

- міждисциплінарні наукові дослідження та проблемно-орієнтовані форми дослідницької діяльності;
- міграція наукових методів, формування єдиної наукової картини світу;
- колективний характер наукової діяльності і комунікація вчених;
- усвідомлена орієнтація на інновації [3, с. 36].

Таким чином, синергетичний підхід означає сприйняття світу як сукупність нелінійних процесів. Даний процес має безпосередній вплив на формування нового стилю наукового мислення [3, с. 37].

Висновки і перспективи подальших досліджень. Подібні зміни в освітніх системах вимагають концептуально нового розуміння наукового знання, що можливо завдяки формуванню у студентів академічно мобільного стилю мислення. Таким чином, відбувається переосмислення способів реценції і генерації інформації самим індивідом у процесі його навчання у вищій школі. Студент починає сприйматися в системі навчального простору як самостійна, автономна одиниця навчального процесу, що сприяє не тільки сприймати нову інформацію, але і якісно її осмислювати, розглядаючи її через призму власних переконань, життєвого досвіду та інновацій сучасного світу, що в свою чергу формує здатність мислити конструктивно, пов'язуючи теоретичну основу з можливістю її практичного застосування. Саме такий підхід до інформаційних потоків розвиває не тільки вибіркові інтереси і більш тривале збереження інформації, що вивчається, але і дозволяє виробляти індивідуально-особистісні якості, які в свою чергу розвиваються в прямо пропорційній залежності від ступеня сформованості академічної мобільності майбутнього фахівця.

Джерела та література:

1. Александров В. Б. Понимание и социально-познавательный опыт субъекта / В. Б. Александров // Опыт и его место в социальном познании. – Калининград : Изд-во Калининский гос. ун-т., 1994. – С. 129.
2. Бондарева Е. В. Направленность на формирование профессиональной компетентности как путь совершенствования экономического образования. / Е. В. Бондарева М. : Наука, 2003. – С. 315
3. Гришанова Н. А. Развитие компетентности специалистов как важнейшее направление реформирования профессионального образования / Н. А. Гришанова // Квалиметрия в образовании: методология и практика : материалы X Симпозиума. Кн.6. – М. : Изд-во Исслед. центра проблем качества подготовки специалистов, 2002. – 234 с.
4. Хуторской А. В. Ключевые компетенции как компонент личностно-ориентированной парадигмы образования / А. В. Хуторской. – Народное образование. – 2003. – № 2. – С. 58-64
5. Kohler J. Quality Assurance, Accreditation, and Recognition of Qualifications as Regulatory Mechanisms in the European Higher Education Area / Higher Education in Europe. Vol. XXVIII. No. 3. October 2003. – С. 32-36

Шевчук И.А., Бойко О.П., Зенцова О.С., Шевчук А.И. УДК 908(47) ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПЕТРА АРКАДЬЕВИЧА СТОЛЫПИНА ВО СЛАВУ И НА ПОЛЬЗУ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА РОССИИ

***Аннотация.** Статья посвящена рассмотрению отдельных аспектов деятельности П.А. Столыпина как крупнейшего реформатора России начала XX века, который задумал и, опираясь на административные и финансовые ресурсы, осуществил сложнейшие государственные преобразования. Он был инициатором восстановления русского флота, крайне ослабленного после русско-японской войны 1904-1905 годов. В Первую мировую войну боеспособность военно-морского флота России, особенно Черноморского, была достигнута, прежде всего, благодаря судостроительным программам Столыпина.*

Детальное рассмотрение внедрения программ судостроения позволило сделать выводы о роли Столыпина в истории Севастополя и флота.

***Ключевые слова:** город-герой Севастополь, Черноморский флот, П.А. Столыпин, малая судостроительная программа, Первая мировая война.*

***Анотация.** Статья посвящена разгляду окремих аспектів діяльності П.А. Столыпина як найбільшого реформатора Росії початку XX століття, який задумав і, спираючись на адміністративні та фінансові ресурси, здійснив найскладніші державні перетворення. Він був ініціатором відновлення російського флоту, вкрай ослабленого після російсько-японської війни 1904-1905 років. У Першу світову війну боєздатність військово-морського флоту Росії, особливо Чорноморського, було досягнуто, насамперед, завдяки суднобудівельним програмам Столыпина.*

Детальний розгляд впровадження програм суднобудування дозволив зробити висновки щодо ролі Столыпина в історії Севастополя і флоту.

***Ключові слова:** місто-герой Севастополь, Чорноморський флот, П.А. Століпін, мала суднобудівна програма, Перша світова війна.*

***Summary.** The article is devoted to the certain aspects of P.A. Stolypin's activity as the greatest reformer of Russia in the early XX century who planned and carried out the most complex state transformations based on the administrative and financial resources. He was the initiator of restoring the Russian Navy, extremely weakened after the Russian and Japanese war of 1904-1905. During the First World War the combat capability of the Navy of Russia, especially the Black Sea Fleet, was achieved primarily thanks to the shipbuilding programs of Stolypin.*

A detailed review of implementing shipbuilding programs allowed us to make conclusions about the role of Stolypin in the history of Sevastopol and the Navy.

So, the combat capability of the Russian Navy was achieved thanks to the efforts of Pyotr Stolypin, it was proved during the First World War, especially in the Black Sea.

But the respite, which Russia received after the Russian and Japanese war to the beginning of the First World War, was too brief to fully implement the programs. However, ships, which were put into operation, played a significant role in the military operations in the sea against German and Turkish fleets.

Key words: *the city-hero Sevastopol, the Black Sea Fleet, P.A. Stolypin, small shipbuilding program, the First World War.*

13 мая исполнилось 230 лет со дня основания Черноморского флота - флота русской славы и победных традиций. За эти 230 лет, что прошли с того момента, как в Ахтиарскую бухту зашли первые российские корабли, а Екатерина II росчерком императорского пера основала Черноморский флот и город Севастополь, изменились и город, и сам флот - не изменились традиции и дух русской морской славы. Трагические и героические страницы в истории города-героя Севастополя и Черноморского флота, вписанные людьми, без которых не было бы сегодня города и флота.

Петр Аркадьевич Столыпин – великий реформатор, который вполне мог бы, избавив Российскую империю от революции, изменить ход ее истории. Личность была поистине уникальной, а интересы его многогранными. Большое место в деятельности премьер-министра занимали также и вопросы обороны государства, в частности - восстановления отечественного военно-морского могущества. «Для всех, кажется, теперь стало ясно, что только тот народ имеет право и власть удержать в своих руках море, который может его отстоять» [5, с. 151].

Хотя сам Петр Аркадьевич никогда не был в Севастополе, но сделал многое для Черноморского флота. Сын севастопольского героя генерал-адъютанта Столыпина рассматривал строительство кораблей как национальное дело, «спуск каждого нового корабля на воду является национальным торжеством, национальным празднеством» [5, с. 153].

Как интересна трагическая судьба П.А.Столыпина, не мифы и легенды, сложенные о нем, а строгие исторические факты и свидетельства современников, так интересна и судьба кораблей, построенных благодаря его усилиям.

После поражения России в войне с Японией в русском обществе, в печати и в среде морского офицерства началась дискуссия о дальнейшей судьбе военно-морского флота. В ней обосновывалась необходимость коренных реформ Морского министерства и возрождения отечественного флота как боевой силы.

П.А. Столыпин относился к той части общества, которая считала, что России как великой державе необходим мощный линейный флот, и в дальнейшем последовательно отстаивал эту точку зрения перед членами Государственной думы, многие из которых придерживались противоположных взглядов. Так на заседании Государственной думы 24 мая 1908 года Петр Аркадьевич произносит блестящую речь о морской обороне: «России нужен флот дееспособный... России необходим такой флот, который в каждую данную минуту мог бы сразиться с флотом, стоящим на равне новейших научных требований... России нужен такой флот, который был бы не менее быстроходен и не хуже вооружен, не более слабой броней, чем флот предполагаемого неприятеля. России нужен могучий линейный флот, который бы опирался на флот миноносный и на флот подводный...» [5, с. 156].

В апреле 1907 года Морской генеральный штаб представил царю четыре варианта новой судостроительной программы. Утвержденный Николаем II вариант, получил название «Малой судостроительной программы».

Столыпин активно выступил в защиту «Малой судостроительной программы», которая предусматривала строительство для Черного моря 14 эскадренных миноносцев и 3 подводных лодок. Но даже эти корабли построены не были, а отпущенные на них средства израсходовали на достройку линкоров преддредноутного типа «Евстафий» и «Иоанн Златоуст». Считалось, что и в таком составе Черноморский флот может обеспечить господство на море. В результате по «Малой судостроительной программе» на Черном море в Николаеве заложили лишь один первый в мире подводный минный заградитель «Краб» [3, с. 165]. Минный заградитель был спроектирован инженером Налетовым Михаилом Петровичем. Заложен 1910 г., спущен 1 сентября 1912 г., вступил в строй 8 июля 1915 г. В годы Первой мировой войны успешно выполнил три минных постановки в районе Босфора и Варны в 1915 – 1916 гг. На минах «Краба» 18 июля 1915 г. у Босфора подорвался немецкий крейсер «Бреслау», вышедший из строя на 7 месяцев. В апреле 1919 г. минный заградитель был потоплен интервентами в районе Севастополя [4, с. 316-317].

Добившись финансирования «Малой» программы, Петр Аркадьевич принял активное участие в создании усиленной программы судостроения.

«Малая» и «Усиленная» судостроительные программы были рассчитаны на усиление Балтийского флота. Однако политическая и стратегическая обстановка на Черноморском театре быстро менялись, в 1910 году происходит усиление угроз для России на Черном море. Тогда же Столыпин обращается к военному и морскому министрам со специальным письмом, в котором требует: «безотлагательно приступить... к мероприятиям могущим уравновесить наше военное положение на Черном море с предстоящим увеличением турецкого флота» [6, с. 130]. При этом П.А.Столыпин мотивировал свое требования следующим образом: «Воссоздание турецкого флота и заказ «Амстронгу» судов более сильных, чем лучшие из наших черноморских судов ... сведет наше положение на Черном море к положению

подчиненному...» [6, с. 121]. Результатом этого требования стала разработка Морским министерством программы усиления Черноморского флота. В мае 1911 года программа была одобрена Думой и утверждена императором Николаем II. 4 августа 1911 года [2, с. 276] состоялось одно из последних заседаний Совета министров под руководством Петра Аркадьевича Столыпина, оно было посвящено ходу реализации этой программы.

В результате «Усиленной» судостроительной программы на Черноморском флоте были построены: три линейных корабля дредноутного типа («Императрица Мария», «Император Александр III», «Екатерина II»), девять эскадренных миноносцев («Беспокойный», «Быстрый», «Гневный», «Громкий», «Дерзкий», «Поспешный», «Пронзительный», «Пылкий», «Счастливый»), шесть подводных лодок («Кашалот», «Кит», «Морж», «Нарвал», «Нерпа», «Тюлень»), первый в мире подводный минный заградитель «Краб».

Все эти корабли принимали активное участие в Первой мировой войне. Но по разному сложились их судьбы.

Линейный корабль «Императрица Мария», был заложен 30 октября 1911 г. в Николаевском русском судостроении. Спущен на воду 1 ноября 1913 г. Вступил в строй 6 июля 1915 г. Принимал участие в событиях на Черном море в период Первой мировой войны, в том числе: 6 февраля 1916 г. в налете русской морской авиации на Зунгулдак в составе маневренной группы, 5-7 апреля в перевозке и высадке десанта в Ризе. Погиб 20 октября 1916 г. на Севастопольском рейде от взрывов пороховых погребов в результате пожара. В последствии поднят и обращен в лом [4, с. 282-283].

Линейный корабль «Император Александр III» С 29 апреля 1917 г. – «Воля». Заложен 30 октября 1911 г. в Николаевском русском судостроении. Спущен 15 апреля 1914 г. Вступил в строй 28 июня 1917 г. Линкор принял совсем незначительное участие в Первой мировой войне, ограничившееся несколькими выходами в море без боевых столкновений. Захвачен в 1918 г. интервентами и переименован в «Генерал Алексеев». В 1920 г. уведен Врангелем в Бизерту [4, 282-283].

Линейный корабль «Екатерина II». С 27 июня 1915 – «Императрица Екатерина Великая». С 24 апреля 1917 – «Свободная Россия». Заложен 30 октября 1911 г. в Николаевском «Обществе заводов и верфей» Спущен 6 июня 1914 г. Вступил в строй 18 октября 1915 года. 5-7 апреля 1916 года принимал участие в перевозке и высадке десанта в Ризе. 4 мая 1917 года линкор «Свободная Россия» прикрывал ночную минную постановку, а затем еще две у Босфора. Не поддаваясь на провокации немцев, стрелявших с Северной стороны из полевых пушек по палубам линкоров, «Император Александр III» и «Императрица Екатерина Великая» 1 мая 1918 года привели флот в Новороссийск. В первый и последний раз под возвращенным на корабли Андреевским флагом собрались на этом рейде главные силы единого, еще не расколотого начавшейся гражданской войной Черноморского флота. Полтора месяца оставаясь в Новороссийске и испытывая все более откровенное давление германских сил (подводные лодки и гидросамолеты следили за стоянкой), пытались моряки сохранить это единство и сберечь корабли для страны. Линкор был затоплен 18 июня 1918 года в Новороссийске во избежание захвата немцами [4, с. 282-283].

В Первую мировую войну в боевых действиях отличись и эскадренные миноносцы, выполняя боевые задачи: участие в набеговых операциях на коммуникации и побережье противника, несение блокадной и разведывательной службы у берегов Турции, обстрел береговых укреплений и портовых сооружений, обеспечение прикрытий минно-заградительных и набеговых действий других сил флота, высадка разведывательно-диверсионных групп, выставление мин на подходе к проливу Босфор и в районе Варны. Судьба некоторых из этих эскадренных миноносцев:

Эскадренный миноносец «Беспокойный» заложен 1912 г. в Николаевском «Обществе заводов и верфей». Вступил в строй в октябре 1914 года [4, с. 292-293].

Совместно с другими кораблями уничтожил до 76 турецких парусников, 8 транспортов и судов, потопил 11 декабря 1915 года 2 турецкие канонерские лодки а 31 декабря 1915 года - германскую подводную лодку «UC 13».

В 1916 г. подорвался на mine у Констанцы, но после ремонта вступил в строй. В декабре 1917 года вошел в состав Красного Черноморского флота. В апреле 1918 года ушел из Севастополя в Новороссийск, но в июне 1918 года вернулся обратно, где был захвачен германскими войсками, а в ноябре 1918 года - англо-французскими интервентами и в апреле 1919 года уведен в порт Измир на Мраморном море.

С октября 1920 года входил в состав белогвардейских морских сил Юга России, 14 ноября 1920 года уведен врангелевцами в Стамбул и затем в Бизерту, где он был интернирован французскими властями [7].

Эскадренный миноносец «Громкий» заложен в 1912 г., спущен в 1913 г., вступил в строй в мае 1915 года [4, с. 294-295].

В период первой мировой войны входил в состав 22-го дивизиона минной бригады Черноморского флота. С 10 января по 16 февраля 1916 года участвовал в Эрзерумской наступательной операции. Совместно с другими кораблями уничтожил до 10 турецких парусников и паровых судов.

В декабре 1917 года вошел в состав Красного Черноморского флота. В апреле 1918 года ушел из Севастополя в Новороссийск, где 18 июня 1918 года по приказу Советского правительства, во избежании захвата германскими войсками, был затоплен экипажем на пути в Севастополь.

В 1947 году обнаружен Аварийно-спасательной службой Черноморского флота, но ввиду больших разрушений и сильной коррозии корпуса, надстроек и механизмов, был оставлен на грунте [7].

Эскадренный миноносец «Дерзкий» заложен в 1913 году в Николаеве, вступил в строй в октябре 1914 года [4, с. 294-295].

21 августа 1916 года, совместно с эсминцем «Пронзительный», захватил в качестве трофея турецкий пароход «Туркестан». На минах, выставленных в паре с эсминцем «Пылкий», 29 ноября 1916 года подорвалась и затонула германская подводная лодка «UB 46». 2 августа 1917 года совместно с эсминцем «Гневный», осматривая турецкое побережье от Амастро до Синопа, уничтожили артиллерийским огнем 12 неприятельских парусников.

В декабре 1917 года вошел в состав Красного Черноморского флота и участвовал в боях против войск генерала Каледина у Ростова-на-Дону, а в январе 1918 года - против румынских оккупантов в районе Вилково на Дунае. В апреле 1918 года ушел из Севастополя в Новороссийск, но в июне 1918 года вернулся обратно.

В 1918 г. захвачен интервентами. В 1920 г. уведен в Бизерту. В 1924 году признан правительством Франции собственностью СССР, но из-за сложности международной обстановки возвращен не был, в конце 20-х гг. продан «Рудметаллторгом» Франции на слом и в начале 30-х гг. разобран на металл [7].

Эскадренный миноносец «Пылкий» заложен в 1913 году в Херсоне, спущен в 1914 г., вступил в строй в июне 1915 года [4, 294-295].

Совместно с другими кораблями уничтожил свыше 24 турецких парусников, 5 транспортов и буксиров. 1 ноября 1917 года вместе с эсминцем «Быстрый» в артиллерийском бою потопил турецкий миноносец «Хамид Абад». На минах выставленных эсминцем 29 ноября 1916 года подорвалась и затонула германская подводная лодка «UB 46».

В декабре 1917 года вошел в состав Красного Черноморского флота. В апреле 1918 года ушел из Севастополя в Новороссийск, в июне вернулся обратно в Севастополь, где был захвачен и разоружен германскими войсками, а в ноябре 1918 года - англо-французскими интервентами. В 1920 г. уведен Врангелем в Бизерту, где в декабре 1920 года был интернирован французскими властями.

В 1924 году признан правительством Франции собственностью СССР, но из-за сложности международной обстановки возвращен не был, в конце 20-х гг. продан «Рудметаллторгом» на слом и в начале 30-х гг. разобран на металл [7].

Эскадренный миноносец «Поспешный» заложен 1912 г. в Николаеве, спущен в апреле 1914 года, вступил в строй в сентябре 1915 года [4, с. 294-295].

В период первой мировой войны входил в состав 22-го дивизиона минной бригады Черноморского флота. Совместно с другими кораблями уничтожил свыше 90 турецких парусников. 17 марта вместе с эсминцем «Пронзительный» потопил германский пароход «Эсперанс», а 10 июля 1916 года в паре с эсминцем «Быстрый» захватил в качестве приза турецкий пароход.

В декабре 1917 года вошел в состав Красного Черноморского флота. В апреле 1918 года ушел из Севастополя в Новороссийск, в июне вернулся обратно в Севастополь, где был захвачен и разоружен германскими войсками, а в ноябре 1918 года - англо-французскими интервентами и вскоре передан ими в распоряжение белогвардейского командования. В марте 1919 года по техническому состоянию был исключен из состава белогвардейского флота. Через месяц ушел из Севастополя в Новороссийск и в мае 1919 года вторично зачислен в состав морских сил Юга России.

В ноябре 1920 года уведен врангелевцами при эвакуации из Севастополя в Стамбул и затем в Бизерту, где в декабре 1920 года был интернирован французскими властями.

В 1924 году признан правительством Франции собственностью СССР, но из-за сложности международной обстановки возвращен не был, в конце 20-х гг. продан «Рудметаллторгом» на слом и в начале 30-х гг. разобран на металл [7].

Все шесть подводных лодок построенных по «Усиленной» программе для Черноморского флота в годы Первой мировой войны в Черном море принимали активное участие в боевых операциях флота: проводили поисковые действия на коммуникациях противника у берегов Турции и Болгарии, навигационное обеспечение минно-заградительных действий, несли позиционные и разведывательные службы на входе в пролив Босфор и гавани, наводили и прикрывали главные силы флота.

Подводная лодка «Кашалот» заложена 1911 года в Николаеве на Невском отделении, спущена в 1914 г., вступила в строй в мае 1916 года [4, с. 314-315].

26 января 1917 г. в районе Босфора захватила две шхуны с углем (одна из них водоизмещением в 500 т) и взорвала их подрывными патронами. 1 марта 1917 г. подводная лодка «Кашалот» вблизи устья реки Сакария захватила пять больших парусных шхун, следовавших с углем из Зунгулдака в Константинополь, и взорвала их подрывными патронами. 7 марта 1917 г. «Кашалот» встретил и потопил три турецких парохода (один из них колесный компани «Шеркерг» и два буксира) и 2 шхуны, шедшие из Константинополя в Зунгулдак за углем. С 15 по 26 июля, находясь в дозоре у Босфора, уничтожила артиллерийским огнем четыре турецких шхуны с грузом угля и две большие турецкие шхуны, направлявшиеся за углем.

1 мая 1918 г. захвачена германскими, а в декабре - англо-французскими войсками. 22-24 апреля 1919 г. при уходе англо-французских войск из Крыма потоплена ими в районе Севастополя [7].

Подводная лодка «Морж» заложена 1911 г., спущена 28.09. 1913 г., вступила в строй в апреле 1915 года [4, с. 314-315].

Уничтожила 4 парусника и 13.04.1916 г. стоявший на мели пароход «Дубровник», а 25 мая 1916 года захватила в качестве трофея турецкий парусный бриг «Бельгузар», шедший из Констанцы в Константинополь с грузом керосина и по призовому праву 9 июня привела его в Севастополь. В мае 1917 г. погибла на позиции у берегов Турции в районе Эрегли по неизвестной причине [7].

Подводная лодка «Нарвал» была зачислена в состав Черноморского флота и заложена в 1911 г. на судостроительном отделении Невского судомеханического завода в Николаеве. Спущена на воду и вступила в строй в 1915 году [4, с. 314-315].

16.10.1916 г. во время блокадного дозора у Босфора в районе маяка Кефкен встретила турецкий вооруженный транспорт водоизмещением около 4000 т, заставила его выбраться на берег, а затем взорвала его четырьмя торпедами. 17 октября 1916 года взорвала торпедой турецкий пароход «Ирминград», подорвавшийся 4 октября на русских минах и выбросившийся на берег в районе мыса Кара-Бурна Азиатского. 19 января 1917 года захватила буксирный пароход водоизмещением 300 т и восемь парусных шхун. Потопив пароход и 7 шхун, лодка пыталась довести одну шхуну до Севастополя, но при подходе к Херсонесскому маяку в свежую погоду буксиры лопнули и шхуна, отнесенная в море, затонула. 12 июня захватила турецкую моторную шхуну, но ввиду невозможности отвести приз в Севастополь, сняла мотор и часть груза, а шхуну потопила. 16 декабря подлодка вошла в состав Красного Черноморского Флота.

В мае 1918 г. захвачена в Севастополе германскими войсками, а в ноябре англо-французскими войсками. В апреле 1919 года при уходе англо-французских войск из Крыма была затоплена ими в районе Севастополя [7].

Подводная лодка «Нерпа» была заложена в 1911 г. отделением Балтийского завода в Николаеве и зачислена в списки кораблей Черноморского флота. Спущена в августе 1913 г. и вступила в строй в декабре 1914 года [4, с. 314-315].

В Первой мировой войне выполняя боевые задачи уничтожила 2 парохода и 6 парусников. С лета 1917 г. находилась в капитальном ремонте в Николаеве и в январе 1918 года вошла в состав Красного Черноморского флота, но 17 марта 1918 года была захвачена австро-германскими оккупантами, а в декабре - англо-французскими интервентами. 14 марта 1919 года была освобождена частями советского Украинского фронта, но в августе захвачена белогвардейцами, а в январе 1920 г. отбита у них частями РККА при освобождении Николаева.

В октябре 1921 г. переименована в подводную лодку № 20. В июне 1922 года по окончании восстановительного ремонта введена в состав МСЧМ. В декабре 1922 года присвоено название «Политрук».

В январе 1923 г. почетным моряком в списки экипажа подводной лодки зачислен командующий Вооруженными Силами Украины и Крыма М.В.Фрунзе. В 1925-1926 гг. лодка прошла капитальный ремонт.

В ноябре 1929 г. выведена из боевого состава разоружена и передана в Главный военный порт МСЧМ на хранение, а в ноябре 1930 г. разоружена и исключена из состава РККФ в связи со сдачей к Севастопольскому военному порту для демонтажа и реализации.

Впоследствии корпус подводной лодки до начала Великой Отечественной войны находился в распоряжении Черноморской экспедиции ЭПРОН и использовался в качестве учебной болванки при тренировочных спусках водолазов [7].

Подводная лодка «Тюлень» была заложена отделением Балтийского завода в Николаеве и зачислена в списки кораблей Черноморского флота в 1911 г. Спущена на воду в 1913 г., вступила в строй в марте 1915 года [4, с. 314-315].

В первую мировую войну подводная лодка уничтожила 5 пароходов и 25 парусников, в том числе в мае 1915 г. барк «Тахив» и 26.10.1916 г. каботажный пароход «Турсен» (150 т), захватила в качестве трофеев 3 судна. 28.09.1916 г. после упорного артиллерийского боя захватила германо-турецкий вооруженный пароход «Родосто» (6400 т) и по призовому праву привела его в Севастополь, а 19.03.1916 г. повредила пароход «Дубровник».

В декабре 1917 года вошла в состав Красного Черноморского флота, но в мае 1918 г. захвачена в Севастополе германскими оккупантами, а в ноябре - англо-французскими интервентами. С мая 1919 г. входила в состав морских сил Юга России Добровольческой белой армии.

В 1920 г. уведена врангелевцами при эвакуации из Севастополя в Стамбул, в декабре 1920 г. была интернирована французскими властями в Бизерте (Тунис).

В 1924 г. признана правительством Франции собственностью СССР, но из-за сложной международной обстановки возвращена не была и в конце 1920-х гг. продана «Рудметаллторгом» частной фирме Франции для разделки на металл [7].

Таким образом, боеспособность русского военно-морского флота была достигнута благодаря и усилиям Петра Аркадьевича Столыпина, это было доказано в ходе Первой мировой войны, особенно на Черном море.

Но, передышка, которую Россия получила после окончания русско-японской войны и до начала Первой мировой, оказалась слишком мала, чтобы можно было полностью реализовать разработанные программы. Тем не менее, корабли, которые удалось ввести в строй, сыграли значительную роль в ведении боевых действий на море против германского и турецкого флотов.

Интерес к военно-морской истории имеет почти такой же возраст, как и сама борьба на море. Во все времена находилось немало людей, для которых все, связанное с боевыми действиями на морях и океанах, устройством и развитием морских вооружений, являлось предметом неустанный интереса, проходящего через всю жизнь. К этим людям с полной уверенностью можно отнести и Петра Аркадьевича Столыпина.

Источники и литература:

1. Боевая летопись русского флота. Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX века по 1917 г. / Новикова Н. В. – М., 1948. – 492 с.
2. Бок М. П. Воспоминания об моем отце П. А. Столыпине / Бок М. П. – Минск, 2004. – С. 276.
3. История отечественного кораблестроения (Судостроение в первой четверти XX в. (1906-1925) : [в 5 т.] / И. Ф. Цветков – СПб., 1995. – Т. 3. – 1995. – 560 с.
4. Моисеев С. П. Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 гг.) / Новикова Н. В. – М., 1948. – 576 с.
5. Столыпин П. А. Нам нужна Великая Россия... : Полн. собр. речей в Государственной думе и Государственном совете. 1906-1911 гг. – М. : Мол. гвардия, 1991. – 411с.
6. Шацилло К. Ф. Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны / Шацилло К.Ф. – М., 1968. – С. 130.
7. Черноморский флот / информационный ресурс [Электронный ресурс] / <http://flot.sevastopol.info/ship.htm>.



**АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ
ГОСТИНИЧНО-ТУРИСТИЧЕСКОГО
БИЗНЕСА И СЕРВИСА**