

ГЛАВА СЕДЬМАЯ.

Оборудование театров Балтийского и Черного морей.

Балтийский театр. Выбор новой базы для балтийского флота. Состояние приморских крепостей Балтийского моря. Создание Ревель. Порккалаудского укрепленного района. Портостроение на Балтийском море. Черноморский театр. Состояние приморских крепостей. Портостроение на Черном море.

Несмотря на то, что оборудование театров самым тесным образом связывалось с воссозданием флота, оба эти вопроса не имели параллельного развития. Главные усилия направлялись на новое судостроение, нужды же театров оставались на втором плане. Необходимо отметить, что морское ведомство отдавало себе отчет в важности этого вопроса. Уроки русско-японской войны, в отношении оборудования театра и баз флота, забыты не были: в программе „восстановления морских вооруженных сил России“ было намечено широкое оборудование театров. Но ряд затруднений в ассигнованиях и другие причины, о которых будет сказано в настоящей главе, неизменно задерживали осуществление необходимых мероприятий.

Лишь по проведении судостроительной программы 1912 г., когда было приступлено к ее осуществлению, была, наконец, утверждена программа портостроения и сооружения укрепленной базы для балтийского флота.

Столь позднее начало работ по оборудованию театра не могло, конечно, дать результатов к началу мировой войны. Судостроение опоздало, но в еще большей степени опоздало оборудование театров. Это должно было тяжело сказаться на боевых действиях русского флота.

И. Балтийский театр.

Выбор новой базы для балтийского флота. В главе II настоящего труда мы охарактеризовали развитие вопроса о выборе базы для балтийского флота в период до русско-японской войны. Создание ее в Либаве после того,

как было утрачено господство в Балтике, потеряло свое стратегическое значение и флот вернулся опять к положению, в каком он был до 1889 года, т.-е. к Кронштадту (отчасти роль передовой базы мог выполнять Свеаборг).

В 1907 году „стратегическими основаниями для плана войны“ была формулирована идея „борьбы флота с противником на заранее укрепленной водной позиции“, при чем тогда же было намечено в будущем перенести его базирование на Ревель.

В одном из совещаний, имевших место в том же году в связи с восстановлением флота, начальник морского генерального штаба в ответ на возражения о целесообразности отдать предпочтение Моонзунду высказал: „Ревель избран в предположении, что наш флот будет слабейшим. Если слабейший флот будет в Моонзунде, то неприятель закидает все три выхода минами, а пока мы будем их вылавливать для выхода, блокирующий неприятель успеет сосредоточиться... и наш слабейший флот будет обречен на гибель. При устройстве артиллерийского заслона на линии Ревель—Порккалуд и базы в Ревеле Финский залив будет безусловно оборонен, так как неприятелю представится четверной заслон: артиллерийская преграда, несколько линий минного заграждения, защищаемого артиллерийским огнем, линейный флот, с тыла—большое количество судов, действующих из Моонзунда и Абосских шхер. Если же неприятель будет блокировать Ревель, то в тыл ему будут действовать миноносцы Барезунда. Для невозможности взять Ревель с тыла он должен быть укреплен и на сухопутном фронте...“

Несмотря на то, что помянутые „стратегические основания“ были уже одобрены, и, таким образом, вопрос о Ревеле являлся как бы предрешенным, тем не менее он продолжал дебатироваться почти до 1911 года, когда был, наконец, раз, решен в положительном смысле.

Приморские крепости Между тем, существовавшие приморские крепости Балтийского моря были в очень дурном состоянии, Военное ведомство, в руках которого было сосредоточено ведение ими, не заботилось о поддержании их вооружения на уровне современных требований; средства, которые отпускались на береговую оборону, уходили на Либаву; прочие крепости получали самые значительные суммы на их улучшение.

Что касается морского министерства, то оно до русско-японской войны было целиком поглощено созданием флота для Дальнего Востока, а на Балтийском море—интересовалось только Либавой.

Таким образом, крепости Кронштадт, Свеаборг, Усть-Двинск и Выборг „влачили существование“, не будучи обновляемы в течение многих лет.

В результате к 1906—1907 г.г. состояние их было таково:

1) Кронштадтская крепость явно устарела, сильно отстав от вооружения морских судов, ее вероятнейших противников. Орудия не были в состоянии предохранить порт и рейды от бомбардирования с моря, конструкции самих укреплений с современной точки зрения уже являлись неудовлетворительными.

2) Свеаборгская крепость представляла собой музей отживших образцов орудий и построек и по своей слабости не могла иметь сколько-нибудь серьезного боевого значения.

3) Усть-Двинская крепость была не в лучшем состоянии, нежели Свеаборг.

4) Либава, по своему стратегическому положению, для обороны Финского залива значения не имела, хотя, будучи недавней постройки, она располагала современным вооружением.

5) Приморские укрепления Выборга давно потеряли всякое боевое значение.

После русско-японской войны военное ведомство приняло пересмотр вопроса о приморских крепостях, при чем в основу решения был положен принцип: уменьшить число крепостей и хотя бы важнейшие из них привести в надлежащее состояние, усилив их вооружение.

Соответственно этому было решено: Свеаборг и Усть-Двинск—упразднить, Либаву оставить в прежнем состоянии, понизив ее в разряд крепостей III класса, все усилия употребить на улучшение обороны Кронштадта.

Но такое решение ни в какой мере не могло удовлетворить морское ведомство, которое протестовало против упразднения Свеаборга и Усть-Двинска, считая, что: а) „так как вопрос о Свеаборге находится в тесной связи с вопросом о выборе места новой базы для флота и созданием обороны Финского залива и его устья, то необходимо оставить крепость в настоящем состоянии до разрешения последнего вопроса“... и б) „в Усть-Двинске предположено устроить минную станцию, каковая требует защиты“.

Вследствие возражений морского министерства вопрос о крепостях был внесен в совет государственной обороны, который по становил (27 июня 1907 г.)¹⁾:

1) Крепость Усть-Двинск упразднить, оборону устья Двины возложить на минные средства морского ведомства, сохранить батареи Больдераа и Мюльграбен, возложив на них обеспечение минной станции.

2) Признать, что крепость Свеаборг не имеет стратегического значения; сохранить в крепости лишь укрепления,

¹⁾ Архив Морискома, дело № 3304.

могущие иметь значение по отношению к современному политическому положению Финляндии.

3) Крепость Либаву упразднить, подготовив морские сооружения к уничтожению во время войны.

Несмотря на то, что это постановление 6 июля было утверждено царем, морской генеральный штаб не согласился с принятым решением относительно Свеаборга, которое противоречило утвержденным „стратегическим основаниям“ плана войны, где предполагалось развертывание флота в будущем перенести в район Ревель — Свеаборг. Указывая, что „нет основания упразднить те укрепления, которые в недалеком будущем придется создавать“, генмор настаивал на следующих доводах:

1) Хотя Свеаборг и утратил значение для линейного флота, тем не менее он остается весьма важной морской позицией.

2) Расположение в Свеаборге отряда минных судов в значительной мере облегчает группировку наших морских сил.

3) Современная слабость укреплений Свеаборга не позволяет оборудовать этот порт для минного флота; с упразднением же укреплений морское ведомство будет вынуждено вовсе отказаться от дислокации здесь минного отряда.

Спор между военным и морским ведомствами принял острые формы. В конце концов, последнее добилось приказа царя Свеаборг не только не разоружать, но, наоборот, даже усилить его приморский фронт.

Точка зрения военного ведомства является весьма показательной как для характеристики совместной деятельности, обоих министерств, так и для позиции совета государственной обороны, который игнорировал требования флота, хотя последние, как видно, базировались на утвержденные директивы.

Таким же образом оно долгое время отрицательно относилось к идее создания ревельского укрепленного района, и лишь после долгой борьбы морское ведомство получило его согласие.

Береговая оборона весьма страдала от разногласий. Положение осложнялось тем обстоятельством, что все приморские крепости были в руках военного ведомства, которое рассматривало их под своим углом зрения, несколько не сообразуясь с планами действий и развертывания флота. Морское же министерство, будучи самым тесным и непосредственным образом заинтересовано в развитии приморских крепостей, являвшихся, прежде всего, опорными пунктами для флота, было устранено от ведения ими. В результате—до 1912 года усиливался только Кронштадт, значение коего признавалось беспспорным, прочие же крепости Балтийского моря почти ничего не получали для своего усиления.

Создание Ревель—Поркаллаудского укрепленного района¹⁾.

Вопрос о постройке ревельской крепости долгое время продолжал оставаться в неопределенном состоянии, и только в середине 1911 года было получено приказание Николая II о срочном внесении этого вопроса на обсуждение крепостного комитета генерального штаба. Результатом этого было, что в сентябре того же года военным ведомством была организована изыскательная партия для обследования ревельского района в целях устройства там крепости (в партию был приглашен представитель от флота).

Со своей стороны, морское ведомство также образовало свою изыскательную партию для определения мест временных установок, в случае надобности, береговых 6" и 8" батарей для защиты минной позиции.

Таким образом, оба ведомства, и морское, и сухопутное начали самостоятельные шаги по подготовке к строительству ревельской крепости.

К ноябрю было выработано комиссией военного ведомства, согласованное с морским генеральным штабом, „стратегическое назначение“ ревельского укрепленного района, получившее утверждение царя 16-го ноября. Оно заключалось в следующем:

„1) Ревельский укрепленный район должен содействовать нашей эскадре, маневрирующей в районе Ревель—Поркаллауд, в ее задаче воспрепятствовать прорыву противника вглубь Финского залива.

2) Укрепленный район должен состоять из 2-х участков: а) ревельского и б) поркаллаудского.

3) Укрепления Ревеля должны защищать с моря от бомбардировки, взятия открытой силой и внезапных нападений на базу эскадры на о-ве Карлос (на ревельском рейде); обеспечить флоту свободный выход из порта и возможность развертывания перед боем; частью береговых батарей допускать обстрел, хотя бы дальним огнем, Балтийского порта.

4) Укрепления у Поркаллауда, пополняя собой назначение ревельского участка, в отдельности должны:

а) прикрывать расположенные к востоку от меридиана Поркаллауда базы минного флота, необходимого для завершения успеха эскадры,

б) препятствовать к проникновению в шхерные проходы между мысом Поркаллауд и о-вом Макилото (Сх. № 10).

5) Оба участка, в их общей совокупности, имеют назначением фланкировать промежуток между ними, при чем фронтальная оборона, а также контр-атаки в случае охвата противником одного из участков, выполняются маневрированием эскадр.

¹⁾ Архив Морискома. Дело № 201

6) Непосредственное обеспечение укреплений от захвата противником с моря и с суши возлагается на особо назначенные для сего части.

7) Широкое обеспечение доступов к базе флота с суши лежит на обязанности полевой армии“.

По этим заданиям был составлен проект ревельской крепости, который был закончен вчерне лишь к началу марта 1912 года.

Между тем, не только морское министерство, но и государственная дума были озабочены скорейшим проведением вопроса. Последняя, при проведении судостроительной программы (6-го июня 1912 года), вынесла такое постановление: „Государственная Дума признает, что сооружение флота неразрывно связано с устройством ревельского порта и укреплением Ревель-Порккалаудского района, и что, в виду неразрывной связи этих двух факторов обороны государства, правительству следует безотлагательно внести в законодательные установления законопроект об ассигновании необходимых средств для устройства военного порта и укрепления Ревель-Порккалаудского района с расчетом их готовности, в главных частях, одновременно с сооружением флота, не позднее 1916 года“.

30-го мая 1912 года военное министерство внесло, наконец, в совет министров, для представления в государственную думу, законопроект об отпуске средств на оборонительные работы. Однако, в виду конца срока сессии законодательных учреждений законопроект был отклонен, с указанием внести его после нового созыва их.

Таким образом, в 1912 году военное министерство кредитов не добилось.

Постройка ревельской крепости должна была быть согласована с постройкой порта-базы для флота. В то время как вопрос о первой проходил по линии военного ведомства, портостроение шло по линии морского. Когда проведение кредитов на крепостное строительство было отложено, морской генеральный штаб вошел (20 июня 1912 г.) с докладом морскому министру относительно предстоящего представления законопроекта о портостроении, при чем указывал, что „остается неясным должен ли законопроект об отпуске средств на продолжение работ ревельского порта (см. ниже) идти самостоятельно только по морскому министерству, вне законопроекта военного ведомства по отпуску средств на устройство Ревель-Порккалаудской крепости, или же вместе с последним, и если с последним, то придется вновь вступить в сношение с военным ведомством“. Адм. Григорович положил резолюцию: „надо общий законопроект“¹⁾.

¹⁾ Архив Морискома, дело № 222.

Однако, первые шаги по согласованию обоих законопроектов вскоре были прерваны, так как весь вопрос получил совершенно другое направление.

Поводом для этого послужил поданный командующим морскими силами Балтийского моря адмиралом Эссенем рапорт морскому министру (5-го августа 1912 года)¹⁾, в котором он категорически ставил вопрос о „не выясненных в настоящее время взаимоотношениях между морскими и сухопутными начальниками, вследствие неразрешенного вопроса о высшем управлении морскими крепостями...“ „Так как сооружение крепости Ревель является делом решенным, этот вопрос необходимо окончательно разрешить, передав приморские крепости в ведение морского ведомства...“ Адмирал Эссен указывал, что, по его мнению, если во главе приморской крепости будет находиться сухопутный генерал, то от него, „как от не понимающего истинного назначения крепости исключительно как базы для флота, будут исходить излишние требования и стеснения, которые могут свести на нет все труды по воссозданию и обучению флота и подготовке укрепленной позиции“... „В таком случае, лучше совершенно отказаться от мысли создать свою морскую мощь, раз с самого начала придется встретиться с борьбой за свою самостоятельность и с отстаиванием своих прав, непроизводительно тратя на это свою энергию...“

Рапорт адмирала Эссена являлся отражением спора между морским и военным ведомствами, никогда не прекращавшегося, но теперь обострившегося: о подчинении приморских крепостей. Моряки требовали их передачи в руки морского ведомства, так как их использование теснейшим образом связывалось с действиями флота; они совместно решают задачу обороны важнейших направлений от флота противника; их вооружение, подготовка, методы управления огнем, организация и пр. должны быть вполне согласованы между собой, требуя единого руководства в бою, при подготовке и обучении в мирное время; двойственность организации была здесь недопустима. Морское ведомство обладало более мощным техническим аппаратом, чем армия, ему было более доступно оборудование крепостей последними достижениями в области техники, в особенности артиллерийской.

Наконец, моряки вполне сознавали, что успех обороны побережья, возможность выполнения флотом возложенных на него по планам операций—всецело зависели от состояния приморских крепостей, обеспечивающих базы флота. Еще были свежи впечатления гибели флота в Порт-Артуре,—передача для его укрепления артиллерийского вооружения с боевых судов. Не были забыты также уроки Севастополя, кото-

¹⁾ Архив Морискома, дело № 201.

рый не был в состоянии обеспечить флоту возможность действовать в открытом море.

В условиях обстановки, предшествовавшей мировой войне, на Балтийском море вопрос этот принимал особую остроту в связи с постройкой Ревеля, который должен был быть опорой для основных боевых действий флота.

Военное ведомство не выдвигало принципиальных возражений против доводов моряков, но, не надеясь на силу сопротивления тогда еще слабого флота, полагало себя ответственным за оборону побережья, считая, что таковое будет выполняться, главным образом, средствами армии, и не желало поэтому отдавать приморские крепости в руки другого ведомства. Однако, для него вопрос о приморских крепостях был второстепенным, и оно обычно не относилось к нему с должным вниманием, от чего страдало общее дело обороны.

Резкость выражений, которую мы видим в рапорте Эссена, является показателем, до какой степени обострился этот вопрос в рассматриваемый момент.

Этот рапорт морским министром был доложен Николаю II, который положил на на нем резолюцию: „согласен с мнением адмирала Эссен“.

На этом основании морской генеральный штаб сейчас же сделал представление о необходимости поднять вопрос о переподчинении морскому ведомству приморских крепостей, направив дело в обычном порядке. Что же касается ревельской морской крепости, то морской генеральный штаб полагал необходимым еще до начала ее постройки категорически разрешить вопрос о подчинении в порядке получения утверждения Николаем II, следующих положений: а) подчинения коменданта проектированной Ревель-Порккалаудской крепости командующему морскими силами Балтийского моря, и б) назначения на эту должность чина морского, а не сухопутного ведомства.

В этом смысле и был сделан доклад, получивший утвердительную санкцию.

Таким образом, впервые состоялось признание необходимости иметь в должности коменданта крепости—моряка. Одновременно возник вопрос и о дальнейшем ведении строительства. Являлось совершенно естественным передать такое также в ведение морского ведомства, которое уже приступило к постройке порта.

В одном из докладов морского генерального штаба по этому вопросу находим такое замечание: „...если бы вопрос о сооружении крепости был с самого начала в руках морского ведомства, на что имелась в 1909 году полная возможность, то вопрос об ассигновании денег на постройку крепости и портостроительства был бы решен законодательным учреждением уже весной текущего (1912) года, тогда как

военное ведомство, как незаинтересованное лично в этом деле, проводит этот вопрос лишь под давлением морского ведомства и законодательных учреждений. Тем самым можно ожидать, что военное ведомство не будет особенно энергично вести дело постройки и, кроме того, сама постройка и вооружение крепости не будет отвечать всем желательным требованиям морского ведомства к этой крепости⁴.

В связи с поднятым вопросом о переподчинении Ревеля, была образована комиссия из представителей морского и военного ведомств, которая окончила свои работы 5-го января 1913 года, вынеся такое постановление:

„1) Морское ведомство берет на себя составление законопроекта об отпуске необходимых ассигнований на постройку крепости и само его проводит в законодательных учреждениях.

2) Военное ведомство передает все проекты и материалы по постройке.

3) Морское ведомство берет на себя строительство и ведение крепостью Ревель—Порккалауд“.

Эти положения были одобрены, и уже 7-го января строительство крепости перешло в морское ведомство.

29-го января был утвержден, по докладу морского министра, проект сухопутной обороны Ревеля, а уже 4-го февраля морское ведомство внесло в совет министров представление об ассигновании средств на постройку крепости, испрашивая 94.059.241 р., с распределением их на 5 лет:

1913 г.	17.181.500
1914 „	18.896.000
1915 „	19.319.518
1916 „	19.400.720
1917 „	19.261.503

По этому расчету крепость должна была быть законченной в 1917 году.

Совет министров передал законопроект на обсуждение междуведомственного совещания под председательством морского министра, предложив спешно рассмотреть его. 1-го марта работы совещания были закончены, а 11-го проект был рассмотрен советом министров. После сделанных небольших сокращений, морскому министру было предоставлено право внести проект в законодательные учреждения.

4-го июня законопроект был принят государственной думой, 20-го — государственным советом и 23-го утвержден Николаем II¹⁾.

Между тем, морской генеральный штаб, обеспечив себя поддержкой законодательных учреждений, и находя невозможным терять время, уже 14-го февраля испросил у мор-

¹⁾ Архив Морискома, дело № 239.

ского министра об отпуске некоторого заимообразного кредита начальнику изыскательной партии для первоначальных работ по постройке крепости. Кредит был дан и тотчас было фактически приступлено к работе.

26-го апреля ревельская крепость была переименована в „морскую крепость Петра Великого“.

Несмотря на то, что работы по сооружению ревельской крепости были начаты самым интенсивным образом, к моменту начала войны были закончены лишь несколько противоминных батарей долговременного характера.

Независимо от постройки крепости, морское ведомство, чтобы придать хотя бы какую-нибудь устойчивость этому важному рубежу обороны, к 1914 году установило несколько батарей временного характера, которые потом подлежали замене уже бетонными, солидными укреплениями.

(Вооружение ревельского района к 1914 году показано на схеме № 10).

Портостроение на Балтийском море. 5-го марта 1912 года, одновременно с представлением программы „усиленного“ судостроения, морское ведомство внесло в совет министров также и проект оборудования портов. По рассмотрении судостроительная программа была направлена в государственную думу, а проект портостроения было предложено внести в следующую сессию, отпустив, однако, некоторый кредит на приступ к работам.

23-го октября морское министерство вновь представило законопроект о портостроении.

Всего испрашивалось 74.061.436 рублей, которые распределялись:

Постройка порта императора Петра Великого	40.477.838 р.
Переустройство и расширение существующих портов	30.969.876 р.
Оборудование театра военных действий (радио-станции, шхерные батареи, пункты связи и наблюдения)	2.313.720 р.

при чем работы рассчитаны были окончанием к 1917 году.

В проекте дана характеристика портов и задания к их оборудованию ¹⁾:

1) Кронштадтский порт: „имеет значение, как в настоящем, так и в будущем, как судостроительная, ремонтная и снабжающая база балтийского флота“, но вследствие замерзания на 5 — 5½ месяцев значения оперативной базы иметь не может.

Общие задания, требовавшие его оборудования, были:

а) доканчивать вооружение судов, построенных в Петербурге;

б) производить капитальный ремонт по всем частям;

в) производить работы по лабораторному изготовлению боевых припасов и обладать соответствующими складами для их хранения;

г) иметь оборудованные склады для части неприкосновенных запасов, а также топлива, смазочных материалов и других видов снабжения флота;

д) текущий ремонт судов, базирующихся на него.

2) Порт императора Петра Великого (Ревельский):

— „Невозможность оборудования его в полной мере к моменту вступления в строй судов программы 1912 года, т. е. к 1916 году, побуждает ему дать к этому сроку частичное оборудование, которое обеспечивало бы защищенную стоянку эскадры, снабжения ее по всем частям, а также давало бы возможность производить боевой и текущий ремонт, не выводящий, однако, кораблей из строя на продолжительное время“. Полное же оборудование порта предполагалось осуществить в двенадцатилетний срок, т. е. к 1923 г.

К 1916 году ревельский порт должен был обладать:

а) углубленной и защищенной молом стоянкой для судов всех рангов;

б) аварийными доками с мастерскими, обеспечивающими боевой ремонт судов;

в) механическими мастерскими, обеспечивающими текущий ремонт судов;

г) складами для предметов боевого снабжения;

д) складами твердого и жидкого топлива;

е) портовыми плавучими средствами и погрузочными приспособлениями.

3) Свеаборгский порт.

К 1916 году Свеаборгский порт должен был быть приведен в состояние, отвечающее потребности специальных отрядов и судов, назначенных к операциям на флангово-шхерной позиции.

„До вооружения ревельской крепости Свеаборг имеет весьма важное значение, как единственный защищенный рейд в западной половине Финского залива, который должен быть доступен для линейных судов. Выходы на этот рейд—густавсвертский и лонгернский—необходимо расширить и путем подрывных работ привести их в состояние, позволяющее свободно входить и выходить кораблям всех рангов“.

После же оборудования порта Петра Великого свеаборгский порт должен был сохранить значение укрепленной и защищенной стоянки на северном берегу Финского залива.

Наконец, тот же законопроект предусматривал отпуск кредитов на оборудование театров радиостанциями, сетью постов наблюдения и связи и пр.

В числе мер по оборудованию театров намечалось создание трех групп островных батарей флангово-шхерной пози-

ции: группы Тверминэ (три батареи), группы Юссаре (одна батарея) и Поркალлаудской группы (три батареи).

Проект о портостроении и оборудовании театров поступил на рассмотрение государственной думы одновременно с вопросом о создании ревельской крепости и был принят в заседании ее 23 июня 1913 года.

Как выше было указано, к моменту начала войны была осуществлена лишь самая небольшая часть намеченных мероприятий. Война началась в момент, когда в Ревеле были в полном ходу лишь подготовительные работы, и ничего не было закончено, ни мола, ни доков, ни мастерских. Фактически, как порт, Ревель оставался в том же положении как и ранее, т.-е. был в состоянии обслуживать лишь небольшую часть флота, в отношении снабжения запасами и самого небольшого ремонта. Ревельский рейд—был открыт и, как стоянка для флота—неудобен и небезопасен, гавань же—тесна.

Свеаборг—также не был оборудован. Самая важная работа—расширение входов была выполнена в течение войны, почему в начале ее флоту пришлось считаться со всеми неудобствами этого рейда.

Особенно тяжелым было то обстоятельство, что ни в Ревеле, ни в Свеаборге не было ни одного дока для больших судов, что могло поставить в трудное положение суда, потерпевшие аварии и принужденные делать переход в Кронштадт, где доки имелись. Зимой же, когда Кронштадт был отрезан льдами, приходилось считаться с тем, что корабли в течение этого времени на док не могли рассчитывать.

Все это весьма осложняло положение флота при развертывании его в районе Ревель—Свеаборг.

Что касается Кронштадта, то из крупных работ, выполненных в нем в период после русско-японской войны, следует отметить—устройство дока для кораблей типа „Севастополь“, оборудование некоторых складов, и незначительное улучшение портовых средств вообще.

II. Черноморский театр.

Приморские
крепости.

На побережье Черного моря царская Россия обладала следующими крепостями: Севастополь, Очаков, Керчь и Батум. Их состояние несколько не было лучше балтийских крепостей. В сравнительно оборудованном состоянии был Севастополь, все остальные крепости представляли собой давно устаревшие и по вооружению и по постройке сооружения.

¹⁾ Архив Морискома, дело № 1081.

Когда в 1907 году поднялся вопрос об упразднении некоторых крепостей, то было решено оставить на Черном море лишь Севастополь, остальные ликвидировать. Однако, это решение встретило возражения со стороны морского ведомства, особенно в отношении Очакова, который прикрывал вход в Днепровско-Бугский лиман, приобретавший особенное значение с тех пор, как в Николаеве предполагалось расширить судостроительные заводы. Военное ведомство настаивало на своем решении упразднить эту крепость, однако, спор был решен в пользу морского министерства и крепость была оставлена ¹⁾.

Керчь, как крепость, была упразднена; были оставлены лишь некоторые батареи для защиты минного заграждения на подходах к проливу. Упраздненная батумская крепость также продолжала существовать в виде нескольких батарей.

Что касается Севастополя, то таковой был усилен, однако, не в той мере, как это требовалось для полной безопасности порта и стоянки судов в севастопольской бухте.

Вопрос об улучшении оборудования портов Черного моря был поставлен на очередь **Портостроение в Черном море.** общим законопроектом о портостроении, выработанным морским генеральным штабом в 1912 году, и в следующем году утвержденным государственной думой.

Им устанавливались следующие задания:

1) Севастопольский порт.

Севастопольский порт должен был явиться главной и единственной оперативной базой черноморского флота, которую предполагалось к 1916 году привести в состояние обусловливаемое потребностями флота. Его переустройство и оборудование должно было включить:

а) создание аварийного дока с ремонтными мастерскими,
б) расширение и улучшение существующих механических мастерских,

в) расширение складов для хранения боевого снабжения флота,

г) увеличение и оборудование новых складов твердого и жидкого топлива, как для неприкосновенных, так и расходных запасов,

д) увеличение портовых плавучих средств и погрузочных приспособлений.

2) Николаевский порт.

Николаевский порт является исключительно судостроительной базой черноморского флота, а также местом для капитального ремонта судов. Кроме того, он мог служить вспомогательной базой при операциях флота в районе лиманов Черного моря, обладая соответственными складами.

¹⁾ Архив Морискома, дело № 3304.

Однако, выполнение всех этих предположений в большей части было прервано войной и лишь некоторые из них (аварийный док в Севастополе) были проведены в жизнь.

Главная база, Севастополь—перед войной была далеко не в том виде, как это требовалось. В одном из документов (записка морского генерального штаба о состоянии севастопольского порта в 1913 году) мы находим такую его характеристику: „уже в настоящее время, в отношении снабжения флота, предусматриваемого программой плавания текущего года, севастопольский порт не может считаться способным выполнить всех требований, обычно предъявляемых к операционной базе. Во всяком случае, при наличных средствах, флот будет в значительной степени связан в своих операциях“...

Таким образом, черноморский флот хотя и был обставлен лучше чем балтийский, базируясь на уже оборудованную в прошлые времена базу, но он не мог себя считать удовлетворенным в этом отношении.

Хорошо оборудованные порты, защищенные базы освобождают флот от многих забот, привязывающих его к берегу и отвлекающих внимание от операций в открытом море. Русский флот, как балтийский, так и черноморский, этого не имел...
