

К ВОПРОСУ ОБ ИЗУЧЕНИИ ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ ОБОРОНИТЕЛЬНОГО ФЛОТА РОССИИ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX – НАЧАЛО XX ВВ.)

Игнатенко Сергей Владимирович

Преподаватель ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский
государственный морской технический университет»
ignatenko_sv@bk.ru

ON THE QUESTION OF STUDYING THE HISTORY OF THE CREATION OF THE RUSSIAN DEFENSIVE FLEET (THE SECOND HALF OF THE XIX – EARLY XX CENTURIES)

S. Ignatenko

Summary: The article reflects the main historical stages of the formation and study of the history of the creation of the defensive fleet in the second half of the XIX – early XX centuries. The significance of the research results lies in the search, study, analysis and systematization of the information material presented in scientific sources, which allowed us to draw a reasonable conclusion about the incomplete existing understanding of the stages and features of the formation of the Russian naval forces, due to the fragmentary coverage of individual plots, and, accordingly, the loss of significance of the work on the creation of coastal defense. The implementation of a comprehensive study within the framework of the present topic will make it possible to fill in the existing gaps and revive the historical path of the creation of the Russian defense fleet, using the material for the formation of historical literacy of its citizens.

Keywords: defensive fleet, Russia, coastal defense, military shipbuilding, Russian Imperial Fleet, historical path.

Аннотация: В статье отражены основные исторические этапы становления, и изучения истории создания оборонительного флота во второй половине XIX – начала XX веков. Значимость результатов исследовательской деятельности заключается в поиске, изучении, анализе и систематизации информационного материала, представленного в литературе и исторических источниках, что позволило сделать обоснованный вывод о неполном существующем представлении об этапах и особенностях формирования флота береговой обороны, в связи с фрагментарностью освещения отдельных сюжетов, и, соответственно, утратой значимости периода создания кораблей береговой обороны. Осуществление комплексного исследования позволит восполнить имеющиеся пробелы и возродить исторический путь создания оборонительного флота России.

Ключевые слова: суда береговой обороны, Россия, береговая оборона, военное кораблестроение, Российский императорский флот.

Одной из малоисследованных страниц в истории российского императорского флота является история проектирования, создания и эксплуатации кораблей береговой обороны. Хронологические рамки данного периода охватывают собой вторую половину XIX века, а сам оборонительный флот просуществовал вплоть до окончания Русско-японской войны 1904-1905 гг.

Этот период в истории флота, несомненно, представляет собой исторический интерес, однако корабли береговой обороны совершенно незаслуженно остались в стороне от серьезных научных исследований, всегда уступая в них место своим «океанским» собратьям. Создается впечатление, что, пережив пик популярности в момент возникновения, они перестали интересовать не только конструкторов, но и историков флота [8, с 5].

Вместе с тем, создание оборонительного флота, как представляется, занимает особое место в истории российского флота. Объясняется это в первую очередь тем,

что проектирование и строительство данных кораблей выпало на период масштабных преобразований в Российской империи, как в целом государственных социально-экономических, так и, в частности, преобразований флота. Решение вопросов проектирования и постройки оборонительного флота, как научно-технического, так и организационно-экономического характера выступило одним из значимых направлений деятельности государства в период проведения реформ.

Существует достаточное количество исследований дореволюционного и современного периодов, в которых подробно описаны отдельные представители данного класса кораблей. В дореволюционный период рассматриваемой теме посвящены труды П.А. Мордовина («Русское военное судостроение в течение последних 25-ти лет, 1855 1880 гг.»), П.И. Белавенца («Нужен ли нам флот и значение его в истории России»). В своей книге П.И. Белавенец, проводя исторический анализ становления отечественного флота от периода Киевского княжения и до начала XX века, уделил внимание также и ко-

раблям береговой обороны второй половины XIX века. Он, в частности, упомянул о постройке в России броненосных батарей, мониторов и башенных броненосных лодок.

Более глубокие исследования по рассматриваемой теме принадлежат перу современных историков флота. Среди них особо следует отметить труды Ю.Ф. Каторина. В таких книгах как «Защитники побережья. Мониторы и броненосцы береговой обороны», «Броненосцы Российского императорского флота», автор достаточно подробно описывает историю создания отдельных кораблей, приводит данные о вооружении и иных тактико-технических характеристиках. В своих трудах Ю.Ф. Каторин рассматривает также организационные вопросы, возникшие при строительстве кораблей.

Однако следует признать, что, не смотря на серьезную научную ценность указанных трудов, период создания кораблей береговой обороны до настоящего времени оставляет широкий творческий простор для дальнейших исторических исследований. Так, остаются неисследованными ряд вопросов, касающихся создания кораблей и требующих более глубокого анализа. В числе прочего, интерес представляет исторический анализ причин возникновения оборонительного флота, пути решения возникших проблем, как связанных с проектированием и постройкой кораблей, так и проблем, возникших в период эксплуатации.

Предполагается, что исследование истории создания кораблей береговой обороны следует проводить путем исторического анализа этапов, через которые прошел процесс становления оборонительного флота.

Нижней хронологической границей предлагается определить 1856 год, когда события Крымской войны 1853–1856 гг. наглядно показали слабость российского флота в противостоянии новейшим боевым кораблям современных морских держав.

18 (30) марта 1856 г. был заключен Парижский мирный договор, объявивший «нейтральным» Черное море и наложивший значительные ограничения по составу российского флота на Черном море.

Условия Парижского договора 1856 года строго регламентировали количество военных судов, которые Россия могла держать на Чёрном море, 6 винтовых корветов, 9 транспортов и 4 колёсных парохода [4, с. 17].

В соответствии с условиями договора Россия лишилась права усиливать свой Черноморский флот, который остался только для охранения Кавказского побережья, и, конечно, утратил своё боевое значение. Балтийский флот хотя и не был разгромлен противниками, но оказался слишком слаб в сравнении с флотами остальных

держав [2, с. 204].

Уже в 1856 году великий князь Константин Николаевич докладывал своему брату, императору Александру II о необходимости срочного перевооружения флота и перехода к броненосному судостроению, ссылаясь при этом на оснащённость броненосцами флотов иностранных государств.

Так, в сражении у Кинбурна (5 (17) октября 1855 г.) французская эскадра применила для атаки русской крепости особый тип кораблей – броненосные батареи типа «Девастасьон», борта которых были укреплены коваными железными бронеплитами толщиной 100 мм.

Флаг-капитан адмирала Лайонса отмечал, описывая воздействие русского огня на французские броненосные батареи, что «бомбы разбивались о них, будто стеклянные», и что французские батареи были «безупречны» [12, с. 44].

Оценивая возможности вероятного противника, а также состояние отечественной промышленности, отсутствие необходимого финансирования, а также нехватку времени генерал-адмирал докладывал царю: «Мы находимся ныне в положении беззащитном с моря, и не только наступательная, но и оборонительная война с морскими державами в настоящее время для России невозможна» [5, с. 14].

Александр II, одобрив проект нового штатного состава флота, представленный ему великим князем Константином Николаевичем, тем самым подтвердил задачу Николая I в отношении морской политики: «Россия должна быть первоклассною морскою державою, занимать в Европе третье место и быть сильнее союза второстепенных держав» [5, с. 13].

В реалиях того времени первоочередной задачей было создание флота береговой обороны, способного обеспечить непосредственное прикрытие морских рубежей империи.

Оборонительный флот рассматривался как альтернатива флоту океанскому, имея своей первостепенной задачей оборону портов и поддержку флангов сухопутной армии.

Генерал-Адъютант П.А. Перелешин в своем мнении на записку Управляющего Морским министерством А.А. Пещурова 3 февраля 1882 года писал: «Балтийский флот должен быть подразделен на два: на оборонительный и активный. Под словом оборонительный, я разумею, суда прибрежной обороны и суда шхерной флотилии; первые – как дополняющие силу береговых укреплений портов, – число и типы которых могут быть определены специально назначенной комиссией, име-

ющей рассмотреть их в связи с крепостной обороной; вторые же – как суда самостоятельной обороны, в числе которых некоторые типы, обладая быстрым ходом и вооруженные сильной артиллерией, могут, пользуясь случайностями, с успехом вредить тылу неприятельских эскадр, отвлекая их от совокупных действий» [13].

Учитывая опыт войны и наличие у вероятного противника – Англии – многочисленного флота, российское Морское министерство в 1862 г. в качестве первых броненосцев избрало тип плавучих батарей, а позднее – мелкосидящих башенных мониторов [6, с. 62].

Однако первым опытом постройки кораблей береговой обороны можно считать постройку батарейных броненосных плотов, необходимость в которых возникла еще во время Крымской войны. Всего было запланировано построить 14 таких плотов, однако, заключение мира в марте 1856 г. позволило уже не спешить с полной готовностью [10, с. 4].

В итоге из 14 запланированных построили только один «Образцовый плот» (строитель – С.И. Чернявский) в Новом Адмиралтействе, а 13 недостроенных по распоряжению великого князя Константина Николаевича собирали теперь с таким расчетом, чтобы их можно было хранить «в сараях в разобранном виде за номерами». При необходимости их можно было собрать «в самом непродолжительном времени и поставить для действия против неприятеля» [10, с. 4].

Однако сохранить плоты, как планировал великий князь, не удалось. Когда в 1877 году, накануне войны вспомнили о «Балтийских плотях» – они уже были сданы на слом, при этом проекты пришлось разрабатывать заново.

В Николаеве и Керчи были построены семь плотов по новому проекту, имеющих более мощную броневую защиту и более совершенную артиллерию, чем у плотов образца 1856 года.

Но, как часто бывает, построенные с огромным напряжением сил грозные боевые машины принять участие в войне не успели. Но, и, не вступив в строй, они сыграли свою роль в создании равновесия морских сил противников. Турецкие броненосцы к керченским берегам подходить не отважились [10, с. 6].

Броненосные батареи

В 1861 году в Лондоне (Англии) на судовой верфи «TupelIronSbCo» по заказу Морского министерства был заложен первый крупный броненосный корабль (броненосная батарея) «Первенец». Проект был разработан Кораблестроительным техническим комитетом.

Новый тип корабля предполагалось использовать для обороны военно-морских баз и кораблей на рейдах, а также для действий в шхерных районах и огневой поддержки приморских флангов сухопутных войск. Данные корабли обладали незначительной мореходностью и небольшой скоростью, но имели на вооружении мощную артиллерию [3, с. 67].

Батарея была спущена на воду в мае 1863 года, однако, в связи с обострением внешнеполитической обстановки (ухудшения отношений с Англией) была «эвакуирована» недостроенной в Кронштадт в августе 1863 года.

В целях изучения технологии железного судостроения и непосредственного участия в постройке «Первенца» в Англию были направлены отечественные специалисты (два корабельных инженера, унтер-офицер и пять мастеровых с адмиралтейских Ижорских заводов).

Общее наблюдение за постройкой корабля было поручено капитану 2 ранга С.П. Шварцу. В 1862 году строящийся «Первенец» дважды осматривал директор кораблестроительного департамента контр-адмирал П.В. Воеводский [9, с. 8].

Первая российская броненосная батарея имела следующие тактико-технические характеристики (далее – ТТХ):

водоизмещение 3 622 т;

длина – 67,59 м;

ширина – 16,15 м;

осадка – 4,47 м.

В качестве главной энергетической установки использовалась трёхцилиндровая машина (с двумя конденсаторами) индикаторной мощностью 1000 л. с. (фактически 1067 л. с.), позволявшая развивать скорость до 8 узлов.

Вооружение первоначально представляло собой двадцать шесть 196 мм гладкоствольных орудий. Стоит отметить, что вооружение корабля за время жизненного цикла неоднократно менялось.

В продолжение создания броненосных батарей Морское министерство принимает решение о постройке в Петербурге второго корабля по проекту «Первенца», заключив контракт с английским заводчиком Ч. Митчелом.

Броненосная батарея «Не тронь меня» была заложена в январе 1863 года на эллинге Галерного островка и спущена на воду в июне 1864 года. Второй корабль в серии помимо прочего отличался от головного меньшим

водоизмещением (3 494 т) и длиной (65,76 м), а также вооружением: «Не тронь меня» имело в арсенале семнадцать 203 мм нарезных орудия.

Необходимо отметить, что благодаря строительству батареи на территории нашего государства у большого числа российских специалистов появилась возможность получить опыт броненосного судостроения.

Завершает серию броненосных батарей построенный в Петербурге на заводе П.Ф. Семяникова и В.А. Полетики «Кремль». Данный корабль был заложен в сентябре 1863 года и спущен на воду в августе 1865 года.

От своих предшественников «Кремль» отличался значительно большим водоизмещением (4 323 т), а также увеличенной мощностью (1 121 л. с.). Также, из нововведений необходимо отметить впервые осуществленное бронирование крыши рубки (в целях защиты от осколков снарядов).

Безусловно, постройку в тот период трех броненосных батарей (две из которых были построены в условиях российской промышленности) можно считать прорывом отечественного кораблестроения. Создание кораблей данного класса послужило повышению кадровой квалификации корабельных инженеров и подготовило своеобразный «плацдарм» для дальнейшего броненосного судостроения.

Броненосные башенные лодки

Двухдневное сражение на Хэмптонском рейде, произошедшее во время Гражданской войны в США, так же известное как «Бой «Вирджинии» с Монитором» предопределило появление нового типа кораблей – мониторов.

В результате данного сражения батарея Южан «Вирджиния», переоборудованная из деревянного винтового фрегата «Мерримак», нанесла сокрушительное поражение эскадре Северян. Однако, подошедший ночью следующего дня броненосец «Монитор», построенный по проекту американского инженера Дж. Эриксона уравнял боевую мощь соперников и, приняв бой с «Вирджинией» заставил последнюю отступить в Норфолк со значительными повреждениями.

Успешные действия мониторов в сражениях Гражданской войны в США сломали предрассудки моряков и во многих странах мира стали лихорадочно строить корабли, о которых еще совсем недавно отзывались как о «консервных банках на плотках». Так, 60-е годы XIX века, безусловно, можно считать эпохой «мониторомании» [8, с. 27].

Не исключением стала и Россия. В целях изучения

особенностей постройки мониторов в Америку были командированы капитан 1 ранга С.С. Лесовский, а также капитан корпуса корабельных инженеров Н.А. Арцеулов.

Привезенные Н.А. Арцеуловым чертежи американского монитора типа «Пассаик» были доработаны по приказу управляющего министерством адмирала Н.К. Краббе, считавшего необходимым внести изменения в проект для улучшения конструкции корабля.

По доработанному проекту построили десять броненосных башенных лодок (отечественное наименование кораблей типа «Монитор»), представляющие собой принципиально новые единицы в судостроении, не имевшие аналогов в деревянном кораблестроении.

Отличительными особенностями броненосных башенных лодок (мониторов) являлись: малая осадка, позволяющая оборонять побережье, а также маневрировать в шхерных фарватерах, невысокий надводный борт, уменьшающий силуэт корабля и тем самым затрудняющий попадание в него снарядами, а также низкое расположение орудий, делающих мониторов устойчивой орудийной платформой.

В целях рационализации технологии строительства было решено строить мониторы парами, по два на каждом предприятии. «Ураган» и «Тифон» строились в Новом Адмиралтействе, «Стрелец» и «Единогор» строились по подряду С.Г. Кудрявцевым на Верфи Галерного островка, «Броненосец» и «Латник» – на Заводе Карра и Макферсона, «Лава» и «Перун» – на заводе Семяникова и Полетики, «Колдун» и «Вещун» были заказаны для постройки по частям в Бельгии, на заводе общества Дж. Коккерия, а собирались в Петербурге.

Следующим опытом постройки кораблей типа «Монитор» в России можно считать создание в Петербурге на Галерном островке средствами английского подрядчика Ч. Митчелла броненосной башенной лодки «Смерч», начало строительства которой (заложена в августе 1863 года) фактически совпадало с созданием «американских» мониторов типа «Ураган», от которых отличалась наличием двух башен системы Кольза, имеющими превосходство перед башнями Эриксона в виде более технически совершенного принципа поворота.

Мониторное судостроение в России завершится созданием двух броненосных башенных лодок «Русалка» и «Чародейка», прототипом для постройки которых стал построенный ранее «Смерч».

Данные корабли имели водоизмещение 2100 т, длину 62,8 м, скорость хода около 8 узлов, а также имели на вооружении две 229 мм нарезные и две 381 мм гладкоствольные пушки. Толщина броневой защиты составляла 114-140 мм.

Особенностью создания «Русалки» и «Чародейки» является использование при постройке лодок брони исключительно отечественного производства. Так, из 116 броневых бортовых плит, требовавшихся для этих лодок, 80 плит изготавливались на Камском железоделательном заводе горного ведомства, а остальные 36 прокатаны в большом прокатном заводе адмиралтейских Ижорских заводов [7, с. 8].

Следует отметить, что в реалиях своего времени, а в особенности принимая во внимание беззащитное положение Кронштадта, создание мониторов имело большое значение. Это объяснялось не только их пригодностью для подвижной прибрежной обороны, но и сравнительно скорой постройкой судов, не требовавшей особых технических усилий и продолжительного времени [11, с. 16].

К сожалению, не смотря на все имеющиеся положительные характеристики, данный тип кораблей дальнейшего развития не получил. Попытки кораблестроителей совместить преимущества низкого борта с приемлемой автономностью и высокой скоростью хода показали невозможность подобного совмещения. Океанские мониторы, способные делать переход открытым морем, упирались в невозможность вести бой по причине захлестывания волнами низко расположенных орудий.

Следующим этапом создания кораблей береговой обороны России является постройка четырех башенных фрегатов, имеющих наименование прославленных российских адмиралов: двухбашенные «Адмирал Спиридов» и «Адмирал Чичагов», а также трехбашенные «Адмирал Грейг» и «Адмирал Лазарев».

В целях возрождения Черноморского флота, а в особенности для защиты Днепровско-Бугского лимана и Керченского пролива решено было создать, в дополнение к береговым укреплениям, броненосные суда с сильной артиллерией [14, с. 233].

Ввиду местных условий данные корабли должны были обладать малыми размерами, сильной артиллерией и небольшой осадкой. Данным требованиям отвечали суда, спроектированные адмиралом А.А. Поповым. Данные корабли представляли собой круглые в плане суда и были прозваны «поповками». Из десяти запланированных было построено только две: «Новгород» (1873 г.) и «Вице-адмирал Попов» (1875 г.).

Эра смелых экспериментов адмирала А.А. Попова закончилась с воцарением на Российском престоле Александра III (1845-1894 гг.), который с давних пор относился с неприязнью к генерал-адмиралу Константину Николаевичу, а значит и к «беспокойному адмиралу» А.А. Попо-

ву, занимавшемуся, по словам императора, «округлением отечественной корабельной архитектуры» [8, с. 266].

Эпоха кораблей береговой обороны завершится постройкой броненосцев типа «Адмирал Ушаков». В связи с введением новой классификации броненосного флота 1 февраля 1892 года новым кораблям был присвоен класс броненосцев береговой обороны.

Всего было построено три броненосца данного типа: «Адмирал Ушаков», «Адмирал Сенявин» и «Генерал-адмирал Апраксин», имевшие водоизмещение 4 648 т («Ушаков»), 4 792 т («Сенявин»), 4 126 т («Апраксин»).

Последние построенные броненосцы береговой обороны российского флота имеют трагичную судьбу. В Русско-японскую войну они совершили переход из Балтийского моря на Дальний Восток. Выполнение несвойственных им функций эскадренных броненосцев обнажило все «особенности», присущие кораблям береговой обороны. Способный вести бой только у своих берегов и имея при этом возможность быстро уйти в гавань, броненосец береговой обороны оказался беззащитен в условиях открытого моря.

В Цусимском бою, утром 15 мая после боя с двумя японскими броненосными крейсерами, которые спокойно расстреливали корабль с дальней дистанции, благоразумно не входя в зону досягаемости его тяжелых орудий, «Адмирал Ушаков» был затоплен экипажем. «Адмирал Сенявин» и «Генерал-адмирал Апраксин» сдались противнику [8, с. 273].

Создание кораблей береговой обороны является важным этапом в истории российского флота. Постройка кораблей данного класса выступает частью общей программы перевооружения морской составляющей оборонительного арсенала Российской империи. Всего за 10 лет – от заказа в Англии «Первенца» (1862 г.) до окончания постройки в Кронштадте «Адмирала Чичагова» (1871 г.) – произошел полный переход от деревянного кораблестроения к металлическому [9, с. 343].

Таким образом, Россия, менее чем за 30 лет вышла на мировой уровень в броненосном судостроении, сменив вектор развития с простого заимствования иностранных чертежей на разработку собственных проектов, включавших современные оригинальные решения.

Учитывая историческую значимость периода создания кораблей береговой обороны России, а также недостаточную изученность ряда связанных с этим сюжетов, следует отметить, что представляется необходимым провести комплексное исследование по данной теме, которое позволит заполнить существующие пробелы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Аренс, Е.И. Русский флот: исторический очерк / Е.И. Аренс. Краткие сведения о русских морских сражениях за два столетия с 1656 по 1856 год / Ф.Ф. Веселаго. Изд. 2-е. М: URSS, сор. 2017. 130 с. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://search.rsl.ru/ru/record/01008794776> (дата обращения: 28.11.2023)
2. Белавенец, П. И. Нужен ли нам флот и значение его в истории России / П.И. Белавенец. СПб: Т-во Р. Голике и А. Вильборг, 1910. 280 с. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://search.rsl.ru/ru/record/01003772305> (дата обращения: 28.11.2023) С. 204.
3. Бережной, С.С. Линейные и броненосные корабли. Канонерские лодки: Справочник / С.С. Бережной. М: Воениздат, 1997. - 311 с. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://search.rsl.ru/ru/record/01001782218> (дата обращения: 28.11.2023)
4. Гребенщикова, Г.А. Канун великой освободительной войны / Г.А. Гребенщикова // Военно-исторический журнал. 2018. № 3. С.11–19.
5. Грибовский, В.Ю. Броненосец «Адмирал Ушаков» / В.Ю. Грибовский, И.И. Черников. СПб: Судостроение, 1996. 242 с. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://search.rsl.ru/ru/record/01001742658> (дата обращения: 28.11.2023)
6. Грибовский, В.Ю. Армия и флот при обороне военно-морских баз и побережья (вторая половина XIX - середина XX в.) / В.Ю. Грибовский, С.Н. Ковалев, В.Н. Мардусин. - СПб: Дмитрий Буланин, 2019. – 317 с. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://search.rsl.ru/ru/record/01010196443> (дата обращения: 28.11.2023)
7. Извлечение из отчета директора кораблестроительного департамента контр-адмирала Воеводского за 1865 год // Морской сборник. Официальный отдел – 1866 № 11. 1866 С. 8.
8. Каторин, Ю.Ф. Защитники побережья. Мониторы и броненосцы береговой обороны. / Ю.Ф. Каторин СПб Морское наследие 2020 348 с.
9. Каторин, Ю.Ф. Броненосцы Российского императорского флота: [монография] / Ю.Ф. Каторин, А.Г. Шалковский; Министерство образования и науки Российской Федерации, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого. СПб: Изд-во Политехнического ун-та, 2017. – 346 с. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://search.rsl.ru/ru/record/01009442047> (дата обращения: 28.11.2023)
10. Мельников, Р.М. Броненосные батарейные плоты. Боевые корабли мира: первые русские броненосцы (сборник статей и документов). / Р.М. Мельников СПб, 1999. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://litlife.club/books/222234/read> (дата обращения: 28.11.2023)
11. Мордовин, П.А. Русское военное судостроение в течение последних 25-ти лет. 1855-1880 гг. / Сост. кап.-лейт. Пав. Мордовин. СПб: тип. Мор. м-ва, 1881. 115 с. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://search.rsl.ru/ru/record/01003546581> (дата обращения: 28.11.2023)
12. Павленко, С.Б. Первая броня / С.Б. Павленко // Наука и техника. 2007. № 7. С. 39-45.
13. Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 12. Оп 1. Д. 193. Л. 13.
14. Шершов, А.П. История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней / проф. А.П. Шершов, инж. контр-адмирал; Воен.-мор. акад. ВМФ им. Ворошилова. М; Ленинград: Военмориздат, 1940 (Ленинград). 360 с. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://search.rsl.ru/ru/record/01005234286> (дата обращения: 28.11.2023)

© Игнатенко Сергей Владимирович (ignatenko_sv@bk.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»