



Либавская крепость

РОБЕРТ КОНДРАТЕНКО

Крепости всегда были важны для обороны государства. Постоянный вооруженный гарнизон, большие запасы всего необходимого, самостоятельное управление — все это делало их готовыми к долговременной осаде врагами. Одним из них судьбой было уготовано прославиться, а другим — тихо уйти в забвение. Но вид крепостных сооружений, пусть даже разрушенных, волнует и вызывает любопытство...

Мысль о постройке Либавской крепости возникла в недрах Главного штаба в начале 1880-х годов. К тому времени успели основательно испортиться российско-германские отношения. Нередко пишут, что бывшее согласие не выдержало испытания Берлинским конгрессом 1878 года, на котором европейские державы при содействии Германии лишили Россию плодов победы в недавней войне с Турцией. На деле отчуждение началось раньше, так как Россия проявляла интерес к Балканам, и это беспокоило Австро-Венгрию, которая тогда представлялась Берлину более ценным союзником. Охлаждение Берлина к Петербургу заставило российских генштабистов присмотреться к той части балтийского побережья, куда немцы могли высадить сильный десант, способный ударить во фланг и тыл оборонительным рубежам, прикрывавшим сухопутную границу России.

Начиная с декабря 1884 года в Петербурге, сменяя друг друга, работало несколько комиссий из представителей сухопутного и морского ведомств. Мнения генералов и адмиралов сильно расходились: одни выступали за создание в Либаве (Лиенапе) передового военного порта, способного вместить практически все силы Балтийского флота, защитив их от нападения крепостью, другие ссылались на дороговизну предстоящих построек и предлагали перенести порт и крепость в Виндаву (Вентспилс), третьи указывали на Моонзунд.

К сторонникам последнего замысла, среди которых был министр путей сообщения адмирал К. Н. Посъет, прикинул и управляющий Морским министерством адмирал И. А. Шестаков. Вместе с тем, он признавал, что «...не должно отказываться навсегда от более внешнего порта. В план действий наших может входить намерение атаковать готовимый Германией десант в ее водах. Для этого нам нуж-

но находиться вблизи к ним, и как продолжительное крейсерство с паровыми судами невозможно, то удобно иметь близкий к Пруссии пункт, в котором готовые силы наши могли бы стоять до первого извещения. Соображение это приводит к устройству на Курляндском берегу стоянки в защите от ветров. Нет сомнения, что для этой цели нужно избрать Либаву, где многое уже сделано и остается устроить только волнолом».

Другими словами, адмирал предлагал все же создать в Либаве пункт базирования, правда, только передовой — по сути дела, лишь аванпорт с угольными складами. Противоположную мысль продвигал начальник Главного штаба генерал Н. Н. Обручев, называвший Либаву самым угрожаемым пунктом балтийского побережья, который обязательно нужно укрепить и где необходимо создать полноценный военный порт. Генерал обосновывал это опасностью высадки в Либаве немецких дивизий.

Для ближайшего знакомства с местными условиями летом 1889 года в Либаву отправили особую комиссию во главе с генерал-майором А. Н. Куропаткиным. Она осмотрела город и его окрестности и убедилась в их уязвимости для немецкого десанта. Причем, захватив склады торгового порта, немцы могли рассчитывать на большие запасы продовольствия, позволявшие кормить 10 тысяч человек в течение 145 дней. Несколько заводов и обустроенная гавань превращали Либаву в удобную базу для германского флота, который мог, опираясь на нее, действовать против Моонзунда. Оценив потенциальную опасность, комиссия высказалась в пользу строительства укреплений, не дожидаясь начала строительства военного порта.

Предлагалась короткая, приближенная к городу оборонительная линия, состоящая из трех отдельных позиций: северной, восточной и южной. Планировалась постройка

четырёх фортов и десяти батарей сухопутного фронта, вооруженных 153 орудиями разных калибров. На батарее береговой обороны назначалось 100 орудий. Для отражения десанта приморский фронт вооружался 32 полевыми орудиями. Гарнизон крепости — пехотный полк пятибатарейного состава — намечалось максимально укрыть от огня противника. Оборона задумывалась пассивной, основанной на сильном артиллерийском огне.

Неизвестно, какой оказалась бы судьба этих планов, если бы не крушение царского поезда у станции Борки под Харьковом 17 октября 1888 года, заставившее Посьета подать в отставку. А вскоре Шестаков, возвращаясь из поездки на лечение за границу, остановился в Севастополе, где 21 ноября скончался. Так сошли со сцены два влиятельных противника сооружения военного порта в Либаве. 28 ноября 1888 года на пост управляющего Морским министерством назначили сторонника этого замысла, прежнего начальника Главного морского штаба вице-адмирала Н. М. Чихачева.

К началу 1890 года проект Либавского военного порта был в общих чертах составлен. И тогда же главный начальник флота и морского ведомства великий князь Алексей Александрович подал императору Александру III доклад, в котором говорилось, что Морское министерство знает о недостатках Либавы, но не считает их препятствием для создания военного порта. Особо подчеркивалась возможность в любое время года выйти в море.

Документ гласил: «Это первенствующее условие как для фактического заявления о владычестве нашем в Балтике, так и для действий против неприятельских портов и высылки отрядов в крейсерство или на соединение с возможным союзником; словом — для предприятий наступательных,

которые необходимы великой морской державе, обязанной поддерживать свое влияние на различных театрах войны».

Таким образом, Либаву видели опорным пунктом флота при действиях как против Германии, в союзе с Францией, так и против Англии, торговому судоходству которой могли бы угрожать выслаемые из нового порта крейсеры. В день рождения германского императора Вильгельма II, 15 января 1890 года, Александр III поставил на полях доклада резолюцию: «Согласен». Оставалось воплотить задуманное в жизнь.

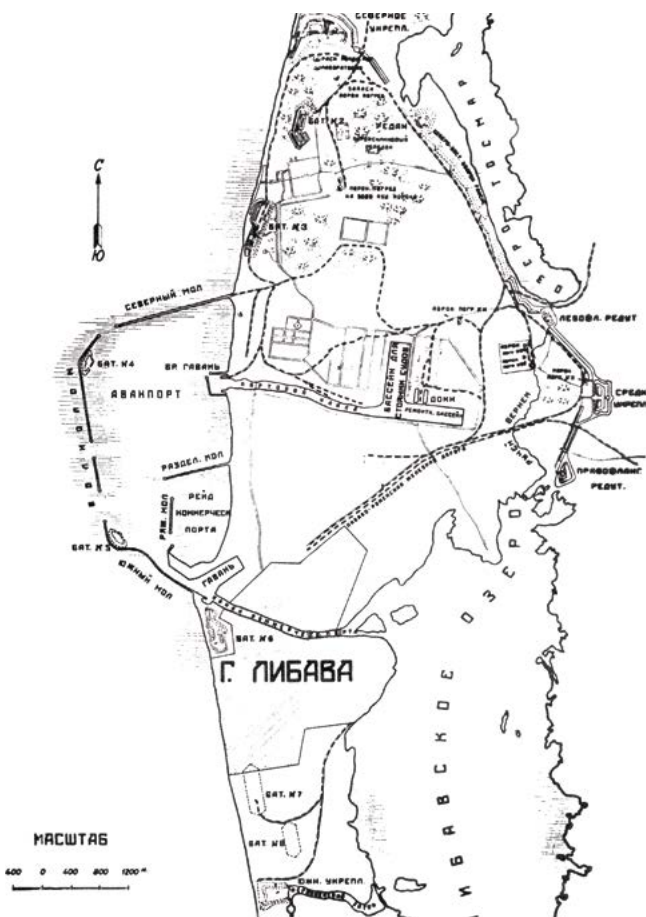
Поначалу сухопутное ведомство опережало моряков: те 14 мая 1890 года подписали с известными петербургскими гидростроителями П. А. Борейшей и С. П. Максимовичем контракт на постройку мола и волнолома, армейцы же приступили к расквартированию в Либаве Венденского пехотного резервного полка. Однако на этом дело приостановилось.

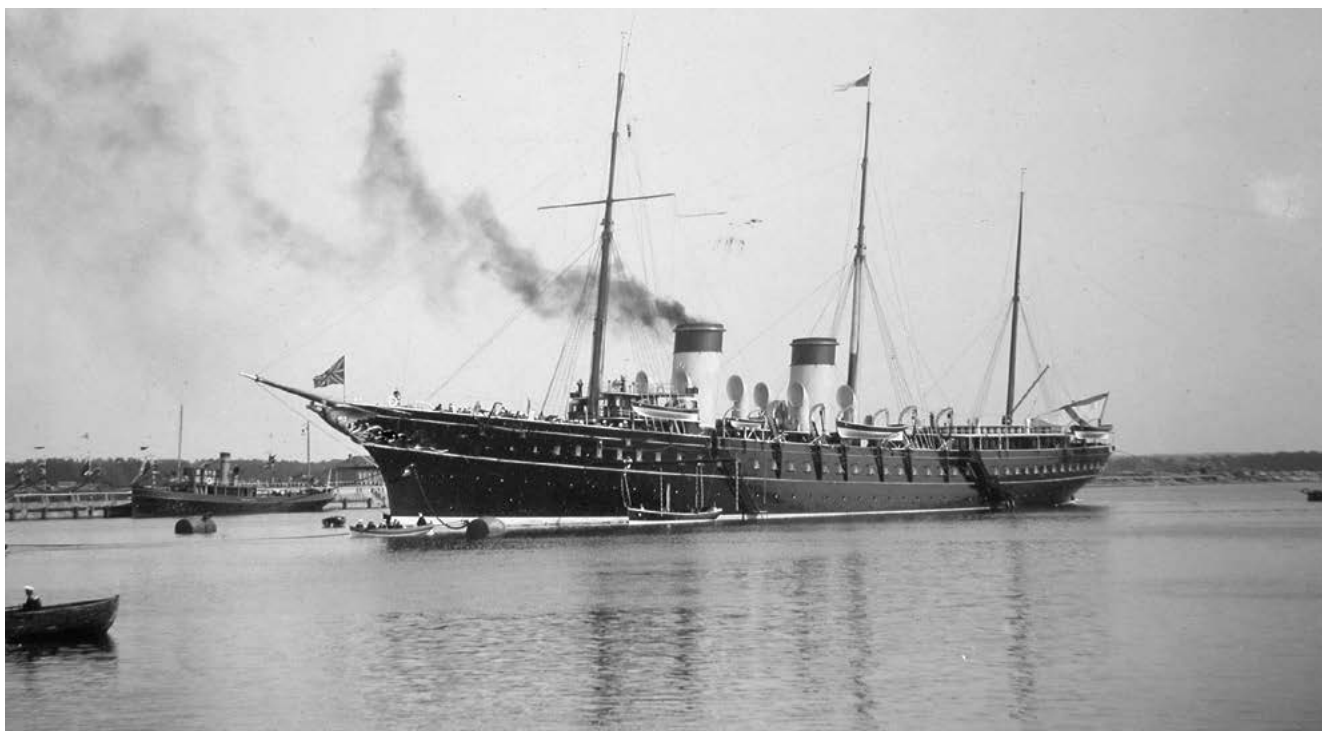
Проект укреплений рассмотрели только 13 мая 1892 года на совещании высших чинов морского и военного ведомств во дворце великого князя Алексея Александровича. Не обошлось без некоторых изменений: в море, у северных ворот аванпорта, было решено соорудить насыпной форт, между Либавским и Тосмарским озерами наметили еще один, дополненный восемью батареями, защищенными водяным рвом. Укреплялись также перешейки, отделяющие озера от моря, к югу и северу от города. Замыкали оборонительную линию еще восемь береговых батарей, вооруженных 135 пушками разного калибра и 90 мортирами. Сухопутный фронт получал 330 пушек и 54 мортиры. Крепость должна была обойтись в 15,55 млн рублей. Проект получил высочайшее утверждение 30 августа 1892 года.

Следующей весной в Либаве появились инженеры военного ведомства. Возглавлявший их полковник Д. И. Бубнов немедленно распорядился вырубить прибрежный лес в полосе шириной более 375 м. Деревья рубили и на землях, отведенных морскому ведомству, что привело к конфликту между Бубновым и строителем порта полковником И. Г. Макдональдом. Стараниями Бубнова на расчищенных площадках разметили контуры укреплений, провели нивелирование и в апреле приступили к земляным работам. А летом в Либаву прибыла Комиссия по вооружению крепостей, ей предстояло осмотреть местность и разработать «Табель нормального вооружения».

К тому времени подошел к концу первый этап постройки порта, и 12 августа 1893 года состоялась его официальная закладка Александром III. Затем строителям предстояло перейти к прорытию канала и бассейна для стоянки судов, возведению казарм, мастерских, складов, госпиталя и других сооружений, размеры которых рассчитывались исходя из предположения, что в порту разместятся лишь 20 броненосцев с экипажами в 500 человек каждый.

Организационно личный состав собирались свести в 10 флотских экипажей, поместив каждый в двухэтажной казарме. Из 960 офицеров казенные квартиры могли получить лишь 110, остальным пришлось бы снимать помещения в Либаве, как это практиковалось в других военных портах. Жилой городок планировали построить в полукилометре от морского берега, причем проектировщики обобщили опыт создания подобных городков в Вильгельмсхафене, Киле, Таранто и Портсмуте, постаравшись избавиться от их недостатков.





20 октября 1894 года умер Александр III. Через полтора месяца, 5 декабря 1894 года, Николай II издал указ, которым Либавскому военному порту присваивалось имя его отца.

Постепенно Порт императора Александра III обретал должный вид. К северу от него выросли и первые укрепления. Однако вскоре возникли существенные разногласия между ведомствами. На совещании 19 марта 1895 года, под председательством военного министра генерала П. С. Ванновского, участникам не удалось договориться относительно типа батарей, которые следовало возвести в аванпорту: моряки стояли за рассредоточенные броневые башни, а военные — за обычные гласисы с орудийными двориками, противником которых был великий князь Алексей Александрович.

Вопрос так и остался нерешенным, поэтому ни на северном волноломе, ни на южном молу орудия установлены не были. Строительству крепости в целом это не помешало. В 1895 году там насчитывалось уже 6 каменных сооружений, 26 деревянных казарм и множество других построек.

Гарнизон будущей твердыни к этому времени состоял из одного пехотного батальона и двух батальонов крепостной артиллерии, но ни одного орудия в Либаву еще не поступило. Не была составлена и «Табель нормального вооружения», хотя ориентировочно число орудий для приморского фронта было определено.

Примечательно, что на приморский фронт назначались лишь 24 современных орудия, остальные были устаревшими.

К весне 1896 года было подготовлено около 40 оснований под орудия береговой обороны, а 22 июня первый свой рейс в Либаву совершил транспорт «Красная горка», доставивший десять 280-мм мортир. Правда, из-за отсутствия в военном порту подходящей пристани, оборудованной краном, разгружать транспорт пришлось в коммерческой гавани, воспользовавшись за плату краном Либаво-Роменской железной дороги.

*Императорская яхта «Штандарт» на рейде
Порта императора Александра III*

На следующий год завершилось возведение первых береговых батарей и началась установка орудий. Артиллерийское имущество подвозили и морем, и по железной дороге, доставляя немалые хлопоты Крепостному артиллерийскому управлению. Если сами орудия и их лафеты прибывали непосредственно на место установки, то прочее имущество приходилось перегружать на подводы, а то и на тележки, которые солдатам предстояло тянуть более семи километров, отделявших крепость от железнодорожной станции.

В 1898 году наконец утвердили «Табель нормального вооружения», согласно которой на береговое вооружение назначалось 185 орудий, а на сухопутное — 452, чуть меньше, чем планировалось ранее. Из них к 20 июля 1898 года было установлено: на приморский фронт — четыре 280-мм пушки образца 1887 года, две 152-мм образца 1891 года, шесть 57-мм, а также десять 280-мм и восемь 229-мм мортир; на сухопутный — единственная 57-мм «противоштурмовая» пушка. В других крепостях и на заводах хранилось еще 109 орудий, главным образом береговых, предназначенных для Либавы. Постройку укреплений на перешейке между Либавским озером и морем, а также у северного берега этого озера отложили.

По воспоминаниям генерал-майора Ф. П. Ререберга, при генерал-лейтенанте П. С. Лазареве, тогдашнем коменданте Либавской крепости, работы шли медленно. Об этом же говорит нам и доклад командира порта контр-адмирала А. А. Ирецкого управляющему Морским министерством вице-адмиралу Ф. К. Авелану от 11 октября 1903 года: «В настоящее время защита порта со стороны моря ограничивается левым флангом батареи №1 (Северное укрепление) и батареями за №№2, 3 и 6 с 94 орудиями разных калибров, начиная с 50-мм и кончая 11-дюймовыми мортирами, которых на всех батареях имеется 16 шт.

Принимая во внимание, что появление неприятельского флота в Балтийском море может быть только с юго-запада, все противодействие ему со стороны Либавской крепости может оказать единственная батарея №6...».

Далее Ирецкий отмечал, что и сухопутная защита порта с востока далеко не совершенна.

В таком состоянии Либавская крепость встретила Русско-японскую войну. Несмотря на отдаленность театра боевых действий в Либаве сразу был принят ряд мер по усилению обороны: портовый канал стали закрывать на ночь бонами, на его берегах появились «кинжальные» батареи, усилились караулы.

Разумеется, наряду с мерами вполне обоснованными и полезными, при новом коменданте, генерал-лейтенанте К. Ф. Кршевицком принимались и неудачные: постоянный поиск шпионов и ожидание внезапного нападения мифических японских миноносцев так задержали крепостных артиллеристов, что те однажды всадили снаряд во вспомогательный крейсер «Дон».

После войны Россия, похоронившая свою морскую мощь в водах Желтого моря, как и следовало ожидать, оказалась перед лицом прежней угрозы со стороны Германии, но уже без средств противостоять ей. Чтобы возродить флот, требовались годы и сотни миллионов рублей. Изменение стратегической ситуации на Балтике заставило понизить статус Порта императора Александра III: теперь он стал базой легких сил — 1-го отряда минных судов и Учебного отряда подводного плавания. В командование им вступил контр-адмирал И. К. Григорович, будущий морской министр.

Однако такое положение сохранялось недолго. Решением Совета государственной обороны от 27 июня 1907 года Либавскую крепость упразднили. Отныне русской армии предстояло разворачиваться в глубине своей территории, и крепости на западной границе теряли прежнее значение. Позднее такой порядок был закреплен «19-м расписанием»

Император Николай II на смотре войск в Либаве

1910 года. Все оборонительные сооружения Либавской крепости предписывалось подготовить к уничтожению с началом войны.

Война же не заставила себя долго ждать. Она была объявлена 19 июля 1914 года, а на следующий день германские крейсеры «Аугсбург» и «Магдебург» обстреляли Либаву, предварительно выставив перед нею минное заграждение. Под впечатлением этого обстрела очередной командир порта контр-адмирал А. С. Загорянский-Кисель приказал привести в негодность портовые сооружения. В воротах аванпорта были затоплены пять арестованных германских пароходов и землечерпательный караван. Тем не менее осенью этого года на Порт императора Александра III временно базировались подводные лодки «Крокодил» и английские E-1 и E-9.

Однако немцы наступали, и 17 апреля 1915 года командующий Балтийским флотом адмирал Н. О. Эссен приказал оставить Либаву. В соответствии с этим приказом были уничтожены крепостные батареи и радиостанция, у южных ворот аванпорта затопили несколько судов и большую землечерпалку, взорвали северный пролет железнодорожного моста через канал.

Как нередко случается, через два дня последовал новый приказ — защищать город всеми силами. Но времени на то, чтобы укрепить город с юга, уже не оставалось. 24 апреля Либаву обстреляли германские крейсеры, а в три часа утра 25 апреля, после ожесточенного боя, германский отряд под командованием майора Клука занял Старый город, а затем и крепость.

Вспомните эту историю при заходе в Лиенау — город на побережье Балтийского моря, в котором, как говорят местные жители, «рождается ветер». Может быть, оттого сюда так часто заходят парусники из самых разных стран. Этот город издавна привлекал моряков на небогатом гаванями южном побережье Балтийского моря.

