

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Краткий стратегический очерк Балтийского и Черноморского театров войны.

Общая стратегическая оценка морей России. Балтийский театр. Черноморский театр.

Общая стратегическая оценка морей России. СССР обладает четырьмя выходами на простор мирового океана: через Балтийское море, Ледовитый океан, Черное море и воды Тихого океана, омывающие наше дальневосточное побережье.

Но ни один из этих выходов не является, по условиям географическим или стратегическим, вполне удобным и обеспеченным.

На Севере климатические условия, отдаленность от культурных и промышленных центров государства в значительной степени понижают преимущества, даваемые непосредственным выходом в океан.

На Дальнем Востоке кольцо Японских островов образовало, как бы блокирующую завесу вокруг главного и единственного нашего порта — Владивостока, тогда как северные берега дальневосточной окраины, выходящие непосредственно на Тихий океан, глухи, малообитаемы, не имеют путей сообщения.

На Балтийском море царская Россия обладала значительным побережьем в его северной и восточной части. Однако, лишь южная половина моря свободна круглый год для навигации. Из крупных портов России одна Либава (отчасти — Виндава) находилась в незамерзающей зоне, прочие гавани — на зиму сковывались льдом.

Выход из Балтийского моря, свободный для мореплавания по всем существующим международным установлениям, стратегически не являлся обеспеченным. Находившаяся непосредственно вблизи датских проливов мощная Германия, являвшаяся фактическим обладателем южной Балтики, запирала выход русским судам в случае войны или политических осложнений с нею. Далее, за выходом из Балтийского моря находится на островах метрополия самого могущественного на море государства — Англии, этого „исконного“ противника всякого, кто стремился выйти на океан, кто мог угрожать ее морской гегемонии.

Наконец, Черное море, соединенное Босфором и Дарданеллами со Средиземным, стараниями всех „великих“ держав Европы, с Англией во главе, было обращено, в стратегическом смысле, в закрытый, изолированный от внешнего мира водный бассейн. Военным судам проход через проливы был запрещен ¹⁾. Торговые суда могли проходить их беспрепятственно, но это право, не обеспеченное реальной силой, могло быть нарушено во всякий момент. Все морские сообщения юга России ставились под контроль иностранных коалиций.

Таким образом, обладая громадной территорией, несомненно находясь на пути к экономическому прогрессу, нуждаясь, как в свежем воздухе, в морской торговле и свободных сношениях с внешним миром, Россия оставалась всегда в самом зависимом положении на море.

Все эти моря расположены по окраинам обширного пространства, занимаемого Россией. Путь из одного моря в другое связан с необходимостью огибать материк Европы или Азии, при чем на всех этих путях нет ни одной русской базы.

Плавание сопряжено с проходом через воды ряда иностранных государств. Единственный русский путь из Белого моря—в Тихий океан, кругом Сибири, так называемый „Великий Северный Морской путь“ — проходим для отдельных судов лишь при исключительно благоприятных условиях плавания и стратегического значения, как путь сообщения для военных флотов, не имеет.

Таким образом, все русские моря являлись как бы изолированными: Черное море—безусловно, прочие—будучи разделены громадными расстояниями, без обеспеченного выхода для флота и гарантированного базирования его в пути.

Это в высшей степени невыгодное расположение наших морей ставило перед русской морской стратегией чрезвычайно трудные задачи.

Царская Россия не могла иметь в каждом из своих морей достаточно сильного флота, способного решить стратегическую задачу данного моря, не только в отношении обеспечения выхода в океан, но и для целей береговой обороны. Сосредоточение же флотов в одном море являлось не только затрудненным до крайности, но в иных случаях (Черноморский флот) и политически невозможным.

Сосредоточение в подобных условиях не могло уложиться в пределы быстрого стратегического маневра, выполняемого с наступлением войны, когда оно необходимо. В силу технической сложности переброски крупных морских сил из одного театра в другой таковой маневр требовал заблаговременных оборудований и приготовлений.

¹⁾ Согласно ст. Лондонской конвенции 1871 г.

Стратегия могла решить вопрос о сосредоточении сил лишь при условии полной согласованности с политикой и планомерности последней.

Царская Россия на каждом море имела свои политические проблемы. В Балтийском направлении — германская проблема, на юге — проблема проливов, на Дальнем Востоке — проблема выхода в Тихий океан. В виду особенностей стратегического положения морей, прежде всего требовалось определенно решить, какая из этих проблем является главной, чтобы сюда направить все силы и средства для создания флота. Это решение должно было быть устойчивым и планомерно проводиться до конца. Оно требовало, вместе с тем, от политики России определенного образа действий в деле обеспечения направлений, обнаженных для нападения, от возможности войны.

При таком условии Россия могла ограничиться одним флотом на одном море, не дробя усилий и средств между всеми морскими театрами.

Однако, согласованности между стратегией и политикой не было. Царская Россия часто меняла свой политический курс, бросаясь то на проливы, то на конкуренцию с Германией, то, наконец, на Дальний Восток. Главное условие, при котором мог быть решен вопрос о заблаговременном сосредоточении сил — устойчивая политика — соблюдалось не было, и все невыгоды обладания четырьмя отрезанными одно от другого морями самым тяжким образом сказывались на морской стратегии России.

Балтийский театр. Балтийское море представляет собой внутренний водный бассейн, соединенный с океаном через Каттегат и мелководные проливы: Большой (32 ф.) и Малый Бельты и Зунд (22 ф.). Средняя глубина — 40—60 саж.; местами, во впадинах открытой части моря, она достигает до 100 и больше саж. (максимальная глубина 170 с.).

Извилистая береговая линия Балтийского моря образует ряд заливов, усеянных многочисленными островами. Наиболее крупные заливы — Ботнический (28% всего водного пространства моря), Финский (9%) и Рижский ($3\frac{1}{2}\%$). Особенно своеобразно начертание береговой линии: в южной части моря она имеет ровный характер, сохраняя таковой на Германском, Курляндском и отчасти на Лифляндском побережьях; вся остальная часть побережья густо испещрена островками и заливами, образующими прибрежные шхеры.

Обилие островов дополняет картину Балтийского моря. Из наиболее крупных отметим Фионию, Зеландию, Лааланд, Фемерн, Рюген и Борнхольм в юго-западной части, Готланд, Эланд и группу островов Моонзунда (Эзель, Даго, Моон, Вормс), Оланд с прилегающим к нему островным шхерным

(Або — Оланд) районом в средней части Балтийского моря. Кроме них — большое количество мелких островов во всех районах.

В навигационном отношении само море не представляет никаких трудностей: берега его почти всюду доступны, подводных опасностей немного, изменение глубин довольно равномерно. Совершенно иными являются заливы (кроме Рижского), западная часть моря от о. Борнхольма к проливам и в особенности шхерные районы. Малодоступные берега, множество подводных опасностей, трудные, требующие тщательного ограждения, фарватеры делают плавание в этих местах чрезвычайно трудным. Можно сказать, что с точки зрения кораблевождения шхерные районы Балтийского моря являются наиболее трудными местами для плавания на всем земном шаре.

Значительная часть Балтийского моря зимой замерзает. По продолжительности ледяного покрова районы Балтийского моря и его заливов распределяются следующим образом: северная часть Ботнического залива, в среднем, покрыта льдом в течение 210 дней в году, берега Финляндии и Швеции в северной части Ботнического залива — в течение 185 дней; Невская губа, восточная часть шхер Финского залива, берега средней части Ботнического залива — 160 дней; средний район шхер Финского залива — 145 дней, западная часть шхер Финского залива — 130 дней; Моонзунд — 100 дней; Стокхольмские шхеры — 70 дней, Рижский залив — 30—40 дней.

Балтийское море омывало берега Дании, Германии, Швеции и России, при чем относительное распределение береговой линии до мировой войны выражалось: на долю России с Финляндией приходилось 40% ее, на долю Швеции — 34%, Германии — 16% и Дании — 10%.

а) Быв. русское побережье Балтийского моря.

Царская Россия обладала побережьем всей восточной части Балтийского моря от м. Поланген на юге и по Торнео на севере Ботнического залива.

Особенности отдельных частей побережья и различие их стратегического значения для России побуждают расчленить его на следующие районы: 1) район Финского залива, 2) Або-Оландский район, 3) Моонзунд, 4) Курляндский район и 5) район Ботнического залива.

1. Финский залив. Финский залив глубоко врежется в северо-западную часть России; его продолжением как бы являются Ладожское и Онежское озера. Сюда тяготеет богатый промышленный район, здесь, в самой глубине залива, расположилась столица царской России — Петербург. Значение Финского залива определялось — с точки зрения промышленной и торговой — как путь для морского сообще-

ния с миром; с точки зрения стратегии Финский залив служил подступом с моря к столице и ее промышленному району—объектам первостепенной важности.

Районом, непосредственно прилегающим к столице, а потому имеющим особое значение в деле обороны — является Невская губа. Отмеляя, засыпаемая песками Невы, в восточной своей части она судоходна лишь при условии поддержания глубины на каналах искусственным путем (бары Невы—около 8 фут.). Остров Котлин, от которого начинается приглубая часть моря, является важнейшим стратегическим пунктом на путях к Петербургу. Здесь еще Петром I-м основана крепость и база флота—Кронштадт, который с того времени продолжает служить опорой морской обороны района и главной ремонтной и снабжающей базой Балтийского флота.

При выходе из Невской губы на северном берегу расположен отличный рейд, хорошо закрытый, приглубый, имеющий два выхода,—Биорке, значение которого определяется его положением относительно Кронштадта: это естественная передовая стоянка для флота при его операциях в районе Кронштадта. На южном берегу более открытая, но обширная Лужская губа, о-ва Сескар, Лавенсари и ряд отмелей к ним создают могущий быть оборудованным для обороны маневренный плацдарм, опираясь на который флот мог противодействовать противнику в его стремлении проникнуть к столице.

Следующим рубежом обороны Финского залива является район о-ва Гогланд. Этот высокий, скалистый остров, расположенный посредине залива, сам по себе имеет большое стратегическое значение, ибо в его горизонте лежат главные пути вдоль Финского залива. С севера к нему примыкают шхеры Аспе, являющиеся удобными позициями для минных сил, а к югу открытая Нарвская губа с о-вами Большой и Малый Тютерсы образует второй маневренный район для флота. Река Нарова, впадающая в губу, являлась рубежом сухопутной обороны направления на Петербург.

Неудобство этой части Финского залива, к востоку от Гогланда, заключается в том, что здесь чрезвычайно длительный ледостав. На протяжении почти 5 месяцев в году она закрыта для свободного плавания. Флот, базирующийся на Кронштадт, на это время отрезан от Балтийского театра.

Идя дальше к западу, мы видим узкость, которая образуется о-вом Нарген с юга и выдающимся мысом Поркалауд с севера. Дальнобойные крупные орудия, расположенные в этих пунктах, способны перекрыть своим огнем всю ширину залива между ними. На северном берегу этого района имеется Свеаборгский рейд, являющийся отличной вполне закрытой стоянкой для флота (неудобство—узкие входные

фарватеры, требовавшие расширения для новых больших судов). Свеаборгская крепость, прикрывающая подступ к рейду, давала некоторую устойчивость обороне этого района. На южном берегу—порт Ревель, расположенный в обширной, обладающей всеми данными для устройства здесь военного порта бухте.

Этот район по своему стратегическому значению являлся одним из важнейших на нашем театре: здесь мог быть создан рубеж обороны входа в глубину Финского залива, сюда могло быть перенесено базирование флота из Кронштадта. Хотя зимой район и покрывается льдом, но навигация при помощи ледоколов, по крайней мере в Ревеле, может быть поддерживаема круглый год.

Идущий далее к западу шхерный район северного берега, от Поркаллауда до Ганге, известен под названием „флангово-шхерной позиции“. Ее фланговое положение по отношению к Ревель-Поркаллаудскому рубежу, обилие удобных рейдов для базирования минных сил обусловили стратегическое значение этого района.

Наконец, и сам выход из Финского залива в Балтийское море мог быть защищен устройством минной позиции между о-вом Даго и выдающимися островными группами Северного берега.

Географические условия давали возможность на всем протяжении Финского залива установить ряд оборонительных рубежей-позиций для борьбы с флотом противника, стремящимся прорваться к столице. Этими позициями являлись:

Передовая позиция—Даго—Эре.

Главная позиция—Нарген—Поркаллауд.

Гогландская позиция.

Тыловая позиция—Сескар—Лавенсари и, наконец,

Кронштадтский укрепленный район.

Таким образом, Финский залив представлял большие естественные удобства для обороны подхода к столице. Но он не являлся удобным базисом для действий флота в открытой части Балтийского моря, ибо устье его, забросанное минами и блокируемое противником, не обеспечивало свободного выхода флота.

Для последней цели, т.-е. для обеспечения выхода флота из Финского залива, а равно для действий его непосредственно в открытой части Балтики, особо важное значение имели оба прилегающих к устью залива района: Моонзунд и Або-Оландский район.

2. Або-Оландский район. Ботнический залив, при слиянии с водами открытой части Балтийского моря, пересекается полосой бесчисленного множества (нескольких тысяч)

островов, скал и камней, совокупность которых называется Або-Оландским шхерным районом. Образуя обширный треугольник, основанием упирающийся на Финляндию, а вершиной обращенный к Швеции, этот район обладает исключительными свойствами в качестве маневренной базы для минного флота, давая последнему самой природой обеспеченный, легкий для обороны лабиринт путей по всем направлениям.

Владение Або-Оландским районом обеспечивает свободу действий в средней части Балтики и в Ботническом заливе: его многочисленные фарватеры и выходы блокировать или заградить очень трудно. Для действий против Швеции этот район представляет исключительные удобства, будучи расположен непосредственно вблизи ее и являясь, вместе с тем, трудно уязвимым на всем своем протяжении.

Фарватеры в районе трудны, особенно для больших судов. Район мало исследован.

Узкой полосой шхер Або-Оландский район соединяется с Финским заливом. Местность у Гангутского полуострова является как бы перемычкой, требующей соответственного обеспечения в смысле инженерной обороны участка. В этом районе проходят внутренние фарватеры из Финского залива в шхеры Оланда.

В условиях современной войны, при широком использовании мин заграждения и подводных лодок, приобретают особое значение внутренние фарватеры, которые могут быть сравнительно легко охраняемы и наблюдаемы. Северный берег Финского залива и Або-Оландский район по своим особенностям дают возможность установить непрерывные внутренние фарватеры, даже для больших судов, на всем протяжении от Свеаборга и до Оланда. Это являлось чрезвычайно ценной особенностью упомянутых районов.

3. Моонзунд, Рижский залив. К югу от входа в Финский залив, между ним и Рижским заливом, лежит группа островов—Эзель, Даго, Моон и Вормс, образующая архипелаг Моонзунда.

Мелководная, с песчаными низменными берегами и длинными отмелями, эта местность существенно отличается от скалистых, приглубых берегов Оландских шхер. Фарватеры, недоступные для судов с большой осадкой, могут быть, однако, легко углублены, в виду песчаного грунта. Местные широкие плесы, пригодные в качестве рейдов для линейных сил требуют также дноуглубительных работ.

Стратегическое положение Моонзунда, расположившегося в преддверии Финского залива и прикрывающего собой Рижский залив и его обширную береговую линию, является исключительным по важности. Три выхода в море—между Даго и берегом, между Даго и Эзелем (Соэло-Зунд, доступ-

ный для миноносцев) и, наконец, Церельский пролив—дают возможность базирующемуся здесь флоту не слишком опасаться неприятельской блокады. Владение Моонзундом дает возможность флоту, прикрывая направление на Ригу и в Финский залив, действовать также в средней части Балтики и против Швеции и против Германии.

Рижский залив представляет внутренний бассейн, врезающийся в материк, особенно опасный в смысле возможного направления высадки неприятельского десанта. Высадившись здесь, противник получал возможность действовать в тыл армии, развернувшейся на западном фронте, отсекая одновременно богатый промышленный Рижский район.

Выход из Рижского залива, Церельский пролив, достаточно узок и может быть перекрыт огнем береговой артиллерии, расположенной на одном из его берегов.

Таким образом, совокупность трех районов—Финского залива, Або-Оландского района и Моонзунда—в целом давала крепкую оборонительную позицию, обеспечивая в то же время действия флота в открытом море. Местные особенности этому вполне благоприятствовали.

4. Курляндский район. Южная часть Балтийского побережья царской России от мыса Люзерорт до границы—представляла собой прямую, идущую почти по меридиану береговую черту, лишенную заливов и островов. Лишь порты Виндава, расположенный в устье реки того же имени, и Либава могут служить местами для стоянки флота. Весь этот район—теплая, незамерзающая часть моря. Она круглый год свободна от льдов.

Стратегическое значение этого района определялось двумя соображениями: во-первых, сюда непосредственно примыкал фланг развертывания русской армии на западной границе, вследствие чего десанты противника или же продвижение его вдоль побережья могли угрожать его устойчивости. Во-вторых, здесь был расположен порт (Либава), куда во всякое время года могли свободно войти наши суда, вернувшиеся из океана, равно как и выйти в него. Наконец, на случай наступательных действий флота против Германии, эта база была наиболее приближена к противнику, что само по себе имело значительные удобства. Однако, этот район являлся изолированным от Финского залива, не имея естественных рубежей, которые могли бы содействовать задержанию движения флота противника в направлении на Финский или Рижский заливы. Местность открытая, трудная для обороны. Порты легко блокируются противником. Лишь при одном условии база флота здесь могла иметь выгоды—когда русский флот превосходил силы флота противника: в этом случае он не мог быть ни заблокирован, ни отрезан.

Тогда, действуя в тыл и на сообщения противника, он одновременно решал задачу обороны направлений и на Ригу и на столицу.

В экономическом отношении Либава и Виндава являлись крупными экспортными торговыми портами царской России.

5. Ботнический залив. Отрезанный от театра открытого Балтийского моря, большую часть года у берегов покрытый льдами, находящийся в стороне от главных операционных линий, Ботнический залив не имел крупного стратегического значения в случае войны России с Германией. Но это значение могло измениться, коль скоро противник избрал бы направление на побережье Ботнического залива для высадки десанта в Финляндию, побережье которой трудно обороняемо в виду его значительной протяженности, доступности для высадки во многих местах и неразвитости путей сообщения в этом районе. При войне со Швецией побережье Ботнического залива получало особое значение, в виду наличия ряда опорных пунктов для флота, в особенности в узкости между Николайштадтом и Умео, с выдвинутым в море шхерным районом.

б) Германское побережье Балтийского моря. Германия владела южной частью побережья Балтийского моря от границы с Данией на Ютланском полуострове до Полагена—границы с Россией. Меридианом маяка Аркона эта часть характерно делится на восточную и западную.

Западная часть германского побережья прилегает к узкости, ведущей к выходу из Балтийского моря. В основании Ютланского полуострова расположена прекрасная Кильская бухта, закрытая от ветров, удобная для обороны, способная вместить большой флот. Здесь находится главная база германского военного флота—Киль, хорошо укрепленная, обладающая громадными судостроительными и ремонтными средствами. Здесь же—канал императора Вильгельма, соединяющий Балтийское море с Северным: внутренний, совершенно безопасный путь, разрешающий проблему быстрого сосредоточения германского флота в том или другом море.

Значение Кильской бухты, как основной базы флота, обеспечено трудной досягаемостью ее для противника как со стороны Каттегата, в виду наличия целого ряда узкостей, преграждающих сюда доступ и создающих ряд рубежей для обороны, так и со стороны Балтийского моря, откуда путь лежит в узкости между германским побережьем и датскими островами. Германский остров Фемарн является как бы контролирующим пунктом для подходов с востока.

Таким образом, тыл германского флота являлся хорошо обеспеченным местными условиями.

Любекская и Висмаркская бухты и побережье около о-ва Рюген также могли служить местами маневренного базирования флота.

Вся западная часть побережья Германии прилегает к богатейшему промышленному району.

Восточная часть. К востоку от о. Рюген находится Померанская бухта, в глубине которой расположен крупный порт Штеттин и, на подходе к нему, приморская крепость и порт Свинемюнде, могущие служить маневренными базами для германского флота при его действиях в Балтийском море.

Далее к востоку берег заканчивается песчаной косой и крутым загибом образует Данцигскую бухту, в глубине которой находился хорошо защищенный военный порт Данциг. Укрепления Пиллау прикрывали вход в Фришгаф, где находился крупный военный и промышленный центр—Кенигсберг.

Следующий залив, Куришгаф с портом в его устье—Мемелем был ближайшим к границе опорным пунктом германского флота.

Порты Германии не замерзают. Соответственно развитию германского судоходства, они были прекрасно оборудованы всем необходимым для обслуживания как военного, так и коммерческого флота.

в) Шведское побережье Балтийского моря.

Швеция владеет всем Скандинавским побережьем Балтийского моря от Каттегата до Ботнического залива.

На ряду с Данией, она контролирует вход в Балтику со стороны океана.

Все шведское побережье представляет сплошные шхеры, изобилует заливами, бухточками и мелкими островами. Швеции принадлежат и крупные острова Балтийского моря—Эланд и Готланд.

Военными портами для шведского военного флота являются: главный—Стокгольм и южный—Карлскрона. Кроме того, флот имеет возможность базироваться на ряде прибрежных портовых городов, которыми богато шведское побережье.

г) Датское побережье Балтийского моря.

Дания, расположившаяся при входе в Балтийское море, уже в силу своего географического положения занимает исключительно важное стратегическое положение, но не располагает достаточными ресурсами, чтобы использовать его в своих целях против Германии или Англии, непосредственно под ударами которых она может оказаться. При благожелательном отношении к России, Дания не могла бы чем-либо облегчить ее положение, закрыв, например, проливы.

хотя и нейтрализованные, для ее неприятелей. Но, оказавшись сама в ряду врагов России, она получила бы возможность чинить препятствия выходу русских судов.

Черноморский театр. Черное море, соединенное Босфорским проливом с Мраморным морем, а далее Дарданеллами со Средиземным, представляет собой обширный, очень глубоководный бассейн (глубины в средней части моря до 1.200 саж.). Линия больших глубин (больше 100 саж.) подходит почти вплотную к южному и восточному берегам и только в северо-западной части отступает от береговой черты, оставляя большой отмельный участок.

Черное море лишено крупных островов (на всем его пространстве имеются всего три малых острова). В северной части оно образует обширный, но мелкий залив—Азовское море, соединенное с ним узким Керченским проливом. От северного берега далеко выдается в море большой Крымский полуостров.

Черное море не замерзает, лишь Керченский пролив и некоторые участки Азовского моря покрываются на короткое время льдом.

В навигационном отношении плавание легко, подводные опасности отсутствуют, подходы к берегам просты.

Побережье Черного моря принадлежит, кроме России, Турции, Болгарии и Румынии.

а) Русское побережье Черного моря.

Русское побережье Черного моря от границы с Румынией до границы с Турцией на Кавказе охватывает всю северную и восточную части моря. Оно различно на всем протяжении по своим свойствам и стратегическому значению. Разделив его условно по меридиану Перекопского перешейка, соединяющего Крым с материком, на западный и восточный районы, рассмотрим их отдельно.

Западный район. Общее стратегическое значение западного района черноморского побережья СССР определяется следующими соображениями:

1) Этот район является пограничным с Румынией и фланговым по отношению к общему фронту развертывания наших армий на западной границе. Пути для обхода ее фланга, для действий в направлениях южных областей России, лежат в прибрежной полосе, и операции флота приобретают, как в этих случаях, так и в случае наступления нашей армии по направлению на Румынию и далее, весьма ответственный характер.

2) Главным образом, через этот район, преимущественно через Одессу, проходит иностранная торговля нашего юга, ввоз и вывоз за границу. Южные области тяготеют к морю,

они открыты с этой стороны и требуют защиты от десантов противника.

3) Здесь же расположены обе базы Черноморского флота: операционная—Севастополь и судостроительная—Николаев.

Северная часть Черного моря от устья Дуная до Херсонесского мыса не глубока, глубины не превосходят 70 саж., уменьшаясь постепенно, по мере приближения к берегу.

Одесский залив является удобным местом для якорной стоянки большого флота, его берега возвышенны, вполне пригодны для создания солидной береговой обороны. От Одесского залива к Днепровскому лиману, параллельно берегу, тянется обширная 18—20-футовая отмель (Одесская банка), служащая как бы продолжением Кинбурнской косы. Проход через нее к херсонскому берегу доступен лишь судам с малой осадкой. Это—как бы барьер, облегчающий задачу береговой обороны.

Днепровско-Бугский лиман, отмель, для прохода больших кораблей имеет вырытый фарватер к Николаеву. Здесь расположена крепость Очаков, прикрывающая вход в лиман.

Заднепровская часть степей, идущих от левого берега Днепра, примыкает к Черному морю песчаным мелким побережьем, образующим длинные косы и банки, за которыми находятся обширные заливы—Тендровский и Егорлицкий. Первый, глубоководный, может служить хорошим местом стоянки для флота. Тот же характер имеет и Джарылгачский залив, где находятся два малых коммерческих порта Скадовск и Хорлы. Кроме того, здесь имеются бухты Бакальская, Ярылгачская и Ак-Мечетская. Южнее Тарханкута крымский берег поворачивает, образуя в средней своей части обширный Евпаторийский залив. Берег этого залива низменный, трудно-обороняемый с сухого пути, удобен для высадки неприятельского десанта (здесь высаживались союзники в Крымскую войну).

Далее к югу—Херсонесский залив, южный берег которого испещрен мелкими бухтами. К вершине угла этого залива примыкает обширная, глубоководная, исключительно удобная для стоянки флота Севастопольская бухта.

Здесь находится главный порт Черноморского флота—Севастополь, оборудованный как база и защищенный береговыми укреплениями.

Положение Севастополя, расположенного на южной оконечности выдвинутого в море Крымского полуострова, является как бы центральным для всего театра. (Расстояние от Севастополя до Одессы—160 миль, до устья Дуная—167, до Синопа—179, до Батума—410, до Босфора—280 миль). В силу этого Черноморский флот, базируясь на Севастополь, полу-

чал командующее положение над всеми путями между восточными и западными портами, точка пересечения которых лежит недалеко к югу от него. Но, с другой стороны, Севастополь являлся отдаленным от главного стратегического объекта действий флота, к которому направлены все важнейшие операционные линии,—от Босфора. Расстояние в 280 миль превосходит тот предел, какой допустим для непрерывной блокады главными силами флота Босфора. Поддержка блокадных дозоров, расположенная в Севастополе, слишком отдалена, отсутствие же других промежуточных баз между Севастополем и Босфором, несомненно, чрезвычайно затрудняет выполнение операций против последнего, в особенности таких, которые требуют длительных и непрерывных боевых действий. Соседние с Севастополем бухты Крымского побережья имеют важное тактическое значение в отношении обороны района.

Восточный район. Восточное побережье охватывает восточную часть Крыма, вход в Азовское море и прибрежную полосу Кавказа до границы с Турцией. Его стратегическое значение определяется, с одной стороны, необходимостью защиты от покушений неприятеля богатейших областей, прилегающих к морю в этом районе, а с другой—как операционная база флота для действий против восточной Турции в направлении Анатолийского побережья.

Азовское море глубоко врывается в материк, являясь морским подступом к Донской области и Кубани. Оно сообщается с Черным морем узким и мелководным Керченским проливом, плавание которым доступно лишь по каналу, поддерживаемому на глубине 20 фут. Таким образом, лишь суда малой осадки могут проникнуть в порты Азовского моря. Это облегчает защиту Керченского пролива, где расположена Керченская крепость (до мировой войны находившаяся в полуупраздненном состоянии). Отмели дают возможность широко использовать минную оборону.

Побережье Кавказа лишь в нескольких местах доступно для проникновения с моря. На нем имеется только одна большая, хорошо закрытая бухта—Новороссийская, где расположен порт, являющийся главным вывозным центром морской торговли северного Кавказа. Этот порт отлично оборудован для коммерческих целей. Вблизи него расположена малая бухта Геленджик, далее к югу имеются якорные стоянки (Пицундский и Сухумский рейды), открытые для ветров, наконец—гавань Поти и порт Батум.

Батум имел крупное стратегическое значение, как база для флота в его действиях в юго-восточной части моря. Кроме того, он является большим торговым морским портом.

б) Румынское побережье Черного моря.

На румынском побережье выходит дельта реки Дуная, которая имеет каналы, доступные для судов с осадкой до 20 фут (Сулинский канал). Единственная якорная стоянка на Румынском побережье—порт Констанца, являющийся главной базой румынского военного флота. Он защищен с моря батареями.

в) Болгарское побережье Черного моря.

На болгарском побережье, к западу от мыса Калиакрия, расположен обширный залив, имеющий глубину около 9—10 сажен, удобный для стоянки большого флота, особенно имеющийся здесь рейды Бальчик и Каварна.

Далее к югу—отличный рейд Варна, в котором расположен порт болгарского флота, защищенный приморской крепостью. Затем—Бургасский залив, побережье которого испещрено многими мелкими бухтами.

Обилие хороших якорных стоянок на болгарском побережье давало бы, при надлежащих политических отношениях между Россией и Болгарией, хорошую базу Черноморскому флоту для его операций против Босфора. Так стратегически и оценивалось морским командованием значение этого района в то время, когда были основания считать Болгарию союзницей России. Это был как бы плацдарм для развертывания русской армии и флота при наступлении на Балканский полуостров.

г) Турецкое побережье Черного моря.

Турция обладает обширным побережьем, которое естественно разбивается на два района: Анатолийский и Босфорский.

Анатолийское побережье Турции скалистое в немногих местах доступно с моря. Эта часть Малой Азии, представляет дикую горную местность, занятую высоким хребтом Тавра и песчаным плато. Западный участок этого хребта разветвляется многими отрогами, в большинстве направленными к берегу Черного моря. К подножию отрогов сходятся исторические караванные пути, которые выходят на побережье к заливу Трапезунд, где расположен портовый город.

Далее к западу побережье представляет непроходимую преграду. Лишь у Самсунского залива местность значительно понижается к морю и становится доступней. Из якорных стоянок на побережье Малой Азии следует отметить Синопский рейд.

Общее стратегическое значение Анатолийского побережья, с русской точки зрения, оценивалось, как уязвимое место Турции, куда могли быть произведены высадки войск в тыл и фланг ее армии, действующей в Кавказском направлении.

Босфорский район. Стратегическое значение Босфорского района и, прежде всего, проливов является исключи-

тельным по важности. Это—входные ворота в Черное море; это—выход из него к мировому океану; это, наконец, узел обороны всего черноморского побережья от внешнего неприятеля. Здесь лежит столица Турции—Константинополь, здесь проходят пути из Азии в Европу.

Босфор являлся объектом наступательных стремлений России в течение всего времени с момента утверждения ее на Черном море. Главные операции черноморского флота предусматривали прежде всего действия против Босфора.

Крайний северный пункт Босфорского района, залив Инада, представляет вполне удобную стоянку для флота, равно как и крайний восточный пункт—залив Эрегли—может служить базой для высадки на Анатолийский берег. В 50 милях от Босфора, у Анатолийского берега, находится остров Кефкен, между ним и берегом образуется залив, доступный для судов с небольшой осадкой.

Вблизи Босфора, вообще, имеется много удобных для высадки бухт и участков открытого побережья, между которыми наиболее удобной является Килия.

Длина Босфорского пролива—16 миль, ширина—несколько более двух. По характеру своих очертаний пролив может быть разделен на три части, или колена. Первое—северное, от Черного моря до залива Буюк-дере; второе состоит из двух обширных рейдов Бейкосского и Буюк-дерского—и соединяющего их участка пролива; третье—нижнее, в виде ломаной излучины, при впадении в Мраморное море, отделяющее от себя бухту Золотой Рог.

Ближайшей к Константинополю якорной стоянкой является на черноморском побережье рейд Буюк-Лиман. Вторая якорная стоянка, залив Анатоли-Кавак служит местом остановки всех судов для получения пропуска через проливы. Наиболее важное значение, как район для развертывания флота, имеет Бейкосский рейд, откуда он может поражать огнем суда, пытающиеся форсировать пролив.

Особенностью Босфорского пролива является сильное течение (зависящее от времени года), которое на Верхнем Босфоре доходит до 2—3 узлов, увеличиваясь в узкой части пролива до 5—6.

Представляя собой прекрасную позицию для обороны, Босфор был всегда сильно укреплен и, кроме того, мог обороняться флотом.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Исторический очерк развития Балтийского флота и планов обороны Балтийского моря с 1881 по 1904 г.г.

Положение России на море к 1880 г. Новые задачи флота. Восстановление судового состава Балтийского флота в период 1881—1895 г.г. Выбор незамерзающего порта для Балтийского флота и планы обороны Балтийского моря 1885—1895 г.г. 1895-й год, новые задачи флоту. Двадцатилетняя программа судостроения. Судостроительная программа 1904—1914 г. Положение на Балтийском море после ухода ядра флота на Д. Восток. Стратегическая игра на тему: война с Германией в 1900—1901 г.г. Предположения 1903 г. о развертывании Балтийского флота. Совместное обсуждение планов обороны Балтийского моря с Военным ведомством в 1903 г. Заключение.

Положение России на море к 1880-му году. Крымская война, обнаружившая полную гнилость военного аппарата царской России, привела к разгрому ее морского имущества. Черноморский флот, оказавшийся не в состоянии бороться с противником в море, был затоплен при входе в Севастопольскую бухту. Балтийский—был заблокирован в портах, предоставив господство в Балтике Англо-Французскому флоту.

Парижским договором, заключившим эту войну, Россия была лишена права содержать в Черном море военный флот, а в Балтике строить укрепления в важнейшем стратегическом пункте—на Оланде.

Отсталая в техническом отношении, с неразвитой индустриальной промышленностью, терзаемая неурядицами бюрократического „николаевского“ режима, бедная финансовыми ресурсами, царская Россия не могла иметь флота, способного конкурировать с флотами Англии и Франции. Та пора была переходной эпохой, когда деревянные парусные корабли решительно вытеснялись паровыми и железными; их типы быстро прогрессировали, стремительно совершенствовались и оружие (нарезная артиллерия, бомбические снаряды). Флот для своего развития требовал технической базы, каковой у России не было; Франция же и Англия ею обладали. В Крымскую войну наши деревянные и устарелые суда встретились с флотами, в состав которых входили в большей части современные корабли, что определило громадное неравенство сил и имело следствием поражение русского флота.

Первые годы после войны положение России на море было весьма тяжелым. Балтийское побережье оставалось почти беззащитным, а лишение права иметь флот на Черном море — влекло за собой не только ликвидацию всех исторических стремлений к обеспечению выхода в Средиземное море, но вызывало опасение за южные области, совершенно не защищенные со стороны моря. Между тем политические отношения с Францией и Англией, в особенности с последней, продолжали оставаться тревожными.

Тотчас по заключении мира Россия предприняла вновь постройку флота. Ему ставились задачи преимущественно оборонительные. Большинство первых серий железных кораблей (башенные лодки, броненосцы береговой обороны) строились прежде всего для этой цели.

Были также приняты меры для создания собственной судостроительной и механической промышленности. В 60-х годах основаны заводы (Ново-Адмиралтейский, Балтийский судостроительный и механический, Обуховский оружейный, Ижорский и др.), и, как принцип восстановления флота, была положена идея постройки судов на отечественных верфях.

Однако, в виду общих тяжелых экономических условий, возрождение судового состава подвигалось крайне медленно.

После Франко-Прусской войны 1871 г., воспользовавшись поражением Франции, Россия, при поддержке Германии, отказалась от выполнения некоторых статей Парижского договора, в частности от лишающих ее права иметь военный флот на Черном море.

В начале 70-х годов было приступлено к постройке кораблей для Черноморского флота, но в очень скромных размерах ¹⁾.

Доставшаяся дорогой ценой победа русской армии в войну 1877—78 г. не дала результатов, которые были бы достойны жертв, принесенных Россией. Отсутствие сильного флота на Черном море, беспомощность перед угрозой Англии лишили русские войска возможности задержаться на Босфоре, берегов которого они достигли. Морские силы были совершенно недостаточны для закрепления успеха.

Неудача в войне 1854—55 г., бесплодность войны 1877—78 г. явились следствием слабости России на море.

К 1880-му году Черноморский флот был в зачаточном состоянии, Балтийский же состоял из судов всевозможных типов. Идеи береговой обороны, господствовавшие в 60-х г.г., сменились идеями крейсерской войны в океане (имея в виду

¹⁾ Были построены 2 „поповки“ — круглые корабли береговой обороны, вооруженные одной башней, тихоходные, неустойчивые на курсе, весьма неудачной конструкции, и миноносцы, а также вооружены некоторые коммерческие суда.

Англию). К броненосным оборонительным судам постройки 60-х годов были добавлены корабли крейсерского типа (корветы и фрегаты). В целом—флот был слаб и не способен удовлетворительно разрешить ни задач обороны Балтийского моря, ни крейсерских операций в случае войны с Англией.

Между тем, к этому времени в военно-политической обстановке сложились условия, которые вызвали ряд требований, явившихся новыми заданиями для развития морских сил России.

С одной стороны, надо было учесть усиление Германской империи и твердо заявленное ею желание иметь собственный военный флот той силы, какая обеспечивала бы безопасность ее побережья. Это не были еще широкие замыслы, которые сложились в Германии несколько позже, они пока носили лишь оборонительный характер. Но для России, до сих пор господствовавшей на Балтийском море, располагавшей флотом, превосходившим таковые других прибрежных государств Балтики, факт усиления Германского флота представлял событие чрезвычайной важности. Охлаждение между Россией и Германией после Берлинского конгресса давало основание считать последнюю вероятным противником, что должно было найти себе отражение в задачах русского Балтийского флота. До того времени вероятным врагом считалась Англия, и все оперативные предположения были построены против нее. Теперь же надо было ориентироваться и на Германию, что являлось уже новым заданием.

С другой стороны, на Дальнем Востоке начиналось военное возрождение Японии и Китая. Они не представляли еще реальной силы, которая угрожала бы непосредственно России. Но дальневосточный вопрос мог дать повод конфликту между европейскими державами, на почве столкновения их экономических интересов, и Россия могла быть втянута в войну ходом событий.

Указанные обстоятельства побудили царское русское правительство согласовать развитие флота в соответствии с новыми условиями, что вызвало, в первую очередь, необходимость установить его новые задачи.

В 1881 г. под председательством вел. кн. Алексея Александровича было образовано особое совещание ¹⁾ из министров военного, иностранных дел и управляющего морским министерством для выяснения вопросов будущего развития флота, в связи с политическими и военными требованиями момента.

Это совещание установило следующие задачи для флотов Черного, Балтийского морей и Тихого океана.

¹⁾ Гл. Морской Архив, дело № 47 (по каталогу материалов Русско-Японской войны).

Черное море. „Первою заботой по восстановлению морских сил должно быть возрождение Черноморского флота, а затем уже развитие флота и на других морях“.

Совещание свое решение обосновывало тем, что Россия более чем кто-либо заинтересована в восточном вопросе, который ходом исторических событий казался приближающимся к развязке, мыслившейся в виде раздела Турции. „Поэтому, безусловное превосходство на водах Черного моря представляет для нас задачу первой важности, и Черноморский боевой флот должен иметь безусловное господство над морскими силами Турции, чтобы к моменту наступления развязки овладеть устьем Босфора, укрепиться на обоих его берегах, для чего он должен располагать достаточным транспортным флотом, чтобы быстро поднять и привести к Босфору корпус в 30.000 человек“.

Балтийское море. „Основной задачей для Балтийского флота является доведение его до первенствующего значения сравнительно с флотами других держав, омываемых тем же морем, обеспечив его надежными базами в наименее замерзающих частях Финского залива“.

„Самая оборона Балтийского моря должна быть активной, не допускающей блокады и готовой воспользоваться всяким удобным случаем, чтобы перейти в наступление“.

Дальний Восток. „Военное положение на Дальнем Востоке находится в зависимости от развития сил Китая и Японии, делающих за последнее время быстрые успехи на море, с которыми трудно да и излишне было бы соперничать сибирской флотилии, тем более, что в случае разрыва с Китаем и Японией к ним легко могут присоединиться флоты западных держав“.

1. „Ограничивая поэтому наши задачи в Тихом океане лишь обороной важнейших пунктов побережья, признается возможным достигнуть этого даже без боевого содействия флотом, одними инженерно-артиллерийскими средствами и минными заграждениями, и лишь для обеспечения сообщения между этими пунктами, а равно и для разведывательной службы, представляется необходимым иметь небольшую военную флотилию из вполне надежных судов“.

2. „Затем, в случае отдельных столкновений с Китаем или Японией при мирных отношениях с европейскими державами, предстоит откомандирование в воды Тихого океана эскадры из состава Балтийского и Черноморского флотов. Для ограждения же общих интересов, политических и торговых, России необходимо располагать в водах Тихого океана достаточным количеством крейсеров, которые могли бы, в случае столкновения с европейскими державами, серьезно угрожать тор-

говле, нападая на их коммерческие суда, склады и колонии¹.

На основе вышеизложенных общих указаний задач флота морским ведомством были выработаны принципиальные положения для программы судостроения.

Главнейшие из них сводились к следующему ¹):

1) „Балтийский флот должен состоять из броненосцев, без разделения их на ранги и категории, вполне пригодных для посылок в случае надобности, в отдаленные воды“.

2) „Броненосцы должны строиться не как единичные суда с огромной наступательной и оборонительной силой и служить не для исключительных специальных назначений, а должны совмещать в себе, по возможности, больше современных боевых качеств, соответствующих вполне нашим военно-морским и стратегическим соображениям“.

3) Углубление должно быть таково, чтобы они имели возможность проходить Суэцким каналом.

4) Число броненосцев, принимая в расчет силы соединенных флотов германского и шведского, установлено 18, с водоизмещением в 8.400 т. каждый.

5) Что касается крейсеров, то комиссия высказала мнение, что „крейсерская война будет единственным активным средством для нанесения вреда торговым интересам, колониям неприятеля, как, например, Англии“, а потому постановила обратить особенное внимание на скорейшее оборудование Владивостока, как военного порта, так как „он является единственным пока портом открытого моря, способным быть базой для крейсеров“.

6) Оборону рейдов и шхер комиссия постановила возложить на отряды миноносцев и канонерские лодки.

7) По вопросу о передовой базе для Балтийского моря, чтобы не быть связанным в зимнее время с замерзающим Кронштадтом, комиссия высказалась за создание в Балтийском порте зимней стоянки для судов, переноса, однако, их базирование во время войны на Свеаборг, который должен быть оборудован „как оперативный базис в военное время“.

8) По Черному морю комиссия определила, что главная сила Черноморского флота должна состоять из броненосцев, пригодных для действий не только в пределах Черного и Средиземного морей, но и позволяющих, в случае необходимости, послать их в океан.

9) Относительно Тихого океана комиссия высказалась, что „Россия не может иметь трех флотов в каждом море, а потому надлежит хорошо оборудовать Владивосток для тех эскадр, которые в случае надобности могут быть посланы из Балтийского и Черного морей“.

¹) Главный Морской Архив, дело № 47 (кат. Р.-Я. войны).

В докладе комиссии при представлении составленной судостроительной программы Александру III было высказано, что „Россия не может играть на море той же роли, как в последнюю русско-турецкую войну. Она должна быть готова встретить неприятеля за пределами своих вод, у его берегов, будь это в Балтике или в Черном море... Политические надобности рождаются быстро; при трудности постройки современных судов России нельзя уже будет ничего прибавить к тем силам, которые мы будем иметь в момент объявления войны“.

Эти постановления, как особого совещания, так и комиссии морского ведомства, наметили путь, по которому должно было идти развитие флота.

Таким образом, основными положениями были: 1) Главная задача была признана за Черноморским флотом, и она формулирована вполне определенно „завладеть устьем Босфора“, для чего флот должен быть доведен до состава, дающего возможность выполнить такую операцию. Однако, роль Черноморского флота не ограничивалась этим; он должен был служить резервом для действий в других морях и в океане. (Это свидетельствует, насколько недооценивалось положение в проливах, проходить которые флот не имел права). 2) Задача Балтийского флота — оборона Балтийского моря и преобладание его над флотами других прибрежных государств Балтики, предreshала вопрос о конкуренции с Германией. В то время (1881-й г.) было трудно предвидеть, в какой мере последняя будет стремиться к созданию сильного флота и насколько эта задача будет посильна для России.

Отправные же точки для таковой конкуренции были весьма неблагоприятны.

Германия быстро развивала свою промышленность; она вышла из войны 1871-го года значительно усиленной, делала большие успехи в области экономических достижений. В 80-х годах она уже обладала громадными ресурсами как в отношении финансовых средств, так и в смысле технического оборудования. Количество заводов, в том числе и судостроительных, быстро увеличивалось, организация и постановка дела на них являлись образцовыми.

Совершенно иным было положение России. Война 1877-го года расшатала финансовое хозяйство. Судостроительная промышленность, поддерживаемая почти исключительно казенными заказами, имела оборудование, оставлявшее желать многого. Вынужденная создавать флот одновременно и на Черном и на Балтийском морях, а вскоре (с середины 90-х годов) и на Дальнем Востоке, Россия не была в состоянии сосредоточить все свои усилия на Балтике против Германии, да первое время и не ставила себе этого целью. Наоборот, как видно, первенствующей была признана задача

Черного моря, а Балтийский флот должен был, кроме того, служить резервом для действий в океане и на Дальнем Востоке.

Масштаб и размах германского военного усиления, несомненно, не были предугаданы, что можно заключить хотя бы из того, что в основу воссоздания Балтийского флота клалась идея преобладания не только над германским, но и над шведским флотами одновременно.

Однако, на протяжении первых десяти лет идея морской конкуренции с Германией является основой всех судостроительных планов Балтийского флота.

3. Флоту было решено придать активный характер, что видно из основных указаний и в заданиях к судостроительной программе. Вопросы обороны Балтики, поставленные в основу директивы Балтийскому флоту, уже в ближайшем толковании их морским ведомством как бы затемняются активными задачами. Суда должны были быть океанского типа, выдвигалась идея крейсерской войны. Россия „должна быть готова встретить неприятеля за пределами своих вод“ — это как бы становится принципом воссоздания флота.

4. Учитывая сложность и двойственность задачи Балтийского флота, мы вправе были бы ожидать и в дальнейшем разработки положений, которая бы уточнила требования к судовому составу и организации флота, из них вытекавшие. В частности, параллельно с развитием судостроения должны были бы установиться и планы использования флота в кругу его предвидимых боевых задач. Но эта часть работы оставалась в тени. Неясности и противоречия, которые возможно усмотреть в перечисленных заданиях флоту, таковыми остались в течение ряда лет, предопределив несоответствие принимаемых мероприятий с общей политической и стратегической обстановкой, какая складывалась для русского флота.

Первую часть настоящей главы мы уделяем историческому очерку этих вопросов, т. е. судостроительных программ и сооружения базы — от 80-х до середины 90-х годов, когда изменившаяся политическая обстановка внесла важные коррективы в первоначальные задания к флоту.

Восстановление судового состава Балтийского флота в период 1881 — 1895 г.г.

Балтийский флот после Крымской войны преследовал только оборонительные задачи и в этом направлении протекало его развитие. До 70-х годов все усилия морского министерства были обращены на создание броненосного флота береговой обороны. Однако, не успев еще в этой задаче настолько, чтобы обеспечить оборону Балтийского побережья, с конца 60-х годов предпринимается постройка океанских крейсеров, и одно время

идеи крейсерской войны в океане получили преобладание над задачами оборонительными.

До 1880 года Балтийский флот уже представлял собой некоторую силу, но совершенно недостаточную для решения задач войны ни в океане, ни в Балтике.

За это время в России организовалась отечественная судостроительная промышленность. Частью основанные вновь, частью переоборудованные, заводы полностью обслуживали постройку, вооружение и ремонт кораблей наличного состава Балтийского флота.

Судостроительная программа, выработанная в 1881-м году морским министерством для Балтийского моря и Сибирской флотилии, выразилась в следующих цифрах ¹⁾:

	Балтийское море.			Сибирская флотилия.		
	Предпо- ложено.	Имеется в строю.	Подлежит постройке вновь.	Предпо- ложено.	Имеется.	Подлежит постройке.
Броненосцы .	18	2	16	—	—	—
Крейс. 1 ранга	9	5	4	—	—	—
Крейс. 2 ранга	21	12	9	—	—	—
Канон. лодки .	20	9	11	8	—	8
Миноносцы . .	100	—	100	12	6	6
Транспорты . .	3	—	3	2	—	2

Эта программа, если ее сопоставить с программами того времени Германии, действительно превосходила предположения последней, и, будучи осуществлена, давала бы России преимущество перед ней на Балтийском море.

Одобренная Александром III, она подверглась обсуждению в особой комиссии, составленной представителями различных министерств, которая постановила:

„1) Хотя настоящий расход и является весьма тяжелым для государства, однако, признается необходимым.

2) Представленный на рассмотрение план судостроительных работ утвердить и приводить в исполнение, соображаясь со средствами государственного казначейства.

3) Назначить теперь же в распоряжение морского министерства кредит в три миллиона рублей на выяснение надобностей флота, подготовку проектов и т. п.

4) Управляющему морским министерством к 1883 году представить соображения по вопросам реформирования флота и усиления самого судостроения.

5) Постройка судов должна, по возможности, производиться на отечественных верфях, для чего оказать возможное содействие судостроительным заводам, казенным и частным.

¹⁾ Гл. М. Архив, дело № 208 (по каталогу Р.-Я. войны).