

Д.Ф. Жаринцов

**О сооружении порта
Императора Александра III в
Либаве**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
Д11

Д11 **Д.Ф. Жаринцов**
О сооружении порта Императора Александра III в Либаве / Д.Ф. Жаринцов –
М.: Книга по Требованию, 2021. – 50 с.

ISBN 978-5-458-13805-5

Сооружение порта Императора Александра III представляет осуществление той идеи, которая проходит через всю историю русского флота на Балтийском море, начиная со времен Петра Великого - идеи создания для военного флота на Балтийском море опорного пункта, как для активной борьбы с неприятелем, так и для содействия обороне берегов.

ISBN 978-5-458-13805-5

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

дѣла не улучшилось. Такъ тянулось дѣло до восшествія на престолъ въ 1762 году императрицы Екатерины II. Въ собственноручномъ рескриптѣ къ фельдмаршалу Миниху, императрица выражала желаніе окончить Рогервикскія работы, которыя она считала за *«необходимую государственную нужду»* и, назначивъ Миниха директоромъ работъ, надѣялась: *«чтобы его стараніемъ сіе славное дѣло окончилось»*. Въ томъ же году, 19 августа, Рогервикъ былъ переименованъ въ Балтійскій портъ, какъ бы для указанія на первенствующее значеніе Рогервика для владѣнія водами Балтики. Съ горячей преданностью дѣлу и глубокимъ убѣжденіемъ въ непогрѣшимости предначертаній Великаго Петра, принялся Минихъ за возложенное на него порученіе и къ началу 1763 года представилъ свои соображенія и оцѣнку предполагаемыхъ работъ. По его численію требовалось на устройство военнаго порта 10.200.000 рублей; скорость постройки зависѣла отъ числа назначаемыхъ на работы людей: при 8000 рабочихъ, Минихъ полагалъ окончить работы въ 34 года, а при 16000 рабочихъ — въ 17 лѣтъ. Такія средства, а особенно отпускъ 10.200 000 руб., были серьезнымъ препятствіемъ для благопріятнаго рѣшенія вопроса. Дѣло, по приказанію императрицы, посѣтившей работы лѣтомъ 1764 года, было передано въ особую комиссію, явно несочувствовавшую Миниху. Борьба Миниха съ комиссіей тянулась около 5 лѣтъ; затѣмъ, заключеніе комиссіи поступило на разсмотрѣніе сената, представившаго ясно выраженное мнѣніе о бесполезности работъ въ Балтійскомъ портѣ. 18 ноября 1768 года, участь Балтійскаго порта была рѣшена Высочайшею резолюцію: *«работы остановить, а о каторжныхъ сдѣлать разсмотрѣніе, дабы они празды не были»*.

Главнѣйшими врагами Балтійскаго порта были защитники интересовъ Ревеля и другихъ приморскихъ городовъ Остзейскаго края; опасались, что съ устройствомъ Балтійскаго порта морская торговля этихъ городовъ встрѣтитъ серьезнаго конкурента. Добившись остановки работъ въ Балтійскомъ портѣ, защитники Ревеля заботливо хлопотали объ устраненіи всякаго предположенія относительно устройства новаго порта. Такимъ образомъ былъ оставленъ безъ вниманія проектъ инженеръ-генерала Вейсмана объ устройствѣ порта въ бухтѣ Мустельгамъ — на западномъ берегу острова Эзеля, поданный имъ императрицѣ въ 1777 году, а особый *«комитетъ для образованія флота»*, назначенный въ 1803 году, рѣшительно утверждалъ, что Рогервикская бухта *«вовсе не пригодна для устройства военнаго порта»*.

Между тѣмъ, въ Ревелѣ вновь предполагаются работы по улучшенію и расширенію гаваней. Немедленно по прекращеніи работъ въ Балтійскомъ портѣ, было рѣшено построить новую каменную военную гавань на 25 линейныхъ кораблей, съ соотвѣтствующимъ числомъ фрегатовъ. Проектъ, впрочемъ, не осуществился и ограничились только необходимыми исправленіями старыхъ сооружений. Около 1790 года былъ составленъ инженеръ-подполковникомъ де-Витте новый проектъ устройства военной гавани на 50 кораблей и 20 фрегатовъ. Этотъ проектъ также остался безъ исполненія. При императорѣ Павлѣ исправлены и частью вновь возведены ветхія деревянныя портовые зданія. Постройка новыхъ гаваней была начата не раньше 1813 года и продолжалась по 1825 годъ. Въ это время построены сѣверный и восточный больверки — оба военнаго характера, представлявшіе батареи вооруженныя большими орудіями.

Послѣ присоединенія въ 1810 году Финляндіи, было обращено вниманіе на Свеаборгъ, какъ важный опорный пунктъ для мелкихъ судовъ, дѣйствующихъ въ шхерахъ. Укрѣпленія Свеаборга были усилены и въ немъ были основаны морскія учрежденія для починки и постройки малыхъ судовъ и соотвѣтствующій морской арсеналь. Такимъ образомъ, въ концѣ царствованія императора Александра I, мы имѣли на Балтикѣ, кромѣ Петербурга, три военныхъ порта: два при входѣ въ Финскій заливъ (Ревель и Свеаборгъ) и одинъ въ глубинѣ залива—Кронштадтъ, составлявшій главный центръ кораблестроенія и складъ военныхъ и продовольственныхъ запасовъ. Для дѣйствій внѣ предѣловъ Финскаго залива, мы не имѣли никакого опорнаго пункта, такъ какъ существовавшіе еще остатки зданій и складовъ въ Балтійскомъ портѣ были окончательно уничтожены шведскими крейсерами въ теплую зиму 1790 года, когда шведскіе порты были открыты, а русскій флотъ оставался запертымъ льдомъ въ Кронштадтѣ и Свеаборгѣ.

При императорѣ Николаѣ I, вновь возбудился вопросъ о военномъ портѣ внѣ предѣловъ Финскаго залива. Инициатива принадлежитъ самому императору, который еще до вступленія на престолъ, бывши генераль-инспекторомъ по инженерной части, лично осмотрѣлъ многіе порты Балтійскаго моря и избралъ Бомарзундъ въ Аландскихъ островахъ. Для прикрытія порта предполагалось построить одинъ главный фортъ на 2500 человекъ и 5 большихъ отдѣльныхъ каменныхъ башенъ и, кромѣ того, на окружающихъ гавань мелкихъ остро-

вахъ предполагалось построить еще 7 башенъ. Къ работамъ приступили въ 1829 году, по окончаніи Турецкой войны, но онѣ тянулись очень медленно, такъ что къ 1853 году была готова только одна большая оборонительная казарма и три башни.

Въ тоже царствованіе значительно улучшены и расширены морскія учрежденія Кронштадта и Петербурга и перестроена часть стѣнокъ, ограждающихъ Кронштадтскія гавани. Въ Ревелѣ перестроенъ западный больверкъ, построенъ новый восточный больверкъ и исправленъ сѣверный. Тѣмъ не менѣе, за неимѣніемъ опорнаго пункта внѣ Финскаго залива, невозможно было поддержать господство русскаго флота на Балтикѣ, особенно при могущественномъ противникѣ, какимъ явился въ 1854 году союзный англо-французскій флотъ.

Еще въ 1852 году, въ предвидѣніи новыхъ политическихъ комбинацій, былъ образованъ особый Балтійскій комитетъ, для обсужденія всѣхъ вопросовъ относительно обороны береговъ Балтійскаго моря. Когда зашла рѣчь объ участіи флота при оборонѣ, то только одинъ смѣлый голосъ явился съ предложеніемъ послать флотъ къ берегамъ Даніи, чтобы запереть Зундъ и Бельтъ. Общее-же мнѣніе было то, что флоту остается пассивная роль: содѣйствовать оборонѣ портовъ, причемъ главная масса большихъ судовъ должна быть сосредоточена для обороны Кронштадта. Остальныя суда были распределены между Свеаборгомъ и Ригею и на помощь имъ, а также для обороны шкеръ, было построено нѣсколько десятковъ гребныхъ канонерскихъ лодокъ.

Береговья укрѣпленія были значительно усилены въ Кронштадтѣ, Ревелѣ, Динамундѣ и построены временныя батареи въ Або, Фридрихсгамѣ, Кюмень-городѣ, на Транзундскихъ островахъ и въ усть-Нарвѣ. Кронштадтскіе фарватеры и многіе фарватеры въ шкерахъ были закрыты загражденіями изъ рижей или затопленныхъ судовъ. Довольно надежнымъ портомъ относительно обороны были только Кронштадтъ и Свеаборгъ; во всѣхъ-же остальныхъ пунктахъ сила защиты зависѣла болѣе отъ сухопутныхъ войскъ, чѣмъ отъ флота и береговыхъ батарей и все протяженіе берега отъ Либавы до Риги, отъ Риги до Ревели, отъ Або до Торнео, а также Моонъ-Зундскій архипелагъ — оставались совершенно открытыми.

Непріятель сдѣлался такимъ образомъ полнымъ хозяиномъ моря. Взявъ Бомарзундъ въ началѣ августа 1854 года и образовавъ склады на Аландскихъ островахъ, непріятель соз-

далъ новый опорный пунктъ на островѣ Наргенѣ и совершенно свободно дѣлалъ рекогносцировки по всѣмъ берегамъ, держа въ постоянной тревогѣ оборону. Внѣшній или показной успѣхъ дѣйствій флота союзниковъ былъ не великъ, но если принять во вниманіе, что въ тяжелый для насъ 1855 годъ оборона береговъ Балтійскаго моря отняла отъ дѣйствующей арміи 207.000, а съ резервами до 280,000 человекъ и 384 орудія, то не трудно видѣть — *какъ дорого обоилась Россіи пассивная роль флота!* Союзники понимали это очень хорошо и по Парижскому трактату обязали насъ не возобновлять укрѣпленій Бомарзунда.

По окончаніи Крымской войны, въ 1856 году, подъ живымъ еще впечатлѣніемъ беззащитности нашихъ Балтійскихъ береговъ, былъ образованъ, подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, особый комитетъ для разсмотрѣнія всѣхъ вопросовъ, касающихся защиты береговъ Балтійскаго моря. Въ немъ принимали участіе: генераль-инспекторъ по инженерной части, генераль-фельдцейхмейстеръ, высшіе чины арміи и будущій военный министръ — въ то время генераль-маіоръ Милютинъ. Собравъ мнѣнія главныхъ мѣстныхъ начальниковъ по оборонѣ береговъ во время минувшей войны (генераль-адъютантовъ: Берга, графа Ридигера, князя Меншикова, князя Суворова и графа Граббе) и принявъ во вниманіе соображенія, высказанныя генераль-адъютантомъ Тотлебеномъ, комитетъ поставилъ слѣдующій вопросъ: *«идти должны находиться наши первоклассныя морскія учрежденія?»* Разсмотрѣвъ затѣмъ значеніе трехъ существовавшихъ въ то время главныхъ портовъ — Ревеля, Свеаборга и Кронштадта, комитетъ пришелъ единогласно къ слѣдующимъ заключеніямъ:

1) Ревельскія гавани слишкомъ тѣсны для помѣщенія значительнаго военнаго флота и, кромѣ того, не могутъ быть по своему положенію предохранены отъ бомбардированія съ моря. Расширеніе гаваней и прикрытіе ихъ батареями требуютъ, вслѣдствіе неблагоприятныхъ мѣстныхъ условій, крайне трудныхъ и дорогихъ сооруженій.

2) Свеаборгъ имѣетъ закрытый рейдъ, но для полной его защиты необходимо занять укрѣпленіями весьма растянутую позицію, для чего нужно много войскъ и артиллеріи. Кромѣ того, Свеаборгъ не имѣетъ мѣста для устройства адмиралтейства и замерзаетъ на весьма продолжительное время — до 5 мѣсяцевъ.

3) Кронштадтъ занимаетъ очень неудобное положеніе въ

самой глубинѣ Фипскаго залива, гавани его тѣсны, мелководны и тоже заперты льдами въ теченіи 5 мѣсяцевъ. Гавани, конечно, могутъ быть расширены и углублены, но и при такомъ условіи невозможно ограничиться Кронштадтомъ, вслѣдствіе неудобствъ его стратегическаго положенія и долгаго замерзанія.

По мнѣнію комитета: *«доколь флотъ нашъ будетъ находиться въ Кронштадтѣ, до тѣхъ поръ онъ будетъ осужденъ на пассивную роль, совершенно несовмѣстную съ назначеніемъ морскихъ силъ какаго-бы то ни было государства, а тѣмъ болѣе Россіи».*

Вслѣдствіе этого, комитетъ пришелъ къ убѣжденію въ необходимости создать новый опорный пунктъ для флота и указывалъ на выгоды Балтійскаго порта, находящагося почти въ незамерзающихъ водахъ. Это обстоятельство, вмѣстѣ съ выгоднымъ стратегическимъ положеніемъ и просторомъ для устройства адмиралтейства, побуждало, по мнѣнію комитета, къ производству новыхъ подробныхъ изслѣдованій Балтійскаго порта, чтобы окончательно выяснить—какъ размѣръ, такъ и стоимость необходимыхъ тамъ для флота сооружений. Вмѣстѣ съ тѣмъ комитетъ полагалъ, что Ревельскій портъ слѣдуетъ упразднить, Свеаборгъ не расширять какъ военный портъ, а признать его станціею для шверной флотилии и сообразно этому назначенію усилить его укрѣпленія; успленіе-же Кронштадта продолжать на прежнихъ основаніяхъ, потому что этотъ пунктъ: *«если и утратитъ современемъ значеніе перво-класснаго порта, то все-же сохранитъ свою важность по положенію относительно Петербурга».*

Заключенія комитета получили Высочайшее утвержденіе 9 декабря 1856 года и въ слѣдующемъ году начаты изслѣдованія Балтійскаго порта, порученныя особой комиссіи подъ предсѣдательствомъ вице-адмирала Панфилова. Комиссія подтвердила мнѣніе комитета объ удобствахъ Балтійскаго порта для устройства въ немъ первокласснаго военнаго порта и въ началѣ 1859 года представила вполнѣ разработанные проекты всѣхъ сооружений. Не входя въ описаніе проектированныхъ сооружений, достаточно связать, что общая ихъ стоимость была исчислена въ 23.000,000 рублей, изъ которыхъ болѣе половины, именно 12.350,000 рублей, составляли стоимость гидротехническихъ сооружений для образованія гаваней и прикрытія рейда отъ сѣверныхъ жестокихъ вѣтровъ. Изъ остальной суммы, 4.650,000 рублей было назначено на устройство адмиралтейства и 6.000,000—на постройку казармъ,

офицерскихъ домовъ, госпиталя, слободки для семейныхъ нижнихъ чиновъ, трехъ церквей и разныхъ другихъ сооружений. Большая дѣятельность гидротехническихъ сооружений происходила отъ тогдашняго состоянія техники, когда еще не были извѣстны ни экономическія средства для выемки грунта подъ водою, ни рациональные типы ледоколовъ. Поэтому коммисія не могла придти къ выбору мѣста для гаваней въ самомъ концѣ залива, на отмеляхъ между островомъ малый Рого и берегомъ, или въ низменномъ берегу материка около этихъ отмелей и проектировала гавани на большомъ рейдѣ, свободномъ отъ льда и не требующемъ подводныхъ выемокъ, но гдѣ море очень глубоко и сооружения расположены на глубинѣ отъ 6 до 10 сажень, а прикрывающій молъ даже на 20 саженой глубинѣ. Значительность исчисленной суммы, къ которой надо было еще прибавить стоимость укрѣпленій, замедлила рѣшеніе дѣла, да и врядъ-ли было своевременно въ 1860 году приступать къ такому трудному и дорого стоящему предпріятію, какъ устройство новаго военнаго порта. Наступало начало важнаго переворота въ военномъ дѣлѣ — явилась парѣзная артиллерія и первыя попытки одѣть суда непроницаемою для снарядовъ броней. Борьба между пушкою и броней повела къ непрерывному ряду техническихъ усовершенствованій, а преслѣдованіе идеи достигнуть непроницаемости брони, или уравнивать шансы борьбы введеніемъ новаго типа судовъ, къ постоянному измѣненію типа и конструкціи судовъ. Переворотъ былъ слишкомъ серьезенъ, чтобы новыя взгляды могли установиться въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ и неудивительно, что до конца 70-хъ годовъ они постоянно колебались. Впрочемъ, они не имѣютъ полной ясности и опредѣленности даже въ настоящее время.

Съ измѣненіемъ артиллеріи и типовъ военныхъ судовъ, должны были измѣниться: морская стратегія, морская тактика, а также система защиты береговъ, т. е. основы для рѣшенія вопроса о мѣстѣ для военнаго порта и о расположеніи его защитныхъ сооружений и учреждений. На систему защиты береговъ должно было оказать вліяніе и частное измѣненіе соціального строя всѣхъ государствъ на континентѣ Европы — введеніе общей воинской повинности, которое дало возможность довести силу сухопутныхъ армій до предѣловъ, еще не задолго передъ тѣмъ считавшихся неосуществимыми.

Въ то же время въ Россіи начала сооружаться сѣть желѣзныхъ дорогъ. Хотя при выборѣ линій всегда принимались во вниманіе военныя соображенія, но нельзя было игнорировать

интересы экономическіе, а быстрое развитіе экономическихъ силъ Россіи въ 70-хъ годахъ поневолѣ заставляло подыпнять иногда военныя соображенія интересамъ торговымъ и промышленнымъ.

Юго-восточный уголъ Балтійскаго моря, благодаря нѣсколькимъ линіямъ желѣзныхъ дорогъ, проникающимъ далеко внутрь страны и упирающимся въ почти незамерзающіе порты, скоро сталъ важнымъ мѣстомъ заграничной торговли Россіи. Естественное желаніе отвлечь отпускъ русскаго хлѣба отъ Данцига и Кенигсберга и дать исходъ зерновымъ продуктамъ средне-русскихъ губерній, побудило протянуть рельсовые пути къ Либавѣ и Ригѣ и весьма скоро оба эти порта, особенно первый, значительно увеличили отпускъ русскаго хлѣба за границу. Въ тоже время Ревель сдѣлался зимнимъ портомъ для Петербурга.

Вмѣстѣ съ вопросомъ о постройкѣ Либаво-Роменской желѣзной дороги, въ первый разъ является мысль объ устройствѣ военнаго порта на Курляндскомъ берегу. Въ 1868 году, бывший генераль-губернаторъ Прибалтійскаго края, генераль-адъютантъ Альбединскій ходатайствовалъ о проведеніи желѣзной дороги отъ Риги до Виндавы и объ устройствѣ въ послѣднемъ пунктѣ военнаго порта. При предварительномъ разсмотрѣніи дѣла было отдано предпочтеніе Виндавѣ и было рѣшено устроить въ Либавѣ обширный коммерческій портъ и изслѣдовать топографическія и гидрографическія условія Виндавскаго рейда и нижняго теченія рѣки Виндавы, но въ скоромъ времени устройство военнаго порта въ Виндавѣ было признано неудобнымъ по стратегическимъ соображеніямъ.

Такимъ образомъ, вопросъ о военномъ портѣ остался открытымъ и ему было суждено вступить въ новый фазисъ, подъ вліяніемъ измѣнившагося въ 1871 году политическаго положенія Европейскихъ государствъ.

Еще въ 1867 году, уничтоживъ первенство Австріи и пріобрѣтя Шлезвигъ и Гольштейнъ, Пруссія приступила къ устройству военнаго порта въ Килѣ и постройкѣ броненоснаго флота. Возраставшее могущество Пруссіи и ея стремленіе къ гегемоніи въ Германіи, привело ее къ столкновенію съ Франціею, причемъ она была поддержана всѣми германскими государствами и дружественнымъ нейтралитетомъ Россіи.

Побѣда Пруссіи надъ Франціею и образованіе могущественной Германской Имперіи, передвинули центръ тяжести военной силы Европы съ запада на востокъ; нашъ непосредственный сосѣдь — Германія сдѣлалась сильнымъ военнымъ государ-

ствомъ въ самой срединѣ Европы, а энергія, съ которою она принялась за сооруженіе флота и устройство военныхъ портовъ, не остававливаясь ни передъ какими расходами, показывали, что она стремится и къ господству на Балтикѣ.

Въ отвѣтъ на вооруженія Германіи, мы начали работы по усиленію обороны существовавшихъ портовъ: Кронштадта, Свеаборга и Динамюнде и можетъ быть тогда-же приступили бы къ усиленію состава флота и устройству для него новыхъ опорныхъ пунктовъ, если-бы не были вовлечены въ сложныя политическія затрудненія на Балканскомъ полуостровѣ, приведшія къ тяжелой для насъ войнѣ 1877—78 гг. Только въ 1881 году, по восшествіи на престолъ императора Александра III, когда нѣсколько улучшилось положеніе нашихъ финансовъ, можно было подумать о соотвѣтствующемъ достоинству Россіи развитіи военныхъ и морскихъ силъ.

Между прочимъ было обращено вниманіе и на необходимость усилить флотъ Балтійскаго моря и дать ему средства для активной обороны, недопускающей блокады береговъ и возможность перехода въ наступленіе при всякомъ удобномъ случаѣ, *«что можетъ быть достигнуто лишь устройствомъ безопасныхъ стоянокъ, съ необходимыми мастерскими, съ наименѣе замерзающихъ частяхъ нашихъ береговъ»*.

Съ этою цѣлью, съ 1881 по 1886 годъ были произведены изслѣдованія — какъ чисто техническія, такъ и гидрографическія во многихъ пунктахъ восточнаго берега Балтійскаго моря и, кромѣ того, былъ предпринятъ цѣлый рядъ поѣздокъ полевыхъ и морскихъ для тактическихъ и стратегическихъ обозрѣній береговъ. Къ концу 1886 года было собрано много данныхъ для разрѣшенія давняго и весьма важнаго для флота вопроса, значеніе котораго еще больше усилилось рѣшеніемъ соединить германскіе порты Киль и Вильгельмсгафенъ морскимъ каналомъ, доступнымъ для самыхъ большихъ военныхъ судовъ. Сооруженіе канала, уже оконченнаго и открытаго нынѣ ($\frac{5}{10}$ июня), удваиваетъ силу германскаго флота, давая ему возможность, не пользуясь далевымъ и иногда по политическимъ обстоятельствамъ неудобнымъ путемъ черезъ Зундъ и Бельтъ, быстро переходить изъ Нѣмецкаго моря въ Балтійское и обратно. При такихъ условіяхъ, германскій флотъ является серьезною угрозою намъ на Балтійскомъ морѣ. На протяженіи 500 миль морскаго берега въ Балтикѣ (см. чертежъ № 1) Германія имѣетъ: 1) первоклассный портъ Киль, въ разстояніи 350 миль отъ границы, связанный морскимъ каналомъ съ Вильгельмсгафеномъ и, слѣдовательно, всѣ средства послѣд-

ного порта тоже находятся въ распоряженіи флота. дѣйствующаго въ Балтійскомъ морѣ; 2) два сильно укрѣпленныхъ порта: въ Данцигѣ и Кенигсбергѣ съ передовымъ портомъ въ Пиллау, съ нужными морскими учрежденіями и арсеналами; 3) четыре станціи береговой обороны перваго класса (для канонерокъ и миноносцевъ): Травемюнде, Свинемюнде, Пиллау и Мемель; 4) семь такихъ же станцій втораго класса: Апенраде, Фленсбургъ, Зондербургъ, Дюппель, Варнемюнде, Грейгевальдерзее и Кольбергъ; 5) 60 семафорныхъ и нѣсколько голубиныхъ станцій. Кромѣ того, въ военное время, флотъ можетъ отчасти воспользоваться для исправленія судовъ средствами богатыхъ торговыхъ и промышленныхъ городовъ Штетина и Любека.

Съ нашей стороны, на протяженіи берега въ 1350 миль (включая и берега Рижскаго залива, но безъ острововъ), мы имѣемъ первоклассный портъ въ Кроунштадтѣ — въ 500 миляхъ отъ границы, затѣмъ портъ въ Петербургѣ, приспособленный главнымъ образомъ для судостроенія, второклассный портъ въ Свеаборгѣ, имѣющій средства только для мелкихъ исправленій, и небольшія морскія учрежденія въ неукрѣпленномъ Ревелѣ. Въ коммерческихъ городахъ нѣтъ ни доковъ, ни эллинговъ, пригодныхъ для военныхъ судовъ; впрочемъ, въ Ригѣ и Або существуютъ незначительныя мастерскія, достаточныя для небольшаго числа миноносцевъ и малыхъ транспортовъ. Минныя станціи и вообще организація подвижной обороны береговъ еще далеко не получили должнаго развитія.

Очевидно, что, для уравновѣшенія нашихъ морскихъ силъ на Балтикѣ съ германскими, надо сдѣлать еще многое и прежде всего создать для флота опорный пунктъ въ южной части моря — въ незамерзающихъ водахъ, чтобы флотъ не оставался парализованнымъ въ теченіи нѣсколько мѣсяцевъ, представляя непріятелю полную свободу дѣйствій отъ Либавы до Аландскихъ острововъ, а особенно — у свободнаго отъ льда Курляндскаго берега. Рѣшеніе вопроса объ устройствѣ порта должно было стоять на первомъ планѣ еще по двумъ соображеніямъ: 1) на сооруженіе порта и устройство въ немъ всѣхъ морскихъ учрежденій требуется значительное время — съ какою бы энергіею ни велись работы, и 2) сообразно съ увеличеніемъ флота, являлась надобность въ постройкѣ новыхъ складовъ для военныхъ и продовольственныхъ запасовъ, жилыхъ зданій и мастерскихъ для ремонта судовъ. Замедленіе въ устройствѣ порта привело бы — или къ оставленію новыхъ судовъ безъ средствъ для ихъ вооруженія и содержанія, или

къ постройкѣ здапій въ старыхъ портахъ, гдѣ они впослѣдствіи оказались-бы лишними. Этимъ объясняется настойчивое стремленіе къ скорѣйшему и окончательному рѣшенію вопроса о выборѣ мѣста для новаго порта. Изысканія продолжались непрерывно съ 1885 до половины 1889 года и вопросъ былъ рассмотрѣнъ всесторонно.

Въ 1890 году была окончательно избрана Либава и положено начало практическому осуществленію идеи дать флоту надежный опорный пунктъ для активныхъ дѣйствій въ водахъ Балтійскаго моря. Съ устройствомъ порта въ Либавѣ, для флота явится возможность выйти изъ той пассивной роли, на которую онъ былъ обреченъ въ теченіи 170 лѣтъ и получить снова то значеніе, которое онъ имѣлъ при Великомъ его Основателѣ, когда, руководимый гениемъ Петра, онъ завоевалъ господство на Балтикѣ и унизилъ грознаго въ то время противника. И главную причину успѣшности дѣйствій флота въ началѣ прошлаго столѣтія надо видѣть въ необыкновенной послѣдовательности стратегическихъ операцій, разумномъ и соотвѣтственномъ цѣли выборѣ опорныхъ пунктовъ.

Въ 1703 году, заложивъ Петербургъ, Петръ устраиваетъ верфь въ Лодейномъ полѣ. Въ томъ-же году, Петръ укрѣпляетъ Кроншлотъ, который въ 1704 и 1705 годахъ, при поддержкѣ судовъ и батарей, построенныхъ на островѣ Котлинѣ, уже даетъ сильный отпоръ шведскому флоту. Тогда Петръ переноситъ верфь въ Петербургъ и посылаетъ крейсеровъ по южному берегу Финскаго залива до устья Наровы и въ шкеры—до Борго. Въ 1706 году, сознавая важность владѣнія Выборгомъ, какъ портомъ для гребной флотилии въ шкерахъ. Петръ пытается его взять, но терпитъ неудачу. Въ 1710 году, онъ осаждаетъ Выборгъ съ сухаго пути и желаетъ помочь успѣху осады дѣйствіями флота. Здѣсь въ первый разъ видно вліяніе замерзанія моря. Русскій молодой флотъ еще не въ силахъ дать бой противнику въ открытомъ морѣ, а потому Петръ началъ морской походъ изъ Кронштадта раннею весною, когда тронулся ледъ въ восточномъ концѣ Финскаго залива и когда шведскій флотъ не могъ еще придти на помощь Выборгу. Съ страшными трудностями и потерявъ нѣсколько судовъ, Петръ всетаки достигъ Выборга, доставилъ осаждавшимъ войскамъ продовольствіе и Выборгъ былъ взятъ. Опираясь на Кронштадтъ и Выборгъ, Петръ предпринимаетъ въ 1713 году морской походъ къ Гельсингфорсу, беретъ его, укрѣпляетъ и устраиваетъ тамъ верфь и въ тоже время устраивается корабельная верфь въ Ревелѣ, взятомъ сухопутными