

УДК 94(47).084

**ІМПОРТ КОРАБЛІВ І ДОПОМІЖНИХ СУДЕН ДЛЯ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ
В РОКИ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ****О. В. Морозов****(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)**

Висвітлено одну з маловідомих сторінок торгівлі кораблями та допоміжними суднами під час Першої світової війни. Розкрито військово-політичні передумови, а також механізм придбання урядом Російської імперії кораблів і суден для забезпечення навігації Північних портів у 1914–1918 рр.

Ключові слова: *імпорт; криголам; тральщик; траулер; Перша світова війна.*

The article reveals one of the least known pages trade ships and support vessels during the First world war. Disclosed the military-political background and the mechanism of acquisition by the government of the Russian Empire ships to navigate the Northern ports in 1914–1918. During the First world war the Russian fleet was at the expense of import supplies 4 ice-breaking ship, 9 steam yacht, 29 minesweepers and 11 submarines. The main theater of military operations, involving ships of foreign construction became the White sea. The isolation of the Northern theater of military operations from major shipbuilding centers in Russia and at the same time the strategic importance of Northern ports for military supplies made of the Naval General staff in the formation of the Flotilla of the Arctic ocean to make a major bet on the ordering of ships abroad. It should be noted that this article is part of a global research themes on the study of the history of the import of warships in the second half of the XIX–XX centuries a Gradual study of these issues in various States will continue to reveal another historical gap in the history of commercial activities of mankind.

Key words: *import; ice breaker; minesweeper; trawler; First World War.*

Постановка проблеми. Російсько-японська війна 1904–1905 рр. значно вплинула на зміну характеру бойових дій морського театру. Але саме Перша світова війна 1914–1918 рр. повною мірою продемонструвала радикальність змін. Із появою нових родів сил флоту, як-от морська авіація та підводні сили, протиборство перетворилося на “об’ємний”, тривимірний процес. Розширився спектр завдань, які виконує флот, форм і способів дій. Зросло значення такої форми оперативного застосування військово-морських сил, як систематичність бойових дій. “Збройне протиборство на морі перетворилося з дискретної послідовності одноактних зіткнень угруповань надводних кораблів на безперервну боротьбу в усіх природних середовищах, результати якої часто можна виявити лише за допомогою статистичних даних”¹.

© О. В. Морозов, 2016

¹ Козлов Д. Ю. Нарушение морских коммуникаций по опыту действий Российского флота в Первой мировой войне (1914–1917) : монография. – М. : Русский Фонд Содействия Образованию и Науке, 2012. – С. 5.

Нові реалії морської війни зажадали від морських відомств держав, що воюють, пошуку шляхів нарощування корабельного складу діючих флотів. При цьому потреба в бойових і допоміжних суднах була настільки нагальною, що не одна із суднобудівних програм не могла їх задовольнити повною мірою. В роки Першої світової війни російський флот отримав від суднобудівної промисловості: 7 лінійних кораблів – “дредноутів”, 31 ескадрений міноносець, 39 підводних човнів, 5 гідролінійних авіакрейсерів, 8 тральщиків, переобладнано в тральщики 101 мобілізоване судно².

Водночас підтримка сприятливого оперативного режиму на морських театрах змушувала російське морське командування знаходити додаткові резерви збільшення корабельного складу флоту, в тому числі за рахунок закупівель імпортованих кораблів і суден. Однак в умовах війни, коли суднобудівні потужності держав-союзників Росії були повністю завантажені потребами своїх флотів, отримати можна було тільки цивільні судна і потім переобладнати їх у бойові. Таким чином, номенклатура імпортованих суден і кораблів для російського флоту вміщувала: криголамні пароплави, комерційні судна з подальшим переобладнанням їх у тральщики та сторожові кораблі, а також підводні човни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика статті – складова частина загальної теми, яка присвячена різним аспектам історії торгівлі таким специфічним товаром, як бойовий корабель і допоміжне судно. Слід зазначити, що дана тематика подається у світовій історіографії фрагментарно й з означеного напрямку досліджень вона тільки формується. Із нечисленних публікацій ми виокремимо працю В. Р. Андрієнка, В. М. Йолтуховського, Л. А. Кузнецова.

Мета статті – розкрити політичні, фінансові та правові аспекти імпортованих закупівель бойових кораблів і допоміжних суден для російського флоту в 1914–1917 рр.

Виклад основного матеріалу. Першим театром бойових дій, де знайшли застосування новопридбані імпортовані судна, було Біле море. З початком війни Архангельськ абсолютно несподівано став основним морським портом європейської частини імперії, через який могли здійснюватися перевезення вантажів між Росією та її союзниками. Зимовою гідрографія Білого моря та Північної Двіни робила навігацію сезонною, а із листопада до квітня вона завмирала. Для забезпечення повноцінної річної навігації потрібні були потужні криголамні пароплави. На той час криголамні сили Російської Півночі обмежувалися криголамним буксиром “Лебедін”.

У зв'язку із цим Міністерство торгівлі та промисловості, спираючись на підтримку Морського міністерства, з другої половини 1914 р. починає створювати на Білому морі криголамну флотилію. Перші її судна купували в союзних і нейтральних країнах. Безпосередньо питаннями покупки криголамів займався відділ торгових портів Міністерства торгівлі та промисловості, йому надавали допомогу військово-морські агенти (аташе) Морського міністерства. Незважаючи на невелику кіль-

² Морозов О. В. Выполнение судостроительных программ для российского флота в годы Первой мировой войны // Война и повседневная жизнь населения России в XVII–XX вв. (К 100-летию начала Первой мировой войны) : материалы Международной научной конференции 14–16 марта 2014 г. / под ред. проф. В. Н. Скворцова. – СПб. : ЛГУ им. А. С. Пушкина, 2014. – С. 209–214.

кість криголамних суден, що були за кордоном, до кінця року вдалося придбати чотири криголами: в Канаді “Ерл Грей” (перейменований у “Канаду”), “Горн”, “Лінтрос” (перейменований у “Садко”), в Норвегії – “Мільнер”. Передбачалася покупка криголама “Джон Вівер” у Філадельфії, але влітку 1915 р. місто від продажу судна відмовилося. Російській казні ново придбані криголами обійшлися за такими цінами: “Ерл Грей” – 991,2 тис. руб., “Горн” – 297 тис. руб., “Мільнер” – 76 тис. руб., “Лінтрос” – 810 тис. руб.³ (рис. 1).



Рис. 1. Криголам “Садко”

Перший досвід зимової навігації у Білому морі засвідчив, що рух звичайних пароплавів за криголамом небезпечний. Тож було вирішено придбати додатково пароплави льодового класу – криголамні пароплави. Реалізуючи ці плани, в Англії у 1915 р. придбали пароплав “Айсленд” (“Семен Челюскін”), у Канаді закупили пароплави “Беотик” (“Георгій Седов”), “Адвенчур” (“Семен Дежнев”), “Бонавенчур” (“Владимир Русанов”), “Беллавенчур” (“Александр Сибіряков”) (рис. 2).



Рис. 2. Пароплав криголамного класу “Александр Сибіряков”

³ Андриенко В. Г. Первая зимняя навигация на Белом море (1914–1915 годы) // Гангут. – 1993. – Вып. 5. – С. 60.

На початку 1915 р. Міністерство торгівлі і промисловості з метою нарощування криголамних сил замовило в Англії лінійні криголами “Илья Муромец”, “Князь Пожарский”, “Минин”, “Александр Невский”. Новозбудовані криголами прибули в Архангельський порт протягом 1917 р.

Крім того, Морське міністерство замовило у британській компанії “Віккерс і Ко” криголам “Святогор” і додатково закупило в Канаді готовий криголам “Микула Селянинович” (рис. 3). У січні та червні 1917 р. вони прибули до Архангельська. Щодо фінансових витрат, то криголам “Святогор” обійшовся бюджету в 330 тис. фунтів (3 млн 300 тис. руб.)⁴ (рис. 4).

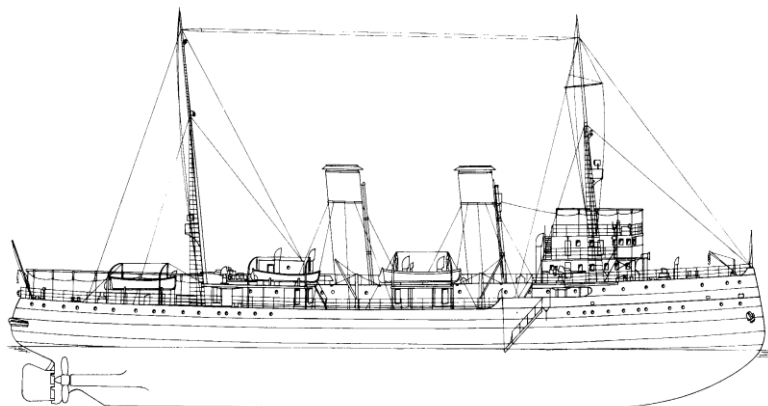


Рис. 3. Криголам “Микула Селянинович”



Рис. 4. Криголам “Святогор”

⁴ *Его же*. Ледокольный флот России 1860–1918 гг. – СПб. : Паульсен, 2014. – С. 198–201.

Наступною групою закуплених за кордоном кораблів стали кораблі протимінної оборони – тральщики. Однак це були кораблі не спеціальної споруди, а переобладнані риболовецькі траулери. В роки Першої світової війни виникла практика у військових флотах використовувати траулери як мобілізаційний ресурс для поповнення тральних сил флоту в період бойових дій. Із усіх типів цивільних суден вони найповніше могли виконувати функції тральщиків.

У листопаді 1914 р. німецький флот, прикриваючись нейтральним прапором, виставив перші мінні загородження в Білому морі. А з 1915 р. німецький флот, використовуючи надводні кораблі та підводні мінні загороджувачі, розгорнув повномасштабну мінну війну у водах Російської Півночі. Складне мінне становище змусило російське морське командування форсувати заходи із формування тральної партії та організації управління охорони водного району (далі – ОВР) Архангельського порту.

У червні 1915 р. на прохання російського командування англійське адміралтейство надіслало в Архангельськ шість тральщиків, які було виокремлено в тральну партію. Цими тральщиками і були переобладнані траулери. Оперативно-стратегічне становище для Росії було таким, що поповнювати морські сили на Півночі в той час можна було тільки за рахунок кораблів, переведених із Сибірської флотилії або закупівлі їх за кордоном. Для північного театру з усіх класів кораблів найцінніші були саме кораблі протимінної оборони. Тож Головне управління кораблебудування в листопаді 1915 р. підписало контракт із компанією “Smite dos comrau” про придбання 11 тральщиків на базі риболовецьких траулерів. Протягом 1916 р. вони ввійшли до складу Флотилії Північного Льодовитого океану (далі – ФСЛО). Ці кораблі стали ядром тральних сил флотилії та відмінно проявили себе в кампаніях 1916–1917 рр.⁵ Після отримання позитивних результатів експлуатації траулерів-тральщиків Морський генеральний штаб виступив з ініціативою форсувати закупівлю суден такого класу. Однак із розширенням масштабів війни на морі закупівля траулерів за кордоном ускладнилася. Більше 90 % цих суден належало державам, що воюють. Союзники Росії, самі відчуючи гостру потребу в цих кораблях, рекомендували російським представникам домовлятися з нейтральними країнами. Завдяки діяльності капітана II рангу В. І. Дмитрієва, корабельного інженера полковника А. П. Шершова і поручика з адміралтейства К. Ф. Дріженка у 1916 р. закуплено 5 іспанських, 11 аргентинських і 2 норвезькі траулери. На британських верфях їх переобладнували, озброювали і загонами відправляли в Олександрівськ (Полярний) до місця служби⁶ (рис. 5).

Крім тральщиків для ФСЛО, Морське міністерство закупило 9 парових яхт, це певною мірою вимушений захід. Зауважимо, вони проектувались і будувались для заможних людей і аж ніяк не для плавання в північних широтах. Однак тоді значну частину більш або менш придатних для військових цілей цивільних суден розкупили союзники Росії, а решта могла б обійтися в значну суму, не кажучи вже

⁵ *Йолтуховский В. М.* Борьба с минной опасностью на море в войнах начала XX века. – СПб. : Галея Принт, 2004. – С. 105–106.

⁶ *Шубочкин Е. Ф.* Основы профессии минера. – СПб., 1994. – Ч. 1. Развитие минного и противоминного оружия в русском флоте до 1917 г. – С. 107.

про те, що тоннажу для перевезень не вистачало і в продажу їх могло бути просто відмовлено. Яхти ж, які не пристосовані для масових перевезень вантажів, через війну переважно відстоювались у портах, і тому, мабуть, під час купівлі цих суден виникало питання лише про їхню вартість⁷.

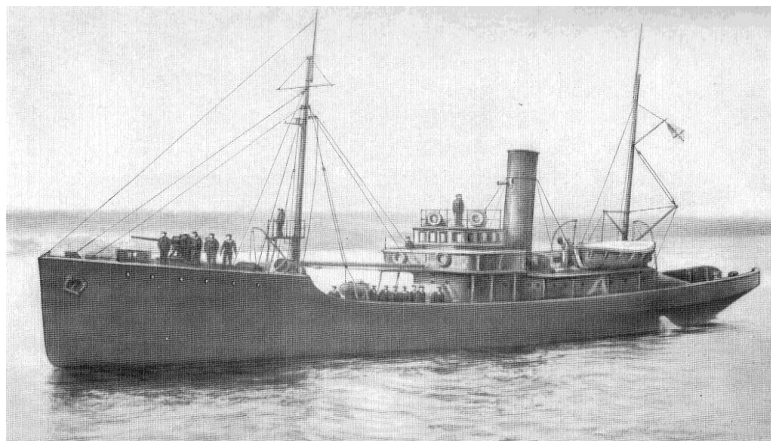


Рис. 4. Тральщик “Пламя” (переобладнаний з англійського траулера)

Знаходили ці судна та їх придбавали в основному російські морські агенти, акредитовані в іноземних державах. Так, зокрема у США цим займався капітан I рангу В. В. Міштовт, у Франції – капітан I рангу В. І. Дмитрієв. При цьому вартість закуплених яхт коливалася від 255 до 575 тис. доларів. На британських верфях ці яхти озброювались, обладнувались для експлуатації в суворих умовах Білого і Баренцевого морів, потім прямували в Миколаївськ-на-Мурмані. У російському флоті імпортовані яхти переводилися в клас посильних суден⁸.

Серед бойових кораблів, які закуповувала Росія в роки Першої світової війни, були підводні човни. Зарубіжні постачальники підводних човнів для російського флоту – північно-американська фірма “Електрик Боут Компані” та італійська фірма “Фіат Сан-Джорджіо”. 22 червня 1915 р. фірма відомого північно-американського інженера-суднобудівника Дж. Голланда “Електрик Боут Компані” через посередництво російського АТ “Ноблесснер” запропонувала Морському міністерству Росії поставити 3–5 підводних човнів “системи Голланда”. Контракт на поставку 5 підводних човнів проекту 602F було укладено 18 серпня 1915 р. Секції підводних човнів будувалися на заводі в м. Ванкувер, а потім доставлялись у Владивосток. Їх збирали на Балтійському заводі в Санкт-Петербурзі. Вартість спорудження, доставки та страхування у Владивосток – 3 млн 512 тис. дол. США (7 млн 239 тис. руб.). Збирання в Росії – 1 млн 340 тис. руб. П’ять підводних човнів, які

⁷ Кузнецов Л. А. Посыльное судно “Порыв” // Гангут. – 2008. – Вып. 49. – С. 3–9.

⁸ Его же. Посыльное судно “Горислава” // Гангут. – 2011. – Вып. 65. – С. 3–11.

мали літерно-цифрові позначення АГ-11, АГ-12, АГ-13, АГ-14, АГ-15, було закладено на Балтійському заводі 2 квітня 1916 р. (рис. 6). Вони вступили в діючий склад Балтійського флоту із 6 вересня до 11 листопада 1916 р. У період бойових дій загинув АГ-14. АГ-15 зазнав аварії, затонув 8 червня 1917 р., після чого був піднятий аварійно-рятувальною службою 16 червня 1917 р. 3 квітня 1918 р. усі човни типу "АГ" зі складу 4-го дивізіону підводних човнів Балтійського флоту було затоплено своїми екіпажами в базі Ганге (п-в Ханко)⁹ через наближення німецьких військ і складне льодове становище, яке завадило їх переведенню у Кронштадт.

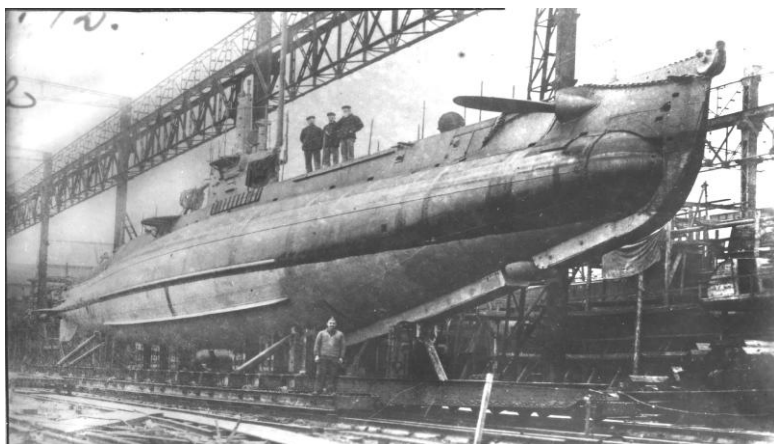


Рис. 6. Підводний човен "АГ"

14 вересня та 25 жовтня 1916 р., а також 8 лютого 1917 р. було укладено ще три контракти на поставку 12 підводних човнів "АГ" (6 од. для Чорноморського флоту, 3 од. для Балтійського флоту і 3 од. для Флотилії Північного Льодовитого океану) загальною вартістю 28 млн 872 тис. руб. без витрат на збирання. Для введення в дію підводних човнів планувались такі терміни: Чорне море – літо 1917 р., Північ та Балтика – вересень – листопад 1917 р.

Перші підводні човни "АГ" було доставлено в Миколаїв 18 серпня 1917 р., де продовжило збирати відділення Балтійського заводу в Миколаєві. З 1917 р. човни із заводських комплектів збирали робітники заводу під керівництвом представників фірми "Електрик Боут Компані", після 1917 р. – тільки місцеві робітники та інженери. Збирання підводних човнів "АГ" у Миколаєві тривало навіть у роки громадянської війни. Так АГ-21, АГ-22, АГ-23 вступили в дію у 1918, 1919 і 1921 рр. При цьому АГ-21 було затоплено в Севастополі 26 квітня 1919 р., АГ-22 1920 р. – відведено до Бізerti. АГ-24, АГ-25, АГ-26 почали збирати в 1919–1920 рр. і завершили в період 1921–1923 рр.

⁹ Костриченко В. В., Царьков А. Ю. Подводные лодки типа "АГ" на Черном море // Морская кампания. – 2009. – № 4.

У поповненні російського флоту підводними човнами в роки Першої світової війни також взяла участь італійська фірма “Фіат Сан-Джорджіо”. У травні 1913 р. Морське міністерство Росії уклало контракт на придбання для Чорноморського флоту підводного човна водотоннажністю 252/305 т за проектом інженера Лауренті. У зв’язку з початком війни фірма запропонувала Росії придбати інший підводний човен водотоннажністю 260/315 т. Замовлення на придбання підводного човна було оформлено 25 жовтня 1916 р. У березні 1917 р. він отримав найменування “Святой Георгий” і здійснив самостійний перехід з Італії в Архангельськ (рис. 7), а з 9 вересня 1917 р. вступив до складу Флотилії Північного Льодовитого океану¹⁰.

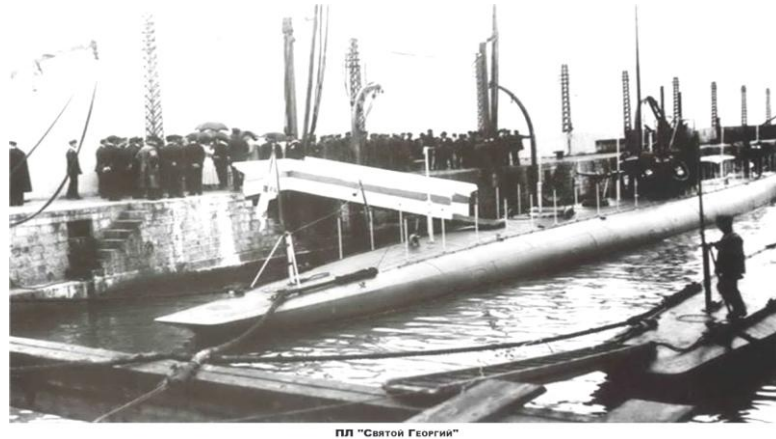


Рис. 7. Підводний човен “Святой Георгий”

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. В роки Першої світової війни російський флот отримав за рахунок імпорتنних поставок 4 криголамні судна, 9 парових яхт, 29 тральщиків і 11 підводних човнів. Основним театром бойових дій, на якому були задіяні кораблі зарубіжної споруди, стало Біле море. Ізольованість північного театру бойових дій від основних суднобудівних центрів Росії та водночас стратегічне значення північних портів для військових поставок змусили Морський генеральний штаб під час формування Флотилії Північного Льодовитого океану зробити основну ставку на замовлення кораблів і суден за кордоном. Слід зазначити, що дана стаття – складова частина глобальної наукової теми з дослідження історії імпорту бойових кораблів у другій половині XIX–XX ст. Поступове дослідження цієї проблематики у різних державах дасть змогу розкрити ще одну історичну лауну в історії торговельної діяльності людства.

¹⁰ Александров Ю. И. Отечественные подводные лодки до 1918 года. – СПб. : Бастин, 2002. – С. 62.