й Тихоокеанской эскадры под командованием вице-адмирала З.П.Рожественского. Турция закрыла проливы, и Черноморский флот фактически оказался заперт. В Черном море оставалось восемь эскадренных броненосцев и три крейсера [3]. Почти все они требовали ремонта, а их боевые качества уже не соответствовали требованиям времени. В таком же состоянии были и порты. Оборона побережья была недостаточной. Тщательно изучив состояние военно-морских сил России, морской генеральный штаб пришел в 1906 г. печальному выводу: «С такими силами нельзя не только оборонять морские границы отечества нашего, но даже оказать сколько-нибудь серьезное сопротивление противнику» [4].

Кроме упомянутых причин, сводящих боевую ценность русского флота к минимуму, следует назвать еще одну, пожалуй, самую главную. В воздухе уже давно витала идея создания корабля, коренным образом отличающегося от всех предыдущих броненосцев. В некоторых странах, в том числе и в России, были построены корабли, являвшие собой прообраз нового броненосца (в России – 2 линкора типа «Андрей Первозванный»). Однако, вполне закономерно, что именно Англия, обладавшая мощной промышленностью и богатым опытом судостроения, первой построила такой корабль. Там построили новый линкор – «Дредноут» («Бесстрашный»). Он был заложен в октябре 1905 г., через четыре месяца спущен на воду, а в октябре 1906 г. закончил ходовые испытания. «Изюминка» корабля заключалась в его артиллерии. Артиллерия главного калибра на «Дредноуте» состояла из десяти 305-мм орудий расположенных в 5-ти двухорудийных башнях. Противоминную артиллерию разместили в каземате и на крышах башен главного калибра. Башни артиллерии промежуточного калибра отсутствовали. Это

позволило увеличить секторы обстрела башен главного калибра. В бортовом залпе «Дредноута» участвовали одновременно четыре башни. Название этого корабля сразу стало нарицательным. «С этого момента линейный флот всех морских держав стал делиться на два подкласса кораблей – дредноуты и додредноуты. При этом боевая мощь флотов характеризовалась только количеством дредноутов. Благодаря своей защите, силе артиллерийского огня и превосходству в скорости дредноуты приобретали преимущества в боевой устойчивости и выборе позиции боя. Старые линкоры были совершенно бессильны в борьбе с ними» [5]. Создание «Дредноута» еще раз продемонстрировало высокие возможности английской экономики и, в частности, ее судостроительной промышленности. Тем не менее, все морские державы оказались в одинаковом положении. Ранее накопленные флоты обесценились, и мощь на море могла обеспечить только высокоразвитая промышленность. С этого времени начался новый этап гонки морских вооружений.

А.Н.Крылов, в будущем академик, один из главных конструкторов русских кораблей, писал в своих воспоминаниях: «К концу 1906 г. стало известно, что «Дредноут» удачно закончил испытания и что Англия строит еще три или четыре подобных корабля, при которых боевое значение всех существующих флотов практически должно быть утрачено...Становилось ясно, что возобновляя флот, надо строить дредноуты»[6].

Усиленное строительство флота ведущими европейскими державами, США и Японией обуславливалось экономическими и политическими целями. На рубеже XIX-XX вв. складывались предпосылки для последующего экономического и политического передела мира, в том числе передела колониальных владений. Без существования сильного военно-морского флота такой передел был невозможен. Это в полной мере относилось и к России.

Царское правительство и финансово-промышленные круги были заинтересованы в строительстве большого современного флота. «Флот России как великой державе необходим, и она должно иметь его и быть в состоянии послать его туда, куда потребуют государственные интересы», - таково было мнение морского министра, адмирала И.М.Дикова. Министр иностранных дел А.П.Извольский был еще более точен и откровенен: «Линейный флот нужен России вне всякой зависимости от забот по обороне наших берегов...для участия в разрешении предстоящих мировых вопросов в которых Россия отсутствовать не может», - заявил он на совещании СГО при рассмотрении вопроса о судьбах русского флота (в 1906 г. – Е.М.). «Обладая броненосцами, - утверждал все тот же А.П.Извольский, - мы через несколько лет, когда эти броненосцы будут готовы и когда общая политическая обстановка и группировка государств, быть может, изменится, приобретем большую ценность как союзник, что не может не входить в заботы министерства иностранных дел» [7]. Это высказывание свидетельствует о стремлении правящих кругов России использовать флот как средство достижения политических целей.

При составлении плана развития флота на Черном море, И.М.Диков послал А.П.Извольскому специальное письмо. В нем он наметил мероприятия, связанные с созданием боевого флота: «1) поставить определенной целью движение на проливы; 2) обеспечить Черноморский флот при выходе его в Средиземное море станцией вблизи Дарданелл» [9]. Эти высказывания показывают, что Россия собиралась занять отнюдь не последнее место в мировой политике. Выполнение этих двух целей позволило бы интенсивнее влиять на политику европейских держав в Египте и на Ближнем Востоке. Поэтому, в период 1907-1917 гг. Россия постоянно пыталась изменить режим проливов. На это были направлены усилия дипломатов. В соответствии с этим разрабатывались планы развития флота на Черном море. За политической поддержки национально-освободительного движения балканских народов против Турции стояли экспансионистские цели захвата черноморских проливов, ориентация балканских народов на Россию, а при удобном случае и включение их в состав России. Для осуществления этой задачи военными средствами только сухопутной армии было недостаточно. Нужен был мощный современный флот, которого у России не было. Вот почему и были задуманы колоссальные (в условиях России) масштабы военного судостроения. В них были заинтересованы и промышленники, так как заказы на новые корабли сулили большие прибыли. Таким образом, планы воссоздания флота определялись, прежде всего, военно-политическими мотивами. Разрыв с экономическими возможностями их осуществления привел, как будет показано ниже, к пересмотру масштабов строительства кораблей в сторону их уменьшения. Это проявилось, в первую очередь, в разработке морских программ.

Вскоре после окончания русско-японской войны, Морской генеральный штаб совместно с Морским техническим комитетом разработал и представил царю на рассмотрение четыре морские программы. Они различались по количеству кораблей и стоимости. Строительство флота намечалось вести методом закладки боевых эскадр, каждая из которых должна была состоять из 8 линейных кораблей, 4 линейных крейсеров, 9 легких крейсеров и 36 эсминцев [9]. Программа №1 предусматривала строительство четырех эскадр: двух для Тихого океана и по одной для Балтийского и Черного морей (ее стоимость 5 млрд. руб.). Программа №2 состояла из одной эскадры для Черного моря и двух для Балтийского. В случае необходимости балтийские эскадры могли быть отправлены на Дальний Восток. Вариант №3 предлагал строительство по одной эскадре для Балтики и Черного моря [10]. Четвертым вариантом была так называемая «Малая программа» (ее впоследствии и приняли). В соответствии с ней на Балтике создавалась одна эскадра, а на Черном море ограничивались ремонтом старых линкоров и созданием некоторого количества легких сил.

«Малая программа» ставила задачу не допустить неприятельский флот в Черное море. Первоначальный ее вариант предусматривал строительство для Черноморского флота 4 легких крейсеров, 6 подводных лодок и 36 миноносцев [11]. Общая стоимость «Малой программы» составляла 870 млн. руб. золотом. Такой суммы денег в наличии не имелось. Поэтому в июле 1907 г. император Николай II утвердил один из вариантов «Малой программы», по которому для Черного моря собирались построить 14 эсминцев и 3 подводные лодки. Учитывая средства на постройку кораблей для других флотов и достройку заложенных ранее, расходы по этой программе составляли 126,7 млн. рублей [12]. Но даже в таком виде программа выполнена не была. Отпущенные средства пошли на достройку других кораблей. В Николаеве

был заложен только один корабль – подводный минный заградитель «Краб».

Другой, не менее важной причиной не выполнения «Малой программы» стало быстрое изменение политической обстановки. В начале лета 1909 г. появились первые сообщения о намерении Турции приобрести за границей три современных линейных корабля. Министр иностранных дел, наведя справки в Лондоне и Константинополе, сообщил Морскому ведомству, что покупка линейных кораблей «представляется маловероятной ввиду финансовых затруднений, встреченных ныне Турцией» [13]. Тем не менее, получив средства от Франции и организовав внутренние займы, Турция приступила к усилению своего флота. В январе 1910 г. она подписала договор с Германией о строительстве 4 новейших эскадренных миноносцев, затем у той же Германии купила 2 броненосца додредноутского типа. Одновременно, с начала 1910 г. через английское правительство велись переговоры с фирмой «Виккерс» о заказе на 2 новейших линейных корабля – дредноута, броненосный крейсер, 9 эсминцев и 4 подводные лодки. В апреле 1911 г. турецкий парламент ассигновал средства на покупку 12 больших военных транспортов для перевозки войск и начал переговоры в Англии о перекупке еще двух линейных кораблей, заказанных ранее Бразилией [14]. Переговоры прошли успешно. В апреле 1913 г. Турция должна была получить линкор «Решад V», строившийся по контракту в Англии, а летом 1914 г. должен был вступить в строй линкор «Рио-де-Жанейро» (строился англичанами для Бразилии, но в декабре 1913 г. перекуплен турками и переименован ими в «Султан Осман»; строительство этих двух линкоров задержалось, и до начала первой мировой войны ни один из них не вступил в строй, с началом войны линкоры были реквизированы английским правительством).

Таким образом, по завершении строительства намеченных кораблей, турецкий флот представил бы собой серьезную угрозу российскому флоту на Черном море. Активное строительство турецкого флота не осталось незамеченным в России.

9 июля 1910 г. П.А.Столыпин писал управляющему делами Совета министров Н.В.Плеве: «Воссоздание турецкого флота и заказ «Армстронгу» судов более сильных, чем лучшие из наших черноморских судов... сведет наше положение на Черном море к положению подчиненному и даже для всего нашего черноморского побережья небезопасному.» Столыпин просил подготовить письмо морскому министру С.А.Воеводскому с требованием приступить к разработке планов усиления Черноморского флота [15].

Морское министерство произвело подготовительную работу и 23 сентября 1910 г. обратилось в Совет министров с докладом «Об ассигновании средств на усиление Черноморского флота». Расходы по программе составляли 135.744.838 руб., из которых 13.348.600 руб. планировалось использовать на переоборудование заводов и адмиралтейств Морского ведомства, а остальные на строительство 3 линейных кораблей, 9 эсминцев и 6 подводных лодок. Выполнение программы рассчитывалось на 4 года [16].

2 декабря 1910 г. Совет министров разрешил Морскому министерству обратиться в Государственную Думу с просьбой отпустить на строительство Черноморского флота 150,8 млн. руб. 17 января 1911 г. Морское ведомство обратилось в Государственную Думу со своей программой, которая была там одобрена. 19 мая 1911 г. программу утвердил император и она стала законом [17].

Интенсивное строительство турецкого флота заставило снова обратиться к вопросу усиления Черноморского флота. 17 марта 1914 г. Морское министерство обратилось в Государственную Думу с докладом, в котором предлагалось немедленно заложить 1 линейный корабль, 2 легких крейсера, 8 эсминцев и 6 подводных лодок общей стоимостью 110 млн. руб. Законопроект был одобрен Государственной Думой и утвержден царем 24 июня 1914 г [18].

Необходимо отметить, что ассигнование столь крупных сумм на развитие флота стало возможным в результате улучшения финансового положения страны, вызванного экономическим подъемом. В предвоенные годы доходы казны возросли почти на 1 млрд. рублей. Это позволило увеличить расходы на армию и флот. Ассигнования на флот в 1909-1913 гг. возросли на 165%, в то время как бюджет Военного министерства вырос за это время всего на 22% [19]. Состояние бюджета было достаточно благополучным (правительство даже не стало делать новых займов и вводить новые налоги). Кроме того, как уже отмечалось выше, усиление флота вызывалось стремлением России к захвату проливов. Но изменение режима проливов рассматривалось как дело отдаленного будущего, и достижение этой цели связывалось с общеевропейской войной. Пока же все устремления России «были направлены к сохранению статус-кво с тем, чтобы оттянуть окончательное решение судьбы проливов до того времени, когда царизм окажется в состоянии силой решить все спорные вопросы в свою пользу» [20].

Таким образом, хотя и с большим опозданием, Россия приступила к созданию на Черном море современного флота, ядро которого составили линейные корабли-дредноуты.

Говоря о строительстве военно-морского флота на Черном море в начале XX в. необходимо, в первую очередь, сказать о судостроительных заводах, на которых эти корабли строились. Судостроительные заводы юга России не могли справиться с задачей постройки новых кораблей, так как нуждались для этого в переоборудовании. Казенные заводы были не в состоянии освоить огромные суммы, ассигнованные на строительство судов и изготовление вооружения. Когда выяснилось, что казенные заводы не обеспечат в короткие сроки производство корпусов кораблей и артиллерийских башен, возникла необходимость размещения заказов на частных судостроительных предприятиях [21].

Наиболее крупным судостроительным заводом на юге России был «Наваль» в Николаеве, построенный в 1895-1896 гг. Это было единственное предприятие способное строить линейные корабли, но к началу постройки дредноутов находившееся в затруднительном финансовом положении. После окончания постройки кораблей, заказанных до русско-японской войны, новых заказов от Морского ведомства не поступало. В 1906-1907 гг. «Наваль» получил заказов на сумму 1,5 млн. рублей, а за несколько лет до этого получал заказы на сумму 2,5-3 млн. рублей в год [22]. Директор-распорядитель «Наваля» И.И.Идельсон по этому поводу 5 августа 1908 г. писал в Морское министерство: «...мы

вынуждены будем закрыться, и независимо от того, что погибнет дело, в которое вложен не один десяток миллионов рублей, само Морское министерство лишится единственного на Черном море судостроительного завода...» [23]. Выделение ассигнований на военно-морской флот привело к тому, что решение о прекращении в 1910 г. судостроения на «Навале» выполнено не было, а французские банки, финансировавшие завод, вложили в него новые средства. В 1911 г. завод перешел от бельгийской фирмы в собственность французского анонимного Общества Николаевских заводов и верфей (ОНЗиВ). Затем большая часть акций ОНЗиВ перешла в руки Санкт-петербургского Международного коммерческого банка. В 1913 г. французское ОНЗиВ преобразовалось в русское акционерное общество с таким же названием. Заводу удалось добиться заказа на постройку линкоров, и он приступил к срочной модернизации оборудования. Техническое содействие в этом оказывала английская фирма «Виккерс».

Кроме ОНЗиВ в Николаеве по-прежнему существовало казенное адмиралтейство. Его территорию и оборудование было решено передать другому частному обществу. Идея создания общества появилась после утверждения программы строительства Черноморского флота в 1911 г. Финансовый капитал через посредство Санкт-петербургского Международного коммерческого банка образовал новую акционерную компанию – «Русское судостроительное общество» («Руссуд»). В создании общества были заинтересованы многие деятели Морского министерства, его акционерами стали члены императорской фамилии. «Получив в бесплатную аренду на 25 лет Николаевское адмиралтейство и крупный аванс от Морского министерства, администрация завода «Руссуд» срочно приступила к реконструкции верфи. Ей удалось в короткое время создать современное предприятие для постройки кораблей большого водоизмещения. На левом берегу Ингула, где раньше теснились старые деревянные эллинги, был возведен огромный эллинг на металлических опорах, перекрывавший два смежных стапеля для постройки линейных кораблей. Стапели оборудовали мостовыми кранами. К эллингу примыкала железобетонная судостроительная мастерская. Для строительства линкоров «Руссудом» были построены плавучий док грузоподъемностью 30000 т» [24]. На завод были приглашены инженеры и техники с казенных заводов, и он получил заказ на строительство двух линкоров. Впоследствии, конкурентная борьба между «Навалем» и «Руссудом» привела к тому, что в 1915 г. управление ими было объединено, а в 1916 г. предприятия полностью слились. Так образовалась крупнейшая монополистическая организация на юге России – судостроительный трест «Наваль-Руссуд».

В нее не вошли судостроительные заводы, существовавшие в Одессе, Севастополе и Херсоне. В Одессе находилось коммерческое «Адмиралтейство Русского Общества Пароходства и торговли». Оно имело в своем распоряжении плавучий док и мастерские, которые «...оборудованы и расположены таким образом, что завод вовсе не может вести крупного судостроения и ограничивается только ремонтом судов и постройкой мелких буксирных пароходов» [25]. Док имел подъемную силу до 6000 т. и позволял поднимать корабли 500 футов в длину и 75 в ширину [26]. Рядом с Адмиралтейством РОПиТ располагался небольшой частный завод Беллино-Фендрих, тоже имевший один док, но несколько меньших размеров. Севастопольское Адмиралтейство состояло из трех частей: Лазаревского судостроительного и ремонтного Адмиралтейства (Северное Адмиралтейство), Старого Адмиралтейства и минной пристрелочной станции. Оно имело один открытый эллинг без кранового оборудования. «В конечном выводе о Севастополе как судостроительном порте, можно сказать, что он оборудован частично удовлетворительно, частично слабо, главным же образом бессистемно» [27] (так считал Н.И.Дмитриев – один из руководителей треста «Наваль-Руссуд»). В Херсоне существовал судостроительный завод Ваддона также способный строить и ремонтировать лишь небольшие корабли.

Таким образом, наиболее подготовленными для постройки современных кораблей оказались завод «Наваль» и, специально для этой цели созданный, «Руссуд». На них было построено или собрано из частей, поступавших из Петербурга, подавляющее большинство кораблей Черноморского флота.

В 1906 г. началось проектирование отечественного дредноута, а в декабре 1907 г. ведущим русским и иностранным фирмам были разосланы технические условия на проектирование, и приглашение принять участие в конкурсе. В результате победил проект Балтийского завода. В апреле 1909 г. разработка полного проекта линейного корабля была закончена. 3 июня 1909 г. на Адмиралтейском заводе были заложены линкоры «Гангут» и «Полтава», а на Балтийском заводе – «Севастополь» и «Петропавловск» [28] (водоизмещение нормальное около 23300 т., 12 305-мм орудий в 4-х башнях – на борт могли стрелять все 12, 16 120-мм орудий противоминной артиллерии, средняя скорость хода – 21 узел). Из-за задержки ассигнований на их строительство корабли сошли со стапеля лишь в 1911 г. Тем не менее, создание этих линкоров стало крупным достижением отечественной судостроительной промышленности. Морское министерство отметило: «Результат испытаний этих кораблей показал полную подготовленность наших заводов, впервые строивших суда столь значительного водоизмещения и весьма мощные механизмы турбинного типа» [29].

Программа усиления Черноморского флота, принятая в 1911 г., предусматривала постройку трех линейных кораблей. Они должны были быть аналогичны балтийским линкорам, поэтому технические условия на их постройку были выработаны очень быстро. Одновременно, Морское министерство изменило ряд требований к линкорам, что и отразилось при составлении проектов. Лучшими были признаны эскизные проекты ОНЗиВ и «Руссуда», а окончательный выбор пал на проект «Руссуда», составленный при помощи специалистов Балтийского и Адмиралтейского заводов. 23 декабря 1911 г. морской министр распорядился именовать все линкоры, строящиеся для Черного моря, линейными кораблями «Императрица Мария». Стоимость одного линкора для Черного моря равнялась 27 млн. 659 тыс. руб. золотом [30].

Черноморские линкоры имели некоторые отличия по сравнению с балтийскими. Они были короче и шире балтийских при почти одинаковом водоизмещении. «При этом у черноморских линкоров соответственно уменьшалось отношение длины к ширине корпуса, что привело к ухудшению их ходкости. Проектанты сочли возможным пойти на это, так как требование к скорости было снижено Морским министерством с 23 до 21 узла. Это снижение скорости позволило также несколько уменьшить мощность

главных механизмов и количество котлов. Выигрыш же в длине корпуса позволил сократить протяженность броневых поясов и за счет этого увеличить его толщину» [31].

Было усилено бронирование артиллерийских башен. Для успешного отражения атак миноносцев использовали новые 130-мм пушки длиной ствола 55 калибров (вместо 120-мм на балтийских дредноутах). Кроме того, их количество увеличилось на два орудия с каждого борта. Предусматривалась и зенитная артиллерия: восемь 75-мм и четыре 47-мм пушки. «Ввиду большой длины корабля и сосредоточения тяжелых грузов в оконечностях его в конструкцию корпуса было введено усиление продольных связей с целью обеспечения продольной крепости его, в днище стрингеры имели двусторонние угольники сверху и внизу, а против них наружная обшивка и надстройка двойного дна усилены постановкой накладных листов; под верхней палубой в средней части по длине корабля были поставлены продольные бимсы. Такая система набора, обеспечивала прочность корпуса корабля при наименьшей затрате материала, обратила на себя внимание и получила за границей название «русской системы». Она положила начало введению постройки корпуса корабля по «продольной системе набора» [32].

«Императрицу Марию» спустили на воду в октябре 1913 г., «Император Александр III» - в апреле 1914 г., а «Екатерину II» в мае 1914 г. После начала Первой мировой войны было принято решение ускорить достройку головного линкора – «Императрица Мария». На него была передана часть оборудования, построенного для других двух линкоров. Использовались рабочие и инженеры, участвовавшие в сборке балтийских дредноутов. Эти мероприятия, в сочетании с высоким темпом работ, позволили уже в марте 1915 г. представить линкор на ходовые испытания и в июле того же года «Императрица Мария» вступила в строй. «Чтобы сократить достроечный период и ускорить ввод в строй черноморского дредноута, Морскому министерству пришлось принять ряд неотложных мер. ОНЗиВ были переданы броня вращающихся частей башенных установок, боевых рубок, котельных кожухов и дымовых труб, заготовленных для линкора «Император Александр III», а также запасные станки для 305-мм орудий линкоров «Севастополь» и «Полтава». Администрация завода ввела ночные смены. Освобождавшиеся от постройки эскадренных миноносцев типа «Новик» рабочие направлялись на линкор» [33]. В октябре 1915 г. в состав флота вошел второй линкор – «Императрица Екатерина Великая». Он обошелся казне в 29 млн.804 тыс. руб. [34].

Достройка третьего линкора – «Император Александр III» задержалась из-за отсутствия главных и вспомогательных механизмов, которые поставлялись английской фирмой «Виккерс». Война сорвала запланированный срок поставки. В 1916 г. механизмы прибыли на пароходе в Архангельск, а оттуда были доставлены в Николаев. В итоге, «Император Александр III» вступил в строй лишь в июне 1917 г.

Контракт с ОНЗиВ на постройку четвертого линкора, получившего название «Император Николай I», был подписан 13 августа 1914 г., то есть уже после начала Первой мировой войны. С его постройкой должно было завершиться формирование бригады новых линкоров на Черном море. Дредноут получил улучшенное бронирование (впервые в мире на нем применено соединение смежных броневых плит типа «ласточкин хвост»). В октябре 1916 г. корабль был спущен на воду, но достройка задерживалась из-за отсутствия готовых механизмов и оборудования. В связи с революционными событиями 1917 г. достройка была отложена, а после гражданской войны сочтена нецелесообразной. Корпус линкора разобрали на металлолом.

Вместе с линкорами-дредноутами боевое ядро флота должны были составить крейсера. Решение о их строительстве для Черноморского флота было связано с тем, что, с одной стороны, Россия не имела здесь крейсеров новейшей постройки, а с другой, Турция собиралась пополнить свой флот новейшими линейными кораблями. Поэтому, в 1913 г. в Николаеве заложили крейсера «Адмирал Нахимов» и «Адмирал Лазарев», а в 1914 г. «Адмирал Истомирин» и «Адмирал Корнилов». Это были однотипные крейсера водоизмещением 6800 т., с легким бортовым поясом и палубной броней, вооруженные пятнадцатью 130-мм орудиями [35]. Ни один из них не успел войти в строй в период военных действий. «Адмирал Истомирин» и «Адмирал Корнилов» так и остались на стапелях. Впоследствии их корпуса были разобраны. «Адмирал Нахимов» и «Адмирал Лазарев» хорошо послужили позже в советском флоте. После революции они были перепрофилированы и достроены, получив названия, соответственно, «Червона Украина» и «Красный Кавказ».

Следующим классом кораблей, запланированных к постройке по судостроительным программам, являлись эскадренные миноносцы.

Незадолго до начала русско-японской войны в России был образован особый Комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования. На поступающие от народа деньги Комитет построил несколько подводных лодок и серию угольных минных крейсеров. По новой классификации боевых кораблей 1907 г. эти минные крейсера перешли в разряд эскадренных миноносцев. Для Черноморского флота эти корабли строились на верфях ОНЗиВ. Высокий полубак обеспечивал им хорошую мореходность, они имели на вооружении два-три однотрубных торпедных аппарата и две 120-мм пушки. (Относительно количества этих кораблей в литературе нет единого мнения. С.П.Моисеев называет для Черного моря всего 4 корабля этого типа, Л.Г.Бескровный – 13. Такое же расхождение и в общем количестве кораблей этого типа на всех флотах: 14 – у А.П.Шершова, 18 у Ю.Г.Степанова и И.Ф.Цветкова, 73(!?) – у Л.Г.Бескровного).

Но эти корабли уже не удовлетворяли новым требованиям. После утверждения Малой судостроительной программы Морским генеральным штабом (МГШ) были выработаны основные требования к эскадренному миноносцу. Он должен был наносить мощные торпедные удары по противнику в составе группы однотипных кораблей, ставить минные заграждения, вести одиночные действия в шхерах. Эсминец должен был иметь хорошую мореходность и высокую скорость (35 узлов). Силуэт должен был походить на крейсерский и быть наименее заметным. Разработку технических условий на проектирование эсминца возглавлял А.Н.Крылов, ему помогали Г.Ф.Шлезингер, А.П.Шершов,

Н.В.Лесников и др. Основные элементы корабля определил И.Г.Бубнов. Для достижения необходимой скорости и дальности плавания был выбран турбинный двигатель. Проектирование, как и раньше, велось на конкурсной основе. Эскизные проекты представили Адмиралтейский, Металлический, Невский и Николаевский судостроительные заводы, «Крейтон и К», «Ланге и сын». В итоге лучшим был признан проект Металлического завода. 2 апреля 1910 г. его утвердил морской министр С.А.Воеводский [36]. Но начальник МГШ А.А.Эбергард считал, что проект Металлического завода не совсем подходит для Черного моря. Он писал председателю МТК вице-адмиралу В.А.Лилье: «Ввиду отсутствия там легких крейсеров, предназначенных для оказания артиллерийской поддержки миноносцам, необходимо увеличить силу артиллерийского вооружения эскадренных миноносцев, заменив один из двойных торпедных аппаратов третьей 4-х дюймовой пушкой, поставленной в диаметральной плоскости, дав ей угол обстрела на оба борта такой же какие имеются у остальных двух пушек» [37]. Кроме того, МТК требовал заменить турбины Рато в проекте Металлического завода на уже опробованные турбины «Кертис-АЕГ-Вулкан» или Парсонса. Все это вело к увеличению водоизмещения, а мощность энергетической установки оставалась прежней. Поэтому, требование к скорости было снижено до 34 узлов.

Эти изменения привели к объявлению нового конкурса на проектирование эсминца специально для Черного моря. 19 декабря 1911 г. в ГУКиС состоялся технический совет, на котором были рассмотрены и отобраны проекты эсминцев для Черного моря Николаевского и Путиловского заводов [38].

В то время, пока решался вопрос о том, какими будут новые черноморские эсминцы, на Балтийском море строительство этих кораблей уже началось. 19 июля 1910 г. на Путиловском заводе был заложен первый эсминец нового типа. Он получил имя «Новик» в честь крейсера, входившего в состав Порт-Артурской эскадры и героически погибшего в августе 1904 г.

«Русские заводы в тот период еще не имели опыта изготовления турбин. Поэтому чертежи, созданные отечественными инженерами, были переданы в Германию. Там машины изготовили с отступлениями от нормативов и, как полагают, не без умысла, что естественно, несколько снизило их характеристики.

В июле 1911 г. эскадренный миноносец «Новик» был спущен на воду, в сентябре 1913 г. он вошел в состав Балтийского флота. На ходовых испытаниях он развил (несмотря на то, что турбины отличались от проекта) скорость 37,3 узла. Так быстро в то время не плавал ни один корабль в мире!» [39]. Имя нового эсминца вскоре стало нарицательным для всех кораблей этого типа в русском флоте.

Стоимость постройки одного эсминца составляла 2 млн. рублей. Их могли строить заводы Балтийского и Черного морей. Поэтому, получение заказа на серию таких эсминцев было очень выгодным, так как тогда стоимость заказа была сопоставима со стоимостью заказа на линейный корабль.

На Черном море «новики» строились в Николаеве. В январе 1913 г. заложены эсминцы «Беспокойный» и «Гневный». В октябре того же года они спущены на воду, а на освободившихся стапелях заложили «Дерзкий» и «Пронзительный». «Стапельный период строительства этих кораблей составил лишь шесть месяцев, а достроечный, включая сдаточные испытания, - семь месяцев. В общей сложности эсминцы «Дерзкий» и «Пронзительный» строили чуть больше года. Этот срок, которому мог позавидовать любой заграничный судостроительный завод. Николаевский завод не только сдал свои корабли флоту с незначительным опозданием по сравнению с контрактными сроками, но впоследствии достроил в 1914 г. эсминцы Путиловского и Невского заводов» [39] (имеются ввиду «Громкий» и «Поспешный»).

Несколько эсминцев строились в Петербурге, затем их части перевозили по железной дороге на юг и там собирали. Так, эсминцы «Быстрый», «Пылкий» и «Счастливый» были построены таким образом и собраны в Херсоне на верфи Вадона.

В 1914 г. вступили в строй: «Беспокойный», «Гневный», «Дерзкий», «Пронзительный» и «Поспешный». Из них был сформирован первый дивизион эсминцев-«новиков». В 1915 г. вступили в строй остальные, вышеназванные, корабли и из них сформировали второй дивизион. Таким образом, первая серия «новиков» на Черном море состояла из 9 эсминцев (эсминец «Счастливый» выделяет в отдельную серию, а остальные корабли, соответственно, во вторую; головной корабль – «Беспокойный»).

По программе спешного усиления Черноморского флота, принятой в 1914 г., нужно было построить еще 8 эсминцев. Все они были названы в честь побед русского флота под руководством Ф.Ф.Ушакова, поэтому дивизион, сформированный из этих кораблей назывался «Памяти адмирала Ф.Ф.Ушакова». Мореходные качества этих кораблей улучшили, повысили прочность корпуса. В результате потребовалось увеличить мощность машин. Заказ на серию получило общество «Наваль-Руссуд». В 1915 г. были заложены «Керчь», «Фидониси», «Гаджибей» и «Калиакрия». Они вооружались пятью тройными торпедными аппаратами и тремя 102-мм орудиями. Позже пятый торпедный аппарат заменили четвертым 102-мм орудием. Темпы строительства этой серии эсминцев были ниже, чем у предыдущей потому, что трест «Наваль-Руссуд» в это же время строил 4 линейных корабля и 4 легких крейсера. В 1916 г. эсминцы спущены на воду и в 1917 г. вступили в строй. На освободившихся стапелях заложили следующую четверку эсминцев – «Занте», «Цериго», «Корфу» и «Левкас». Ее судьба оказалась более сложной: «Цериго вступил в строй в 1919 г., а в 1920 г. был угнан врангелевцами в Бизерту. «Занте», «Корфу» и «Левкас» достроены после гражданской войны и вступили в состав советского флота в 1927-1928 гг. под названиями, соответственно, «Незаможник», «Петровский» и «Шаумян».

Следует вспомнить и об одном неосуществленном проекте. В ходе первой мировой войны пытались построить еще 12 эсминцев. Они должны были строиться по тому же проекту, что и Ушаковская серия. Поэтому их назвали второй Ушаковской серией. «Контракт на постройку 12 эсминцев для Черного моря был заключен с трестом «Наваль-Руссуд» в 1916 г. Временное правительство, рассматривая вопрос о строительстве этих кораблей, 14 октября 1917 г. постановило достроить четыре эсминца, четыре корабля законсервировать и четыре ликвидировать вообще. Но ни один из оставшихся кораблей построить не удалось» [41].

Таким образом, до конца 1917 г. на Черном море вступило в строй 14 эсминцев-«новиков».

Новым классом кораблей, которые ранее не строились в бассейне Черного моря, стали подводные

лодки. После русско-японской войны их строительство усилилось, чему способствовал целый ряд причин: возросли возможности промышленности в решении задач подводного кораблестроения, была осознана потребность военно-морского флота в подводных лодках как новом виде оружия, имелись кадры подводников, продолжалось строительство лодок, заказанных в период войны с Японией, существовали новые проекты подводных лодок, составленные с учетом выявленных недостатков предыдущих лодок [42].

Первоначально подводные лодки строились на Балтике, здесь же велась подготовка их личного состава. Заказы на некоторые подводные лодки размещались и у зарубежных фирм, имевших большой практический опыт их постройки. Так, в Германии заводу Круппа заказали три подводные лодки: «Карп», «Карась» и «Камбала». В 1907 г. они вступили в строй и вошли в состав Балтийского флота. В 1908 г. подводные лодки «Карп», «Карась», и «Камбала» перевезли по железной дороге в Севастополь, куда ранее доставлены две подводные лодки типа Голланда – «Лосось» и «Судак». Эти пять кораблей образовали впервые на Черном море Отдельный дивизион подводных лодок [43].

Важнейшей вехой в истории отечественного подводного кораблестроения стала постройка первого в мире подводного минного заградителя «Краб» по проекту инженера М.П.Налетова. Проект корабля несколько раз пересматривался, в том числе и в ходе постройки. Он строился на заводе «Наваль» в Николаеве очень долго. В 1908 г. был заключен контракт на постройку заградителя, но она началась лишь в 1909 г. Только к концу этого года была начата на стапеле сборка корпуса заградителя, а готовность его к 1 января 1910 г. составляла лишь 11%. К причинам столь медленной постройки подводного заградителя следует отнести отсутствие у завода какого-либо опыта по строительству подводных лодок [44]. Кроме того, в это время завод находился в тяжелом финансовом положении, из-за отсутствия заказов, а следовательно и денежных средств в предыдущие годы. «Краб» вошел в строй лишь в 1915 г. Он мог передвигаться со скоростью 12 узлов в надводном положении, 7 узлов в подводном, погружаться на глубину 36 м. И нести на борту два торпедных аппарата и 60 мин.

Программа усиления Черноморского флота 1911 г. предусматривала постройку 6 подводных лодок. Для их создания в Николаеве открыли свои отделения Балтийский и Невский заводы. В распоряжении Морского министерства имелись проекты лодок «Морж» (спроектировал И.Г.Бубнов) и «Нарвал» (создана по американскому проекту). Лодки этих типов и были заказаны для Черноморского флота. «Отделению Балтийского завода в Николаеве заказываются три лодки «Морж», «Тюлень» и «Нерпа» по проекту И.Г.Бубнова, а отделению Невского завода там же три двухкорпусные лодки «Нарвал», «Кит» и «Кашалот», предназначенные для военных действий в открытом море. У прежних лодок дальность плавания полным надводным ходом не превышала 600 миль (только у лодки «Акула» 1000 миль), у лодок последней постройки она доходила до 2400-3000 миль, при подводном полном ходе дальность плавания этих лодок была 50-70 миль» [45]. «Нерпа» вступила в строй в конце 1914 г., а остальные лодки в 1915-1916 гг.

Программа спешного усиления Черноморского флота, принятая в 1914 г., предусматривала строительство еще 6 подводных лодок. В это время уже действовал картель по строительству лодок, заключенный между «Ноблесснером» и «Наваль-Руссуд». Общества взаимно обязались строить подводные лодки только для своих районов (для северного – «Ноблесснер», для южного «Наваль-Руссуд») и не содействовать никакому другому обществу в строительстве лодок передачей чертежей, патентов, технической помощью и т.д. [46].

В 1915 г. заложили 6 подводных лодок типа «Барс»: «Буревестник», «Гагара», «Лебедь», «Орлан», «Пеликан» и «Утка». Эти лодки вошли в строй в 1917 г. (за исключением «Лебеда» и «Пеликана», которые достроены не были). Лодки имели ряд серьезных недостатков: отсутствие водонепроницаемых переборок, низкое расположение палубных торпедных аппаратов. Их строительство было вызвано острой необходимостью в подводных лодках в ходе войны.

Это привело к тому, что в 1916 г. в США были закуплены 11 подводных лодок типа «АГ» (Американский Голланд). На Черное море попало 6 таких лодок. Их начали собирать в Николаеве в 1917 г. «АГ-21» и «АГ-22» вступили в строй в 1918 г. и в 1919 г., «АГ-23» - в 1920 г., а «АГ-24-26» достроены после гражданской войны и вошли в состав советского флота [47]. Эти лодки были более совершенными, чем лодки типа «Барс». Кроме того, уже в период военных действий на Черное море из Владивостока перевезли 4 устаревшие подводные лодки постройки 1902-1904 гг.: «Щука», «Сом», «Налим» и «Скат», но в августе 1915 г. «Щуку» и «Сом» переправили на Балтику [48].

Таким образом, в рассматриваемый период, с помощью петербургских заводов на Черном море было освоено строительство подводных лодок и сооружено их столько, сколько было запланировано в программах кораблестроения. События Первой мировой войны показали, что именно наличие такого количества подводных лодок (в сочетании с эсминцами) позволило, в какой то мере компенсировать отсутствие в составе флота современных крейсеров

Кроме того, уже в ходе военных действий появилась острая потребность в легких силах флота, значение которых ранее недооценивалось. До войны были переоборудованы в тральщики портовое судно «Гонец», миноносцы №258 и №267, бывший миноносец №255 и два катера водоизмещением по 12,5 т. Затем в Одессе построили два тральщика: «Альбатрос» и «Баклан», которые выполняли также службу буксиров [49]. В тральщики и сторожевые корабли был переоборудован ряд устаревших миноносцев и гражданских судов. На этом формирование легких сил прекратилось.

«В 1914-1918 годах на Черном море оказались весьма полезными в боевых операциях лихтеры Азовского моря, названные в честь первенца этой серии «Эльпидифорами». Мобилизованные и переоборудованные во вспомогательные корабли, «Эльпидифоры» оказались поистине универсальными и успешно применялись в качестве тральщиков, минных заградителей, десантных кораблей, транспортов, сторожевиков и др. В 1916 г. был разработан проект улучшенного и более мореходного «Эльпидифора», по которому в Николаеве начали постройку 15 кораблей. Те из них, что успели войти в строй широко

применялись в сражениях гражданской войны, получив класс канонерских лодок» [50]. Кроме того, в период Первой мировой войны на временной верфи Ревенского в Одессе строили деревянные минные катера [51].

Помимо вспомогательных кораблей специальной постройки с первых дней войны для нужд флота были мобилизованы многочисленные гражданские суда. Крупнейшие судоходные компании России РОПиТ и Общество Добровольного флота стали основными «поставщиками» пароходов, используемых для военных нужд. Так, например, из 76 судов РОПиТ, имевшихся в этой компании к 1914г. свыше 50 были привлечены в состав военного флота (из них только 3 на Балтике, а остальные использовались в Черном море). «Два наиболее новых и быстроходных парохода («Император Николай I» и «Император Александр III») в качестве вспомогательных крейсеров после вооружения включили в Бригаду крейсеров, а позднее их переоборудовали в носители гидросамолетов. Именно пароходы РОПиТ составили основу Дивизиона заградителей, а свыше двадцати из них входили в Транспортную флотилию Черного моря. Суда Общества участвовали в боевых операциях также в составе Бригады траления, Дунайской экспедиции особого назначения и, кроме того, использовались как портовые плавсредства» [52]. Аналогичным образом использовались и суда Добровольного флота.

Выводы: таким образом, за период 1906-1917 гг. корабельный состав Черноморского флота претерпел существенные изменения. Политические устремления России на Балканах требовали увеличения численности флота в Черном море. Революция в кораблестроении, связанная, в первую очередь, с появлением «Дредноута», поставила перед судостроителями новые требования ко всем параметрам кораблей. Появление подводных лодок и развитие минного оружия изменили морскую стратегию и тактику. Промышленные круги, близкие к военному производству, были заинтересованы в получении крупных заказов. Весь этот комплекс причин привел к тому, что перед первой мировой войной были приняты программы спешного усиления Черноморского флота, а для их выполнения создана соответствующая судостроительная база. Программы развития флота были сбалансированы по классам кораблей и числу строящихся единиц. Об этом свидетельствует сам факт их почти полного выполнения (за исключением легких крейсеров и части эсминцев, чему помешали военные действия).

#### ПРИМЕЧАНИЯ

1. Бескровный Л.Г. Армия и флот России в начале XX в. – М.: Наука, 1986; Дмитриев Н.И., Колпычев В.В. Судостроительные заводы в России и за границей. – СПб.: типография Морского министерства, 1909; Моисеев С.П. Список кораблей русского парового и броненосного флотов с 1861 по 1917 г. – М.: Военмориздат, 1948; Шацилло К.Ф. Русский империализм и развитие флота. – М.: Наука, 1968; Шацилло К.Ф. Россия перед первой мировой войной. – М.: Наука, 1974; Шершов А.П. История военного кораблестроения с древнейших времен до наших дней. – М.-Л.: Военмориздат, 1940; Шершов А.П. К истории военного кораблестроения. – М.: Военмориздат, 1952.
2. Залесский Н.А. «Краб» - первый в мире подводный минный заградитель. – Л.: Судостроение, 1988; Степанов Ю.Г., Цветков И.Ф. Эскадренный миноносец «Новик». – Л.: Судостроение, 1981; Цветков И.Ф. Линкор «Октябрьская революция». – Л.: Судостроение, 1983.
3. Шершов А.П. К истории военного кораблестроения. – М.: Военмориздат, 1952. – С.324
4. Шацилло К.Ф. Россия перед первой мировой войной. – М.: Наука, 1974. – С.33
5. Цветков И.Ф. Линкор «Октябрьская революция». – Л.: Судостроение, 1983. – С.23
6. Крылов А.Н. Воспоминания и очерки. – М.: Издательство АН СССР, 1956. – С.149
7. Шацилло К.Ф. Указ. соч. – С.36
8. Там же. – С.92
9. Там же. – С.36
10. Там же. – С.105
11. Бескровный Л.Г. Армия и флот России в начале 20 в. – М.: Наука, 1986. – С.193
12. Шацилло К.Ф. Указ. соч. – С.38
13. Цветков И.Ф. Линкор «Октябрьская революция». – Л.: Судостроение, 1983. – С.110
14. Шацилло К.Ф. Указ. соч. – С.35
15. Шацилло К.Ф. Русский империализм и развитие флота. – М.: Наука, 1968. – С.121
16. Там же. – С.132
17. Там же. – С.133-134
18. Там же. – С.160
19. Там же. – С.208
20. Там же. – С.103
21. Бескровный Л.Г. Армия и флот России в начале 20 в. – М.: Наука, 1986. – С.197
22. Шацилло К.Ф. Русский империализм и развитие флота. – М.: Наука, 1968. – С.230
23. Цветков И.Ф. Линкор «Октябрьская революция». – Л.: Судостроение, 1983. – С.115
24. Там же. – С.116
25. Дмитриев Н.И., Колпычев В.В. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. – СПб.: Типография Морского министерства, 1909. – С.812
26. Там же. – С.814
27. Там же. – С.857
28. Цветков И.Ф. Линкор «Октябрьская революция». – Л.: Судостроение, 1983. – С.76
29. Бескровный Л.Г. Армия и флот России в начале 20 в. – М.: Наука, 1986. – С.171
30. Цветков И.Ф. Линкор «Октябрьская революция». – Л.: Судостроение, 1983. – С.119,124
31. Там же. – С.120
32. Шершов А.П. К истории военного кораблестроения. – М.: Военмориздат, 1952. – С.328
33. Цветков И.Ф. Линкор «Октябрьская революция». – Л.: Судостроение, 1983. – С.130



34. Там же. - С.129
35. Шершов А.П. К истории военного кораблестроения.-М.:Вонмориздат,1952.- С.333
36. Степанов Ю.Г., Цветков И.Ф. Эскадренный миноносец «Новик».-Л.:Судостроение,1981.- С.27
37. Там же. - С.27
38. Там же. - С.28
39. Чернышев И. Первый в своем роде // Моделист-Конструктор.-1976.-№1.- С.33
40. Степанов Ю.Г., Цветков И.Ф. Эскадренный миноносец «Новик».-Л.:Судостроение.- С.77
41. Там же. - С.119
42. Трусов Г.М. Подводные лодки в русском и советском флоте.-Л.:Судостроение,1963.- С.148
43. Там же. - С.150
44. Залесский Н.А. «Краб» - первый в мире подводный загарадитель.-Л.:Судостроение,1988.- С.30-31
45. Шершов А.П. К истории военного кораблестроения.-М.:Военмориздат,1952.- С.342
46. Шаццлло К.Ф. Русский империализм и развитие флота.-М.:Наука,1968.- С.247
47. Трусов Г.М. Подводные лодки в русском и советском флоте.-Л.:Судостроение,1963.- С.237
48. Там же. -С.241
49. Смирнов Г., Смирнов Вит. Носители противоминного оружия // Моделист-Конструктор.-1989.-№8.- С.15
50. Смирнов Г., Смирнов В. «Пэнэй», «Мито», «Циндао» и другие // Моделист-Конструктор.-1985.-№7.- С.16
51. Шершов А.П. К истории военного кораблестроения.-М.:Военмориздат,1952.- С.344-345
52. Лемачко Б.В., Яровой В.В. Краткий очерк деятельности Русского общества пароходства и торговли // Гангут.-вып.2.-СПб.:Гангут,1991.- С.83

### Масаев М.В.

#### О КРЫМСКОТАТАРСКОМ НАСЕЛЕНИИ В ГОДЫ КРЫМСКОЙ ВОЙНЫ

**Актуальность** обращения к указанной проблеме объясняется целым рядом обстоятельств. Во-первых, 14 сентября 2004 года исполняется 150 лет со дня начала военных действий в Крыму в исследуемый период. Во-вторых, необходимо подчеркнуть, что степень разработанности вопроса о положении крымскотатарского населения в период Восточной войны ещё, на наш взгляд, недостаточна.

**Научная новизна** данной работы заключается в том, что впервые предпринимается попытка анализа, обобщения и систематизации данных относительно положения крымскотатарского населения в Крымскую войну. А поскольку собранные данные являются такими, степень достоверности которых весьма велика, это поможет в дальнейшем другим исследователям более объективно и масштабно взглянуть на сложные и противоречивые процессы, происходившие в крымскотатарской среде в указанный хронологический отрезок.

Надо подчеркнуть, что в последние годы исследователи и публицисты, особенно в Крыму, посвятили много работ относительно частных вопросов Восточной войны. Среди них можно выделить таких как А. Г. Кожекин [2; 3], В. Н. Гуркович [4; 5; 6;], В. К. Гарагуля [7], Л. Н. Вьюницкая [8], А. В. Мальгин [9], А. Неживой [10], В. Рябчиков [11, 12], В. Е. Поляков [13], Кружко Л. П. [14], Т. Хриенко [15], Л. В. Гурбова [16; 17], П. М. Ляшук [18], Р. Куртиев [19], Х. Кырымлы [20] и многих других. Однако, настоящая проблема по-прежнему далека от разрешения.

Начнём с общей характеристики населения Таврической губернии, которую даёт А. И. Маркевич: «Настроение населения губернии перед войной было очень твёрдо, приподнято, что выразилось прежде всего в радушной повсеместной встрече вступающих в пределы губернии войск и делаемых в их пользу пожертвований» [1 с. 9]. «Ещё в конце ноября 1853 г., - продолжает А. И. Маркевич, - симферопольское купеческое общество изъявило желание встретить вступающие сюда войска, по русскому обычаю, с хлебом и солью. Затем губернатор Пестель обратился и к другим городам с выражением желания подобной встречи. И, действительно, радушна была встреча войск в Карасубазаре всеми элементами населения, в том числе армянами и татарами. ... Татары в прибрежных селениях везде радушно встречали казаков, особенно в д. Дереккой Ялтинского и д. Кутлак Феодосийского уезда. ... Большое радушие обнаружили и ногайцы деревень Кильчик и Мустапой. То же было и в Перекопе. Государственные крестьяне – татары Перекопского и Евпаторийского округов сделали пожертвования деньгами, хлебом и скотом на 3700 р. Кроме того татары деревень Айбар и Трех-Аблам пожертвовали улучшенною пищею на 7000 р. Татары полуострова изъявляли единодушное согласие на пожертвование для улучшения пищи в пути и удобств в ночлегах проходящих войск. ... На границе Симферопольского уезда, в д. Сарабуз, жители встречали войска хлебом-солью, чаркой водки, иногда обедом. Кадий Сеит Абдулла-эфенди особенно много потрудился при этом. Он пригласил магометанское духовенство Симферопольского уезда, не участвовавшее в натуральной повинности, к пожертвованиям, и было выставлено 460 подвод. Каралезский помещик мурза Карашайский пожертвовал 100 сажень трёх-поленных дров. ... В Днепровском уезде также сказывалось радушие и производилась доставка провианта, несмотря на затруднительные пути и бескормицу. Татары и ногайцы этого уезда, начиная от Сары-Булата до Перекопа, довольствовались войска хорошей пищею. ... В Евпатории общество татар 8 апреля 1854 г. угощало водкой 3 батарею 14 артиллерийской бригады. ... По тракту от Перекопа до Керчи татары оказывали войскам особенное радушие. Необыкновенное усердие и даже самоотвержение высказали при переправе № 4 и № 5 легких батарей у Мелитополя государственные крестьяне ногайцы: Единохтский сельский писарь Байтемир Кабардинов и жители того же аула Ислям Газы Шаманаев, Койлубай Сеит-оглу и Джилькайдар Маультеев, которые в продолжение целого дня, в свирепый ветер и холод, не выходили из воды, служа проводниками при следовании этих батарей по глубокой воде на протяжении более полуверсты» [1, с. 9-12]. В этом контексте весьма уместным является приведённый А. И. Маркевичем фрагмент послания