

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТОРГОВЫХ СУДОВ РОССИИ В НАПОЛЕОНОВСКИХ ВОЙНАХ

Е. Г. Овчинникова, Н. Н. Овчинников

Цель данной статьи – показать исторические примеры использования морского торгового и транспортного флота в военных операциях периода наполеоновских войн. Опыт использования торговых судов в войнах конца 18 начала 19 веков показывает эффективность взаимодействия торгового и транспортного флотов с военно-морскими силами. Научный интерес к данной теме обусловлен недостаточной изученностью данного вопроса. В большинстве трудов об Отечественной войне 1812 года авторы почти не упоминают о действиях военно-морского флота, не говоря уже о торговом. Актуальность темы находит свое подтверждение в принятой 30 августа 2019 г. правительством России стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 г. В качестве одного из главных приоритетов ее развития ставится задача повышения мобилизационной готовности морских судов, плавающих под государственным флагом Российской Федерации.

Ключевые слова: наполеоновские войны, транспортный флот, типы торговых судов, правительственные меры, воинские морские перевозки, русско-турецкая война, Отечественная война 1812 года.

Географическое положение нашей страны – наличие протяженных морских границ, удаленных районов с неразвитой сетью сухопутных сообщений определило высокую значимость транспортного флота для обеспечения национальной безопасности.

За время существования нашего государства накоплен уникальный опыт применения морского и водного транспорта в военных целях.

Короткий исторический экскурс дает немало тому примеров. Можно вспомнить военно-торговые походы древнерусских князей. В ходе Ливонской войны после завоевания Нарвы впервые особое значение приобрел вопрос защиты гражданского судоходства. В ходе русско-турецких войн второй половины 18 века в состав военно-морских эскадр входили транспортные суда. Практически малоизученная тема – использование торгового и транспортного флота России в наполеоновских войнах. Наполеоновские войны – войны Франции в период с 1799 по 1815 гг. против антифранцузских коалиций европейских государств. Главной их целью было достижение военно-

политического и торгового превосходства Франции в Европе, территориальные захваты и создание мировой империи с центром во Франции.

Говоря о состоянии торгового мореплавания в первые десятилетия 19 века, необходимо отметить, что оно проходило в условиях резко менявшейся политической обстановки в связи с войнами и конфликтами в Европе и на южных границах России. Особенно сложные для внешней торговли и судоходства условия были в период наполеоновских войн, когда политическая ориентация России оказалась нестабильной и несколько мирных лет для нее сменялись годами ожесточенной борьбы то с Францией, то с Англией, то с Турцией и Швецией.

Первые годы 19 века характеризуются интенсивным развитием внешней торговли России. 80% торгового оборота России приходилось на европейские страны, и основную долю оборота занимала морская торговля. Лидирующее положение в морской торговле занимали порты Балтийского моря.

На протяжении всего указанного периода основным ядром как военного так и

торгово-транспортного флота России являлись парусные корабли разного типа и назначения. Строительством боевых кораблей, как и прежде, занимались крупные государственные адмиралтейства на Севере, Балтике и Черном море. Строительство торговых судов проводилось преимущественно частными верфями, но часто с помощью военных инженеров-кораблестроителей. Потребность в торговых судах заставила разрешить их строительство с 1803 года и на военных верфях Черноморского флота. В Херсоне возникла целая отрасль торгового судостроения. Важно отметить, что частные верфи на протяжении второй половины и конца 18 века совершенствовали свои парусные торговые суда, оснащая их как военные фрегаты или бриги.

Петербургская городская верфь, крупнейший центр торгового судостроения, к основным типам морских судов в начале 19 века относил коммерческие корабли с двумя-тремя мачтами с фрегатной оснасткой, транспортные суда с двумя мачтами с оснасткой яхтенской (боты, шхуны, соймы и др.), бриги, морские яхты. В целом, основу морского торгового флота России периода наполеоновских войн составляли мелкие парусные суда [1, с.131].

В ходе войн на рубеже столетий военное командование русской армии достаточно эффективно решало вопросы транспортного обеспечения и маневренности войск. Были выработаны принципы организации доставки военных грузов преимущественно морским транспортом и использования его для одновременной защиты коммуникаций, так как нападение противника было реальным только с одной морской стороны. Тесное взаимодействие войск и сил военного флота, а также широкое использование гражданского транспорта во многом обеспечивали успех боевых действий. Пример этому, действия эскадры адмирала Ф. Ф. Ушакова во время осады им крепости на острове Корфу. Продовольствие эскадре доставлялось по морю из Севастополя на

шхунах и бригантинах. 20 февраля 1799 года крепость была взята штурмом. В ноябре 1799 г. в Корфу из Одессы для усиления русского гарнизона и несения службы при дворе неаполитанского короля на трех транспортах прибыл отряд капитана 1 ранга С. А. Пустошкина [2, с. 60].

В этом же году Россия в союзе с Англией и Турцией начали боевые действия в Батавской республике. Россия предоставляла для боевых действий войска, которые были отправлены на кораблях русской эскадры и транспортах сначала в Англию, а затем переправлены в начале сентября 1799 года в зону боевых действий близ Хелдера. Всего 15,5 тыс. человек. После окончания боевых действий в октябре-ноябре этого же года они были эвакуированы в Россию.

11 апреля 1805 года Англия и Россия заключили военный союз, положив начало третьей антифранцузской коалиции. В планы коалиции входило нанесение ударов по противнику, как со стороны Северной Италии, так и Верхнего Рейна. Отдельный русский корпус должен был переправиться морем в Штральзунд и совместно со шведскими и английскими войсками изгнать французов из Ганновера и Батавской республики. Русские войска с Ионических островов, которые после освобождения русскими от французов находились под покровительством России,¹ и английские с о. Мальта должны были высадиться в Неаполе. В ходе боевых действий при активном участии торгово-транспортных судов им удалось высадиться в Неаполе в ноябре 1805 года. Но после событий под Аустерлицем были возвращены обратно. По итогам Пресбургского мира русский корпус вернулся в Россию.

Война России с Францией в 1805-1807 гг. в составе коалиции ряда европейских стран, проводившаяся одновременно с войной против Персии, Турции и Швеции, не дала положительных результатов для России. В этих условиях после Тиль-

¹ о. Корфу с 1799 г. был морской базой России на Средиземном море

зитского мирного договора с Францией Россия была вынуждена присоединиться к континентальной блокаде. Это потребовало принять меры по обороне прибрежных районов Балтийского и Белого морей, организации охраны портов и морских промыслов от набегов английского флота.

На Северной Двине были установлены четыре плавучие батареи на морских транспортах, а в Архангельском порту сооружены девять береговых батарей со 109 орудиями. Этого оказалось достаточно, чтобы противник отказался нападать на город. Рейды английских кораблей на Балтике ограничились нападением на торговые суда. На Севере нападением подверглось становище поморов на Мурмане и незащищенный город Кола. Пострадали торговые суда Беломорской компании, принимавшие участие в обороне.

Несмотря на то, что наполеоновские войны и блокада нарушили традиционные пути морской торговли со странами Западной Европы и частичной мобилизации торгово-транспортного флота для выполнения военных операций, купцы и предприниматели нашли возможности расширения морской торговли по новым направлениям. Именно в этот период впервые в истории российские торговые суда архангельского купца К. А. Анфилатова совершили два успешных рейса в Североамериканские Соединенные Штаты.

В течение русско-турецкой войны 1806-1812 гг., в кампании 1811 года большую роль сыграла Дунайская флотилия. Ведя боевые действия с турецким флотом, она перевозила вооружение и продовольствие для русской армии и переправляла войска через Дунай.

На кавказском театре для поддержки русских войск на Кубани, подвергшихся нападению горцев, было решено перевезти войска морем и овладеть крепостью Анапой. Эскадра контр-адмирала Пустошкина, имевшая в своем составе 10 боевых кораблей и 8 транспортов, в конце апреля 1807 года высадила десант и овладела крепостью.

В русско-шведской войне 1808-1809 гг. отряд контр-адмирала Н. А. Бодиско численностью в 1,5 тыс. человек в апреле 1808 г. отправился из Либавы на транспортных судах на остров Готланд и захватил его.

Перед войной 1812 года Балтийский флот располагал всего девятью боеспособными линейными кораблями. В ходе самой войны единственно важной операцией кораблей флота была переброска из Финляндии в Прибалтику корпуса 11 тыс. человек генерал-лейтенанта Ф. Ф. Штейнгля для защиты Риги и Санкт-Петербурга. Переброска была подготовлена в середине июля, и в сентябре подкрепления были доставлены в Ригу. Проводилась также военная операция по высадке в Ревель десанта численностью 8000 человек. Для ее осуществления был задействован в основном коммерческий флот. Войска, переброшенные в Прибалтику в сентябре 1812 года, взяли Митаву. Успешно проведенные десантные операции позволили существенно активизировать боевые действия и сорвать планы французов наступать на Санкт-Петербург.

Морской транспорт широко применялся в Балтийском море в целях ускорения и удешевления перевозок в период заграничного похода Русской армии 1813-1815 гг., при этом использовался опыт прямых смешанных перевозок Семилетней войны, т. е. военные дороги дополнялись водными сообщениями, но руководство осуществляли морские офицеры.

Морские перевозки осуществлялись из Петербурга и Риги в порты Данциг, Пиллау, Эльбин, Кенигсберг и Свиномюнде. Из Петербурга и Риги было доставлено 100000 пудов продовольствия и 51000 ведер вина. Для перевозки этих грузов гужевым транспортом потребовалось бы свыше 250000 тысяч подвод [3, с.73].

Таким образом, в период наполеоновских войн командование армии смогло успешно организовать перевозки грузов по морю как на ближнем, так и удаленном театре военных действий

Список источников и литературы

1. Под флагом России: История зарождения и развития морского флота. / В. П. Пузырев, В. Д. Скугарев, А. В. Басов [и др.] / – М.: Согласие, 1995. – 568 с.
2. *Германчук В. П.* Флот в истории России. Некоторые страницы морской славы: Учебное пособие. СПб.: Изд. Центр СПбГМТУ, 2001. – 132с.
3. История военных сообщений на морском и внутреннем водном транспорте: Монография./ А. В. Кириченко, И. В. Мартыненко, О. В. Соляков. М.: Моркнига. 2017. – 455 с.

Овчинникова Елена Григорьевна – к.и.н., доцент кафедры истории и регионоведения, Санкт-Петербургский государственный университет телекоммуникаций им. проф. М. А. Бонч-Бруевича, (г. Санкт-Петербург, Россия), egovc@mail.ru

Овчинников Николай Николаевич – к.и.н., заведующий кафедрой Отечественной истории, политологии и социологии, Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, (г. Санкт-Петербург, Россия), nnovch@mail.ru

THE USE OF RUSSIAN MERCHANT SHIPS IN THE NAPOLEONIC WARS

E. G. Ovchinnikova, N. N. Ovchinnikov

The purpose of this article is to show historical examples of the use of maritime merchant and transport fleets in military operations during the Napoleonic Wars. The experience of using merchant ships in the wars of the late 18th and early 19th centuries shows the effectiveness of the interaction of merchant and transport fleets with naval forces. Scientific interest in this topic is due to the insufficient study of this issue. In most works on the Patriotic War of 1812, the authors almost never mention the actions of the navy, not to mention the merchant fleet. The relevance of the topic is confirmed by the strategy for the development of maritime activities of the Russian Federation until 2030, adopted by the Russian government on August 30, 2019. One of the main priorities for its development is the task of increasing the mobilization readiness of sea vessels sailing under the state flag of the Russian Federation.

Keywords: Napoleonic wars, transport fleet, types of merchant ships, government measures, military sea transportation, Russo-Turkish war, Patriotic War of 1812.

References

1. Pod flagom Rossii: Istoriya zarozhdeniya i razvitiya morskogo flota [Under the flag of Russia: The history of the origin and development of the navy]. / V. P. Puzyrev, V. D. Skugarev, A.V. Basov [and others] / – М.: Soglasie [Consent], 1995. – 568 p. (In Russ.)
2. *Germanchuk V. P.* Flot v istorii Rossii. Nekotorye stranicy morskoy slavy: Uchebnoe posobie [Fleet in the history of Russia. Some pages of naval glory: A study guide]. St. Petersburg: Publishing Center of St. Petersburg State Technical University, 2001– 132 p. (In Russ.)
3. Istoriya voennyh soobshchenij na morskome i vnutrennem vodnom transporte: Monografiya [History of military communications on maritime and inland waterway transport: A monograph] / A.V. Kirichenko, I. V. Martynenko, O. V. Solyakov. Moscow: Morkniga. 2017. – 455 p. (In Russ.)

Ovchinnikova Elena Grigoryevna – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of History and Regional Studies, The Bonch-Bruевич Saint Petersburg State University of Telecommunications, (St. Petersburg, Russia), egovc@mail.ru

Ovchinnikov Nikolay Nikolaevich – Candidate of Historical Sciences, Head of the Department of Russian History, Political Science and Sociology, Admiral S.O. Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, (St. Petersburg, Russia), nnovch@mail.ru

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:

Овчинникова Е. Г., Овчинников Н. Н. Использование торговых судов России в наполеоновских войнах // Социогуманитарные коммуникации. – 2025. – № 1(11). – С. 35-39.

FOR CITATION:

Ovchinnikova E. G., Ovchinnikov N. N. Ispol'zovanie torgovyh sudov Rossii v napoleonovskih voynah [The use of Russian merchant ships in the Napoleonic Wars] // Sociogumanitarnye kommunikacii [Social and humanitarian communications]. 2025. № 1(11). P. 35-39.