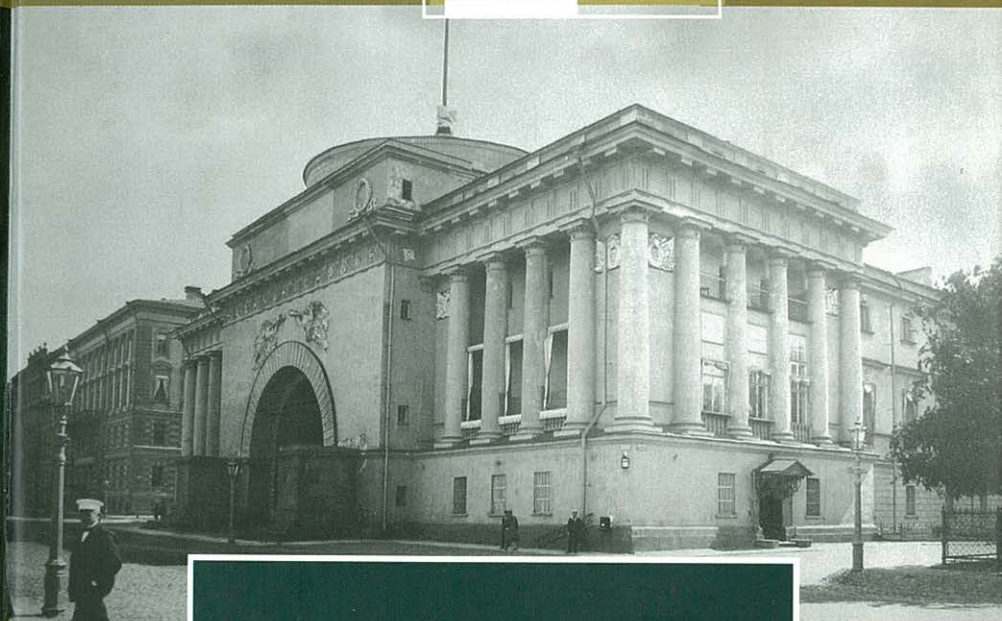


*помни войну*

Морское министерство России.  
1906–1914



**К.Б. Назаренко**

**Морское министерство  
России. 1906–1914**

К.Б. Назаренко



Издательство  
**Гангут**  
Санкт-Петербург 2010



***ПОМНИ ВОЙНУ***



К. Б. Назаренко

**Морское министерство России**

---

**1906–1914**

---



ББК 63.3(2) 521  
Н191

**Назаренко К. Б.**

«Морское министерство России. 1906–1914. — СПб.:  
«Издательско-полиграфический комплекс “Гангут”»,  
2010. — 256 с., ил.

(Серия «Помни войну». Вып. 9)

ISBN 978-5-904180-12-6

Монография канд. ист. наук К. Б. Назаренко посвящена одному из сложных периодов в истории Российского флота — его возрождению после поражения в войне с Японией 1904–1905 годов. В работе затрагиваются вопросы реформирования центрального аппарата Морского министерства, создание Морского генерального штаба, разработка планов военных действий, замыслы создания морской пехоты и ряд других вопросов.

Для широкого круга читателей, интересующихся историей отечественного флота.

© К. Б. Назаренко, 2010

© Издательство «Гангут», иллюстрации, 2010

ISBN 978-5-904180-12-6

## *Введение*

На протяжении всей своей истории отечественный флот неоднократно переживал периоды взлетов и падений. В такой континентальной стране, как Россия, основным «щитом и мечом» всегда служила сухопутная армия, а о флоте вспоминали, когда были удовлетворены минимальные потребности обороны и появлялось желание вести более активную внешнюю политику, неизбежно связанную с необходимостью «показывать флаг» в более или менее отдаленных водах. Естественно, что в таких условиях в нашем обществе (в отличие, скажем, от Великобритании) и не могли сложиться бесспорные взгляды на роль и значение флота в системе вооруженных сил страны. Если в сравнительно благополучные периоды истории нашего Отечества споры о роли и месте флота обычно не выходят из стен военных учреждений, то в периоды поражений и кризисов они выплескиваются на страницы общедоступной периодики и часто оказываются в центре общественного внимания. Сегодня отечественный военно-морской флот вновь находится в упадке, его система управления переживает новый период реорганизации. Только опираясь на исторический опыт и богатые традиции русского и советского флота можно определить перспективы дальнейшего развития военно-морских сил нашей страны.

Военная история выступает обычно как история боевых действий и военной техники. Действительно, рассказ о боях и сражениях, о деятельности полководцев, о творческом поиске конструкторов, как правило, весьма увлекателен. Не только любитель военной истории, но и специалист, который может свободно рассуждать о действиях войск, тактико-технических характеристиках кораблей, танков или самолетов, скорее всего задумается, если его спросят об устройстве штабных служб и учреждений военной администрации. Не подлежит сомнению, что основы победы или поражения в войне закладываются во время мира, под повседневным руководством тех учреждений, о которых так мало знают и редко вспоминают. В то же время явно недостаточно внимания уделяется изучению устройства и функционирования тех структур, которые осуществляли

управление войсками и флотами, как в мирное время, так и во время войн.

Органы управления вооруженными силами — неперенный элемент административного аппарата большинства суверенных государств. Положение этих учреждений среди других властных структур зависит от многих обстоятельств, таких как геополитические факторы, план, характер господствующего политического режима, национальные традиции и тому подобное. В России на протяжении практически всей ее истории соответствующие институты занимали особо важное место в системе государственного управления, а их деятельность ощутимо влияла на самые различные сферы жизни общества.

В Российской империи XIX — начала XX вв. основными звеньями механизма управления вооруженными силами были, как известно, Военное и Морское министерства. Решение вопросов, связанных с руководством армией и флотом, считалось прерогативой высших должностных лиц этих ведомств и, разумеется, верховной власти, ведь русские монархи традиционно уделяли особое внимание проблемам военного строительства. Первая российская революция побудила самодержавие встать на путь политических преобразований (создание представительных учреждений — Государственной думы и реформированного Государственного совета, первого правительства Российской империи в юридически точном смысле этого слова в лице реорганизованного Совета министров). В результате условия, в которых должны были действовать Военное и Морское министерства, существенно усложнились, поскольку им отныне приходилось гораздо в большей мере, нежели раньше, считаться с общественным мнением и с позицией гражданских ведомств. В особенно сложной ситуации оказалось Морское министерство, чей престиж после Русско-японской войны, обернувшейся для русского флота подлинной катастрофой, упал до самой низкой отметки. Война убедила общественность в том, что сам механизм управления военно-морскими силами империи не отвечает требованиям времени и что воссоздать русский флот без внесения в этот механизм коренных изменений невозможно.

Источниками для изучения истории «мозга» флота являются, в первую очередь, делопроизводственные материалы, хранящиеся в Российском государственном архиве военно-морского флота в фондах Канцелярии Морского министерства, Главного Морского штаба, Морского Генерального штаба, Канцелярии морского министра, ряде личных фондов высших



военно-морских деятелей начала XX в., где хранятся различные докладные записки, проекты организации морского ведомства и его составных частей, проекты штатов, инструкций, наказов, положений. Большую ценность представляют резолюции начальствующих лиц и отзывы учреждений на те или иные проекты. Работу с этими материалами часто затрудняет отсутствие датировок и подписей, прежде всего на тех проектах, которые не получили дальнейшего развития. Важный источник сведений — журналы заседаний многочисленных комиссий и совещаний. Отдельные журналы по подробности изложения приближаются к стенограммам, другие излагают лишь общий ход обсуждения и суммированные мнения участников. Правда, большинство принципиальных решений принималось в узком кругу высших руководителей ведомства, собиравшихся, как правило, на квартире министра, занимавшей весь второй этаж северо-восточного фасада Главного Адмиралтейства. Журналов или протоколов на таких заседаниях не велось, и судить об их ходе можно только по косвенным данным. Предпринимавшиеся в свое время многочисленные попытки выработать единую схему обработки подобных записок не дали результата, и они оказались разбросанными по нескольким фондам — в основном, Морского Генерального и Главного Морского штабов, а также канцелярий Морского министерства и морского министра.

Автором книги использовались и материалы, хранящиеся в Российском государственном историческом архиве, в частности, в фонде Совета министров, посвященные решению вопросов, связанных с морским ведомством. Большое значение имеют нормативные акты: «Положение о Морском министерстве» 1885 г.,<sup>1</sup> «Наказ Морскому министерству» 1886 г.<sup>2</sup> с дополнениями и изменениями, «Положение о морском цензе офицеров флота» 1885 г.,<sup>3</sup> Основные Государственные законы 1906 г.<sup>4</sup> и временное «Положение об управлении морским ведомством» 1911 г.<sup>5</sup>

В процессе исследования широко использовались мемуары государственных деятелей начала XX в. В их числе воспоминания морского министра в 1911—1917 гг. адмирала И. К. Григоровича.<sup>6</sup> Они были написаны уже в начале 1920-х годов, за границей. Записки И. К. Григоровича сохранились в Российском государственном архиве Военно-морского флота и впервые были изданы в 1993 г. Бывший министр, возможно, пользовался какими-то дневниковыми записями, которые он вел ранее, на это обстоятельство указывает сама организация материала в виде глав по годам, что придает мемуарам И. К. Григоровича особый

интерес, хотя ему и не удалось избежать некоторых фактических неточностей. Среди них и рассказ бывшего морского министра о предании суду за аварию командира линкора «Слава» в апреле 1911 г.,<sup>7</sup> в действительности эти события произошли на год раньше.

Много интересных данных содержат мемуары известного ученого-кораблестроителя А. Н. Крылова,<sup>8</sup> занимавшего посты главного инспектора кораблестроения, председателя Морского технического комитета и генерала для особых поручений при морском министре. А. Н. Крылов писал воспоминания уже в 1930-е годы, что наложило на них определенный отпечаток; интересны его замечания о взаимоотношениях руководителей ведомства, их характеристики, подчас весьма нелицеприятные.

Еще один мемуарист — великий князь Александр Михайлович, в 1902—1905 гг. занимал пост главноуправляющего торгового мореплавания и портов и участвовал в выработке ряда важных решений, повлиявших на судьбы флота.<sup>9</sup> Однако напрасно было бы искать у него подробных сведений о жизни флота и морского ведомства: автора занимали больше, по-видимому, великосветские развлечения и интриги.

Выделяются воспоминания крупного государственного деятеля рубежа веков С. Ю. Витте.<sup>10</sup> Они содержат выразительные и, подчас, весьма ядовитые характеристики высокопоставленных современников, но сообщают и ряд важных для данного исследования фактов. В частности, только в его воспоминаниях мы можем найти некоторые важные подробности совещания, посвященного вопросам преобразования морского ведомства, проходившего в Царском Селе в декабре 1906 г. Интересны и воспоминания министра финансов, а затем и Председателя Совета министров В. Н. Коковцова, особенно в части его взглядов на вопросы обороны, хотя он иногда неточен в отношении датировок. Так, назначение И. К. Григоровича морским министром В. Н. Коковцов относит к началу 1908 г.,<sup>11</sup> тогда как это произошло 19 марта 1911 года.

Дочь П. А. Столыпина — М. П. Бок, фиксирует в своих воспоминаниях<sup>12</sup> мнения ряда политических деятелей по интересующим нас вопросам. Ее муж Б. И. Бок — морской офицер, участник Русско-японской войны, в 1908—1910 гг. был морским агентом в Германии.

В мемуарах директора Канцелярии Министерства императорского двора в 1900—1916 гг. А. А. Мосолова<sup>13</sup> интересен эпизод,

указывающий на личную дружбу Николая II и А. Ф. Гейдена, начальника Морской походной канцелярии его императорского величества, что может объяснить ту поддержку, которую получил со стороны императора его проект радикального реформирования морского ведомства. В дневниках Николая II можно найти, например, свидетельства, уточняющие время проведения совещания 19 декабря 1906 г. в Царском Селе, на котором решалась судьба одного из проектов реорганизации морского ведомства.<sup>14</sup>

Некоторые характеристики руководителей Морского министерства содержатся в воспоминаниях министра иностранных дел в 1909—1915 гг. С. Д. Сазонова<sup>15</sup> и руководителей военного ведомства — В. А. Сухомлинова<sup>16</sup> и А. А. Поливанова.<sup>17</sup>

Весьма интересна маринистическая публицистика начала XX в. Вопросы морской политики живо интересовали русское общество того времени. Значительная часть публицистических произведений посвящена общим вопросам маринизма. Кратко их содержание можно охарактеризовать названием книги французского адмирала Дарье: «Нужен ли нам флот?». <sup>18</sup> Среди авторов были как профессиональные моряки, так и гражданские журналисты, горячо доказывавшие необходимость флота для России. В этом ряду надо назвать капитана 2 ранга И. И. Ислямова.<sup>19</sup> Не случайно его брошюра была напечатана в типографии при канцелярии приамурского генерал-губернатора — автор пропагандировал первоочередное возрождение Тихоокеанского флота. Эта тема нашла отражение и в книге П. И. Белавенца.<sup>20</sup> Той же цели — пропаганде идеи флота, должна была служить и публикация речи члена Государственного совета Г. А. Лашкарева, произнесенной в 1912 г. при обсуждении вопроса об ассигновании средств на «Большую судостроительную программу». <sup>21</sup> Характерным для 1905—1914 гг. стало обращение к иностранным морским авторитетам. Можно сказать, что целое поколение молодых офицеров, пришедших на флот на рубеже веков, было воспитано на книгах американца А. Т. Мэхена и англичанина Ф.-Х. Колomba, при этом, однако, пользовались популярностью и труды ряда французских адмиралов. Кроме вышеупомянутой работы Дарье, можно указать на выдержки из книги Ж.-М. Кюверия.<sup>22</sup>

Еще одно направление публицистики можно охарактеризовать как «деловое». Авторы статей критиковали конкретные недостатки Морского министерства и системы управления флотом, его организации, обучения личного состава, материальной

части, кадровой политики морского начальства. Естественно, что большинство произведений этого типа принадлежало морякам-профессионалам, хотя встречались и исключения. Среди взятых критиков «Цусимского ведомства» выделялся Н. М. Португалов, которого отличали особая резкость суждений и весьма слабое знание предмета своих обличений. Среди допущенных им «ляпов» выделяются красочные рассказы о «пещерном адмирале», как автор именовал И. К. Григоровича за то, что тот, якобы, всю оборону Порт-Артура просидел в блиндаже-«пещере» и даже запрещал артиллеристам расположенных поблизости батарей вести огонь по японцам, чтобы не вызвать ответного.<sup>23</sup> Правда, после того как И. К. Григорович был назначен морским министром, Н. М. Португалов предпочел радикально изменить свое мнение. Он даже послал морскому министру в апреле 1911 г. собственный портрет, несколько своих статей, опубликованных в североамериканских, мексиканских и бразильских военных журналах: «Army and Navy» (США), «Revista de Ejercito y Marina» (Мексика) и «Revista Maritima Brasileira» (Бразилия). Видимо, европейские издатели лучше понимали подлинную цену Н. М. Португалова и не рисковали публиковать его опусы. Этот «достойный» борец с недостатками морского ведомства сообщал морскому министру и о том, что украсил свой кабинет портретами дюжины военно-морских деятелей разных стран, в том числе Н. Л. Кладо, Л. Ф. Добротворского, Г. П. Чухнина, командовавшего Черноморским флотом с апреля 1904 по июнь 1906 гг., пользовавшегося репутацией беспощадного укротителя матросских «бунтов» и павшего жертвой покушения, организованного эсерами. При этом Н. М. Португалов просил И. К. Григоровича выслать свой «фотографический портрет» для помещения в этой галерее.<sup>24</sup> По свидетельству А. Н. Крылова, Н. М. Португалов в одной из статей превратил предельно допустимые градусы крена проектируемых линейных кораблей типа «Гангут» в проценты. Результат получился комический.<sup>25</sup> Впрочем, иногда обличения Н. М. Португалова били в цель. Так, в статье «Воскресители умирающей русской революции» он писал: «Какие митинги, какая пропаганда революционных идей, какие кипы самых разнuzданных прокламаций могут сравниться, например, с известием, что Е. И. Алексеева всесильная бюрократия представила к ордену Александра Невского, а контр-адмирала Бострема — к ленте святого Станислава»<sup>26</sup>.

Характерным явлением для периода после Русско-японской войны было то, что многие морские офицеры не только взялись

за перо, но и начали выступать в печати с довольно резкими публикациями. Одним из таких моряков был капитан 1 ранга Л. Ф. Добротворский, во время Русско-японской войны командовавший крейсером «Олег», который вместе с крейсерами «Аврора», «Дмитрий Донской» и «Владимир Мономах», входил в отряд контр-адмирала О. А. Энквиста, и после Цусимского боя ушел в Манилу. Л. Ф. Добротворский, благо он находился в отставке, весьма ядовито порицал многие начинания морского ведомства, например, введение новой классификации боевых кораблей или разработку долгосрочных судостроительных программ, иногда в полемическом задоре высказывая не вполне обоснованные суждения.<sup>27</sup>

Из людей, хорошо знавших то, о чем они писали, необходимо выделить В. А. Алексеева, автора нашумевших в свое время статей в газете «Новое время».<sup>28</sup> Подписываясь псевдонимом «Брут», он зачастую ставил чиновников министерства в затруднительное положение. В. А. Алексеев не только закончил в свое время Техническое училище морского ведомства, но и прослужил долгие годы на казенных заводах, уйдя в отставку в 1908 г. в чине полковника морской артиллерии с должности начальника чертежной Обуховского завода («чертежной» в то время именовалось конструкторское бюро). Естественно, его информированность, особенно в артиллерийских вопросах, была близка к исчерпывающей. Он же предложил в декабре 1905 г. организовать «Инспекцию боевой готовности флота»,<sup>29</sup> фактически на полгода предвосхитив создание Морского Генерального штаба.

Свидетельством изменившихся нравов было то, что и высокопоставленные чиновники не брезговали помещать в периодической печати свои собственные статьи. Например, И. К. Григорович, уже будучи министром, опубликовал статью о только что утвержденной Николаем II судостроительной программе на страницах «Нового времени» в июле 1911 г., а занимавший в 1911—1914 гг. пост начальника Морского Генерального штаба А. А. Ливен выпустил книгу, посвященную вопросам обучения и воспитания личного состава. Автор особенно нападал на «двойственную» организацию личного состава флота: летом, во время плавания, по кораблям, а зимой, на берегу — по флотским экипажам, организованным наподобие сухопутных частей. А. А. Ливен хорошо понимал политические проблемы, связанные с революционным движением. Редко от высокопоставленного офицера того времени можно было услышать столь

резкую оценку политического состояния флота: «Наши нижние чины вовсе не в наших руках, и настроение их вполне зависит от политических течений в народных массах. Они тесно связаны с толпой и резко отделены от своих начальников».<sup>30</sup> Обычно высокопоставленные военные руководители того времени старались обходить стороной острые внутривнутриполитические проблемы, замыкаясь в скорлупу узкого профессионализма.

Среди авторов, писавших на морские темы, особое место занимает В. И. Семенов, совмещавший таланты гидрографа, штурмана и писателя. Во время Русско-японской войны он успел поучаствовать в боях у Порт-Артура, прорваться на крейсере «Диана» в Сайгон, добраться оттуда в Россию как раз ко времени отправления на Дальний Восток 2-й Тихоокеанской эскадры и проделать обратный путь уже на борту ее флагмана — броненосца «Князь Суворов». Закончилось его участие в войне пленом после Цусимского сражения. По окончании войны он написал трилогию мемуаров «Расплата» и несколько статей и брошюр. В них он критиковал неудачное, на его взгляд, использование офицеров, имевших боевой опыт, и чрезмерные траты на содержание флота, в пересчете на одну тонну водоизмещения боевых кораблей, по сравнению с Англией, что он объяснял исключительно бесхозяйственностью.<sup>31</sup> Действительно, в России на одну тонну водоизмещения боевых кораблей тратилось 250–300 руб. в год, тогда как в Англии — всего 160–185 руб., однако списывать все на одно неумение правильно распоряжаться средствами, как это делал В. И. Семенов, было бы неверно. На увеличение расходов в России, кроме более сурового климата, влияла неразвитость торгового судоходства и частной судостроительной промышленности, что вынуждало морское ведомство содержать сотни вспомогательных и транспортных судов и многочисленные казенные верфи, в чем не нуждалось британское морское ведомство.

Ряд статей по военно-морским вопросам был опубликован в журнале «Море» (до № 37/38 за 1905 г. он назывался «Море и его жизнь»)<sup>32</sup> Основная тематика этого издания — торговое судоходство, вопросы организации и боевого применения морских сил, некоторое внимание уделялось и проблемам организации береговых учреждений. Перу издателя этого журнала, отставного контр-адмирала Н. Н. Беклемишева, принадлежит и один из проектов программы восстановления русского флота, предложенный сразу же после окончания Русско-японской войны.<sup>33</sup>

Отечественная военно-морская публицистика периода 1906–1914 гг. была явлением пестрым и разнородным. Она не

смогла оказать непосредственного влияния на выработку концепций развития флота или на принятие конкретных решений по управлению военно-морскими силами. В первую очередь это объяснялось тем, что парламентские круги, достаточно восприимчивые к печатному слову, оказались почти совершенно устранены от решения этих вопросов, а морская офицерская среда очень болезненно воспринимала любые попытки вторгнуться в ее профессиональную вотчину. Ситуация усугублялась еще и тем, что на морские темы часто писали люди, так или иначе обиженные морским начальством и поэтому использовавшие страницы периодики для нападок личного характера. Впрочем, сам факт появления военно-морской публицистики, этого сравнительно нового для нашей страны направления, свидетельствовал о возросшем интересе общества к судьбам флота.

Первые исследования, посвященные русской системе морского управления в исследуемый период, появляются уже в начале XX в. Наиболее ценным из них можно признать труд капитана 2 ранга А. Г. фон Витте.<sup>34</sup> Старший делопроизводитель Главного морского штаба в 1900–1902 гг., в 1904 г. он занял должность походного интенданта 2-й Тихоокеанской эскадры и погиб в Цусимском сражении на броненосце «Бородино». Его книга, написанная в 1901–1904 гг., была издана уже после смерти автора с помощью известного военно-морского теоретика начала XX в. Н. Л. Кладо. Труд А. Г. фон Витте отличается богатством содержащихся в нем данных, автор даже пытается предугадать возможные в ближайшем будущем реорганизации центрального аппарата морского ведомства. Кроме того, в этом ряду можно указать на работы делопроизводителя Главного морского штаба, одного из авторов Положения о морском цензе А. Н. Долгова,<sup>35</sup> начальника штаба Черноморского флота в 1901–1902 гг. В. Х. Иениша.<sup>36</sup> К этим трудам примыкает и популярная книга Н. Л. Кладо.<sup>37</sup> Здесь в максимально сжатой и логичной форме излагаются основы морской администрации с комментариями и указаниями на некоторые неписанные традиции, сложившиеся к началу XX в. В обзорах С. Ф. Огородникова<sup>38</sup> и В. Чубинского<sup>39</sup> можно найти ценные сведения о системе управления флотом.

Работы офицеров МГШ, в которых разрабатывались теоретические вопросы управления флотом, его организации, мобилизации и развертывания, носили закрытый характер, и лишь некоторые из них были изданы много лет спустя, например труд «идейного отца» русского Морского Генерального штаба А. Н. Щеглова.<sup>40</sup>

Следующий этап изучения истории военно-морского управления в России наступает после революции 1917 г. К этой теме в 1920–1930 гг. обращались авторитетные «старые» морские специалисты В. А. Белли,<sup>41</sup> М. А. Петров,<sup>42</sup> В. П. Свободин,<sup>43</sup> А. В. Шталь,<sup>44</sup> подходившие к проблеме с научно-практической точки зрения, стремясь, прежде всего, обобщить боевой опыт; их мало интересовала система «берегового» управления флотом. Данная особенность их работ объяснялась тем, что Морское министерство с началом Первой мировой войны превратилось в орган снабжения и обеспечения действующего флота и управляло непосредственно только невоюющими морскими силами (Сибирской, Амурской и Каспийской флотилиями). Характерно, что все эти авторы в предвоенный период и во время Первой мировой войны служили в МГШ. Естественно, что они апологетически отзывались о роли Морского Генерального штаба в подготовке к войне и в организации боевых действий. Позднее, в 1960-е гг., И. А. Козлов<sup>45</sup> в своей фундаментальной докторской диссертации осветил, в основном, вопросы организации и деятельности «плавающего флота»<sup>46</sup>, а не береговых учреждений.

Реформам аппарата Морского ведомства в разные периоды его истории посвящены работы Т. С. Шабалиной (Карповой),<sup>47</sup> А. П. Шевырева,<sup>48</sup> С. Ф. Левина<sup>49</sup> и Н. Н. Петрухинцева.<sup>50</sup>

Среди наиболее ценных трудов, посвященных проблемам морской политики Российской империи, следует отметить работы К. Ф. Шацилло.<sup>51</sup> Он сосредоточился на изучении разработки военно-морских программ, взаимодействия морского ведомства и Государственной думы, на вопросах управления казенными судостроительными заводами и отношениях Морского министерства с частной судостроительной промышленностью. К. Ф. Шацилло исследовал деятельность некоторых междуведомственных органов, оказывавших существенное влияние на принятие решений руководством морского ведомства, в частности, Особого Совещания по судостроению.<sup>52</sup> Не со всеми выводами К. Ф. Шацилло можно согласиться. Он указывал, например, что после создания Морского Генерального штаба «вся реорганизация министерства производилась теперь по инициативе офицеров МГШ».<sup>53</sup> Однако проведенные нами изыскания позволяют утверждать, что Генеральный штаб был лишь одним из центров разработки проектов реорганизации ведомства, наряду с Законодательной частью ГМШ и Канцелярией Морского министерства. К. Ф. Шацилло, упоминая о «Записке»,



составленной октябристской фракцией III Государственной думы в 1907–1908 гг., пишет: «В соответствии с приведенными в “Записке” пожеланиями октябристов были реорганизованы и высшие технические учреждения Морского ведомства, причем во вновь организованном Главном управлении кораблестроения количество отделов, их функции (и даже их названия — кораблестроительный отдел, машиностроительный отдел, электротехнический отдел) точно соответствовали предложениям октябристов».<sup>54</sup> Анализ процесса подготовки и проведения этого преобразования позволяет сделать вывод о том, что влияние мнений членов Государственной думы на реорганизацию министерства было далеко не столь прямым, как считал К. Ф. Шацилло. В исследованных архивных материалах не было обнаружено ни одной ссылки на какие-либо записки или устные пожелания думцев по поводу реорганизации ведомства. Более того, пренебрежительное отношение моряков-профессионалов, особенно генштабистов, к любым мнениям посторонних, особенно «штатских», почти не оставляло возможностей для учета пожеланий со стороны. Совпадение предложений «Записки» с реальным ходом преобразований может быть объяснено тем, что принципы реформирования хозяйственно-технической части на тех основаниях, на которых это в конце концов и было сделано, формулировались еще в конце 1905 — начале 1906 г. на заседаниях комиссии под председательством К. К. Ратника и буквально носились в воздухе в те годы.

В. Г. Симоненко<sup>55</sup> в своей кандидатской диссертации глубоко исследовал проблемы возникновения Морского Генерального штаба и его деятельности в дореволюционный период, однако и он, на наш взгляд, преувеличивал роль МГШ в реорганизации ведомства. Вообще апологетам Морского Генерального штаба помогала сама специфика работы этого органа — он занимался, прежде всего, разработкой планов войны, то есть наиболее воинственным делом из всех, которые выпадают на долю военного учреждения. Другие подразделения Морского министерства, поглощенные хозяйственно-административной рутинной, на первый взгляд выглядели значительно менее блестяще. По нашему мнению, офицеры как МГШ, так и органов, конкурирующих с ним за влияние в министерстве, равно участвовали в довольно непривлекательных бюрократических интригах, но генштабисты, в силу более высокого теоретического уровня, могли облекать свои предложения в наукообразные формы, чего не умели их соперники.

В. В. Поликарпов посвятил свою статью анализу взаимоотношений некоторых высших государственных учреждений, прежде всего, Совета Государственной Обороны и морского ведомства.<sup>56</sup> Автор делает вывод о том, что строительство линейного флота на Балтике не было вызвано прихотью высшего руководства страны и лично императора, а объяснялось необходимостью обеспечения обороны берегов. Проведенная нами работа позволяет сделать вывод о том, что оборонительные задачи ставились флоту только постольку, поскольку он был слаб. Взоры же большинства высших руководителей морского ведомства и лично Николая II были обращены в дальние моря.

Вопросы организации и функционирования центральных органов военно-морского управления в России в начале XX в. еще не стали предметом самостоятельного научного исследования, необходимость проведения которого явно назрела. Сюжеты, которым посвящена эта книга, на первый взгляд могут показаться отвлеченными, не имеющими тесной связи с конкретной деятельностью флота. Достаточно душная атмосфера кабинетов Главного Адмиралтейства могла обескуражить не только моряка, ступившего туда с качающейся палубы корабля, но и исследователя, пытающегося разобраться в хитросплетениях бюрократических тенет. Для большинства русских морских офицеров начала XX в., служивших в центральных морских учреждениях, как и для офицеров других эпох и других вооруженных сил, большая часть их мирка заключалась в том учреждении, в котором они служили по будним дням с 10 до 16 часов. В этом мирке кипели свои страсти, которые могут показаться мелкими стороннему наблюдателю, но ведь судьба каждого матроса, офицера, корабля или эскадры решалась именно здесь, «под шплицем». Любой мелкий бюрократический вопрос при определенном стечении обстоятельств мог обернуться большими военно-политическими проблемами, а подчас и трагедиями. Капли повседневных рутинных бумаг сливались в действительно судьбоносные решения, влиявшие на жизнь миллионов. За строками пожелтевших документов стоят взаимоотношения людей, живших менее века назад, кипение страстей, волнение за судьбы родного флота и Отечества, которое они любили, но благо которого понимали по-своему.

## Глава I

### *Очерк истории систем военно-морского управления*

Рождение флота в России при Петре I повлекло создание системы органов управления им. Адмиралтейств-коллегия, во главе с президентом, стала центральным военно-морским учреждением.\* Это был коллегиальный орган, формально принимавший решение по большинству голосов, хотя в действительности мнение президента было решающим. Неоднократно в течение столетия структура Адмиралтейств-коллегии подвергалась изменениям, а с целью разработки проектов ее переустройства несколько раз созывались специальные комиссии. Например, 25 января 1732 г. Анна Иоанновна подписала указ об учреждении «особливой комиссии для рассмотрения и приведения в добрый и надлежащий порядок флота, как корабельного, так и галерного, адмиралтейства и всего того, что к тому принадлежит».<sup>57</sup> Комиссию возглавил вице-канцлер А. И. Остерман, а ее членами стали адмиралы русского флота. Она подготовила доклад «О разделении дел Адмиралтейств-коллегии по четырем вновь учреждаемым экспедициям». До этого коллегия разделялась на тринадцать контор (генерал-кригс-комиссарская, подрядная, провиантская, мундирная, казначейская, цалмейстерская, артиллерийская, адмиралтейская, обер-сарваерская, контрольная, вальдмейстерская, адмиралтейская в Москве, фабрик и заводов), значительная часть функций которых дублировалась. Конторы были заменены четырьмя экспедициями: комиссариатской, экипажеской, артиллерийской и «над верфями и строениями». Во главе каждой экспедиции оказался полномочный директор, обладавший значительной самостоятельностью и несший ответственность за свои действия.<sup>58</sup> Обращает на себя внимание то обстоятельство, что петровская структура Адмиралтейств-коллегии была очень близка к структуре британского Адмиралтейства, где также существовало значительное количество подразделений, объединенных высшим коллегиальным органом<sup>59</sup>. В 1732 г. стала закладываться система организации

\* См. приложение, рис. 1.

центральных военно-морских учреждений, которая, как справедливо отмечает современный исследователь Н. Н. Петрухинцев, «предвосхитила екатерининские и даже александровские реформы, наметившие и реализовавшие тенденцию к созданию министерской системы управления, построенной на жестких бюрократических принципах». <sup>60</sup> Вместе с тем новая структура перекликалась с организацией допетровского центрального учреждения, когда приказ подразделялся на поветья во главе с ответственным подьячим, а во главе него стоял судья, облеченный единоличной властью. Надо полагать, что именно подобная система управления являлась наиболее устойчивой, функциональной и удобной в условиях России нового времени. Попытки отступления от этих организационных принципов предпринимались достаточно регулярно, но в короткое время демонстрировали свою несостоятельность. Например, при Елизавете Петровне произошла попытка вернуться к петровской системе управления флотом, которая полностью провалилась, и морское ведомство продолжало управляться по принципам, сформулированным в 1732 г. <sup>61</sup>

Позднее неоднократно делались попытки пересмотра структуры Адмиралтейств-коллегии. Практически бесплодной осталась и деятельность комиссии, учрежденной в 1762 г. по указу Петра III. После восшествия на престол Екатерины II она была расформирована, а вместо нее создана «Морская российских флотов и адмиралтейского правления комиссия для проведения оной знатной части к обороне государства в настоящий добрый порядок», которая приняла решение об окончательном возвращении к структуре Адмиралтейств-коллегии, принятой в 1732 г. <sup>62</sup>

После образования министерств в 1802 г. морской министр становится лично ответственным за положение дел на флоте. Адмиралтейств-коллегия при этом не исчезла, а была включена в состав министерства как его важнейшая составная часть. До 1815 г. Морское министерство носило название Министерства морских сил. Структура нового центрального учреждения формировалась постепенно, новые органы как бы вырастали из структур прежней Адмиралтейств-коллегии. Первоначально в составе министерства были образованы только Военная по флоту канцелярия и Департамент министра морских сил. В результате в составе Морского министерства оказались два главных подразделения — Адмиралтейств-коллегия и адми-

ралтейский департамент, а также ряд второстепенных структур, таких как вскоре упраздненный Генеральный кригсрехт для флота (военно-морской судебный орган) или более долговечные Аудиториатский департамент и Главное медицинское управление. Основные подразделения министерства — экспедиции — подчинялись министру не напрямую, а через коллегия.\* Со временем Адмиралтейств-коллегия была преобразована в Адмиралтейств-совет, сохранявший за собой довольно широкие права.

Из Морского министерства в 1827 г. был выделен Морской штаб его императорского величества, которому подчинялись главные командиры Балтийского и Черноморского флотов и портов, центральные органы управления личным составом, а хозяйственные учреждения оставались в ведении морского министра. С января 1831 г. этот орган именовался Главным Морским штабом. Такое раздвоение морского управления продолжалось недолго, и в августе 1831 г. пост министра вообще упразднили, а начальник ГМШ стал полновластным руководителем морского ведомства, причем ему напрямую подчинялись все хозяйственные экспедиции, а Адмиралтейств-совет стал чисто совещательным органом.<sup>63</sup> Официально это объяснялось тем, что четырехлетний великий князь Константин Николаевич (1827—1892) был назначен генерал-адмиралом и считался главой флота. С 1829 г. начальником Морского штаба и фактическим руководителем флота становится А. С. Меншиков (потомок сподвижника Петра Великого), интриге которого приписывали упразднение поста морского министра. С 1839 г. Адмиралтейств-совету были вновь подчинены хозяйственные учреждения ведомства.\*\*

С началом Крымской войны А. С. Меншиков был назначен командующим русскими войсками в Крыму, и управление флотом перешло в руки Константина Николаевича, хотя формально он получил права министра лишь в 1855 г.<sup>64</sup> Морское ведомство одним из первых в «эпоху великих реформ» подверглось коренной реорганизации. Ломка прежней структуры началась уже в 1860 г. Одной из целей нового «главного начальника флота и морского ведомства» было продемонстрировать возможность управлять ведомством на новых, либеральных началах. Стремление убедить Александра II и его ближайшее окружение в чу-

\* См. приложение, рис. 2.

\*\* Там же.

додейственной силе реформ привело Константина Николаевича к необходимости дать поспешное и непродуманное обещание, что бюджет его ведомства не превысит 16,5 млн руб. в год. Это привело к режиму строжайшей экономии, в результате чего флот резко сократился. На практике, конечно, уложиться в обещанные старшему брату 16,5 млн руб. не удалось, и бюджет Морского министерства колебался между 16,5 и 24 млн руб. в год, однако для строительства серьезного флота средств все равно недоставало, и судостроение в должных объемах не велось. Центральный аппарат был полностью реорганизован, ГМШ — упразднен. Теперь во главе флота и морского ведомства стоял генерал-адмирал, которому непосредственно подчинялись главные командиры флотов и портов, центральное управление личным составом, а управляющий Морским министерством заведовал хозяйственной частью. Основными подразделениями министерства продолжали оставаться департаменты, самостоятельно распоряжавшиеся финансовыми средствами в пределах сметы. Портовые управления получили значительную хозяйственную самостоятельность. Кораблестроение оказалось поделено между двумя департаментами: Кораблестроительно-Техническим, занимавшимся проектированием кораблей (он унаследовал функции Пароходного комитета, созданного еще в 1842 г.), и Кораблестроительным, осуществлявшим надзор за ходом работ. Тогда это нововведение было оправдано, так как бурное развитие техники в отечественном флоте только начиналось и необходимо было дать возможность очень немногочисленным тогда специалистам сосредоточиться на решении технических вопросов. В то время в России практически не существовало собственного производства паровых машин, броневой стали и многих других новинок, поэтому одной из главных функций офицеров Кораблестроительно-Технического департамента являлось наблюдение за исполнением заказов за границей, и в повседневной деятельности они не были тесно связаны с Кораблестроительным департаментом, наблюдавшим за судостроением в России.

К 1867—1869 гг. был приурочен новый этап реорганизации ведомства. Великий князь Константин Николаевич с 1865 г. занимал пост председателя Государственного совета, а в 1862—1863 гг. был наместником Царства Польского. Новые обязанности вызвали охлаждение к повседневным делам морского ведомства, поэтому управляющий Морским министерством

получил права министра с передачей ему функций руководства всеми центральными учреждениями, причем сам управляющий подчинялся генерал-адмиралу. Кроме того, стремление экономить во что бы то ни стало привело к упразднению большинства департаментов и объединению всех хозяйственных дел в Канцелярии Морского министерства, превратившейся в главный орган управления ведомством. Естественно, что справляться со своими обязанностями директор Канцелярии мог только до тех пор, пока флот был невелик. Кораблестроительно-Технический департамент был упразднен, а его функции переданы Морскому Техническому комитету, ставшему коллегиальным учреждением. Получившаяся в результате структура центрального управления морским ведомством получила впоследствии название «системы 1867 г.».

В 1881 г., после смерти старшего брата, Константин Николаевич вынужден был покинуть пост главного начальника флота и морского ведомства. Его сменил брат нового императора Александра III великий князь Алексей Александрович (1850—1908). Как и его дядю, Константина Николаевича, Алексея Александровича с детства готовили к роли будущего главы русского флота. В 1871 г., когда великому князю исполнился двадцать один год, он был назначен старшим офицером фрегата «Светлана», на котором совершил плавание в Северную Америку, обогнул мыс Доброй Надежды, посетил Китай и Японию и побывал во Владивостоке. Алексей Александрович принял участие и в русско-турецкой войне 1877—1878 гг., будучи командиром Гвардейского экипажа, наводившего переправы через Дунай и комплектовавшего отряды минных катеров. 13 июля 1881 г. великий князь занял пост главного начальника флота и морского ведомства, а в 1888 г. получил чин генерал-адмирала.

Управляющим Морским министерством и правой рукой нового главного начальника флота стал вице-адмирал И. А. Шестаков (1820—1888). Его карьера сделала несколько резких поворотов. В 1836 г. гардемарин Морского корпуса, несмотря на успехи в учебе, был исключен за дисциплинарный проступок, но не оставил мечту о море и поступил юнкером в Черноморский флот в пору его расцвета. И. А. Шестаков участвовал в нескольких боевых операциях, в том числе и в высадке у мыса Адлер в 1837 г. Молодой человек был замечен адмиралом М. П. Лазаревым, стал его адъютантом, а в 1854 г. он становится адъютантом великого князя Константина Николаевича и

исполняет несколько важных поручений, связанных со строительством новейших кораблей, как в России, так и в США. Позднее он командует русским отрядом в Средиземном море, занимает пост помощника главного командира Кронштадтского порта. Казалось бы, И. А. Шестакову предстоят новые высокие назначения, но в 1866 г. он оказался градоначальником в городе Таганроге, потом два года занимал пост виленского губернатора, а затем и вовсе был вынужден подать в отставку, но в 1872 г. снова поступил на службу в качестве военно-морского агента в Австро-Венгрии и Италии. Когда ведомство возглавил великий князь Алексей Александрович, в 1881 г. И. А. Шестаков был вызван в Петербург, а в начале следующего года стал управляющим Морским министерством.

В начале 1880-х годов необходимость увеличения морских сил была очевидна, как и непригодность старых учреждений для руководства растущим флотом, а поэтому в 1884—1886 гг. проводятся серьезные преобразования в системе управления ведомством. Новое устройство центральных учреждений Морского министерства было введено «высочайше утвержденным» 3 июня 1885 г. «Положением об управлении морским ведомством».

Реформируя морское управление, тогдашнее руководство свои первоочередные задачи видело в борьбе со злоупотреблениями на местах, освобождении строевых начальников от обременительных административно-хозяйственных, «бумажных» функций и поднятии престижа «плавающего» флота. Полная хозяйственная самостоятельность портов часто влекла закупки предметов снабжения у поставщиков по завышенным ценам и «нехозяйственное» ведение дел. В заграничные плавания, поучительные и хорошо оплачиваемые, посылались немногие «фавориты», а основная масса флотского офицерства не ходила дальше Финского залива. Стремление дать попробовать океанской соли как можно большему числу офицеров привело к введению так называемого плавательного ценза, когда ни один офицер не мог получить следующий чин, не проплавав определенное количество месяцев.<sup>65</sup> На практике же цензовая система привела к постоянным перетасовкам командного состава, чтобы пропустить через немногочисленные корабли как можно большее число кадровых военных моряков. Морской ценз требовал для получения чина мичмана не менее четырех летних плаваний, и в том числе одного, продолжительностью не



менее 4 мес., в звании гардемарина, то есть слушателя Морского корпуса выпускного курса. Для производства в лейтенанты было необходимо иметь в общей сложности 50 мес. плавания, включая плавание в бытность кадетом и гардемаринном. Для производства в капитаны 2 ранга требовалось 98 мес. плавания, в том числе 58 мес. (до 1891 г. требовалось 48 мес.) в чине лейтенанта. Для производства в капитаны 1 ранга было необходимо проплавать 12 мес. старшим офицером корабля и прокомандовать не менее 12 мес. кораблем II ранга в плавании. Для производства в контр-адмиралы необходимо было командовать 4 года кораблем I ранга и совершить в этом звании внутреннее плавание, продолжавшееся 8 мес., или заграничное, продолжавшееся не менее 12 мес. Для производства в вице-адмиралы контр-адмирал в должности начальника отряда или эскадры обязан был совершить 12 мес. внутреннего плавания или 24 мес. заграничного. При определении цензовых сроков «день за день» считалось только пребывание на корабле в открытом море в «заграничном» плавании. Если судно стояло на якоре или плавало во внутренних водах — применялись понижающие коэффициенты. Офицеры и адмиралы не могли служить непрерывно на берегу дольше определенного срока: адмиралы — 10 лет, штаб-офицеры — 7, обер-офицеры — 4 года, по истечении которых они подлежали назначению на корабли или зачислению в запас. Одновременно с морским цензом впервые в русском флоте были введены правила о предельном возрасте. Мичман увольнялся в запас через 10 лет службы в этом чине; лейтенант — по достижении 47 лет от роду; капитан 2 ранга — 51 года; капитан 1 ранга — 55 лет; контр-адмирал — 60 лет; вице-адмирал — 65 лет. Первоначально правила о предельном возрасте были установлены лишь для строевых офицеров; затем они были распространены на прочие категории служащих морского ведомства.<sup>66</sup>

Явным недостатком «системы 1867 г.» было то, что боевой флот не имел органа оперативного руководства. Незначительное по числу сотрудников Военно-морское отделение Канцелярии Морского министерства занималось исключительно вопросами «русской и иностранной статистики», то есть разведкой и сбором самых общих сведений о своем флоте. Смещение функций управления личным составом, техникой и хозяйством в Канцелярии Морского министерства породило стремление разделить эти отрасли управления, для чего необходимо было создать соответствующие компетентные органы.

«Система 1885 г.»\* в целом просуществовала до октября 1911 г. Она и явилась объектом реформирования в период между Русско-японской и Первой мировой войнами. В середине 80-х годов XIX в. был сохранен пост генерал-адмирала как главы флота и морского ведомства, и ему непосредственно подчинялся управляющий министерством. Высшим коллегиальным учреждением, формально руководившим ведомством, был Адмиралтейств-совет, члены которого назначались царем по представлению генерал-адмирала. Председателем совета был генерал-адмирал, а вице-председателем — управляющий министерством. Совет рассматривал проекты новых законов, штатов, постановлений, наказов (кроме относящихся к судебной части), утверждал финансовую смету, разрешал отступления от утвержденных предположений по хозяйственным операциям, решал вопросы о несостоятельности подрядчиков и поставщиков, рассматривал претензии частных лиц к казне и наоборот, решал все дела по хозяйственной части, превышавшие компетенцию управляющего министерством, исполнял функции высшего призового суда в военное время и рассматривал любые другие вопросы, вынесенные на его обсуждение управляющим министерством.<sup>67</sup>

После рассмотрения в Адмиралтейств-совете законопроекты подлежали обсуждению Государственным советом и только затем попадали к императору. В отличие от морского ведомства, существовавший в Военном министерстве Военный совет направлял свои законопроекты непосредственно царю, минуя Государственный совет. После появления в России Государственной думы неравноправие Военного и Адмиралтейств-советов вызвало ряд столкновений в Совете Министров. Любопытно, что в период подготовки реорганизации Морского министерства в 1905—1911 гг. значение Адмиралтейств-совета зачастую преувеличивалось. Особенно грешили этим офицеры Морского Генерального штаба (МГШ), приписывавшие этому учреждению «общее направление дел» в морском ведомстве, а морскому министру оставлявшие только ответственность по распорядительной части. В действительности, конечно, роль Адмиралтейств-совета была гораздо скромнее. Выдающийся кораблестроитель А. Н. Крылов, занимавший пост председателя МТК в 1908—1910 гг., характеризовал его как «по идее весьма важное учреждение, призванное к руководству флотом, а на

\* См. приложение, рис. 3.

деле последовательно сведенное если не на нет, то к решению мелочных хозяйственных дел».<sup>68</sup>

Говоря о других подразделениях министерства, следует назвать в первую очередь ГМШ. Этот орган был воссоздан в 1884 г. и призван руководить строевой и учебной частями и боевой подготовкой «плавающего» флота. Начальник штаба становился третьим лицом в морском ведомстве, после генерал-адмирала и управляющего министерством. Он получал право инспекции кораблей и береговых команд. Таким образом, главные командиры и командиры портов, а также флагманы оказывались в определенной степени под надзором начальника ГМШ, хотя их взаимоотношения не были четко определены. В состав штаба первоначально входили Военно-морской отдел (ВМО) и Отдел личного состава. ВМО поначалу состоял из трех отделений — Военно-морского, Распорядительного и Статистического. В 1891 г., с упразднением Морского учебного комитета, ВМО был переименован в Военно-морской ученый отдел (ВМУО), дополнительными обязанностями которого стало руководство учебными заведениями морского ведомства и наблюдение за изданием «Морского сборника».<sup>69</sup> Позднее в его составе была образована Стратегическая часть, с возложением на нее разработки планов войны, однако в силу малочисленности она не смогла выполнить своего предназначения в 1904—1905 гг.<sup>70</sup> В 1894 г. предполагалось, что: «Стратегическая часть должна была составлять ведомости о степени боевой готовности кораблей и состоянии пароходов Добровольного флота и коммерческих обществ, планы их мобилизации, флотских маневров; ей предписывалось изучение новинок тактики, техники и вооружения за границей, зарубежных портов, статистики морской торговли, а также ведение дел “по приготовлению к военным действиям нашего флота в случае разрыва с какой-либо из иностранных держав”».<sup>71</sup>

При правильной постановке работы ВМУО его штаты и структура были бы вполне достаточны для того, чтобы нести функции генерального штаба флота в 1880 — начале 1890-х гг., когда численный состав боевых сил был мал, а при столкновении с «морскими державами» России пришлось бы ограничиться обороной отдельных пунктов побережья и посылкой крейсеров в океан с целью нарушения вражеского судоходства. Со временем, когда к началу XX в. русский флот вырос, перед ним встали более масштабные задачи. Теперь уже

можно было говорить о борьбе на равных с флотами некоторых второстепенных морских держав, например, Японии. Зимой 1901–1902 гг. в Николаевской Морской академии прошла стратегическая игра для Дальневосточного театра, причем посредники пришли к выводу, что неудачные для русской стороны действия объяснялись отсутствием плана войны. 20 ноября 1902 г. начальник ВМУО контр-адмирал Андрей Андреевич Вирениус (1850 — после 1908) представил исполнявшему тогда должность начальника ГМШ Зиновию Петровичу Рожественскому (1848–1909) доклад о необходимости создания при ВМУО особого Оперативного отделения, основной задачей которого стала бы разработка плана войны, «который должен представлять собою ряд заблаговременных соображений и расчетов, обеспечивающих флоту быстрый переход с мирного положения на военное и определяющий, какую первую задачу (до первого столкновения) можно преследовать».<sup>72</sup> А. А. Вирениус в 1902 г. замечал, что насущная необходимость службы генерального штаба в русском флоте появилась не более пяти лет тому назад, примерно со времени занятия Порт-Артура, когда «ясно и определенно обозначились наши три вероятных и самостоятельных театра войны».<sup>73</sup> Проект пошел по инстанциям и 29 ноября 1903 г. Государственный совет одобрил изменение структуры ВМУО, император утвердил это решение 2 февраля 1904 г., на седьмой день Русско-японской войны.<sup>74</sup> Однако на практике разделение ВМУО на Распорядительно-учебную часть и Оперативное отделение произошло несколько раньше, в самом начале 1904 г. Вскоре Оперативное отделение стали именовать Стратегической частью. Не исключено, что дополнительным толчком для инициативы Андрея Андреевича послужила реорганизация Главного Морского штаба французского Морского министерства. 31 января 1902 г. из ведения французского ГМШ были изъяты кадровые вопросы, и офицеры, служащие в этом органе смогли сосредоточиться исключительно на разработке военных планов.<sup>75</sup>

Первым заведующим Стратегической частью стал капитан 1 ранга Лев Александрович Брусилов (1857–1910). Он начал службу в 1875 г., поступив юнкером на Черноморский флот, где и прослужил без малого двадцать пять лет. С 1899 г. по февраль 1904 г. Л. А. Брусилов служил на Тихом океане, а в самом начале Русско-японской войны получил назначение в Петербург. В течение шести месяцев он пытался оказывать влияние «из-под

шпица»<sup>76</sup> на деятельность боевых сил флота, но затем перевелся в действующий флот командиром броненосного крейсера «Громобой».<sup>77</sup> Впоследствии Л. А. Брусилов стал первым начальником вновь образованного Морского Генерального штаба.

В 1904 г. в составе ГМШ появилась Законодательная часть, которая должна была разрабатывать и докладывать в Адмиралтейств-совете законопроекты, касающиеся морского ведомства. Положение Законодательной части оказалось довольно сложным: ее чиновники, имевшие основательную юридическую подготовку, могли грамотно составить законопроект, но в силу незнания специфики морской службы и нюансов военно-морского управления зачастую эти законопроекты оказывались бесполезными и даже вредными для практической деятельности флота. Несмотря на это, Законодательная часть и в период преобразований 1905–1914 гг. ревниво оберегала свою монополию на законотворческую деятельность, что приводило к трениям с другими подразделениями Морского министерства.

Получил свою окончательную организацию в 1885 г. и МТК. Его председатель фактически занял пост главного судостроителя русского флота, а сам комитет был разделен на инспекции по специальностям: Кораблестроительную, Механическую, Артиллерийскую, Минную (в ведении которой находилось также и все электрооборудование на кораблях). Некоторое время существовал также Морской Строительный комитет, ведавший проектированием береговых сооружений, но в 1891 г. он был упразднен, а его дела переданы во вновь созданную Главную инспекцию строительной части МТК. В комитете разрабатывались проекты кораблей, а распределение заказов, закупка материалов, выдача нарядов на работы и другие хозяйственные дела были переданы вновь образованному Главному управлению кораблестроения и снабжений (ГУКиС). Кроме того, ГУКиС заготовливал все предметы материально-технического и интендантского снабжения для флота — от угля до мундирного сукна, и для всех портов — от Ливавы до Владивостока. Система централизованного снабжения создавалась для прекращения злоупотреблений и бесхозяйственности на местах. В состав ГУКиС входили отделы: Сооружений (ведал строительством кораблей и береговых сооружений, был создан после упразднения Морского Строительного Комитета в 1891 г.), Заготовлений (заготовка любых материалов и припасов) и Счетный (составление сметы и отпуск средств).<sup>78</sup> В портах аналогом ГУКиС

стали портовые конторы, а функции МТК исполняли главные техники (в главных портах), старшие техники (в портах первого разряда) или техники (в портах второго разряда). Создание этого органа вызвало в начале 1880-х годов наибольшие споры. Протесты вызывали крайняя централизация и отсутствие независимого контроля над хозяйственной деятельностью ГУКиС, так как проверки Государственного контроля были достаточно формальными и не могли гарантировать хозяйственную целесообразность всех распоряжений ГУКиС.

В 1885 г. создаются Главное гидрографическое управление (ГГУ), Главное военно-морское судное управление (ГВМСУ) и Управление главного медицинского инспектора флота (УГМИФ). Важную роль играла Канцелярия Морского министерства, в обязанности которой входили, кроме ведения переписки генерал-адмирала и управляющего Морским министерством, также и кодификационные работы, а ее директор по совместительству являлся юрисконсультom морского ведомства.<sup>79</sup>

В целом можно сделать вывод, что «система 1885 г.» имела целый ряд преимуществ по сравнению с организацией морского ведомства образца 1867 г. Однако когда проводились преобразования середины 1880-х гг. годов, корабельный состав флота был еще сравнительно невелик. Эта система могла обслуживать и выросший флот рубежа веков, но только в условиях мирного времени, когда можно было более-менее точно прогнозировать потребность флота в запасах и отсутствовала необходимость массового экстренного ремонта кораблей. Поэтому в ходе Русско-японской войны, прежде всего, выявились недостатки материально-технического обеспечения боевых действий на море и показали свою неподготовленность органы оперативно-стратегического руководства флотом. Их численная и интеллектуальная слабость усугублялась также непониманием большинством высших морских начальников значения и роли штаба. Еще до Русско-японской войны для некоторых морских офицеров недостатки «системы 1885 г.» были очевидны. В частности, А. Г. фон Витте предполагал, что уже в ближайшем будущем последует расширение компетенции Адмиралтейств-совета, а в его состав будут включены представители «плавающего» флота; Военно-морскому ученому отделу (ВМУО) будет придана более четкая организация и его деятельность будет сосредоточена исключительно на разработке стратегических вопросов; в ведении МТК останется лишь решение важней-

ших научно-технических проблем, а частные технические и хозяйственные вопросы будут переданы в ГУКиС и в порты. Кроме того, по мнению этого автора, неизбежна и коренная реорганизация ГУКиС.<sup>80</sup>

Когда в начале 1880-х гг. обсуждался вопрос о реорганизации структуры управления ведомством, вице-адмирал И. Ф. Лихачев (1826–1907) высказывал мысль о необходимости создания принципиально нового органа — Морского Генерального штаба, а в 1888 г. он опубликовал обширную статью в журнале «Русское судоходство», в которой детально обосновывалась необходимость создания этого органа. И. Ф. Лихачев уже в двадцатипятилетнем возрасте в 1851 г. получил под команду корвет «Оливуца» и чин капитан-лейтенанта, который соответствовал майорскому. Во время Крымской войны он был одним из четырех флаг-офицеров при адмирале В. А. Корнилове и отвечал за организацию перевозок через Севастопольскую бухту. Во время обороны Севастополя Иван Федорович получил контузию и был награжден несколькими орденами. После завершения войны он стал адъютантом великого князя Константина Николаевича, а в 1860 г. получил чин контр-адмирала и командовал отрядом русских кораблей в китайских водах. Решительные и самостоятельные действия И. Ф. Лихачева в определенной степени способствовали заключению Пекинского договора с Китаем, по которому Россия получила междуречье Амура и Уссури (Уссурийскую область).<sup>81</sup> Вскоре после этого Иван Федорович был назначен морским агентом в Англии и Франции. Он занимал эту должность почти два десятка лет и ушел в отставку в 1883 г. Надо заметить, что И. Ф. Лихачев отличался болезненным самолюбием, полагал, что его недостаточно ценят, и на этой почве часто портил отношения с окружающими. Задачами Морского Генерального штаба, по мысли И. Ф. Лихачева,<sup>82</sup> были:

- сбор сведений о собственном и иностранных флотах и разработка вопросов мобилизации;
- составление стратегических планов будущей войны, а следовательно и программ строительства флота;
- распределение судов по эскадрам, составление программ плавания.

В состав проектируемого вице-адмиралом Морского Генерального штаба должны были входить:

- инспекторское отделение (фактически автор проекта возлагал на него обязанности по разработке плана мобилизации);

— статистическое отделение с архивом (основной функцией этого подразделения стала бы разведка);

— стратегическое отделение (должно было вырабатывать план войны);

— тактическое отделение (обобщение опыта боевых действий, учений, маневров, разработка на этой основе уставных документов, разработка программ тактических упражнений для кораблей флота);

— распорядительное отделение с Академией Генерального штаба (управление кораблями, отрядами и эскадрами, находящимися в плавании).

Для поднятия авторитета нового учреждения в состав Морского Генерального штаба должен был войти «совет или комитет Генерального штаба», под председательством начальника данного учреждения. «Совет этот мог бы состоять из нескольких адмиралов или старших капитанов, из числа имеющих диплом Генерального штаба и не занятых строевыми обязанностями». <sup>83</sup> Начальника нового учреждения предполагалось освободить от заведывания личным составом флота. И. Ф. Лихачев предлагал также создать морскую Академию Генерального штаба, готовить там высокообразованных офицеров, которые должны будут нести службу как в центре, так и на местах — в составе походных штабов командующих эскадрами и в штабах военных портов. Таким образом, И. Ф. Лихачев создал проект организации МГШ и очертил круг его обязанностей, полностью предвосхитив организацию будущего реального Морского Генерального штаба, созданного в 1905–1906 гг.

Вместе с тем в статье И. Ф. Лихачева, опубликованной в «Русском судоходстве» в 1888 г., проглядывают те его настроения, которые, собственно, и привели Ивана Федоровича к конфликту с новым руководством морского ведомства и к отставке. Так, вице-адмирал настойчиво указывал на необходимость «строго научного» подхода к решению стратегических, организационных и прочих вопросов, а его оппоненты справедливо замечали, что в то время не существовала морская стратегическая наука, а были лишь «вопросы морской тактики и стратегии». <sup>84</sup> И. Ф. Лихачев был сторонником строительства крейсеров, что, по его мнению, давало возможность борьбы с сильными флотами вероятных противников России (прежде всего, с английским) в океанских просторах. Он довольно резко нападал с «научных позиций» на строительство броненосцев, к которому



как раз и приступили в 1880-е гг. Оппоненты же И. Ф. Лихачева, справедливо критикуя его пристрастие к неброненосным судам и излишнее увлечение сомнительной «наукой», выплескивали вместе с водой и ребенка — отвергали идею Генерального штаба на флоте. При этом аргументами противников И. Ф. Лихачева были отсутствие подобного органа во всех крупных морских державах и неудачная попытка учреждения Морского Генерального штаба в Германии в 1870-х гг.

Действительно, эксперимент с перенесением сухопутной службы генерального штаба на флотскую почву был проделан в Германии, когда руководителем тамошнего морского ведомства был армейский генерал А. Штош. Известный адмирал А.-Ф. фон Тирпиц (1849—1930) в своих воспоминаниях писал по этому поводу: «Стремясь добиться единообразия между флотом и армией, А. Штош создал сословие морских генштабистов и присвоил сотрудникам организованного им морского генерального штаба особые знаки отличия, наподобие “академического галуна” генерального штаба армии. Однако морской офицер не должен надолго расставаться с кораблем, чтобы не забывать искусства кораблевождения. Кроме того, фронтовая (строевая. — *К. Н.*) служба во флоте является более многосторонней, чем в армии. В армии генеральный штаб, как и иерархия командиров, является такой нервной системой, которая пронизывает весь организм, и служит своего рода перестраховкой для командования, обеспеченной личной связью офицеров штаба корпуса с генеральным штабом. Во флоте же такая нервная система немыслима. Проблемы взаимодействия крупных масс, построения и тому подобные здесь отпадают; тут приходится руководить немногочисленными индивидуумами-кораблями; даже и в век радио командир должен быть единоначальником на своем корабле; начальник же штаба эскадры, как и раньше, не может иметь сотрудников, поддерживающих связь с периферией. Поэтому созданное Штошем сословие офицеров морского генерального штаба было ликвидировано; в настоящее время (период Первой мировой войны. — *К. Н.*) к генеральному штабу прикомандировываются преимущественно фронтовики (строевые офицеры. — *К. Н.*). Ликвидация сословия офицеров морского генерального штаба была сама по себе правильной, но затрудняла людям, рожденным для руководства, достижение высоких постов в молодом возрасте; впрочем, это затруднение можно устранили иными способами».<sup>85</sup>

Вице-адмирал И. Ф. Лихачев впадал в ошибку, считая, что «Департамент распоряжений», внесенный в смету расходов по британскому морскому ведомству на 1887/1888 г.,<sup>86</sup> являлся аналогом предлагаемого им МГШ. Дело в том, что вплоть до 1912 г. службы Генерального штаба в английском флоте не существовало.<sup>87</sup> Один из его оппонентов, капитан 2 ранга А. Н. Скаловский, обвинял И. Ф. Лихачева и в том, что он мечтает об особом привилегированном корпусе офицеров МГШ,<sup>88</sup> хотя сам вице-адмирал писал о необходимости «службы» генштаба, а не «особого мундира или аксельбанта».<sup>89</sup> Кроме всего прочего, в русском морском ведомстве формально существовал орган, который можно назвать зародышем МГШ — Военно-морской ученый отдел ГМШ. Управляющий Морским министерством вице-адмирал И. А. Шестаков, видимо считавший расширение функций ВМУО вполне достаточным для российского флота, скептически относился не столько к идее И. Ф. Лихачева, сколько к его претензии на пост начальника нового штаба. Отзываясь на статью Ивана Федоровича, И. А. Шестаков писал: «Существенно дельно только введение военно-морской науки в академию, о чем мы давно думаем, но нельзя преподавать латынь не имея латинистов, а выработать новую науку не имея чем поверить выводы, т. е. судов, бесполезная канцелярщина, о которой Лихачев так печалится».<sup>90</sup> В целом, произведение Ивана Федоровича вызвало довольно большой резонанс во флотской среде. «Вам небезызвестно, что служебная среда наша читает мало, но Вашу статью, — можно смело сказать, — прочел весь флот»,<sup>91</sup> — так писал капитан 1 ранга Ф. В. Дубасов (1845–1916), будущий вице-адмирал, председатель Морского Технического комитета и московский генерал-губернатор во время декабрьского вооруженного восстания 1905 г. Характерно, что автор ценного исследования по истории Морского Генерального штаба В. Г. Симоненко приводит эту цитату без указания автора.<sup>92</sup> Видимо, активная контрреволюционная деятельность Ф. В. Дубасова в 1905–1907 гг. сделала упоминание имени Федора Васильевича нежелательным.

Система военно-морского управления в России на рубеже веков имела много общего с системой военно-сухопутного управления. Так же, как и в Морском министерстве, в Военном существовал свой Главный штаб, который до 1903 г. представлял собой одно из восьми главных управлений министерства. В сухопутном Главном штабе было сосредоточено «делопроизводство

по управлению всеми военно-сухопутными силами империи в строевом и инспекторском отношениях». Кроме того, на Главный штаб возлагалось заведование военно-топографическими и военно-статистическими работами. В 1903 г. Главный штаб был переформирован. В его состав вошли управления: первого и второго генерал-квартирмейстеров, дежурного генерала, военных сообщений и военно-топографическое. Управление первого генерал-квартирмейстера занималось вопросами службы и боевой подготовки войск в мирное время и организацией службы офицеров генерального штаба, а кроме того, оно осуществляло управление рядом областей Кавказа, Туркестана, Сибирского и Приамурского военных округов, в которых действовало особое военизированное управление местным населением. Управление второго генерал-квартирмейстера несло функции генерального штаба. В него входили военно-статистический и мобилизационный отделы и оперативное отделение. Управление дежурного генерала ведало прохождением службы, наградами, пенсиями. Кроме того, в Главном штабе состояли: Управление военных сообщений, Военно-топографическое управление, Комитет Главного штаба, Мобилизационный комитет и Особое совещание по передвижению войск и грузов. Очевидно, что как морской, так и сухопутный Главные штабы наряду с оперативными проблемами решали также вопросы организации службы и военной администрации. Структура ВМУО ГМШ оказалась очень близка к структуре Управления второго генерал-квартирмейстера сухопутного Главного штаба, а Отдел личного состава ГМШ напоминал по своим функциям Управление первого генерал-квартирмейстера. Естественно, что в ГМШ трудилось значительно меньше офицеров, чем в Главном штабе сухопутного ведомства, так как личный состав флота был примерно в двадцать раз меньше, чем личный состав сухопутной армии мирного времени. Необходимо подчеркнуть, что проект создания органа оперативного руководства армией (в виде Управления второго генерал-квартирмейстера) был выдвинут генералом Н. Н. Обручевым только в 1898 г., а воплотился он в жизнь лишь в 1903 г.<sup>93</sup> Таким образом, служба генерального штаба получала организационное оформление в русской армии и на флоте почти одновременно.

Говоря о системе управления русским флотом в конце XIX — начале XX вв., нельзя не сравнить ее с подобными же государственными учреждениями крупнейших морских держав

того времени. Это тем более важно, что к иностранному опыту постоянно обращались и в начале века, при проведении различных реорганизаций, а часто те или иные черты иностранной организации напрямую заимствовались. Богатый материал для оценки положения иностранных флотов дают отчеты русских военно-морских агентов за границей и справочные издания. Необходимо оговориться, что при переводе названий иностранных учреждений приходится сталкиваться с большими трудностями. С одной стороны, можно пойти по пути буквального перевода, но в этом случае придется примириться с тем, что названия ряда иностранных учреждений могут совпадать с русскими, а роль и место этих органов в системе управления иностранного флота будет иногда совершенно другой, чем у их «тезок» в России. Многозначность соответствующих иноязычных и русских терминов несет новые трудности. В частности, название немецкого органа, руководившего судоремонтом, отечественные моряки начала XX в. упорно переводили как «Департамент верфи», хотя правильнее было бы называть его «Адмиралтейским департаментом», так как термин «верфь» в русском языке означает лишь «предприятие для постройки или ремонта судов и кораблей»,<sup>94</sup> а слово «адмиралтейство» более многозначно. Наконец, если пытаться подбирать названия иностранных учреждений по принципу сходства их функций с соответствующими русскими, то можно легко запутаться, так как прямые параллели были сравнительно редки. С этими трудностями сталкивались и современники, поэтому в разных источниках мы можем столкнуться с совершенно разными переводами одного и того же названия. Например, один и тот же орган управления германского флота именуется и Морской походной канцелярией (название подобрано по принципу чрезвычайно поверхностного сходства функций), и Морским кабинетом кайзера (буквальный перевод), в этом случае у русских современников неизбежно возникала ложная аналогия с правительством, к которому Морской кабинет не имел никакого отношения. В данной работе во всех случаях мы будем придерживаться той терминологии, которая бытовала в начале XX в., даже если она кажется неуклюжей и малоудобной.

В Великобритании\* формально главой флота был монарх, но на практике всем морским ведомством руководило Адмиралтейство, во главе с морским министром (первым лордом Ад-

\* См. приложение, рис. 4.

миралтейства) из числа гражданских политических деятелей.<sup>95</sup> Министр нес полную ответственность за состояние флота, хотя, конечно, не был моряком-профессионалом; падение кабинета влекло за собой и отставку первого лорда Адмиралтейства. Помогать министру должны были морские лорды, которые до 1904 г. уходили со своих постов после смены кабинета или общих выборов. Первый морской лорд до октября 1904 г. был только главным советчиком министра, а с этого времени на него была возложена «полная и единоличная ответственность за боеготовность флота и за военно-морское строительство».<sup>96</sup> Младшие морские лорды отвечали за ту или иную отрасль морского управления и по традиции сменялись каждые три года. Принципиальные решения принимались лордами не единолично, а после обсуждения на Совете Адмиралтейства. При этом сферы компетенции младших лордов определялись только обычаем, формально же они лишь исполняли те или иные поручения, данные первым лордом Адмиралтейства. Например, первый морской лорд занимался, наряду с организационно-мобилизационными вопросами и проблемами комплектования рядового состава, также судебными делами, борьбой с работоторговлей и назначением старших офицеров на некоторые суда флота. Очень важную роль в управлении английским флотом играл постоянный секретарь Совета Адмиралтейства. До реформы 1904 г. он был единственным высшим руководителем ведомства, не ушедшим в отставку после смены кабинета. Его влияние усиливало то обстоятельство, что через подчиненный ему Департамент постоянного секретаря проходила вся переписка между морскими лордами и департаментами, из которых состоял аппарат министерства. Каждый из директоров департаментов нес ответственность перед Советом Адмиралтейства в целом, но также отчитывался перед одним или несколькими морскими лордами по предметам их ведения. Портовое управление в Великобритании существенно отличалось от русского. Капитаны над портами отвечали только за внешний порядок на их территории, портовые техники и интенданты были совершенно независимы от них и подчинялись только соответствующим центральным учреждениям. Благодаря высокому развитию судостроительной промышленности, в Великобритании не составляло труда найти подрядчика для производства любых работ на корабле, поэтому техники и интенданты чаще всего просто искали соответствующую частную фирму, а затем контролировали ход

работ. Естественно, что казенные портовые мастерские в Англии не получили развития и размеры собственно портового хозяйства были невелики.<sup>97</sup>

В целом, структура управления британским флотом, особенно до реорганизации 1904—1905 гг., отличалась запутанностью и громоздкостью. Достаточно сказать, что боеприпасами корабли снабжало сухопутное ведомство, береговая оборона и приморские крепости подчинялись сухопутным военным, а не морякам. Взаимоотношения многих должностных лиц и учреждений не были четко определены, а система морского образования и организация корабельной службы на рубеже веков поражали своей архаичностью. Парадоксальным может показаться тот факт, что самый сильный флот мира обрел свой «мозг» в лице Генерального штаба только в 1912 г., последним среди великих держав, причем даже такой выдающийся реформатор британского флота, как адмирал Фишер, считал этот орган совершенно излишним.<sup>98</sup>

Во Франции\*, как в Англии, пост морского министра занимало гражданское лицо, причем на рубеже веков из-за нестабильности правительств министры сменялись в среднем раз в год.<sup>99</sup> В отличие от Англии, во Франции деятельность Морского министерства регламентировалась целым рядом инструкций и положений, однако система военно-морского управления отличалась крайней сложностью и запутанностью. При министерстве состояло свыше двадцати пяти различных совещательных учреждений, в том числе две комиссии, занимавшиеся таким далеким от военно-морского дела вопросом, как рыбные промыслы. Явно гипертрофирован был контрольный аппарат. Кроме Счетного управления министерства, контролировавшего правильность расходов, имелось еще пять генеральных инспекций, подчиненных непосредственно министру и контролировавших выполнение его распоряжений. За судостроение отвечали в той или иной мере четыре учреждения: Технический комитет, следивший за последними достижениями техники; Центральное управление кораблестроения, подчиненное Управлению строящегося флота, которое проектировало корабль; главный инспектор кораблестроения, подчиненный Общему морскому контролю, наблюдавший за строительством; и, наконец, портовые директора, которые также контролировали ход постройки кораблей в своих портах. Прогрессивным являлось

\* См. приложение, рис. 5.

то, что служба генерального штаба была выделена во Франции в ведение Главного Морского штаба, но произошло это только в 1902 г. Необходимо отметить, что морское ведомство во Франции почти постоянно находилось в состоянии реорганизации из-за частой смены правительств.

В Германии\* флот подчинялся исключительно императору, в отличие от сухопутных вооруженных сил, формально состоявших из армий государств, входивших в состав империи. Отличало систему управления германским флотом от британской и французской то, что с 1899 г. существовали три равноправных органа, руководивших военно-морским делом: Морское министерство, Морской Генеральный штаб и Морской кабинет кайзера (Морская походная канцелярия).<sup>100</sup> Министерство, во главе со статс-секретарем по морским делам, отвечало за материально-техническое обеспечение флота, при этом «техника» и «хозяйство» были объединены, иными словами, специалисты, ответственные за состояние той или иной отрасли морского хозяйства, могли сами распоряжаться выделенными им денежными средствами. Статс-секретарь нес ответственность за расходование бюджетных сумм перед рейхстагом, но начальники Морского Генерального штаба и Морского кабинета кайзера были ответственны только перед императором. Работа Морского министерства в Германии облегчалась еще и тем, что беспрецедентно долго, девятнадцать лет, с 1897 по 1916 г., во главе его стоял один человек — адмирал А.-Ф. фон Тирпиц. Строительство и ремонт кораблей были разделены между двумя подразделениями министерства: Конструкционным департаментом и Департаментом верфей. Все предметы и материалы снабжения заготавливались теми органами, которые были ответственны за их использование, за исключением только «валовых» предметов снабжения (уголь, машинное масло и т. д.), которые закупались централизованно Департаментом верфей. Портовое управление было организовано по образцу центрального, причем начальники технических отделов (по специальностям) были подчинены директору верфи (эта должность соответствовала русскому командиру порта). В Германии портовые техники наделялись существенно большими хозяйственными правами, чем в России, они могли распоряжаться рабочей силой, самостоятельно закупать и расходовать материалы. «Изыюминкой» германской портовой организации

\* См. приложение, рис. 6.

был своеобразный способ распределения средств: командирам боевых кораблей ежегодно выделялась определенная сумма на текущий ремонт, причем командир имел право выбрать любой частный или казенный завод в своем порту приписки. В случае аварии на ремонт выделялась особая сумма. Таким образом стимулировалась конкуренция между судостроительными и судоремонтными предприятиями. Морской Генеральный штаб в Германии отвечал за планирование войны, организацию боевой подготовки и составление судостроительных программ. Морской кабинет кайзера управлял офицерским составом флота и являлся контрольным органом в отношении командующих «плавающим» флотом. Единственным лицом, объединявшим девять центральных учреждений и начальников отдельных частей, которые пользовались правом личного доклада императору, был сам Вильгельм II. Естественно, что подобная система морского управления могла функционировать только при его активном участии. Впрочем надо заметить, что неформальный авторитет статс-секретаря А. Тирпица был чрезвычайно велик, и фактически он являлся главным советником императора по военно-морским вопросам.

В Японии\* коренная реорганизация военно-морского управления произошла в 1893 г.<sup>101</sup> Главной ее чертой было отделение от Морского министерства Морского Генерального штаба (встречаются также и другие варианты перевода: Морской командующий департамент, Бюро морского командования, Морской отдел). Морской министр остался главным начальником флота, но начальник Морского Генерального штаба получил право личного доклада императору. Таким образом, в Японии впервые в мире был создан орган, специально предназначенный для разработки планов войны, организации боевой подготовки и сбора сведений о вероятных противниках — настоящий «мозг флота». По мнению Р. В. Кондратенко, «стремление японцев повысить статус органа, отвечавшего за подготовку флота к войне, свидетельствовало об их намерении перейти к более активной внешней политике».<sup>102</sup> Насколько можно судить, Морской Генеральный штаб в Японии непрерывно работал вплоть до Русско-японской войны. Естественно, что его сотрудники набирались опыта, вырабатывали методы планирования боевых действий флота. Этот десятилетний опыт, надо думать, очень пригодился японцам во время войны с Россией, и японский МГШ

\* См. приложение, рис. 7.



внес свой вклад в победу над северным соседом. К сожалению, насколько нам известно, на сегодняшний день отсутствуют работы, освещающие деятельность этого важнейшего органа накануне и во время Русско-японской войны, на русском или на европейских языках.

Морской министр в Японии отвечал только за снабжение и комплектование флота; командующие эскадрами, на которые делился флот, а также командиры портов фактически, а в военное время и формально, подчинялись начальнику Морского Генерального штаба. При императоре состояли Совет Государственной обороны, который должен был координировать деятельность армии и флота, но на деле мало преуспевавший в этом, и Адмиралтейств-совет, высший совещательный орган по вопросам морской политики. В японском Морском министерстве, кроме министра, который непосредственно отвечал за обучение личного состава, судостроение и судоремонт, был еще товарищ министра, в ведении которого находились снабжение, медицинское дело и управление личным составом. В октябре 1901 г. произошла новая реорганизация, под явным немецким влиянием. Императору непосредственно стали подчиняться свыше восьми лиц и учреждений, как и в Германии.

В США\* морским министром, как и в большинстве зарубежных стран, было гражданское лицо<sup>103</sup>. Его помощник, также из гражданских, заведовал и заморскими владениями США, и морской пехотой, и морскими частями национальной гвардии. За состояние флота, организацию боевой подготовки отвечал коллегиальный орган — Общее собрание, состоявшее из моряков-профессионалов. Министру подчинялись восемь бюро, отвечавших за определенную отрасль морского управления, однако их начальники имели весьма широкие права, в том числе и отдавать распоряжения от имени министра. В США существовало объединение «техники» и «хозяйства», то есть каждое бюро отвечало за разработку, производство, закупку и ремонт соответствующей техники или вооружения, но распределение обязанностей между ними явно досталась в наследство от парусной эпохи. Например, 2-е бюро (вооружений) снабжало корабли не только углем, маслом, водой, такелажем и сигнальным имуществом, но и электромоторами. 4-е (артиллерийское) бюро кроме минно-артиллерийского вооружения и снабжения отвечало также за некоторые виды электромоторов. Служба

\* См. приложение, рис. 8.

генерального штаба была возложена на Ученый отдел 3-го (навигационного) бюро, ведавшего, кроме того, учебной и строевой частями флота. Этот департамент по своим функциям очень напоминал русский ГМШ до выделения из его состава МГШ в апреле 1906 г. После Испано-американской войны в США встал вопрос о реорганизации военно-морского управления, но в течение первых десяти лет там смогли только упразднить особый корпус инженер-механиков. Настоящий Морской Генеральный штаб был создан в США только в 1909 г.<sup>104</sup>

В Италии\* рядом с гражданским министром находился статс-секретарь министерства из адмиралов, который обязательно должен был быть членом парламента. При этом единственным подсобным органом министра и статс-секретаря был статс-секретариат, выполнявший функции их канцелярии, и все распоряжения министра проходили через руки статс-секретаря. Получалось, что министр и статс-секретарь постоянно контролировали друг друга. Служба генерального штаба была выделена в 1901 г. в особое Управление главного штаба, но техническая и хозяйственная часть флота были разделены, и по запутанности структура Морского министерства не уступала французской. Большинство управленческих функций было дублировано.<sup>105</sup>

Наконец, для Австро-Венгрии\*\* было характерно отсутствие самостоятельного Морского министерства, функции которого исполняла Морская секция Военного министерства, находившаяся в Вене. Однако, хотя секция и входила в состав Военного министерства, ее начальник имел право непосредственного доклада императору и выступал докладчиком по бюджетным вопросам перед представительными учреждениями. Практически все учреждения дублировались — центральные находились в столице, а в главной базе австро-венгерского флота — городе Пола, располагались местные. Служба генерального штаба была выделена в Оперативно-тактическую часть Морской секции Военного министерства, в остальном же австрийское морское управление напоминало русское. При этом роль русского МТК играл Морской технический комитет, а строительство кораблей и береговых сооружений осуществлялось Морским и береговым строительным управлением и портовыми управлениями Полы и Триеста.<sup>106</sup>

\* См. приложение, рис. 9.

\*\* См. приложение, рис. 10.

Подводя итоги, необходимо отметить, что устройство военно-морского управления во всех крупных морских державах отличалось сложностью и запутанностью. На общем фоне в лучшую сторону выделяется организация управления немецким и японским флотами, там распределение обязанностей между учреждениями было наиболее рациональным, а дублирование ими функций друг друга было сведено к минимуму. Конечно, подчинение большого числа независимых учреждений непосредственно императору, и без того несшему многочисленные обязанности, вряд ли являлось рациональным. С другой стороны, по единодушному мнению современников и исходя из опыта Первой мировой войны, именно германский флот выделялся своим прекрасным состоянием, хорошо обученным личным составом и совершенной техникой. Боеспособность японского флота, как показала Русско-японская война, также была на высоте. Являлось ли хорошее состояние немецкого и японского флотов прямым следствием принятой в этих странах системы морского управления? В период 1906—1914 гг. офицеры русского Морского Генерального штаба отвечали положительно на этот вопрос и боролись за введение в России аналогичной системы. С точки зрения сегодняшнего дня вряд ли можно с ними согласиться. Скорее, это было следствием бурного развития экономики, пристального внимания к флоту со стороны общественного мнения и властей и четко поставленной цели развития морской мощи: для Германии — борьба с Англией, а для Японии — с Россией и, в перспективе, с США. Парадоксален на первый взгляд тот факт, что страна, обладавшая самым могущественным флотом — Великобритания — имела одну из самых архаичных систем морского управления. Существенным недостатком русского морского ведомства, на фоне других стран, представляется отсутствие развитого органа, вырабатывающего планы войны и в соответствии с ними планирующего боевую подготовку и разрабатывающего судостроительные программы, то есть генерального штаба. К началу века такие службы существовали везде, кроме Англии и США, но появились они лишь на рубеже веков. Что же касается организации хозяйственно-технической части, то во всех крупных флотах, кроме германского и японского, функции научно-технического сопровождения, боевого снабжения и судостроения были разделены между несколькими учреждениями, области компетенции которых переплеталась самым причудливым образом. Во флотах большинства стран

мира сохранялся целый ряд пережитков периода перехода от парусов к парю: неполноправное положение инженер-механиков по сравнению со строевыми офицерами, ротная организация корабельных команд и т. д. Только в США после Испано-американской войны инженер-механики были уравнены в правах со строевыми офицерами, а в других флотах это произошло уже после Русско-японской войны. Таким образом, вряд ли возможно говорить о серьезном отставании России в области организации управления флотом от передовых европейских стран в период 1885—1905 гг. Те недостатки русского морского управления, которые выявила Русско-японская война, в той или иной степени были присущи всем крупным флотам мира. Именно после этого столкновения на море начинается реорганизация морского управления в России, Англии, США.

Причину несовершенства систем морского управления следует искать в том, что броненосные паровые флоты за всю свою предшествующую историю не подвергались столь серьезной проверке, какой стала война 1904—1905 гг. Действительно, после Австро-пруско-итальянской войны 1866 г., во время которой состоялся самый масштабный по тому времени бой паровых броненосных судов (при Лиссе), в течение почти тридцати лет на морях не происходило серьезных боевых столкновений вплоть до Японо-китайской и Испано-американской войн. Эти две последние войны уступали по масштабам Русско-японской, но, главное, на наш взгляд, обстоятельство — они велись странами, воспринимавшимися как второстепенные, и казались руководителям морских ведомств великих держав слишком специфическими для того, чтобы делать далеко идущие выводы и тем более чтобы реформировать собственное морское ведомство. Русско-японская война дала толчок ряду преобразований систем управления флотами первоклассных морских держав именно потому, что была «воспринята всерьез». Не случайно Цусимскому сражению общественным мнением был присвоен титул «второго Трафальгара» — то есть Цусима попала в число великих морских битв, достойных изучения, а вместе с ней — и вся Русско-японская война.

## *Глава II*

### *«Мозг флота» после Цусимы*

Еще не закончилась Русско-японская война, а поражение в Цусимском проливе уже заставило правительственные круги обратиться к проблемам преобразования военного и морского ведомств. Прежде всего, 8 июня 1905 г. был создан Совет государственной обороны (СГО), который должен был координировать деятельность армии и флота. Его возглавил двоюродный дядя Николая II, великий князь Николай Николаевич Младший (1856–1929), под председательством которого еще с 5 мая 1905 г. разрабатывалось положение о СГО. Прежде всего было предложено упразднить должность Главного начальника флота и морского ведомства и управляющего Морским министерством, а вместо них восстановить должность морского министра. Уже 26 марта 1905 г. пост управляющего Морским министерством покинул адмирал Федор Карлович Авелан (1839–1916), управлявший ведомством с 1903 г. и получивший чин полного адмирала меньше чем за месяц до Цусимской катастрофы. После того как вице-адмирал Иван Михайлович Диков (1833–1914) три месяца исполнял обязанности управляющего, морским министром был назначен вице-адмирал Алексей Алексеевич Бирилев (1844–1914), которому незадолго до этого исполнился шестьдесят один год.

Известный писатель, автор эпопеи «Цусима» А. С. Новиков-Прибой рисовал фигуру нового министра в сатирических тонах: «Это был очередной ставленник царского трона. Он должен был продолжать дело Рождественского и со славой добыть победу империи на Востоке. С такой установкой он 12 мая покидал столицу. Весь державный Петербург собрался на вокзале и с большой помпезностью провожал Бирилева со штабом на Дальний Восток. Из Петербурга и Кронштадта на Знаменскую площадь и на платформу вокзала стеклась масса моряков, адмиралов, капитанов, молодых офицеров. Тут же присутствовали великосветские и морские дамы. Бирилев был бодр и энергичен на вид, он оживленно прощался с нарядной

сановой публикой, иступленно ему кричавшей: “Ура!” Дамы подносили адмиралу роскошные букеты цветов, некоторые из них его благословляли иконами. На глазах провожавших выступали патриотические слезы умиления. Всеобщие пожелания победы хором неслись вслед поезду, отходящему в дальнюю дорогу за славой. В то время, когда мы переживали страшную катастрофу при острове Цусима, новый командующий вместе со своим штабом мчался во Владивосток. В салон-вагоне адмирал мечтал, как перед Золотым Рогом на горизонте появятся победоносные корабли вверенных ему морских сил. Он прикидывал в уме, сколько из тридцати восьми вымпелов 2-й эскадры останется в его распоряжении. Бирилеву мерещилось, как он, вступив в командование 2-й эскадрой, будет громить японцев на море, а это даст возможность и нашим сухопутным войскам перейти в наступление. И сколько новых орденов прибавится к той обширной коллекции, какую он уже имел на своей груди! Может быть, в его мечтах уже сверкала и золотая сабля, какую подарит ему царь за блестящую победу. Слава о нем как о гениальном флотоводце прогремит на весь мир. Но каково же было его разочарование, когда вместо эскадры прибыли во Владивосток только три судна: миноносцы “Грозный” и “Бравый” и ничего не стоящий в боевом отношении, переделанный из бывшей яхты наместника Алексеева крейсер II ранга “Алмаз”. Бирилеву пришлось срочно возвратиться на экспрессе в Петербург».<sup>107</sup> Личная обида баталера Новикова проступает из строк, написанных много лет спустя. Взвешенная оценка А. А. Бирилева как государственного и военно-морского деятеля довольно непростое дело. Плавал он сравнительно мало, за первые 25 лет службы в офицерских чинах он находился в море по цензовому счету 4 года. Для сравнения, Р. Н. Вирен, который в начале войны с Японией командовал крейсером I ранга «Баян», а после боя в Желтом море возглавил остатки 1-й Тихоокеанской эскадры, запертые в Порт-Артуре, за 17 лет после выпуска из Морского корпуса 10 лет провел на палубе корабля. Зато иностранные награды сыпались на А. А. Бирилева как из рога изобилия: он был удостоен 16 иностранных орденов, в том числе и таких экзотических, как Орден креста животворящего древа, полученный от Иерусалимского патриарха в 1901 г. При этом у А. А. Бирилева был довольно большой командно-административный опыт: с 1897 г. он командовал отрядами и эскадрами, был старшим флагманом Балтийского флота, после

отъезда С. О. Макарова в Порт-Артур принял пост главного командира Кронштадтского порта, фактически став высшим морским начальником на Балтике. По словам В. А. Белли, капитана 2 ранга царского флота и советского контр-адмирала, «А. А. Бирилев, конечно, не был способен вывести флот и Морское министерство из того упадка, в который их привели в доцусимский период. Но в этот момент на горизонте еще не было фигуры, способной осуществить решительные реформы»<sup>108</sup>. Мемуарист отмечал как самодурство А. А. Бирилева, так и его определенный демократизм, когда тот, уже будучи морским министром, запросто разговаривал с гардемаринами Морского корпуса и даже интересовался их мнением по вопросам обучения, к чему «мы никак приучены не были и реагировали ...скорее положительно»<sup>109</sup>.

Пост главного начальника флота и морского ведомства, который с 1881 г. занимал великий князь Алексей Александрович, не был упразднен до его смерти, но само назначение морского министра свидетельствовало о косвенном признании недостатков системы великокняжеского управления флотом. В рескрипте царя на имя нового морского министра от 29 июня 1905 г. указывалось, что основной задачей флота является обеспечение морской обороны побережья Балтийского моря и улучшение подготовки личного состава путем введения баллотировки офицеров при производстве в чин, улучшения военно-морского образования, судостроения и предоставления командующим флотами в Балтийском и Черном морях большей самостоятельности.<sup>110</sup>

19 октября 1905 г. произошло серьезное изменение в положении морского ведомства среди других центральных учреждений Российской империи. Через два дня после издания знаменитого Манифеста 17 октября 1905 г. с обещанием гражданских и политических свобод был реорганизован Совет Министров, который стал правительством страны в юридическом смысле этого слова. Теперь появились возможности усиления контроля со стороны гражданской власти над Военным и Морским министерствами, в особенности в установлении подобного контроля были заинтересованы Министерство финансов и Государственный контроль. Кое-кому в те дни казалось, что вскоре в России появится ответственное парламентское правительство, в котором посты военного и морского министра займут штатские политики, объединенные единством политических взглядов со своими колле-

гами по кабинету. Однако «Основные государственные законы», опубликованные 24 апреля 1906 г., развеяли эти надежды. Совет министров назначался царем, а четыре министерства (Военное, Морское, Иностранных дел и Императорского двора) занимали особое положение, пользуясь своеобразной «автономией» по отношению к правительству. Подобная «автономия» соответствовала всему духу «конституции» 1906 г. Вопросы, связанные с армией и флотом, подлежали обсуждению в кабинете лишь по повелению царя, по желанию соответствующих министров или в том случае, когда они затрагивали интересы других ведомств. Конечно, была исключена возможность назначения на посты военного и морского министров непрофессионалов.

Первым практическим мероприятием по реорганизации морского ведомства было введение поста товарища морского министра. После фактического отхода от дел и отъезда в Париж великого князя Алексея Александровича необходимость приведения статуса морского министра в соответствие с принятым для глав других центральных учреждений стала очевидной. 17 января 1906 г. именным высочайшим указом Правительствующему Сенату была введена должность товарища морского министра.<sup>111</sup> По приказу А. А. Бирилева от 14 апреля 1906 г. на его товарища возлагалось «ближайшее» руководство ГУКиС, МТК, ГГУ, УГМИФ, Канцелярией министерства, правлениями Обуховского сталелитейного и Балтийского механического заводов, Управлением сберегательно-вспомогательной кассой рабочих и вольнонаемных служащих морского ведомства и Архивом Морского министерства.<sup>112</sup> Позднее, когда из ГМШ был выделен МГШ, он также вошел в прямое подчинение министра. Николай II одобрил назначение на этот пост контр-адмирала Николая Александровича Римского-Корсакова (1852 — после 1907), но произошло само назначение только 7 июня 1906 г., а почти полгода до этого пост оставался вакантным. Однако на данном этапе министру не были предоставлены права главного начальника флота и морского ведомства и сохранялась возможность назначения на этот пост кого-либо из великих князей, вероятнее всего, Александра Михайловича (1866–1934), имевшего чин контр-адмирала. Следующим по старшинству «августейшим» моряком был великий князь Кирилл Владимирович, тогда капитан 2 ранга. Прецедент прижизненного отстранения от должности генерал-адмирала уже имел место: в 1881 г. Алексей Александрович занял этот пост при жизни



предыдущего главного начальника флота и морского ведомства великого князя Константина Николаевича, который скончался через десять лет после своей отставки. Выделение хозяйственно-технических учреждений в подчинение товарища морского министра, обладавшего значительной самостоятельностью, из иностранных морских ведомств имело место только в Японии в 1893–1901 гг. Нет прямых указаний на то, что подобное устройство было прямо скопировано у Японии, но сходство говорит само за себя. В гражданских ведомствах Российской империи товарищи министров были обычно лишь помощниками своих начальников, не имея собственной сферы руководства, хотя встречались и исключения.

Появление поста товарища морского министра вскоре вызвало необходимость создания подсобного органа для организации переписки самого министра, так как Канцелярия министерства оказалась подчинена его товарищу, а при министре остались лишь два адъютанта и чиновник для поручений. 11 декабря 1906 г. была создана Канцелярия морского министра.<sup>113</sup> По повелению Николая II на исполняющего должность чиновника особых поручений IV класса при морском министре полковника по Адмиралтейству В. А. Штенгера были возложены обязанности начальника вновь образованного учреждения. Какого-либо документа, регламентирующего круг обязанностей новой канцелярии, не существовало, и она вела те дела, которые поручались ей министрами.\*

Попытки А. А. Бирилева выяснить ближайшие задачи, стоящие перед его ведомством, не увенчались успехом. В царских манифестах об этом говорилось в самых общих чертах: «...Первой священной обязанностью Морского ведомства я ставлю безотлагательное обеспечение морской обороны берегов во всех наших водах, а затем уже в зависимости от средств воссоздание боевых эскадр»,<sup>114</sup> — гласил манифест от 29 июня 1905 г.

С весны 1905 г. в Морском министерстве начался сбор записок с предложениями по реформированию ведомства. Оказалось, что вопрос о создании органа оперативно-стратегического руководства флотом больше всего интересовал молодых морских офицеров, в отличие от высших руководителей ведомства,

\* Схему организации Морского министерства после образования МГШ, Канцелярии морского министра и учреждения поста товарища министра см. в приложении 11.

пытавшихся начать реформирование с хозяйственно-технических учреждений.

Довольно любопытна записка, написанная в конце октября — начале ноября 1905 г., автором которой был начальник чертежной (как в то время называли конструкторское бюро) Обуховского завода полковник морской артиллерии В. А. Алексеев.<sup>115</sup> Он предлагал создать особую Инспекцию боевой готовности флота, возложив на нее задачи стратегического руководства и тактической подготовки флота, заведование Академией Морского Генерального штаба, которую еще предстояло создать, участие в выработке общей военной политики государства, разработку судостроительной программы, распределение кораблей по флотам и эскадрам, ведение разведки, оценку деловых качеств офицеров флота, одним словом — обязанности Генерального штаба.<sup>116</sup> Возглавлять ее должен был генерал-инспектор флота с восемью помощниками, назначенными им самим: по обще-морской части, по тактике и стратегии, по артиллерии, по минному делу, по кораблестроению, по механической части, по портовым сооружениям и по интендантской части. Еще восемь офицеров должны были избираться в состав Инспекции на кораблях «закрытой баллотировкой». Сходство названия должности генерал-инспектора флота с одноименными должностями военного ведомства не должно вводить в заблуждение: предлагаемая В. А. Алексеевым Инспекция боевой готовности флота являлась прообразом будущего Морского Генерального штаба, тогда как сухопутные генерал-инспекторы отвечали за боевую подготовку соответствующего рода войск. «Ее значение можно определить так, — писал В. А. Алексеев, — Инспекция по отношению к Морскому министерству должна занимать такое же место, как Государственная дума будет занимать в общем строе государственного управления — не трудно видеть, что и причины учреждения Думы и Инспекции одни и те же: борьба с самоуспокоением и самообманом, одинаково приведших к катастрофам».<sup>117</sup> Позднее, летом 1906 г., после разгона I Думы В. А. Алексеев приписал на полях: «Это сравнение с Государственной думой было сделано вскоре после 17 октября, когда так свято и искренне верилось, что народные представители, призванные царем к совместной работе, исцелят и обновят нашу родину».<sup>118</sup>

В эти месяцы многие руководители подразделений министерства стремились улучшить положение своего учреждения и

повысить его внутриведомственный вес, а заодно и облегчить свою работу. Так, директор Канцелярии Морского министерства тайный советник Е. Е. Стеблин-Каменский предложил свой вариант «Положения об управлении морским ведомством».<sup>119</sup> Сохранившийся экземпляр проекта не подписан, но на авторе указывает то обстоятельство, что устройство Канцелярии Морского министерства согласно данному проекту очень близко к организации Управления по законодательным делам морского ведомства, создать которое предлагал Е. Е. Стеблин-Каменский позднее, в 1910 г. Наиболее интересная черта данного проекта — объединение в Канцелярии Морского министерства Законодательной и Сметной частей из ГМШ и ГУКиС соответственно. Это объединение привело бы к серьезному увеличению внутриведомственного веса Канцелярии. Что касается других учреждений Морского министерства, то предусматривалось создание Главного кораблестроительного управления и Главного управления портов. Этот проект отчасти предвосхищает будущую организацию морского ведомства, введенную в октябре 1911 г. Главное управление портов должно было отвечать за снабжение флота расходными материалами, топливом, продовольствием, за постройку береговых сооружений, судоремонт и ведать наймом и увольнением вольнонаемных служащих и рабочих. По своим функциям оно напоминало будущее Главное морское хозяйственное управление (ГМХУ). Местными органами этого учреждения должны были стать портовые управления. К Главному кораблестроительному управлению Е. Е. Стеблин-Каменский предполагал передать все судостроение, как в научно-техническом, так и в хозяйственном отношении. Этот проект, как и многие другие, остался на бумаге.

Несколько забегаая вперед заметим, что когда встал вопрос об организации Морского Генерального штаба, в феврале 1906 г. наиболее авторитетным в глазах А. А. Бирилева адмиралам было разослано письмо морского министра с просьбой высказать свои предложения по реорганизации ведомства. В ответ на него были получены весной — летом 1906 г. записки от бывшего заместника на Дальнем Востоке Е. И. Алексева,<sup>120</sup> бывшего управляющего Морским министерством Ф. К. Авелана<sup>121</sup> и состоящего при особе царя генерал-адъютанта и вице-адмирала Н. Н. Ломена.<sup>122</sup> Н. Н. Ломен, с одной стороны, в 1892—1893 гг. заведовал ВМУО ГМШ, занимая один из высших руководящих постов в центральном аппарате ведомства, а с другой — в 1893—

1905 гг. был флаг-капитаном его императорского величества, то есть совмещал близость к императору и осведомленность в делах Морского министерства.

Характерно, что во всех трех записках предлагалось вновь объединить ГМШ и МГШ, однако разными способами. Если Ф. К. Авелан и Н. Н. Ломен фактически призывали вернуться к довоенным порядкам, то Е. И. Алексеев предлагал упразднить ГМШ, переименовав при этом МГШ в Морской штаб. Эту же точку зрения впоследствии отстаивали офицеры МГШ. Вместе с тем он выступил против объединения технической и хозяйственной частей как в центре, так и на местах. Непонимание высшими морскими чинами роли штаба хорошо иллюстрирует замечание Н. Н. Ломена о том, что план войны должен разрабатывать главнокомандующий, а вовсе не МГШ. Впрочем, мнение о бесполезности штабов на флоте разделяли многие высокопоставленные моряки начала XX в., в том числе, например, и такой крупный и позитивно оцениваемый военно-морской деятель, как английский адмирал А.-Д. Фишер (1841–1920), первый лорд Адмиралтейства, один из авторов концепции дредноута, реформатор английского морского ведомства. Именно из-за сопротивления Фишера Великобритания создала Морской Генеральный штаб последней из великих держав, в 1912 г.<sup>123</sup> Сторонники этой точки зрения видели в создании морских штабов нечто вроде «сухопутной ереси».<sup>124</sup>

В записках Е. И. Алексеева и Н. Н. Ломена, кроме того, предлагалось передать ГГУ, УГМИФ и Канцелярию Морского министерства в непосредственное подчинение министра, а не его товарища. Н. Н. Ломен разработал и собственную схему управления Морским министерством.<sup>125</sup> Наиболее оригинальной чертой его проекта было введение МГШ в подчинение ГМШ и появление поста инспектора стрельбы во флоте, подчиненного ГМШ. В хозяйственно-технической сфере предусматриваемые схемой изменения были невелики и ограничивались заменой Инспекций МТК отделами по специальностям, во главе с начальником судостроения. При этом предусматривался Счетный отдел, напрямую подчиненный товарищу морского министра, который должен был играть роль ГУКиС. Все эти пожелания шли вразрез с только что проведенным образованием МГШ, поэтому не имели шансов на осуществление.

Решающее влияние на реорганизацию морского ведомства оказали не вышеприведенные записки, а сформулированные

в декабре 1905 г. лейтенантом Александром Николаевичем Щегловым (1875—1953) соображения, изложенные в записке «Работа штаба по опыту русско-японской войны». Она впервые появилась в открытой печати только в 1941 г.<sup>126</sup> Данная записка была не первой пробой пера молодого офицера, еще в ноябре 1902 г. он изложил свои взгляды на функции Морского Генерального штаба в связи с обращением начальника ВМУО ГМШ А. А. Вирениуса к управляющему Морским министерством, о котором упоминалось выше. А. Н. Щеглов предложил свое понимание различий между планом войны (составление которого вошло бы в компетенцию Морского Генерального штаба) и планами операций, которые «требуют творчества начальников на местах».<sup>127</sup>

В записке 1905 г. лейтенант предложил структуру нового органа морского управления. В МГШ следовало включить Стратегический отдел, подразделявшийся на отделения — Оперативное, Иностранной и русской статистики, архивно-историческое и разведочное бюро; и Мобилизационный отдел с отделениями личного состава и материальных средств. МГШ должен был состоять из одного вице-адмирала, десяти штаб- и тридцати трех обер-офицеров.<sup>128</sup> Обращает на себя внимание близость предлагаемой А. Н. Щегловым численности русского МГШ к его германскому и японскому аналогам — в первом состояло тридцать два офицера и двадцать семь чиновников, а во втором — тридцать один офицер и двадцать три чиновника.<sup>129</sup> Кроме того, автор записки предлагал провести «децентрализацию» управления, отделив строевую службу от административно-хозяйственной деятельности.

Когда Александр Николаевич писал прославившую его в морских кругах записку, ему было всего 30 лет. О высокой оценке способностей А. Н. Щеглова свидетельствует то, что в двадцатипятилетнем возрасте и в чине мичмана он стал обер-офицером ВМУО, затем совершил в 1903 г. плавание в Средиземное море, будучи старшим флаг-офицером (заместителем начальника) штаба командующего отрядом, а во время Русско-японской войны служил в канцелярии особого комитета по Дальнему Востоку. Как только МГШ был сформирован, А. Н. Щеглов был зачислен в его состав на должность штаб-офицера высшего оклада (он получал весьма солидное жалование — 3300 руб. в год). Лейтенант был включен в 1-е (оперативное) отделение штаба, и ему было поручено разрабатывать план войны для

Балтийского театра. Это не было в новинку Александру Николаевичу — еще в своей записке 1902 г. он приводил в качестве примера приблизительный план войны именно для Балтики.<sup>130</sup> Кроме того, он стал заведующим Историко-архивным отделением МГШ. Через три года, по существовавшим правилам, А. Н. Щеглов должен был покинуть штаб, и в январе 1909 г. он стал морским агентом в Константинополе. После вступления Турции в мировую войну Алексей Николаевич получил аналогичный пост в Болгарии и Румынии, но с октября 1915 г., когда Болгария выступила на стороне центральных держав, местом его пребывания становится Бухарест. Временное правительство перевело А. Н. Щеглова морским агентом в Стокгольм. 13 декабря 1917 г. он был уволен в отставку с почти невероятной в те дни формулировкой: «С мундиром и пенсией». После отставки Алексей Николаевич уехал с семьей во Францию, где и прожил оставшуюся жизнь. В эмиграции А. Н. Щеглов входил в число сторонников великого князя Кирилла Владимировича, состоял в созданном им Корпусе императорской армии и флота, и даже получил следующий чин — генерал-майора флота. Скончался Алексей Николаевич 9 декабря 1953 г. под Парижем.<sup>131</sup>

Несколько недель спустя А. Н. Щеглов пишет еще одну записку, посвященную уже общим вопросам организации ведомства.<sup>132</sup> Эта записка не была подписана, и ее принадлежность перу автора «Значения и работы штаба по опыту русско-японской войны» устанавливается благодаря ряду текстуальных совпадений. Главным в этой анонимной записке было разделение морского ведомства на три автономные части: Генеральный штаб, который должен «думать», боевой флот — «действующая сила», и управление по снабжению, поставляющее флоту материальную часть и обученный личный состав. Эти три отрасли должны были являться независимыми и контролирующими друг друга. «Начальник хозяйственной части в иностранных флотах... называется статс-секретарем по морским делам и присутствует в Совете Министров», — указывал А. Н. Щеглов.<sup>133</sup> Понятно, что под «иностранными флотами», на пример которых ссылался автор, скрывался германский рейхсмарине, так как только в этой стране система управления флотом, подобная предлагаемой, была доведена до логического конца, да и сам термин «статс-секретарь» указывает на Германию. А. Н. Щеглов предлагал разделить судостроение и судоремонт и перевести все предприятия морского ведомства на коммерческие основания.

Для согласования действий разделенных частей морского ведомства предлагалось учредить особый Военно-морской совет, а для связи между статс-секретарем и начальниками действующего флота — комиссию для испытания судов.

Понимая важность поставленных А. Н. Щегловым вопросов, А. А. Бирилев обратился за советом к вице-адмиралу Зиновию Петровичу Рожественскому,<sup>134</sup> вернувшемуся из японского плена и еще числившемуся начальником ГМШ (то есть вторым человеком в ведомстве), хотя фактически этим органом с августа 1905 г. руководил контр-адмирал А. А. Вирениус. 7 февраля 1906 г. в записке, адресованной морскому министру, З. П. Рожественский отмечал, что «существенная заслуга составленного проекта в весьма тактичном приспособлении к морской терминологии и морской обстановке деталей по организации оперативных работ в Главном штабе сухопутного ведомства».<sup>135</sup> З. П. Рожественский писал, что разделение ведомства на хозяйственную, боевую части и генеральный штаб целесообразно только в том случае, если министр является гражданским политическим деятелем и некомпетентен в военно-морских вопросах. В России, где посты военного и морского министров традиционно занимают специалисты своего дела, подобное разделение ничем не оправдано. З. П. Рожественский отверг идею разделить Морское министерство на три независимые части.

В записке А. Н. Щеглова было сформулировано кредо будущего Морского Генерального штаба. В течение нескольких лет сотрудники этого органа морского управления будут отчаянно бороться за раздел ведомства на три независимые части, причем их аргументы станут лишь повторением в различных вариантах мыслей Александра Николаевича.

А. Н. Щеглов описал историю борьбы вокруг его предложений, как она ему виделась, в созданном по горячим следам событий «Предисловии к материалам истории Морского Генерального штаба». Александр Николаевич считал, что З. П. Рожественский, которого он ознакомил со своей запиской, «представил Бирилеву свои возражения, но одновременно указал Министру, что проект мой заслуживает полного одобрения»<sup>136</sup>. Как видим, А. Н. Щеглов умолчал о том, что З. П. Рожественский одобрил саму идею создания МГШ, но не мысль о разделении центрального аппарата морского ведомства на три независимые части.

В конце февраля 1906 г. А. А. Бирилев собрал совещание, которое должно было обсудить предложения А. Н. Щеглова, причем последний даже подготовил списки лиц, которых желательно было бы привлечь к работе в новом органе, и списки тех, кого ни в коем случае нельзя было допускать в него, причем в этих списках фигурировали не только штаб-офицеры, но и адмиралы. Без сомнения, для лейтенанта это был более чем смелый поступок. Совещание окончилось моральной победой А. Н. Щеглова, однако дело с места не сдвинулось.

По словам А. Н. Щеглова, 2 апреля 1906 г. он случайно встретил на вокзале в Царском Селе флигель-адъютанта капитана 2 ранга И. И. Чагина, которому и рассказал о своем проекте и попросил устроить ему встречу с начальником военно-походной канцелярии его императорского величества капитаном 1 ранга графом А. Ф. Гейденем, известным в качестве друга детства Николая II<sup>137</sup>. Через И. И. Чагина информация дошла до придворных моряков — контр-адмирала К. Д. Нилова, занимавшего с октября 1905 г. должность флаг-капитана императора, и А. Ф. Гейдена. 3 и 10 апреля А. Н. Щеглов встречался с последним, причем Александр Николаевич «заметил, что бешенство и искренность моя поразили его»<sup>138</sup>. Именно К. Д. Нилов и А. Ф. Гейден, по мнению военно-морского историка и теоретика М. А. Петрова, убедили Николая II в целесообразности создания МГШ.<sup>139</sup> Должности К. Д. Нилова и А. Ф. Гейдена были во многом представительскими, однако они позволяли постоянно общаться с царем. Флаг-капитан отвечал за все императорские яхты, паровые и гребные катера и шлюпки при загородных дворцах. Он должен был сопровождать царя, когда тот находился на императорской яхте или на другом корабле. Обычно на этот пост назначалось лицо, пользующееся особой симпатией императора. Императорская Главная квартира была важнейшим военно-придворным учреждением дореволюционной России. Ее возглавлял командующий, который заведовал всеми лицами, принадлежавшими к составу Главной квартиры, в том числе всеми генерал- и флигель-адъютантами, он отдавал все распоряжения относительно дальних поездок царя и обеспечивал его безопасность. В состав Главной квартиры входили собственный его величества конвой, канцелярия дежурного генерала, заведовавшего дворцовой полицией, и военно-походная канцелярия его императорского величества, которая до 1904 г. именовалась просто канцелярией императорской Главной



квартиры. Последняя постоянно следовала за императором во время его путешествий.

Во время бесед в начале апреля А. Ф. Гейден, по словам А. Н. Щеглова, признал необходимость создания МГШ, но сначала пытался провести в начальники штаба капитана 1 ранга И. Ф. Бострема, «которому Гейден покровительствовал»<sup>140</sup>, однако затем отказался от своего намерения. Вообще рассказ А. Н. Щеглова о создании МГШ носит, если так можно выразиться, характер авантюрного романа, главным героем которого, всюду успевающим и ниспровергающим козни врагов, является сам автор. Учитывая, что никто из участников этой истории, кроме А. Н. Щеглова, мемуаров не оставил, следует, на наш взгляд, подходить к рассказам Александра Николаевича с известной долей скептицизма.

На основе Стратегической части ВМУО ГМШ 6 апреля 1906 г. был создан Морской Генеральный штаб (МГШ). 6 июня состоялся высочайший указ Правительствующему Сенату, гласивший, что разработка всех мероприятий по организации морских сил возлагалась на МГШ.<sup>141</sup> Циркуляром начальника ГМШ контр-адмирала А. А. Вирениуса 28 апреля 1906 г. в распоряжение капитана 1 ранга Л. А. Брусилова, назначенного начальником нового учреждения, были выделены 14 офицеров, которые и составили костяк Морского Генерального штаба. Это были капитаны 2 ранга М. И. Каськов 1-й, Л. Б. Кербер, М. М. Римский-Корсаков 3-й, барон О. О. Рихтер, А. В. Шталь, лейтенанты П. П. Владиславлев, Б. И. Доливо-Добровольский, М. И. Дунин-Барковский, А. В. Колчак, Л. Г. Постриганев, М. И. Смирнов 3-й, барон И. А. Черкасов, А. Н. Щеглов и штабс-капитан В. М. Вавилов.<sup>142</sup>

М. И. Каськов, Л. Б. Кербер, П. П. Владиславлев, Б. И. Доливо-Добровольский, М. И. Смирнов и А. Н. Щеглов были, если так можно выразиться, старыми соратниками Л. А. Брусилова. Они входили в список офицеров, «признанных способными исполнять обязанности в составе» Стратегической части ВМУО, составленный еще в феврале 1904 г.<sup>143</sup>

Самым старшим не только по положению, но и по возрасту был Л. А. Брусилов — 49 лет, участник Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. Еще в феврале 1904 г. Лев Алексеевич стал заведующим ВМУО ГМШ, но в начале войны с Японией Л. А. Брусилов добился назначения командиром крейсера «Громобой». За ряд успешных походов у берегов Японии он был награжден

мечами к ордену Св. Владимира 3-й степени. В июне 1908 г. Лев Алексеевич был вынужден покинуть пост начальника МГШ, вскоре вышел в отставку и умер в 1910 г.

Исполняющим обязанности помощника начальника штаба и заведующим 1-м (оперативным) отделением стал А. В. Шталь (1865—1950), уже 20 лет служивший на флоте в офицерских чинах. В 1890 г. он закончил Гидрографическое отделение Николаевской Морской академии (НМА), а в 1903—1904 гг. прослушал там же курс военно-морских наук — морской аналог сухопутной Николаевской Академии Генерального штаба. Еще в 1904 г. А. В. Шталь пришел в ВМУО ГМШ, и совершенно естественным было то, что в рядах этого подразделения он влился в Морской Генеральный штаб. Впоследствии Александр Викторович стал генерал-майором по Адмиралтейству, помощником начальника НМА, но на кораблях не служил, будучи с ноября 1907 г. зачислен в береговой состав. К моменту назначения в МГШ он участвовал в боевых действиях в Китае во время подавления «боксерского» восстания, будучи офицером эскадренного броненосца «Полтава». После Октября 1917 г. вступил в РККФ, работал в Военно-морской академии и написал ряд работ, в частности «Служба штаба Морских Сил», изданную в 1928 г. К моменту отставки в 1947 г. А. В. Шталь стал вице-адмиралом, скончался в Ленинграде.

В подчинении А. В. Шталя оказался Митрофан Иванович Каськов (1867—1917), отвечавший за создание плана войны на Черноморском театре. Вершиной его карьеры стал пост начальника штаба Черноморского флота, который М. И. Каськов занял в июле 1916 г. по инициативе А. В. Колчака, который, в свою очередь, только что стал командующим Черноморским флотом. С А. В. Колчаком он был хорошо знаком по совместной службе в МГШ. Однако совместная служба двух бывших генштабистов на Черном море продолжалась недолго, уже в ноябре 1916 г. М. И. Каськов ушел с должности начальника штаба флота, получив чин контр-адмирала. Жизнь его оборвалась трагически — он был расстрелян в Севастополе в ночь с 16 на 17 декабря 1917 г.<sup>144</sup> М. И. Каськов имел самую большую семью среди офицеров МГШ — у него было шестеро детей.

За составление планов, касавшихся Дальнего Востока, отвечал Михаил Михайлович Римский-Корсаков 3-й (1872—1950). За его плечами — поход в Китай в 1900 г. и оборона Порт-Артура. Он прослужил в МГШ чуть больше двух лет, после чего

перевелся в «плавающий флот» где командовал канонеркой «Хивинец» и яхтой «Стрела». В 1909–1910 гг. М. М. Римский-Корсаков снова недолго служил в МГШ, но затем вернулся на корабли, став командиром учебного судна «Верный» и эсминца «Лейтенант Зацаренный». За подвиги в Первую мировую войну он получил орден Св. Владимира 3-й степени с мечами и георгиевское оружие. После Октябрьской революции примкнул к белому движению на юге России, был начальником штаба белого Черноморского флота, с января 1920 г. — командиром Николаевского порта. 25 декабря 1919 г. генерал А. И. Деникин произвел его в контр-адмиралы. После эвакуации врангелевской армии из Крыма М. М. Римский-Корсаков оказался в Югославии, а затем — в Дании.<sup>145</sup> Живя в эмиграции, он не оставлял ученых занятий и в 1920-х годах составил проект второй части «Морского устава»<sup>146</sup>. Фактически, это был проект боевого устава флота, который так и не смогли создать до революции.<sup>147</sup> Скончался Михаил Михайлович в Копенгагене.

2-е отделение (русской статистики) возглавлял Александр Васильевич Колчак (1874–1920), самое известное широкой публике лицо из морских генштабистов «первого призыва». В его же руках был сбор сведений по Балтийскому театру. К моменту появления в МГШ он уже успел прославиться как полярный исследователь, искавший в составе экспедиции на шхуне «Заря» под руководством барона Э. В. Толля легендарную землю Санникова. В 1903 г. А. В. Колчак возглавил новую экспедицию, отправленную на поиски пропавшего Э. В. Толля, затем принимал активное участие в Русско-японской войне на кораблях 1-й Тихоокеанской эскадры и был награжден золотым оружием. После войны служил в МГШ, вел преподавательскую работу. Во время Первой мировой войны А. В. Колчак быстро выдвинулся, пройдя путь от начальника оперативного отдела штаба Балтийского флота до командующего Черноморским флотом. Уже после событий февраля 1917 г. Александр Васильевич попытался выступить на политической арене — согласно последним исследованиям, военный и морской министр первого Временного правительства А. И. Гучков прочил адмирала в военные диктаторы в случае удачи подготавливаемого министром военного переворота. Однако, по мнению А. В. Колчака, даже правый либерал А. И. Гучков слишком далеко заходил по части уступок левым силам. В итоге А. Ф. Керенский почувствовал опасность со стороны адмирала и, сам став военным

и морским министром, уволил в июле 1917 г. А. В. Колчака с поста командующего флотом и отправил его в командировку в Англию и США, что являлось почетной ссылкой<sup>148</sup>. Поздней осенью 1917 г., по некоторым сведениям, Александр Васильевич был принят на английскую службу и даже получил назначение в Месопотамию, но уже осенью 1918 г. он оказался в Сибири, где стал военным и морским министром «Всероссийского Совета Министров» (Уфимской директории), от которого получил чин полного адмирала. Затем А. В. Колчак совершил переворот, объявил себя Верховным правителем России и стал формальным главой белого движения во всероссийском масштабе. На этом поприще А. В. Колчак попытался подменить политическую деятельность террором, который обрушивался и на противников, и на союзников. По его прямому приказу были казнены даже деятели партии правых эсеров, первыми выступившие против большевиков в гражданской войне, но не отличавшиеся личной преданностью адмиралу. Логичной для А. В. Колчака в этой ситуации стала опора на иностранных интервентов, силы которых численностью свыше 200 тыс. человек оказались при нем в Сибири. Финал такой военно-политической деятельности был закономерным — 7 февраля 1920 г. А. В. Колчак был расстрелян по постановлению Иркутского военно-революционного комитета.

В сборе сведений о состоянии русского флота А. В. Колчаку должны были помочь Лев Георгиевич Постриганев (1877–1952) и В. М. Вавилов. Л. Г. Постриганев к 1906 г. успел закончить НМА по гидрографической специальности. Отслужив положенные три года в МГШ, он стал старшим офицером крейсера «Паллада», затем в 1911 г. вновь на три года вернулся в стены штаба, а в 1914 г. получил под команду минный заградитель «Онега». К 1916 г. достиг чина капитана 1 ранга. За заслуги в годы Первой мировой войны Л. Г. Постриганев был награжден орденом Св. Анны 2-й степени с мечами и Св. Владимира 4-й степени с мечами и бантом. После Октябрьской революции Л. Г. Постриганев некоторое время служил в МГШ Красного флота. В январе 1919 г. он взял отпуск, из которого не вернулся, а перешел к белым, служил в деникинской и врангелевской армиях, после чего оказался в эмиграции и умер во Франции.<sup>149</sup>

Владимир Михайлович Вавилов (1877 — после 1913) начал службу офицером сухопутной армии и активно участвовал в походе в Китай, за что получил ордена Св. Анны 4-й степени

«За храбрость» и Св. Станислава 3-й степени с мечами и бантом. С 1903 г. он перешел в морское ведомство. В МГШ, кроме сбора сведений по русской статистике на Балтийском море, Владимир Михайлович отвечал за соблюдение режима секретности и внутренний порядок. В 1909 г. он перевелся полуротным командиром в Морскую учебную стрелковую команду, где и служил впоследствии, получив чин капитана по адмиралтейству. Как и Л. Г. Постриганев, В. М. Вавилов остался холостяком. А. Н. Щеглов характеризовал его как своего «приятеля», но в то же время отмечал, что В. М. Вавилова «сослуживцы по штабу недолюбливали, [он] боялся одновременно и [морского министра] Бирилева», и А. Н. Щеглова<sup>150</sup>.

Отслеживать состояние русского Черноморского флота должен был лейтенант барон Иван Александрович Черкасов (1875–1942). Он происходил из довольно старого баронского рода, родоначальник которого, Иван Антонович Черкасов дослужился до звания «тайного секретаря» кабинета Петра Великого. После трехлетней службы в МГШ И. А. Черкасов оказался на Тихом океане, сначала в должности флагманского артиллериста штаба командующего Морскими силами, а затем старшим офицером крейсера «Жемчуг», командиром эсминца «Грозный», минного заградителя «Шилка». Наконец, в мае 1914 г. И. А. Черкасов вновь ступил на палубу «Жемчуга», уже в качестве его командира. В начале Первой мировой войны русский крейсер совместно с кораблями союзников боролся с германскими вспомогательными крейсерами в Тихом океане. В октябре 1914 г. «Жемчуг» зашел в порт Пенанг на полуострове Малакка для мелкого ремонта. Рано утром 28 октября в порт ворвался германский крейсер «Эмден», замаскированный под английский корабль. И. А. Черкасов не организовал должным образом несение сторожевой вахты, и с «Жемчуга» успели ответить немцам всего двумя выстрелами. Русский крейсер был потоплен, а его командир пошел под суд и был разжалован в матросы. Бывший капитан 2 ранга попал на Кавказ и вскоре после Февральской революции получил помилование с восстановлением в чине как «жертва царизма», что вызвало немалое возмущение на флоте.<sup>151</sup> От Временного правительства барон успел получить даже чин капитана 1 ранга. В Гражданской войне он активного участия не принимал, уехав во Францию.<sup>152</sup>

Морские силы на Дальнем Востоке находились в ведении Петра Петровича Владиславлева (1876–1917), он же заведо-

вал картами во всем МГШ. По окончании службы в МГШ П. П. Владиславлев командовал эсминцами Балтийского флота, затем дивизионами эсминцев и в 1915 г. получил под команду крейсер «Адмирал Макаров», затем новейший линкор «Севастополь». В 1917 г. он был произведен в контр-адмиралы, занимая должность командира дивизии подводных лодок Балтийского флота. П. П. Владиславлев погиб в ночь на 5 октября 1917 г. в Гангэ при невыясненных обстоятельствах, тело его было обнаружено в воде, возможно, кто-то в темноте столкнул адмирала с пирса<sup>153</sup>.

3-е отделение (иностранной статистики) возглавлял лейтенант Борис Иосифович Доливо-Добровольский (1873—1937), успевший побыть старшим флаг-офицером (начальником) штаба Учебного отряда Черноморского флота в мирное время и в той же должности в штабе командующего Владивостокским отрядом крейсеров во время войны с Японией.<sup>154</sup> За участие в боевых действиях Борис Иосифович был награжден орденами Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом и Св. Станислава 2-й степени с мечами. О высокой оценке его талантов говорит то, что под его руководством работали старшие чином Л. Б. Кербер и О. О. Рихтер — капитаны 2 ранга. С 1909 по 1914 г. он занимал должности старшего офицера на линкорах «Пантелеймон» и «Слава», а с началом Первой мировой войны вернулся в МГШ в качестве «прикомандированного» и в декабре 1914 г. получил чин капитана 1 ранга за отличие. После Октябрьской революции Борис Иосифович стал на сторону Советской власти и служил в Штабе РККФ до начала 1920-х гг., хотя в 1919 г. на короткое время подвергся аресту. В 1920-е годы Б. И. Доливо-Добровольский входил в круг «приближенных» известного полководца А. А. Брусилова, будучи родственником его жены, и после смерти генерала участвовал в редактировании его воспоминаний вместе с В. Н. Гатовским и А. Е. Снесаревым<sup>155</sup>. В 1930-е годы Борис Иосифович жил в Орле, давая уроки английского языка, и разделил судьбу многих военных деятелей, постадавших в 1937 г.

Капитан 2 ранга Людвиг Бернгардович Кербер (1863—1919) изучал состояние военно-морских сил Великобритании и США. Перед назначением в МГШ он успел покомандовать минным крейсером «Донской казак». В январе 1908 г., покинув МГШ, Л. Б. Кербер стал командиром канонерской лодки «Хивинец», с 1909 г. был морским агентом в Англии. В начале 1911 г.

он вернулся в строй, став командиром устаревшего линкора «Цесаревич», а с мая 1913 г. — начальником штаба Балтийского флота и ближайшим сподвижником Н. О. фон Эссена. С началом Первой мировой войны Л. Б. Кербер из патриотических побуждений поменял фамилию и отчество и стал именоваться Людвигом Федоровичем Корвиным. В 1916 г. Л. Ф. Корвин стал командующим только что сформированной флотилией Северного Ледовитого океана. 7 марта 1917 г., как и многие «слуги прежнего режима», вице-адмирал Л. Ф. Корвин был снят со своего поста, но Временное правительство отправило его в Англию для организации закупок вооружения. В Англии он и остался, поступив на службу в английский флот. Там же он и умер в результате неудачной операции.

Изучение ВМФ Турции, Австрии, Франции, Италии, Испании, Греции и «мелких государств Европы» было возложено на лейтенанта Михаила Иосифовича Дунин-Барковского (1878 — после 1921), «приятеля» А. Н. Щеглова<sup>156</sup>. Он стал своеобразным долгожителем среди сотрудников МГШ первого набора, проработав в штабе без перерывов до 1917 г., а после Октября оставшись в МГШ РККФ на должности заведующего Иностранным отделом. Продвижение его в чинах было более медленным, чем у его коллег, — к 1916 г. Михаил Иосифович достиг лишь чина капитана 2 ранга.

Один из самых молодых сотрудников, лейтенант Михаил Иванович Смирнов 3-й (1880—1940) отвечал за систематизацию и сбор сведений о флотах тихоокеанских государств, прежде всего, Японии, а также Китая, США и «мелких государств Америки». В 1900—1902 гг. мичман Смирнов служил младшим флаг-офицером в штабе начальника 1-й Тихоокеанской эскадры. Он окончил Николаевскую Морскую академию перед Первой мировой войной, к 1917 г. стал капитаном 1 ранга, с апреля по июль 1917 г. занимал пост начальника штаба Черноморского флота. О его близких отношениях с А. В. Колчаком говорит тот факт, что М. И. Смирнов ушел со своего поста через три дня после того, как А. В. Колчак был снят с должности командующего Черноморским флотом. Затем он стал начальником морского отдела Русского заготовительного комитета в Америке, также находясь в подчинении А. В. Колчака. В годы Гражданской войны М. И. Смирнов стал на сторону белых и с августа 1918 г. командовал Волжской флотилией. На этом его карьера не остановилась — с 20 ноября того же года он занял

пост управляющего Морским министерством в правительстве А. В. Колчака и был произведен в контр-адмиралы. Весной 1919 г. он стал командующим Камской флотилией и в августе получил от А. В. Колчака орден Св. Георгия 4-й степени. После поражения колчаковских вооруженных сил М. И. Смирнов переехал в Германию, где был председателем правления Союза взаимопомощи служивших в российском флоте в Берлине, затем он жил в США, Франции, Англии.<sup>157</sup>

Пожалуй, самым оригинальным сотрудником МГШ первого набора был капитан 2 ранга барон Оттон Оттонович Рихтер (1871—1919/1920). Он отвечал за информацию о флотах Германии и скандинавских государств. Во время войны с Японией О. О. Рихтер командовал миноносцем «Быстрый», совершившим переход на Дальний Восток в составе 2-й Тихоокеанской эскадры, участвовал со своим кораблем в Цусимском сражении. На другой день после него миноносец, шедший вместе с крейсером II ранга «Светлана», был настигнут у острова Дажелет двумя японскими крейсерами. Так как на «Быстром» закончилось топливо, О. О. Рихтер посадил корабль на мель у корейского берега, подорвал его и высадился с командой на берег. Однако японский десант с крейсера «Ниитака» взял русских моряков в плен. О. О. Рихтер стал одним из персонажей эпопеи «Цусима», вышедшей из-под пера известного советского писателя А. С. Новикова-Прибоя, который рисует Оттона Оттоновича весьма чуждаватым офицером, носившим матросскую фланелевку и боцманскую дудку на груди, стиравшего вместе с командой белье и запанибрата общавшегося с моряками. А. С. Новиков-Прибой пишет и о том, что во время революции 1905—1907 гг. в Прибалтике действовали морские карательные отряды. «Эти отряды были сформированы из матросов, осужденных за уголовные преступления и набранных из тюрем и дисциплинарных батальонов. Царской властью им было обещано полное помилование, если они постараются разделаться с революционерами. И они, находясь под угрозой, действительно постарались, заливая землю кровью рабочих и крестьян. Но едва ли кто из команды “Быстрого”, рассеянной по родным городам и селам, узнал о том, что один из этих страшных карательных отрядов возглавлял когда-то любимый их командир, уже произведенный в капитаны 2 ранга — Отто Оттонович Рихтер (имя и отчество О. О. Рихтера А. С. Новиков-Прибой приводит в разговорной форме. — *К. Н.*)».<sup>158</sup> Писатель



не совсем прав, так как «в 1-й батальон (который и возглавлял О. О. Рихтер. — *К. Н.*) команда и офицеры были назначены только исключительно желающие».<sup>159</sup> 1-й батальон был сформирован в середине декабря 1905 г., а за ним последовало создание еще четырех аналогичных частей, которые также были сформированы отнюдь не из уголовников, а из матросов, участвовавших в революционных выступлениях и действительно находившихся под угрозой сурового наказания. Общая численность этих пяти батальонов составляла 1868 «нижних чинов», не считая кондукторов и офицеров.<sup>160</sup> Любопытно, что в 1-й роте 1-го батальона взводным командиром служил мичман Л. М. фон Галлер, будущий полный адмирал советского флота, начальник Главного Морского штаба и заместитель наркома ВМФ во время Великой Отечественной войны.<sup>161</sup> Деятельность 1-го морского батальона О. О. Рихтера была весьма активной — только за первые девять дней пребывания в Эстляндии было поймано два «зачинщика», из которых один повешен, а другой убит «при попытке к бегству», а кроме того, расстреляно, как с красноречивой неточностью указывал в рапорте О. О. Рихтер, еще «три-четыре человека». Барон был достойным преемником тех крестоносцев, которые некогда огнем и мечом покорили прибалтийские племена — он писал о своих подчиненных: «Очень обрадован, что команда поняла, что имеет дело со зверским, мстительным народом и, конечно, не ждет, пока ее заденут, а стреляет первой».<sup>162</sup> Деятельность морских карательных отрядов завершилась к середине марта 1906 г. «Почтительнейше прошу, — писал барон Рихтер начальнику Главного Морского штаба А. А. Вирениусу, — чтобы в случае успеха наших команд не давались бы награды. Мы шли идейно, и разрешение выступить — уже есть награда».<sup>163</sup> В знак благодарности за успешную борьбу с «врагом внутренним» Николай II 15 марта устроил смотр 1-му батальону.<sup>164</sup>

Характеристика О. О. Рихтера будет неполной, если не отметить высокую оценку его деятельности начальниками в течение всей службы. Чины лейтенанта (в 1895 г.), капитана 2 ранга (в 1905 г.), капитана 1 ранга (в 1911 г.) и контр-адмирала (в ноябре 1915 г.) он получал за отличие, а не в порядке старшинства, что было нечастым явлением в русском флоте рубежа веков. Возможно, здесь сыграла роль и «рука» — отец Оттона Оттоновича был генерал-адъютантом и особо доверенным приближенным императора. Оттон Борисович Рихтер в течение многих

лет командовал императорской Главной квартирой, с 1898 г. «состоял при особе ЕИВ» и являлся одним из тех немногих, с кем Николай II советовался по поводу издания манифеста 17 октября 1905 г. Он мог получить аудиенцию у царя в любое время, наряду с такими деятелями, как К. П. Победоносцев и П. С. Ванновский.<sup>165</sup>

Проведя в МГШ два года, О. О. Рихтер затем командовал эсминцем «Всадник» (1907–1909), 4-м дивизионом миноносцев Балтийского моря (1909–1910), был начальником Оперативного отдела Штаба командующего Морскими силами Балтийского моря (1911–1913), командовал линкором «Слава» (1913–1914). Близость его отца к свергнутому царю не забылась, и О. О. Рихтер был уволен в отставку уже в августе 1917 г. По некоторым сведениям, во время гражданской войны О. О. Рихтер находился в армии своего старого сослуживца А. В. Колчака, будучи главноначальствующим санитарно-эвакуационной частью, и умер от тифа на рубеже 1919–1920 гг.<sup>166</sup>

В рескрипте на имя морского министра, опубликованном 24 апреля 1906 г., но датированном предыдущим числом, Николай II повелел провести «безотлагательное и коренное преобразование» ГМШ, однако процесс преобразования как этого, так и многих других учреждений морского ведомства по ряду причин растянулся на долгие годы. Некоторое изменение штатов ГМШ, осуществленное 23 сентября 1906 г., существенно не меняло его структуру, а лишь сокращало некоторые должности ради экономии средств, за счет которых предполагалось содержать МГШ впредь до ассигнования представительными учреждениями специального кредита. Хотя в статье 31-й «Учреждения Государственной думы» упоминались «законы и штаты» как объект рассмотрения и утверждения представительными органами, это преобразование было проведено внедумским порядком: Николай II просто одобрил соответствующее представление Адмиралтейств-совета.<sup>167</sup> В рескрипт вкралась ошибка: новое учреждение было названо не Морским Генеральным штабом, а Управлением Морского Генерального штаба, что порождало ненужные ассоциации с военным министерством, в составе которого вновь учрежденное Главное управление Генерального штаба обладало столь широкими правами, что фактически находилось на грани выделения в особое центральное учреждение. Ошибку пришлось исправлять особым указом 5 июня того же года.<sup>168</sup>

По словам А. Н. Щеглова, проект рескрипта был написан им, причем «сущность его состояла в том, что Начальник Морского Генерального Штаба имел непосредственный доклад у Государя, подобно начальнику Сухопутного Генерального Штаба. Бирилев, обладая природною сметкой и хитрым умом, отлично понял, что власть Министра тем сводилась на второстепенную роль... поэтому... [он] уговорил его (А. Ф. Гейдена. — К. Н.) изменить рескрипт и предоставить Начальнику Морского Генерального Штаба Всеподданнейший доклад в присутствии Морского Министра, чем Начальник Морского Генерального Штаба как бы подчинялся Министру»<sup>169</sup>. Если исходить из данных А. Н. Щеглова, то в его действиях была не ошибка, а сознательный шаг к разделению центрального аппарата морского ведомства на независимые части. С другой стороны, Александр Николаевич превратно толковал полномочия начальника Главного управления Генерального штаба (ГУГШ) сухопутной армии. Он никогда не имел права всеподданнейшего доклада в полном объеме, как министр, а лишь получил после русско-японской войны право докладывать императору в присутствии военного министра. Это право вскоре было у начальника ГУГШ отнято, так как противоречило идее единства военного ведомства. Таким образом, в исправленном А. А. Бирилевым рескрипте права начальника МГШ в отношении всеподданнейших докладов точно соответствовали правам начальника ГУГШ.

Одновременно был утвержден царем и «Наказ Морскому Генеральному штабу», регламентирующий структуру и функции учреждения, права и обязанности его начальника.<sup>170</sup> На вновь созданный штаб возлагались сбор и анализ состояния зарубежных флотов и отечественных морских сил, разработка судостроительных программ, распределение кораблей по соединениям, разработка планов войны на море и мобилизации, руководство деятельностью оперативных отделений главных портов, обобщение боевого опыта, совершенствование тактических приемов. Офицеры МГШ могли также заниматься преподавательской деятельностью и пропагандой «идеи флота» в общественных организациях. Начальник Морского Генерального штаба становился по должности членом Совета государственной обороны, образованного 8 июня 1905 г. В этот высший орган государственного управления входили, кроме начальника МГШ, министры военный и морской, начальники Главного

управления Генерального штаба и Главного Морского штаба, генерал-инспекторы родов войск сухопутной армии. Кроме того, в Совет могли приглашаться царем и другие военачальники или высшие чиновники. Начальник МГШ получал право личного доклада царю и ежегодно был обязан представлять ему всеподданнейший отчет о деятельности штаба.

Деятельность МГШ началась 2 мая 1906 г. Естественно, что некоторое время заняло решение организационных вопросов — предстояло создать пять отделений: оперативное, русской и иностранной статистики, мобилизационное и архивно-историческое, но сначала сформировали первые три.

2 октября 1906 г. начальник МГШ капитан 1 ранга Л. А. Брусилов сформулировал недостатки существующей организации морского ведомства во всеподданнейшем докладе «О состоянии, воссоздании и реорганизации флота».<sup>171</sup> Учитывая, что через записку красной нитью проходит идея разделения центрального аппарата морского ведомства на несколько независимых частей, есть все основания считать вдохновителем этой записки все того же А. Н. Щеглова, тем более что, по его словам, Л. А. Брусилов был «хоть и не блестящих дарований, но человек честный», а не «оппортунист»<sup>172</sup>. Видимо, «проталкивая» Л. А. Брусилова на пост начальника МГШ, А. Н. Щеглов справедливо рассчитывал занять при нем важное, хотя и неофициальное, положение.

В докладе Л. А. Брусилова анализировался наличный состав русского флота, подчеркивались отсутствие постоянной организации кораблей в соединения, нехватка специалистов и другие недостатки «плавающего» флота. Главными изъянами системы центрального управления флотом Л. А. Брусилову представлялись: излишняя централизация «системы управления 1886 г.», смешение разнородных обязанностей, отсутствие «основной идеи» организации, искусственное возвышение хозяйственной части над строевой.<sup>173</sup>

Обращаясь к иностранному опыту, автор доклада замечал, что «в германском, японском и итальянском» флотах имеются три «отрасли» военно-морского управления: Генеральный штаб, которому принадлежала «военная инициатива», плавающий флот — «действующая сила», и центральные и портовые управления, «органы, обслуживающие флот». Итальянский флот попал в этот ряд явно по недоразумению. Выше уже разбиралась организация управления им, и было показано, что она существенно отличалась от германской или японской. В позд-

нейших документах итальянский флот в числе «образцовых» не фигурировал.

Эти три отрасли являются независимыми и контролируют друг друга. Л. А. Брусилов подводил основания «равноправия и независимости» трех частей морского управления, отмечая, что человеческая деятельность делится на изобретение (идею), приспособление и выполнение. В соответствии с таким делением центральные учреждения морского ведомства должны быть разделены на три группы: МГШ, учреждения, подчиненные товарищу морского министра, и действующие флоты во главе с полновластными командующими. В докладе Л. А. Брусилова власть морского министра, как лица, объединяющего все морское управление, еще не подвергалась сомнению. На каждом из трех главных морских театров должен был распоряжаться полновластный командующий морскими силами, так как существовавшие тогда главные командиры занимались больше хозяйственными вопросами. В военное время должен создаваться пост начальника тыла флота, подчиненного командующему морскими силами. Одновременно в докладе ставился вопрос об освобождении морских команд от береговой службы, прежде всего от караулов, для чего предлагалось перевести в морское ведомство несколько батальонов из сухопутных войск. Офицеры и нижние чины этих батальонов должны были нести службу как в армии, но при этом обучаться гребле и действиям в десанте «на случай образования из них на военное время авангарда десантных частей». <sup>174</sup> Этот доклад, естественно, должен был убедить Николая II в целесообразности предлагавшейся его автором реорганизации, и, по-видимому, он заинтересовал царя.

Таким образом, одним из центральных положений записки Л. А. Брусилова было обращение к германской системе управления флотом как к идеальной. Как же в действительности развивалась структура германского морского ведомства? Как писал А. Тирпиц, «первое распределение функций произошло в 1859 году, когда управление флотом было отделено от верховного командования. Это привело к трениям, в результате которых в 1871 году вся полнота власти была вновь вручена одному лицу — Штошу». Немецкий адмирал сообщал далее в мемуарах, что главной причиной разделения функций единого командования флотом между несколькими автономными органами было то, что «император хотел разделить функции адмиралтейства, чтобы иметь возможность вмешиваться в них.

Князь Бисмарк, имевший ряд столкновений со Штошем, был недоволен широкими полномочиями последнего, а потому, к сожалению, одобрил это разделение функций морского руководства (1888 г.), которое приносило вред даже в мирных условиях, а во время войны явилось чуть ли не роковым... Таким образом, открывалось широкое поле для интриг и вместо единой морской политики получалось три или четыре... Только в августе 1918 года, когда почти все уже было потеряно, имперское морское ведомство и верховное командование, которых десятилетиями натравливали друг на друга, были фактически вновь объединены в верховном руководстве морской войной, а с вмешательством начальника кабинета было покончено. Внутренние затруднения и конфликты, которые в мирное время препятствовали деловой работе разделенных властей, остались, разумеется, неизвестными широкой общественности». <sup>175</sup> Впрочем, как явствует из планов русских морских генштабистов, «затруднения и конфликты» в германских высших сферах остались неизвестны не только «широкой общественности», но и людям, профессионально подготовленным и имевшим доступ к разведывательной информации. Далее видный германский адмирал называет единство системы морского управления «как это всегда было в Англии, да и у нас (в Германии. — К. Н.) до 1888 года» «недостижимым идеалом». <sup>176</sup> Но ведь в России тоже существовал тот самый «недостижимый идеал»! Русские генштабисты и А. Тирпиц, кажется, жили по пословице: «Что имеем, не храним, потерявши — плачем». К счастью, потери единства морского управления в России не произошло. Вообще о структуре немецкого Морского Генерального штаба А. Тирпиц отзывался так: «Схема Генмора (морского генерального штаба. — К. Н.) была скопирована с генерального штаба армии. Не знаю, было ли удачей для армии, что благодаря величю Мольтке Генеральный штаб развивался самостоятельно и после его ухода. Возможно, что вследствие этого генеральный штаб лишился понимания технических вопросов, а военное министерство слишком мало занималось войной. Однако для флота такое выделение Генмора являлось определенно неправильным; это была эпигонская идея, породившая фактически нежизнеспособное учреждение». <sup>177</sup> «В конечном итоге результаты деятельности учреждений зависят от работающих в них людей. Лишь тот может решить великую творческую задачу, кто долго вынашивал в себе убеждение в правильности

своих целей и либо сам намечает в общих чертах путь к достижению их, либо, по крайней мере, полностью осознает, каков этот путь. К нему текут советы и предложения, и ничто не было бы более неправильно, чем отказ от тщательного рассмотрения их. Но решения должны выноситься тем учреждением, на которое возложена ответственность за проведение их в жизнь. Материальная часть, стратегия, тактика и подготовка во флоте настолько тесно связаны между собой и к тому же подвержены столь быстрым изменениям, что их никогда не следует разделять»<sup>178</sup>, — писал далее один из отцов немецкого флота. В России служащие только что созданного МГШ, напротив, придавали излишнюю важность организационным формам. Это увлечение было объяснимо — ведь реорганизацию морского ведомства они связывали с повышением роли своего учреждения, которое его сотрудники считали средоточием военной мудрости и кладезем целесообразных решений.

Вскоре обсуждение вопроса о реорганизации морского управления переносится в придворные сферы. 17 или 18 декабря 1906 г. А. А. Бирилев получил проект преобразования ведомства, оформленный в виде вопросов, предлагавшихся на рассмотрение участникам совещания под председательством императора, назначенного на 19 декабря в Царском Селе.<sup>179</sup> Предполагалось обсудить следующие вопросы<sup>180</sup>:

— Целесообразно ли разделение морского ведомства на три самостоятельных учреждения: строевое, хозяйственное и МГШ?

— Необходимо ли отделение строевой части от хозяйственной в морях и учреждение должностей командующих флотами с подчинением портов по хозяйственной части центральным учреждениям?

— В каких пределах должна быть предоставлена самостоятельность местным учреждениям?

— Сосредоточить все судостроение (от «составления чертежей» до производства работ) в одном учреждении — Главной инспекции кораблестроения, либо передать само строительство под наблюдение портовых управлений? Здесь необходимо заметить, что, судя по примечанию на полях документа, имелись три варианта организации судостроения: по предложению ГУ-КиС проектирование, постройка и вооружение должны были объединяться в одних руках; по схеме МГШ одно учреждение должно было заниматься проектированием, а другое — по-

стройкой и вооружением кораблей; наконец, по проекту начальника военно-походной канцелярии капитана I ранга графа А. Ф. Гейдена одно учреждение должно было проектировать и строить корабли, а другое — вооружать их.

— Возможно ли провести преобразование в рамках существующего бюджета или даже достигнуть экономии?

— Существуют ли возражения против проекта указа Правительствующему Сенату, прилагаемого к вопросам?

Приложенный к документу проект указа Сенату чрезвычайно интересен. В нем определялась новая структура управления морским ведомством, предложенная участникам совещания в декабре 1906 г.<sup>181</sup> По этой схеме управление морским ведомством разделялось на три части, в отличие от проекта Л. А. Брусилова, не объединенные фигурой морского министра, а подчиненные непосредственно царю. Этими частями были: Морской штаб Его Императорского Величества (МШ ЕИВ), по строевой и инспекторской части, фактически по своим функциям являвшийся преемником ГМШ; МГШ и Главное Военно-морское Управление, начальнику которого предоставлялись права министра. В это последнее входили три Главные инспекции: Кораблестроения (наследовала структуры и обязанности Кораблестроительной и Механической инспекций МТК и Судостроительной части ГУКИС), Минно-артиллерийская (из бывших Артиллерийской и Минной инспекций МТК) и Главная инспекция портов (Строительная инспекция МТК, Строительная часть и Отдел заготовлений ГУКИС). В Главное Военно-морское Управление должны были входить еще и пять отдельных частей — Мобилизационная, Счетная, Гидрографическая, Медицинская, Законодательная и Канцелярия с архивом. Кроме того, учреждались должности командующих Балтийским и Черноморским флотами, также подчиненными непосредственно императору. Таким образом, Николай II становился координатором деятельности пяти независимых флотских начальников.

Представляется, что данный проект имел два источника, а именно, существовавшую в то время в Германии систему морского управления и введенную летом 1905 г. в России организацию управления сухопутными войсками, также во многом копировавшую немецкую систему военного управления.<sup>182</sup> Весьма важен вопрос об авторстве этого проекта. Как А. А. Бирилев признавался С. Ю. Витте, он впервые увидел данный проект



лишь за день до совещания.<sup>183</sup> Проект существенно отличается от схемы, обрисованной в общих чертах Л. А. Брусиловым во всеподданнейшем докладе 2 октября 1906 г. Основное отличие состояло в появлении МШ ЕИВ, аналогичного по функциям ГМШ, чего не было в проекте Л. А. Брусилова и против чего впоследствии энергично восставали сотрудники МГШ. Из этого следует, что данный проект не мог исходить ни от морского министра, ни из МГШ. Происхождение его из Законодательной части ГМШ также маловероятно, поскольку в деле содержится пометка: «Получено министром адмиралом Бирилевым из Царского Села».<sup>184</sup> Предположительно авторство данной схемы принадлежит А. Ф. Гейдену. Это соображение подкрепляется еще и тем, что 24 июня 1906 г. по собственному повелению Николая II из военно-походной канцелярии ЕИВ была выделена Морская походная канцелярия ЕИВ, а А. Ф. Гейден стал ее начальником.<sup>185</sup> Вероятно, данная канцелярия мыслилась им как зародыш Морского штаба ЕИВ из проекта указа Сенату, несмотря на ее более чем скромные штаты: она должна была состоять из начальника (контр-адмирала или капитана 1 ранга), одного делопроизводителя из флотских штаб- или обер-офицеров и одного писаря. Впрочем, и Морской кабинет кайзера в Германии состоял всего из трех офицеров.<sup>186</sup> Согласно «Положению о Морской походной канцелярии ЕИВ», она входила в состав императорской Главной квартиры и несла чисто представительские функции. Канцелярия просуществовала сравнительно недолго и была упразднена 20 декабря 1908 г.<sup>187</sup> Надо думать, что А. Ф. Гейден умело используя интерес Николая II к флоту, играл на его ревнивых чувствах по отношению к Вильгельму II и метил в главные советники императора по военно-морским вопросам. Сделать это было тем легче, что он считался другом детства и «особенно доверенным лицом» последнего царя.<sup>188</sup> О личных мотивах, двигавших А. Ф. Гейденом в данном случае, свидетельствует С. Ю. Витте: «Затем проект, из-за которого ушел Бирилев, более на свет до настоящего времени не появлялся и, вероятно, не появится, так как Гейден женился на фрейлине императрицы, разведясь со своей женой, а потому, оставаясь в свите, более походной канцелярией государя не заведует и от двора вообще удалился».<sup>189</sup> Возможно, что проводимая в проекте идея разделения морского ведомства на несколько независимых частей была в некоторой степени инспирирована великим князем Николаем Николаевичем Младшим, проводившим подобные

же преобразования в Военном министерстве. Таким образом, «джинн» деления морского ведомства на автономные части, «выпущенный из бутылки» А. Н. Щегловым и Л. А. Брусиловым, зажил собственной жизнью. Теперь уже А. Ф. Гейден попытался воспользоваться намечающейся реорганизацией в своих целях. Нельзя не вспомнить, что именно А. Ф. Гейден был одним из тех, кто в свое время обратил внимание Николая II на знаменитую записку А. Н. Щеглова, положившую начало реорганизации Морского министерства.

Совещание 19 декабря 1906 г. готовилось весьма спешно, и приглашенные на него вице-адмирал Ф. В. Дубасов, адмирал Е. И. Алексеев и вице-адмирал А. А. Бирилев повстречались только в вагоне поезда, идущего в Царское Село.<sup>190</sup> На заседании, продлившемся «от 3 часов до 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>»,<sup>191</sup> А. Ф. Гейден прочел проект указа Сенату, о котором говорилось выше. По отзыву того же С. Ю. Витте этот указ «намеревался дать ту же организацию, которая существует в Германии и которая существует в военном ведомстве после разделения функций военного министерства и Генерального штаба».<sup>192</sup> Представляется, что здесь С. Ю. Витте был не совсем прав, так как организация военного ведомства стояла значительно дальше от германской, чем предлагаемая для морского ведомства. В 1905—1909 гг. в сухопутном ведомстве существовало два руководящих центра — министерство и Главное управление Генерального штаба (ГУГШ), а органа, соответствовавшего германскому Морскому кабинету кайзера или предлагаемому А. Ф. Гейденом МШ ЕИВ, не было.

Морской министр А. А. Бирилев резко возражал против предложенного проекта, указывая, что «Его Величество будет не в состоянии в своем лице объединить раздробленные самостоятельные единицы морского ведомства». Далее он заявил, что «при парламентарном правлении в Германии, там императору гораздо менее забот и дела, нежели императору российскому, но, что ему известно, это то, что, вероятно, германскому императору смолodu было достаточно времени основательно заниматься морским делом, так как он (А. А. Бирилев. — *К. Н.*) имел в своих руках подробный проект, сделанный лично Вильгельмом, броненосца, такой проект, который не спроектировал бы настоящий моряк-специалист».<sup>193</sup> Действительно, по свидетельству А. Тирпица: «Император Вильгельм II, еще будучи кронпринцем, чертил схемы кораблей и, не имея прямого отношения к адмиралтейству, завел себе специального судостроителя,

который помогал ему в любимом занятии».<sup>194</sup> Позиция А. А. Бирилева излагалась в заранее составленной записке, которую он и зачитал. В ней говорилось, что реформа необходима, но ввиду бездействия законодательных учреждений она «может представляться, с точки зрения общегосударственных интересов, нежелательной или даже опасной».<sup>195</sup> В этом случае, по мнению морского министра, нельзя применять статью 14 ОГЗ, так как слишком велика значимость данного преобразования. Данная статья ОГЗ определяла, что «Государь Император является Державным Вождем российской Армии и Флота», и могла трактоваться в том смысле, что любые мероприятия в отношении вооруженных сил могут быть проведены по воле царя, без одобрения законодательных учреждений. Провести его можно было бы только через Государственную думу или в порядке статьи 87 ОГЗ через Совет Министров. Кроме того, передача законодательных функций Главного Военно-морского суда Адмиралтейств-совету и передача судебной власти морского министра начальнику ГМШ (так, привычно, А. А. Бирилев назвал, видимо, проектируемый МШ ЕИВ) возможна только через Государственную думу. Вместе с тем, чтобы избежать анархии в управлении, необходимо заранее разработать подробные «Положения» для всех учреждений морского ведомства. Судя по тому, что морской министр указывал на чисто технические затруднения, он не надеялся на большее, чем добиться отсрочки принятия новой схемы управления ведомством, ведь II Государственная дума должна была собраться в феврале 1907 г. Император, возможно, предполагал ввести в действие проект А. Ф. Гейдена немедленно, своим указом, однако, кроме А. А. Бирилева, против проекта высказался Ф. В. Дубасов, а Е. И. Алексеев уклонился от прямого ответа.<sup>196</sup> Эта реакция приглашенных на совещание адмиралов показала, что введение в действие схемы управления морским ведомством, предлагавшейся А. Ф. Гейденом, не встретит сочувствия даже среди тех представителей высшего морского руководства, которым император особенно доверял.

Таким образом, первая полномасштабная попытка радикально реформировать Морское министерство после Русско-японской войны потерпела крах. Это произошло несмотря на то, что проект А. Ф. Гейдена, надо полагать, был поддержан Николаем II, который интересовался военно-морскими вопросами. Не только А. А. Бирилев и Ф. В. Дубасов, известные как

опытные моряки, но и Е. И. Алексеев, чья репутация в глазах современников и потомков была безнадежно испорчена злополучным наместничеством на Дальнем Востоке во время Русско-японской войны, не поддержали данный проект, видимо понимая, сколь порочна была сама идея механически перенести на русскую почву германскую организацию управления флотом и непосильность для Николая II повседневного руководства морским ведомством. Они не могли знать о том, что тринадцать лет спустя бывший германский статс-секретарь по делам флота А. Тирпиц напишет: «Особенно осложнялось мое положение в тех случаях, когда начальник кабинета фон Зенден, несмотря на свой рыцарский характер и страстное стремление возвысить флот, начинал вести самостоятельную политику в вопросах, касавшихся моего ведомства».<sup>197</sup> Все же у русских адмиралов хватило прозорливости и твердости, чтобы воспротивиться созданию русского аналога немецкому Морскому кабинету кайзера.

11 января 1907 г., вскоре после совещания в Царском Селе, А. А. Бирилев был уволен с поста морского министра и назначен членом Государственного совета. Надо думать, что его увольнение было реакцией Николая II на то сопротивление, которое морской министр оказал на совещании в Царском Селе в декабре 1906 г.

В начале 1907 г. завершается первый период подготовки реорганизации русского морского ведомства в период между Русско-японской и Первой мировой войнами. Он был ознаменован реорганизацией высших государственных учреждений, вызванной революцией 1905–1907 гг. Небывалое поражение на море вынудило официально признать неблагоприятное положение морского ведомства в рескрипте Николая II А. А. Бирилеву 29 июня 1905 г. Назначение комиссии под председательством С. К. Ратника, работавшей в ноябре 1905 — феврале 1906 г., свидетельствовало о стремлении исправить очевидные недостатки. Эта комиссия принимает целый ряд принципиальных положений, в частности, о необходимости слияния техники и хозяйства в ведомстве, о переходе к единоличному принятию решений по хозяйственной и технической частям, о неотложности изменения положения корабельных инженеров и инженер-механиков. Все эти мероприятия, за небольшим исключением, были проведены в жизнь годы спустя. В 1905–1906 гг. осуществляются первые преобразования структуры морского

управления: введен пост товарища морского министра и, следовательно, ликвидирована система великокняжеского управления морским ведомством, выделен из ГМШ Морской Генеральный штаб и учреждена Канцелярия министра. В течение этих лет велись жаркие споры вокруг принципиальной схемы устройства реформированного морского ведомства. В записках и проектах, созданных в это время, были сформулированы те идеи, которые отвергались, видоизменялись и проводились в жизнь позднее.

В тот же период делаются первые попытки наметить конкретные пути возрождения корабельного состава флота и создать систему его взаимодействия с сухопутной армией через Совет государственной обороны. Однако ни новая судостроительная программа, ни действенный механизм согласования военных усилий империи на суше и на море не были тогда созданы.

### *Глава III*

#### *Конфликт двух штабов*

Адмирал Иван Михайлович Диков возглавлял Морское министерство с января 1907 г. Мнение света о нем было благоприятно: «Диков был милый старик, настоящий “морской волк” ...», — писала дочь премьер-министра П. А. Столыпина М. П. Бок.<sup>198</sup> С. Ю. Витте подробно излагает историю этого назначения. По его словам, Николай II перебрал последовательно кандидатуры Е. И. Алексеева, Ф. В. Дубасова и только потом остановился на И. М. Дикове, который в 1897–1900 гг. занимал пост председателя МТК, а затем был членом Адмиралтейств-совета. Такая версия событий выглядит весьма правдоподобно, если вспомнить состав приглашенных на совещание 19 декабря в Царском Селе. «Человек весьма порядочный, с незапятнанной во всех отношениях репутацией, Георгиевский кавалер; но, конечно, ни по своим способностям, ни по своим летам Диков не был предназначен для того, чтобы занять пост морского министра»,<sup>199</sup> — так характеризовал нового министра С. Ю. Витте. Хотя И. М. Диков действительно был немолод (к моменту назначения ему исполнилось 73 года), но, по свидетельству знавших его ближе, «он вполне сохранил умственные силы» и неплохо разбирался в технических вопросах.<sup>200</sup> Больше сорока лет новый министр служил на Черноморском флоте. Иван Михайлович в юности был участником обороны Севастополя, получил солдатский Георгиевский крест, или, как он тогда официально именовался, «Знак отличия военного ордена». Во время Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. он, будучи всего лишь капитан-лейтенантом, командовал Нижне-Дунайской флотилией и занимал пост флаг-капитана при главнокомандующем, великом князе Николае Николаевиче Старшем, являясь начальником его морского штаба. В эту войну он был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени и чином капитана 2 ранга. К 1896 г. Иван Михайлович стал главным командиром Черноморского флота, а в 1897–1900 гг. возглавлял МТК.

За день до назначения И. М. Дикова с поста начальника ГМШ был уволен в отставку по предельному возрасту ничем себя не проявивший контр-адмирал А. Г. фон Нидермиллер. Его репутация была сильно подмочена слухами о тайных связях с германской разведкой, хотя никакого официального расследования этих слухов и не проводилось<sup>201</sup>. 15 января 1907 г. во главе ГМШ был поставлен контр-адмирал Н. М. Яковлев, бывший до этого начальником штаба Кронштадтского порта. Он занимал пост начальника ГМШ рекордно долго — до 8 апреля 1911 г., тогда как другие высшие руководители морского ведомства, за исключением И. К. Григоровича на посту министра, пребывали на своих должностях обычно один-два года.

Одновременно с назначением И. М. Дикова морскому министру были предоставлены права главного начальника флота и морского ведомства, а права товарища морского министра расширялись до объема прав бывшего управляющего министерством. Надо полагать, что подобное расширение прав министра было знаком особого доверия к нему со стороны царя. Товарищ министра получил право личного всеподданнейшего доклада в присутствии министра и право присутствовать, по предметам своего ведения, на заседаниях высших государственных учреждений.

Почти сразу после вступления в должность новый морской министр 28 января 1907 г. поднял вопрос о порядке рассмотрения изменений штатов учреждений морского ведомства, направив соответствующее письмо председателю Совета Министров П. А. Столыпину.<sup>202</sup> Адмирал предлагал в будущем вводить, изменять и отменять все штаты «в порядке ст. 96 ОГЗ», то есть, по мнению И. М. Дикова, без участия не только Государственной думы, но и Совета Министров, в том случае, если реорганизация не требовала новых расходов. 6 февраля 1907 г. Совет Министров рассматривал вопрос о переустройстве отдельных частей управления морского ведомства.<sup>203</sup> Обсуждение свелось к вопросу о применении положений ОГЗ к оборонным ведомствам. Конкретно предстояло решить, возможно ли изменять штаты этих министерств, при отсутствии увеличения расходов, без рассмотрения их Государственной думой и Государственным советом. Вывод Совета Министров был следующий: «Общий смысл означенной статьи основных законов (14-й статьи ОГЗ. — *К. Н.*) совершенно ясно указывает, что все предметы, касающиеся организации Армии и Флота,

поскольку они не затрагивают общих законов и не выходят из пределов ассигнованных по сметам военного и морского ведомств средств, находятся в исключительной компетенции Державного Вождя Армии и Флота».<sup>204</sup> Важно, что прецедент решения подобных вопросов без привлечения законодательных учреждений уже имел место: 23 сентября 1906 г. именно в таком порядке были изменены штаты ГМШ.

Наиболее болезненным для морского ведомства был вопрос о судостроительной программе, решение которого вытекало из представлений о задачах флота в будущей войне. Еще в марте 1907 г. в МГШ были разработаны «Стратегические основания для плана войны на море», в которых рассматривалось четыре варианта строительства флота в зависимости от выделения средств. Естественно, что авторы этого проекта считали только самый дорогой вариант полностью соответствующим тем задачам, которые могли встать перед военно-морскими силами. План-максимум предусматривал строительство пяти типовых эскадр, общей численностью в 40 (!) линейных кораблей, 20 броненосных крейсеров и 180 эсминцев. Это означало, что Россия будет обладать флотом, превышающим британский. Однако так как эти, поистине наполеоновские, планы не были согласованы с Военным министерством, они не были внесены в СГО в апреле 1907 г. Морское министерство вышло в Совет с гораздо более скромными планами, к разработке которых МГШ, по-видимому, не имел отношения. Предлагалось построить на Балтике в ближайшее время (за 1907—1911 гг.) два «броненосца в 21 тысячу тонн» водоизмещения, под которыми подразумевались дредноуты, 72 малых миноносца по 100 тонн и 30 подводных лодок по 80 тонн. На Черном море в то же время предполагалось соорудить 2 легких крейсера по 4200 тонн, 18 эскадренных миноносцев по 700 тонн и 6 подводных лодок по 400 тонн. В перспективе следовало довести число «броненосцев» на Балтике до восьми.<sup>205</sup> Эта программа вызвала оживленный обмен мнениями в СГО. Начальник Морской походной канцелярии ЕИВ А. Ф. Гейден предлагал дополнить программу строительством броненосцев береговой обороны, по примеру Швеции. Н. Н. Ломен полагал, что строительство даже 8 дредноутов в течение 10 лет «явится ничего не достигающей полумерой при огромных затратах... Мощь государства зиждется на сухопутной армии, а потому было бы целесообразнее вместо расходования денег на незначительный флот, дать эти деньги на



армию, в которых теперь она крайне нуждается». Его поддержали начальник сухопутного Главного штаба генерал-лейтенант А. Е. Эверт и помощник военного министра генерал-лейтенант А. А. Поливанов. В общем, голоса противников строительства линейных сил флота на совещании возобладали. Это неудивительно, если учесть, что из 19 присутствующих моряками были лишь четверо, и то Н. Н. Ломен «переметнулся в стан врага». Следует особо отметить позицию Н. Н. Ломена как совершенно нетипичную для высокопоставленных моряков того времени, ведь нечасто встречаются руководители, готовые признать, что выделить деньги чужому ведомству целесообразнее, чем их собственному. Сейчас, когда мы знаем практические результаты выполнения судостроительных программ в преддверии Первой мировой войны, мысли Н. Н. Ломена представляются прямо-таки пророческими.

«Под шпицем», особенно же в Морском Генеральном штабе, дули совершенно другие, океанские ветры. В июне 1907 г. сразу три генштабиста — А. В. Колчак, В. Н. Черкасов и М. М. Римский-Корсаков — выступили с горячим протестом против намечающейся судостроительной программы. Их воззрения полностью совпадали, но наиболее солидной аргументацией отличалась записка В. Н. Черкасова. Он полагал возможным сократить количество или вовсе отказаться от сооружения кораблей любых классов, которые должны были войти в сбалансированную эскадру — броненосных и легких крейсеров, эсминцев и подводных лодок, но никак не эскадренных броненосцев. «Война на море, — писал А. В. Колчак, — ведется линейными судами, все же остальные есть только более или менее полезное прибавление, без линейных судов не имеющее решительно никакого значения».<sup>206</sup>

Глядя с высоты исторического опыта, надо отметить, что идея строительства миноносцев в 100 тонн и подводных лодок в 80 тонн вряд ли была верной, но то, что в условиях обороны восточной части Балтийского моря и Финского залива в период Первой мировой войны в принципе можно было бы обойтись без большого количества крупных артиллерийских кораблей, представляется несомненным. Их роль могли бы сыграть береговая артиллерия и оставшиеся в строю старые броненосцы, в то время как роль легких сил флота являлась бы значительной.

Получилась парадоксальная ситуация: к самому вероятному конфликту флот готовился во вторую очередь, тогда как

первостепенной задачей считалась подготовка к «возможным политическим комбинациям», на случай резкого изменения состава противостоящих группировок в Европе и необходимости отправки крупной эскадры в океан для поддержания «чести флага». Позднее практика мировой войны показала, что для обороны входа в Финский залив достаточно минных заграждений, береговой артиллерии, подводных лодок и легких сил флота. Четыре линейных корабля, которые удалось ввести в строй в начале войны, для обороны были излишни и ни разу не использовались с этой целью, даже во время прорыва немецкого флота в Рижский залив в октябре 1917 г. Для наступательных же операций четыре дредноута были, очевидно, недостаточны. При этом не имело никакого значения, германский или английский флот или они оба вместе действовали бы в Балтийском море — их превосходство над русским в любом случае было бы таково, что наличие или отсутствие четырех русских дредноутов ничего не могло изменить. С другой стороны, на Черном море присутствие в начале войны даже одного современного линкора радикально меняло ситуацию — русские корабли типа «Императрица Мария» значительно превосходили по вооружению и бронированию линейный крейсер «Гебен», которым Германия усилила турецкий флот за несколько дней до начала войны. Таким образом, существенно снижался риск морской части Босфорской десантной операции, которая активно готовилась вплоть до лета 1916 г., а проведение самой операции становилось значительно более вероятным. Естественно, что высадка русских войск на Босфоре во время Галлиполийской десантной операции союзников могла поставить турок в очень сложное положение и оказать серьезное влияние на исход всей войны.

Решающую роль при выборе судостроительной программы перед Первой мировой войной должна была сыграть оценка фактора времени. Если бы русские морские генштабисты смогли сделать вывод о том, что война начнется около 1914 г., они вряд ли настаивали бы на фантастических судостроительных прожектах. Сотрудники МГШ так и не смогли понять, что в условиях короткой передышки между Русско-японской и Первой мировой войнами России следовало отказаться от строительства «океанского флота» на Балтике, уделив значительно больше внимания Черному морю. Однако в правительственных кругах Российской империи господствовало представление о том, что

война начнется не ранее 1920 г. За те 10 лет, которые в этом случае легли бы между принятием Большой судостроительной программы и началом войны, можно было много успеть сделать. «Каприви говорил: сначала нужно покончить с войной, которая начнется послезавтра, а потом займемся дальнейшим развитием флота».<sup>207</sup> Мысль, высказанная генералом Г.-Л. фон Каприви (1831–1899), руководившим в 1883–1888 гг. немецким морским ведомством, а в 1890–1894 гг. занимавшим пост рейхсканцлера, очевидно, не казалась привлекательной в России.

Число записок с предложениями преобразований в морском ведомстве все увеличивалось, и 14 апреля 1907 г. начальник МГШ Л. А. Брусилов выступил с предложением ввести четкий порядок рассмотрения подобных проектов, которые теперь должны были поступать не непосредственно к министру, а в МГШ.<sup>208</sup> Официально это предложение мотивировалось желанием разгрузить морского министра, однако очевидно, что одной из целей Л. А. Брусилова в данном случае было взять первоначальное рассмотрение всех проектов в свои руки и устранить возможность передачи их для дальнейшей разработки в Законодательную часть ГМШ.

23 апреля 1907 г. деятельный сотрудник МГШ А. Н. Щеглов подал Л. А. Брусилову записку «Руководящие начала для преобразования техническо-хозяйственного управления морского ведомства».<sup>209</sup> Записка начиналась с исторического очерка систем управления флотом и разбора недостатков «системы 1885 г.» В качестве образца при реформировании управления флотом А. Н. Щеглов приводит «Схему естественного управления».<sup>210</sup> Для нее характерно отделение судостроения от судоремонта и создание поста директора нового судостроения, аппарат которого должен был разрабатывать проекты кораблей и проводить их испытания. Начальнику Управления адмиралтейства должны были быть подчинены верфи и казенные заводы, он распределял заказы, руководил деятельностью и оборудованием казенных верфей. На Интендантство возлагалась функция снабжения флота всеми предметами и материалами «кроме боевых и особо-специальных». Эти три управления находились в ведении товарища морского министра. Министру непосредственно, кроме других учреждений, подчинялся Счетный отдел, функции которого у А. Н. Щеглова не конкретизированы, но можно предположить, что он должен был заниматься лишь контролем над использованием выделенных

средств. Аналогично центральному, А. Н. Щеглов мыслил и портовое управление.

Надо полагать, что записка А. Н. Щеглова встретила поддержку начальника МГШ, и 28 апреля 1907 г., уже за подписью Л. А. Брусилова, морскому министру был представлен доклад «О принципах, которые надлежит положить в основу преобразования хозяйственно-технической части морского ведомства».<sup>211</sup> Историческая часть данного доклада была целиком заимствована из записки А. Н. Щеглова. Вывод о состоянии технической и хозяйственной частей был неутешителен: «Все вышеизложенное характеризует нашу действующую администрацию, как систему безответственности и недоверия (подчеркнуто у Л. А. Брусилова. — К. Н.), в силу которой и происходят постоянные промахи и трения».<sup>212</sup> Для улучшения ситуации, по мысли автора, было необходимо: кораблестроение выделить в отдельное и самостоятельное учреждение, с обособлением ремонта, ввести полную ответственность лиц, отвечающих за последний. Центральное учреждение, ведающее ремонтом, предлагалось назвать Адмиралтейством или Верфью, на него, в отличие от проекта А. Н. Щеглова, следовало возложить лишь координацию деятельности казенных заводов и верфей, а не руководство ними. В органах снабжения запасы для судов (расходные) и для портов (мобилизационные) должны были храниться и учитываться отдельно друг от друга, как это уже делалось для императорских яхт.

Через несколько недель Л. А. Брусилов представил министру еще один доклад — «Руководящие указания для преобразования флота и морского ведомства».<sup>213</sup> В нем шла речь уже о реформировании всего ведомства, а не только его техническо-хозяйственной части, как в предыдущем. Начальник МГШ указывал, что необходимость реформы была задана еще рескриптом Николая II 29 июня 1905 г., а «между тем, до сего времени, работы различных комиссий не имели осязательного практического результата. Причина этого явления кроется в том, что все комиссии занимались реформой отдельных частей управления, без взаимной связи между собой. Для плодотворности и стройности реформы необходимо утвердить сначала всю схему управления, а затем уже разрабатывать отдельные части в согласии с общей идеей».<sup>214</sup> Здесь Л. А. Брусилов имел в виду две комиссии — по пересмотру «Положения об управлении портами» под председательством В. П. Верховского, работавшей

в сентябре — декабре 1905 г., и по преобразованию технико-хозяйственной части под председательством К. К. Ратника, заседавшей в ноябре 1905 — феврале 1906 г.

По мнению автора, современная ему структура управления флотом характеризуется безответственностью, неопределенностью обязанностей, отсутствием доверия, «угнетением» боевых сил. В докладе делались следующие выводы:

— единоличная форма управления предпочтительнее коллегиальной;

— в периоды расцвета флота система управления им отличалась широкой децентрализацией;

— необходимо разделение труда в учреждениях морского ведомства;

— «плавающим флагманам» должны подчиняться все плавающие суда, а в идеале — и береговые учреждения.

«Принятие этих четырех начал влечет за собой при проведении их в жизнь: простоту, ответственность, доверие, ясное и строгое разграничение обязанностей»,<sup>215</sup> — заключал Л. А. Брусилов. К докладу прилагалась подробно разработанная схема предлагаемой системы центрального управления, управления морской станции, морского опорного пункта и морского округа.\* Схема центрального управления предусматривала разделение морского ведомства на МГШ, Центральное военно-морское управление (ЦВМУ), действующие флоты и приморские крепости. Все они подчинялись, согласно проекту, императору лично или назначенному им лицу с «особой властью», то есть, фактически, генерал-адмиралу. Начальник ЦВМУ должен был получить право заседать в Совете Министров на правах морского министра. Далее развивались «научные основания» этого деления, взятые из записки Л. А. Брусилова царю 2 октября 1906 г. Снова ссылкой на опыт Германии и Японии доказывалась необходимость подчинения МГШ непосредственно верховной власти. Если бы схема, предложенная Л. А. Брусиловым, была реализована, то МГШ занял бы важнейшее место в структуре морского управления, так как в его компетенцию входили все вопросы боевого использования флота, и начальник МГШ стал бы главным советником по морским вопросам для царя или генерал-адмирала (в том случае, если бы он был назначен). Что касается ЦВМУ, то руководство им должно было быть единоличным, с участием «совета

\* См. приложение, рис. 13.

техников» с совещательными функциями, который должен был заменить собой Адмиралтейств-совет. Принципиально отличало проект Л. А. Брусилова от проекта А. Ф. Гейдена то, что статус учреждения, отвечающего за прохождение службы личным составом, то есть ГМШ или МШ ЕИВ, был понижен. «Если возвысить управление личным составом, то это будет порождать стремление управлять, а не заведовать»,<sup>216</sup> — писал Л. А. Брусилов. Поэтому, орган, отвечающий за кадры в схеме, предложенной начальником МГШ, был подчинен начальнику ЦВМУ, который соответствовал морскому министру. На ЦВМУ возлагалось снабжение флота в самом широком смысле: собственно снабжение топливом, продовольствием, необходимыми материалами; строительство кораблей; подготовка матросов и офицеров на берегу. Интересно, что на одном из экземпляров доклада термин «начальник ЦВМУ» от руки исправлен на «морской министр». Возможно, это сделал сам Л. А. Брусилов, чтобы «позолотить пилюлю» для И. М. Дикова. Как своеобразный «дипломатический ход» можно рассматривать и фразу о том, что по «системе 1885 г.» морской министр, унаследовавший ряд функций управляющего Морским министерством, якобы неполновластен, так как все принципиальные решения, по закону, принимает Адмиралтейств-совет. В действительности, особенно после фактического упразднения поста генерал-адмирала, министр стал полновластным хозяином в ведомстве, и у него было достаточно возможностей провести в Адмиралтейств-совете нужное ему решение. Возможно, этот пассаж появился в записке с целью подтолкнуть И. М. Дикова к скорейшей ликвидации Адмиралтейств-совета в его прежнем виде, что было одним из мероприятий, предлагавшихся в «Руководящих указаниях...».

Начальники действующего флота, согласно проекту Л. А. Брусилова, должны были готовить материальную часть и личный состав в мирное время и командовать им в военное. В мирное время командующему флотом должны были подчиняться «все части, имеющие маневренное значение для флота: связь, минные заграждения (кроме крепостных), минные флотилии и имеющие маневренное значение опорные пункты для них, но не предназначенные быть убежищем для флота».<sup>217</sup> В военное время в его подчинение входили все тыловые учреждения, поэтому в мирное время следовало предоставить командующему право «хотя бы раз в год» инспектировать портовые магазины

и склады. Приморские крепости должны были быть переданы в морское ведомство. Л. А. Брусилов считал неправильным высочайше утвержденное 4 марта 1907 г. постановление Совета государственной обороны (СГО) об оставлении приморских крепостей в сухопутном ведомстве. Для согласования деятельности флота и приморских крепостей, по его мнению, следовало учредить особые округа морской обороны. Надо отметить, что эти округа были нужны только в том случае, если бы флот был послан в океан, тогда на них легла бы оборона побережья. В противном случае получалось, что командование флотом и штаб округа морской обороны дублируют друг друга.

В проекте Л. А. Брусилова остро чувствуется явное германское влияние. Так, например, после принятия закона о флоте 1896 г. и начала планомерного наращивания морских вооруженных сил, в Германии был создан Флот открытого моря, объединявший основную массу боевых кораблей. Одновременно были расширены полномочия командующих так называемыми «морскими станциями» Северного и Балтийского морей, которым подчинялись силы береговой обороны, учебные и устаревшие корабли. Фактически русским аналогом этих «станций» должны были стать округа морской обороны. Центральные учреждения также должны были строиться по немецкому образцу. В отличие от проекта А. Ф. Гейдена, согласно которому, фактически, руководящая роль в ведомстве должна была принадлежать МШ ЕИВ, по проекту Л. А. Брусилова такое же влияние должен был получить МГШ. Интересно, что, говоря об образцах, на которые следует равняться при реформе морского управления, Л. А. Брусилов ни разу не упоминает военное ведомство, где с 1905 г. действовала система управления, очень похожая на предлагаемую начальником МГШ. Там царю непосредственно подчинялись военный министр, начальник Главного управления Генерального штаба и командующие военными округами. Возможно, причиной того, что Л. А. Брусилов не упомянул военное ведомство, явилось, по-видимому, все возраставшее среди самих сухопутных военачальников сознание пагубности подобной организации.

Видимо, град предложений, обрушившийся на морского министра из МГШ, не произвел на ветерана обороны Севастополя сильного впечатления, так как он выдвинул на обсуждение альтернативный проект, исходивший, надо полагать, из Законодательной части ГМШ. 16 июня 1907 г. на квартире

И. М. Дикова должно было состояться его обсуждение. Проект<sup>218</sup> предлагался «как идея, в общих чертах» и был разработан в двух вариантах — № 1 и № 2.\* Ключевым в обоих вариантах было появление в схеме ГМШ, поставленного наравне с МГШ и самим министерством. Не исключено, что вариант № 2 появился после согласования схемы с Канцелярией Морского министерства, так как в варианте № 1 структура канцелярии не разработана, а сам этот орган состоит при Адмиралтейств-совете, что сводило его влияние в ведомстве практически на нет. В варианте № 2 канцелярия подчинена управляющему министерством и показано, что она состоит из четырех подразделений. Вариант № 2 интересен также и тем, что согласно ему за обучение личного состава на судах флота нес ответственность МГШ, а не командующий флотом, который к тому же назван по-старому главным начальником флота и портов. Эта деталь еще раз говорит в пользу того, что оба варианта проекта вышли из Законодательной части ГМШ. Там помнили о традиции инспектирования действующего флота начальником ГМШ и в новых условиях перенесли данную обязанность на МГШ. Скорее всего, на совещании 16 июня начальник МГШ представил морскому министру свою записку «Руководящие указания для преобразования флота и морского ведомства» и, вероятно, изложил ее основные положения устно, однако подробно ознакомился министр с этой запиской позднее: на одном из экземпляров «Руководящих указаний...»<sup>219</sup> имеется пометка о том, что он был одобрен И. М. Диковым только 22 июня 1907 г. При этом морской министр поручил обсудить данный проект совместно с Законодательной частью ГМШ.

К сожалению, совещание 16 июня носило частный характер и журнала его участники не вели. Насколько можно судить по косвенным данным, ни один вариант не был выбран как окончательный, но Л. А. Брусилов получил согласие морского министра разослать его проект на отзыв. Точно так же рассылались на отзыв альтернативные проекты ГМШ № 1 и № 2. Казалось бы, каждый адресат должен был получить оба варианта проекта ГМШ и проект МГШ. Однако, в силу того, что эти учреждения рассылали документы самостоятельно, большинству авторов попал в руки только один проект. Сама рассылка не прошла без трений между ГМШ и МГШ. 19 июня заведующий Законодательной частью С. П. Дюшен сообщил Л. А. Брусилову, что все

\* См. приложение, рис. 14.



отзывы на проекты будут собраны и обработаны в Законодательной части.<sup>220</sup> Через четыре дня начальник МГШ обратился к И. М. Дикову с просьбой навести здесь порядок, ссылаясь на высочайший указ Правительствующему Сенату 5 июля 1906 г., возложивший все работы по разработке организации морского ведомства на МГШ и утвержденный самим И. М. Диковым доклад Л. А. Брусилова от 14 апреля 1907 г. о сосредоточении всех заключений по вопросам организации в Генеральном штабе.<sup>221</sup> Уже через три дня С. П. Дюшен, получивший, видимо, соответствующие указания министра, уверил Л. А. Брусилова в том, что все произойдет согласно его пожеланиям. В конце концов проекты были разосланы 45 адмиралам, генералам и штаб-офицерам морского ведомства.<sup>222</sup>

В те же дни морскому министру был представлен проект «Наказа ГМШ», который был разработан в Законодательной части и передан И. М. Диковым в МГШ для рассмотрения.<sup>223</sup> Проект гласил: «начальник Главного Морского штаба есть непосредственный помощник морского министра по заведению личным составом морских офицеров и команд, а также по охранению воинской дисциплины в морском ведомстве».<sup>224</sup> Он предоставлял начальнику ГМШ практически те же права, какими он обладал до образования МГШ, вплоть до осмотра судов, возвращающихся из заграничного плавания, распоряжений о маневрах и разработки положений о вооруженном резерве, о судах, находящихся на паровом отоплении и о хранении судов в портах. Из карандашных пометок на полях документа, сделанных одним из офицеров МГШ, а возможно, самим Л. А. Брусиловым, следует, что почти все эти функции к лету 1907 г. перешли в компетенцию МГШ или действующего флота. Пометку «NB» вызвало положение проекта, согласно которому ГМШ должен «определять требования к целям обучения личного состава»,<sup>225</sup> что, по мнению работников МГШ, целиком относилось к сфере ведения Учебной части (или Учебной инспекции). Согласно этому проекту, ГМШ должен был состоять из распорядительно-учебной и мобилизационной частей, частей по заведению офицерскими и нижними чинами, строевого отдела и канцелярии штаба. Таким образом, в проекте были сохранены все те функции ГМШ, которые он имел до выделения из его состава МГШ. ГМШ оставался главным органом управления боевым флотом, центральным звеном всего Морского министерства. МГШ должен был превратиться

во вспомогательное учреждение, ведущее подготовительные работы в интересах Главного штаба. Естественно, что руководство МГШ не могло согласиться на подобное понижение его статуса.

В августе-сентябре 1907 г. в Морское министерство начали поступать отзывы на разосланные проекты. Всего поступило 22 отзыва на «Руководящие указания...» Л. А. Брусилова от разных чинов морского ведомства.<sup>226</sup> Прежде всего, возникли разногласия по вопросу о степени радикальности перемен в структуре управления флотом. Если командир С-Петербургского порта контр-адмирал И. Л. Петров и командир порта Императора Александра III (Либавского) контр-адмирал И. К. Григорович высказались за коренную ломку существующей системы управления, то помощник начальника ГМШ контр-адмирал А. А. Эбергард и директор Морского корпуса контр-адмирал С. А. Воеводский — лишь за частичную реформу. Особенно интересен отзыв А. А. Эбергарда. Он указывал на необходимость «оглядки» и возможно более бережного отношения к «существующей 20 лет системе управления».<sup>227</sup> А. А. Эбергард возражал против утверждения записки Л. А. Брусилова о «неполновластности» морского министра, подчеркивая, что с 1885 г. проведен принцип строгой личной ответственности управляющего министерством (чьи функции унаследовал морской министр) перед царем. В сущности, можно было бы сказать, что этот принцип был проведен еще при образовании министерств, в начале XIX в. Автор отмечал, что «записка адмирала Шестакова (объяснительная записка к проекту реформы, представленная Государственному совету в 1885 г. — *К. Н.*) заслуживает большего внимания, чем набор сентенций из специальных сочинений».<sup>228</sup>

По мнению И. А. Шестакова, как его излагал А. А. Эбергард, подлинная децентрализация состоит в возможности всех нижестоящих инстанций самостоятельно решать вопросы, находящиеся в их компетенции, а не в разделении всех дел между «низшими учреждениями». Автору отзыва была непонятна «настойчивость, с которой проект Морского Генерального штаба умаляет значение Главного Морского штаба». Надо только убрать из ведения ГМШ учебную часть, а передавать управление личным составом из ГМШ командующим флотами нет необходимости, так как последние в этом случае «за бумагою не увидят своего флота, как не видят его теперь Главные командиры

за хозяйственными заботами и иными делами». При морском министре должно находиться особое лицо для заведования всем личным составом — помощник по «строевой-распорядительной-дисциплинарной части». «Для устранения нравственной перегородки между ними» А. А. Эбергард предлагал слить ГМШ и МГШ в Главный Морской Генеральный штаб. Он считал, что было бы лучше, если бы Генеральный штаб поглотил Главный, чем просто упразднить ГМШ. Что касается кораблестроения и снабжения, то помощник начальника ГМШ предлагал передать максимум функций в руки частных фирм, в пользу чего, по его мнению, свидетельствовал опыт Русско-японской войны. Как и С. А. Воеводский, А. А. Эбергард главную причину неудач видел не в порочной системе управления, а в неудачном подборе кадров.

Интересно, что после назначения на должность начальника МГШ в августе 1908 г. А. А. Эбергард отстаивал именно те идеи, которые критиковал в отзыве на «Руководящие начала...» Л. А. Брусилова. В рассуждениях А. А. Эбергарда содержалось рациональное зерно. В процессе дальнейшего развития структуры морского управления в ходе Первой мировой войны ГМШ лишился последних признаков своего прежнего высокого положения и летом 1917 г. был преобразован в Главное управление личного состава (ГУЛиСо), став исключительно органом управления кадрами. Что же касается «нравственной перегородки», то действительно на протяжении 1906–1914 гг. происходила скрытая борьба между МГШ и Законодательной частью, выражавшей мнения, господствовавшие в ГМШ.

С. А. Воеводский критиковал увлечение МГШ организацией германского морского управления: «Ссылку на систему управлений, принятую в Германском и Японском флотах, сильно разнящуюся с вновь предлагаемой, считаю неосновательной, так как нахожу неоправданным подражать всему тому, что есть у других и что может быть вовсе непригодно для нас». <sup>229</sup>

Главный командир Черноморского флота и портов контр-адмирал Р. Н. Вирен единственный высказался в своем отзыве за коллегиальную форму принятия решений, «которая обеспечивает большую устойчивость системы». <sup>230</sup> Характерно, что все приславшие отзывы, кроме главного медицинского инспектора флота действительного тайного советника В. С. Кудрина, поддержали «установление единовластия в лице Главного начальника флота и морского ведомства». По-видимому, су-

ществовавшая с середины XIX в. система «генерал-адмиральского» управления флотом, была слишком привычной для большинства высших морских офицеров. С другой стороны, адмиралы и генералы осознавали происшедшие в системе высших государственных учреждений перемены и, по-видимому, стремились создать для своего ведомства максимально благоприятные условия в смысле прямого доступа к царю и меньшей зависимости от Совета Министров. В том случае, если бы морское ведомство возглавлял великий князь — генерал-адмирал, таких возможностей было бы больше.

Мнение о судьбе Адмиралтейств-совета было также почти единогласным — он должен существовать и обладать достаточно широкими правами, но действовать не при начальнике ЦВМУ, а при Главном начальнике флота и морского ведомства.<sup>231</sup> Некоторые, как М. В. Князев, предлагали формировать Адмиралтейств-совет из бывших начальников МГШ, ЦВМУ, бывших командующих флотами и комендантов приморских крепостей, другие, как главный инспектор минного дела МТК контр-адмирал В. А. Лилье, считали необходимым составлять этот совет из действующих высших руководителей морского ведомства. И. Л. Петров предложил расширить компетенцию этого учреждения вплоть до утверждения чертежей проектируемых судов, но это явно противоречило идее единоначалия в деле судостроения. В. А. Лилье считал, что не следует ставить между начальником ЦВМУ и подчиненными ему учреждениями двух помощников — по личному составу и по техническо-хозяйственной части.<sup>232</sup> Он и начальник Оперативного отделения штаба Кронштадтского порта полковник С. К. Кульстрем предлагали слить Управление по комплектованию и мобилизации с Общей частью и назвать новый орган Главным Морским штабом.<sup>233</sup> Впоследствии это предложение вызвало резкий отпор со стороны МГШ, однако в нем не было ничего неожиданного. После того как МГШ согласился с выделением Медицинского управления в непосредственное подчинение начальника ЦВМУ по предложению В. С. Кудрина, в ведении помощника начальника ЦВМУ по личному составу остались учреждения, сфера компетенции которых соответствовала кругу ведения ГМШ по «системе 1885 г.». Возникла опасность превращения помощника начальника ЦВМУ в главу органа, напоминающего ГМШ и претендующего на то же положение в ведомстве.

Ряд отзывов содержали весьма оригинальные предложения. Например, В. А. Лиле предложил создать должность адмирал-инспектора флота для согласования обучения судовых команд на трех главных флотах России и поднять статус начальника Учебной части, назвав его адмирал-инспектором учебной части.<sup>234</sup> Были и довольно своеобразные отзывы, например, директор Канцелярии Морского министерства Е. Е. Стеблин-Каменский предположил, что сравнивать разные схемы управления можно только тогда, когда они действовали при одинаковых условиях, но теперь это сделать невозможно. Поэтому он заявил о невозможности сделать выбор в пользу той или иной системы управления. «Я нахожу, что проектируемое преобразование построено главным образом не на почве существующих у нас учреждений, а на теоретических соображениях и иностранных системах, выросших на иной почве и действующих при иных условиях».<sup>235</sup>

Особо следует рассмотреть отзыв, составленный командиром посыльного судна «Азия» капитаном 2 ранга К. П. Блохиным в декабре 1907 г.<sup>236</sup> Авторство К. П. Блохина устанавливается по карандашной пометке на документе. Можно предположить, что этот отзыв был составлен для великого князя Александра Михайловича. На это указывает заготовленное начало подписи «Свиты Его Императорского Величества контр-адмирал». Дело в том, что в конце 1907 г. Александр Михайлович был единственным контр-адмиралом свиты. По каким-то причинам записка не была ни подписана великим князем, ни отправлена морскому министру по официальным каналам, но, тем не менее, попала в МГШ.

Записка, составленная К. П. Блохиным, наиболее резко и аргументированно критикует проект Л. А. Брусилова на его же поле — «научного» подхода к проблемам управления. Она сильно отличается от других отзывов и по тону. В подавляющем большинстве отзывов высказываются отдельные, хотя порой и весьма серьезные, критические замечания, а К. П. Блохин стремится разгромить проект МГШ буквально «в пух и прах», не останавливаясь перед явными передержками и мелкими придирками. Автор указывает, что «в периоды наибольшего расцвета» и при Петре I, и при Екатерине II, и при Николае I флот управлялся скорее коллегиально, чем единолично, а хозяйственная часть была отделена от строевой. Он замечает, что, занимаясь специализацией труда учреждений, легко прийти

до абсурдного дробления управленческих операций, а «рутинность работы в данном случае едва ли будет желательна».<sup>237</sup> Это утверждение, само по себе верное, в данном случае вряд ли применимо, так как представляется, что Л. А. Брусилов в своем проекте все же остается на почве разумного компромисса между естественным желанием увеличить штат учреждения и реальными возможностями добиться его финансирования.

Проанализировав «Руководящие начала...» Л. А. Брусилова, К. П. Блохин пишет: «Приходится полагать, что о целесообразности административной системы в смысле создания условий, благоприятствующих удобному обслуживанию потребностей боевого флота ведающими хозяйство береговыми учреждениями, в записке ничего не упоминается».<sup>238</sup> Это явное преувеличение, в проекте МГШ взаимоотношениям портов и флота уделено достаточно внимания, хотя утверждение К. П. Блохина о недостаточной проработанности вопросов их взаимодействия, как представляется, имеет некоторые основания. «Общее впечатление, оставленное запиской, таково, что она стремится создать систему удобоуправляемых учреждений морского ведомства, мало касаясь нужд флота».<sup>239</sup> Можно предположить, что написание этой «разгромной» записки было связано с имевшимися, по-видимому, у Александра Михайловича надеждами занять пост генерал-адмирала. Для этого у него были серьезные основания: после великого князя Алексея Александровича он оставался старшим в чине моряком среди Романовых. Следующим за ним по старшинству шел Кирилл Владимирович, бывший в конце 1907 г. лишь капитаном 2 ранга.

На оба варианта проекта ГМШ также поступило несколько отзывов. Главный командир флота и портов и начальник морской обороны Балтийского моря (фактически командующий Балтийским флотом) вице-адмирал К. П. Никонов<sup>240</sup> и начальник штаба Кронштадтского порта капитан 1 ранга М. В. Князев<sup>241</sup> считали правильной схему ГМШ № 1, за исключением того, что командир порта должен подчиняться командующему флотом. «В остальном признаю проект разработанным целесообразно и детально для управления большим флотом и хорошо организованной (морской. — *К. Н.*) обороной».<sup>242</sup> Обращает на себя внимание и отзыв начальника 1-го минного дивизиона Балтийского моря капитана 1 ранга светлейшего князя А. А. Ливена,<sup>243</sup> авторство которого установлено по карандашной пометке на документе. В качестве главного недостатка

А. А. Ливен указывал на «путаницу чрезмерной централизации, происшедшую не столько от требований существующего закона, сколько от всеобщего стремления сваливать ответственность на высшую власть».<sup>244</sup> Одна из первых задач реформы — устранение всякой неопределенности в законоположениях об обязанностях того или иного учреждения. Непоследовательность, по мнению автора, проявлена уже в самой основе схемы: ГМШ подчинен министру, но сам не имеет подчиненных. Так как распоряжения ГМШ в этом случае будут исполнять строевые начальники, то «Главный Морской штаб является как бы инстанцией строевого начальства помимо прямой иерархии. Это ненормально, недопустимо и всех смущает».<sup>245</sup> (Термин «министр» сюда попал, видимо, из-за описки, так как в проекте ГМШ морское ведомство возглавляет главный начальник, которому и подчинен Главный штаб.)

Схема, по мысли А. А. Ливена, должна создаваться не по линии подчинения, а по «линии исполнения функций ведомства». Учреждения, не имеющие исполнительной власти и собственных средств к исполнению воли начальника, должны помещаться на схеме в виде придатка к лицу, которое они обслуживают. Необходимо заметить, что именно так изображаются штабы на современных схемах военного и военно-морского управления. К отзыву прилагалась и весьма подробно разработанная схема морского управления.<sup>246</sup> Эта схема напоминает предложенную в «Руководящих указаниях...» Л. А. Брусилова, с той разницей, что учреждения, подчиненные у последнего помощнику начальника ЦВМУ по личному составу, у А. А. Ливена переданы в подчинение начальнику ГМШ. Ему же, по А. А. Ливену, подчинен начальник военно-морских учебных заведений, тогда как в проекте Л. А. Брусилова Учебная инспекция находится в ведении начальника ЦВМУ. Так же, как В. А. Лилье и С. К. Кульстрем, А. А. Ливен считал необходимым создание Инспекции боевой готовности флота, не имеющей распорядительной власти, но «ответственной за полную осведомленность морского министра о состоянии морских вооруженных сил». Характерно и то, что в схеме А. А. Ливена морской министр «взаимозаменяем» с главным начальником флота и морского ведомства.

Надо полагать, не случайно то, что отзывы К. П. Блохина и А. А. Ливена оказались подшиты в дела МГШ без всяких сопроводительных бумаг и комментариев. Первый был слишком

неудобен для разбора в сводке отзывов, и отсутствие подписи Александра Михайловича давало формальное право не упоминать о нем, второй относился к проекту ГМШ, о самом существовании которого в МГШ предпочли забыть. Кроме этого, проект А. А. Ливена содержал подробно разработанную схему, предусматривавшую наличие ГМШ, что не могло прийти ко двору в морском генштабе.

К декабрю 1907 г. отзывы были обработаны в МГШ. Созданная там сводка построена по тематическому принципу, и, так как большинство авторов отзывов возражали против тех или иных положений проекта, критические замечания приводятся как мнения отдельных лиц, противоречащие мнению большинства, якобы одобрявшего проект.<sup>247</sup> Таким образом, по конкретным вопросам организации, «воздержавшиеся» автоматически оказывались в числе сторонников решений, предлагавшихся в записке Л. А. Брусилова. Кроме того, у офицеров МГШ, обрабатывавших отзывы, была полная возможность комментировать замечания, как они считали нужным, поскольку авторам о реакции на их отзывы официально не сообщалось. Составители сводки соглашались с А. А. Эбергардом и С. А. Воеводским, что главное — кадры, но замечали, что правильный подбор людей возможен только при новой системе учреждений. Необходимость поста главного начальника флота и морского ведомства подкреплялась в сводке уже не только ссылками на традицию, но и обращением к опыту военного ведомства. В сводке говорилось, что император перегружен обязанностями по управлению частями «раздробленного» военного ведомства и поэтому для управления флотом необходим генерал-адмирал, «с тем, чтобы лишь по особо важным вопросам он получал директивы от Его Императорского Величества». Действительно, к этому времени недостатки системы управления сухопутными вооруженными силами стали очевидны, близилось слияние Военного министерства и ГУГШ. В таких условиях необходимо было дистанцироваться от системы, принятой в военном ведомстве.

Сознание необходимости преобразования системы управления не обошло и гражданских чиновников морского ведомства. 21 августа 1907 г. начальник Счетного отдела ГУКИС тайный советник Ф. А. Дегтерев подал министру записку с предложением повысить статус Счетного отдела и изменить систему отчетности.<sup>248</sup> Автор отмечал, что первоначально, в 80-е гг.



ХІХ в., Счетный отдел ГУКиС занимался денежной и материальной отчетностью хозяйственных учреждений министерства. Позднее в отдел стали поступать дела, не имеющие отношения к счетоводству. С 1902 г., после того как в портах и на казенных заводах был введен «фактический контроль», объем работ отдела сильно сократился, но одновременно он лишился сведений о движении запасов и ходе портовых работ. Поэтому «приоритет в портовых делах» перешел к Государственному контролю, «который не только стал от этого господином положения, но и руководителем местного хозяйства».<sup>249</sup> Конечно, в этом рассуждении Ф. А. Дегтерева заключено явное преувеличение. Государственный контроль не был, да и не мог быть «руководителем местного хозяйства» морского ведомства, хотя, действительно, «вследствие полного незнания и непонимания чиновниками контроля даже элементов техники толку от этого контроля не было, а происходили только одни задержки».<sup>250</sup> По мнению Ф. А. Дегтерева, правила корабельной отчетности также устарели и слишком сложны. Для упорядочения дела финансовой и материальной отчетности в морском ведомстве автор записки предлагал сформировать Счетное управление, независимое от ГУКиС. Оно должно состоять из следующих отделов:

— финансовый, под непосредственным руководством начальника управления, в круг ведения которого будет входить вся отчетность по денежным суммам;

— отдел главной бухгалтерии, во главе с главным бухгалтером, который должен будет учитывать все денежные и материальные обороты Морского министерства по правилам коммерческого счетоводства и готовить бухгалтеров для портов;

— судовой отдел, централизующий всю судовую отчетность, причем отчеты с кораблей должны поступать не ежегодно, а ежемесячно.

Для правильного ведения дел необходимо было одновременно передать ведение отчетности на кораблях специальным чиновникам (как это уже сделано в воинских частях военного ведомства) и пересмотреть хозяйственный устав судов флота 1874 г. Мысль Ф. А. Дегтерева о преобразовании Счетного отдела в Управление перекликалась с планами Л. А. Брусилова, в схеме которого фигурирует Главное счетное управление, подчиненное непосредственно начальнику ЦВМУ, схемой ГМШ, где имеются Счетная часть (вариант № 1) или отдел (вариант № 2), также непосредственно подчиненные управляющему

Морским министерством, и схемой А. А. Ливена, в которой имеется независимый Счетный отдел. Другое дело — мысль о предоставлении ежемесячных отчетов. Это, конечно, должно было породить огромную переписку и усложнить дело. Записка Ф. А. Дегтерева была, по-видимому, разослана осенью 1907 г. в различные учреждения морского ведомства.

В своем отзыве на нее 30 января 1908 г. командир Ревельского порта контр-адмирал А. А. Ирецкой выступил против идеи начальника Счетного отдела повысить статус его подразделения и усложнить судовую отчетность.<sup>251</sup> Он предлагал радикально упростить всю структуру управления флотом, оставив лишь два (!) центральных учреждения: Канцелярию товарища морского министра по хозяйственной части и Главный Морской штаб. В состав первой должны были войти все хозяйственно-технические учреждения, в том числе Счетный отдел, а второй объединил бы все структуры строевого управления, включая и МГШ. Можно усомниться в том, что реорганизация «по А. А. Ирецкому» принесла бы существенное упрощение системы управления флотом. На путь механического объединения нескольких учреждений в одно уже становились в 1867 г., когда практически единственным центральным учреждением ведомства сделали Канцелярию Морского министерства. Это вызвало, на первых порах, некоторое уменьшение числа чиновников, но в середине 1880-х годов, когда флот численно вырос, пришлось отказаться от столь простой схемы управления им.

В процессе разработки схемы реорганизации морского управления летом 1907 г. был поднят и вопрос о подготовке нового Морского устава. В последних числах июня 1907 г. штаб-офицер МГШ капитан 2 ранга М. И. Каськов подал морскому министру записку с предложениями по данному вопросу.<sup>252</sup> Составить новый Морской устав, конечно же, было необходимо, так как на тот момент действовал принятый еще в 1853 г., с незначительными изменениями, внесенными в 1872, 1885, 1899 и 1901 гг. Автор считал необходимым создать такой устав заново, не ограничиваясь переработкой старого. Морской устав мыслился им как документ, охватывающий все стороны жизни отдельного корабля и флота в целом. И. М. Диков, ознакомившись с запиской, приказал разослать ее «плавающим» флагманам с просьбой разработать предложения по проекту устава к 15 августа.<sup>253</sup> Флагманы резонно отвечали, что проделать подобную работу на кораблях в период кампании невозможно, особенно

ввиду краткости срока, отпущенного министром. Сама записка М. И. Каськова, несмотря на свой высокий профессиональный уровень, первоначально прошла практически незамеченной даже в МГШ. Старший лейтенант В. Н. Черкасов 1-й позднее выделил ее, назвав «единственной дельной». «Остальной материал гроша ломаного не стоит, — писал он, — записки этой до сих пор я не встречал»<sup>254</sup> Только осенью 1908 г. в Морском министерстве вновь задумались о новом Уставе. И. М. Диков назначил комиссию по его разработке, председателем которой стал Н. Н. Ломен. «Адмирал этот, однако, был болен и совершенно ни к какой работе не был способен».<sup>255</sup> Поэтому вопрос в 1908 г. так и не сдвинулся с мертвой точки.

В конце августа 1907 г. в Морском министерстве была образована комиссия под председательством товарища министра контр-адмирала И. Ф. Бострема «О преобразовании Техническо-хозяйственного управления в морском ведомстве». 4 сентября И. М. Диков передал в комиссию свою записку в качестве руководства к действию.<sup>256</sup> Начинаясь его записка с описания порядка утверждения чертежей и ответственности заводов за своевременное и тщательное исполнение заказов. Морской министр предложил схему организации собственно хозяйственно-технической части. Центральные хозяйственно-технические учреждения необходимо сократить и четко определить их обязанности. «До сих пор МТК, несмотря на свою компетентность, только тормозил дело, потому что брал на себя слишком разнообразные и неподходящие функции. Все решал и ни за что не отвечал»<sup>257</sup>, — писал И. М. Диков. Согласно записке, товарищу морского министра должен быть подчинен главный начальник кораблестроения, осуществляющий общий надзор за составлением чертежей и ходом судостроительных работ через четырех инспекторов. Этими инспекторами должны быть: главный корабельный инженер, главный артиллерист, главный минер флота и главный механик. В их подчинении — не более восьми инспекторов, по два каждой специальности. Параллельно надзор должны осуществлять и главные командиры флота и портов. «Для разных усовершенствований и опытов надо организовать особый ученый центральный орган, к которому причислить и опытовый бассейн».<sup>258</sup> Непосредственной разработкой чертежей должны заниматься сами заводы. В записке упоминается главный начальник флота и морского ведомства как лицо, утверждающее чертежи. Следовательно, в начале осе-

ни 1907 г. И. М. Диков решил для себя вопрос о главе морского ведомства в пользу сохранения поста генерал-адмирала.

К началу ноября комиссия контр-адмирала И. Ф. Бострема выработала «Главные принципы для преобразования технической и хозяйственной частей в морском ведомстве».<sup>259</sup> Эти «Главные принципы...», скорее, являлись довольно подробной схемой организации хозяйственно-технических учреждений и распределения обязанностей между ними. Главным, по мысли членов комиссии, было дать право административным учреждениям самим распоряжаться своими кредитами. Кораблестроительный и Механический отделы должны были заниматься судостроением и капитальным ремонтом, Артиллерийский и Минный — вооружением строящихся кораблей и снабжением флота боеприпасами и запасными частями для орудий и торпедных аппаратов. В обязанности Отдела сооружений должно было входить строительство береговых объектов, Комиссариатского — заготовление всех припасов, кроме боевых, а Финансового — контроль над расходованием средств. В состав каждого отдела должны были входить, кроме главного инспектора, инспекторы и помощник по хозяйственной части. Выбор того или иного проекта корабля осуществлялся совещанием главных инспекторов с участием представителей МГШ и ГМШ. Было решено, что вопросы технического характера обсуждаются коллегиально, решаются единолично, а финансовые решаются единолично без обсуждения, за исключением наиболее важных, которые перед этим рассматриваются коллегиально. Обращает на себя внимание то, что «Главные принципы...» являются непосредственным развитием записки И. М. Дикова. В начале ноября 1907 г. «Главные принципы...» были представлены на утверждение Николаю II и подписаны им 12 ноября.<sup>260</sup> Для дальнейшей разработки положения о хозяйственно-технической части циркуляром ГМШ от 10 декабря 1907 г. была образована комиссия под председательством исполняющего должность председателя МТК контр-адмирала А. А. Вирениуса.<sup>261</sup> Так как ее работа фактически началась в конце января 1908 г., речь о ней пойдет ниже.

После получения отзывов с мест на проекты реорганизации Морского министерства, предложенные весной-летом 1907 г. ГМШ и МГШ, и обработки их в МГШ в конце ноября 1907 г. создается комиссия, которая должна была «на основании отзывов, полученных от начальников отдельных частей флота, а

также на основании сведений, полученных при командировке одного из офицеров в Германию»<sup>262</sup> (в Германию ездил обер-офицер МГШ капитан-лейтенант Р. Н. Бойль 1-й), разработать новый проект системы управления морским ведомством. Председательствовал в комиссии капитан 2 ранга А. В. Шталь, в ее состав входили капитаны 2 ранга М. И. Каськов 1-й, Л. Б. Кербер, М. М. Римский-Корсаков 3-й, капитан-лейтенанты А. В. Колчак и А. Н. Щеглов. Судя по карандашной помете на документе, проект был готов и оформлен в виде записки уже к 1 декабря.<sup>263</sup>

Возглавлять ведомство должен был генерал-адмирал, «пользующийся особым доверием Его Императорского Величества» и «облеченный императорской властью» в отношении флота. Он должен был получить право назначать на все без исключения должности в морском ведомстве. Командующих флотами также предполагалось наделить полной властью в отношении назначений и перемещений подчиненных. Находящиеся в ведении генерал-адмирала учреждения делились на три традиционные для проектов МГШ группы: действующий флот, технико-хозяйственные учреждения во главе с управляющим Морским министерством и МГШ. Командующие флотами, коменданты приморских крепостей, управляющий Морским министерством и начальник МГШ пользовались «одинаковой степенью власти». Кроме этого, непосредственно главному начальнику флота и морского ведомства подчинялись Главный Военно-Морской Суд и Судное управление. Как обычно в схемах, вышедших из Генерального штаба, вместо ГМШ фигурировало Управление личного состава. Были и отличия от предыдущих схем. В частности, правом личного всеподданнейшего доклада пользовался в полном объеме только генерал-адмирал. Управляющий Морским министерством мог делать такой доклад в присутствии своего начальника — генерал-адмирала, а командующие флотами, коменданты крепостей и начальник МГШ правом всеподданнейшего доклада не наделялись.

Если сравнивать данную схему с проектом Л. А. Брусилова лета 1906 г.\*, то отличия были невелики. Упразднились посты помощников начальника ЦВМУ (или морского министра) по личному составу и по технической части, а подчиненные им учреждения ставились под непосредственное руководство Управляющего Морским министерством. По мнению членов

\* См. приложение, рис. 13.

комиссии, реформу следовало начинать «снизу», с разработки морских уставов, хозяйственных установлений, различных положений. Когда все это будет сделано, можно будет перейти к преобразованию центральных учреждений. На полях напротив этого места морской министр написал: «Таким путем лет через десять можно окончить реформу»,<sup>264</sup> и далее с иронией прибавил: «А каким путем надо подойти к организации обороны наших морских побережий, о чем я давно уже напоминаю Генеральному штабу?». <sup>265</sup> Стремление молодых сотрудников МГШ реформировать ведомство на «научных основаниях» иногда влекло за собой недостаточный учет нужд и потребностей момента.

Не исключено, что в первые дни декабря 1907 г. этот проект был доложен И. М. Дикову полностью, но, скорее всего, тогда Л. А. Брусилов сообщил морскому министру предлагаемую схему управления лишь в общих чертах и получил дополнительные указания, так как к 14 декабря в проект были внесены определенные изменения. В подчинение управляющему министерством было введено Судное управление, и появилось подчиненное ему же Управление общих распоряжений. К этому новому учреждению должны были перейти распорядительные функции ГМШ. Его обязанности определялись следующим образом: «Оно объявляет распоряжения министра, наряды команд на праздники и церемонии, ведет делопроизводство по сношениям министра с лицами и учреждениями, подчиненными центральным управлениям министерства, составляет программы плавания на основании соображений Морского Генерального штаба». <sup>266</sup>

И. М. Диков очень тщательно изучил представленный ему проект, испещрив его пометками:

— при главном начальнике флота и морского ведомства должен быть штаб, а не канцелярия, поскольку от генерал-адмирала исходят распоряжения. Здесь И. М. Диков отметил: «То же, что и прежде — Управление Флотом и Морским Ведомством с безответственным Генерал-Адмиралом во главе. Кто не распоряжается (подчеркнуто у И. М. Дикова. — *К. Н.*), тот не отвечает, а у проектируемого Главного начальника флота и морского ведомства нет даже распорядительного органа. След[овательно] подчинение командующих флотами и др[угих начальников] будет фиктивным, ради почета (подчеркнуто у И. М. Дикова. — *К. Н.*), как прежде»; <sup>267</sup>

— степень власти командующих флотом, комендантов приморских крепостей, управляющего Морским министерством и начальника ГМШ может быть одинаковой, но степень старшинства должна быть разной;

— командующему флотом должны быть подчинены не все корабли на театре, а лишь входящие в эскадру. Таким образом, морской министр фактически поддержал идею округов морской обороны, которые объединяли бы силы и средства прибрежного действия, прежде всего минные дивизии. Эта мысль ранее высказывалась представителями МГШ. Ниже упоминается должность главного командира портов и морской обороны, который и должен был возглавлять эти силы;

— командиры портов должны подчиняться главным командирам портов и морской обороны и в строевом отношении (тогда как проект МГШ предусматривал дисциплинарное подчинение командующим флотом);

— подготовку личного состава необходимо возложить не на Управление ВМУЗ, а на ГМШ «через посредство строевых начальников в портах и на отрядах»,<sup>268</sup> при этом И. М. Диков высказывал удивление, «как это береговые команды будут комплектовать боевой флот»;<sup>269</sup>

— морской министр высказался против замены Адмиралтейств-совета как органа, решавшего ряд довольно важных хозяйственных вопросов, советом начальников подразделений министерства, который морской министр назвал «советом министра» (по образцу существовавших в гражданских ведомствах);

— управляющий министерством должен не наблюдать за хозяйственной деятельностью портов, а руководить ею;

— идея денежных расчетов кораблей с портами за запасы показала министру интересной: «Это надо обсудить. Может быть, так будет хорошо», — писал он.

Анализируя замечания морского министра на проект МГШ, надо, прежде всего, отметить, что он не выступил против самой концепции, предложенной МГШ, и ее главного звена — деления Морского министерства на три автономные части. Его поправки применительно к структуре центрального управления носили частный характер. К 25 декабря 1907 г. морской министр составил собственную схему управления флотом,<sup>270</sup> и 27 декабря она была отправлена на отзыв в МГШ, с распоряжением доложить соображения «в ближайшую субботу», то есть 29 декабря. Однако

из-за невозможности подготовить отзыв в течение двух дней совещание у И. М. Дикова, обсуждавшее проект, состоялось на неделю позже, 5 января 1908 г. В схеме морского министра сохранялся пост генерал-адмирала, на которого возлагались «непосредственное (подчеркнуто у И. М. Дикова. — *К. Н.*) заведование флотом, главное руководство морским ведомством и морской обороной».<sup>271</sup> Он должен был являться председателем Адмиралтейств-совета и непременным членом СГО. В отличие от проекта МГШ, Адмиралтейств-совет здесь состоит не при управляющем Морским министерством, а при главном начальнике флота и морского ведомства. Управляющий Морским министерством становился вице-председателем этого совещательного органа. В проекте министра появился ГМШ, объединивший Управление личного состава, ВМУЗ и Общих распоряжений проекта МГШ. Появлялась должность главных командиров портов и морской обороны, исчезло упоминание о подчинении главному начальнику флота и морского ведомства флота комендантов приморских крепостей. Последнее было сделано по «дипломатическим» соображениям: «Об этом можно бы и не говорить, чтобы “гусей не раздражить”».<sup>272</sup> Принципиальных разногласий между схемой морского министра и МГШ не было, особенно если рассматривать центральное управление ведомством. Это сходство взглядов выявилось еще в заметках И. М. Дикова на полях проекта МГШ, о которых говорилось выше.

Между 29 декабря 1907 г. и 8 января 1908 г. в МГШ был составлен проект отзыва «на схему № 1, составленную морским министром генерал-адъютантом Диковым».<sup>273</sup> Он содержал явные искажения схемы И. М. Дикова, и его с полным правом можно назвать недобросовестным. Так, в отзыве заявлено, что схема морского министра предполагает независимость управляющего Морским министерством и главного начальника флота и морского ведомства друг от друга. Тем самым, по мысли неизвестного автора отзыва, «средства», находящиеся в руках управляющего Морским министерством, признавались равными совокупности «замысла» и «сил», подчиненных генерал-адмиралу. Далее автор указал, что подобная система существовала в России в 1828–1831 гг. и в Германии до 1899 г., но обнаружила свою нежизнеспособность. Эти рассуждения не отменяли, однако, того факта, что схема И. М. Дикова не предусматривала двух независимых центров управления, так как управляющий Морским министерством был подчинен главному начальнику флота и



морского ведомства. К проекту отзыва прилагалась схема,<sup>274</sup> приписанная И. М. Дикову, но имеющая существенные расхождения с собственноручной схемой морского министра.<sup>275</sup> Главным расхождением между данной схемой и подлинной было то, что у И. М. Дикова Главному начальнику флота и морского ведомства подчинялись начальники ГМШ, МГШ, Управления учебными заведениями морского ведомства и ряд других, в том числе и управляющий Морским министерством, а в предложенной схеме Главный начальник и управляющий министерством занимали равнозначные, несоподчиненные посты. По-видимому, для того чтобы подчеркнуть неприемлемость этой схемы, на ней все центральные учреждения министерства снабжены подписями, обозначающими старые названия этих органов.

При поверхностном рассмотрении данной схемы создается впечатление, что она практически ничего не меняет в существовавшей к концу 1907 г. системе управления, а лишь раскалывает ведомство на две части. Проект отзыва, надо полагать, показался начальнику МГШ слишком выходящим за принятые рамки взаимоотношений начальника и подчиненных, и он не был подписан и представлен морскому министру. Однако этот эпизод иллюстрирует, до чего были готовы дойти некоторые офицеры МГШ в отстаивании своих взглядов. Если даже схема, собственноручно составленная морским министром, подверглась подобным искажениям, то вряд ли можно было ожидать беспристрастного рассмотрения проектов и предложений рядовых офицеров флота.

В эти дни в МГШ были составлены новая схема и объяснительная записка к ней.<sup>276</sup> За основу был взят проект, предложенный МГШ в конце предыдущего года и в значительной степени совпадавший с предложениями Л. А. Брусилова лета 1907 г. Согласно новой схеме, управляющий именовался морским министром, который объявлялся находящимся «на равном положении с прочими министрами Империи».<sup>277</sup> Надо полагать, что это было сделано, чтобы облегчить восприятие схемы И. М. Диковым. Канцелярия при главном начальнике флота и морского ведомства была переименована в штаб, а Адмиралтейств-совет поставлен в независимое от министра положение.

В этой схеме были учтены пожелания, высказанные министром в заметках на полях доклада от 14 декабря 1907 г., но отнюдь не все. О разной степени власти министра, команду-

ющих флотами и начальника МГШ ничего не было сказано, в подчинении командующим флотами показаны все морские силы на театре, а не только действующие эскадры, должность главного командира портов и морской обороны не появилась, и, главное — в новой схеме все так же отсутствовал ГМШ. При этом начальник МГШ, равно как и министр, наделялся правом всеподданнейшего доклада в присутствии генерал-адмирала, а учреждения, подчиненные министру, должны были действовать «на основании заданий, составленных МГШ и утвержденных Его Императорским Величеством».<sup>278</sup> В условиях, когда морской министр превращался в «завхоза», а главный начальник флота и морского ведомства был перегружен (ему, по рассматриваемой схеме, должны были непосредственно подчиняться, кроме министра и начальника МГШ, еще три командующих флотами и десятков командиров портов), МГШ превращался во влиятельнейшее подразделение. О начальнике МГШ было сказано, что он «по вопросам, к кругу его ведения относящимся, сносится с другими учреждениями на правах Министра; по должности он состоит членом СГО».<sup>279</sup>

Эта схема стала известна в министерстве до 5 января 1908 г. и обсуждалась предварительно в частном совещании начальников «некоторых управлений Морского министерства», созванном в последние дни декабря 1907 г. или в первых числах января 1908 г.<sup>280</sup> К сожалению, на совещании не велось какой-либо протокольной записи, и известно о нем только из особого мнения не присутствовавшего на нем Л. А. Брусилова. По-видимому, на этом частном совещании в «компромиссную» схему МГШ были внесены определенные изменения. Морской министр был вновь переименован в управляющего Морским министерством, командиры портов и Судное управление (переименованное в Главное судное управление) подчинены непосредственно главному начальнику флота и морского ведомства и, главное, воссоздан ГМШ, состоящий из отдела личного состава и отдела распоряжений.

На совещании 5 января 1908 г. рассматривались как минимум две схемы: «компромиссная» схема МГШ и та же схема, измененная в частном совещании начальников некоторых управлений. Скорее всего, на совещании обсуждалась и третья схема, созданная лично И. М. Диковым.<sup>281</sup> Все эти варианты были достаточно близки друг к другу и серьезно различались только наличием или отсутствием ГМШ как са-

мостоятельного влиятельного учреждения. Ход и результаты данного совещания не ясны. О них можно судить только по двум надписям на проектах, сделанным сотрудником МГШ лейтенантом М. И. Смирновым 3-м,<sup>282</sup> по особому мнению, поданному Л. А. Брусиловым министру 13 января 1908 г.,<sup>283</sup> и по заявлениям одного из участников, С. П. Дюшена, на заседании «Комиссии по преобразованию технической и хозяйственной частей в морском ведомстве».<sup>284</sup> Судя по пометкам на схемах, рассматривавшихся на совещании, они были отвергнуты, причем совещание «не пришло ни к каким определенным результатам».<sup>285</sup> Эту фразу, видимо, следует понимать в том смысле, что совещанием не была выработана подробная схема организации управления флотом. Из заявлений С. П. Дюшена следует, что 5 января высшие руководители ведомства приняли ряд важных решений, определяющих пути дальнейшего развития структуры морского ведомства:

- обособить техническую и хозяйственную части от строевой и административной;
- придать портам единообразную организацию;
- упразднить должности главных командиров портов, а командиров портов подчинить по хозяйственной части товарищу морского министра;
- подчинить порты по строевой части начальникам морских сил;
- сделать порты независимыми друг от друга;
- установить структуру организации портового управления;
- высшими (имелись в виду центральные. — *К. Н.*) технико-хозяйственными учреждениями признать пять обособленных отделов по специальностям, а начальников их приравнять к директорам департаментов гражданских министерств;
- начальник судостроения, подчиненный товарищу морского министра, должен был объединить деятельность специальных отделов, в качестве инспектора всего судостроения;
- подчинить строительный отдел непосредственно товарищу морского министра.

Симптоматичным было отсутствие на совещании 5 января начальника МГШ, и составление нового проекта схемы управления ведомством было поручено Законодательной части. Эта работа была проделана между 5 и 13 января 1908 г.<sup>286</sup> В объяснительной записке, прилагавшейся к проекту, прежде всего

отмечался ряд недостатков существовавшей системы управления, при этом почти дословно повторялись соответствующие места из записок Л. А. Брусилова. В частности, отмечалось, что чрезвычайная централизация, отсутствие свободы действий и самостоятельности по второстепенным хозяйственным операциям даже у тех чинов, которые обладают значительной дисциплинарной властью, неправильное разделение труда между учреждениями и привели флот к тому сложному положению, в котором он находится. «По опыту отечественному и иностранному» необходимо развивать принципы децентрализации, сосредоточения однородных дел в одном учреждении, самостоятельности учреждений и лиц. Проект рассматривал министра как главу ведомства, ему напрямую подчинялись Учебная часть, Главное судное управление, ГМШ и МГШ. Техническо-хозяйственные учреждения возглавлялись товарищем министра. Данная схема вскоре поступила на отзыв в МГШ, там на ней были сделаны исправления от руки в духе требований МГШ: ГМШ заменен Управлением личного состава, Учебная часть переименована в Управление ВМУЗ, портовое управление дополнено рядом новых подразделений.

Проект, подготовленный в Законодательной части, вызвал особое мнение Л. А. Брусилова, направленное И. М. Дикову 13 января 1908 г.<sup>287</sup> В нем начальник МГШ вновь пускался в рассуждения о «научно обоснованном» делении морского ведомства на три части и об ошибочности разделения «органа приготовления» на три (ГМШ, учреждения, подчиненные товарищу морского министра, и Учебная часть). Начальник МГШ указывал: «Всякое общество и всякое правительство, которое было устроено иным образом, всегда шло к расстройству и крушению».<sup>288</sup> Очевидно, что подобное рассуждение было фактически неверно. «Не личные интересы, как начальника МГШ, а исключительно заботы о будущей судьбе (далее автором зачеркнуты слова: «дорогостоящего отечества нашего». — *К. Н.*) [и] нашего флота, заставляют меня всеми силами протестовать против такого решения совещания»<sup>289</sup>, — заявлял Л. А. Брусилов. Апофеозом особого мнения была такая фраза: «Если будет принято, что Товарищ Морского Министра стоит в высшем положении, чем Начальник Генерального Штаба и чем командующие флотами, то, сравнивая это с человеческим организмом, получим, что внутренние органы как бы имеют большее значение, чем человеческий мозг и конечности, т. е.

вся деятельность организма обращается не для достижения внешних целей, а на обслуживание его желудка». <sup>290</sup>

Вся эта «ученость», видимо, изрядно надоела И. М. Дикову, и он отреагировал резкой резолюцией, которую стоит привести целиком. «Напрасно начальник Морского Генерального штаба придает такое важное значение схеме организации М[орского] В[едомства], составленной в Морском Генеральном штабе “на основании наукой установленных принципов”, “идея подготовки и исполнения” (так в документе. — К. Н.). Об этих наукой установленных принципах офицеры Морского Генерального штаба говорят так много и с таким апломбом, точно открыли Америку. Нет оснований приходить в отчаяние и опасаться “расстройства, крушения и гибели под ударами врага” только потому, что распорядительным органом Министра будет Главный Морской штаб, а не канцелярия, что н[ижние] ч[ины] до поступления их на суда будут считаться личным составом флота, а не “материалом” и что по схеме Товарищ Морского Министра будет как бы выше Начальника Морского Генерального штаба. Пример организации Военного ведомства, близкий к идеалу Морского Генерального штаба, не говорит в пользу такой организации. Настойчивое стремление офицеров Морского Генерального штаба (на лекциях и в печати) провести собственную свою идею организации М[орского] В[едомства] не согласную с той, которая выработана комиссией, имеет вид противодействия тому Ведомству, в котором они служат. Такое противодействие, к сожалению, теперь, при расшатанной дисциплине, весьма не редко и даже обратило на себя внимание Государя Императора. Зная, однако, что в Морском Генеральном штабе усердно и с любовью к делу трудятся молодые офицеры, которых м[ожет] б[ыть] можно упрекнуть только в слишком большом пристрастии к отвлеченным теориям и порядкам в Германском флоте, которые по многим причинам не могут быть без изменения применены к нам, я объясняю их настойчивость не как противодействие, а как результат глубокого убеждения в целесообразности своего проекта и потому, ввиду важности вопроса, согласен еще раз и окончательно обсудить схему преобразования М[орского] В[едомства]». <sup>291</sup>

Во исполнение распоряжения министра схемы, обсуждавшиеся на совещании, особое мнение Л. А. Брусилова и резолюция И. М. Дикова были розданы бывшим членам совещания. <sup>292</sup> Позднее, весной 1908 г. было созвано еще одно совещание под

председательством товарища морского министра И. Ф. Бострема, которое и должно было окончательно определить будущую схему управления морским ведомством. Без сомнения, эта резолюция морского министра являлась формой выговора начальнику МГШ. При этом, в целом, И. М. Диков относился к МГШ вполне корректно, о чем может свидетельствовать одна из его резолюций 26 мая 1906 г.: «Я рассчитываю получить освещение этого вопроса (о взаимоотношениях «плавающего флота» и портовых управлений. — *К. Н.*) от Г[енерального] Ш[таба], который до сих пор проявил так много инициативы, и энергии, и вполне объективного взгляда на все, что касается флота».<sup>293</sup>

К 15 января 1908 г. в МГШ подготовили переработанный еще раз проект.<sup>294</sup> Изменения свелись к следующему: главный начальник флота и морского ведомства был переименован в морского министра, управляющий Морским министерством — в товарища морского министра (в одном из подготовительных вариантов он назван управляющим хозяйственной и технической частями Морского министерства), а начальник Главного управления ВМУЗ — в инспектора ВМУЗ. За товарищем морского министра сохранялся личный всеподданнейший доклад в присутствии министра, ему подчинялись порты в хозяйственном отношении. Канцелярия Морского министерства и Медицинское управление, не упоминавшиеся в прежнем проекте МГШ, теперь подчинялись товарищу министра. Сделанные изменения надо признать косметическими и затрагивающими саму структуру управления в минимальной степени. Этот новый вариант проекта уже ничего не мог изменить.

В результате споров о будущем устройстве морского ведомства личные отношения И. М. Дикова и Л. А. Брусилова к весне 1908 г. крайне обострились. Непримируемая позиция начальника МГШ сделала невозможной его совместную работу с морским министром. Поэтому отставка Л. А. Брусилова была инициирована И. М. Диковым. В личном письме, написанном 2 июня 1908 г., он просил Л. А. Брусилова подать рапорт об отставке с поста начальника МГШ «по болезни», обещая место младшего флагмана Балтийского флота. Заклучала письмо красноречивая фраза: «Пишу Вам не как министр, а как старый знакомый, желающий Вам добра».<sup>295</sup> Письмо, однако, было воспринято как сугубо официальное, копия с него была подшита в дело, содержащее материалы подготовки реформы центральных учреждений морского ведомства, среди доклад-

ных записок, планов и схем. 16 июня 1908 г. Л. А. Брусилов был назначен младшим флагманом Балтийского флота и покинул пост начальника МГШ.

В январе 1908 г., когда ситуация со схемами дальнейшего развития Морского министерства стала проясняться, заработала созданная ранее «Комиссия по преобразованию технической и хозяйственной частей в морском ведомстве» под председательством А. А. Вирениуса. В нее вошли все главные инспекторы частей МТК по специальностям, их помощники и ряд приглашенных лиц: командир С-Петербургского порта контр-адмирал И. Л. Петров, капитан над Кронштадтским портом контр-адмирал Н. К. Бергштрессер и другие. По особому приказанию министра в комиссию были включены командир порта Императора Александра III контр-адмирал И. К. Григорович и командир Ревельского порта контр-адмирал А. А. Ирецкой, «ввиду особенно обстоятельных отзывов, данных ими».<sup>296</sup> От «плавающего флота» в комиссию вошли капитаны 1 ранга В. В. Римский-Корсаков 1-й (командир линкора «Император Павел I») и П. П. Муравьев (помощник начальника Учебно-минного отряда Балтийского флота и командир учебного судна «Европа»).

«Реформа всего хозяйственно-технического строя на флоте и создание таких условий, которые наилучшим образом обслуживая ближайшие и наиболее существенные потребности техники, упростили в то же время ведение общего хозяйства министерства. Выработка основ организации будущих техническо-хозяйственных учреждений, определение объема их функций и взаимоотношений, а также прав, обязанностей и ответственности чинов этих учреждений»,<sup>297</sup> — вот что должно было стать целью работы комиссии. В основу ее деятельности были положены решения совещания 5 января 1908 г. и принципиальная схема, выработанная там же. В составе комиссии были образованы подкомиссии: кораблестроительная, механическая, артиллерийская, минная, строительная, финансовая и комиссариатская (общее руководство двумя последними было возложено на контр-адмирала И. П. Успенского, исполняющего должность начальника ГУКиС). После того как на одном из заседаний известный кораблестроитель полковник ККИ А. Н. Крылов предложил создать на базе Научно-технической лаборатории, Опытного бассейна, Морского музея и Комиссии морских артиллерийских опытов Центральную научно-иссле-

довательскую лабораторию, под его председательством была образована особая подкомиссия.

Хотя принципиальная схема морского управления была утверждена на совещании 5 января 1908 г., в комиссии А. А. Вирениуса возникли многочисленные разногласия по вопросам взаимоотношений товарища морского министра, начальника судостроения и отделов по специальностям. Исполняющий должность начальника ГУКиС контр-адмирал И. П. Успенский и начальник Отдела заготовлений ГУКИС капитан 1 ранга Н. Д. Дабич высказались против введения должности начальника судостроения, так как, по их мнению, он будет подменять собой товарища морского министра. Председатель, А. А. Вирениус и исполняющий должность главного инспектора минного дела МТК контр-адмирал М. Ф. Лощинский возражали на это, что в случае отсутствия начальника судостроения «возможны трения между отделами».<sup>298</sup>

При обсуждении вопроса о названии нового технико-хозяйственного учреждения также возникли разногласия. Предлагаемое название — Главное управление морских сооружений (ГУМС) — не устраивало многих членов совещания. Так, С. П. Дюшен считал, что отделы должны быть самостоятельны, что несовместимо с наименованием вышестоящего учреждения Главным управлением. По его мнению, следовало образовать при начальнике судостроения небольшую канцелярию, а все спорные вопросы решать в особом Техническом совете, председателем которого и будет начальник судостроения. Фактически это означало восстановление подобия МТК, также коллегиально решавшего технические вопросы. Старший помощник главного инспектора кораблестроения МТК генерал-майор ККИ П. Е. Черниговский считал, что создание ГУМС будет означать восстановление ГУКиС, и, кроме того, будет почти невозможно подобрать офицера на должность начальника учреждения со столь широкими функциями. Помощник главного корабельного инженера Петербургского порта по новому судостроению полковник Г. Ф. Шлезингер предложил назвать лицо, координирующее деятельность специальных отделов, главным инспектором кораблестроения, «ответственным за весь ансамбль корабля».

Но наибольшие споры вызвал вопрос о правах гипотетического начальника ГУМС или главного инспектора кораблестроения. Этот вопрос был тесно связан с порядком выбора типов



и проектов кораблей. Например, П. Е. Черниговский предлагал сначала определять цену, то есть водоизмещение корабля, а затем уже его тактико-технические элементы (ТТЭ). Главный инспектор артиллерии МТК генерал-майор А. Ф. Бринк предложил другой порядок — сначала определять ТТЭ в специальном совещании с участием представителей МГШ, ГМШ, действующего флота и особо приглашенных специалистов. Только после этого Кораблестроительный отдел должен был определить тоннаж, а заводы — цену постройки. Вызвал некоторые разногласия и вопрос о границах компетенции начальника судостроения: может ли он решать все вопросы самостоятельно, но после обсуждения Технического совета, или некоторые решения должен принимать и товарищ морского министра без обсуждения. Комиссия обсуждала также некоторые вопросы организации портового и местного управления морского ведомства.

В марте 1908 г. И. М. Диков получил еще одну записку от Л. А. Брусилова, под названием «Проект развития и реформ морских вооруженных сил России».<sup>299</sup> Это, по-видимому, была реакция на проекты командира Ревельского порта контр-адмирала А. А. Ирецкого и начальника ГУКиС контр-адмирала И. П. Успенского, появившиеся в конце февраля — начале марта и клонившиеся к фактическому упразднению МГШ. Дело в том, что деятельность разнообразных совещательных органов, рассматривавших будущее устройство управления морским ведомством в 1906–1907 гг., успела вызвать уже определенное разочарование и желание сдвинуть дело с мертвой точки. А. А. Ирецкой считал, что необходимо «коренным и самым безжалостным образом» упростить центральные учреждения, оставив лишь Канцелярию Морского министерства, «в которой должны быть сгруппированы Главные инспекции всех технических отделов и финансовой части, распределяющей кредиты (А. А. Ирецкой подчеркнул эти слова. — К. Н.)».<sup>300</sup> Порты, по его мнению, в техническом отношении должны находиться в ведении товарища морского министра, а «в строевом, дисциплинарном и воспитательном» — в ведении ГМШ. Контр-адмирал также предлагал исключить из состава флота или переименовать в гражданские чины офицеров флота, «живущих (а не служащих! — К. Н.) в С-Петербурге». И. П. Успенский считал, что для успешного управления флотом следует разделить министерство на две части: хозяйственно-техническую, во главе с товарищем министра, и административную (боевая подготовка, личный

состав и инспектирование), как «главнейшую», в непосредственном заведовании министра. Органом главы ведомства для управления административной частью должен служить ГМШ, в состав которого необходимо включить и МГШ.<sup>301</sup>

Для Л. А. Брусилова «Проект развития и реформ морских вооруженных сил России» был последней попыткой добиться изменения мнения морского министра по принципиальному вопросу о схеме будущего управления морским ведомством. Автор указывал, что создавать флот можно только после выяснения, для чего он существует. Он справедливо полагал, что оборонительного или наступательного по составу флота быть не может, могут быть только оборонительные или наступательные задачи. Л. А. Брусилов излагал свои идеи об организации действующего флота, требовал передачи крепостей в морское ведомство. Отдельно останавливался бывший начальник МГШ на схеме управления флотом.<sup>302</sup> Схема была вполне в духе тех, которые МГШ предлагал ранее. Отличия незначительны: главного начальника флота и морского ведомства заменил морской министр, управляющего Морским министерством — помощник министра. Распределение отделов между тремя автономными частями морского ведомства осталось тем же, что и в последней схеме, разработанной МГШ в январе 1908 г. Надо полагать, что Л. А. Брусилов и не надеялся на одобрение этого проекта и подал его, желая в последний раз на посту начальника МГШ выступить в защиту своей точки зрения и интересов своего детища.

На замечании И. М. Дикова о «большом пристрастии к отвлеченным теориям и порядкам в Германском флоте» сотрудников МГШ стоит остановиться подробнее. Действительно, планы реорганизации морского ведомства, выдвигавшиеся офицерами МГШ весной 1907 г. — зимой 1908 г., имели прототипом структуру германского военно-морского управления и систему, принятую с 1905 г. для управления русским военным ведомством. Это признавали и сами генштабисты: «Характер государственного строя и уклад народной жизни должны особенно заметно отражаться на системе управления вооруженными силами, — писал в июне 1907 г. Л. А. Брусилов, — эта система должна соответствовать духу народа. Германская и Японская империи сложились из отдельных феодальных государств, которые издавна привыкли к самоуправлению, поэтому в основу их военно-морских управлений положен принцип децентрализации, принесший им богатые результаты. Государство

Российское сложилось из ряда удельных княжеств, но и после объединения их народ наш привык к местному управлению, сначала деревня управлялась помещиком, а после освобождения крестьян — Земствами. Российская конституция ближе всего подходит к Германской и Японской. Обширность отечества нашего требует предоставления местным органам большой самостоятельности. Поэтому надо полагать, что принцип децентрализации принесет хорошие плоды и в нашем военно-морском управлении. Если же предполагаемая схема, основанная на теоретических рассуждениях, оказывается, близко подходит к схемам лучших иностранных флотов, то надо полагать, что эта система правильна».<sup>303</sup>

Конечно, наивными выглядят рассуждения Л. А. Брусилова об общности исторического пути России, Германии и Японии, однако возникает вопрос: почему же идея разделения морского ведомства на три части была столь популярна в МГШ? С одной стороны, успехи германского военно-морского строительства на рубеже XIX—XX вв. были очевидны. Система управления им, четко действовавшая в условиях Германии, не могла не привлекать внимания мыслящих русских офицеров, тем более что она резко отличалась от принятых в других европейских флотах. Поэтому многие, по-видимому, были искренне увлечены ею и, кроме того, после Русско-японской войны существовала определенная мода на копирование германских военных и военно-морских институтов — достаточно указать на период 1905—1907 гг. в военном ведомстве. Обращает на себя внимание и англофобия многих офицеров МГШ. В целом ряде аналитических записок этого времени они отстаивали мысль о том, что главным историческим противником России является Великобритания, а потенциальным союзником — Германия. Эти настроения находили отклик и в «высших сферах» — достаточно вспомнить историю подписания Бьеркского договора летом 1905 г. С другой стороны, влияние МГШ, в случае принятия «троичной» системы, возросло бы, так как для Николая II или генерал-адмирала, перегруженного многочисленными обязанностями по военно-морскому управлению, мнение МГШ стало бы якорем спасения. Возможно, что одобрение германской организации исходило и от самого императора, который увлекался морским делом и, надо думать, испытывал чувство соперничества на этой почве с Вильгельмом II, о чем свидетельствуют замечания царя на совещании 19 декабря

1906 г. в Царском Селе. Вместе с тем возросла бы и роль Совета Государственной обороны, как органа, координирующего деятельность «раздробленных» оборонных ведомств. В связи с этим можно вспомнить свидетельство С. Ю. Витте, который указывает на Николая Николаевича Младшего как на вдохновителя ряда проектов, предусматривавших раздробление Военного и Морского министерств на несколько независимых друг от друга частей.

Важно отметить, что в отечественной историографии в свое время сложилось довольно устойчивое представление о том, что «прогерманская ориентация отвечала интересам наиболее реакционных кругов России и отстаивалась, прежде всего, ближайшим окружением царя», а «вся либеральная буржуазия была антантофильской». <sup>304</sup> Чем же можно объяснить восхищение Германией и стойкую антипатию к Великобритании целого ряда сравнительно молодых и безусловно одаренных офицеров «мозга» русского флота?

Во-первых, морские офицеры начала XX в., занимавшие руководящие должности, впервые ступали на палубу корабля в 80-х — начале 90-х гг. XIX столетия, в эпоху, когда главным врагом России на море считался Туманный Альбион, франко-русский союз не был заключен, а война с Германией не считалась неизбежной. Вместе с тем в Германии флотские круги относились сочувственно к идее союза с Россией даже в начале XX в. и считали неизбежной борьбу против морского могущества Англии, о чем свидетельствует, например А. Тирпиц в своих «Воспоминаниях» Последний даже считал неуместной постройку Багдадской железной дороги, так как это вбивало клин между Германией и Россией. <sup>305</sup> Во время Русско-японской войны 2-я и 3-я Тихоокеанские эскадры совершили свой беспрецедентный переход на Дальний Восток во многом благодаря помощи Германии: эскадры снабжали углем немецкие пароходы, которые благодаря нейтральному флагу могли принимать уголь даже в английских портах и затем передавать его на русские корабли. Вместе с тем русским морякам пришлось столкнуться с едва прикрытой враждебностью англичан, начиная от «Гульского инцидента» и заканчивая препятствиями, которые чинили британцы действиям русских вспомогательных крейсеров. Естественно, что наличие англо-японского союза и постройка в Англии большей части японского флота только усиливала убежденность во враждебности англичан.

Во-вторых, пример Германии, сухопутной державы, которая смогла построить отличный флот за считанные годы, вдохновлял энтузиастов морского дела в России. Бурное развитие немецкой экономики многие специалисты того времени были склонны связывать с заморской торговлей, опирающейся на сильный военный флот. Разумеется, что отечественные моряки были склонны видеть в первоочередном развитии флота самый легкий и быстрый путь к процветанию России. При этом связка экономика — флот переворачивалась вверх ногами: первичным считался флот, а не промышленность. «Если же мы захотим выйти в свет и экономически усилиться с помощью морской торговли, то мы построим здание без фундамента, если одновременно не создадим военно-морской флот. За пределами нашей страны мы повсюду наталкиваемся на существующие или потенциальные интересы других государств. Отсюда столкновения интересов»,<sup>306</sup> — писал в 1896 г. А. Тирпиц своему бывшему начальнику А. Штошу, который в 1873—1883 гг. возглавлял немецкий флот. Применительно к Германии, активно захватывавшей земли в Африке и на островах Тихого океана, эта мысль звучала справедливо, но в ней тут же обнаружится фальшь, если применить ее к России, которая как раз в 1905 г. лишилась единственного «заморского» владения — Порт-Артура.

В-третьих, неуверенность в прочности существующих политических комбинаций и стремление быть готовыми к самым фантазмагорическим изменениям рисунка мировых коалиций порождали стремление иметь мощный флот, который можно было бы бросить на весы в любом районе земного шара. Это ощущение было присуще и немецким флотоводцам. В том же письме А. Тирпиц указывал: «Наши политики не понимают, что ценность союза с Германией определяется даже для европейских держав не столько ее армией, сколько флотом. Пример: Россия и Франция против Англии».<sup>307</sup> Подобные сомнения не могли быть разрешены на уровне МГШ, выбор внешнеполитического курса, конечно, был прерогативой царя, а Николай II сам был склонен пускаться в авантюры. Достаточно вспомнить его Бьеркское свидание с Вильгельмом II 24 июля 1905 г., когда вразрез со всем внешнеполитическим курсом России, Николай II, поддавшись на уговоры германского императора, подписал русско-германский союзный договор. Кажется не случайным, что подобное соглашение было заключено на борту

яхты «Полярная звезда», причем с русской стороны его завизировал морской министр А. А. Бирилев, утверждавший позднее, что подписал документ, не читая.

Итак, дружба с Германией, война с Англией и развитие русской экономики через развитие флота — так кратко можно сформулировать политическое кредо офицеров МГШ. Эти взгляды традиционно приписываются наиболее реакционно настроенным кругам, тогда как кадеты выступали с антантофильских позиций. На наш взгляд, нет оснований считать офицеров МГШ реакционерами во внутренней политике. Они достаточно активно взаимодействовали с депутатами Думы, а после Октябрьской революции многие из них перешли на сторону советской власти. Вместе с тем некоторые начинания, традиционно оцениваемые как прогрессивные (например, создание Морского Генерального штаба), были поддержаны и придворными моряками, исповедовавшими, естественно, крайне консервативные взгляды. Поэтому представляется невозможным искать обязательную зависимость между демократическими, либеральными или консервативными политическими убеждениями того или иного государственного деятеля и теми конкретными повседневными управленческими решениями, которые он должен был принимать. Нам видятся бесплодными и попытки связать либеральные или консервативные взгляды государственных и общественных деятелей с той или иной внешнеполитической ориентацией.

## *Глава IV*

### *Поиски новой схемы военно-морского управления. 1908–1909 гг.*

Ход дел в морском ведомстве вызывал живой интерес в стенах Государственной думы. В начале 1908 г. в IV Бюджетной подкомиссии прозвучал доклад депутатов А. И. Звегинцева и А. А. Федорова.<sup>308</sup> Они предлагали объединить власть над боевыми кораблями на одном морском театре в руках одного лица, сформировать морскую пехоту для несения береговых караулов, заменить матросов вольнонаемным персоналом на портовых, гидрографических и других вспомогательных судах, развить школы юнг и увеличить права сверхсрочнослужащих, создать институт палубных офицеров, дав тем самым возможность кондукторам выслуживать офицерские чины, и, наконец, передать Каспийскую и Амурскую флотилии в Отдельный корпус пограничной стражи (ОКПС) Министерства финансов или в военно-сухопутное ведомство. Одновременно Бюджетная комиссия III Государственной думы отмечала среди недостатков Морского министерства безответственность (особенно в хозяйственной части), смешение обязанностей, полнейшую централизацию, «угнетение боевого флота» хозяйственной частью.<sup>309</sup> Задачами реформирования намечались возвращение подобающего места боевому флоту, выделение кораблестроения из ГУКиС и МТК и сосредоточение его в руках одного ответственного начальника. Система морского управления в целом должна отвечать следующим требованиям: одно дело — в руках одного начальника, при определении прав и обязанностей должностных лиц, рассчитывать на людей «обыкновенных способностей», отдельные части должны взаимно проверять друг друга. Если бы эти мысли были высказаны за два года до этого, они могли бы быть восприняты как оригинальная программа преобразований Морского министерства.

Выше было показано, какие мероприятия были уже намечены в морском ведомстве, поэтому весной 1908 г. И. М. Дикову только оставалось сказать: «Комиссия (по обороне. — К. Н.) по

многим вопросам стучится в открытую дверь. Эти реформы уже делаются на тех началах, которые высказаны Звегинцевым». <sup>310</sup> Для того чтобы доказать это, представители Морского министерства дали объяснения в соединенном заседании IV Бюджетной подкомиссии и Комиссии по государственной обороне III Государственной думы 29 марта 1908 г. <sup>311</sup> Думцам была представлена схема реорганизации управления морским ведомством, обсуждавшаяся на совещании 5 января 1908 г., в которой отсутствовала Канцелярия морского министра и появился Опытовый отдел. <sup>312</sup> Кроме того, представители ведомства обещали применение принципов децентрализации, формирование школ юнг с четырехлетним сроком обучения, обязательное введение института палубных офицеров, преобразование младших классов МКК в особое учебное заведение, а старших — во Всесословное Морское училище. «Всесословность», впрочем, была ограничена сыновьями лиц, имеющих высшее образование или прослуживших определенное время в классных чинах.

Можно предположить, что сами идеи, высказывавшиеся думцами, не оказали серьезного влияния на моряков, скорее, наоборот, частные разговоры с морскими офицерами дали депутатам возможность сформулировать их требования к реорганизации министерства. Однако было бы неправильно утверждать, что позиция Государственной думы не оказывала влияния на морское ведомство. Постоянное возбуждение в Думе вопросов, связанных с Морским министерством, заставляло чиновников работать интенсивнее. Например, 24 мая 1908 г. Председатель Совета министров П. А. Столыпин произнес речь в Государственной думе по вопросу об отпуске средств на судостроение, в которой была и такая фраза: «Господа, ваши нападки, ваши разоблачения сослужили громадную услугу флоту, они принесли и громадную услугу государству; более того, я уверен, что при наличии Государственной думы невозможны уже те злоупотребления, которые были раньше». <sup>313</sup>

Несмотря на то, что на заседания думского комитета государственной обороны приглашались представители Морского министерства во главе с товарищем морского министра контр-адмиралом И. Ф. Бостремом, добиться одобрения предлагавшейся моряками судостроительной программы не удалось. Очевидно, что необходимость громадных затрат смущала многих думцев. Несмотря на настояния П. А. Столыпина, думский



комитет обороны все же отклонил в марте 1908 г. программу развития флота, предусматривавшую немедленную закладку четырех линкоров для Балтийского моря. Тогда эта мера была проведена в обход Госдумы «в порядке верховного управления». <sup>314</sup>

10 мая 1908 г. исполняющий должность штаб-офицера МГШ капитан 2 ранга А. В. Колчак подал морскому министру записку «О реорганизации управления техническо-хозяйственной частью морского ведомства». <sup>315</sup> Записка несла ряд оригинальных черт, отличавших ее от предыдущих проектов, исходивших из МГШ. Впоследствии она заинтересовала нового начальника МГШ контр-адмирала А. А. Эбергарда, который просил «если есть такая (записка. — К. Н.), прошу дать мне прочитать». <sup>316</sup>

А. В. Колчак указывал в качестве основных недостатков организации хозяйственно-технической части коллегиальность, излишнюю централизацию, неполновластие МТК, невозможность (по техническим причинам) разработки в МТК детальных чертежей и страсть к идущей во вред делу экономии как следствие полной централизации снабжения. Говоря об изменении схемы управления, он указывал на необходимость упразднения Отдела сооружений ГУКиС и МТК. По мнению А. В. Колчака, во главе судостроения следовало поставить главного директора, полномочное и отвечающее за все лицо. Наравне с ним должен был стоять начальник технического бюро, обязанный следить за техническим прогрессом; фактически предполагалось, говоря словами А. В. Колчака, «улучшенная чертежная МТК», нечто вроде центрального конструкторского бюро. Он считал, что объединять этих двух должностных лиц и подчиненные им учреждения нельзя, так как «первый по должности консерватор, а второй — новатор».

За портами должен был остаться лишь мелкий ремонт судов, выведенных в «3-ю категорию резерва» (видимо, имелся в виду второй резерв, так как «3-й категории резерва» в русском флоте не было, корабли состояли в действующем флоте, 1-м и 2-м резервах<sup>317</sup>), а капитальный передавался судостроителям. Для координации ремонтной деятельности портов учреждался особый центральный орган (в других проектах МГШ обычно именовавшийся Главным управлением верфи или просто верфью).

Наиболее оригинальной чертой данного проекта было «раздвоение» управления артиллерийским и минным делом на

флоте. Товарищу морского министра непосредственно подчинялись Артиллерийский и Минный отделы. Они должны были следить за развитием техники, разрабатывать образцы вооружения, условия контрактов, проводить приемные испытания, разрабатывать технические вопросы, составлять инструкции, справочники и таблицы, снабжать порты соответствующими запасами и ремонтировать предметы минно-артиллерийского снабжения. Оба эти отдела, однако, не должны были иметь инспекторских функций по отношению к «плавающему» флоту. Начальнику Отдела нового судостроения (так в схеме обозначено лицо, именуемое в объяснительной записке главным директором судостроения), кроме прочих отделений, должны были подчиняться особые Артиллерийское и Минное отделения, обязанностью которых было «соображение» устройства корабля с нуждами соответствующего вооружения.

Новым было самостоятельное положение Электротехнического и моторостроительного отделения Отдела нового судостроения, тогда как в предшествующих проектах электротехника включалась в минное дело. В будущем, предсказывал автор, возможно, потребуется выделить и моторостроение в ведение особого отделения. Отдел нового судостроения, согласно записке, отвечал за соответствие построенных кораблей тактико-техническим заданиям МГШ и морского министра, начальник этого отдела считался главным конструктором флота. Отдел нового судостроения не должен был исполнять инспекторские обязанности, так как вся инспекторская часть сосредоточивалась, по мысли А. В. Колчака в штабе командующего флотом.

Отдел текущего ремонта должен был составлять смету на ремонт кораблей, инспектировать технические средства портов, собирать статистические сведения. При этом отношения портов и флота в деле ремонта строятся по схеме заказчик — исполнитель. В обязанности Управления оборудования и ремонта портов входили разработка вопросов строительства портов, контроль над ходом строительных работ, составление сметы и распределение кредитов. Отдел снабжения контролировал процесс заготовки всех предметов и материалов, могущих потребоваться флоту, кроме вооружения и боеприпасов. Сами операции по закупке этих материалов (масла, угля, «шхиперских припасов», то есть канатов, якорей, краски) осуществляли порты, в которых корабли «покупали» соответствующие предметы. Кроме расходных запасов в портах должны были быть

накоплены неприкосновенные (мобилизационные), строго отделенные от расходных. Обмундирование предполагалось выдавать на суда по нормам довольствия, без особых денежных расчетов. Предполагалось, что продовольствие корабли будут приобретать непосредственно у поставщиков, за исключением солонины и консервов, которые должны выдаваться портами для освежения мобзапасов. К записке прилагались проекты «Положения об Артиллерийском отделе»<sup>318</sup> и «Наказа» этому отделу,<sup>319</sup> разработанные достаточно подробно.

По свидетельству офицера МГШ капитана 2 ранга графа А. П. Капниста,<sup>320</sup> существовала еще одна записка на ту же тему, написанная «лейтенантом Черкасовым». Такую записку в архиве обнаружить не удалось. Из карандашной пометки на одном из экземпляров записки А. В. Колчака следует, что она была написана в соавторстве с лейтенантом В. Н. Черкасовым 1-м.<sup>321</sup> Видимо, А. П. Капнист имел в виду совместную записку А. В. Колчака и В. Н. Черкасова.

Граф Алексей Павлович Капнист был заметной фигурой в МГШ. Он участвовал в походе в Китай в 1900 г., а в 1903–1906 гг. был морским агентом в Австрии и Италии, прослужил два года старшим офицером линейных кораблей (бывших броненосцев) на Черном море и в 1908–1910 гг. еще два года провел в МГШ. Затем граф оставил морскую службу, став уездным предводителем дворянства в Черниговской губернии, получил почетное придворное звание шталмейстера. С началом Первой мировой войны он вернулся на флот, став исполняющим должность помощника начальника МГШ А. И. Русина. После Февральской революции последовал последний взлет карьеры А. П. Капниста, его произвели в контр-адмиралы, а с 27 июля 1917 г. назначили последним начальником МГШ в дооктябрьский период. А. П. Капнист не принял советскую власть и 15 ноября 1917 г. был отстранен от должности и арестован за отказ подчиняться Совнаркому и Военно-морскому революционному комитету. Впрочем, вскоре бывшего графа отпустили на свободу, он уехал на Кавказ. В октябре 1918 г. в Пятигорске А. П. Капнист был арестован как заложник и казнен.

27 августа 1908 г. исполняющий должность главного инспектора минного дела МТК генерал-майор А. А. Ковальский подал морскому министру записку, содержащую проект «Положения о Минно-электротехническом отделе».<sup>322</sup> Он предлагал разделить его на четыре части по специальностям: Минную,

Подводного плавания, Электротехническую и Радиотелеграфную. Будущее учреждение должно было подчиняться товарищу министра и объединять технику и хозяйство в пределах своей специализации. Возглавлять его должен был главный минер флота. Характерно, что новая Минно-электротехническая часть должна была заниматься и вопросами подводного плавания. В свое время, в 70-е гг. XIX в. минное дело и электротехника были объединены, хотя эти специальности и далеки друг от друга. Причиной, надо полагать, было то, что объем работы офицеров-минеров был тогда меньше, чем у других специалистов, и им «подкинули» лишнее дело. Постепенно минный специалист стал в одном лице «и швец, и жнец, и на дуде игрец». Поэтому то А. А. Ковальский и присоединил к этим двум специальностям еще подводное плавание. Автор подробно разработал и штаты нового отдела. Последствий эта записка, по-видимому, не имела. Можно предположить, что в качестве контрпроекта в МГШ было создано «Положение об Отделе подводного плавания Главного управления кораблестроения и вооружения», к которому прилагались штат, объяснительная записка к штату и «Наказ».<sup>323</sup>

В январе 1908 г., вскоре после начала работы комиссии А. А. Вирениуса, возникла еще одна комиссия под председательством товарища морского министра И. Ф. Бострема. В ее задачи входила более подробная разработка тех оснований нового устройства морского ведомства, которые были намечены на совещании 5 января. Она завершила работу в начале мая 1908 г. Комиссией были составлены «Основания для общего образования управления флотом и морским ведомством».<sup>324</sup> В МГШ к этому совещанию был создан очередной проект системы управления ведомством, причем за основу была взята схема, предлагавшаяся еще в январе Л. А. Брусиловым. В новом варианте\* учреждения, подчиненные товарищу морского министра, были организованы точно так же, как предлагал А. В. Колчак в своей записке от 10 мая 1908 г. Наименование должности «главный начальник флота и морского ведомства» было изменено на «морской министр», а «морской министр» из январской схемы был переименован в «товарища министра». Как обычно, в схеме отсутствовал ГМШ, зато имелось Управление по комплектованию флота. По-видимому, именно на заседаниях этой комиссии МГШ дал «последний бой» за свои идеи, но схема, предложенная пред-

\* См. приложение, рис. 16.

ставителями МГШ, не произвела впечатления на других членов совещания. Во время работы совещания отставка Л. А. Брусилова с поста начальника МГШ была предreshена, поэтому его позиция не могла иметь большого веса.

Обращает на себя внимание смена многих высших руководителей морского ведомства летом 1908 г. Выше уже говорилось, что по инициативе И. М. Дикова с 16 июня 1908 г. оставил свой пост начальник МГШ Л. А. Брусилов, ставший младшим флагманом Балтийского флота, что если не формально, то фактически являлось существенным понижением. Его место с 11 августа занял бывший помощник начальника ГМШ контр-адмирал А. А. Эбергард. Можно предположить, что назначение на этот пост «человека ГМШ» означало стремление И. М. Дикова заставить МГШ следовать в русле проводимых им мероприятий. 7 июня И. Ф. Бострем был перемещен с поста товарища министра на должность командующего Черноморским флотом, сменив там контр-адмирала Р. Н. Вирена, ставшего главным командиром Кронштадтского порта. Вскоре, 24 ноября, был заменен и командующий Балтийским флотом контр-адмирал Э. Н. Щенснович на контр-адмирала Н. О. фон Эссена, который до этого командовал дивизией эсминцев. Надо заметить, что они пользовались репутацией боевых адмиралов: оба стали известны как командиры броненосцев Первой Тихоокеанской эскадры. Э. Н. Щенснович командовал «Ретвизаном», отличившимся во время боя в Желтом море 10 августа 1904 г., а Н. О. фон Эссен — «Севастополем», который до конца вел огонь по японским войскам и единственный был затоплен на внешнем рейде так, что японцы впоследствии не смогли поднять его. Такие серьезные перестановки в руководстве морского ведомства могли быть вызваны окончанием борьбы вокруг новой схемы организации Морского министерства.

Между тем обсуждение проектов реформ шло своим чередом и 6 июня 1908 г. было создано первое заседание очередного совещания для обсуждения проекта организации хозяйственно-технической части морского ведомства, работа которого продолжалась до середины июля.<sup>325</sup> Оно должно было продолжить работу «Комиссии по преобразованию технической и хозяйственной частей в морском ведомстве» под председательством А. А. Вирениуса. на совещании были изменены полномочия Адмиралтейств-совета: он лишился права обсуждать «важнейшие вопросы состояния флота и морского ведомства»,

в его компетенции были оставлены лишь законодательные дела и решение части хозяйственных дел, хотя подобное сужение полномочий было скорее формальностью, так как влияние Адмиралтейств-совета на решение важных вопросов было невелико. В число технических отделов, подчиненных товарищу министра, был введен Опытовый отдел,<sup>326</sup> однако в сводной схеме он отсутствует<sup>327</sup> и вновь появляется в окончательном, печатном варианте схемы.<sup>328</sup> Возможно, эти перипетии отражают разногласия, возникшие на совещании по данному вопросу, но в журнале они не нашли отражения. В ходе дискуссии прозвучала мысль о слиянии Кораблестроительного и Механического отделов. В ответ на это 6 июля 1908 г. представитель Инспекции механической части МТК полковник Корпуса инженер-механиков Н. И. Ильин зачитал свою записку, в которой доказывал, что слияние этих двух отдельных частей не приведет к успеху.<sup>329</sup> Совещание выработало единую структуру отделов. Каждый из них, по первоначальным предположениям, должен был состоять из Технического и Кредитного отделений, но затем было решено добавить Инспекторскую и Общую части с переименованием всех отделений в части.<sup>330</sup>

Можно предположить, что к данному совещанию в МГШ был подготовлен любопытный вариант «департаментской» организации управления ведомством.<sup>331</sup> В деле сохранилась только та часть этой записки, которая была посвящена вопросам организации хозяйственно-технической части. Нетипичное для Морского министерства начала XX в. название подразделения «департамент» возможно связано с постоянными протестами Министерства финансов против сложившейся трехзвенной структуры управления военным и морским ведомствами (инспекция, главное управление или управление — отделение или часть — делопроизводство). В финансовом ведомстве считалась более экономичной двухзвенная структура типа департамент — стол (делопроизводство). Впрочем, несмотря на название «департамент», трехзвенная структура сохранилась и в рассматриваемом проекте, хотя автор предусматривал возможность переименования департаментов в отделы, отделов в отделения, а отделений в делопроизводства.<sup>332</sup>

Можно предположить, что этот проект был развитием идей, изложенных в записке А. В. Колчака от 10 мая 1908 г., но раздробление управленческих функций здесь доведено до предела. Если А. В. Колчак предлагал выделить из Отдела

нового судостроения только Артиллерийский и Минный отделы, подчиненные Главному управлению судостроения, то в рассматриваемой записке артиллерийско-минной частью на флоте должны были вестись три подразделения министерства. Они разделялись между соответствующими отделениями Отдела судостроения («соображение» артиллерийско-минного вооружения с конструкцией корабля) и отделениями Научно-технического отдела сооружений и боевого снабжения (разработка образцов вооружения и боевого снабжения). Оба эти отдела входили в состав Департамента нового судостроения. Кроме того, в Департаменте снабжения должен был функционировать Отдел боевого снабжения, непосредственно обеспечивающий флот снарядами, торпедами, минами заграждения и т. д. Вряд ли введение подобного порядка могло способствовать упрощению структуры управления и увеличению ее эффективности. Судя по всему, это было ясно и самим сотрудникам МГШ, поэтому проект так и не был вынесен на обсуждение.

25 июня 1908 г. приказом морского министра № 176 была назначена комиссия для разработки «Положения об управлении флотом и морским ведомством», ее председателем стал начальник Законодательной части ГМШ С. П. Дюшен, а с 28 декабря 1908 г., после ухода С. П. Дюшена в отпуск, ее председателем стал тайный советник Ф. А. Дегтерев, ранее занимавший пост начальника Счетного отдела ГУКиС, а в то время числившийся по Морскому министерству.<sup>333</sup> То, что председателем этой комиссии стал представитель ГМШ, было свидетельством поражения МГШ, который до этого стремился сосредоточить в своих руках всю разработку преобразований. За основу была взята схема, принятая в январе 1908 г. За начальником МГШ сохранялось право личного всеподданнейшего доклада в присутствии министра. В комиссии были постепенно выработаны «Наказ Морскому министерству» и Положения: «О Морском министерстве», «О Морском Генеральном штабе», «О Механическом отделе», «Об Артиллерийском отделе», «О Минном отделе», «О Строительном отделе», «О Главном гидрографическом управлении», «О Счетном отделе», «Об отделе снабжений» и «О Канцелярии Морского министерства».<sup>334</sup> «Положения» и «Наказ» представляли в основе своей аналогичные документы 1885 г. с минимальными дополнениями. Новым было только «Положение о Морском Генеральном штабе», которого в конце XIX в. не существовало. Единственное заметное изменение пре-

терпела, по сравнению со схемой 5 января 1908 г. Канцелярия Морского министерства. Согласно «Положению о Канцелярии Морского министерства», она должна была теперь состоять из четырех подразделений: Законодательной, Кодификационной и Распорядительной частей и Делопроизводства Адмиралтейств-совета.

Совещание по преобразованию хозяйственно-технической части, созданное 6 июня, закончило работу к 19 июля 1908 г., выработав «Основания реорганизации управления флотом», которые были представлены Николаю II. В середине августа император распорядился созвать Особое совещание под своим председательством.<sup>335</sup> В его состав вошли: только что назначенный товарищем морского министра контр-адмирал С. А. Воеводский, начальник ГМШ контр-адмирал Н. М. Яковлев, контр-адмирал А. А. Эбергард (11 августа того же года назначенный начальником МГШ), командующий Балтийским флотом контр-адмирал Н. О. фон Эссен, его предшественник вице-адмирал К. П. Никонов и бывший морской министр А. А. Бирилев. Кроме них на совещании должны были присутствовать и адмиралы, пользовавшиеся особым личным доверием царя: «состоящий при особе ЕИВ» вице-адмирал Н. Н. Ломен, который был флаг-капитаном Николая II в 1893–1905 гг., его преемник в должности флаг-капитана вице-адмирал К. Д. Ниллов, бывший управляющий Морским министерством адмирал Ф. К. Авелан и бывший наместник на Дальнем Востоке адмирал Е. И. Алексеев. Надо полагать, что присутствие морского министра подразумевалось. Представляется, что состав этого совещания носит отпечаток личных симпатий императора. Не говоря уже о группе придворных моряков, участие бывших министров и командующих в подобном совещании было совершенно необязательным. Из одиннадцати его участников ответственными должностными лицами являлись только пятеро (включая морского министра). Это открывало простор для совершенно безответственных предложений по реорганизации министерства. Поэтому для предварительного обсуждения позиции «действующих» чинов ведомства министром было созвано частное совещание, состоявшееся 13 и 16 августа.<sup>336</sup> На нем была выработана общая позиция по ряду важных вопросов, в частности о том, что:

— товарищ министра должен исполнять обязанности председателя Адмиралтейств-совета в отсутствие министра



только в том случае, если он является старшим по чину среди присутствующих;

— дела по текущему ремонту должны быть сосредоточены в особом отделении в составе Кораблестроительного отдела;

— при инспекторе учебной части вводился совет из начальников морских учебных заведений и представителей от МГШ и ГМШ;

— обязанности начальника ГМШ должны быть определены точнее, на что и ранее указывали представители МГШ.

Участники совещания не пришли к общему мнению по вопросу о подчиненности библиотеки и типографии Морского министерства, на которые претендовали ГМШ, МГШ и ГГУ.

Нами не было обнаружено каких-либо свидетельств о ходе данного совещания и принятых им решениях. Вероятно, совещание всех высших руководителей морского ведомства под председательством Николая II так и не состоялось.

Казалось, пройдет еще несколько месяцев, и реорганизация Морского министерства, наконец-то, осуществится, но вмешался личный фактор. 8 января 1909 г. И. М. Диков уходит в отставку с поста морского министра и его место занимает контр-адмирал С. А. Воеводский. Причиной ухода И. М. Дикова был преклонный возраст: 22 июня 1908 г. ему исполнилось 75 лет, «и хотя он вполне сохранил умственные силы, — писал А. Н. Крылов, — но ему трудно было ездить в Государственную думу и ее комиссии и еще труднее присутствовать на заседаниях Совета Министров, где полновластным председателем был П. А. Столыпин», тем более что заседания Совета Министров часто затягивались до трех, а то и половины четвертого ночи, а рабочий день морского министра по традиции начинался уже в восемь часов утра.<sup>337</sup>

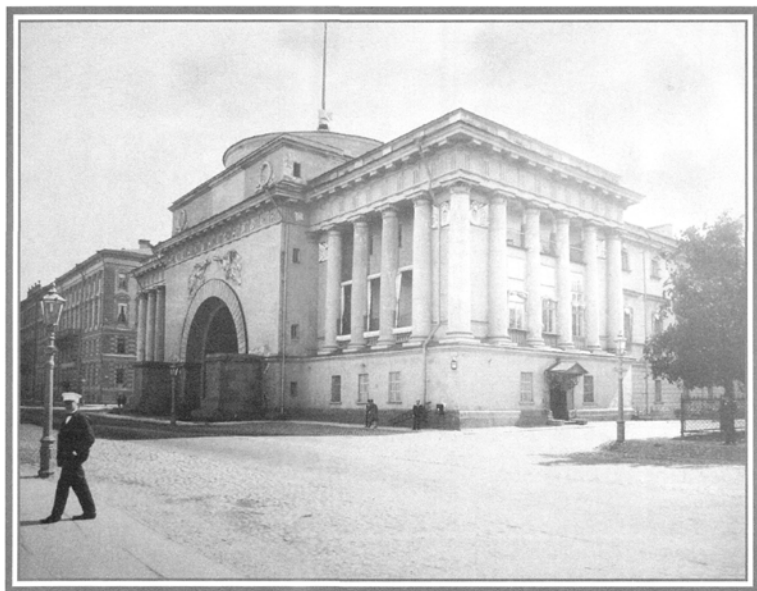
Как представляется, причинами увольнения И. М. Дикова могли стать неудовлетворенность Николая II проектом реорганизации Морского министерства и кризис, вызванный внесением в Государственную думу и Государственный совет штатов МГШ весной 1908 г. Этот кризис был связан с тем, что Государственная дума утвердила не только отпуск средств на организацию МГШ, но и штаты этого органа, хотя по существовавшему в то время в кругах высшей бюрократии представлениям утверждать штаты в военном и морском ведомствах мог только царь. Вопрос об утверждении Думой штатов МГШ был настолько мелким, что «покушения» на права царя со сто-

роны представительных органов не усмотрели ни в Морском министерстве, ни в Совете министров. Его заметил только Государственный совет, проваливший новые штаты, чтобы насолить П. А. Столыпину, который выглядел опасным либералом в глазах крайне правых членов верхней палаты российского парламента. Вообще надо отметить, что смена министров была привычным для Николая II способом ухода от сложных проблем внутренней политики. Видимо, последнему царю казалось, что вместе с бывшим министром уходят и те неприятные для монарха события, которые связывались с его деятельностью.

Назначение С. А. Воеводского С. Ю. Витте называл «неожиданным». «Сам по себе он представлял скорее кавалергардского офицера, нежели моряка. Человек он почтенный, в смысле деловом и в смысле таланта ничего из себя не представляющий; человек с хорошими манерами и весьма порядочный. Одним словом, он обладает всеми такими хорошими качествами, которые, тем не менее, нисколько не делают человека государственным деятелем и морским министром. В то время, когда наш флот был уничтожен и подлежал восстановлению, для всякого, кто столкнулся с Воеводским хотя раз в жизни и говорил с ним полчаса, было ясно, что это назначение не серьезное».<sup>338</sup>

С. А. Воеводскому ко дню назначения морским министром было 48 лет, он стал самым молодым главой этого ведомства за все царствование последнего императора. Степан Аркадьевич закончил кораблестроительное отделение Николаевской Морской академии и сравнительно мало плавал — 4 года по цензовому счету за 25 лет офицерской службы. До своего назначения товарищем морского министра он два года занимал должность директора Морского кадетского корпуса и начальника Николаевской Морской академии.

После назначения С. А. Воеводского контр-адмирал И. К. Григорович, бывший командир порта Императора Александра III (Либава), был назначен товарищем нового морского министра. Он был известен как командир эскадренного броненосца «Цесаревич» (единственного крупного корабля Первой Тихоокеанской эскадры, прорвавшегося из Порт-Артура после боя в Желтом море 10 августа 1904 г.). Однако сам И. К. Григорович во время прорыва своего бывшего корабля уже был назначен командиром порта в Порт-Артуре и попал в плен к японцам после капитуляции крепости. Многие сведущие лица, в частности А. Н. Крылов, отзывались положительно о его



*Западное крыло Главного Адмиралтейства в Санкт-Петербурге,  
где размещался образованный в 1906 году  
Морской Генеральный штаб*



*Лев Алексеевич Брусилов —  
инициатор создания Морского  
Генерального штаба  
и первый его начальник  
в 1906—1908 годах*



*Иван Федорович Лихачев.  
В 1882 году первым высказал,  
а в 1888 году обнародовал  
идею создания Морского  
Генерального штаба*



*Алексе́й Алексе́евич Бири́лев.  
В 1905—1907 годах —  
морской министр*



*Федор Карлович Авелан.  
В 1903—1905 годах —  
управляющий Морским  
министерством*



*Император Николай II*



*Генерал-адмирал великий князь  
Алексей Александрович*



*Великий князь  
Александр Михайлович*



*Иван Михайлович Диков.  
В 1907–1909 годах —  
морской министр*



*Илья Александрович  
Виноградский, предложивший  
в 1907 году воссоздать морскую  
пехоту в Российском флоте*



*Евгений Иванович Алексеев.  
В 1903–1905 годах —  
наместник императора  
на Дальнем Востоке*



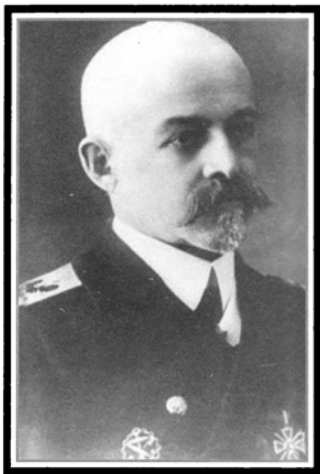
*Сергей Юльевич Витте.  
В 1903–1905 годах —  
председатель кабинета  
министров,  
в 1905–1906 годах —  
Совета министров*



*Митрофан Иванович Каськов.  
В 1916 году — начальник штаба  
Черноморского флота*



*Александр Васильевич Колчак.  
В 1906—1908 годах служил  
в Морском Генеральном штабе*



*Людвиг Бернгардович Кербер.  
В 1906—1908 годах служил  
в Морском Генеральном штабе*



*Петр Петрович Владиславлев.  
В 1906—1907 годах служил  
в Морском Генеральном штабе*



*Ксаверий Ксаверьевич Ратник.  
В 1893—1905 годах начальник  
Балтийского судостроительного  
завода, с 1905 года —  
главный инспектор  
кораблестроения*



*Алексей Николаевич Крылов.  
В 1908—1910 годах —  
главный инспектор  
кораблестроения*



*Григорий Павлович Чухнин.  
В 1904—1906 годах —  
главный командир  
Черноморского флота  
и портов Черного моря*



*Николай Лаврентьевич Кладо.  
В 1904—1905 годах начальник  
военно-морского отдела штаба  
командующего флотом  
Тихого океана*





*Александр Николаевич Щеглов.  
Служил в Морском Генеральном  
штабе в 1906–1909 годах*



*Владимир Иванович Семенов —  
автор трилогии  
«Расплата»*



*Министр финансов  
Владимир Николаевич Коковцев*



*Флигель-адъютант  
Иван Иванович Чагин*



*Андрей Августович Эбергард.  
В 1908–1911 годах —  
начальник Морского  
Генерального штаба*



*Александр Александрович  
Ливен. В 1911–1914 годах —  
начальник Морского  
Генерального штаба*



*Александр Иванович Русин.  
В 1914–1917 годах — начальник  
Морского Генерального штаба,  
одновременно (1916–1917)  
начальник Морского штаба  
Верховного главнокомандующего*

профессиональных качествах. Назначение И. К. Григоровича, по его собственному свидетельству, было обусловлено повышением С. П. Дюшена до начальника ГУКиС,<sup>339</sup> а место последнего во главе Законодательной части ГМШ занял действительный статский советник С. М. Радкович.

Разработка проектов преобразований началась вновь. Сразу же после своего назначения 1 марта 1909 г. новый министр уведомил начальника МГШ А. А. Эбергарда, что намерен еженедельно собирать совещание начальников подразделений морского ведомства для обмена мнениями.<sup>340</sup> В качестве постоянных членов на это совещание приглашались товарищ морского министра, начальники ГМШ, МГШ, ГУКИС и председатель МТК. Начальников других учреждений предполагалось привлекать по мере надобности. Судя по архивным материалам, это совещание если и собиралось, то только в первые месяцы после назначения С. А. Воеводского министром.

Между тем в Морском министерстве продолжалась разработка проектов реорганизации. В Законодательной части ГМШ к декабрю 1909 г. был подготовлен новый проект «Положения об управлении морским ведомством».<sup>341</sup> В схему, разработанную ранее, которой руководствовалась комиссия С. П. Дюшена, были внесены существенные изменения.\* Прежде всего, надо отметить подчинение Учебной инспекции Главному Морскому штабу, что сократило число подразделений, замыкавшихся непосредственно на министра, и подняло статус ГМШ. При инспекторе учебной части предусматривался Учебный комитет, в который включались представители МГШ, ГГУ, главных инспекторов Главного управления кораблестроения по специальностям, а также, по особому приглашению, начальники ВМУЗ, учебных команд и отрядов. Кроме того, начальник ГМШ должен был теперь начальствовать над судами, не вошедшими в состав Морских Сил данного моря, на правах командующего флотом. Это было весьма симптоматично, так как в определенной степени возвращало начальнику ГМШ по отношению к «плавающему» флоту инспекторские функции, которых он должен был лишиться согласно более ранним проектам. Судостроение теперь находилось не в руках Технического совета, а передавалось в Главное Управление Кораблестроения (ГУК). По косвенным данным можно судить о том, что вместо отделов по специальностям в его состав должны были войти инспекции, как это было

\* См. приложение, рис. 17.

в МТК. Среди учреждений, подчиненных товарищу министра, появляются Главное управление портов и Главное хозяйственное управление. Членов Адмиралтейств-совета предполагалось наделить инспекторскими функциями. Так была использована мысль В. А. Лиле о создании должности адмирал-инспектора флота. Преобразования, предусматривавшиеся данным проектом, сводятся, в основном, к переименованиям.

3 декабря 1909 г. готовый проект поступил на отзыв МГШ,<sup>342</sup> однако он не содержал объяснительной записки и глав о МГШ и ГМШ. По-видимому, это не случайность, именно вопрос о правах этих двух подразделений Морского министерства был самым острым, как показал опыт обсуждения предыдущих проектов. Уже через пять дней последовал развернутый ответ со стороны МГШ.<sup>343</sup> Авторы его указывали, что новый проект не вносит существенных изменений в существующую систему управления, как и все остальные схемы, проектировавшиеся с 1907 г. (очевидно, вне стен МГШ). Предложение предоставить членам Адмиралтейств-совета инспекторские функции по строевой и хозяйственной части, по мнению авторов отзыва, было неосуществимо, так как исполнять эти функции они не смогут по причине занятости, и, кроме того, они будут в этом случае стеснять деятельность инспектируемых начальников. Отделение судостроения от берегового строительства «было бы шагом вперед, если бы при этом не было сохранено разделение техники от хозяйства, при котором сохраняется безответственность лиц и учреждений за отдельные отрасли».<sup>344</sup> Выделение Учебной части в ведение особого комитета, гласит записка, было бы позитивно, «проект же дает Учебному комитету только принцип, теоретическую часть учебного дела, выделяя техническую часть Главному техническому управлению (видимо, здесь допущена описка, следует читать — Главному хозяйственному управлению. — *К. Н.*), и сохраняет отделение технической части от хозяйства».<sup>345</sup> Хозяйственная часть сооружения кораблей и портов, по мнению офицеров МГШ, имеет общего начальника (начальник Главного хозяйственного управления), а техническая такового не имеет и объединяется лишь подчинением товарищу морского министра. Непосредственное подчинение слишком многих подразделений товарищу приведет к его перегрузке. Законодательной части приданы несвойственные ей функции разработки законопроектов, указывали авторы, чем нарушается «естественный ход вещей».

В целом, заключение МГШ было отрицательным. «Ввиду всего перечисленного рассмотрение дальнейших подробностей проекта “Положения” не имеет большого значения, да и не представляется возможным, ввиду слишком короткого времени, данного для предоставления отзыва».<sup>346</sup> В отзыве предлагалось сначала реорганизовать флот, порты, переделать уставы, и только после этого приступить к реорганизации центральных учреждений.

Вместе с отзывом на проект Законодательной части начальник МГШ А. А. Эбергард 9 декабря 1909 г. направил морскому министру просьбу принять хотя бы самые необходимые меры по реорганизации ведомства.<sup>347</sup> Начальник МГШ считал, что в первую очередь необходимо: обязать все учреждения руководствоваться указаниями МГШ, внести в «Положение о Морском министерстве» или «Наказ Морскому министерству» пункты о мобилизации, в главу о товарище министра и начальниках Главных технических управлений — пункт об утверждении чертежей строящихся кораблей. В последнем случае, видимо, имеется в виду новый порядок утверждения чертежей, после согласования с МГШ. Хотя подлинник доклада, взятый из дела Законодательной части летом 1911 г., не содержал пометок морского министра,<sup>348</sup> он произвел соответствующее впечатление, и проект, созданный в Законодательной части под руководством С. М. Радковича, больше не обсуждался.

Кроме МГШ, свой отзыв на этот проект прислал 10 декабря 1909 г. и директор Канцелярии Морского министерства Е. Е. Стеблин-Каменский.<sup>349</sup> Он указывал, что необходимость преобразования Канцелярии Морского министерства назрела. Необходимо выделить из ее сферы компетенции дела не юридического характера, с передачей их Канцелярии морского министра, и включить в ее состав новое подразделение — Законодательную часть, выведя последнюю из подчинения ГМШ. Одновременно необходимо разделить обязанности юрисконсульта министерства и директора канцелярии, создав отдельную юрисконсультскую часть. Однако, писал далее Е. Е. Стеблин-Каменский, в проекте Законодательной части к обязанностям проектируемого Управления по законодательным делам отнесены и чисто юрисконсультские дела, как то: рассмотрение вносимых в Адмиралтейств-совет представлений со стороны их соответствия законам, разъяснение сомнений, возникающих при применении «действующих морских узаконений», а

параллельно образована отдельная кодификационная часть. Директор Канцелярии Морского министерства предлагал создать вместо двух учреждений одно Управление (или Главное управление) по делам законов, в состав которого должны были войти четыре подразделения: Законодательная часть, занимающаяся предварительной разработкой законов и подготовкой их к докладу в Адмиралтейств-совете, Кодификационная и Юрисконсультская части, а также Отдел общих дел, в задачи которого входило ведение делопроизводства Адмиралтейств-совета и самого Управления по делам законов. Начальник этого управления одновременно являлся, согласно проекту, и юрисконсультом морского ведомства, прокурором по делам о призах при Адмиралтейств-совете, как высшем призовом суде, и, кроме того, он непосредственно заведовал Отделом общих дел, а его помощник — Юрисконсультской частью.

Предложенное преобразование делало управление весьма влиятельным учреждением, сосредотачивающим в своих руках все законодательные и кодификационные дела. Главной причиной недовольства этим проектом других подразделений министерства неизбежно становилась монополия Управления по делам законов на подготовку законодательных «предположений», при том, что чиновники Законодательной части уже доказали свою некомпетентность в технических морских вопросах, на что неоднократно указывали моряки-профессионалы.

Таким образом, с приходом нового морского министра работа по созданию схемы управления ведомством началась практически заново. После того как новый проект Законодательной части был раскритикован Морским Генеральным штабом, С. А. Воеводский решил вернуться к тем вариантам проектов «Положения о Морском министерстве» и «Наказа Морскому министерству», которые были разработаны летом 1908 г. под руководством С. П. Дюшена. 30 ноября 1909 г. было созвано совещание из высших чинов ведомства, призванное рассмотреть и окончательно утвердить проект «Положения об управлении морским ведомством».<sup>350</sup> В совещании участвовали, кроме самого С. А. Воеводского: его товарищ И. К. Григорович, начальники ГМШ и МГШ Н. М. Яковлев и А. А. Эбергард, исполняющий должность председателя МТК генерал-майор А. Н. Крылов, начальник ГУКиС С. П. Дюшен, начальник ГГУ генерал-майор А. И. Вилькицкий, директор канцелярии Морского министерства Е. Е. Стеблин-Каменский, главный

военно-морской прокурор Н. Г. Матвеевко, главный медицинский инспектор флота А. Ю. Зуев, исполняющий должность начальника Отдела сооружений ГУКиС капитан 1 ранга Н. М. Сергеев, начальник Канцелярии морского министра В. А. Штенгер, начальник Управления по делам рабочих и вольнонаемных служащих тайный советник М. Ю. Поггенполь, помощник начальника ГМШ контр-адмирал М. В. Князев, в 1911—1913 гг. ставший начальником ГМШ, директор МКК контр-адмирал А. И. Русин, который затем занял пост начальника МГШ, первого помощника морского министра и начальника Морского штаба Верховного главнокомандующего в 1914—1917 гг. Заседания эти проходили еженедельно свыше полутора лет, примерно по четыре часа каждый раз, в кабинете министра.<sup>351</sup> Отношение к деятельности этого совещания у чинов министерства было весьма скептическим: «Я был на первом заседании, увидел, что ничего путного не будет, ходить перестал», — писал А. Н. Крылов, тогда исполняющий должность председателя МТК.<sup>352</sup>

Вопросом, вокруг которого разгорелись в это время в Морском министерстве основные споры, были статус, права и полномочия ГМШ, изложенные в главе V проекта «Положения об управлении морским ведомством». Вопрос о положении ГМШ в структуре управления Морским министерством оказался в центре внимания совещания. На заседаниях 10 и 12 февраля 1910 г. предлагалось вернуться к той структуре ГМШ, которая существовала в 1885 г., так как его круг обязанностей сузился практически до тех размеров, которые он имел после реорганизации министерства середины 80-х гг. XIX в. ГМШ должен был иметь два отдела: Военно-морской, находящийся в непосредственном заведовании начальника ГМШ, и личного состава, во главе с помощником начальника. Совещание отметило, что необходимо внести ряд изменений в проект «Положения».<sup>353</sup> В отношении начальника ГМШ предполагалось предоставить ему право прекращать нарушение порядка и дисциплины во всех замеченных случаях, а не только при осмотре команд и учреждений, как предусматривалось проектом; приравнять его к товарищу министра по строевой части, что было особенно важно, по мнению участников совещания. Дело в том, что при внесении такого изменения в случае отсутствия министра его мог бы замещать начальник ГМШ или товарищ морского министра, в зависимости от того, кто из них старше в чине, если

царь не издаст особое повеление. Необходимо было выяснить круг дел, разрешаемых собственной властью начальника ГМШ, без доклада министру; указать на участие штаба в боевой подготовке флота; учреждения, подведомственные ГМШ, должны были значиться подчиненными штабу, а не его начальнику. Главный медицинский инспектор флота предложил указать, что комплектование медицинского персонала ГМШ должен производить по согласованию с ним, но он не был поддержан большинством участников совещания, так как было признано, что это и так очевидно. Следовало также более подробно определить права и обязанности ГМШ в отношении мобилизации, оставив за МГШ «общие указания» по этому вопросу. Первоначально предлагалось передать все мобилизационное дело в руки МГШ, но А. А. Эбергард возражал на это, что распорядительные функции по мобилизации не должны отягощать этот орган.

В отношении МГШ совещание решило предоставить ему право проектирования изменений Морского устава и издания сигнальных книг; пойти навстречу предложению А. А. Эбергарда и изменить ст. 6, указав, что он «составляет планы и представляет на утверждение морского министра также и основания для направления деятельности всех учреждений Морского министерства»,<sup>354</sup> тогда как в прежней редакции говорилось лишь о «предположениях» МГШ. Кроме того, было решено, что приказы по морскому ведомству может издавать только министр, а его товарищ и другие высшие чины — лишь циркуляры.

Глава VI «Положения об управлении морским ведомством», посвященная МГШ, обсуждалась 12 и 16 февраля 1910 г.<sup>355</sup> По предложению А. А. Эбергарда, большинство присутствующих согласились с тем, что МГШ должен рассматривать корабельные журналы, рапорты, отчеты и тому подобные документы только с точки зрения боевой подготовки, а в остальном это должно входить в обязанности ГМШ. На МГШ были также возложены, по инициативе его начальника, функции составления приказов и инструкций по боевой подготовке. По другим пунктам сфера деятельности МГШ была несколько сокращена. Так, по предложению А. Ю. Зуева, составление заданий для санитарных маневров флота было передано в Инспекцию медицинской части. А. Н. Крылов высказал мысль о том, что все подразделения Морского министерства должны давать МГШ



сведения о выполнении его заданий. Данное предложение было отвергнуто, так как, по мнению большинства участников совещания, у этого органа и так достаточно возможностей обо всем быть осведомленным. Было исключено и положение о том, что начальник МГШ обязательно присутствует на всех всеподданнейших докладах, касающихся его сферы компетенции. Наконец, пункт об обязательном присутствии начальника МГШ на высочайших смотрах был заменен упоминанием об его праве присутствовать там. Эти три последних изменения действительно затрагивали существенные прерогативы МГШ. Характерно для А. А. Эбергарда и то, что он энергично не протестовал против этого, так как подобный протест обязательно был бы занесен в журнал. Позднее начальник МГШ сетовал, что вынужден был идти на компромиссы.

Впоследствии на совещании обсуждался вопрос об устройстве МТК, причем предполагалось совместить посты председателя МТК и главного инспектора судостроения. Против этого тогда выступил А. Н. Крылов, хотя он и совмещал эти две должности. «Предлагаемая статья была из проекта Наказа (следует читать «Положения». — *К. Н.*) исключена, а самый проект в 101-й раз направлен к переработке».<sup>356</sup>

Совещание приняло еще одно решение о том, что инспекторские функции будут сохранены только за главными инспекторами морской строительной и медицинской частей флота по отношению к личному составу их специальностей. Причиной было то, что медицинские и строительные чиновники приходят в морское ведомство «со стороны» и над ними необходим особый контроль. Одним из аргументов в пользу лишения инспекторских функций главных инспекторов МТК по специальностям было то, что при обсуждении сметы 1908 г. в Государственной думе было высказано пожелание освободить техников от лишаящего их самостоятельности инспекторского контроля.<sup>357</sup>

На заседании 23 февраля 1908 г. морской министр приказал всем начальникам подразделений составить проекты их штатов в двух вариантах: в пределах существующих сумм, при том, что оклады служащих также останутся неизменными, и в размере действительной потребности с увеличением жалованья до уровня проектируемых для Департамента таможенных сборов Министерства финансов.<sup>358</sup> Дело в том, что еще в августе 1909 г. Совет Министров рассматривал проект нового штата Депар-

тамента таможенных сборов по письму министра финансов от 10 августа того же года.<sup>359</sup> Главным изменением, по сравнению с существовавшим тогда положением, было назначение строго определенной по чинам суммы на награды (к Рождеству и к Пасхе), тогда как ранее они производились из остатков ассигнований на содержание личного состава и канцелярские расходы. Кроме того, предусматривалось и некоторое увеличение окладов «в связи с возросшей дороговизной жизни в столице». Всего предусматривалось увеличить расходы департамента на 9,9 %. Сумма расходов при этом увеличивалась с 440 167 до 479 723 руб. в год, то есть на 39 556 руб.<sup>360</sup> «Совет Министров счел при этом полезным указать всем ведомствам, разрабатывающим ныне штаты своих центральных учреждений, на необходимость руководствоваться в отношении окладов содержания по штатным должностям и при назначении добавочных выдач, положенными в основание проекта нового штата Департамента Таможенных Сборов началами».<sup>361</sup> 10 февраля 1909 г. С. А. Воеводский сделал заявление, внесенное в Особый журнал Совета Министров, о необходимости предоставить служащим Морского министерства те же оклады, что планировались для Департамента таможенных сборов, применительно к их должностям.<sup>362</sup> Представитель Министерства финансов статский советник С. И. Федоров указал в ответ на увеличение расходов на центральный аппарат Морского министерства с 1885 г. по 1909 г. в 2,5 раза, с 850 тыс. до 2200 тыс. руб. в год. Вместо 239 должностей, считая с младшими чиновниками, писарями и машинистками, в министерстве их стало 413. Он подчеркнул далее, что сравнение окладов «опасно и не всегда убедительно». Естественно, что с точки зрения финансового ведомства любое увеличение расходов представлялось крайне опасным, так как могло повлечь аналогичные требования других ведомств. С. И. Федоров прямо заявил, что в случае увеличения жалованья сотрудникам центрального аппарата морского ведомства аналогичных прибавок потребует и Военное министерство, что повлечет уже много большие расходы, так как его аппарат был значительно больше флотского. На это С. А. Воеводский ответил, что необходимость увеличения жалованья вызвана не капризом, а ростом дороговизны столичной жизни. В итоге, согласно решению Совета Министров, новые, повышенные оклады Департамента таможенных сборов стали эталоном для других ведомств.

В связи с разработкой новых штатов 15 февраля 1910 г. начальник Мобилизационного отделения ГМШ полковник В. Н. Давидович-Нащинский подал начальнику ГМШ Н. М. Яковлеву доклад о положении мобилизационного дела в ГМШ.<sup>363</sup> Автор доклада отмечал: «Если же вся тяжесть ответственности за военную готовность будет по-прежнему только на Морском Министре и Начальниках Штабов, без дальнейшего разложения всей этой огромной тяжести, то по-прежнему это будет лишь ущербом для дела, даст результаты лишь самые худшие, а ответственных лиц на деле не будет, как их не нашли после минувшей войны».<sup>364</sup> В. Н. Давидович-Нащинский обращал внимание на то, что Мобилизационное отделение состоит в Отделе личного состава и имеет тройное подчинение: морской министр — начальник ГМШ — помощник начальника ГМШ (он же начальник отдела личного состава). Это идет в ущерб делу, так как у многочисленных начальников не хватает времени на выслушивание докладов, а само Мобилизационное отделение не имеет даже права самостоятельно переписываться с другими ведомствами. Он уже докладывал об этом «через несколько месяцев» после назначения его начальником этого отделения в 1903 г. тогдашнему начальнику ГМШ З. П. Рожественскому. «Адмирал Рожественский, очень любивший меня и безусловно мне доверявший, вполне согласился с указанными выше неправильностями...»,<sup>365</sup> — отмечал В. Н. Давидович-Нащинский. После этого З. П. Рожественский приказал выделить Мобилизационное отделение в свое непосредственное подчинение и просил «потерпеть» с идеей самостоятельного положения этого подразделения до реорганизации ГМШ, а с правом самостоятельных сношений — до неопределенного времени. Отделением было издано мобилизационное расписание перед Русско-японской войной, «которое оттого только не принесло почти никакой пользы во время войны, что в военных портах некому было тогда с ним ознакомиться».<sup>366</sup> Результатом настойчивости В. Н. Давидовича-Нащинского стало создание Мобилизационного отдела ГМШ в 1911 г.

31 марта 1910 г. проект «Положения об управлении Морским министерством» был передан законодательной частью ГМШ на отзыв в Канцелярию морского министра.<sup>367</sup> В своем отзыве В. А. Штенгер предлагал переименовать Канцелярию Морского министерства в Канцелярию по Законодательным и Кодификационным делам Морского министерства, а для Канцелярии

министра сохранить существующее название. Кроме того, он указывал на необходимость назначения председателем Морского учебного комитета особого лица, а не начальника ГМШ, и отделения делопроизводства Учебного комитета от ГМШ.<sup>368</sup>

В Адмиралтейств-совет проект «Положения о Морском министерстве» был передан в начале ноября 1910 г.<sup>369</sup> На заседания Адмиралтейств-совета, посвященные обсуждению этих вопросов, был приглашен и начальник МГШ А. А. Эбергард. Он настаивал на внесении в «Положение» статьи об обязательном присутствии начальника МГШ на высочайших морских смотрах, но С. А. Воеводский заметил, что место этому пункту не в «Положении», а в «Наказе», и предложение было отклонено. Присутствие на высочайших смотрах было важно, как возможность лично общаться с царем, учитывая, что начальник МГШ к этому времени уже лишился права личного всеподданнейшего доклада. Кроме того, Адмиралтейств-совет исключил из «Положения» статью о том, что все учреждения морского ведомства должны руководствоваться указаниями МГШ, одобренными морским министром.

Фактически с приходом к власти в министерстве С. А. Воеводского МГШ был оттеснен от разработки проектов преобразований морского ведомства. Среди его сотрудников стали проявляться пессимистические настроения. Штаб-офицер МГШ капитан 1 ранга граф А. П. Капнист писал в сентябре 1910 г.: «Единственная победа МГШ — это неосознаваемая еще многими чинами флота, ведущими себя, — нельзя назвать иначе, как свинья под дубом, — победа военной идеи».<sup>370</sup> Под «военной идеей» офицеры МГШ подразумевали постулат, что флот существует для войны, а береговые учреждения и штабы являются лишь придатком, обеспечивающим его боевое применение, но самостоятельного значения не имеют. «Мы знали время, когда роль Штабов (именно так, с прописной буквы! — К. Н.) и на суше и на море была ничтожна, а роль служб огромна. То было время господства служб. Разработка Штабом научного метода решения проблемы и подчинения военной идее всех без исключения ресурсов государства — дало ему доминирующее значение над службами», — писал в 1928 г. другой верный палачин Морского Генерального штаба А. В. Шталь в своей книге «Служба штаба Морских сил».<sup>371</sup>

Настроения сотрудников МГШ этого времени хорошо характеризует записка лейтенанта барона Б. Н. Гойнинген-Гюне

от 28 сентября 1911 г., поданная начальнику МГШ. Особенно интересно то, что записка содержит полемику А. А. Эбергарда с автором, отразившуюся в пометках на полях. Б. Н. Гойнинген-Гюне указывает, что на флоте сложилось плохое отношение к МГШ, офицеров которого считают делающими легкую «нестроевую карьеру». Такое отношение еще более усиливается тем, что в первом наборе Морского Генерального штаба было много офицеров, «отличавшихся неугомонным, самостоятельным и даже несколько резким характером». «Были тут и более сложные причины», — философски замечает А. А. Эбергард.

Об МГШ мало знают во флоте и в обществе, пишет далее Б. Н. Гойнинген-Гюне, однако среди офицеров МГШ царит ощущение избранности, что положительно оценивается автором. «Мы знаем, что среди нас неискренним и неспособным нет места. Этого достаточно для того, чтобы поднять в нас дух и преисполнить нас гордостью». Необходимо доказать всем «работоспособность и любовь к труду» МГШ, увеличив на час ежедневное рабочее время. Кроме этого Б. Н. Гойнинген-Гюне предлагал усилить просветительскую деятельность генштабистов на флоте, прежде всего путем подбора и издания специальной литературы. «Верно. Обсудить совместно», — замечает начальник МГШ. Автор записки предлагал учредить особое форменное отличие для генштабистов — аксельбант синего или черного цвета (для отличия от адъютантов), но без всяких преимуществ по службе. «Это едва ли так. Я до сих пор держусь мнения, что офицеры Штаба не должны обособляться от флота и что созданием корпуса офицеров Морского Генерального штаба мы внесем в нашу службу тот элемент, о котором говорит автор», — не согласился А. А. Эбергард со своим подчиненным.

Характерна последняя фраза записки: «Если это будет признано невозможным или нежелательным, моя мечта: быть опровергнутым, а не оставленным без последствий». Начальник МГШ подвел итог рассуждений в своей резолюции 2 октября 1911 г.: «Придаю этой записке самое серьезное значение и думаю, что все чины Штаба сочувствуют побуждениям и основной мысли Лейтенанта Барона Гюне. Полагаю желательным теперь же обсудить возбужденные вопросы совместно с Гг. офицерами Штаба, которых прошу высказаться, не стесняясь моим взглядом, изложенным в пометках на полях».<sup>372</sup> Обсуждение данного вопроса не состоялось, так как через девять дней, 11 октября,

А. А. Эбергард был перемещен с поста начальника МГШ на должность начальника Морских Сил Черного моря. Если судить по тону резолюции, 2 октября А. А. Эбергард еще не знал о предстоящем перемещении.

Недоверие к «Цусимскому ведомству» в законодательных учреждениях и необходимость успокоить общественное мнение, взбудораженное скандалами, связанными с морским ведомством, предопределили назначение еще в конце 1910 г. комиссии Государственного совета. В ее состав вошли: инженер-генерал П. Ф. Рерберг, «сохранивший до старости светлый ум и обладавший огромными инженерными познаниями во всех отраслях инженерного дела»,<sup>373</sup> бывший военный министр генерал от инфантерии А. Ф. Редигер и член Второго департамента Государственного совета тайный советник М. Д. Дмитриев. Они должны были обследовать деятельность ГУКиС в хозяйственно-административном отношении, а также работу казенных морских заводов и портов.<sup>374</sup>

Основной задачей данной комиссии было успокоить Государственную думу относительно правильности использования кредитов, отпускаемых на судостроение.<sup>375</sup> В результате: «Ничего преступного найдено не было, а все сводилось, как я и думал, к запущенности и отсталости в техническом отношении, а также к расходованию кредитов не по прямому назначению согласно бюджетных правил, заказов в долг и т. д.», — писал И. К. Григорович.<sup>376</sup> На выводы комиссии оказала большое, возможно, даже определяющее влияние, записка помощника генерал-контролера Департамента военной и морской отчетности Государственного контроля коллежского советника П. П. Левицкого.<sup>377</sup> От его записки выводы комиссии, изложенные во всеподданнейшем докладе,<sup>378</sup> отличались, пожалуй, лишь большей обобщенностью. В качестве причин недостатков, присущих казенному судостроению, комиссия, вслед за П. П. Левицким, указывала на отсутствие планомерной программы и плохую постановку судостроительного дела в центральных учреждениях. «Серьезный тормоз — нерациональное направление этих работ в центральных управлениях Морского министерства».<sup>379</sup> В сфере реорганизации центрального морского управления комиссия предлагала дополнить ГУКиС «техническими силами». Рескриптом 28 февраля 1911 г. Николай II поручил С. А. Воеводскому внести на рассмотрение Адмиралтейств-совета вопрос о возможности преобразования ГУКИС и МТК «на началах,

предложенных во всеподданнейшем докладе членов Государственного совета, производивших обследование».

В развитие этого требования Законодательная часть ГМШ уже через несколько дней предложила<sup>390</sup>:

— подчинить все судостроение ГУКИС с выделением в его состав соответствующих технических сил, при одновременном выводе из его состава Отдела заготовлений;

— МТК подчинить непосредственно министру и освободить от мелких дел;

— привлечь к деятельности МТК представителей МГШ и действующего флота.

2 марта 1911 г. С. А. Воеводский предложил начальнику ГУКиС С. П. Дюшену и председателю МТК В. А. Лилье, который 26 апреля 1910 г. сменил на этом посту А. Н. Крылова, представить свои предложения по этому вопросу. Оба они высказались против предлагаемого преобразования. В. А. Лилье считал, что проведение в жизнь данного проекта будет иметь целый ряд нежелательных последствий.<sup>381</sup> Высшие технические учреждения, как именовал В. А. Лилье МТК, будут функционировать только до момента выдачи наряда на работы, следовательно, отдалятся от практической деятельности и постепенно станут бесполезными. Если при этом передать им надзор за постройкой, то произойдет возврат к существующей системе или даже ухудшение ее, так как наличие в ГУКиС «технических сил» увеличит переписку. Сами «технические силы» ГУКиС неизбежно будут «задавлены» хозяйственными соображениями. В. А. Лилье предлагал свой вариант реорганизации хозяйственно-технических учреждений. Необходимо либо отделы по специальностям МТК передать в ГУКиС, либо Отдел сооружений ГУКиС — в МТК, писал он. При этом неизбежным условием нормальной деятельности реформированных учреждений председатель МТК считал наделение главных специалистов правом распоряжаться материальной частью по своей специальности, а финансовые и контрольные функции на них не возлагать. Собственно говоря, С. П. Дюшен и В. А. Лилье ответили, что невозможно реформировать структуру управления, оставляя почти все по-старому. Из их отзывов однозначно следовал вывод о невозможности дальнейшего параллельного существования ГУКиС и МТК.

Получив отзывы, С. А. Воеводский вновь обратился к Законодательной части, и 28 марта 1911 г. она сформулировала свои

предложения. Главные инспекторы МТК по специальностям должны были получить право самостоятельно использовать кредиты и давать Отделу сооружений обязательные для исполнения распоряжения о закупках тех или иных предметов и материалов в пределах отпущенных сумм, а также составлять проект сметы в пределах потребности. Отдел сооружений ГУКиС выводился из этого учреждения и передавался МТК, но его начальник не должен был входить в состав собственно комитета. Отдел заготовлений освобождался от закупки материалов для постройки, ремонта, вооружения судов, строительства и ремонта зданий. Эти функции передавались Отделу сооружений. Счетный отдел ГУКиС также должен был передать часть своих функций Отделу сооружений. Таким образом, в этом проекте вырисовываются прообразы будущих Главного морского хозяйственного управления (ГМХУ) и Главного управления кораблестроения (ГУК). Однако Законодательная часть в данном случае не была первооткрывателем этих принципов организации. Еще 8 марта 1911 г. В. А. Лилье подал морскому министру записку с аналогичными предложениями.<sup>382</sup> Эти идеи очень напоминали мысли, высказывавшиеся в конце 1907 — начале 1908 г. на заседаниях комиссии под председательством А. А. Вирениуса. Тогда предлагалось создать объединенный техническо-хозяйственный орган в виде Главного управления морских сооружений, который сильно напоминал по своей структуре и функциям преобразованный МТК, как предлагали это сделать В. А. Лилье и начальник Законодательной части С. М. Радкович.

В 1909 г. на повестке дня в морском ведомстве был еще один организационный вопрос, стоявший несколько особняком от основной дискуссии о реорганизации центральных учреждений. Речь идет об Архиве Морского министерства и порядке ведения делопроизводства в министерстве. Все началось со спора о порядке сдачи дел в Архив. 9 мая 1909 г. С. А. Воеводский издал приказ № 21, которым разрешал подразделениям министерства сдавать дела в Архив Морского министерства без описей.<sup>383</sup> Целью этого нововведения было облегчение работы учреждений, но одновременно оно весьма затруднило поиск бумаг для справок и для других нужд. 15 мая 1909 г. морской министр получил записку А. А. Эбергарда, в которой предлагалась новая структура организации архивного дела в ведомстве.<sup>384</sup> К ней прилагалась записка заведующего историческим отделом



штаба лейтенанта Е. Н. Квашнина-Самарина, поданная еще в конце июля — августе 1907 г. тогдашнему начальнику МГШ Л. А. Брусилову.<sup>385</sup> Автор предлагал создать военно-морской ученый архив по образцу Военного ведомства.<sup>386</sup> Он указывал на пример европейских стран, где уже проведена централизация архивов и исторические документы хранятся в особом центральном учреждении, а при учреждениях-фондообразователях — лишь необходимые для работы бумаги за последние 25–30 лет. Е. Н. Квашнин-Самарин также замечал, что необходимо запретить уничтожение бумаг, кроме сопроводительных: такого порядка нет нигде в мире, да и в России «варварский закон уничтожения документов» был введен лишь «с половины прошлого столетия». Если бы эти предложения были приняты, то русское морское ведомство получило бы весьма стройную, хотя и несколько громоздкую систему организации архивного дела, однако записка Е. Н. Квашнина-Самарина не пошла дальше контр-адмирала Л. А. Брусилова, так как тогда перед МГШ стояли более важные вопросы.

«Гвоздем» майского проекта А. А. Эбергарда 1909 г. был переход Архива из подчинения ГМШ в ведение МГШ. Самым слабым местом записки с точки зрения морского начальства было, по-видимому, то, что он требовал ассигнования дополнительных средств. Товарищ министра И. К. Григорович ответил 12 августа 1909 г., что МГШ может принять в свое подчинение Архив Морского министерства, но без выделения дополнительных денежных средств. Это должно произойти «на существующих основаниях», так как увеличение штата Архива «теперь представляется мне несвоевременным».<sup>387</sup>

12 июня 1909 г. А. А. Эбергард в своем докладе обратил внимание морского министра на неудобство, происходящее от разрешения сдавать в Архив дела без описей. Начальник МГШ предлагал приостановить действие приказа и создать комиссию, которая могла бы разработать Устав делопроизводства.<sup>388</sup> К докладу прилагался и проект инструкции для этой комиссии.<sup>389</sup> Инструкция предполагала сбор всех приказов, законов, других нормативных актов, регламентирующих делопроизводство, сбор и обобщение мнений чинов морского ведомства. В своей резолюции С. А. Воеводский поручил ГМШ проработать вопрос и доложить его после согласования с МГШ.<sup>390</sup>

Приказ, отменявший составление описей, был приостановлен 25 июня,<sup>391</sup> тогда же была назначена комиссия по разработке

«Устава делопроизводства». Первое заседание этой комиссии состоялось 21 января 1910 г. Ее председатель, директор Канцелярии Морского министерства Е. Е. Стеблин-Каменский, считал, что задача комиссии — лишь рассмотрение правил сдачи дел в Архив. По его мнению, положение с делопроизводством было вполне удовлетворительным, и, следовательно, необходимость выработки специального «Устава» отсутствовала. Представитель МГШ не согласился с высказанной точкой зрения,<sup>392</sup> и в результате было решено оставить существующий порядок сдачи дел в Архив (согласно Инструкции от 31 марта 1887 г.).<sup>393</sup>

Явное нежелание Е. Е. Стеблин-Каменского разрабатывать «Устав делопроизводства» вынудило морского министра назначить новую комиссию. Ее председателем стал В. А. Штенгер, вскоре произведенный в генерал-майоры. Комиссия отмечала, что впервые мысль об упорядочении делопроизводства в морском ведомстве была высказана за пятьдесят лет до этого директором Инспекторского департамента Морского министерства генерал-адъютантом Н. К. Краббе (впоследствии управляющий министерством) в докладе великому князю Константину Николаевичу 9 апреля 1860 г. Одним из основных источников нового проекта стала докладная записка капитан-лейтенанта Р. Н. Бойля о делопроизводстве в германском Морском министерстве 10 мая 1910 г.<sup>394</sup> В отличие от России, в Германии было такое подразделение министерства, как Регистратура, через которую проходили все входящие и исходящие бумаги, а также и внутриведомственная переписка. Кроме регистрации документов, это подразделение германского морского ведомства следило за правильностью оформления и адресования бумаг, контролировало сроки ответов на запросы, с этой целью велись специальные журналы. В германском морском ведомстве было установлено время ответов на любой запрос, в зависимости от категории срочности от нескольких дней до одного месяца, а должностное лицо, медлившее с ответом, подвергалось наказанию.

Действенный контроль над правильным ходом переписки был, по мнению Р. Н. Бойля, самой привлекательной чертой этого учреждения. Его «Положение об Общей экспедиции Морского министерства» представляло собой попытку перенести германскую Регистратуру на русскую почву.<sup>395</sup> Согласно проекту Р. Н. Бойля, Экспедиция общих дел, которая в заглавии проекта названа почему-то Общей экспедицией, должна была

хранить текущие дела и заниматься регистрацией и перепиской бумаг. Автор проекта предлагал разделить экспедицию на три отдела. Первый из них, Отдел регистрации, в свою очередь, делился на отделы в зависимости от объема переписки, Отдел переписки — на отделения секретной и общей переписки, а Отдел хранения подразделений не имел.

Р. Н. Бойль подготовил проекты «Наказа», «Инструкции Экспедиции общих дел», формы журналов регистрации бумаг.<sup>396</sup> Как явствует из объяснительной записки к проекту «Положения о письмоводстве в морском ведомстве»,<sup>397</sup> сначала комиссию покорила внешний порядок, царящий в германском морском ведомстве, и проект, целиком базирующийся на записке Р. Н. Бойля был разослан на отзыв ряду чиновников министерства. 13 мая 1911 г. Е. Е. Стеблин-Каменский высказался против создания подобия немецкой Регистратуры, так как, по его мнению, это привело бы к излишней регламентации и мелочному контролю.<sup>398</sup> Е. Е. Стеблин-Каменский справедливо отмечал, что правильное и скрупулезное исполнение правил оформления бумаг далеко не всегда сопутствует талантливости и глубине их содержания. Увлечению формальной стороной деятельности не способствовало и назначение морским министром И. К. Григоровича, известного как энергичный и одаренный деятель, борющийся с канцелярщиной. Все это привело к отказу от идеи копирования заграничных образцов и решению идти по пути систематизации существующих правил.<sup>399</sup>

Вскоре выяснилось, что в Морском министерстве нет и никогда не было каких-либо правил письмоводства, Свод законов давал лишь самые общие и неопределенные указания, и только в Военном министерстве такие правила существовали с 1903 г. Было решено их и придерживаться. Во время работы комиссии, 19 сентября 1911 г., военное ведомство перешло к новому «Положению о письмоводстве». Главным новшеством стало ведение переписки от имени начальников учреждений, в то время как ранее переписка велась безлично, например: «Главный штаб предписывает...». Комиссия морского ведомства не нашла больших преимуществ в новом порядке по сравнению со старым. Было высказано предположение, что в таком случае переписка может приобрести личный характер, причем «как бы нарушается преемственность мнений при смене начальника».

На заседаниях звучали противоположные мнения. Прикомандированный к МГШ лейтенант А. И. Лебедев 2-й 9 декабря

1911 г. в записке, являющейся, по сути, особым мнением, писал, что переписка должна вестись от первого лица. Начальники и подчиненные должны переписываться «рапортами» и «предписаниями», а неподчиненные друг другу должностные лица — «отношениями», «сношениями», «сообщениями» и так далее.<sup>400</sup> Кроме того, представитель МГШ предлагал обозначать на каждой бумаге ее тип — «рапорт», «отношение» и так далее. Большинство членов комиссии признали это правильным, но лишь «теоретически», предположив, что такой порядок вызовет наплыв бумаг к начальникам учреждений. На это А. И. Лебедев возразил, что и при существующем порядке начальники формально обязаны разбирать все поступающие документы сами. Лишь его последнее предложение нашло поддержку у большинства. 10 декабря В. А. Штенгер представил министру проект «Положения о письмоводстве в морском ведомстве».<sup>401</sup> Результаты работы комиссии были одобрены, и 25 января 1912 г. она прекратила свою деятельность,<sup>402</sup> однако новые правила делопроизводства не были введены в действие.

На флотах о деятельности комиссии, по-видимому, не знали. Так, 18 января 1912 г. главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал Р. Н. Вирен вошел в МГШ с ходатайством об издании правил письмоводства для учреждений Морского министерства.<sup>403</sup> 20 июля 1912 г. товарищ морского министра вице-адмирал В. М. Бубнов писал И. К. Григоровичу о необходимости создания новых правил переписки и образования с этой целью комиссии под председательством начальника Канцелярии Морского министерства (с октября 1911 г., после реорганизации Морского министерства, директор Канцелярии министерства стал называться начальником этой канцелярии) с участием представителей главных управлений, Кронштадтского порта и командующего Морскими Силами Балтийского моря.<sup>404</sup> После этого проект комиссии В. А. Штенгера вновь вернулся к жизни и был разослан на отзыв заинтересованным учреждениям и лицам летом 1912 г. Однако с отзывами не торопились. Ответ Главного управления кораблестроения был прислан, например, только 16 сентября 1913 г.<sup>405</sup>

Между тем, запросы продолжали поступать. 27 марта 1913 г. член Адмиралтейств-совета вице-адмирал В. И. Литвинов, инспектировавший суда, команды флота и береговые учреждения в Либаве, Ревеле и Свеаборге, переслал в Морское министерство записку командира минного заградителя «Ладога» капитана

2 ранга Н. В. Кроткова об упрощении делопроизводства.<sup>406</sup> Впрочем, и порядок рассылки проекта оставлял желать много лучшего: Р. Н. Вирену он был направлен лишь 23 сентября 1913 г. (!)<sup>407</sup> Как тут не вспомнить о проекте создания в министерстве подразделения, аналогичного германской Регистратуре. Главный командир Кронштадтского порта тоже не торопился: он вернул проект с незначительными поправками более чем через два месяца — 2 декабря того же года.<sup>408</sup> Видимо, в Канцелярии Морского министерства посчитали, что было бы легкомысленно вводить в действие правила, обсуждавшиеся всего около года, и отредактированный Р. Н. Виреном вариант вновь разослали на отзыв ни много ни мало как 24 октября 1914 г.<sup>409</sup> Как видно, даже начавшаяся Первая мировая война не могла поколебать канцелярские устои.

В декабре предполагалось внести проект «Устава делопроизводства», как он теперь назывался, в Адмиралтейств-совет.<sup>410</sup> На сей раз отзывы последовали довольно скоро. Уже 29 октября МГШ отвечал, что ввиду крайней загруженности учреждений работой в связи с войной проект лучше всего отложить «до более спокойного времени».<sup>411</sup> Главный военно-морской прокурор Н. Г. Матвеевко, начальник ГГУ М. Е. Жданко и управляющий санитарной частью флота А. Ю. Зуев ограничились небольшими поправками стилистического характера.<sup>412</sup> Наиболее развернутый отзыв дал А. И. Лебедев, теперь уже старший лейтенант, назначенный в 1913 г. начальником Архива Морского министерства. В своем отзыве он предлагал радикально переработать проект в духе тех идей, которые отстаивались им еще в 1911 г.<sup>413</sup> Начальник ГМШ вице-адмирал К. В. Стеценко, занимавший эту должность с 17 апреля 1914 г., предложил пересмотреть проект в специальной комиссии, «состав таковую комиссию по окончании военных действий».<sup>414</sup> На этом попытка разработать новые правила делопроизводства в Морском министерстве и завершилась. Видимо, необходимость их введения не была особенно острой и не воспринималась как задача первостепенной важности. Этим можно объяснить то, что обсуждение данного проекта тянулось свыше трех лет и окончилось безрезультатно.

Неспособность С. А. Воеводского выполнять обязанности морского министра постепенно становилась все более очевидной. Вопрос о его замене обсуждался «в течение всей зимы» 1910–1911 гг. Царь вновь обращался к кандидатуре Е. И. Алек-

сеева, но его смущала крайняя непопулярность этого деятеля, «хотя он, — по мнению императора, — решительно не виноват в неудачах нашей последней несчастной войны».<sup>415</sup> В итоге, неожиданно для многих, 19 марта 1911 г. министром был назначен вице-адмирал И. К. Григорович, товарищ морского министра.

В течение второго периода подготовки реорганизации центрального аппарата морского ведомства, который приходится на 1908—1910 гг., разработка новой схемы управления министерством шла довольно успешно. После того как в конце 1907 — начале 1908 г. были окончательно отвергнуты проекты раздела ведомства на несколько автономных частей, определилась принципиальная схема реорганизации. К концу лета 1908 г. подготовили «Положение об управлении Морским министерством» и «Наказы» его подразделениям. Можно предположить, что если бы И. М. Диков дольше оставался на своем посту, морское ведомство был бы реорганизовано уже в начале 1909 г. С приходом нового министра — С. А. Воеводского — разработка проектов началась заново, в комиссиях по преобразованию хозяйственно-технической части под председательством А. А. Вирениуса и по разработке нового «Положения об управлении флотом и морским ведомством» во главе с И. Ф. Бостремом и С. П. Дюшеном. Именно тогда были разработаны схемы, «Положения», «Наказы» и штаты, введенные в действие позднее. Период 1906—1909 гг. характеризовался значительной нестабильностью высшего командного состава: за это время сменились три морских министра и три их товарища, три командующих Черноморским и два командующих Балтийским флотом, два начальника ГМШ и один начальник МГШ.<sup>416</sup> Подобные перестановки, как уже отмечалось, были вызваны, по всей вероятности, окончанием борьбы вокруг новой схемы организации Морского министерства.

## *Глава V*

### *Завершение реорганизации «мозга» русского флота. 1910–1914 гг.*

Новый морской министр И. К. Григорович записал в дневнике через несколько дней после своего назначения, что оно было внезапным и для него самого.<sup>417</sup> Смену караула «под шпием» С. Ю. Витте прокомментировал так: «Пока же носятся такие слухи: что Григорович человек толковый, знающий, впрочем, достаточно переговорить несколько слов с Воеводским и Григоровичем, чтобы видеть разницу между тем и другим: второй — человек серьезный, а первого серьезным человеком считать трудно. Затем говорят, что будто бы Григорович ведет все дело весьма рискованно, что все его обещания и проекты в конце концов не будут выполнены, что, между прочим, теперь в Морском министерстве водворилось такое взяточничество, какого прежде никогда не было; но все это пока одни разговоры».<sup>418</sup>

Вообще надо сказать, что с именем И. К. Григоровича постоянно связывались слухи о различных махинациях. Можно вспомнить, для примера, хотя бы скандальные статьи Н. М. Португалова, обвинявшего его во всех смертных грехах. Видимо, эту кампанию надо связывать с бурной и довольно успешной деятельностью на постах товарища министра и, позднее, министра, а может быть, и элементарной завистью. Положительно о деловых качествах нового морского министра отзывались многие государственные деятели того времени, например С. Д. Сазонов<sup>419</sup> и В. Н. Коковцов.<sup>420</sup> Ивану Константиновичу Григоровичу было 57 лет, когда он стал министром. Можно с полным правом сказать, что он был «соленым» моряком — за 22 года после выпуска из Морского училища (так в 70-е гг. XIX в. назывался Морской кадетский корпус) он проплавал по цензовому счету 10 лет. Кроме морского опыта, И. К. Григорович обладал дипломатической подготовкой, так как почти два года пробыл морским агентом в Англии. Во время Русско-японской войны он командовал эскадренным броненосцем «Цесаревич», а затем стал командиром Порт-Артурского порта во время оборо-

ны крепости. За боевые заслуги он был награжден орденами Св. Владимира 3-й степени с мечами, Св. Станислава 1-й степени с мечами и получил за боевые отличия чин контр-адмирала. После окончания войны И. К. Григорович два года командовал портом императора Александра III (Либава), где проявил себя неплохим хозяйственником.

Вопрос же о коррупции в Морском министерстве расследовался Чрезвычайной следственной комиссией Временного правительства весной-летом 1917 г. По ее заключению, главным казнокрадом в морском ведомстве был вице-адмирал Михаил Владимирович Бубнов, занимавший с апреля 1911 по май 1915 г. должность товарища морского министра.<sup>421</sup> Учитывая, что назначение М. В. Бубнова было одним из первых кадровых решений И. К. Григоровича как министра, можно предположить, что их связывали хорошие личные отношения. Возможно, именно этим обстоятельством объясняется то, что Иван Константинович поначалу покрывал своего подчиненного, однако, в конце концов, предпочел расстаться с ним после разделения обязанностей товарища морского министра между первым и вторым помощниками министра в конце мая 1915 г.

Не прошло и месяца со дня назначения И. К. Григоровича, как А. А. Эбергард подал ему 14 апреля записку, в которой поставил вопрос об упразднении Законодательной части МГШ,<sup>422</sup> что, конечно, не было случайностью. При С. А. Воеводском это учреждение фактически монополизировало всю деятельность по разработке проектов преобразований структуры министерства. Начальник МГШ критиковал Законодательную часть и демонстрировал ее некомпетентность и неумение работать на примере истории разработки «Положения об охране рейдов». По словам А. А. Эбергарда, когда 3 июня 1910 г. в это учреждение был передан проект данного документа, Законодательная часть запросила МГШ, в чем заключаются недостатки действующего «Положения», не зная о том, что ничего подобного в русском морском ведомстве тогда не существовало. Когда МГШ сообщил об этом, чиновники Законодательной части направили этот ответ С. А. Воеводскому, который наложил резолюцию: «Нахожу ответы Генерального штаба не обоснованными и только задерживающими дело. Сообщить в Генеральный штаб мое приказание дать необходимые сведения».<sup>423</sup> В ответ на это из МГШ писали: «В нем (в докладе Законодательной части морскому министру. — К. Н.) искажена истина. Имеется ссылка



на полицейскую и хозяйственную охрану, тогда как речь идет о военной охране, что Законодательная часть не могла усвоить до сего времени».<sup>424</sup>

Необходимо пояснить, что под полицейской охраной подразумевалась охрана общественного порядка, под хозяйственной — служба сторожей, а под военной — охрана и оборона объекта военными подразделениями. А. А. Эбергард указывал, что абсурден сам порядок, когда законопроекты вырабатывает не учреждение, в них заинтересованное, а особый орган, на который может быть возложена только юридическая экспертиза. Еще в момент создания Законодательной части в 1903 г. министр финансов С. Ю. Витте выступал против этого. После разделения МГШ и ГМШ в 1906 г. основной довод в пользу существования этого учреждения и вовсе отпал, так как теперь ГМШ не был перегружен работой. А. А. Эбергард предлагал при сохранении Законодательной части оставить в ее ведении экспертизу соответствия законопроектов существующим законам, право указывать на законы, необходимые для согласования разрабатываемых законопроектов, право принимать решения о надлежащем направлении законопроектов, право представлять на утверждение морского министра толкования смысла действующих законов. В том случае, если начальник учреждения, представившего законопроект, не согласен с заключением начальника Законодательной части, они должны были совместно доложить об этом министру. 16 апреля 1911 г. И. К. Григорович наложил на записку резолюцию: «Согласен. Внести в Адмиралтейств-совет».<sup>425</sup>

Естественно, что попытка поставить под вопрос необходимость существования Законодательной части и компетентность ее служащих вызвала отпор со стороны этого учреждения. Ее начальник С. М. Радкович был не против того, чтобы законопроекты разрабатывали сами заинтересованные учреждения, но внесение их в Адмиралтейств-совет, по его мнению, следовало оставить в руках Законодательной части. В поддержку этой позиции высказались также Е. Е. Стеблин-Каменский и С. П. Дюшен. Главный военно-морской прокурор Н. Г. Матвеевко поддержал А. А. Эбергарда.<sup>426</sup> Поэтому к концу апреля в Законодательной части был разработан новый законопроект, согласованный с Канцелярией Морского министерства.<sup>427</sup> Проект возлагал первоначальную разработку законопроектов, кроме тех, что были предусмотрены статьей 97 ОГЗ, то есть по

судебной части, на заинтересованные учреждения или специально создаваемые особые совещания. После принципиального одобрения морским министром проекты должны были поступать в Законодательную часть для разработки «в отношении формальном». Затем переработанный проект сообщался учреждению-разработчику для выяснения правильности изложения его по существу дела. Когда прошедший все эти стадии документ вносился в Адмиралтейств-совет, его докладывали совместно представители Законодательной части и учреждения, внесшего законопроект. Кроме того, на чиновников Законодательной части возлагалось ведение делопроизводства специальных комиссий и особых совещаний в Морском министерстве. Данный проект рассматривался в Адмиралтейств-совете 27 апреля и 4 мая 1911 г. 28 мая И. К. Григорович приказал подготовить всеподданнейший доклад по журналу совета,<sup>428</sup> а 30 июня того же года он был утвержден царем.<sup>429</sup> Как видим, уже через несколько месяцев после назначения нового морского министра произошло первое изменение в центральном аппарате ведомства с декабря 1906 г., когда была учреждена Канцелярия министра.

После ухода С. А. Воеводского надежды МГШ на проведение в жизнь его идей вновь воскресли. К 22 июня 1911 г. в МГШ были подготовлены две схемы организации управления флотом и морским ведомством,<sup>430</sup> под № 1 и № 2. Офицеры МГШ твердо стояли на однажды занятых в 1906 г. позициях. Согласно их предложениям, морское ведомство предлагалось разделить на три части, так же как и в проектах 1906–1909 гг. «Замысел» возлагался на МГШ, руководство «силами» — на командующих флотами, а распоряжение «средствами» — на товарища морского министра. Различие двух вариантов между собой состояло только в том, что первый предусматривал подчинение МГШ товарищу морского министра, а второй — непосредственно министру. По ряду признаков можно судить о том, что для МГШ вариант № 1 был основным и желательным, а вариант № 2 был представлен министру из дипломатических соображений. 23 июня И. К. Григорович, однако, одобрил схему № 2.<sup>431</sup> На следующий день в МГШ состоялось совещание с участием С. М. Радковича.<sup>432</sup> На нем представители МГШ усомнились в том, можно ли именовать орган, заведующий «комплектованием флота, школьной частью, медицинской частью и учетом личного состава» Главным Морским штабом?<sup>433</sup> По мнению сотрудников

МГШ, непосредственное подчинение ГМШ министру приведет к перегрузке последнего, однако распоряжение И. К. Григоровича было выполнено, и все три варианта организации ведомства, предложенные совещанием, предусматривали именно такое положение ГМШ. Собравшиеся решили, что следует разгрузить Адмиралтейств-совет от мелких обязанностей. «Странным представляется, что образец пушки, снаряда, мины и прочее не подлежит рассмотрению Адмиралтейств-совета, а образец стула или уполовника утверждается этим Высоким Советом».<sup>434</sup> Мысль о превращении Адмиралтейств-совета в авторитетный совещательный орган при главе ведомства, состоящий из начальников подразделений министерства, была не нова. Она высказывалась как представителями МГШ в конце 1907 г., так и в целом ряде записок.

В процессе работы данного совещания, по-видимому, был выработан еще один проект перестройки центрального управления морским ведомством. Этот документ не подписан и датирован задним числом 1911–1914 гг.<sup>435</sup> Исходя из того, что сам текст проекта местами буквально совпадает с вариантами, предлагавшимися в докладе морскому министру по итогам совещания июня-июля 1911 г. в МГШ, можно считать несомненным, что это один из рабочих вариантов, который по своему интересен и содержит весьма подробно разработанную и тщательно структурированную схему реконструкции системы морского управления. Проект предусматривал наличие в министерстве четырех канцелярий; Канцелярия Адмиралтейств-совета и Законодательная канцелярия Морского министерства показаны на схеме соединенными горизонтальной чертой, что можно истолковать как указание на наличие между ними взаимосвязи при равноправных отношениях, однако в записке этот момент никак не комментируется. Законодательная канцелярия, подразделявшаяся на Законодательную и Кодификационную части, была преемницей Законодательной части ГМШ, но могла предлагать только формально-юридические поправки к законопроектам.<sup>436</sup> Подчинение Главному управлению по комплектованию личного состава Учебной части, а его самого — товарищу морского министра, вместе с казенными заводами и портами, оправдывалось тем, что «в этом отношении учебные заведения должны рассматриваться как заводы, выпускающие свои произведения известного патентованного образца, в определенном, потребном для флота количестве».<sup>437</sup>

Итоговый доклад в двух вариантах оказался на столе у И. К. Григоровича 15 июля 1911 г.<sup>438</sup> Кроме того, к нему была приложена еще и отдельная записка о ГМШ.<sup>439</sup> Эти схемы и объяснительные записки были подписаны помощником А. А. Эбергарда контр-адмиралом А. Д. Сапсаем 2-м, так как сам начальник МГШ находился в это время за границей. Во всех вариантах, предложенных министру, ГМШ предполагалось подчинить ему напрямую, однако сама структура штаба от варианта к варианту существенно различалась. Согласно объяснительной записке и схеме № 1, Управление по комплектованию и мобилизации, в состав которого входили Статистическое отделение, Медицинская и Учебная части, были подчинены товарищу министра, а в составе ГМШ предусматривались лишь Строевая, Распорядительная и Пенсионная части. Согласно схеме № 2 в ГМШ должны были входить лишь две части — Строевая и Распорядительная, а среди учреждений, подчиненных товарищу министра, появляется его Канцелярия с Распорядительным и Отчетным отделениями. Доклад содержал и третий вариант организации управления личным составом, изложенный в прилагавшейся к нему записке о ГМШ. В этом случае, кроме Строевой, Распорядительной и Пенсионной частей, ГМШ включал еще и Учебную часть. В любом случае все три предлагавшихся МГШ варианта отводили ГМШ роль органа, заведующего учетом личного состава, и только вариант, изложенный в записке-приложении, отдавал ему руководство учебным делом. Главной задачей этого учреждения, по мнению авторов доклада, становился контроль над единообразием и правильностью обучения личного состава флотов, чтобы не допускать разнобоя и односторонней его подготовки. При этом в ведении ГМШ должны были остаться только строевой офицерский состав и строевые нижние чины; офицеры и кондукторы, имеющие специальную подготовку, передавались в ведение «отделов МТК по специальностям» или ГГУ и Медицинской части. Термин «МТК», надо думать, был употреблен по привычке, так как данный доклад наличие «МТК» не предусматривает, а вместо него должно быть создано Главное управление судостроения и ремонта. Одновременно предлагалось ввести развитую аттестационную систему, которой придавалось большое значение, по иностранному примеру: «В Германском флоте офицер, давший неверную или небрежную аттестацию, увольняется».<sup>440</sup>

Здесь необходимо заметить, что эксперименты с аттестационной системой проводились в тот период в Военном ведомстве. Управление медицинской службой, согласно проекту, было чрезвычайно раздроблено. Кроме медицинской части, подчиненной товарищу министра, такие части существовали в Главном управлении судостроения и ремонта, Главном интендантском управлении, а в Комиссии для наблюдения за строительством и испытания судов — особые врачи. Три медицинские части получали право заведования подчиненным им личным составом. На местах медицинской службой должны были заведовать флагманские врачи и главные врачи портов, подчиненные только своим непосредственным строевым начальникам. Проект предусматривал создание особой Канцелярии товарища морского министра из двух отделений — Распорядительного и Отчетного. Адмиралтейств-совет предлагалось превратить в чисто совещательный орган.

И. К. Григорович рассматривал доклад в течение недели и 22 июля 1911 г. изложил свое мнение в обширной резолюции.<sup>441</sup> Министр считал, что распределение однородных дел между различными управлениями «не даст успеха». Он имел в виду раздробление управления медицинской службой, и прямо указывал, что «все медицинское дело должно быть в одних руках». Учебное дело и управление личным составом должно быть централизовано в ГМШ. Канцелярию товарища морского министра И. К. Григорович считал возможным упразднить, оставив только одного чиновника для поручений или делопроизводителя. Министр не согласился с приданием Адмиралтейств-совету совещательных функций, значение его, по мнению адмирала, должно быть сохранено. Возможно, что здесь сказались нежелание нарушать традицию, однако это не означало согласия И. К. Григоровича беспрекословно исполнять любые желания Адмиралтейств-совета. В своих воспоминаниях бывший министр писал: «Наибольшие затруднения я встречаю в Адмиралтейств-совете, где иногда некоторые члены начинают спорить о целесообразности той или другой меры, но это больше болтовня, и, в конце концов, все делается так, как мною одобрено по представлению учреждений».<sup>442</sup>

Уже в начале августа 1911 г. был подготовлен проект «Положения об управлении морским ведомством», основанный на варианте № 2 схемы, утвержденной морским министром 22 июня 1911 г., и на замечаниях, высказанных И. К. Григо-

ровичем после рассмотрения доклада 15 июля того же года. Проект был разработан в Законодательной части ГМШ. Медицинская часть была теперь объединена и непосредственно подчинена морскому министру, оставшиеся еще в составе министерства инспекции, как, например, Учебная, были переименованы в отделы. Очевидно, что в МГШ имелись сведения о подготовке в Законодательной части проектов «Положения». Между 22 июля и 3 августа морской министр получил записку от начальника МГШ с изложением взглядов МГШ на реорганизацию ведомства.<sup>443</sup> В этой записке А. А. Эбергард предлагал ту же схему организации центральных учреждений, которая была разработана еще летом 1908 г. А. В. Колчаком. Изменение заключалось лишь в появлении Главного управления судостроения, объединявшего Артиллерийский и Минный отделы, а также Отдел нового судостроения, в первоначальном проекте А. В. Колчака непосредственно подчиненные товарищу морского министра. Из проекта 1911 г. исчезает и Главная кредитная канцелярия при товарище министра, предусмотренная в 1908 г. Реакция И. К. Григоровича на это предложение точно не известна, но, очевидно, она была отрицательной, так как попытка провести в жизнь этот проект означала бы замедление реорганизации ведомства, при том, что проект А. В. Колчака не имел существенных преимуществ перед разрабатываемым в Законодательной части. Кроме того, как и все проекты МГШ, он отличался некоторой громоздкостью, чрезмерным умножением подразделений министерства и усложненной структурой.

3 августа 1911 г. морскому министру была представлена записка, в которой предлагался вариант проекта «Положения», приемлемого для МГШ.<sup>444</sup> Согласно нему МГШ объявлялся органом, руководящим подготовкой к войне, руководствуясь лишь «общими высочайшими указаниями», при этом о роли морского министра вообще не упоминалось. В мирное время этот орган наблюдал за боевой подготовкой морских сил. Начальник МГШ получал право:

- принимать участие в заседаниях высших государственных учреждений, в том числе и Совета Министров, и замещать в них министра в случае его отсутствия;
- инспектировать флот, порты и береговые учреждения;
- объявлять все приказы по предметам своего ведения от имени министра;

— делать личный высочайший доклад в присутствии министра;

— пользоваться общими правами товарища министра;

— состоять по должности членом Адмиралтейств-совета.

Фактически начальник МГШ приобрел права товарища министра и становился вторым человеком в ведомстве. С этими предложениями был тесно связан и проект структуры самого МГШ и положения его офицеров, предложенный И. К. Григоровичу в те же дни.<sup>445</sup> Согласно этому проекту, начальники оперативных частей штаба приравнивались к «генерал-квартирмейстерам» сухопутного Генерального штаба. Здесь, видимо, допущена ошибка, так как в Главном управлении Генерального штаба существовало лишь одно Управление генерал-квартирмейстера, подразделявшееся на четыре части во главе с обер-квартирмейстерами.<sup>446</sup> К ним и предполагалось приравнивать начальников Оперативных частей МГШ, хотя, конечно, масштаб их деятельности был неодинаков. Например, части 2-го и 3-го обер-квартирмейстеров заведовали подготовкой всего европейского и азиатского театров соответственно, тогда как три оперативные части МГШ заведовали балтийским, черноморским и тихоокеанским театрами. Можно спорить относительно сопоставимости размеров сухопутных и морских театров боевых действий, однако несомненно, что морские генштабисты должны были оперировать гораздо меньшими силами, чем их сухопутные коллеги.

6 августа 1911 г. проект «Положения», разработанный в Законодательной части, был получен в МГШ.<sup>447</sup> Через пять дней И. К. Григорович получил доклад А. А. Эберггарда, содержащий серьезные критические замечания по проекту.<sup>448</sup> «По крайнему разумению моему, проведение в жизнь означенного законопроекта будет иметь нежелательные, пагубные для флота последствия»,<sup>449</sup> — писал начальник МГШ. По его мнению, функции учреждений в предлагаемом проекте были перемешаны, что прямо противоречило резолюции министра на докладе 22 июня о распределении дел между учреждениями. Начальник МГШ высказал несколько критических замечаний, которые сводились к следующему:

— замещать министра в случае его болезни или отсутствия должен не его товарищ, а «начальник его штаба», то есть МГШ;

— Адмиралтейств-совет остается бесконтрольным, и министр может передоверять ему принятие важных решений, уходя от ответственности сам;

— ГМШ фактически сохраняет в своих руках управление флотом. Для иллюстрации этого тезиса А. А. Эбергард цитировал ряд старых статей «Свода морских постановлений» о его правах;

— МГШ сведен к роли разработчика решений, принимаемых ГМШ и Канцелярией Морского министерства. При этом функции МГШ выглядели «как бы искусственно выделенными». Особые нарекания А. А. Эбергарда вызвало то, что теперь начальник МГШ лишался права личного всеподданнейшего доклада, хотя бы в присутствии министра;

— Начальник Морского учебного комитета безответственен. Создание такого органа вне ГМШ противоречит резолюции И. К. Григоровича на докладе МГШ 15 июля 1911 г., в которой говорилось о недопустимости разнесения однородных обязанностей по разным учреждениям;

— ГУК безответственно «в смысле постройки и ремонта кораблей», так как единственным планом для него является план работ, составляемый им самим и утверждаемый товарищем министра. ГУК дублирует деятельность МГШ при определении тактико-технические задания при проектировании судов;

— ГМХУ и ГГУ также лишены необходимого контроля;

— Канцелярия Морского министерства наделена слишком большими правами и фактически приравнена к штабу флота, так как она должна составлять законопроекты, толковать законы, подготавливать всеподданнейшие доклады, вести переписку министра и так далее.

По мнению начальника МГШ, подобная реорганизация должна была привести к «полной дезорганизации». А. А. Эбергард обвинял Законодательную часть в превышении полномочий, так как она не ограничилась редактированием проекта с формально-юридической стороны, а вносила изменения по существу, и в нарушении «Правил о порядке разработки законоположений в морском ведомстве», утвержденных царем 30 мая 1911 г. Заключительная часть записки звучала тяжким обвинением: «Из всего вышеизложенного следует, что по неопределенности функций и обязанностей, возложенных на учреждения и их начальников, вследствие нарушения основных принципов организации (Безответственность, самоинспекция, самодовлеющая деятельность при отсутствии руководящей идеи, отсутствие органа, разрабатывающего основную идею, дающего основы деятельности прочим органам



и наблюдающего за проведением в жизнь руководящей идеи; отсутствие связи плавающим флотом и Морским министерством, например, составление ГМШ программы плавания вне зависимости от учебного плана, вытекающего из плана войны и прочее. — прим. А. А. Эбергарда), а также вследствие несоблюдения формы закона (Отсутствие ясности изложения, неопределенность обязанностей, лишаящая возможности установить ответственность за результат деятельности, отсутствие прямых указаний на ответственность и прочее. — прим. А. А. Эбергарда) рассматриваемое “Положение”, по сравнению с ныне действующим, является полной дезорганизацией Морского министерства, ибо все то рациональное, что было достигнуто в течение последовавших после войны лет в управлении ведомством работой МГШ — сводится к нулю и новый проект возвращает министерство в первобытное, до войны, состояние, не говоря уже о том, что обнародование нового “Положения” в том виде, как оно изложено в “измененном проекте” будет иметь результатом подрыв в корне только что образовавшегося доверия к деятельности Министерства со вступлением Вашего Превосходительства в управление Морским министерством». <sup>450</sup> Любопытно, что одним из аргументов А. А. Эбергарда было указание на подрыв доверия к руководству Морского министерства со стороны Государственной думы. На полях доклада министр 28 августа 1911 г. изложил свои возражения начальнику МГШ:

— «если Товарищу Морского Министра и вверена хозяйственная часть Министерства, то он остается тот же строевой офицер, как и остальные начальники, которые ему, как и Министру, должны помогать»; <sup>451</sup>

— министр не может снять с себя ответственность и передать ее какому-либо учреждению;

— ГМШ ничего не решает, а лишь конкретизирует распоряжения главы ведомства и организует их исполнение;

— МГШ является важнейшим органом морского ведомства и главным учреждением, ведающим боевой подготовкой флота. По поводу права личного доклада царю министр написал, что в данном случае имелось указание Николая II о том, что морской министр должен оставаться единственным докладчиком от министерства, как и в военном ведомстве;

— председатель Морского учебного комитета может лишь представлять министру свое мнение, а окончательное решение

принимает министр, поэтому нельзя говорить о безответственности председателя;

— ГУК получает указания от товарища министра, а последний — от самого министра, и, следовательно, здесь не может быть речи о безответственности;

— то же самое относится к ГМХУ и ГГУ.

Что же касается замечаний А. А. Эбергарда о роли и месте Канцелярии Морского министерства, то министр, видимо, согласился с ними.

И. К. Григорович также отметил: «Считаю, как считал и раньше, что МГШ есть учреждение необходимое, имеющее громадное значение для всего управления флотом и морским ведомством. Только что составленное и мною много продуманное “Положение о МГШ” его несколько не унижает, в нем все решительно есть. Уверен, что и общее “Положение” даст положительный результат, а если и будут пропуски или неясности, то лучше сделать исправления по статьям, как покажет опыт и жизнь. Вполне рассчитываю на личный состав МГШ, что он будет мне в этом помогать».<sup>452</sup>

Законодательная часть, естественно, выдвинула контраргументы.<sup>453</sup> Во-первых, проект, вызвавший возражения МГШ, разрабатывался еще до мая 1911 г., когда Законодательная часть не была ограничена в законотворческой деятельности. Необходимо отметить, что если это и было так, то разработка «Положения» не могла начаться до 19 марта 1911 г., когда пост министра занял И. К. Григорович, так как проект «Положения», разрабатывавшийся летом 1909 г., сильно отличался от предложенного в 1911 г. Во-вторых, как указывали представители Законодательной части, А. А. Эбергард, во время обсуждения проекта «Положения» в 1909–1910 гг., не возражал против основных пунктов этого документа. МГШ ответил новой запиской 12 сентября 1911 г.<sup>454</sup> В ней А. А. Эбергард предлагал вновь пересмотреть главу V «Положения», посвященную правам и обязанностям МГШ.

Через два дня И. К. Григорович отреагировал в командном стиле: «Начальнику Законодательной части. Примите мою редакцию к исполнению, а затем доклад сей и “Положение” к нему направьте к начальнику МГШ».<sup>455</sup> Но и этого было мало. В объяснительной записке по поводу данной резолюции, направленной морскому министру 14 сентября 1911 г., А. А. Эбергард писал, что заявление представителей Законодательной части

о его согласии со всеми пунктами проекта «Положения» при обсуждении осенью 1910 г., фактически неверно, а редакция, предложенная Законодательной частью, носит слишком общий, расплывчатый и неопределенный характер.<sup>456</sup>

Впрочем, вопрос о введении нового «Положения об управлении Морским министерством» для И. К. Григоровича был уже предreshен, и записки А. А. Эбергарда ничего не могли изменить. Более того, их совместная работа в Петербурге оказалась невозможной. Когда 11 октября 1911 г. И. Ф. Бострем был смещен с поста командующего Черноморским флотом, на его место назначили А. А. Эбергарда. И. К. Григорович, правда, указывает в качестве причины нового назначения А. А. Эбергарда соображения целесообразности: «Вместо вице-адмирала Бострема представил к назначению вице-адмирала Эбергарда, уверен, что он приложит все возможное, чтобы поднять дисциплину и дух в Черноморском флоте, подтянет офицерский состав и не будет так халатно относиться к своим обязанностям, как его предшественник».<sup>457</sup> И. Ф. Бострем был уволен в отставку после посадки на камни линейных кораблей «Св. Евстафий» и «Св. Пантелеймон» при выходе с рейда румынского порта Констанца. Более вероятной причиной удаления А. А. Эбергарда из Петербурга представляется его конфликт с министром по поводу полномочий МГШ и его начальника. Новым начальником МГШ стал светлейший князь контр-адмирал А. А. Ливен, который еще во время Испано-американской войны 1898 года был русским представителем при американском флоте и собирал материалы о морском бое у Сантьяго-де-Куба.<sup>458</sup> Во время Русско-японской войны он командовал крейсером «Диана», который стал одним из немногих кораблей, прорвавшихся из Порт-Артура после боя в Желтом море. По окончании войны А. А. Ливен командовал крейсером «Память Азова» и был начальником 1-й минной дивизии Балтийского флота.

Осенью 1911 г. в Законодательной части была подготовлена объяснительная записка к «Временному положению об управлении Морским министерством», подписанная И. К. Григоровичем и адресованная Николаю II.<sup>459</sup> В ней министр останавливался на уже проведенных преобразованиях в морском ведомстве, в частности, создании МГШ, введении «Положения о командующем Морскими Силами» и тому подобное. Далее он обосновывал необходимость принятия нового «Положения об управлении морским ведомством», пока на временной основе.

В записке отражена структура центральных учреждений Морского министерства, которая была введена в действие позднее, в октябре 1911 г.\* Своеобразие ситуации состояло еще и в том, что требовалось изменить структуру министерства, не увеличивая расходов, хотя бы на первых порах, так как прохождение новых ассигнований через Думу могло затянуться. Сумма, выделявшаяся на нужды центрального аппарата Морского министерства, составляла 723 860 руб. в год, еще можно было использовать пять казенных квартир с отоплением и освещением. Поэтому ряд преобразований, которые И. К. Григорович считал целесообразными, не были осуществлены. Как следует из частного письма С. М. Радковича А. А. Эбергарду, Строительная часть и Управление по делам рабочих и вольнонаемнослужащих были подчинены ГМХУ именно по этой причине, хотя первоначально предполагалось их независимое положение среди учреждений, подведомственных товарищу морского министра.<sup>460</sup> Переход к новой организации также не мог быть осуществлен сразу, предполагалось делать это постепенно, по мере выделения средств.<sup>461</sup>

11 октября 1911 г. Николай II утвердил отделы I—III нового «Положения об управлении морским ведомством», которые посвящались центральному управлению. Это высочайшее повеление было объявлено приказом по морскому ведомству 19 октября того же года. Таким образом, завершилась эпопея, длившаяся более шести лет.

После утверждения императором 24 октября был издан приказ по морскому ведомству № 312, который предписывал учреждениям начать разработку проектов «Наказов» для себя, проекты требовалось представить к 31 декабря.<sup>462</sup> Как следует из разъяснения, данного Канцелярией Морского министерства Морскому Генеральному штабу 22 декабря, «“Наказ по управлению морским ведомством” должен был являться более подробным изложением тех обязанностей учреждений морского ведомства, которые предусмотрены “Временным Положением об управлении морским ведомством”». <sup>463</sup> Единственным подразделением министерства, представившим в срок свой проект «Наказа», было Управление по делам рабочих и вольнонаемных служащих,<sup>464</sup> а остальные не сделали этого даже к весне 1912 г. 6 марта И. К. Григорович потребовал ускорить процесс разработки проектов «Наказа», но ГУК и ГМХУ не представили их

\* См. приложение, рис. 18.

и к концу года, а МГШ ограничился проектом секретного дополнения к «Положению об управлении морским ведомством». Видя, что дело не движется, морской министр приказал 5 ноября внести в Адмиралтейств-совет части «Наказа», посвященные отдельным учреждениям.<sup>465</sup> Адмиралтейств-совет не спешил с рассмотрением проектов, поэтому на отзыв начальникам учреждений-разработчиков они были отосланы лишь 29 мая 1914 г., накануне войны.<sup>466</sup>

В Канцелярии Морского министерства смогли собрать и обобщить отзывы только к лету 1915 г.<sup>467</sup> Наиболее серьезные возражения вызвал отдел II «Главный Морской штаб». Кроме работников МГШ, недовольны были командующие Морскими Силами Балтийского и Черного морей Н. О. фон Эссен и А. А. Эбергард. «Основной недостаток проекта отдела — его полное несоответствие “Положению о командующем Морскими Силами”, а также, хотя и в меньшей степени, “Временному положению об управлении морским ведомством”»,<sup>468</sup> — писали они. Прежде всего, не удовлетворяло в проекте отдела II указание на право начальника ГМШ контролировать обучение судовых команд, что фактически должно было привести к контролю над командующими флотами. Кроме того, составление «любых» расписаний и программ плавания, также возложенное на ГМШ, должно происходить по согласованию с МГШ, а не единолично. Для устранения разногласий 18 июля 1915 г. было созвано совещание под председательством члена Адмиралтейств-совета адмирала В. М. Зацаренного 1-го.<sup>469</sup> В условиях военного времени деятельность этого совещания вряд ли могла быть особенно активной. Действительно, два его заседания произошли 14 и 19 августа 1915 г., после чего совещание практически не работало.<sup>470</sup> Начальник ГМШ адмирал К. В. Стеценко, сменивший 17 апреля 1914 г. на этом посту М. В. Князева, указал на то, что «неудобно» принимать «Наказ» не имея проектов от ряда важнейших подразделений министерства. Лучше отложить это до окончания войны, чтобы можно было учесть ее опыт. Другие участники совещания возражали, что война идет уже больше года и ее опыт и так может быть учтен, а К. В. Стеценко было поручено переработать проект отдела II «Наказа», учитывая высказанные замечания, однако до 1917 г. к вопросу о разработке «Наказа» не возвращались.

Переделывать «Положение об управлении морским ведомством» пришлось сразу же после его принятия. Согласно «Поло-

жению», утвержденному Николаем II 11 октября 1911 г., Архив Морского министерства впервые в своей истории оказался в положении самостоятельного подразделения, подчиненного только товарищу министра.<sup>471</sup> Уже в начале ноября 1911 г. И. К. Григорович, выполняя просьбу А. А. Ливена, поручил ему принять архив в свое ведение. Таким образом, исполнилось одно из требований представителей МГШ, которое они выдвигали с 1906 г. Начальник архива получал право доклада министру в присутствии начальника МГШ. Морской министр пообещал также, что соответствующие изменения будут внесены в «Наказ» министерству, но А. А. Ливен просил подчинить ему Архив административным распоряжением, так как «Наказ» должен был утверждать Адмиралтейств-совет, и сохранялась вероятность того, что он не подтвердит новый статус архива.

Переход на новые штаты должен был увенчать реорганизацию центрального аппарата Морского министерства. 29 сентября 1911 г. состоялось первое заседание Особого междведомственного совещания по разработке новых штатов морского ведомства, на котором присутствовали представители Министерства финансов и Государственного контроля.<sup>472</sup> Моряки обратили внимание на то, что существовавшие штаты были выработаны еще в 1885 г. С тех пор в морском ведомстве произошли важные изменения: если в середине 80-х гг. XIX в. на флоте служили 1794 офицера, 482 медицинских и классных чина и офицера по Адмиралтейству и 26 419 нижних чинов, а морской бюджет составлял 39 млн руб. в год, то по табели комплектации на 1911 г. полагалось иметь 2452 офицера, 828 чиновников, офицеров по Адмиралтейству и классных содержателей и 48 564 нижних чина. При этом появилась новая категория военнослужащих — кондукторы, которых предполагалось иметь на флоте в 1911 г. 1397 человек. Кроме того, была выделена служба Генерального штаба, увеличилось число учебных отрядов, школ, классов. «В значительной степени увеличилась и осложнилась работа учреждений министерства с последовавшей в 1906 г. реорганизацией законодательных учреждений и Совета Министров».<sup>473</sup> Недостаточность штатного состава вынуждала Морское министерство привлекать к работе, особенно в МГШ и Отделе подводного плавания, строевых офицеров, которые формально лишь прикомандировывались к этим учреждениям. Новые штаты должны были соответствовать возросшим потребностям флота и его центральных учреждений. Одновременно

назрела необходимость повышения жалования офицерам и чиновникам, так как дороговизна жизни в Петербурге непрерывно возрастала. Кроме того, предполагалось увеличить средства, выделяемые на наем нештатных служащих (конторщиков, писцов, сторожей, машинисток), до 20 %, а на канцелярские расходы — до 10 % от средств на содержание штатного личного состава, по примеру Министерства путей сообщения. Следовало увеличить сумму, предназначенную на награды служащим, которая составляла всего 4 % от общей суммы их жалования, чего было явно недостаточно. Всего на центральный аппарат министерства предполагалось ассигновать 2 192 142 руб. в год, увеличив расходы на 1 344 509 руб. или на 258,6 %. Эта сумма была сравнительно невелика, так как за 1912 г. предполагалось израсходовать на флот 164 216 тыс. руб. Таким образом, затраты на центральный аппарат составили бы чуть больше 1,3 % всего бюджета министерства.<sup>474</sup>

Министерство финансов, во главе с В. Н. Коковцовым, возражало против любого увеличения расходов. В своем заключении на проект штатов 19 апреля 1912 г. В. Н. Коковцов писал, что трудно оправдать целый ряд расходных статей, например, на МГШ, «созданный только в 1909 г.». Здесь министр допустил явную неточность — МГШ был образован в апреле 1906 г., но в первое время содержался за счет различных остатков по сметам и перераспределения средств внутри министерства, и только в 1909 г. впервые расходы на МГШ были указаны отдельной строкой в бюджете Морского министерства.<sup>475</sup> Вообще в воспоминаниях В. Н. Коковцова фактические неувязки встречаются довольно часто, например, бывший министр финансов указывает начало 1908 г. как дату назначения И. К. Григоровича морским министром и связывает с его именем внесение в Государственную думу проекта штатов МГШ, вызвавшее широко известный спор о компетенции государственной думы и царя.<sup>476</sup> По мнению министра финансов, система главных управлений, принятая в военном и морском ведомствах, дороже департаментской системы, получившей распространение в гражданских ведомствах. Представитель Государственного контроля П. П. Левицкий возражал против уравнивания начальников отделений МГШ с директорами департаментов гражданских министерств и против сохранения делопроизводства в МГШ, где одновременно появлялись отделения.<sup>477</sup> Возражения представителей гражданских ведомств практически не возымели

действия: единственным изменением, на которое согласились моряки, стало объединение Наградного и Пенсионного отделений ГМШ, деятельность которых была признана тесно связанной между собой.<sup>478</sup> Таким образом, проект постоянных штатов Морского министерства прошел процедуру согласования с финансовым и контрольным ведомствами на удивление безболезненно.

12 мая 1913 г. проект постоянных штатов был внесен на рассмотрение Государственной думы, но дело там надолго застопорилось: хотя Комиссия по военным и морским делам рассмотрела законопроект 15 июня 1913 г., но даже к 16 мая 1914 г. он не был рассмотрен Бюджетной комиссией.<sup>479</sup> Такая медлительность Думы оказалась в некоторой степени полезна морскому ведомству, так как в начале сентября 1914 г. в ГМШ вдруг вспомнили, что в проект штатов не включен формируемый гарнизон «Морской крепости императора Петра Великого» — Ревеля. 2 июля 1915 г. был поднят вопрос об усилении штатов МГШ в связи с развитием морской авиации.<sup>480</sup> Наконец, 10 марта 1916 г. состоялось совещание высших чинов морского ведомства по применению новых окладов, утвержденных Советом Министров в 1914 г. для чиновников Департамента таможенных сборов Министерства финансов.<sup>481</sup> На другой день состоялось междуведомственное совещание с участием представителей финансового и контрольного ведомств под председательством помощника морского министра вице-адмирала П. П. Муравьева, которое одобрило применение новых окладов в морском ведомстве.<sup>482</sup> 22 марта этот вопрос был положительно решен Советом Министров, что позволило уже через четыре дня внести его в Государственную думу.<sup>483</sup> Одобрение нижней палаты было получено довольно быстро, и 25 июня 1916 г. Николай II утвердил постоянные штаты Морского министерства, с тем чтобы ввести их в действие с 1 января 1917 г., а если позволят сметные остатки, то и с 1 сентября 1916 г.<sup>484</sup> Однако средств оказалось недостаточно. 6 октября 1916 г. штаты были внесены в Адмиралтейств-совет, который и дал им окончательное формальное одобрение.<sup>485</sup> Новые штаты вступили в силу 1 января 1917 г. Так завершился многолетний процесс преобразования Морского министерства, для того чтобы через несколько месяцев начаться вновь, уже после перемены политического строя страны.

Накануне Первой мировой войны помимо вопросов внутренней организации Морского министерства встала проблема



координации действий оборонных ведомств. Если в мирное время общие для Военного и Морского министерств вопросы обсуждались в Совете министров и различных совещаниях, то в период, непосредственно предшествующий войне, когда требовалось принимать оперативные решения, такой путь казался слишком медленным. Еще 29 мая 1910 г. военный министр генерал от кавалерии В. А. Сухомлинов во «всепопданнейшем докладе» высказал мысль о необходимости разработки такого нормативного акта. Вскоре Николай II распорядился создать междуведомственное совещание при Главном управлении Генерального штаба для его разработки.<sup>486</sup> Председателем совещания стал генерал-майор М. А. Лукомский. «Положение» должно было предусмотреть ряд мероприятий, направленных на ускорение перевода армии с мирного положения на военное, которые можно было бы провести до официального объявления мобилизации. Для Военного министерства, кроме общегосударственного, в этом деле был и свой, ведомственный, интерес. Совет Министров, во главе с энергичным П. А. Столыпиным, пытался сузить «автономию» военных, особенно в финансовой сфере. Во время предполагаемой войны и в период, ей предшествующий, военное ведомство рассчитывало сильно увеличить свой вес в системе государственного управления, избавиться от докучливого контроля со стороны финансового и контрольного ведомств. Об этом свидетельствует проект «Положения», разработанный в Военном министерстве между 30 мая и 18 сентября 1910 г.<sup>487</sup> Проект военного ведомства предполагал наделение военного министра в предмобилизационный период чрезвычайными правами, в частности, на него возлагалось общее руководство исполнением всех мер, осуществляемых в этот период всеми ведомствами; он мог самостоятельно вводить в действие перечень мероприятий второй очереди (то есть требующих «дополнительного, из казны, расхода») повсеместно или в отдельных районах страны; наконец, ассигнование чрезвычайных кредитов на потребности, предусмотренные перечнем мероприятий второй очереди, должно было осуществляться без согласования даже с министром финансов и государственным контролером, не говоря уже о представительных учреждениях. Попытки истолковать предмобилизационный период как «длительный период дипломатических осложнений, предшествующий войне», также были не случайны. Возможность практически бесконтрольно использовать финансовые

средства в этот период импонировала не только военному, но и морскому ведомству. Проект «Положения», разработанный в Военном министерстве, предусматривал также верховенство военного министра в предшествующий войне период во всех оборонных мероприятиях, в том числе и осуществляемых по морскому ведомству.

На первом заседании междуведомственного совещания 18 сентября 1910 г. представители морского ведомства заявили, что в Морском министерстве уже имеется аналог предлагаемого «Положения». Они имели в виду проект «Положения об охране портов в мирное и военное время», выработанный незадолго до того комиссией под председательством штаб-офицера МГШ капитана 1 ранга М. М. Римского-Корсакова 3-го.<sup>488</sup> Позднее военные моряки поняли важность предлагаемого проекта, и до февраля 1911 г. в Морском министерстве проект «Положения» обсуждался и редактировался. За это время были созданы два проекта изменений и дополнений, которые надлежало внести в него. Первоначальный проект предусматривал установление «равноправия» Военного и Морского министерств в руководстве мероприятиями, проводимыми в предмобилизационный период, и введение этого периода по совместному докладу обоих министров.<sup>489</sup>

Работа совещания, обсуждавшего проект «Положения», проходила довольно вяло. После заседания 18 сентября 1910 г. оно собралось лишь в марте 1911 г.,<sup>490</sup> и представители Военного министерства предложили на нем перейти сразу к обсуждению перечня мер, желательных в период, предшествующий войне. Это предложение было вызвано, по-видимому, тем, что военное ведомство желало свести к минимуму обсуждение основной части «Положения», содержащей наиболее выгодные для военного ведомства нормы. В то же время, как показали дальнейшая работа совещания и обсуждение проекта в правительстве, именно эта часть «Положения» вызвала наиболее оживленную дискуссию.

Еще в феврале 1912 г. возобновилась дискуссия вокруг разрабатываемого «Положения о подготовительном, к войне, периоде». Начальник МГШ А. А. Ливен представил И. К. Григоровичу доклад, в котором высказал свое несогласие с тем, как военное ведомство ведет дело подготовки проекта Положения. Военные требовали немедленно разработать смету конкретных мероприятий, которые надлежало проводить ведомствам

в предмобилизационный период, а уже затем обсуждать общие положения. А. А. Ливен указывал, что «такой способ рассмотрения чрезвычайно важного вопроса является неправильным».<sup>491</sup> По его мнению, необходимо было сначала утвердить основные позиции Положения, внося соответствующие коррективы в законодательство Империи, составить перечни мероприятий, а уже потом заниматься составлением смет. Так как продолжительность предмобилизационного периода неизвестна, чрезвычайно трудно будет составить действительную смету, поэтому лучше оставить за Морским министерством право «изменять как перечень мер, так и суммы, необходимые на их проведение».<sup>492</sup> Очевидно, что принятие последнего предложения начальника МГШ превратило бы общегосударственную программу мероприятий в чисто ведомственную. 23 февраля 1912 г. в ГУГШ было направлено письмо с изложением позиции морского ведомства по затронутым вопросам, а на другой день, несмотря на протесты А. А. Ливена, в ГУГШ отправили и проект сметы расходов на предмобилизационные мероприятия.<sup>493</sup>

Тогда же, в феврале 1912 г., выяснился еще один небезынтересный факт: разработанный в свое время в Морском министерстве проект «Положения об охране портов» предусматривал охрану торговых портов в военное время силами Министерства торговли и промышленности (МТИП), тогда как у МТИП не было вооруженного формирования, которое могло бы взять на себя эти функции. После уведомления об этом в морском ведомстве вынуждены были включить усиление охраны торговых портов в число своих предмобилизационных мероприятий.<sup>494</sup>

К концу работы междуведомственного совещания под председательством М. А. Лукомского сложилось три различных точки зрения на то, кому должно принадлежать руководство в предмобилизационный период — военному министру (так считали представители военного ведомства), военному и морскому министрам (моряки) или Совету Министров (представители Министерства финансов и Государственного контроля). Примирить эти позиции оказалось невозможно, поэтому решение было перенесено на рассмотрение правительства.<sup>495</sup>

В новом докладе А. А. Ливена, включавшем целую программу переделки проекта, предложенного военным ведомством, содержались важные предложения, легшие затем в основу позиции Морского министерства, которую потом отстаивал И. К. Григорович на заседаниях кабинета.<sup>496</sup> Начальник МГШ считал

необходимым предоставить право «всепопданнейшего доклада» о введении подготовительного периода военному, морскому министрам и министру иностранных дел. Морское ведомство должно было получить право испрашивать чрезвычайные кредиты, минуя согласования с Министерством финансов и Государственным контролем. Одним словом, в предмобилизационный период Морское министерство должно было стать наравне с Военным в деле руководства конкретными мероприятиями, что неизбежно вызвало бы трения между ними.

Заседание кабинета, рассмотревшего проект «Положения о подготовительном, к войне, периоде», было предварено обсуждением порядка ассигнования средств на расходы по предмобилизационным мероприятиям, которое состоялось 25 октября 1912 г. Стремление ограничиться толкованием «законов действующих» привело к своеобразному результату: мнение сухопутных военных об ассигновании средств без участия Совета Министров, финансового и контрольного ведомств было поддержано многими главами гражданских ведомств, в частности С. В. Рухловым, А. А. Макаровым, И. Г. Щегловитовым, А. В. Кривошеиным и государственным секретарем С. Е. Крыжановским.<sup>497</sup> Только после разъяснения В. Н. Коковцова о том, что в данном случае речь идет не об интерпретации существующих законов, а о создании нового «Положения», все министры, кроме военного и морского признали целесообразность обсуждения чрезвычайных кредитов в правительстве.<sup>498</sup> Николай II утвердил Особый Журнал Совета Министров от 25 октября.<sup>499</sup> Порядок выделения чрезвычайных кредитов в предмобилизационный период был окончательно утвержден.

Проект Положения был представлен военным ведомством на рассмотрение правительства 22 ноября 1913 г. в том же виде, что и в сентябре 1910 г., без учета мнений, высказывавшихся на совещании под председательством М. А. Лукомского, хотя В. А. Сухомлинов еще 18 ноября согласился с замечаниями министров, сделанными 25 октября. 7 декабря 1912 г. 10 января 1913 г. правительство рассмотрело представленный проект. К этому времени на сторону гражданских ведомств перешло и Морское министерство: решающим аргументом послужило утверждение царем порядка кредитования оборонных ведомств по согласованию с Советом Министров.<sup>500</sup> После утверждения императором 17 февраля 1913 г. «Положение о подготовительном, к войне, периоде» вступило в силу.

В 1910–1914 гг. было наконец-то окончательно определено место морского ведомства в системе государственного управления и произошло изменение структуры центрального аппарата Морского министерства. Были окончательно отвергнуты проекты разделения ведомства на три автономные части и усложнения структуры центрального аппарата за счет создания новых отделов при раздроблении их функций. В те годы практически не собирались многочисленные совещания и комиссии, долгие месяцы обсуждавшие десятки проектов реорганизации. За основу были взяты существовавшие «Положение» и «Наказ», разработанные при его предшественнике. На проведении в жизнь новой организационно-штатной структуры сказался недостаток финансовых средств: введенные в октябре 1911 г. временные штаты министерства укладывались в старую сумму, отпускавшуюся на центральный аппарат до преобразования. В полном объеме новые штаты были введены только с 1 января 1917 г. В то же время провалилась попытка разработать указы центральным учреждениям ведомства, так как в ходе Первой мировой войны аппарат был перегружен текущей работой. Следует подчеркнуть, что решительность И. К. Григоровича сыграла важную роль в деле перестройки ведомства.

## *Глава VI*

### *Морское министерство и управление флотом*

По окончании Русско-японской войны деятельность Морского министерства в значительной степени была обращена «внутрь себя», на реформирование флота и его центральных учреждений. Именно «реформ» в морском ведомстве требовала не только либеральная оппозиция, но и правое крыло в Государственной думе. На «реформы», понимаемые как борьба с «доцусимскими порядками», в первую очередь обращало внимание общественное мнение. Однако при здравом взгляде на вещи ясно, что реформа морского ведомства, как и преобразование любого государственного или общественного института, ценна не сама по себе, а лишь в той мере, в которой она улучшает функционирование данного учреждения или института, приводит данный институт в соответствие с потребностями и уровнем развития производительных сил общества и его социальной структуры. Поэтому следует хотя бы кратко обрисовать «органическую» деятельность Морского министерства в период между Русско-японской и Первой мировой войнами.

Деятельность эта слагалась из нескольких элементов. Прежде всего, обязанностью морского ведомства являлась подготовка к будущей войне. Оно должно было заниматься сбором информации о вероятных противниках, стратегическим планированием, разработкой и реализацией судостроительных программ, развитием организационной структуры флотов и штабов, оборудованием морских театров, обеспечением мобилизации флота, совершенствованием тактики и боевой подготовки военно-морских сил. Решение каждого из этих вопросов представляло немалую сложность как с теоретической, так и с практической стороны. Действительно, если взять только разработку судостроительных программ, то при этом приходилось сталкиваться, прежде всего, с бурным развитием военно-морской техники — феноменальным улучшением тактико-технических данных линейных кораблей, миноносцев,

торпедного оружия, радиосвязи, минно-трального вооружения, появлением подводных лодок и авиации.

Ряд задач Морского министерства осложнялся по не зависящим от ведомства причинам. Так, высшее руководство страны, прежде всего, сам Николай II затруднялись с точным определением вероятных противников России, испытывали иллюзии относительно свободы политического маневра среди великих держав. Это неизбежно затрудняло стратегическое планирование в морском ведомстве. После Русско-японской войны внешнеполитический эффект существования сильного флота кружил головы многим государственным деятелям. Мысль о том, что при наличии сильного флота Россия резко повысит свою привлекательность как союзник, занимала многих — от министра иностранных дел А. П. Извольского до «идейного отца» МГШ лейтенанта А. П. Щеглова. В те годы немногие ясно осознавали предопределенность международных отношений объективно сложившимися экономическими и геополитическими условиями. Существовала иллюзия того, что Россия может свободно выбирать себе как союзников, так и противников, не ограничиваясь теми странами, до которых может «дотянуться» ее сухопутная армия. Поэтому на Морское министерство взирали с надеждой, как на ведомство, которому предстоит сыграть значительную историческую роль, искупить «цусимский грех» и вывести Россию на путь международных успехов.

Задачи Морского министерства дополнительно осложнялись тем, что действовать приходилось в изменившейся обстановке. Во-первых, матросы заслужили во время Первой российской революции вполне определенную репутацию лидеров революционного движения, которая не могла не волновать руководство флотом. Во-вторых, появление представительных учреждений и Совета министров изменило порядок утверждения законопроектов и выделения средств. Кроме того, деятельность министерства должна была поневоле стать более прозрачной, и от взаимоотношений морского министра и депутатов Государственной думы зависело очень многое. Так, отставка С. А. Воеводского была во многом вызвана тем, что он, в отличие от И. К. Григоровича, не смог найти с думцами общего языка.

Разумеется, невозможно в небольшой главе охватить все стороны «органической» деятельности Морского министерства в период между Русско-японской и Первой мировой войнами.

Остановимся на нескольких недостаточно освещенных в литературе аспектах, ограничившись общим обзором других.

Прежде всего, неожиданно актуальным для Морского министерства оказался сбор информации о вероятных противниках. Русско-японская война породила в России невиданную волну слухов о японском шпионаже и заставила задуматься об усовершенствовании собственной разведки. «Всеведение» японской разведки служило прекрасным оправданием любых неудач в боевых действиях и позволяло в значительной степени снять ответственность с непосредственных руководителей действующей армии и флота. «Неожиданное нападение на нашу эскадру в Порт-Артуре и незнание сил противника у Ляояна — вот те две прямые главнейшие причины, которые имели своим результатом наше поражение как на море, так и на суше»<sup>501</sup>, — писал в августе 1906 г. капитан 2 ранга Л. Б. Кербер.

До 1905 г. разведкой в морском ведомстве занимались только военно-морские агенты за границей, разведывательную информацию собирали также офицеры кораблей, находившихся в заграничном плавании или стоявших станционером в иностранных портах<sup>502</sup>. После окончания войны встал вопрос об организации тайной разведывательной службы русского морского ведомства, а вскоре был решен вопрос и о создании морской контрразведки.

Изучение истории русской морской разведки и контрразведки представляет известную трудность, так как основной комплекс источников по истории заграничной агентурной разведки был уничтожен 15 марта 1918 г. по приказу начальника МГШ контр-адмирала Е. А. Беренса в связи с переездом МГШ в Москву, его сокращением и упразднением Разведывательного отделения, о чем свидетельствует особый акт. Причиной этого «аутодафе», по всей вероятности, были опасения «старого» руководства морского ведомства, что секретные документы могут попасть в руки немцев, поскольку ходили упорные слухи, что большевики являются их агентами.<sup>503</sup>

Несмотря на это ряд документов, сохранившихся в Российском Государственном архиве военно-морского флота, все же позволяет осветить некоторые вопросы создания и деятельности морской разведывательной и контрразведывательной службы в России накануне и во время Первой мировой войны.

После окончания Русско-японской войны инициатива создания новой службы исходила от офицера только что сфор-



мированного Морского Генерального штаба (МГШ) капитана 2 ранга Л. Б. Кербера. 8 августа 1906 г. он предложил создать сеть тайной агентуры, состоящую из 5 главных и 18 второстепенных агентов, которые должны работать против главнейших морских держав. Кроме того, он предлагал шире использовать возможности консульской службы и назначать русскими консулами в иностранных портах отставных морских офицеров, которые смогут квалифицированно следить за передвижениями флота потенциального противника<sup>504</sup>. Не исключено, что именно Л. Б. Керберу было поручено первоначально руководить морской разведывательной службой, созданной, видимо, еще в 1906 г. в рамках Иностранного отдела МГШ. Несколько позднее этот отдел был переименован в Отдел русской и иностранной статистики.<sup>505</sup>

С 1 января 1910 г. началось официальное существование Особого делопроизводства (ОД) МГШ, которое формально стало первым разведывательным учреждением русского морского ведомства. Тогда же временно исполняющим должность заведующего ОД МГШ был назначен капитан 2 ранга М. И. Дунин-Барковский,<sup>506</sup> настоящий патриарх штаба: он пришел в МГШ сразу после его основания в 1906 г. и служил там до окончания Гражданской войны, причем с 1918 г. возглавлял Иностраннный отдел<sup>507</sup>. Только 8 мая 1914 г. был издан секретный приказ по МГШ, который подтверждал создание Особого делопроизводства, ведавшего морской разведкой.<sup>508</sup> Через месяц была утверждена инструкция начальнику ОД МГШ, которая возлагала на него, кроме руководства разведкой, еще и организацию морской контрразведки.<sup>509</sup> Нельзя не отметить необычайной своевременности создания специального органа разведки и контрразведки в морском ведомстве накануне Первой мировой войны. Инструкция предписывала заведующему ОД МГШ заниматься организацией разведки и контрразведки в мирное и военное время. Она же регламентировала делопроизводство ОД МГШ, так как предусматривала ведение «алфавита» — списка всех лиц, с которыми когда-либо имелись контакты; картотеки характеристик на всех лиц, указанных в «алфавите»; «главной книги» — подробного описания деятельности каждого агента, его заданий, псевдонимов, кто именно из работников МГШ с ним контактирует, под каким именем и т. д.; «исторического журнала» с записями обо всех выдающихся событиях; списка служащих с поручениями, данными им; списка шифров и

кодов; описи ключей; приходно-расходной книги и личных расчетных книг для записи сумм, выданных агентам сотрудниками МГШ.<sup>510</sup>

В 1911 г. «на МГШ была возложена еще новая работа по вопросам борьбы с иностранным морским шпионажем».<sup>511</sup> Таким образом, следует считать неправильными утверждения отдельных авторов о том, что собственной контрразведки в морском ведомстве не существовало и эти функции исполняли исключительно соответствующие органы Военного министерства.<sup>512</sup> Видимо, первоначально орган морской контрразведки именовался «секретной службой». Первым «заведующим секретной службой» МГШ стал старший лейтенант Б. И. Доливо-Добровольский, которого вскоре произвели в капитаны 2 ранга.<sup>513</sup>

Проект штатов ОД МГШ, разработанный весной 1914 г. в связи с общим упорядочением штатов в Морском министерстве, предусматривал должности начальника (штаб-офицер), одного штаб- и одного обер-офицера для поручений, трех штаб- или обер-офицеров высшего и трех низшего оклада, одного кондуктора и двух писарей. Из трех штаб-офицеров высшего оклада один должен был заниматься разведкой на Балтийском театре, другой — на Черноморском, а третий — на Тихоокеанском. Офицеры низшего оклада служили им помощниками. Штаб-офицер для поручений, видимо, предназначался для заведывания контрразведкой, а обер-офицер для поручений должен был служить ему помощником. Офицеры-сотрудники ОД МГШ должны были получать от 2500 до 3750 руб. в год, что соответствовало окладам командиров кораблей I—III рангов.<sup>514</sup> Однако этот штат долго не утверждали, и он обсуждался с участием представителей Министерства финансов еще 5 августа 1915 г.<sup>515</sup>

Судить о действительной организации МГШ в те годы очень сложно: ведь до 1909 г. это структурное подразделение существовало на сэкономленные остатки денежных средств, не имея отдельной строки в бюджете министерства, так как Государственная Дума упорно отказывалась утверждать новые кредиты морскому ведомству из-за критического отношения к нему. И впоследствии руководство военного и морского ведомств стремилось подавать сметы в Думу в максимально обобщенном виде, чтобы оставить себе большую свободу маневра средствами и не умалять прав «державного вождя российской армии и

флота» — императора. Дело в том, что Основные государственные законы 1906 г. ставили Военное и Морское министерства в особое положение по сравнению с гражданскими ведомствами, в том числе и в области распоряжения финансовыми средствами. Борьба за «автономию» военного и морского ведомств внутри Совета министров стала в 1906—1914 гг. одним из важнейших вопросов взаимоотношений высших и центральных государственных учреждений России. Именно «полулегальное» существование МГШ в те годы и связанное с этим отсутствие прочной нормативной базы, определявшей его деятельность, стало впоследствии одной из причин слабой изученности морских спецслужб того периода и многочисленных неточностей, встречающихся в исследованиях.

О том, как действовала русская морская разведка в предвоенный период, позволяет судить черновик тезисов докладной записки о работе русской заграничной агентуры, сохранившийся в фондах РГАВМФ. Этот документ не датирован, но, судя по содержанию, он был составлен в 1914 г. По предположению А. А. Здановича и В. С. Измозика, автором этого текста являлся М. И. Дунин-Барковский<sup>516</sup>.

«1906—1909.<sup>517</sup> Отсутствие опыта и средств. Помощь сухопутного ведомства. Организация центрального бюро. [В. И.] Кривош<sup>518</sup> — правая рука. Разведка через иностранцев. Неопытность в организации контроля. Недоброкачеством личного состава. Начало работы [агента] Руа. Первый серьезный агент (характер работы и трансакция).

1909. Командировка четырех офицеров на осенние маневры [германского флота] Начало работы [агента] № 28.<sup>519</sup>

1910. Командировка Бойля<sup>520</sup>. Командировка двух офицеров на осенние маневры [германского флота]. Первые обращения к датским консулам.<sup>521</sup> Р[уа?] через Кербера<sup>522</sup>.

1911. Командировка Виноградова<sup>523</sup>. Арест [его при выполнении задания?]. Командировка Беренса<sup>524</sup> и Келлера<sup>525</sup> на осенние маневры [германского флота]. Привлечение консулов. Идея датской организации. Отказ 28-го. Р[уа?] через Гурко<sup>526</sup>. Ликвидация [связей с] Р[уа?] через Кербера.

1912. Датская организация. Покупка яхты. Наблюдение за осенними маневрами [германского флота] с яхты и ботов. Перемещение места маневров германского флота. Сношения с Брюсселем. Командировка Берендса<sup>527</sup>. Данчич<sup>528</sup>. Командировка Кербера в Адриатику.

1913. Неприменимость яхты [для наблюдения за маневрами германского флота]. Организация на Дальнем Востоке. Попытка проникновения в Берлин. [Агент] Берта. Начало организации В. Р[оманенко?].<sup>529</sup> Привлечение Иванова<sup>530</sup> для Черного моря. Винкель<sup>531</sup>. Окончание сношений с Брюсселем. Работа Толмачева<sup>532</sup>. Командировка Бубнова<sup>533</sup>. Командировка Налбандова<sup>534</sup> в Данциг и в Адриатику. Приобретение сыщика. Командировка Кербера для [связи с (?)] ГУГШ».

Далеко не все сокращения и краткие указания этого текста сегодня могут быть расшифрованы. Возможно, что находки новых источников позволят правильно интерпретировать смысл неясных мест данного черновика. Безусловно, что русские морские разведчики занимались в это время в основном наблюдением за маневрами главных сил германского флота, в том числе с помощью граждан третьих стран (Дании, Бельгии), и попытками вести агентурную разведку против Германии. Другие направления носили второстепенный характер — разведка против Австро-Венгрии, причерноморских стран, стран Дальнего Востока. Обращает на себя внимание и то, что к 1913 г. морская разведка настолько укрепилась, что смогла оказывать помощь своим сухопутным коллегам из Главного управления Генерального штаба («Командировка Кербера для [связи с (?)] ГУГШ»), хотя поначалу нуждалась в помощи «сухопутного ведомства».

Таким образом, еще за восемь лет до начала Первой мировой войны в России появилась морская разведка, а за три года до войны — морская контрразведка. Надо полагать, что в целом разведывательная деятельность в этот период была более успешной, чем перед войной с Японией, однако похвастаться громкими успехами русская морская разведка и контрразведка все же не могли.

Другим направлением деятельности центральных органов морского ведомства становится стратегическое планирование возможных боевых действий. Следует учитывать, что в литературе существует устойчивая традиция начинать историю такого планирования с появления МГШ, бывшие служащие которого, особенно М. А. Петров, впоследствии разрабатывали данную тему. Чтобы поддержать реноме своего учреждения они, как правило, старались доказать, что до появления МГШ управление русским флотом страдало фатальными недостатками.<sup>535</sup> В действительности, как это было показано в новейших

исследованиях<sup>536</sup>, стратегическое планирование имело более длительную историю. Разбор планов морской войны, составившихся до 1906 г., не входит в наши задачи, но следует иметь в виду, что после появления МГШ такие планы расценивались его сотрудниками весьма низко. «Это были лишь разрозненные мысли, мнения и предложения, зачастую совершенно не разработанные», — писал М. А. Петров в 1925 г.<sup>537</sup> Он полагал, что только после создания Морского Генерального штаба появились планы войны как «систематизированные проекты по подготовке к ведению войны»<sup>538</sup>.

Для России после войны с Японией соотношение сил на море серьезно изменилось. На Тихом океане были потеряны почти все морские силы и военно-морская база Порт-Артур. Мощь Балтийского флота значительно снизилась, он утратил большинство крупных кораблей, а среди оставшихся преобладали морально устаревшие типы. Уцелел только Черноморский флот, позиции которого казались очень прочными, так как военно-морские силы Турции значительно уступали ему. Изменение обстановки подтолкнуло морское и сухопутное ведомства к координации своих усилий. Так, 15 декабря 1906 г. состоялось совещание начальников Морского и сухопутного генеральных штабов, которые пришли к выводу, что на Балтийском море следует содержать оборонительный флот, потому что создать морские силы, превосходящие немецкие или хотя бы сравнимые с ними не представляется возможным. Так как на Черном море положение практически не изменилось, то там следовало иметь флот «для обеспечения господства», а на Тихом океане пока никаких мер для строительства флота не предпринимать, а впоследствии перебазировать туда эскадру с Балтики.<sup>539</sup> В этом направлении флот и развивался до начала Первой мировой войны.

После основания МГШ и реорганизации штабов флотов по опыту Русско-японской войны был принят такой порядок стратегического планирования: Морской Генеральный штаб разрабатывал планы морской войны применительно к тому или иному театру, иногда частично согласовывая их с планами сухопутного ведомства, а после этого штабы флотов разрабатывали планы первых операций.

Основной угрозой, противодействовать которой собирались моряки, была угроза немецкого десанта в Финляндии, поддержанного шведскими и даже норвежскими войсками.<sup>540</sup>

Балтийский флот мог решать задачи лишь «по временной задержке высадки десанта и прорыва противника в глубь [Финского] залива в течение ограниченного времени».<sup>541</sup> Десант в Финляндии считался особенно опасным, так как население великого княжества имело репутацию политически неблагонадежного, а переброска русских войск туда требовала немалого времени. Кстати, о пристальном интересе русского военного руководства к Финляндии свидетельствуют предпринятые в те годы переводы и оригинальные исследования по истории Русско-шведской войны 1808–1809 гг.<sup>542</sup> При этом русские авторы стремились «прежде всего достигнуть *практической цели* (выделено П. А. Ниве. — К. Н.)».<sup>543</sup>

Совещания руководства МГШ и ГУГШ продолжались регулярно вплоть до 1910 г. Основными задачами Балтийского флота на них неизменно признавались: создание минно-артиллерийской позиции у о. Гогланд и решительный бой на ней линкоров и крейсеров. В шхерах, как предполагалось, должны были действовать миноносцы. Уже в 1908 г. новый командующий соединенными отрядами Балтийского моря Н. О. фон Эссен предложил гораздо более активный план действий, основанный на минных постановках у берегов противника и демонстративных действиях у берегов Швеции, с целью принудить ее сохранить нейтралитет. Затем, по мысли Н. О. фон Эссена, следовало дать бой не у о. Гогланд, а в устье Финского залива. Таким образом, фактический командующий Балтийским флотом сформулировал тот план, который, в общем, и был приведен в исполнение в 1914 г. Интересно, что МГШ выступил против плана Н. О. фон Эссена, посчитав его слишком агрессивным.<sup>544</sup>

Одним из важных, но очень сложных был вопрос о взаимном подчинении сухопутных и морских сил. В принципе моряки не возражали против подчинения флотов сухопутному командованию, однако на практике случались довольно серьезные столкновения. В частности, в 1910 г. военный министр В. А. Сухомлинов, исходя из того, что Балтийскому флоту будет поставлена чисто оборонительная задача, настаивал на подчинении флота V Армии, предназначенной для обороны Санкт-Петербурга<sup>545</sup>. С другой стороны, морской министр С. А. Воеводский считал, что флот получит активную задачу и должен быть подчинен только Верховному главнокомандующему. Любопытно, что С. А. Воеводский несколько преувеличил степень активности

задач флота с целью не позволить подчинить его сухопутному командующему армией.<sup>546</sup>

Логическим завершением внутриведомственных преобразований после Русско-японской войны должно было стать создание органа, координирующего всю деятельность по обороне государства, причем, желательно, не только военного и морского ведомств, но и МВД, МИД, Министерства финансов, Государственного контроля, Министерства торговли и промышленности и других. 8 июня 1905 г. был создан Совет государственной обороны (СГО).<sup>547</sup> Подавляющее большинство членов этого органа представляли сухопутную армию (из восьми «непременных членов» моряками были только двое — управляющий Морским министерством и начальник ГМШ, из шести «постоянных членов» только один был моряком, и лишь в 1908 г. моряков было назначено двое).<sup>548</sup> Таким образом, из четырнадцати членов СГО флот представляли только трое-четверо.

СГО фактически прекратил свою деятельность в июле 1908 г., когда его председатель, великий князь Николай Николаевич Младший, был освобожден от своей должности. Формально это высшее государственное учреждение упразднили в августе 1909 г.<sup>549</sup> В результате взаимоотношения морского и сухопутного ведомств вернулись к тому положению, в котором они находились до войны с Японией. Следует отметить, что в деле организации взаимодействия названных ведомств Россия не отставала от ведущих мировых держав, ни в одной из которых в то время не существовало отработанной системы координации стратегического планирования армии и флота. Более того, если в России признавалась возможность подчинения части морских сил сухопутным войсковым объединениям, то в Великобритании, Германии, Франции ничего подобного не было и действия флота мыслились только как абсолютно самостоятельные.

Необходимость согласования усилий все же осознавалась, особенно в морском ведомстве, возможно потому, что моряки остро чувствовали слабость флота по сравнению с армией, особенно до выполнения судостроительной программы. Незадолго до начала Первой мировой войны был поставлен вопрос о координации деятельности сухопутного и морского командования в случае войны. В декабре 1912 г. начальник Морского Генерального штаба, вице-адмирал А. А. Ливен предложил морскому министру установить постоянную связь флота со штабом войск

гвардии и Петербургского военного округа, для чего выделить в штаб округа двух морских офицеров.<sup>550</sup>

Командующий округом великий князь Николай Николаевич отнесся к предложению прохладно. Затем И. К. Григорович предложил создать при командующем VI армии, формируемой при мобилизации в Петербургском военном округе, морской штаб во главе с начальником 1-й оперативной части МГШ.<sup>551</sup> Это было вполне логичное предложение, так как именно 1-я оперативная часть составляла планы войны на Балтийском театре и могла бы служить хорошим связующим звеном между сухопутным и морским командованием. Однако Николай Николаевич заявил, что он не собирается руководить флотом непосредственно и готов предоставить командующему флотом полную самостоятельность, и при этом согласился с назначением в штаб армии двух морских офицеров для связи.<sup>552</sup>

Вообще складывается впечатление, что как только флот немного встал на ноги после Русско-японской войны, у его руководителей тут же пропало желание взаимодействовать с армией. Это и неудивительно, если учитывать господствовавшие среди офицеров МГШ взгляды на самостоятельную роль флота, а на крепости — как на его «убежища», не имеющие самостоятельного значения. Эти взгляды позднее нашли яркое выражение, в частности, в работах М. А. Петрова<sup>553</sup>, который считал глубоко ошибочным и прямо пагубным использование флота для обороны Севастополя в Крымскую и Порт-Артура — в Русско-японскую войну.

Справедливости ради надо отметить, что и армейское начальство не проявляло особого рвения в координации стратегического планирования на Балтике, видимо, не ожидая от флота никакой пользы для себя. Так, когда новый морской министр И. К. Григорович летом 1912 г. предложил В. А. Сухомлинову обсудить стратегические планы, тот ограничился словесным согласием, но не предпринял каких-либо конкретных шагов.<sup>554</sup>

В сентябре 1910 г. в МГШ был сформулирован тезис о том, что в связи с обострившимся англо-германским соперничеством основные силы немецкого флота будут задействованы против Англии, тогда как на долю русского флота останутся второстепенные.<sup>555</sup> Это обстоятельство, вместе со вступлением в строй в 1911 г. новых линейных кораблей (пока еще додреднотного типа), позволило признать реальным план защиты



устья Финского залива. В общем по плану 1912 г. Балтийский флот и принялся осуществлять свои действия с началом Первой мировой войны. Как недостаток плана современные исследователи отмечают «отсутствие оперативной перспективы, т. е. принципиальных соображений о последующих действиях флота». <sup>556</sup>

Что касается планирования боевых действий на Черном море, то там после войны с Японией все обстояло сравнительно благополучно. Как и прежде, флоту ставилась задача овладеть Босфором или заблокировать его, а также обеспечивать действия русских войск в устье Дуная. Правда, штаб Черноморского флота был настроен более пессимистически и предполагал, что из-за неукомплектованности личным составом флот не сможет успешно действовать у Босфора. Тем не менее регулярно делались расчеты необходимого тоннажа для перевозки десантных войск. <sup>557</sup> В 1909 г. планы войны на Черном море были пересмотрены, так как их разработчики признали, что турецкому флоту окажет помощь австрийский, что изменит соотношение сил. Русскому флоту теперь ставилась задача защиты входа в Азовское море, прикрытия перевозок сухопутных войск в Батум и минных постановок у Босфора. Впоследствии план для Черного моря несколько раз корректировался.

Следует отметить, что хотя соединения турецкого и австро-венгерского флотов и не произошло, но прорыв в Черное море немецких крейсеров «Гебен» и «Бреслау» действительно изменил соотношение сил не в пользу русского флота.

Планирование боевых действий флота на Тихом океане практически не осуществлялось. Серьезных морских сил у России там не было, имевшиеся опирались на Владивосток, оборона которого и становилась важнейшей задачей. Для операций же против морской торговли могли быть привлечены лишь два крейсера — «Аскольд» и «Жемчуг».

В общем следует отметить, что сухопутное и морское командование планировали свои операции большей частью без тесной связи. Это, несомненно, являлось недостатком, однако такой дефект был характерен для всех великих держав того времени. Ни в Англии, ни во Франции, ни в Германии не существовало согласованных стратегических планов армии и флота. С другой стороны, следует отметить, что штабы флотов имели самостоятельное видение стратегических проблем, не всегда совпадавшее с мнением центрального оперативного органа — МГШ.

Следующим вопросом, который приходилось решать морскому ведомству, был вопрос о судостроении. Вплоть до изменения структуры Морского министерства в 1911 г. планы судостроения выработывал ВМУО ГМШ, а руководил их осуществлением МТК. Распределением заказов между заводами с 1909 г. ведало Совещание по судостроению. После образования МГШ выработка судостроительных программ все больше переходила в его ведение, а разработка проектов и контроль за строительством кораблей после упразднения МТК перешел к ГУК.

В марте 1907 г. были подготовлены «Стратегические основания для плана войны на море». Они предусматривали четыре варианта судостроительной программы. Организационной единицей, которой оперировали авторы документа, была эскадра, состоящая из восьми линкоров, четырех линейных крейсеров, девяти легких крейсеров и тридцати шести эсминцев. Стоимость одной эскадры определялась в 354 млн руб.<sup>558</sup> В варианте максимального развития флота предусматривалось строительство пяти эскадр (две на Балтике, две на Тихом океане и одна на Черном море), в минимальном — строительство одной эскадры на Балтике и некоторое усиление Черноморского флота, при игнорировании Тихого океана.

Весной 1909 г. моряки представили в Совет министров «Программу развития морских вооруженных сил на 1909—1919 годы», которая предусматривала строительство на Балтийском море одной полной эскадры и громадных сил прибрежной обороны из 180 миноносцев и 120 подводных лодок. В процессе обсуждения с представителями заинтересованных ведомств программу урезали почти наполовину. В таком виде она была одобрена царем в феврале 1910 г., однако не прошла через Думу.<sup>559</sup>

Вершиной разработки судостроительных программ стал проект «Закона о флоте», то есть двадцатидвухлетняя программа строительства военно-морских сил, рассчитанная до 1932 г. и предусматривавшая создание трех эскадр для Балтики, двух — для Черного моря и небольших оборонительных сил для Тихого океана. Эта программа, вопреки высказываемому иногда мнению, никогда не была принята в качестве официальной, но показывает, как далеко простирались замыслы руководства флота.<sup>560</sup>

В целом реальные предвоенные судостроительные программы выглядели так<sup>561</sup>:

Наименование судостроительных программ	Законодательные акты	Балтийский флот	Черноморский флот
Малая судостроительная программа 1908–1912 гг.	«Распределение ассигнований на судостроение» (1908–1912 гг.)	4 ЛК типа «Севастополь» 3 ПЛ 1 плавучая база ПЛ	14 ЭМ 3 ПЛ
	«Об ассигновании средств на усиление Черноморского флота» (1911 г.)		3 ЛК типа «Императрица Мария» 9 ЭМ типа «Новик» 6 ПЛ
Большая судостроительная программа 1912–1916 гг.	«Программа спешного усиления Балтийского флота» (1912 г.)	4 ЛКР типа «Измаил» 4 КРЛ типа «Светлана» 36 ЭМ типа «Новик» 12 ПЛ типа «Барс»	2 КРЛ типа «Адмирал Нахимов»
	«Программа спешного усиления Черноморского флота» (1912 г.)		1 ЛК «Николай I» 2 КРЛ типа «Адмирал Нахимов» 12 ЭМ типа «Новик» 6 ПЛ типа «Лебедь»

В принципе приоритет Балтики над Черным морем существовал до 1914 г. и мотивировался необходимостью иметь «свободную морскую силу» для участия в каких угодно конфликтах в любом уголке мира. Необходимость обороны Санкт-Петербурга от вражеского флота и десанта все время выступала лишь в качестве дополнительного мотива усиленного судостроения на Балтике.

Проблема выбора места строительства флота и темпов такого строительства имела большое внутривнутриполитическое значение,

что остро сознавали руководители морского ведомства. Начальник МГШ А. А. Эбергард писал: «Сформирование такой эскадры [линейных кораблей на Балтике] будет иметь такие следствия:

1) Явится возможность полностью использовать благоприятную стратегическую обстановку.

2) Может побудить Германию изменить развертывание как сухопутных, так и морских сил.

3) Придаст вес и облегчит нашу дипломатическую подготовку.

4) Облегчит наше сухопутное развертывание и подымет значение флота в глазах военно-сухопутных властей, благодаря чему облегчится разрешение многих вопросов по разграничению властей и др.

5) Будет способствовать подъему духа во флоте, который, несомненно, произойдет, как результат организации, дающей флоту объединение и ставящей ему более широкие и более активные задачи.

6) Явится важным фактором в деле внутренней политики Морского министерства, дав законодательным учреждениям и общественному мнению доказательства оживления флота, что, в свою очередь, отразится на результатах обсуждения как судостроительной программы, так и бюджета на предстоящий год».<sup>562</sup>

Как видно, только пункты 1 и 2 подчеркивают чисто военное значение эскадры, причем пункт 2 сформулирован в сослагательном наклонении, тогда как пункты 3–6 посвящены, в основном, значению линейной эскадры как фактора внутренней политики и межведомственной борьбы за кредиты и политический вес.

На проведении судостроительных программ сказалась и личная симпатия последнего самодержца к морю и флоту. Примером сравнительно активной для Николая II борьбы за интересы флота могут служить игнорирование им мнения Совета государственной обороны о совместном рассмотрении программ строительства флота и перевооружения армии в 1907 г., указание Совету министров о выделении 127 млн руб. на строительство флота на 1908–1911 гг. и другие шаги.

Бросается в глаза то обстоятельство, что строительство новых линкоров в первую очередь на Балтике представляло собой нечто вроде погони за журавлем в небе. Стремились создать

эскадру, способную поддержать интересы России в отдаленных морях, и пренебрегли обеспечением господства на Черном море, которое могло стать предпосылкой успеха Босфорской десантной экспедиции. Кстати, гражданские думские политические деятели выступали как раз с поддержкой усиления Черноморского флота. Так, четырехлетняя программа развития этого флота прошла все этапы утверждения меньше чем за год (июль 1910 — май 1911 гг.).

Можно поставить вопрос еще шире: в какой степени Россия начала XX в. являлась полноценной великой державой? Скорее можно сказать, что Россия стояла тогда на границе великих и региональных держав и объективно не могла решить проблему создания крупного, океанского флота, пригодного для решения всего спектра военно-политических задач, возлагаемых на морские силы. В то же время империя могла бы успешно действовать у собственных берегов, обеспечивая свои региональные интересы. Однако для правильного разрешения этой проблемы следовало правильно выстроить приоритеты. Высшим приоритетом оказалось бы перевооружение сухопутной армии, затем создание на Балтике оборонительных сил, на Черном море наступательных, достаточных для захвата проливов, и лишь в третью очередь — строительство «свободной морской силы» на Балтийском море.

Успешность пополнения флота новыми кораблями зависела не только от усилий Морского министерства, но и, прежде всего, от состояния судостроительной промышленности. Одной из важнейших проблем русского морского судостроения конца XIX — начала XX вв. была его полная зависимость от государственных заказов, так как крупные гражданские паровые суда в нашей стране до первой пятилетки практически не строились. С другой стороны, необходимость поддержания «отечественного производителя», которую понимало руководство флота, диктовала неизбежность передачи заказов русским казенным и частным заводам, несмотря на длительные сроки постройки и высокую стоимость работ в сравнении с иностранными. Только в исключительных случаях, когда русские верфи были перегружены или технически неспособны строить корабли с необходимыми характеристиками, прибегали к заказам за рубежом. Характерно, что МГШ неоднократно предлагал расширить заказы за границей, так как был заинтересован, прежде всего, в пополнении флота,

тогда как высшее руководство морского ведомства стремилось избегать заграничных заказов.<sup>563</sup>

После Русско-японской войны в прессе началась яростная кампания по дискредитации казенного судостроения и системы разработки проектов кораблей в МТК. Основными направлениями критики были высокая (по сравнению с заграничной) стоимость и длительные сроки постройки кораблей. Морское ведомство обвиняли в бесхозяйственности и бессистемности работы. При этом объективно критика была на руку частным русским и иностранным судостроительным компаниям, которые проявляли недовольство высокой требовательностью МТК к строящимся кораблям и выдерживающимся, в целом, курсом на покровительство отечественной судостроительной промышленности.

Критики упустили из виду ряд факторов, которые неизбежно удорожали и замедляли русское судостроение (как, впрочем, и любое другое промышленное производство). Прежде всего, суровые климатические условия делали неизбежной сезонность многих работ и требовали значительных затрат на капитальное строительство, отопление и освещение зданий. Большие расстояния между районами добычи сырья, промышленными районами и морским побережьем вызывали рост транспортных расходов. Наконец, свою дань с производства взимала относительная промышленная неразвитость России. Опыт привлечения частных и иностранных верфей к выполнению судостроительных программ в 1905–1914 гг. показал, что эти предприятия заинтересованы в получении прибыли, а не в выпуске качественной и отвечающей современному уровню требований продукции. Достаточно указать на скандальные истории с доводкой артиллерии главного калибра строившегося в Англии броненосного крейсера «Рюрик» и с изменением фирмой «Шихау» проекта эсминцев типа «Гогланд», которые предполагалось строить на Мюльграбенской верфи под Ригой. Наконец, контакты с частными фирмами породили новые обвинения в адрес морского ведомства, теперь уже в коррумпированности его руководства. Подобные слухи распространялись о министре И. К. Григоровиче и его товарище М. В. Бубнове.

Одним из важных направлений деятельности МГШ была выдача заданий для проектирования различных кораблей. Так, в октябре 1913 г. появились «Задания для проектирования линейных кораблей» нового поколения, закладка которых наме-

чалась после спуска на воду линейных крейсеров типа «Измаил». Новые линкоры должны были нести 14–16-дюймовую артиллерию главного калибра и 6-дюймовую — противоминного. Эти «Задания...» довольно широко обсуждались опытными артиллеристами, флагманами и командирами кораблей, которые высказали целый ряд ценных замечаний. Указывали, например, на недостаточную проработанность вопроса о вооружении новых линкоров.<sup>564</sup>

Бурный рост военно-морской техники привел к тому, что проекты, еще вчера достаточно современные, сегодня уже выглядели анахроничными. Так, введенные в строй после Русско-японской войны броненосцы типа «Император Павел I» и, особенно, «Иоанн Златоуст», крейсера типа «Баян» уже не отвечали ни требованиям тактики, ни уровню технического прогресса. С другой стороны, русским ученым и техникам удалось создать несколько удачных проектов боевых кораблей, среди которых выделяются линкоры типа «Севастополь», волею судьбы ставшие последними кораблями этого класса, прожившими долгую жизнь в отечественном флоте, и эсминцы типа «Новик». При этом некоторые классы боевых кораблей явно «не получались», прежде всего, речь идет о подводных лодках. Даже лучшие из них, типа «Барс», явно уступали английским и немецким аналогам.

Дискуссионным является вопрос об «обратной связи» Морского министерства, в частности МГШ, и флота. Это проявлялось, например, в проблеме разработки судостроительных программ. Как отмечали А. Ю. Емелин и К. Л. Козюренко: «В литературе на этот счет существуют два мнения, правда, не подкрепленные развернутым фактическим обоснованием. И. Ф. Цветков считает, что предусмотренные оперативными планами флота задачи непосредственно воздействовали на разработку программы судостроения. Согласно Е. Ф. Подсобляеву “результаты больших маневров оказывали влияние на корректировку планов войны на Балтийском море, но, к сожалению, очень мало влияли на выработку программы строительства флота”».<sup>565</sup>

После Русско-японской войны значительно изменилась организация самого флота и флотских штабов. В 1907 г. было введено новое деление кораблей на ранги, установлено подразделение сил флота на действующие, резерв 1-й очереди и резерв 2-й очереди. Устанавливались сроки службы кораблей

различных классов в каждом из трех подразделений. Вскоре был определен состав стандартной боевой эскадры, состоящей из восьми линкоров, четырех линейных крейсеров, девяти легких крейсеров и тридцати шести эсминцев.

Была постепенно ликвидирована прежняя система управления флотом, когда главный командир флота и портов по сути дела считался его старшим начальником. Теперь вводились должности начальника соединенных отрядов Балтийского моря (18 февраля 1908 г., вскоре он получил права начальника морских сил), должность начальника морских сил Черного моря (18 июня 1908 г.) При этом, однако, должность главного командира была сохранена, что привело к неразберихе. Только в 1911 г. были введены должности командующих морскими силами на Балтике и на Черном море и должность командующего Сибирской флотилией на Тихом океане. Эти мероприятия упорядочили систему управления действующими флотами. Летом 1908 г. были сформированы штабы морских сил на морях.

В 1909 г. была пересмотрена организация подводных сил, которые стали подразделяться на отделения, дивизионы, бригады и дивизии. На следующий год была организована служба наблюдения и связи. А вскоре постепенно начала вырисовываться организация морской авиации.

Словом, организация действующих флотов претерпела радикальные изменения, избавилась от пережитков парусной эпохи и далеко шагнула вперед. Соблазнительно было бы объяснить такие перемены тем, что на смену косному ГМШ пришел МГШ, состоящий из прогрессивно мыслящих молодых офицеров. Безусловно, некоторую роль это обстоятельство сыграло, но гораздо большее значение в данном случае имели объективные факторы. Именно в первые годы XX в. радиосвязь превратилась из почти циркового фокуса в реально действующее техническое средство. Действительно, создание МГШ в эпоху, когда единственным средством управления флотом были флажные или световые сигналы и посыльные суда, представляется нелепым, потому что руководство боевыми действиями в ту эпоху было возможно только с мостика флагманского корабля. Теперь же информация как от распорядительных инстанций подчиненным, так и наоборот могла передаваться по радио на сотни и тысячи миль. Развитие артиллерии привело к созданию приборов управления огнем, которые делали возможной и необходимой согласованную стрельбу нескольких линейных



кораблей, идущих в одном строю. Развитие техники и тактики торпедной стрельбы привело к созданию многотрубного торпедного аппарата и разработке принципов стрельбы по площадям, что потребовало согласованных действий нескольких однотипных эсминцев в составе дивизиона. Русско-японская война показала, что морской бой, на тогдашнем этапе развития техники, принимает форму управляемого сражения стройно организованных эскадр, а не беспорядочной «свалки» одиночных кораблей, как думали многие еще в 90-е гг. XIX в.

МГШ не сразу обратился к работам в области тактики. Только в 1908 г. было решено, что «наступил момент, когда... необходимо руководство в области тактики взять в свои руки»<sup>566</sup>. Было отдано распоряжение, которым МГШ превращался в орган координации тактических нововведений, что было отражено и в «Наказе» штабу<sup>567</sup>. Впоследствии МГШ принимал самое активное участие в разработке заданий для маневров флотов и в анализе результатов таких маневров. Однако коренным недостатком боевой подготовки была недостаточная отработка взаимодействия флота с сухопутными войсками. Впрочем, этот недостаток вытекал из общего дефицита взаимодействия морского и сухопутного ведомств, характерного не только для России, о чем уже говорилось выше.

Оборудование морских театров было сложной проблемой для русского флота после войны с Японией, так как выбор мест базирования напрямую зависел от задач, ставившихся перед флотом. На Балтийском театре вновь всплыл вопрос о поиске новой базы для флота, так как идея превращения в таковую Либавы, учитывая заметное преобладание германского флота и ряд других факторов, явно отпадала. Снова, как в 1880-е гг. обсуждалась «кандидатура» Моонзундского архипелага, и снова она была отвергнута, хотя ряд видных военно-морских деятелей, например Ф. В. Дубасов, выступали в поддержку такой идеи<sup>568</sup>. В МГШ был создан проект переноса главной базы флота в Ревель, при усилении Кронштадта и Свеаборга. На Черном море принципиальных изменений системы базирования не предвиделось. Обсуждались вопросы о переносе торгового порта из Севастополя в Феодосию, проблема перевооружения Керченской крепости. На Тихом океане предполагалось усилить Владивосток и превратить его, совместными с военным ведомством усилиями, в первоклассную крепость и военно-морскую базу.<sup>569</sup>

Финансовые проблемы не позволили полностью выполнить планы Морского министерства по оборудованию портов, однако многое все же удалось сделать. Особенно важно отметить, что удалось создать ряд ключевых артиллерийских батарей на берегах Финского залива, на Аландских и Моонзундских островах, а также систему постов наблюдения и связи, оснащенных радиоустановками и телефоном.<sup>570</sup>

Серьезной и важной проблемой была организация службы личного состава флота. После Русско-японской войны произошло изменение порядка прохождения службы офицерами, был отменен так называемый «плавательный ценз» и понижены предельные возрасты пребывания на действительной службе. Так, предельный возраст для лейтенантов был понижен с 47 до 40 лет, для капитанов 2 ранга — с 54 до 50 лет, для капитанов 1 ранга — с 57 до 53 лет, для контр-адмиралов — с 63–65 до 56 лет, а для вице-адмиралов — с 65–68 до 60 лет. Впервые был установлен предельный возраст для полных адмиралов — 65 лет.<sup>571</sup> В этот же период происходит ликвидация береговой организации личного состава флота, просуществовавшая с 1810 г. Произошел отказ от перевода команд кораблей в береговые казармы на зиму, что позволило сильнее сплотить корабельные команды и избежать перерывов в специальной подготовке матросов. Правда, следует помнить, что до введения на кораблях в конце 1880-х гг. парового отопления круглогодичное пребывание на них команд в условиях Балтийского моря было совершенно невозможно.

Однако все организационные проблемы меркли перед вопросом об обеспечении лояльности корабельных команд, остро поставленным во время первой российской революции. Никакие судостроительные программы или стратегические планы не могли воплотиться в жизнь, если «главный двигатель на корабле» (как выразился П. С. Нахимов) — матрос — не желал выполнять приказы офицеров. Для русского флота это была новая проблема, так как его двухсотлетняя история до 1905 г. не знала серьезных выступлений рядовых моряков, в отличие, скажем, от Великобритании. Многочисленные революционные выступления на флоте в годы первой российской революции побудили некоторых морских офицеров изучить иностранный опыт поддержания дисциплины на кораблях.

В 1907 г. командир минного крейсера «Страшный» капитан второго ранга И. А. Виноградский подал в ГМШ проект вос-

создания в России морской пехоты.<sup>572</sup> Обширная историческая справка, приводимая автором, подводила к мысли, что за образец организации «для борьбы с грустными происшествиями последнего времени» должна быть взята английская морская пехота. И. А. Виноградский предлагал тщательно отбирать новобранцев («как в гвардию»). Он выдвинул фантастический проект комплектования ее «староверами — честными, развитыми и порядочными людьми». Солдаты должны были обучаться «в морской обстановке», но обязательно отдельно от матросов. На корабле пехотинцам, по мысли автора, поручались караульная служба, заведывание ручным оружием, десантной артиллерией и амуницией, обучение матросов уставам, строю, обращению с винтовкой, наблюдение за порядком и чистотой в корабельных помещениях. Из них предполагалось назначать вестовых, буфетчиков, ординарцев, сигнальщиков.

С целью противопоставить матросов и солдат И. А. Виноградский предлагал установить для последних особую форму «как можно изящнее»: на берегу — «по образцу Гвардейского экипажа темно-зеленую с красными погонами, белыми кантами, серебряным прибором, мундир двубортный, с петлицами, белая портупья»; на судах — «однобортная куртка без пуговиц (видимо, на крючках. — *К. Н.*) по образцу английской морской пехоты, особая фуражка (возможно, с козырьком, в отличие от матросской. — *К. Н.*), летом — китель нынешнего офицерского образца с узенькими погонами». Посеять рознь между матросами и морскими пехотинцами должно было освобождение солдат от грязных и неприятных работ, увеличение жалования, уменьшение срока службы, увеличение процента сверхсрочнослужащих. Офицеров предполагалось уравнивать в правах с гвардией, принимая из военного ведомства только тех, кто окончил военное училище, чтобы уровень их образования был не ниже, чем у морских офицеров.

И. А. Виноградский предложил сформировать три двухбатальонных полка морской пехоты: Балтийский, Черноморский и Тихоокеанский. Один из батальонов полка должен был плавать, а другой — нести службу на берегу, посменно. Автор проекта рассчитал норму численности пехотинцев: на кораблях I ранга (свыше 600 чел. экипажа) — 8 %, II ранга (от 300 до 600 чел.) — 10 %, III ранга (менее 300 чел.) — 12 %. К этому намечалось прибавить еще 15 % общего числа солдат «про запас и к береговой службе». Предполагалось также иметь 3337 пе-

хотинцев исключительно для береговых караулов в военных портах: 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> рот в портах Балтийского моря и Архангельске, 5 рот на Черном море и в Баку и 2 роты во Владивостоке. Для службы в приморских крепостях И. А. Виноградский предлагал также образовать особую «морскую пехоту и артиллерию», после передачи крепостей Морскому ведомству. Любопытно, что эта идея была реализована через семь лет, когда во время мировой войны основную массу гарнизона «морской крепости императора Петра Великого» — Ревеля — составили батальоны из моряков. Матросы обслуживали и крепостную артиллерию. Кроме того, в 1914—1917 гг. на сухопутном фронте сражались многие морские части и даже соединения.<sup>573</sup>

Довольно тщательно разработанный проект И. А. Виноградского пролежал в ГМШ без движения около двух лет, до января 1910 г. Это объясняется, по-видимому, тем, что в 1908—1909 гг. уменьшились как личный состав флота, так и число революционных выступлений. 22 января 1910 г. был составлен доклад «Об учреждении батальонов морской пехоты», подписанный старшим делопроизводителем ГМШ В. Ф. Григорьевым.<sup>574</sup> Он обосновывал необходимость формирования новых частей общим некомплектом флота, особенно в береговых командах. Из-за этого приходилось привлекать к караульной службе на берегу судовые команды и учеников учебных отрядов, что отвлекало их от прямых обязанностей. Начальство было вынуждено в нарушение устава назначать нижних чинов на службу через сутки, а не через двое.

О некомплекте личного состава свидетельствует такой факт: когда в мае 1910 г. Счетному отделу Главного управления кораблестроения и снабжений потребовалось несколько матросов для переноски вещей в новое помещение отдела, у ГМШ не оказалось свободных людей.<sup>575</sup> Такой недостаток личного состава неудивителен: с 1905 по 1913 г. не было ни одного призыва, когда бы число новобранцев морского ведомства достигло нормы, недобор колебался от 20,6 до 11,7 %.<sup>576</sup> Береговые части флота, например, 1-й Балтийский флотский экипаж, Севастопольский полуэкипаж и другие, кроме караульной службы, привлекались к обслуживанию портовых судов, первоначальному обучению молодых матросов и другим подобным занятиям, и поэтому они комплектовались вполне обученными матросами с пятилетним (после 1907 г.) сроком службы. Содержание матроса требовало сравнительно больших затрат — на одного матроса

2-й статьи тратилось в год от 156 руб. 72 коп. на Балтийском флоте до 186 руб. 75 коп. во Владивостоке, тогда как на одного рядового Военное министерство ассигновало 136 руб. 11 коп. Автор доклада полагал необходимым также «положить резкую грань между матросами и нижними чинами берегового состава», особенно если учесть, что будущие морские пехотинцы должны были также охранять и «тюремные заведения морского ведомства».

Расчеты показывали, что для «окарауливания» русских военных портов и несения нарядов по части требуется 3287 нижних чинов, организованных в два четырехротных батальона в Кронштадте (один из которых мог размещаться и в Петербурге), один четырехротный батальон в Севастополе и один двухротный полубатальон во Владивостоке. Для первоначального формирования этих частей требовалось «испросить» у Военного министерства к осени 1910 г. потребное количество нижних чинов, перевести с флота 82 офицера и нескольких кондукторов. В дальнейшем на пополнение морской пехоты могли бы поступать новобранцы морского ведомства, признанные при повторном освидетельствовании негодными для корабельной службы (ежегодно таких набиралось до 15 % всего контингента).

При разработке организации новых частей В. Ф. Григорьев взял за основу штаты пехоты военного времени, что обеспечивало максимальное число солдат при минимуме офицеров. Стоимость содержания морской пехоты должна была составить 663 132 руб. 01 коп. в год. При этом следовало расформировать полуэкипажи в Кронштадте, Севастополе, Либаве и отдельную флотскую роту в Ревеле, заменив их в Либаве ротой, а Кронштадте и Севастополе командами исключительно для обслуживания портовых судов. Становилось возможным сокращение 3045 штатных матросов и унтер-офицеров, экономия могла составить (с учетом трат на морскую пехоту) 35 402 руб. в год. Автор доклада предлагал уволенных после трехлетней службы солдат зачислять в запас армейской пехоты, так как никакого развертывания морских батальонов по мобилизации не предполагалось.

После соответствующего запроса в Военное министерство выяснилось неожиданное затруднение. 9 марта 1910 г. морскому министру С. А. Воеводскому сообщили, что военные отказываются зачислять в запас пехоты солдат, отслуживших срочную службу в морском ведомстве, так как их планировалось обучать

только караульной службе. Начальник ГМШ Н. М. Яковлев признавал невозможным вводить в морских батальонах «всю строевую сухопутную службу». Логичным в этом случае выглядело предложение военному ведомству взять на себя все береговые караулы с передачей ему части кредитов Морского министерства. Под предлогом негативного влияния караулов на боевую подготовку войск военные отказались и от этого предложения.<sup>577</sup>

Морякам снова пришлось вернуться к идее морской пехоты, и 11 августа 1910 г. было образовано Особое совещание при Законодательной части ГМШ для выработки «Положения о морской пехоте» с участием представителей ГМШ и военного ведомства. До лета 1911 г. состоялось не менее четырех заседаний Особого совещания, на которых было разработано требуемое «Положение».<sup>578</sup>

Морская пехота создавалась в военных портах для несения караульной службы, конвоирования казенных грузов, а также для исполнения обязанностей палатных содержателей и служителей в морских госпиталях. На нее же возлагались несение посольского караула в Константинополе и служба портовых оркестров. Организационная структура предполагалась более дробной, чем по проекту В. Ф. Григорьева: батальонные штабы должны были располагаться в Кронштадте (с двумя ротами), Петербурге, Севастополе, Николаеве и во Владивостоке (при каждом по одной роте), отдельные роты планировалось иметь в Либаве, Ревеле, Свеаборге, Архангельске и Баку. В морских госпиталях должны были состоять специальные команды общей численностью 667 человек, всего 3230 нижних чинов.

Части морской пехоты предполагалось подчинить начальнику ГМШ через состоящего при нем инспектора, с правами командира порта. Командиры отдельных батальонов получали права экипажных командиров, а в отношении отдельных рот, ведших хозяйство самостоятельно, права экипажного командира принадлежали инспектору. Госпитальные команды находились под начальством главных докторов соответствующих госпиталей. Офицеры составляли особый корпус и в области прав на производство приравнивались к офицерам по адмиралтейству. Срок службы для солдат устанавливался в 3 года. По-видимому, представители Военного министерства согласились зачислять бывших морских пехотинцев в свой запас, но выразили при этом пожелание, чтобы они были обучены гребле

и десантной службе. Создание новых частей позволило бы разделить весь личный состав морского ведомства на три группы: 1) флотские команды — для корабельной службы, 2) морскую пехоту — для береговой караульной службы и 3) портовые команды — для обслуживания портовых судов.

По результатам совещания был направлен запрос в распорядительный отдел ГМШ о соображениях по обмундированию пехотинцев. В ноябре 1911 г. во 2-м отделении ГМШ, к которому перешло не оконченное после ликвидации Законодательной части дело в конце 1910 г., получили записку с предложением принять за основу форму и нормы снабжения армейской пехоты. Сверх положенного солдату сухопутных войск морскому пехотинцу предлагалось выдавать дополнительно на 3 года одни брюки, фуражку и пару перчаток, «так как они будут нести караульную и конвойную службу преимущественно в парадной форме». <sup>579</sup>

Главный медицинский инспектор флота А. Ю. Зувев внес некоторые изменения в намеченные первоначально функции морской пехоты. Он обратил внимание на «могущую возникнуть зависть» между больными матросами и обучаемыми при госпиталях санитарями из матросов, с одной стороны, и госпитальными служащими из числа пехотинцев — с другой, «ввиду резкой разницы в содержании, сроках службы и, особенно, в форме одежды тех и других» <sup>580</sup>. Это возражение вынудило отказаться от мысли использовать солдат в госпиталях.

Осенью 1910 г. в разработке вопроса о морской пехоте снова наступает перерыв, продлившийся до конца 1911 г. Возможно, он объясняется сменой руководства в Морском ведомстве: С. А. Воеводского в марте 1911 г. сменил на посту министра И. К. Григорович, вместо Н. М. Яковлева во главе Главного морского штаба в апреле того же года встал М. В. Князев, а А. А. Эбергарда заменил А. А. Ливен, ставший новым начальником Морского Генерального штаба в октябре 1911 г. Как бы то ни было, 21 декабря 1911 г. М. В. Князев представил И. К. Григоровичу доклад, воскресивший идею морских батальонов. <sup>581</sup> Начальник ГМШ вновь отмечал дороговизну содержания матросов береговых экипажей и крайнюю перегруженность моряков караульной службой. По его расчетам для охраны военно-морских объектов требовалось 2204 нижних чина, а состояло налицо в береговых командах всего 1780. В результате к «окарауливанию» приходилось привлекать даже сухопутные части, хотя военное

ведомство постоянно пыталось отказаться от подобной деятельности. М. В. Князев предложил новую, уже четвертую, если считать план И. А. Виноградского, схему организации морской пехоты: Балтийский полк из двух четырехротных батальонов, дислоцированный в Кронштадте (34 офицера, 5 чиновников, 2025 нижних чинов); Черноморский четырехротный батальон, расположенный в Севастополе (19 офицеров, 4 чиновника, 980 нижних чинов) и Владивостокский двухротный батальон (12 офицеров, 3 чиновника, 488 нижних чинов). Общая численность вновь формируемых частей должна была составить 65 офицеров, 12 чиновников, 3493 нижних чина.

В Кронштадте начальник ГМШ предлагал оставить только две роты. В Петербурге должны были находиться три, в том числе полурота на Морском полигоне. В Либаву и Архангельск предполагалось командировать по одной роте, в Ревель и Свеаборг — по полуроте. В Севастополе оставались две роты Черноморского батальона, полторы роты командировались в Николаев, а полурота — в Баку. Обе роты Владивостокского батальона оставались в этом порту.

В основу штатов Балтийского полка были положены штаты армейского двухбатальонного стрелкового полка с некоторыми изменениями (исключены две офицерские должности — начальник команды разведчиков и заведующий лазаретом, в должности квартирмейстера-казначея офицер заменен чиновником, «как это предполагается в сухопутном ведомстве»). Численность нижних чинов в роте рассчитывалась по военному составу (237 чел.), а не по мирному (141 чел.). Комплектование морской пехоты, ее содержание, права офицеров оставались такими же, какими они были разработаны Особым совещанием. Одновременно с созданием новых частей предполагалось заменить в Петербурге 2-й Балтийский флотский экипаж полуэкипажем, в Либаве и Николаеве полуэкипажи ротами, а Кронштадтский и Севастопольский полуэкипажи — упразднить. Эти мероприятия позволяли сократить 2400 матросских должностей. От замены недостаточного числа моряков необходимым для караулов количеством солдат образовывалась экономия в 10 845 руб. 01 коп. в год, от упразднения излишних береговых частей — еще 54 387 руб. 06 коп., а всего 65 232 руб. 07 коп. ежегодно.

Записка М. В. Князева была одобрена морским министром и направлена в Адмиралтейств-совет. Представление в Совет сопровождала справка из Канцелярии Морского министерства,



в которой рекомендовалось уменьшить число штаб-офицеров и врачей в Балтийском полку, так как в Кронштадте полковой и батальонный штабы оставались всего с двумя ротами. Справка указывала на неразработанность в проекте порядка командировки в порты рот и полурот и порядка пополнения новобранцами — должны они поступать прямо в откомандированные подразделения или проходить первоначальное обучение при штабе части? Кроме того, Канцелярия обращала внимание на то, что при расформировании береговых частей не предполагалось переводить матросов из экипажей и полуэкипажей в морскую пехоту, следовательно, предстояли увеличение численного состава морского ведомства и новый ежегодный расход в 445 тыс. руб. Адмиралтейств-совет рассмотрел это представление лишь 14 марта 1912 г. и внес несколько редакционных поправок (в частности, было уточнено, что части морской пехоты подчиняются командиру того порта, в котором расположен их штаб).<sup>582</sup>

Следующей стадией утверждения «Положения о морской пехоте» стало направление представления в Министерство финансов и Государственный контроль. В этом документе, направленном заинтересованным ведомствам 17 апреля 1912 г., сообщалось, что формирование новых частей вызовет расход в 449 990 руб. в год (стоимость содержания полка и батальонов — 583 611 руб. минус экономия от сокращений 133 621 руб.). Первым ответил государственный контролер П. А. Харитонов 23 июня 1912 г.<sup>583</sup> Он предложил полностью упразднить все береговые части Морского ведомства с заменой их морской пехотой, не принимая во внимание того, что солдаты не смогли бы обслуживать портовые суда и обучать молодых матросов. Увеличение числа унтер-офицеров, предназначенных для усиления охраны тюремных заведений было, по мнению Государственного контроля, чрезмерно. Отзыв из Министерства финансов поступил только 30 ноября.<sup>584</sup> Товарищ министра финансов С. Ф. Вебер указывал на «чрезмерную» численность пехотинцев: для караулов требовалось 2409 чел., а предполагалось содержать 3494. Товарищ министра не обратил внимания на необходимость выделения людей во внутренний наряд, на расход больными и арестованными и на неизбежное наличие в части необученных новобранцев. Не понравилось чиновникам Министерства финансов и то, что офицеры морской пехоты должны были получать жалование, столовые и квартирные как

в армии, а командировочные и некоторые другие выплаты — как на флоте. Как обычно в случае несогласия заинтересованных ведомств, приказом морского министра от 5 декабря 1912 г. было создано междуведомственное совещание с участием представителей Министерства финансов и Государственного контроля под председательством начальника ГМШ.

Разработка «Положения о морской пехоте» была сосредоточена в ГМШ, но в МГШ живо интересовались ходом работы. Из МГШ неоднократно (март 1911 г., апрель 1911 г., январь 1912 г.) поступали просьбы прислать проекты документов для ознакомления, но это было сделано только после внесения проекта «Положения» в Адмиралтейств-совет, 30 января 1912 г.<sup>585</sup> Возможно, сотрудники ГМШ и вовсе не прислали бы требуемые бумаги, если бы осенью 1911 г. представитель МГШ не был введен в состав междуведомственного совещания. Расширение состава совещания было связано с тем, что в конце лета 1911 г. в недрах военного ведомства родилась идея привлечь целые сухопутные части к несению службы не только на берегу, но и на кораблях. Возродилось, казалось бы, похороненное предложение И. А. Виноградского о создании морской пехоты как своеобразной корабельной полиции. Выбор представителей Военного министерства пал на те полки, которые вели свою историю от морских частей XVIII в.: 1-й Невский, 2-й Софийский, 5-й Калужский и 6-й Либавский пехотные. Такое предложение выглядит неожиданным на фоне постоянных жалоб военных на переобремененность сухопутных частей караульной службой на морских объектах. Объяснить его можно, если учесть, что Военное министерство предполагало сохранить эти части в своем подчинении и, таким образом, морские полки были призваны сыграть роль «троянского коня». В этой связи можно вспомнить о постоянных претензиях представителей армии на главенствующую роль в управлении мероприятиями по государственной обороне, особенно в период, предшествующий Первой мировой войне, например события, связанные с разработкой «Положения о подготовительном к войне периоде», в 1910–1913 гг. Определенную выгоду представляла и возможность разом покончить с некомплектom в морском ведомстве — при численности матросов в 1911 г. 42,4 тыс. чел. предполагалось направить на флот четыре полка, то есть около 17 тыс. чел. по штатам военного времени или более 10 тыс. человек по мирному положению.

В связи с поступившим предложением военных (по-видимому, летом-осенью 1912 г.) состоялась беседа высших руководителей Морского ведомства, пытавшихся выработать общее мнение.<sup>586</sup> Обсуждались два вопроса: о судовой полиции и о морской пехоте на судах и караульной службе. Адмиралов чрезвычайно заботила «охрана» на кораблях, и они очень мало доверяли матросам и даже унтер-офицерам срочной службы. Предлагались различные варианты усиления надзора за благонадежностью команды, в основном сводившиеся к увеличению численности офицеров и сверхсрочнослужащих, удлинению срока обучения унтер-офицеров и юнг (начальник Главного управления кораблестроения П. П. Муравьев прямо заявил: «Школа юнгов — дрянь»), производству на действительной службе не выше матроса 1-й статьи и так далее. Выдвинутая начальником 2-го отделения ГМШ Н. Д. Боголюбовым идея судовой полиции по германскому образцу (она должна была состоять из сверхсрочников и охотников-добровольцев), оказалась раскритикованной П. П. Муравьевым и главным командиром Кронштадтского порта Р. Н. Виреном, сказавшим: «Сверхсрочные — шкуры по выражению матросов, и это наименование заслуживают».

Большинство склонялись к простому увеличению штата офицеров и сверхсрочнослужащих унтер-офицеров, без особых нововведений. Так считали начальник ГМШ М. В. Князев, командующий Морскими Силами Балтийского моря Н. О. фон Эссен и Р. Н. Вирен. Морское начальство дружно восстало против привлечения сухопутных войск к корабельной службе. Н. О. фон Эссен выразил общее мнение так: «Надо... иметь надежных людей на судах (то есть матросов «надежными людьми» адмирал не считал. — *К. Н.*), но быть под опекой военного ведомства бессмысленно».<sup>587</sup> Командующий пригрозил отставкой, если подобное решение будет принято. П. П. Муравьев предположил, что «по прибытии солдат на корабль вскоре будет заб[астовка]. История Англии не может в этом деле служить указанием». Эту идею решено было «провалить».

Интересно, что исследователь истории русской морской пехоты И. В. Носов считал, что «корабельная морская пехота с полицейско-жандармскими функциями» не была создана благодаря противодействию «наиболее передовых представителей флота, в частности адмирала Эссена».<sup>588</sup> Приведенные выше высказывания показывают, что Н. О. фон Эссен выступал не

против «морской жандармерии» вообще, а против привлечения сухопутных войск к решению этой задачи.

План создания морской пехоты, казавшийся в 1910 г. легко осуществимым, встретил неожиданные затруднения, оброс обширной перепиской, и в результате руководство морского ведомства сочло за лучшее вовсе отказаться от формирования специальных морских батальонов. 11 января 1912 г. начальник Канцелярии Морского министерства С. М. Радкович предложил пойти по пути наименьшего сопротивления и «разрешить дело путем увеличения контингента новобранцев для удовлетворения полной потребности ведомства по табели комплектации». <sup>589</sup> Действительно, норма набора в 1913 г. была увеличена до 14 950 чел. (реально набрано 13 186) против 11 605 (в действительности 10 251) в 1912 г. Однако необходимость формировать экипажи для строящихся кораблей «поглощала» почти всех новых матросов, а положение с береговыми караулами существенно не улучшалось. В марте 1914 г. комендант Кронштадтской крепости А. А. Маниковский сообщил Главному командиру Кронштадтского порта Р. Н. Вирену, что «сухопутные войска остаются переобремененными тяжелой гарнизонной службой», и просил моряков взять на себя охрану постов, «специально принадлежащих морскому ведомству». Главный командир обратился с просьбой в ГМШ пополнить Кронштадтский флотский полуэкипаж 9 офицерами и 248 нижними чинами. ГМШ ответил отказом, ссылаясь на значительное увеличение экипажей кораблей «для выполнения малой судостроительной программы». В ответ на аналогичную просьбу командующего Сибирским флотским экипажем ГМШ рекомендовал сократить число постов и перевести в строевой состав 22 матроса-хлебопека, заменив их вольнонаемными. <sup>590</sup>

Все это вынудило вновь попытаться «протолкнуть» проект сформирования морских батальонов. В 1914 г. морскому министру была направлена новая объяснительная записка с расчетом численности и стоимости содержания полка и двух отдельных батальонов. <sup>591</sup> Единственное существенное отличие этой записки от проекта М. В. Князева 1911 г. заключалось в указании на увеличение численности флота после формирования морской пехоты, так как некомплект в 1914 г. достиг 13,5 тыс. чел. Новый расход должен был составить 570 145 руб. 86 коп. в год. Еще в мае 1914 г. дело находилось в комиссии (междуведомственном совещании?) под председательством

начальника ГМШ. Однако начавшаяся Первая мировая война похоронила и этот проект.

Можно сказать, что при обсуждении вопроса о воспитании личного состава флота «гора родила мышь». Никто из руководителей морского ведомства не смог предложить разумный план повышения уровня лояльности рядовых матросов к существовавшему политическому режиму. Неизбежным следствием этого стало возрастающее недоверие матросов к офицерам. Как писал капитан 2 ранга царского флота и советский контр-адмирал В. А. Белли: «первой особенностью обстановки во флоте, когда я в него пришел совсем молодым офицером (в 1908 г. — *К. Н.*), было ослабление авторитета офицеров в глазах матросов, взаимное недоверие, а отсюда — понижение уровня дисциплины. Точнее сказать, внешне дисциплина существовала, но корни ее постепенно подгнивали».<sup>592</sup>

Можно сказать, что, несмотря на большие успехи в строительстве кораблей, оборудовании баз, стратегическом планировании, главная цель все же не была достигнута. Важнейшая составляющая боевой мощи — личный состав флота — оказался негоден для службы тому политическому режиму, последнюю главу существования которого составила Первая мировая война.

## *Заключение*

Русско-японская война продемонстрировала несоответствие между организационно-штатной структурой центральных учреждений морского ведомства, «мозга» русского флота, и теми задачами, которые ставила перед ней жизнь. Было бы неверным видеть в этом признак особой отсталости отечественного военно-морского управления, так как система руководства флотом большинства крупных морских держав того времени страдала теми же недостатками, что и русская: чрезвычайной сложностью, запутанностью, нечеткостью разделения сфер компетенции. В лучшую сторону выделялись, пожалуй, только германская и японская системы морского управления, что отмечалось уже современниками, однако, в силу специфичности их организации, вряд ли можно было целиком пересадить на русскую почву одну из них.

Сразу после окончания войны с Японией перед руководством русского флота встали два главных вопроса: выбор новой судостроительной программы и реорганизация центрального и местного морского управления.

Определение программы судостроения, в свою очередь, потребовало принять целый ряд важнейших решений о выборе стратегических ориентиров, поиске финансовых средств и так далее. В результате решили строить линейный флот в первую очередь на Балтике, так как это открывало возможность отправки сильной эскадры в любую точку земного шара. Кроме того, наличие такой эскадры обеспечило бы господство в Финском заливе, без которого ставилась под угрозу оборона столицы империи от возможного немецкого десанта. При отсутствии русских морских сил в балтийских водах могла сложиться ситуация, когда в случае восстания в Финляндии власти не смогут перебросить в великое княжество достаточно войск. Революционный взрыв в Финляндии считался тогда весьма вероятным из-за наступления на автономию великого княжества, развернувшегося после поражения первой российской революции. Сократить планы строительства линкоров было психологически трудно еще и потому, что дредноуты в то время строили все страны,

имевшие для этого хотя бы прозрачные возможности — вплоть до Бразилии, Аргентины, Турции и даже Греции. Представить себе Россию не строящей линейные корабли казалось «не только странно, но и просто ниже достоинства русского патриота, потому что признание или сознание этой необходимости нераздельно с понятием о русском патриотизме».<sup>593</sup>

Вместе с тем необходимо признать, что выбор иного курса: строить меньше линкоров, и не на Балтике, а на Черном море, был теоретически вполне допустим. Можно представить себе ситуацию, когда в 1909 г. было бы принято решение заложить всего два линкора на Балтике вместо четырех и одновременно еще два дредноута в Николаеве. Полный отказ от строительства линейного флота на Балтике, конечно, в то время был невозможен. Затем можно было отказаться от закладки четырех «черноморских» линкоров и четырех линейных крейсеров типа «Измаил». Такое решение позволило бы сэкономить до 200 млн руб., что составляло 6,5 % годового бюджета России 1913 г., тогда как расходы Военного и Морского министерств в 1910—1913 гг. в среднем достигали 423 млн руб. и 163,5 млн руб. в год, соответственно. Высвободившиеся за счет сокращения судостроительной программы средства можно было бы направить на усиление вооружения армии. Например, удалось бы сократить количество орудий в артиллерийских батареях с восьми до шести, при увеличении количества батарей; усилить армию гаубицами, увеличить мобилизационный запас снарядов и т. д. Однако эти меры могли повлиять на ход боевых действий только в первые недели войны. Существенное усиление мощи армии могло быть следствием лишь глубокой индустриализации страны. Так что какое тактическое решение не приняло бы правительство, потратило бы оно несколько больше денег на флот или отдало их армии — это не изменило бы общего печального для России итога ее участия в грандиозном мировом конфликте. Недостаточно развитая промышленность, отсталое сельское хозяйство и глубочайшие социальные противоречия не могли стать базой для успешного ведения мировой войны.

Наиболее дискуссионным вопросом в реорганизации центрального и местного морского управления был выбор принципиальной схемы организации центральных органов. Эта проблема была тесно переплетена с личными и групповыми интересами морских офицеров, занимавших высокие посты. Так, например, реализация концепции, предложенной А. Ф. Гейденом, означала для него возможность занять пост фактического руководителя

флота и морского ведомства, в качестве начальника МШ ЕИВ. Другим примером может служить столкновение начальника МГШ Л. А. Брусилова и морского министра И. М. Дикова. Принципиальных расхождений между их проектами практически не было, и тот, и другой отстаивали идею разделения ведомства на несколько независимых друг от друга частей, связанных лишь общим подчинением императору или генерал-адмиралу. Единственным существенным различием этих проектов являлось то, что по И. М. Дикову руководящую роль в ведомстве должен был играть ГМШ, а по Л. А. Брусилкову — МГШ. Точно так же и спор между А. А. Эбергардом и И. К. Григоровичем шел о положении МГШ в системе центрального управления. В результате была реализована схема, в которой МГШ занял место лишь одного из равноправных подразделений министерства. Такой исход можно было предвидеть заранее, так как слишком большой объем власти начальника МГШ, предоставление ему права личного всеподданнейшего доклада неизбежно умирало влияние морского министра. В самом МГШ, по-видимому, вполне искренне увлекались германской организацией флота и морского ведомства, так что нельзя приписывать упорное отстаивание начальниками этого учреждения идеи разделения ведомства на три равноправные части лишь их своекорыстным расчетам. Восхищение молодых штабных офицеров немецким флотом подпитывалось еще и явной англофобией некоторых из них. Регулярные жалобы представителей МГШ на притеснения, даже «гонения» этого органа со стороны министров нельзя понимать слишком буквально — даже И. М. Диков, остро полемизировавший с Л. А. Брусилковым, относился к штабу вполне корректно. Более того, возможно, что если бы министр меньше прислушивался к мнению МГШ, то реорганизация пошла бы энергичнее, но затянувшийся спор с Л. А. Брусилковым стал фактором, отсрочившим проведение преобразований в жизнь.

Стремление сотрудников МГШ повысить служебный вес своего учреждения до возможного предела было свойственно не только русскому Морскому министерству. «...Перед мировой войной мы уже считаемся с фактом, когда “мозг армии” выявил стремление вылезть из черепной коробки армии и переместиться в голову всего государственного организма»,<sup>594</sup> — писал Б. М. Шапошников о Генеральном штабе Австро-Венгерской армии. Еще сильнее эта тенденция проявлялась на родине современной штабной службы — в Германии, а также и в «Азиатской Германии» — Японии. Почти все сотрудники МГШ были но-



вичками в береговых учреждениях флота. Отсюда их горячность, невыдержанность, убежденность, что именно они знают верную дорогу, которая выведет русский флот к славе и могуществу.

В 1905—1914 гг. своеобразным антиподом МГШ в Морском министерстве являлся ГМШ. Его руководителей отличало стремление сохранить в своих руках максимальное влияние на ход дел в ведомстве, тогда как офицеры МГШ вынашивали планы полного упразднения этого органа. Естественно, что по мере обострения конфликта с МГШ морские министры начинают опираться на Законодательную часть ГМШ, которая и разрабатывает «Положение об управлении флотом и морским ведомством» и «Наказ Морскому министерству» в 1910—1911 гг. Конфликт между двумя штабами обсуждался и в тот период; так, Е. И. Алексеев, Н. Н. Ломен и Ф. К. Авелан весной-летом 1906 г. независимо друг от друга пришли к мысли о необходимости слить ГМШ и МГШ, но различными способами.

В истории реформирования морского ведомства периода 1905—1914 гг. можно выделить три этапа. Первый приходится на 1905—1908 гг., когда под влиянием первой российской революции подвергаются реорганизации высшие государственные учреждения. Происходят столь важные изменения структуры центрального военно-морского управления, как создание Морского Генерального штаба, восстановление поста морского министра и появление должности товарища морского министра. 1905—1908 гг. были периодом разработки принципиальной схемы организации морского ведомства в целом и его составных частей. В эти годы было выдвинуто несколько проектов реорганизации русского Морского министерства по немецкому образцу, авторами которых были А. Ф. Гейден, Л. А. Брусилов и И. М. Диков. Спротивление плану разделить управление морским ведомством на три независимые части стоило А. А. Бирилеву поста министра, так как, по-видимому, сам император в определенной степени разделял взгляды, изложенные в проекте А. Ф. Гейдена. В этот период в морском ведомстве трудятся комиссия под председательством К. К. Ратника, работавшая в ноябре 1905 — феврале 1906 г., и комиссия В. П. Верховского, подготовившая «Положение об управлении портами», изучается иностранный опыт. В 1905—1908 гг. были осуществлены первые, весьма скромные, преобразования структуры морского управления: введен пост товарища морского министра, выделен из ГМШ Морской Генеральный штаб и учреждена Канцелярия морского министра. В конце первого периода, в январе-феврале

1908 г., на совещании высших руководителей министерства план реорганизации, предлагавшийся морским министром И. М. Диковым, был принят. В записках и проектах, созданных за эти три года, были сформулированы те идеи, которые отвергались, видоизменялись и проводились в жизнь позднее.

Второй этап приходится на 1908—1910 гг. В это время были сделаны первые попытки воссоздания флота, определена принципиальная схема реорганизации, намечен план других преобразований, как то: реформа Морского корпуса, создание школ юнг, формирование частей морской пехоты, учреждение института палубных офицеров. К концу лета 1908 г. были готовы «Положение об управлении Морским министерством» и «Наказы» его подразделениям. Однако неожиданная отставка И. М. Дикова вызвала остановку в проведении разработанных проектов в жизнь. Вероятно, если бы он остался на своем посту, морское ведомство было бы реорганизовано уже в начале 1909 г. Сам министр, несмотря на преклонный возраст, был достаточно деятелен. С приходом нового морского министра — С. А. Воеводского — разработка проектов началась заново. Вопросы организации ведомства продолжали обсуждаться десятками комиссиями и совещаниями, в десятках записок, докладов и проектов. В этот период вновь был поднят вопрос о воссоздании морской пехоты и начало работу особое совещание, посвященное данной проблеме. Наконец, ставится и такой второстепенный вопрос, как введение мелочной регламентации делопроизводства, причем опять обращаются к немецкому опыту. Понадобилось назначение комиссии Государственного совета, чтобы вновь поставить на повестку дня вопрос о реальном реформировании ведомства.

Третий этап приходится на 1910—1914 гг., когда наконец-то было окончательно определено место морского и военного ведомств в системе государственного управления, произошла реорганизация структуры самого Морского министерства. Были отвергнуты проекты разделения министерства на три автономные части и предложения усложнить структуру центрального аппарата за счет создания новых отделов и раздробления их функций. Надежды МГШ занять руководящее положение в министерстве не оправдались. За основу были взяты существовавшие «Положение» и «Наказ», разработанные в предшествующий период. Недостаток финансирования сказался и здесь: введенные в октябре 1911 г. временные штаты министерства укладывались в старую сумму, отпускавшуюся на центральный аппарат до преобразования. В полном объеме новые штаты были

введены только с 1 января 1917 г., всего за несколько недель до Февральской революции и за несколько месяцев до начала новой радикальной реорганизации морского ведомства летом 1917 г.

Небезынтересен сам ход обсуждения разнообразных проектов в изучаемый период. Как правило, тот или иной вопрос ставился в одной или нескольких записках, причем если рядовых офицеров флота и работников МГШ волновали, в основном, вопросы совершенствования оперативно-стратегического руководства флотом, то высшее морское начальство заботило скорее положение в области управления технической и хозяйственной частями. Так, вопрос о реорганизации портового управления был поднят по инициативе морского министра А. А. Бирилева, а «снизу» пришли идея создания МГШ, разнообразные предложения по радикальному преобразованию всего морского управления, мысль о создании морской пехоты и АМГШ. Следующей стадией обсуждения становилось создание ведомственной комиссии, более подробно проработавшей вопрос. Таковы были комиссии К. К. Ратника, В. П. Верховского, И. Ф. Бострема. Комиссия под председательством К. К. Ратника принимает целый ряд принципиальных положений, в частности: о необходимости слияния техники и хозяйства морского ведомства, о переходе к единоличному принятию решений по хозяйственной и технической частям, о неотложности изменения положения офицеров корпусов корабельных инженеров и инженер-механиков. Затем решения, принятые подобной комиссией, обсуждались на местах, причем право обработки и интерпретации отзывов с мест давало существенную возможность влиять на конечный результат обсуждения. Примером тенденциозной обработки отзывов от офицеров и адмиралов может служить создание сводок работниками МГШ. Окончательное решение по принципиальным вопросам принималось на совещании руководителей подразделений министерства или министром лично. Для обсуждения особо важных вопросов было создано однажды и совещание под личным председательством Николая II.

Реорганизация, проведенная в октябре 1911 г., меняла структуру ведомства в меньшей степени, чем предлагалось представителями МГШ. Надо отметить, что сами принципы, которыми руководствовались при перестройке ведомства, во многом были сформулированы еще на совещании под председательством К. К. Ратника в 1906 г. Большое влияние на проведение преобразований в жизнь оказывал финансовый фактор: введенные в октябре 1911 г. временные штаты министерства укладыва-

лись в старую сумму, отпускаяшуюся на «дореформенный» центральный аппарат. Строительная часть и УДРВС оказались в подчинении ГМХУ только из-за недостатка средств. По той же причине неоднократно откладывались формирование частей морской пехоты, коренная реорганизация системы военно-морских учебных заведений, перевод младших классов МКК в Севастополь и так далее.

Определенное влияние на ход событий в морском ведомстве оказывали личные качества его высших руководителей, прежде всего, министров и начальников МГШ. Бескомпромиссная позиция А. А. Бирилева по вопросу о разделении ведомства на три автономные части хотя и стоила ему министерского поста, но не позволила реализовать предложения А. Ф. Гейдена. Конфликт И. М. Дикова и Л. А. Бруилова не способствовал достижению компромисса между требованиями МГШ и позицией министра. Дружеские отношения С. А. Воеводского, С. П. Дюшена и А. А. Эбергарда стали одной из причин сглаживания острых углов в отношениях МГШ, Законодательной части ГМШ и морского министра. Подводя итоги деятельности И. К. Григоровича по преобразованию Морского министерства, следует подчеркнуть, что его решительность сыграла в деле перестройки ведомства важную роль.

Однако переустройство центральных учреждений — не цель, а лишь средство для создания боеспособных военно-морских сил. Каков же был итог трудов Морского министерства в целом и МГШ в частности? В целом морское ведомство между Русско-японской и Первой мировой войнами развило весьма бурную деятельность. Что касается роли МГШ, то, по нашему мнению, она была в целом положительной. Но оценивая «органическую» деятельность штаба, нельзя забывать о той саморекламе, которой с успехом занимались сотрудники МГШ как во время существования своего подразделения, так и после его ликвидации, уже в советское время. В результате в историографии сложился приукрашенный образ штаба, представавшего как средоточие военной мудрости и образец целесообразной организации. Светлый образ МГШ создавался за счет других подразделений министерства, особенно ГМШ, которые представляли средоточием «доцусимских порядков», воплощением косности и отсталости. Одним из «фирменных методов» создания благоприятного впечатления от деятельности МГШ уже после революции стало настойчивое стремление представить объективные сдвиги в технике и тактике как заслугу сотрудников МГШ.

---

Ошибки и просчеты, которые, конечно, имели место, коренились не столько в деятельности самого ведомства, его отдельных руководителей, сколько в глубоком и многоаспектном кризисе, поразившем Российскую империю в начале XX в. Выход из этого кризиса в одном отдельно взятом министерстве был, разумеется, невозможен. Когда в итоге многолетних споров, дискуссий, столкновений интересов, закулисных интриг, бесконечных совещаний и согласований, сотен записок в 1905–1914 гг. Морское министерство нашло свое место в изменившейся системе государственных учреждений Российской империи, дни существования самой империи были уже сочтены. Февральская, а затем Октябрьская революции открыли новую главу в истории страны и в истории «мозга» русского флота.

## *Сокращения*

АМГШ	— Академия Морского Генерального штаба
ВМО	— Военно-морской отдел Главного морского штаба
ВМУО	— Военно-морской ученый отдел Главного морского штаба
ВМФ	— Военно-морской флот
ГВМСУ	— Главное военно-морское судное управление
ГГУ	— Главное гидрографическое управление
ГМХУ	— Главное морское хозяйственное управление
ГМШ	— Главный морской штаб
ГУВМУЗ	— Главное управление военно-морских учебных заведений
ГУГШ	— Главное управление Генерального штаба (сухопутное)
ГУК	— Главное управление кораблестроения
ГУКИС	— Главное управление кораблестроения и снабжения
ГУЛиСо	— Главное управление личного состава
ГУМС	— Главное управление морских сооружений
ЕИВ	— Его императорское величество
КИМ	— Корпус инженер-механиков
ККИ	— Корпус корабельных инженеров
МГШ	— Морской Генеральный штаб
МКК	— Морской кадетский корпус
МПК ЕИВ	— Морская походная канцелярия его императорского величества
МТиП	— Министерство торговли и промышленности
МТК	— Морской технический комитет
МШ ЕИВ	— Морской штаб его императорского величества
НМА	— Николаевская морская академия
ОКПС	— Отдельный корпус пограничной стражи
РККФ	— Рабоче-крестьянский красный флот
СГО	— Совет государственной обороны
ТТЭ	— тактико-технические элементы
УВМУЗ	— Управление военно-морских учебных заведений
УГМИФ	— Управление главного медицинского инспектора флота
УДРВС	— Управление по делам рабочих и вольнонаемных служащих морского ведомства
ЦВМУ	— Центральное военно-морское управление

## ***Источники***

### **Архивные материалы**

Российский государственный архив военно-морского флота

Фонд 410. Канцелярия Морского министерства (1836–1918). Оп. 3.  
Д. 1339. 649. 664. 670. 685. 691. 754. 761. 799. 819. 820. 827. 869.

Фонд 417. Главный морской штаб (1884–1918). Оп. 1. Д. 801. 2453.  
23850.

Оп. 2. Д. 2449. 2450. 2452. 2453. 2622.

Фонд 418. Морской Генеральный штаб (1906–1918). Оп. 1. Д. 1152.  
1153. 1155. 1194. 1213. 1217. 1223. 1240. 1241. 1271. 1285. 1287. 1288.  
1297. 1300. 2342

Фонд 420. Канцелярия морского министра (1907–1911). Оп. 1. Д. 6. 72.  
89. 108. 129. 147.

Фонд 701. Григорович Иван Константинович, адмирал (1853–1930).  
Оп. 1. Д. 89.

Фонд 868. Военно-морской агент в Турции (1877, 1885–1914). Оп. 1.  
Д. 37.

Фонд р-1529. Исторический отдел Главного морского штаба (1871–  
1950). Оп. 2. Д. 493.

Список адмиралов, генералов и офицеров, занимавших в русском  
флоте руководящие должности с 1717 г. по 1917 г. Сост. П. В. Леми-  
шевский (рукопись). РГАВМФ. Научно-справочная библиотека.

Российский государственный исторический архив

Фонд 1148. Государственный совет. Оп. 10. Дело 6 — 1911 г.

Фонд 1276. Совет министров. Оп. 3. Дело 576.

Оп. 8. Дело 670.

Оп. 20. Дело 60.

Фонд 1278. Государственная дума. Оп. 2. Дело 3327.

### **Опубликованные источники**

Материалы для истории русского флота. СПб., 1879. Ч. VII.

### **Нормативные акты**

Временное Положение об управлении морским ведомством, высочай-  
ше утвержденное 11 октября 1911 г. // Полное собрание законов  
Российской империи (ПСЗ). Собрание 3-е. Т. XXXI. 1911, отделе-  
ние 1. СПб., 1914. С. 1136–1158.

- Наказ Морскому министерству, высочайше утвержденный 29 декабря 1886 г. // Там же. Т. VI. 1886. СПб., 1888. С. 548–590.
- Основные Государственные законы, высочайше утвержденные 23 апреля 1906 г. // Там же. Т. XXVI. 1906, отделение 1. СПб., 1909. С. 456–461.
- Положение о морском цензе офицеров флота, высочайше утвержденное 25 февраля 1885 г. // Там же. Т. V. 1885. СПб., 1887.
- Положение об управлении Морским министерством, высочайше утвержденное 3 июня 1885 г. // Там же. Т. V. 1885. СПб., 1887. С. 271–292. Приложение. С. 119–154.
- Приказ по морскому ведомству № 273 от 8 декабря 1907 г. // Морской сборник. 1908. № 1. Отдел официальный. С. 8–12.
- Сборник узаконений, постановлений и распоряжений по Морскому ведомству за 1885 г. СПб., 1886.
- Сборник узаконений, постановлений и распоряжений по Морскому ведомству за 1891 г. СПб., 1892.
- Указатель правительственных распоряжений по морскому ведомству за 1906 г. СПб., 1907.

### **Дневники и воспоминания**

- Александр Михайлович, великий князь.* Книга воспоминаний. М., 1991.
- Белли В.А.* В императорском российском флоте. Воспоминания. СПб., 2005.
- Бок М.П.* Воспоминания о моем отце П.А. Столыпине. Л., 1990.
- Витте С.Ю.* Воспоминания. М., 1960.
- Григорович И.К.* Воспоминания бывшего морского министра. СПб., 1993.
- Дневник императора Николая II. М., 1991.
- Коковцов В.Н.* Из моего прошлого: Воспоминания. 1903–1919. В 2 кн. М., 1992.
- Крылов А.Н.* Мои воспоминания. М., 1963.
- Мосолов А.А.* При дворе последнего императора: Записки начальника канцелярии Министерства двора. СПб., 1992.
- Поливанов А.А.* Из дневников и воспоминаний по должности военного министра и его помощника. 1907–1916 гг. М., 1924.
- Сазонов С.Д.* Воспоминания. М., 1991.
- Сухомлинов В.А.* Воспоминания Сухомлинова. М.; Л., 1926.
- Тирпиц А.-Ф., фон.* Воспоминания. М., 1957.
- Щеглов А.Н.* Предисловие к материалам по истории Морского Генерального штаба // Цитадель. 1998. № 1 (6). С. 56–62.
- Флот в Белой борьбе. М., 2002.

### **Публицистика**

- Алексеев В.А.* На суд общества: Ответы «Брута» Морскому министерству. [Сб. статей.] СПб., 1909.



- Алексеев В.А.* Письма «Брута» о Морском министерстве. [Сб. статей.] СПб., 1908.
- Беклемишев Н.Н.* Морская программа. СПб., 1905.
- Беклемишев Н.Н.* О морской силе России // *Море.* 1908. № 1.
- Белавенец П.И.* Нужен ли нам флот и значение его в истории России. СПб., 1909.
- Дарье.* Нужен ли нам флот? Одесса, 1912.
- Добротворский Л.Ф.* Явные противоречия в судостроительной программе. СПб., [1911].
- Житков К.Г.* Вице-адмирал Иван Федорович Лихачев (к пятилетию со дня смерти) 15.XI.1907—15.XI.1912 // Вице-адмирал Иван Федорович Лихачев и его работа «Служба Генерального штаба во флоте». СПб., 1912.
- Ислямов И.И.* Где и какой флот нам необходим. Хабаровск, 1911.
- Кладо Н.Л.* Сила и состав современного флота. СПб., 1903.
- Кювериль Ж.-М.* Вещее слово адмирала Кюверилья: («Уроки войны. В чем нуждается флот»). СПб., 1906.
- Лашкарев Г.А.* Необходимость ассигнования пол-миллиарда [рублей] на усиление военно-морской мощи нашего Отечества. СПб., 1912.
- Ливен А.А.* Дух и дисциплина нашего флота. [Б. м.], 1908.
- Н.Б.* О морской катастрофе // *Море.* 1907. № 6/7.
- Португалов Н.М.* После Цусимы: Сб. популярных статей по морским вопросам. Воронеж, [1910].
- Семенов В.* «Флот» и «морское ведомство» до Цусимы и после. СПб.; М., 1911.
- Скаловский А.Н.* Необходим ли «корпус Генерального штаба во флоте»? // Кронштадтский вестник. 1891. 24 марта.
- Столыпин П.А.* Нам нужна Великая Россия...: Полн. собр. речей в Государственной думе и Государственном совете. 1906—1911 гг. М., 1991.
- Технолог.* О некоторых нуждах флота по механической части // *Море и его жизнь.* 1904. № 2.
- Ч-о В.* К вопросу о реорганизации портов морского ведомства // Там же. 1905. № 4.
- Л.* О дебрях, в которых создается флот // Там же. 1905. № 2.

## Литература

- Белли В.А.* Флот в Первой мировой войне. М., 1964.
- Бескровный Л.Г.* Армия и флот России в XVIII веке: Очерки военно-экономического потенциала. М., 1968.
- Бескровный Л.Г.* Армия и флот России в начале XX в.: Очерки военно-экономического потенциала. М., 1986.
- Буяков А.М.* Последний бой крейсера «Жемчуг». Владивосток, 2004.
- Витте А.Г., фон.* Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах. СПб., 1907.

- Волков С.В.* Офицеры флота и морского ведомства: Опыт мартиролога. М., 2004.
- Долгов А.Н.* Очерк военно-морской администрации. СПб., 1896.
- Доценко В.Д., Иоффе А.Е.* Главный Морской штаб // Морской энциклопедический словарь. Л., 1991. В 3 т. Т. 1.
- Иениш В.Х.* Администрация морской артиллерии. Кронштадт, 1911.
- Казимиров М.* Морской Генеральный штаб // Морской сборник. 1912. № 12.
- Козлов И.А.* Русский военно-морской флот в период капитализма. Дисс. ... д-ра ист. наук. Л., 1966.
- Кондратенко Р.В.* Испано-американская война (1898 г.) СПб., 2000. С. 98.
- Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века. Дисс. ... канд. ист. наук. СПб., 2001.
- Кондратенко Р.В.* Русские морские агенты об усилении японского флота в конце XIX — начале XX в. // Русско-японская война. 1904—1905. Взгляд через столетие: Международный исторический сборник под редакцией О.Р. Айрапетова. М., 2004. С. 64.
- Кондратенко Р.В.* Заметки о предыстории Морского Генерального штаба // Гангут. 2007. № 44. С. 147.
- Левин С.Ф.* Воссоздание русского флота после восточной войны (морские реформы 50—70-х годов XIX в.) // Вестник СПбГУ. 1996. Серия 2. Выпуск 4.
- Лихарев Д.В.* Морская политика Великобритании в 1900—1930 гг. Дисс. ... д-ра ист. наук. СПб., 1994.
- Лихачев И.Ф.* Служба Генерального штаба во флоте // Вице-адмирал Иван Федорович Лихачев и его работа «Служба Генерального штаба во флоте». СПб., 1912.
- Мартиролог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920—2000 гг. / Под ред. В.А. Лобыцына. М.; Феодосия, 2001.
- Новиков-Прибой А.С.* Цусима. М., 1991.
- Огородников С.Ф.* Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802—1902). СПб., 1902.
- Орловский П.А., Зенченко Н.Е.* Наказ по управлению морским ведомством (с изменениями и дополнениями). 1886—1907. СПб., 1907.
- Петров М.А.* Морская оборона берегов в опыте последних войн России. М., 1927.
- Петров М.А.* Подготовка России к Мировой войне на море. М., 1926.
- Петрухинцев Н.Н.* Царствование Анны Иоанновны: формирование внутривластного курса и судьбы армии и флота. СПб., 2001.
- Поликарпов В.В.* Власть и флот в России в 1905—1909 гг. // Вопросы истории. 2000. № 3.
- Римский-Корсаков М.М.* Морской устав. Ч. II. О боевой деятельности флота. Прага, 1928.

- Свободин В.П.* Военно-морская организация. Л., 1926.
- Сидоров А.Л.* Материалы о свержении царизма в фонде Чрезвычайной следственной комиссии Временного правительства // Исследования по отечественному источниковедению: Сб. статей, посвященных 75-летию профессора С.Н. Валка. М.; Л., 1964.
- Симоненко В.Г.* Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917). Дисс. ... канд ист. наук. Л., 1976.
- Смолин А.В.* «Морской заговор» и адмирал А.В. Колчак // Политическая история России в первой четверти XX в. СПб., 2006. С. 206–216.
- Смолин А.В.* Адмирал А.В. Колчак: становление политика (март — июль 1917 г.) // Россия в XX веке: проблемы политической, экономической и социальной истории. СПб., 2008. С. 19–48.
- Толстой А.Н.* Собр. соч. В 10 т. Т. 5. М., 1959.
- Чубинский В.* Историческое обозрение устройства управления Морским ведомством в России. СПб., 1898.
- Шабалина (Карпова) Т.С.* Буржуазные реформы в Морском ведомстве в 50-е годы XIX в. Дисс. ... канд. ист. наук. Л., 1950.
- Шапошников Б.М.* Мозг армии. М., 1927.
- Шацилло К.Ф.* О диспропорции в развитии вооруженных сил России (1906–1914) // Исторические записки. 1969. Т. 83.
- Шацилло К.Ф.* Последняя военно-морская программа царского правительства // Отечественная история. 1994. № 2.
- Шацилло К.Ф.* Россия перед Первой мировой войной. М., 1974.
- Шацилло К.Ф.* Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны (1906–1914 гг.). М., 1968.
- Шевырев А.П.* Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. М., 1990.
- Шталь А.В.* Служба Генерального штаба во флоте. Пг., 1922.
- Щеглов А.Н.* Значение и работа штаба по опыту русско-японской войны. М., 1941.
- Rodger N.A.M.* The Wooden World: An Anatomy Of The Georgian Navy. New York; London: W. W. Norton & Company, 1996.

## Примечания

- <sup>1</sup> Положение об управлении Морским министерством, высочайше утвержденное 3 июня 1885 г. / Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). Собрание 3-е. Т. V. 1885. СПб., 1887. С. 271–292. Приложение. С. 119–154.
- <sup>2</sup> Наказ Морскому министерству, высочайше утвержденный 29 декабря 1886 г. / ПСЗ. Собрание 3-е. Т. VI. 1886. СПб., 1888. С. 548–590.
- <sup>3</sup> Положение о морском цензе офицеров флота, высочайше утвержденное 25 февраля 1885 г. / ПСЗ. Собрание 3-е. Т. V. 1885. СПб., 1887. С. 73–77.
- <sup>4</sup> Основные Государственные законы, высочайше утвержденные 23 апреля 1906 г. / ПСЗ. Собрание 3-е. Т. XXVI. 1906, отделение 1. СПб., 1909. С. 456–461.
- <sup>5</sup> Временное Положение об управлении морским ведомством, высочайше утвержденное 11 октября 1911 г. / ПСЗ. Собрание 3-е. Т. XXXI. 1911, отделение 1. СПб., 1914. С. 1136–1158.
- <sup>6</sup> *Григорович И.К.* Воспоминания бывшего морского министра. СПб., 1993.
- <sup>7</sup> Там же. С. 63.
- <sup>8</sup> *Крылов А.Н.* Мои воспоминания. М., 1963.
- <sup>9</sup> Александр Михайлович, великий князь. Книга воспоминаний. М., 1991.
- <sup>10</sup> *Витте С.Ю.* Воспоминания. М., 1960.
- <sup>11</sup> *Коковцов В.Н.* Из моего прошлого. Воспоминания. 1903–1919. М., 1992. Кн. 1. С. 294.
- <sup>12</sup> *Бок М.П.* Воспоминания о моем отце П.А. Столыпине. Л., 1990.
- <sup>13</sup> *Мосолов А.А.* При дворе последнего императора. Записки начальника Канцелярии Министерства двора. СПб., 1992.
- <sup>14</sup> Дневник императора Николая II. М., 1991. С. 347.
- <sup>15</sup> *Сазонов С.Д.* Воспоминания. М., 1991.
- <sup>16</sup> *Сухомлинов В.А.* Воспоминания Сухомлинова. М.—Л., 1926.
- <sup>17</sup> *Поливанов А.А.* Из дневников и воспоминаний по должности военного министра и его помощника. 1907–1916 гг. Т. 1. М., 1924.
- <sup>18</sup> *Дарье.* Нужен ли нам флот? Одесса, 1912.
- <sup>19</sup> *Ислямов И.И.* Где и какой флот нам необходим. Хабаровск, 1911.
- <sup>20</sup> *Белавенец П.И.* Нужен ли нам флот и значение его в истории России. СПб., 1909.
- <sup>21</sup> *Лашкарев Г.А.* Необходимость ассигнования пол-миллиарда [рублей] на усиление военно-морской мощи нашего Отечества. СПб., 1912.

- <sup>22</sup> *Кювериль Ж.-М.* Вещее слово адмирала Кюверилия. («Уроки войны. В чем нуждается флот»). СПб., 1906.
- <sup>23</sup> *Португалов Н.М.* После Цусимы. Сборник популярных статей по морским вопросам. Воронеж, б. г. [1910]. С. 203.
- <sup>24</sup> РГАВМФ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 89. Л. 1–10 об.
- <sup>25</sup> *Крылов А.Н.* Мои воспоминания. М., 1963. С. 152.
- <sup>26</sup> *Португалов Н.М.* Воскресители умирающей русской революции // Там же. С. 136.
- <sup>27</sup> *Добротворский Л.Ф.* Явные противоречия в судостроительной программе. СПб., [1911]. С. 7–11.
- <sup>28</sup> *Алексеев В.А.* 1) Письма «Брута» о Морском министерстве. СПб., 1908; 2) На суд общества: Ответы «Брута» Морскому министерству. СПб., 1909.
- <sup>29</sup> РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 649. Л. 1–25.
- <sup>30</sup> *Ливен А.А.* Дух и дисциплина нашего флота. Б. м., 1908.
- <sup>31</sup> *Семенов В.* «Флот» и «морское ведомство» до Цусимы и после. СПб.; М., 1911. С. 61, 101.
- <sup>32</sup> 1) *Технолог.* О некоторых нуждах флота по механической части // Море и его жизнь. 1904. № 2. С. 86–95; 2) *Л.* О дебрях, в которых создается флот // Море и его жизнь. 1905. № 2. С. 34–38; 3) *Ч-о В.* К вопросу о реорганизации портов морского ведомства // Море и его жизнь. 1905. № 4. С. 69–72; 4) *Н.Б.* О морской катастрофе // Море. 1907. № 6/7. С. 150–161; 5) *Беклемишев Н.Н.* О морской силе России // Море. 1908. № 1. С. 23–58.
- <sup>33</sup> *Беклемишев Н.Н.* Морская программа. СПб., 1905.
- <sup>34</sup> *Витте А.Г., фон.* Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах. СПб., 1907.
- <sup>35</sup> *Долгов А.Н.* Очерк военно-морской администрации. СПб., 1896.
- <sup>36</sup> *Иениш В.Х.* Администрация морской артиллерии. Кронштадт, 1911.
- <sup>37</sup> *Кладо Н.Л.* Сила и состав современного флота. СПб., 1903.
- <sup>38</sup> *Огородников С.Ф.* Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902). СПб., 1902.
- <sup>39</sup> *Чубинский В.* Историческое обозрение устройства управления Морским ведомством в России. СПб., 1898.
- <sup>40</sup> *Щеглов А.Н.* Значение и работа штаба по опыту русско-японской войны. М., 1940.
- <sup>41</sup> *Белли В.А.* Флот в Первой мировой войне. М., 1964.
- <sup>42</sup> *Петров М.А.* Подготовка России к Мировой войне на море. М., 1926; Его же. Морская оборона берегов в опыте последних войн России. М., 1927.
- <sup>43</sup> *Свободин В.П.* Военно-морская организация. Л., 1926.
- <sup>44</sup> *Шталь А.В.* Служба штаба Морских Сил. Л., 1928.
- <sup>45</sup> *Козлов И.А.* Русский военно-морской флот в период капитализма. Дисс. ... д-ра ист. наук. Л., 1966.

- <sup>46</sup> Термин «плавающий флот» широко использовался в конце XIX — начале XX вв. для обозначения совокупности кораблей и судов. Он противопоставлялся термину «береговые учреждения», под которыми понимались различные управления, учреждения, заведения, береговые и портовые части.
- <sup>47</sup> *Шабалина (Карпова) Т.С.* Буржуазные реформы в Морском ведомстве в 50-е годы XIX в. Дисс. ... канд. ист. наук. Л., 1950.
- <sup>48</sup> *Шевырев А.П.* Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. М., 1990.
- <sup>49</sup> *Левин С.Ф.* Воссоздание русского флота после восточной войны (морские реформы 50–70-х годов XIX в.) // Вестник СПбГУ. 1996. Серия 2. Выпуск 4. С. 3–9.
- <sup>50</sup> *Петрухинцев Н.Н.* Царствование Анны Иоанновны: формирование внутривластного курса и судьбы армии и флота. СПб., 2001.
- <sup>51</sup> *Шаццлло К.Ф.* Русский империализм и развитие флота. М., 1968; Его же. О диспропорции в развитии вооруженных сил России (1906–1914) // Исторические записки. Т. 83. М., 1969; Его же. Россия перед Первой мировой войной. М., 1974; Его же. Последняя военно-морская программа царского правительства // Отечественная история. 1994. № 2. С. 161–165.
- <sup>52</sup> *Шаццлло К.Ф.* Русский империализм и развитие флота. М., 1968. С. 284–294.
- <sup>53</sup> Там же. С. 174.
- <sup>54</sup> Там же. С. 175.
- <sup>55</sup> *Симоненко В.Г.* Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917). Дисс. ... канд. ист. наук. Л., 1976.
- <sup>56</sup> *Поликарпов В.В.* Власть и флот в России в 1905–1909 гг. // Вопросы истории. 2000. № 3. С. 32–50.
- <sup>57</sup> Материалы для истории русского флота. СПб., 1879. Ч. VII. С. 273.
- <sup>58</sup> *Петрухинцев Н.Н.* Царствование Анны Иоанновны: формирование внутривластного курса и судьба армии и флота. 1730–1735 г. СПб., 2001. С. 259–260.
- <sup>59</sup> См., напр.: *Rodger N.A.M.* The Wooden World: An Anatomy Of The Georgian Navy. New York; London: W. W. Norton & Company, 1996.
- <sup>60</sup> *Петрухинцев Н.Н.* Царствование Анны Иоанновны: формирование внутривластного курса и судьба армии и флота. 1730–1735 г. СПб., 2001. С. 261.
- <sup>61</sup> Там же.
- <sup>62</sup> *Бескровный Л.Г.* Армия и флот России в XVIII веке: Очерки военно-экономического потенциала. М., 1968. С. 331.
- <sup>63</sup> *Доценко В.Д., Иоффе А.Е.* Главный Морской штаб // Морской энциклопедический словарь. Л., 1991. В 3 т. Т. 1. С. 334.

- <sup>64</sup> *Шевырев П.А.* Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. М., 1990. С. 19.
- <sup>65</sup> На рубеже XIX–XX вв. моряки охотно употребляли в письменной речи глагол «плавать», тогда как сегодня в морской среде применительно к кораблям и судам принят только глагол «ходить». Мы будем придерживаться словоупотребления той эпохи.
- <sup>66</sup> Сборник узаконений, постановлений и распоряжений по Морскому ведомству за 1885 г. СПб., 1886.
- <sup>67</sup> *Витте А.Г., фон.* Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах. СПб., 1907. С. 4.
- <sup>68</sup> *Крылов А.Н.* Мои воспоминания. М., 1963. С. 135.
- <sup>69</sup> Сборник узаконений, постановлений и распоряжений по Морскому ведомству за 1891 г. СПб., 1892. С. 678.
- <sup>70</sup> *Витте А.Г., фон.* Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах. СПб., 1907. С. 75.
- <sup>71</sup> *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века. Дисс. ... канд. ист. наук. СПб., 2001. С. 139.
- <sup>72</sup> РГАВМФ. Ф. р1529. Оп. 2. Д. 493. Л. 1.
- <sup>73</sup> *Казимиров М.* Морской Генеральный штаб // Морской сборник. 1912. № 12. С. 60.
- <sup>74</sup> РГАВМФ. Ф. р1529. Оп. 2. Д. 493. Л. 1.
- <sup>75</sup> РГАВМФ. Ф. р1529. Оп. 2. Д. 493. Л. 2. Подробнее о предыстории Морского Генерального штаба см.: *Кондратенко Р.В.* Заметки о предыстории Морского Генерального штаба // Гангут. 2007. № 44. С. 133–148.
- <sup>76</sup> На жаргоне морских офицеров того времени понятие «под шпигцем» означало «в здании Главного Адмиралтейства в Петербурге», «в центре руководства морским ведомством». Когда однажды адмирала С.О. Макарова спросили, какие породы собак ему не нравятся, он ответил: «Шпиц и такса», намекая на высшее морское начальство и плавательный ценз.
- <sup>77</sup> *Симоненко В.Г.* Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917 гг.) Дисс. ... канд. ист. наук. Л., 1976. С. 21.
- <sup>78</sup> *Витте А.Г., фон.* Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах. СПб., 1907. С. 82–95.
- <sup>79</sup> Там же. С. 102–103.
- <sup>80</sup> Там же. С. 190–192.
- <sup>81</sup> *Житков К.Г.* Вице-адмирал Иван Федорович Лихачев (к пятилетию со дня смерти) 15.11.1907–15.11.1912. // Вице-адмирал Иван Федорович Лихачев и его работа «Служба Генерального штаба во флоте». СПб., 1912. С. 1–46.
- <sup>82</sup> *Лихачев И.Ф.* Служба Генерального штаба во флоте // Вице-адмирал Иван Федорович Лихачев и его работа «Служба Генерального штаба во флоте». СПб., 1912. С. 47–93.
- <sup>83</sup> Там же. С. 90.

- <sup>84</sup> *Скаловский А.Н.* Необходим ли «корпус Генерального штаба во флоте»? // Кронштадтский вестник. 1891. 24 марта. С. 3.
- <sup>85</sup> *Тирпиц А.* Воспоминания. М., 1957. С. 67.
- <sup>86</sup> *Лихачев И.Ф.* Служба Генерального штаба во флоте // Вице-адмирал Иван Федорович Лихачев и его работа «Служба Генерального штаба во флоте». СПб., 1912. С. 56.
- <sup>87</sup> *Лихарев Д.В.* Морская политика Великобритании в 1900–1930 гг. Дисс. ... д-ра ист. наук. СПб., 1994. С. 54–63.
- <sup>88</sup> *Скаловский А.Н.* Необходим ли «корпус Генерального штаба во флоте»? // Кронштадтский вестник. 1891. 24 марта. С. 1–3.
- <sup>89</sup> *Лихачев И.Ф.* Служба Генерального штаба во флоте // Вице-адмирал Иван Федорович Лихачев и его работа «Служба Генерального штаба во флоте». СПб., 1912. С. 69.
- <sup>90</sup> *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века. Дисс. ... канд. ист. наук. СПб., 2001. С. 140–141.
- <sup>91</sup> *Житков К.Г.* Вице-адмирал Иван Федорович Лихачев (к пятилетию со дня смерти) 15.11.1907–15.11.1912 // Вице-адмирал Иван Федорович Лихачев и его работа «Служба Генерального штаба во флоте». СПб., 1912. С. 35.
- <sup>92</sup> *Симоненко В.Г.* Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917 гг.) Дисс. ... канд. ист. наук. Л., 1976. С. 18.
- <sup>93</sup> *Бескровный Л.Г.* Армия и флот России в начале XX в. Очерки военно-экономического потенциала. М., 1986. С. 14–15, 48–49, 210–211.
- <sup>94</sup> Морской энциклопедический словарь. Л., 1991. Т. 1. С. 213.
- <sup>95</sup> Сведения об иностранных флотах даются по отчетам русских морских агентов за границей, хранящимся в Российском Государственном Архиве Военно-морского Флота (РГАВМФ), и монографии А.Г. фон Витте «Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах». СПб., 1907.
- <sup>96</sup> *Лихарев Д.В.* Морская политика Великобритании в 1900–1930 гг. Дисс. ... д-ра ист. наук. СПб., 1994. С. 55.
- <sup>97</sup> *Свободин В.П.* Военно-морская организация. Л., 1926. С. 12.
- <sup>98</sup> *Лихарев Д.В.* Морская политика Великобритании в 1900–1930 гг. Дисс. ... д-ра ист. наук. СПб., 1994. С. 54–56.
- <sup>99</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2449. Л. 64–81; Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 478–493.
- <sup>100</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2449. Л. 64–81; Д. 2453. Л. 42–42 об.
- <sup>101</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 186.
- <sup>102</sup> *Кондратенко Р.В.* Русские морские агенты об усилении японского флота в конце XIX — начале XX в. // Русско-японская война. 1904–1905. Взгляд через столетие: Международный исторический сборник под редакцией О.Р. Айрапетова. М., 2004. С. 64.
- <sup>103</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2449. Л. 47 об–51.; Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 459 об–463.



- <sup>104</sup> *Шталь А.В.* Служба Генерального штаба во флоте. Пг., 1922. С. 214–221.
- <sup>105</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2449. Л. 51 об–63; Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 469–470.
- <sup>106</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 469–470.
- <sup>107</sup> *Новиков-Прибой А.С.* Цусима. Т. 2. М., 1990. С. 424.
- <sup>108</sup> *Белли В.А.* В императорском российском флоте. Воспоминания. СПб., 2005. С. 101.
- <sup>109</sup> *Белли В.А.* В императорском российском флоте. Воспоминания. СПб., 2005. С. 101.
- <sup>110</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2453. Л. 12–14. Все даты, кроме особо оговоренных, даны по старому стилю.
- <sup>111</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2450. Л. 1.
- <sup>112</sup> Там же. Л. 13 об.
- <sup>113</sup> РГАВМФ. Ф. 420. Оп. 1. Д. 6. Л. 1–1 об.
- <sup>114</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2453. Л. 12–14.
- <sup>115</sup> РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 649.
- <sup>116</sup> Там же. Л. 5–23.
- <sup>117</sup> Там же. Л. 23.
- <sup>118</sup> Там же.
- <sup>119</sup> РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 670. Л. 1–18.
- <sup>120</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 494–495.
- <sup>121</sup> Там же. Л. 495–495 об.
- <sup>122</sup> Там же. Л. 495 об–496.
- <sup>123</sup> Подробнее об этом см.: *Лихарев Д.В.* Морская политика Великобритании в 1900–1930 гг. Дисс. ... д-ра ист. наук. СПб., 1994.
- <sup>124</sup> См., напр.: *Тирпиц А.* Воспоминания. М., 1957.
- <sup>125</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 548.
- <sup>126</sup> *Щеглов А.Н.* Значение и работа штаба по опыту русско-японской войны. М., 1941.
- <sup>127</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 23850. Л. 15–25.
- <sup>128</sup> Там же. Л. 71, 99.
- <sup>129</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1155. Л. 31.
- <sup>130</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 23850. Л. 15–25.
- <sup>131</sup> Мартиролог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920–2000 гг. / Под ред. В.А. Лобыцын. М.; Феодосия, 2001. С. 151.
- <sup>132</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 10–24.
- <sup>133</sup> Там же. Л. 13.
- <sup>134</sup> *Симоненко В.Г.* Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917 гг.) Дисс. ... канд. ист. наук. Л., 1976. С. 25.
- <sup>135</sup> РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 664. Л. 10.
- <sup>136</sup> *Щеглов А.Н.* Предисловие к материалам по истории Морского Генерального штаба // Цитадель. 1998. № 1 (6). С. 57.
- <sup>137</sup> Там же. С. 58.
- <sup>138</sup> Там же.

- 139 *Петров М.А.* Подготовка России к мировой войне на море. М., 1926. С. 99.
- 140 *Щеглов А.Н.* Предисловие к материалам по истории Морского Генерального штаба // Цитадель. 1998. № 1 (6). С. 58.
- 141 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 116–116 об.
- 142 *Симоненко В.Г.* Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917 гг.) Дисс. ... канд. ист. наук. Л., 1976. С. 28.
- 143 *Кондратенко Р.В.* Заметки о предыстории Морского Генерального штаба // Гангут. 2007. № 44. С. 147.
- 144 *Мартиролог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920–2000 гг.* / Под ред. В.А. Лобыцына. М.; Феодосия, 2001. С. 69.
- 145 *Флот в Белой борьбе.* М., 2002. С. 125.
- 146 *Римский-Корсаков М.М.* Морской устав. Ч. II. О боевой деятельности флота. Прага, 1928.
- 147 *Мартиролог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920–2000 гг.* / Под ред. В.А. Лобыцына. М.; Феодосия, 2001. С. 116.
- 148 *Смолин А.В.* Адмирал А.В. Колчак: становление политика (март–июль 1917 г.) // Россия в XX веке: проблемы политической, экономической и социальной истории. СПб., 2008. С. 19–48; Он же. «Морской заговор» и адмирал А.В. Колчак // Политическая история России в первой четверти XX в. СПб., 2006. С. 206–216.
- 149 *Мартиролог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920–2000 гг.* / Под ред. В.А. Лобыцына. М.; Феодосия, 2001. С. 111.
- 150 *Щеглов А.Н.* Предисловие к материалам по истории Морского Генерального штаба // Цитадель. 1998. № 1 (6). С. 59.
- 151 *Бужков А.М.* Последний бой крейсера «Жемчуг». Владивосток, 2004.
- 152 *Мартиролог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920–2000 гг.* / Под ред. В.А. Лобыцына. М.; Феодосия, 2001. С. 144.
- 153 *Меркушов В.А.* Записки подводника 1905–1915. М., 2004. С. 535.
- 154 Возможно, что Б.И. Доливо-Добровольский является братом известного ученого и инженера, изобретателя машин трехфазного тока Михаила Осиповича Доливо-Добровольского (1861–1919), который жил и работал в Германии и с 1909 г. являлся директором крупнейшей фирмы АЕГ.
- 155 *Тинченко Я.* Голгофа русского офицерства в СССР. 1930–1931 годы. М., 2000. С. 124.
- 156 *Щеглов А.Н.* Предисловие к материалам по истории Морского Генерального штаба // Цитадель. 1998. № 1 (6). С. 58.
- 157 *Флот в Белой борьбе.* М., 2002. С. 45.; *Мартиролог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920–2000 гг.* / Под ред. В.А. Лобыцына. М.; Феодосия, 2001. С. 126.
- 158 *Новиков-Прибой А.С.* Цусима. Т. 2. М., 1991. С. 426.

- 159 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 801. Л. 117.
- 160 Там же. Л. 271.
- 161 Там же. Л. 9.
- 162 Там же. Л. 39 об.
- 163 Там же. Л. 40 об.
- 164 Там же. Л. 242.
- 165 *Мосолов А.А.* При дворе последнего императора. Записки начальника Канцелярии Министерства двора. СПб., 1992. С. 55, 57, 185.
- 166 См., напр.: Мартиролог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920–2000 гг. / Под ред. В.А. Лобыцына. М.; Феодосия, 2001.; *Волков С.В.* Офицеры флота и морского ведомства: Опыт мартиролога. М., 2004.
- 167 РГИА. Ф. 1276. Оп. 3. Д. 576. Л. 1–2 об.
- 168 *Симоненко В.Г.* Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917 гг.) Дисс. ... канд. ист. наук. Л., 1976. С. 28.
- 169 *Щеглов А.Н.* Предисловие к материалам по истории Морского Генерального штаба // Цитадель. 1998. № 1 (6). С. 59.
- 170 Указатель правительственных распоряжений по морскому ведомству за 1906 г. СПб., 1907. С. 609–610, 810–813.
- 171 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 6–33.
- 172 *Щеглов А.Н.* Предисловие к материалам по истории Морского Генерального штаба // Цитадель. 1998. № 1 (6). С. 58.
- 173 Там же. Л. 51.
- 174 Там же. Л. 60.
- 175 *Тирпиц А.* Воспоминания. М., 1957. С. 85–86.
- 176 Там же. С. 172, примечание.
- 177 Там же. С. 172.
- 178 Там же. С. 172–173.
- 179 *Витте С.Ю.* Воспоминания. М., 1960. Т. 3. С. 407.
- 180 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 1–5.
- 181 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 6–9 об.; Ф. 417. Оп. 2. Д. 2453. Л. 5–7 об. См. приложение, рис. 12.
- 182 *Бескровный Л.Г.* Армия и флот России в начале XX века. Очерки военно-экономического потенциала. М., 1986. С. 48–52.
- 183 *Витте С.Ю.* Воспоминания. М., 1960. Т. 3. С. 407.
- 184 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2453. Л. 8.
- 185 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2452. Л. 1–13.
- 186 Там же. Л. 9.; Ф. 418. Оп. 2. Д. 2621. Л. 418.
- 187 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2452. Л. 12.
- 188 *Мосолов А.А.* При дворе последнего императора. Записки начальника канцелярии Министерства двора. СПб., 1992. С. 169.
- 189 *Витте С.Ю.* Воспоминания. М., 1960. Т. 3. С. 409.
- 190 Там же. С. 407.
- 191 *Дневник императора Николая II.* М., 1991. С. 347.
- 192 *Витте С.Ю.* Воспоминания. М., 1960. Т. 3. С. 407.

- 193 Там же. С. 407–408.
- 194 *Тирпиц А.* Воспоминания. М., 1957. С. 85.
- 195 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2453. Л. 35–35 об.
- 196 *Витте С.Ю.* Воспоминания. М., 1960. Т. 3. С. 408.
- 197 *Тирпиц А.* Воспоминания. М., 1957. С. 175.
- 198 *Бок М.П.* Воспоминания о моем отце П.А. Столыпине. Л., 1990. С. 302.
- 199 *Витте С.Ю.* Воспоминания. М., 1960. Т. 3. С. 409.
- 200 *Крылов А.Н.* Мои воспоминания. М., 1963. С. 158.
- 201 *Щеглов А.Н.* Предисловие к материалам по истории Морского Генерального штаба // Цитадель. 1998. № 1 (6). С. 57.
- 202 РГИА. Ф. 1276. Оп. 3. Д. 576. Л. 1–2 об.
- 203 РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 685. Л. 1–3.
- 204 Там же. Л. 3.
- 205 РГАВМФ. Ф. р1529. Оп. 2. Д. 493. Л. 315–316.
- 206 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1271. Л. 45–47, 49–51, 297–298.
- 207 *Тирпиц А.* Воспоминания. М., 1957. С. 71.
- 208 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 35–36.
- 209 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 145–150.
- 210 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 162.
- 211 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 38–52.
- 212 Там же. Л. 46.
- 213 Там же. Л. 62–79 об.; Д. 1241. Л. 163–201.
- 214 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 62.
- 215 Там же. Л. 67.
- 216 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 175.
- 217 Там же. Л. 180.
- 218 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 58; Л. 132–133 об. и 131, 134–135 об. соответственно.
- 219 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 190.
- 220 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 116.
- 221 Там же. Л. 116 об.
- 222 Там же. Л. 123–124.
- 223 Там же. Л. 108–115, 118–121.
- 224 Там же. Л. 118.
- 225 Там же. Л. 114.
- 226 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 101–108 об.
- 227 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 83.
- 228 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 85.
- 229 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 164.
- 230 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 105.
- 231 Там же. Л. 104–104 об.
- 232 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 15–16.
- 233 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 106.
- 234 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 148–149 об.

- 235 Там же. Л. 156.  
236 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 26–31.  
237 Там же. Л. 28.  
238 Там же. Л. 30.  
239 Там же. Л. 30 об.  
240 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 154–155.  
241 Там же. Л. 151–153 об.  
242 Там же. Л. 153 об.  
243 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 47–54.  
244 Там же. Л. 47.  
245 Там же. Л. 48.  
246 Там же. Л. 73.  
247 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 213–220 об.  
248 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 125–130.  
249 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 126.  
250 *Крылов А.Н.* Мои воспоминания. М., 1963. С. 164.  
251 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 17–17 об.  
252 Там же. Д. 1194. Л. 2–2 об.  
253 Там же. Л. 3.  
254 Там же. Л. 1.  
255 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1285. Л. 48.  
256 Там же. Д. 1153. Л. 183–186.  
257 Там же. Л. 184.  
258 Там же. Л. 186.  
259 Там же. Л. 236–237.  
260 Там же. Л. 235.  
261 Там же. Л. 238.  
262 Там же. Л. 222.  
263 Там же. Л. 222–226.  
264 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 243 об.  
265 Там же. Л. 243 об.  
266 Там же. Л. 241.  
267 Там же. Л. 244.  
268 Там же. Л. 242.  
269 Там же. Л. 242.  
270 Там же. Л. 259–260.  
271 Там же. Л. 259–260.  
272 Там же. Л. 242 об.  
273 Там же. Л. 248–250.  
274 Там же. Л. 251.  
275 Там же. Л. 259–260.  
276 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 317–320, 321.  
277 Там же. Л. 318.  
278 Там же. Л. 318 об.  
279 Там же. Л. 320.

- 280 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1152. Л. 3.  
281 Там же. Л. 259–260.  
282 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 1, 5.  
283 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1152. Л. 3–6.  
284 РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 691. Л. 13–23.  
285 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 1, 5.  
286 Там же. Л. 55–61, 74. См. приложение, рис. 15.  
287 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1152. Л. 3–6.; Д. 1213. Л. 24–25 об.  
288 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 25.  
289 Там же. Л. 25.  
290 Там же. Л. 25–25 об.  
291 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1152. Л. 4–4 об.  
292 Там же. Л. 6.  
293 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 55.  
294 Там же. Д. 1213. Л. 39–42.  
295 Там же. Д. 1241. Л. 7.  
296 Там же. Д. 1153. Л. 238.  
297 РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 691. Л. 1.  
298 Там же. Д. 691. Л. 12.  
299 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1217. Л. 1–36.  
300 Там же. Д. 1213. Л. 18.  
301 Там же. Л. 62–63 об.  
302 Там же. Д. 1217. Л. 28 об.  
303 Там же. Д. 1241. Л. 180 об.  
304 *Шацилло К.Ф.* Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны (1906–1914 гг.) М., 1968. С. 14.  
305 См. напр.: *Турпиц А.* Воспоминания. М., 1957. С. 193.  
306 Там же. С. 103–104.  
307 Там же. С. 103–104.  
308 РГАВМФ. Ф. 420. Оп. 1. Д. 72. Л. 79–108.  
309 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 285.  
310 РГИА Ф. 1278. Оп. 2. Д. 3327. Л. 363.  
311 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 285.  
312 РГАВМФ. Ф. 420. Оп. 1. Д. 72. Л. 110–131.  
313 *Столыпин П.А.* Нам нужна Великая Россия...: Полн. собр. речей в Государственной думе и Государственном совете. 1906–1911 гг. М., 1991. С. 158.  
314 *Симоненко В.Г.* Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917 гг.) Дисс. ... канд. ист. наук. Л., 1976. С. 45.  
315 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1223. Л. 1–47, 100–114. См. приложение, рис. 16, учреждения, подчиненные товарищу морского министра.  
316 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1223. Л. 99.  
317 Приказ по морскому ведомству № 273 от 8 декабря 1907 г. // Морской сборник. 1908. № 1. Отдел официальный. С. 8–12.  
318 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 117–117 об.

- 319 Там же. Л. 118–124.
- 320 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1285. Л. 68.
- 321 Там же. Д. 1223. Л. 100.
- 322 Там же. Д. 1241. Л. 444–446.
- 323 Там же. Д. 1213. Л. 322–328.
- 324 Там же. Л. 75–80.
- 325 РГАВМФ. Ф. 420. Оп. 1. Д. 89. Л. 3–64, 159–170.
- 326 Там же. Л. 46.
- 327 Там же. Л. 49а.
- 328 Там же. Л. 170.
- 329 Там же. Л. 51–52.
- 330 Там же. Л. 12–22.
- 331 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 281–304.
- 332 Там же. Л. 293.
- 333 Там же. Л. 204; Там же. Ф. 410. Оп. 3. Д. 728. Л. 101–102.
- 334 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 253–275 об.
- 335 РГАВМФ. Ф. 420. Оп. 1. Д. 89. Л. 288.
- 336 Там же. Л. 319–323.
- 337 *Крылов А.Н.* Мои воспоминания. М., 1963. С. 158–159.
- 338 *Витте С.Ю.* Воспоминания. М., 1960. Т. 3. С. 513.
- 339 *Григорович И.К.* Воспоминания бывшего морского министра. СПб., 1993. С. 30–31.
- 340 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 97 об.
- 341 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 375–382.
- 342 Там же. Л. 473.
- 343 Там же. Л. 474–477.; Д. 1240. Л. 88–90.
- 344 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 476.
- 345 Там же. Л. 476.
- 346 Там же. Л. 477.
- 347 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 129–133.
- 348 Там же. Л. 129.
- 349 РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 754. Л. 4–8.; Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 478, 479–483 об.
- 350 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2622. Л. 465–465 об.; Ф. 420. Оп. 1. Д. 147. Л. 18–24.
- 351 *Крылов А.Н.* Мои воспоминания. М., 1963. С. 165.
- 352 Там же. С. 165.
- 353 РГАВМФ. Ф. 420. Оп. 1. Д. 147. Л. 19–21.
- 354 Там же. Л. 20 об.
- 355 Там же. Л. 22–23.
- 356 *Крылов А.Н.* Мои воспоминания. М., 1963. С. 167.
- 357 РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 1339. Л. 9–11.
- 358 РГАВМФ. Ф. 420. Оп. 1. Д. 147. Л. 24.
- 359 Там же. Д. 108. Л. 72–73 об.
- 360 Там же. Л. 72 об.

- 361 Там же. Л. 72 об.
- 362 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1297. Л. 466–469 об.
- 363 Там же. Д. 1213. Л. 485–486 об.
- 364 Там же. Л. 486 об.
- 365 Там же. Л. 485.
- 366 Там же. Л. 485 об.
- 367 РГАВМФ. Ф. 420. Оп. 1. Д. 147. Л. 35.
- 368 Там же. Л. 36–36 об.
- 369 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1297. Л. 12–22.
- 370 Там же. Д. 1285. Л. 69.
- 371 *Шталь А.В.* Служба штаба морских сил. Л., 1928. С. 12.
- 372 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1300. Л. 1–10.
- 373 *Крылов А.Н.* Мои воспоминания. М., 1963. С. 151.
- 374 РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 761. Л. 1.; РГИА. Ф. 1148. Оп. 10. Д. 6, 1911 г. Л. 20–24.
- 375 *Шацилло К.Ф.* Русский империализм и развитие флота накануне Первой мировой войны (1906–1914 гг.). М., 1968. С. 178–179.
- 376 *Григорович И.К.* Воспоминания бывшего морского министра. СПб., 1993. С. 33–34.
- 377 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 25–73.
- 378 РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 761. Л. 1–12.
- 379 Там же. Л. 3 об.
- 380 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 134–135.
- 381 Там же. Д. 1297. Л. 329–329 об.
- 382 Там же. Д. 1241. Л. 139–141.
- 383 Там же. Д. 1240. Л. 94.
- 384 РГАВМФ. Ф. 420. Оп. 1. Д. 129. Л. 1–4.
- 385 Там же. Л. 5–29.
- 386 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 137–138.
- 387 РГАВМФ. Ф. 420. Оп. 1. Д. 129. Л. 88–88 об.
- 388 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 94–95.
- 389 Там же. Л. 96.
- 390 Там же. Л. 94.
- 391 Там же. Л. 99.
- 392 Там же. Л. 101.
- 393 Там же. Л. 102–105 об.
- 394 РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 799. Л. 4–8 об.
- 395 Там же. Л. 13–14.
- 396 Там же. Л. 14 об–23 об.
- 397 РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 869. Л. 21–24.
- 398 Там же. Д. 799. Л. 24–25 об.
- 399 Там же. Д. 869. Л. 21–24.
- 400 Там же. Л. 25–31.
- 401 Там же. Л. 1.
- 402 Там же. Л. 53.



- 403 Там же. Л. 54, 58.
- 404 Там же. Л. 56.
- 405 Там же. Л. 69.
- 406 Там же. Л. 64–69.
- 407 Там же. Л. 70.
- 408 Там же. Л. 71.
- 409 Там же. Л. 93–107 об.
- 410 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 216.
- 411 РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 869. Л. 109.
- 412 Там же. Л. 113, 114, 121–121 об.
- 413 Там же. Л. 115–120 об.
- 414 Там же. Л. 122.
- 415 *Бок М.П.* Воспоминания о моем отце П.А. Столыпине. Л., 1990. С. 322.
- 416 Список адмиралов, генералов и офицеров, занимавших в русском флоте руководящие должности с 1717 по 1917 г. Сост. П.В. Лемишевский (рукопись). РГАВМФ. Научно-справочная библиотека.
- 417 *Григорович И.К.* Воспоминания бывшего морского министра. СПб., 1993. С. 58–59.
- 418 *Витте С.Ю.* Воспоминания. М., 1960. В 3 т. Т. 3. С. 551–552.
- 419 *Сазонов С.Д.* Воспоминания. М., 1991. С. 71.
- 420 *Коковцов В.Н.* Из моего прошлого. Воспоминания. 1903–1919. М., 1992. В 2 кн. Кн. 1. С. 294.
- 421 *Сидоров А.Л.* Материалы о свержении царизма в фонде Чрезвычайной следственной комиссии Временного правительства // Исследования по отечественному источниковедению. Сборник статей, посвященных 75-летию профессора С.Н. Валка. М.—Л., 1964. С. 145.
- 422 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 111–117.; Д. 1288. Л. 3–6.
- 423 Там же. Д. 1288. Л. 46.
- 424 Там же. Л. 46.
- 425 Там же. Л. 14.
- 426 Там же. Л. 49–52.
- 427 Там же. Л. 72–72 об.
- 428 Там же. Л. 73.
- 429 Там же. Л. 74 об.
- 430 Там же. Д. 1241. Л. 198–202.
- 431 Там же. Л. 201.
- 432 Там же. Л. 203–208.
- 433 Там же. Л. 204.
- 434 Там же. Л. 208.
- 435 Там же. Д. 1287. Л. 1–8.
- 436 Там же. Л. 5.
- 437 Там же. Л. 6.
- 438 Там же. Д. 1241. Л. 199, 213–220, 231–237 об.
- 439 Там же. Л. 225–230.

- 440 Там же. Л. 223.
- 441 Там же. Л. 213—213 об.
- 442 *Григорович И.К.* Воспоминания бывшего морского министра. СПб., 1993. С. 74.
- 443 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 383—385.
- 444 Там же. Д. 1297. Л. 23—41.
- 445 Там же. Л. 55—57; 58—60.
- 446 *Бескровный Л.Г.* Армия и флот России в начале XX века. Очерки военно-экономического потенциала. М., 1986. С. 50—51.
- 447 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1297. Л. 1.
- 448 Там же. Д. 1241. Л. 364—375.; Д. 1297. Л. 1—11.
- 449 Там же. Д. 1297. Л. 1.
- 450 Там же. Л. 10.
- 451 Там же. Л. 3.
- 452 Там же. Л. 10—11.
- 453 Там же. Л. 12—22.
- 454 Там же. Л. 70—71.
- 455 Там же. Л. 70.
- 456 Там же. Л. 90—102.
- 457 *Григорович И.К.* Воспоминания бывшего морского министра. СПб., 1993. С. 68—69.
- 458 *Кондратенко Р.В.* Испано-американская война (1898 г.). СПб., 2000. С. 98.
- 459 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 284—299.
- 460 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1297. Л. 276—276 об.
- 461 Там же. Л. 374.
- 462 РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 819. Л. 17.
- 463 Там же. Л. 19 об.
- 464 Там же. Л. 20—25.
- 465 Там же. Л. 338.
- 466 Там же. Л. 338.
- 467 Там же. Д. 820. Л. 28—43.
- 468 Там же. Л. 29 об.
- 469 Там же. Л. 44.
- 470 Там же. Л. 47—49 об; 51—53.
- 471 Там же. Д. 827. Л. 15—15 об.
- 472 Там же. Л. 189.
- 473 Там же. Л. 201.
- 474 Там же. Л. 202 об—203.
- 475 Там же. Л. 281—290.
- 476 *Коковцов В.Н.* Из моего прошлого. Воспоминания. 1903—1919. М., 1992. В 2 кн. Кн. 1. С. 294.
- 477 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1297. Л. 466—469 об.
- 478 Там же. Л. 469.
- 479 РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 1339. Л. 1—4.

- 480 Там же. Л. 18–19.
- 481 Там же. Л. 35.
- 482 Там же. Л. 38–39.
- 483 Там же. Л. 306–307.
- 484 Там же. Л. 519–521 об.
- 485 Там же. Л. 534–544.
- 486 РГИА. Ф. 1276. Оп. 8. Д. 670. Л. 167.
- 487 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 2342. Л. 5.
- 488 Там же.
- 489 Там же. Л. 58–59.
- 490 Там же. Л. 168 об.
- 491 Там же. Л. 115 об.
- 492 Там же. Л. 116.
- 493 Там же. Л. 131–134.
- 494 Там же. Л. 121, 178.
- 495 Там же. Л. 151.
- 496 Там же. Л. 168–170 об.
- 497 РГИА. Ф. 1276. Оп. 8. Д. 670. Л. 18–28.
- 498 Там же. Л. 42–68 об.
- 499 РГИА. Ф. 1276. Оп. 20. Д. 60. Л. 64.
- 500 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 2342. Л. 105–110.
- 501 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 2. Д. 1. Л. 1.
- 502 Об этом см., напр.: *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX в. СПб., 2006. С. 83–84 и др.
- 503 РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 2. Д. 53. Л. 4 об.
- 504 Там же. Л. 1–7.
- 505 В 1909–1911 гг. Л.Б. Кербер был русским морским агентом в Англии, в 1911–1913 гг. командовал линкором-додредноутом «Цесаревич» на Балтике. Впоследствии стал вице-адмиралом, начальником штаба Балтийского флота (с 1913 по лето 1916 г.) и первым командующим флотилией Северного Ледовитого океана. После начала Первой мировой войны Людвиг Бернгардович Кербер официально переменял фамилию и отчество и стал именоваться Людвигом Федоровичем Корвиным. После Октябрьской революции он эмигрировал в Великобританию, где, по некоторым сведениям, был принят на службу в английский флот. Нельзя исключить, что такое редкое явление, как принятие русского адмирала англичанами на свою службу, было связано с его разведывательным прошлым.
- 506 Там же. Д. 62. Л. 2.
- 507 Сведения об анкетных данных упомянутых в статье лиц даны по материалам разных фондов РГАВМФ, а также по следующим опубликованным источникам: Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений морского ведомства за 1916 г.: Исправлено по 11 апреля. СПб., 1916; Список начальствующего состава ВМС РККА по состоянию на 1 мая 1928 г. Л., 1928; Мартиро-

- лог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920–2000 гг. / Под ред. В.А. Лобыцына. М.; Феодосия, 2001; *Волков С.В.* Офицеры флота и морского ведомства: Опыт мартиролога. М., 2004.
- 508 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 2. Д. 53. Л. 3–3 об.
- 509 Там же. Д. 95. Л. 26–27.
- 510 Там же. Д. 62. Л. 4–6.
- 511 Там же. Д. 62. Л. 36.
- 512 *Зданович А.А.* Организация и становление спецслужб... С. 11; РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 2. Л. 1–2. Предисловие к описи.
- 513 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 2. Д. 2. Л. 31–55.
- 514 Там же. Л. 29.
- 515 Там же. Л. 32.
- 516 *Зданович А.А., Измозик В.С.* Сорок лет на секретной службе. Жизнь и приключения Владимира Кривоша. М., 2007. С. 82–83.
- 517 Оформление, орфография и пунктуация подлинника сохранены, в квадратных скобках — восстановленный по смыслу текст.
- 518 Известный деятель русской и советской разведки и контрразведки. Подробнее о нем см.: *Зданович А.А., Измозик В.С.* Сорок лет на секретной службе. Жизнь и приключения Владимира Кривоша. М., 2007.
- 519 Далее в скобках зачеркнуто: «второй серьезный агент».
- 520 Капитан-лейтенант Р.К. Бойль 1-й, в 1908–1910 гг. обер-офицер МГШ, затем морской агент в Австрии и Италии. В 1910 г. был в командировке в Германии.
- 521 Далее зачеркнуто: «Работа 28-го».
- 522 Кербер (Корвин) Людвиг Бернгардович (Федорович). См. о нем выше.
- 523 Старший лейтенант В.А. Виноградов. См. о нем выше.
- 524 Капитан 2 ранга Е.А. Беренс 1-й, участник знаменитого боя крейсера «Варяг» с японской эскадрой. Впоследствии офицер МГШ, после Октябрьской революции начальник МГШ, командующий морскими силами Республики, состоял для особо важных поручений при РВСР.
- 525 Старший лейтенант П.Ф. фон Келлер с 1911 г. занимал пост морского агента в скандинавских странах. Был участником обороны Порт-Артура (награжден двумя боевыми орденами), а после Русско-японской войны командовал подводными лодками «Пескар» и «Камбала».
- 526 Видимо, русский военный агент в Швейцарии полковник Д.И. Ромейко-Гурко.
- 527 Старший лейтенант Э.А. фон Берендс официально занимал должность старшего офицера минного заградителя «Прут». Обращает на себя внимание нетипичное для кадрового морского офицера образование: он закончил в 1898 г. Александровский юридический лицей. Впоследствии капитан 1 ранга. Умер в эмиграции.

- 528 Мичман Р.М. Данчич, окончивший Морской корпус в 1908 г., служил на Черноморском флоте.
- 529 Возможно, «В. Р.» — это корабельный гардемарин, затем мичман В.П. Романенко.
- 530 В силу распространенности фамилии, данного сотрудника трудно идентифицировать.
- 531 Ни в морском, ни в сухопутном ведомстве офицер или чиновник по фамилии Винкель в то время не числился. Возможно, что в данном случае имеется в виду сотрудник Департамента полиции МВД.
- 532 Инженер-механик старший лейтенант В.И. Толмачев числился с 1912 г. офицером, наблюдающим по механической части, в Комиссии для наблюдения за постройкой кораблей в Черном море. Был активным участником обороны Порт-Артура (награжден тремя боевыми орденами). После войны служил инженер-механиком подводной лодки «Камбала», которой командовал другой будущий разведчик — П.Ф. фон Келлер.
- 533 Старший лейтенант А.Д. Бубнов 2-й числился преподавателем Артиллерийского офицерского класса Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота. Участник Цусимского сражения на эскадренном броненосце «Орел».
- 534 В морском ведомстве офицера по фамилии Налбандов не числилось. В сухопутной армии в то время служили два Налбандова и один Налбантов. Возможно, что и в данном случае имеется в виду сотрудник Департамента полиции МВД.
- 535 См., напр.: *Петров М.А.* О планах развертывания Балтийского флота в период между Крымской и империалистической войнами // Морской сборник. 1925. № 4; Он же. Задачи и планы русского флота в период, предшествовавший мировой войне (1906—1914 гг.) // Морской сборник. 1925. № 9; Он же. Подготовка России к мировой войне на море. М., 1926; Он же. Морская оборона берегов в опыте последних войн России. М., 1927.
- 536 См., напр.: *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века. Дисс. ... канд. ист. наук. СПб., 2001; Он же. Морская политика России 80-х годов XIX в. СПб., 2006; Он же. Заметки о предыстории Морского Генерального штаба // Гангут. 2007. № 44. С. 133—148.
- 537 *Петров М.А.* О планах развертывания Балтийского флота в период между Крымской и империалистической войнами // Морской сборник. 1925. № 4. С. 87.
- 538 *Петров М.А.* О планах развертывания Балтийского флота в период между Крымской и империалистической войнами // Морской сборник. 1925. № 4. С. 87.
- 539 *Шаццлло К.Ф.* Русский империализм и развитие флота. М., 1968. С. 318—321.
- 540 РГАВМФ. Ф. р-1529. Оп. 2. Д. 270. Л. 7.
- 541 РГАВМФ. Ф. р-418. Оп. 1. Д. 217. Л. 10.

- <sup>542</sup> См., напр.: Шведская война 1808–1809 гг. (Sveriges krig 1808 och 1809. Utgifvet af Generalstabens krigshistoriska afdelning) Составлено военно-историческим отделением Шведского генерального штаба. Перевод группы офицеров Финляндского военного округа под общей редакцией Генерального штаба полковника А.М. Алексеева. Ч. 1–4. СПб., 1906–1911.; *Герих П.К., фон.* Завоевание Финляндии. История русско-шведской войны 1808–1809 гг. Вып. 1, 2. СПб., 1904–1905; *Ниве П.А.* Русско-шведская война 1808–1809 гг. СПб., 1910.
- <sup>543</sup> *Ниве П.А.* Русско-шведская война 1808–1809 гг. СПб., 1910. С. V.
- <sup>544</sup> Подробнее см.: *Симоненко В.Г.* Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917 гг.) Дисс. ... канд. ист. наук. Л., 1976. С. 61–65.
- <sup>545</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 245. Л. 175–177.
- <sup>546</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 270. Л. 66.
- <sup>547</sup> Высшие и центральные государственные учреждения России. 1801–1917. Т. 1. Высшие государственные учреждения. СПб., 1998. С. 204.
- <sup>548</sup> Там же.
- <sup>549</sup> Высшие и центральные государственные учреждения России. 1801–1917. Т. 1. Высшие государственные учреждения. СПб., 1998. С. 205.
- <sup>550</sup> РГАВМФ. Ф. р-1529. Оп. 2. Д. 138. Л. 5.
- <sup>551</sup> РГАВМФ. Ф. р-1529. Оп. 2. Д. 497. Л. 74–77.
- <sup>552</sup> РГАВМФ. Ф. р-1529. Оп. 2. Д. 497. Л. 84–85.
- <sup>553</sup> *Петров М.А.* Морская оборона берегов в опыте последних войн России. М., 1927.
- <sup>554</sup> РГАВМФ. Ф. р-1529. Оп. 2. Д. 270. Л. 72–74.
- <sup>555</sup> *Емелин А.Ю., Козюренко К.Л.* Н.О. фон Эссен, А.В. Колчак и разработка программы усиленного судостроения Балтийского флота // Гангут. 2000. Вып. 24. С. 32.
- <sup>556</sup> Подробнее см.: *Симоненко В.Г.* Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917 гг.) Дисс. ... канд. ист. наук. Л., 1976. С. 68–70.
- <sup>557</sup> РГАВМФ. Ф. 609. Оп. 1. Д. 67. Л. 4; Д. 44. Л. 24–26.
- <sup>558</sup> *Бескровный Л.Г.* Армия и флот России в начале XX в. Очерки военно-экономического потенциала. М., 1986. С. 193.
- <sup>559</sup> *Симоненко В.Г.* Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917 гг.) Дисс. ... канд. ист. наук. Л., 1976. С. 82–83; *Емелин А.Ю., Козюренко К.Л.* Н.О. фон Эссен, А.В. Колчак и разработка программы усиленного судостроения Балтийского флота // Гангут. 2000. Вып. 24. С. 29–30.
- <sup>560</sup> Подробнее см.: *Симоненко В.Г.* Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917 гг.) Дисс. ... канд. ист. наук. Л., 1976. С. 104–105.
- <sup>561</sup> История отечественного судостроения. Т. III. Судостроение в начале XX в. СПб., 1995. С. 174.
- <sup>562</sup> *Емелин А.Ю., Козюренко К.Л.* Н.О. фон Эссен, А.В. Колчак и разработка программы усиленного судостроения Балтийского флота // Гангут. 2000. Вып. 24. С. 33.

- 563 См., напр.: История отечественного судостроения. Т. III. Судостроение в начале XX в. СПб., 1995. С. 13–28.
- 564 *Виноградов С.Е.* Последние исполины российского императорского флота: Линейные корабли с 16" артиллерией в программах развития флота в 1914–1917 гг. СПб., 1999. С. 117–118.
- 565 *Емелин А.Ю., Козюренко К.Л.* Н.О. фон Эссен, А.В. Колчак и разработка программы усиленного судостроения Балтийского флота // Гангут. 2000. Вып. 24. С. 29–30.
- 566 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1180. Л. 37.
- 567 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 875. Л. 3 об.
- 568 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 229. Л. 35.
- 569 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 39. Л. 177–177 об.
- 570 РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 39. Л. 186–193.
- 571 *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX в. СПб., 2006. С. 132–134; Морской атлас. Том III, военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. М., 1959. С. 938–939.
- 572 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2814. Л. 82–103.
- 573 Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 54, 313, 390, 394 и др.
- 574 Там же. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2814. Л. 13–16.
- 575 Там же. Д. 1297. Л. 1.
- 576 *Бескровный Л.Г.* Армия и флот России в начале XX в. М., 1986. С. 210.
- 577 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2814. Л. 20–21, 24, 43–43 об.
- 578 Там же. Л. 44, 125–129.
- 579 Там же. Д. 1410. Л. 39.
- 580 Там же. Д. 2814. Л. 148–149.
- 581 Там же. Ф. 410. Оп. 3. Д. 883. Л. 1–3 об.
- 582 Там же. Л. 41 об., 86–87 об.
- 583 Там же. Л. 92–93 об.
- 584 Там же. Л. 108–110.
- 585 Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1306. Л. 3, 4, 8, 48.
- 586 Там же. Л. 1–2 об.
- 587 Там же. Л. 1–2 об.
- 588 *Носов И.В.* К истории русской морской пехоты. Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Л., 1955. С. 14.
- 589 РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 883. Л. 127.
- 590 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 6169. Л. 5–8, 11–12.
- 591 Там же.
- 592 *Белли В.А.* В российском императорском флоте. Воспоминания. СПб., 2005. С. 149.
- 593 *Лашкарев Г.А.* Необходимость ассигнования пол-миллиарда [рублей] на усиление военно-морской мощи нашего Отечества. СПб., 1912. С. 3.
- 594 *Шапошников Б.М.* Мозг армии. М., 1927. С. 9.

## Условные обозначения к рис. 1–18

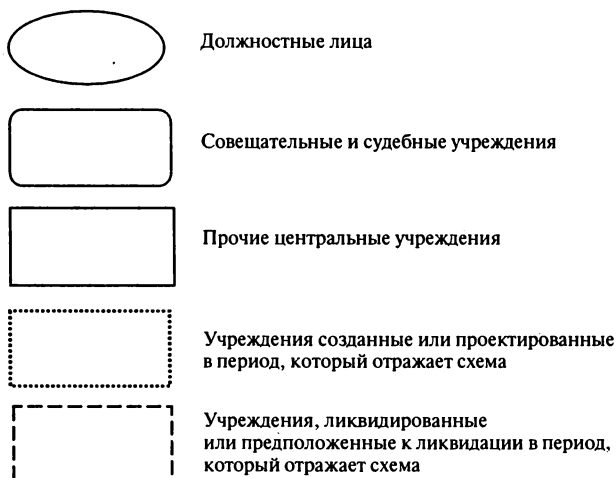
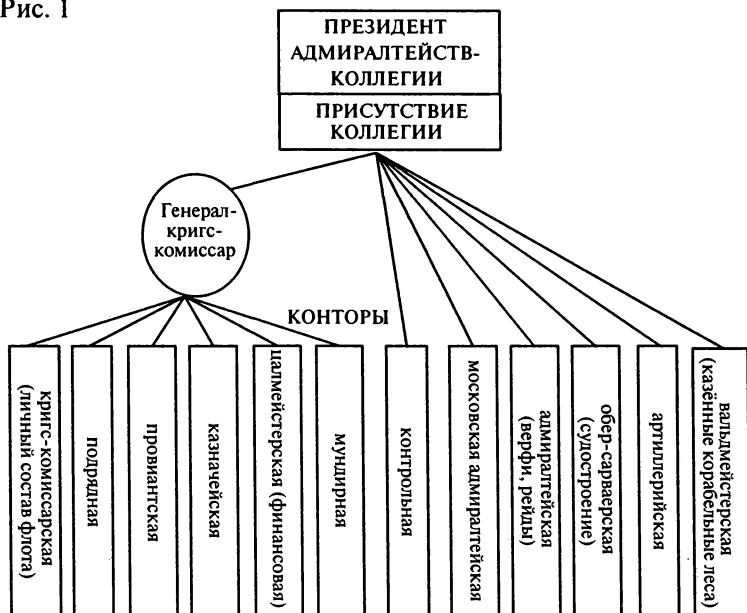


Рис. 1





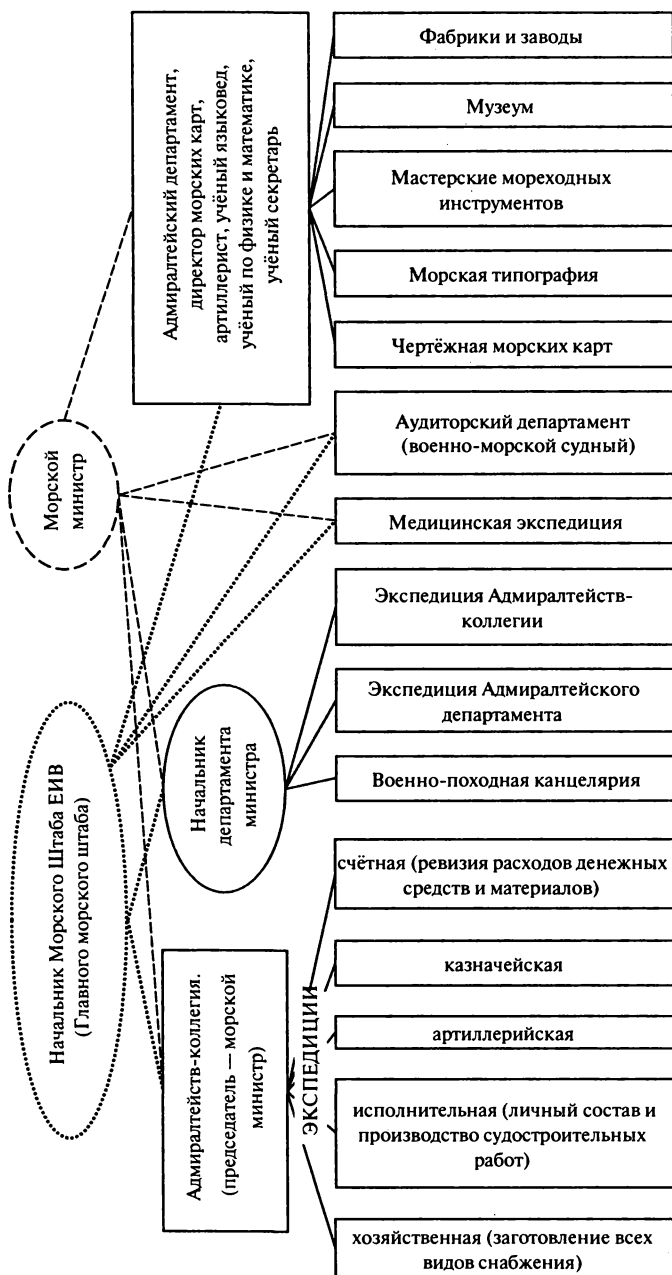
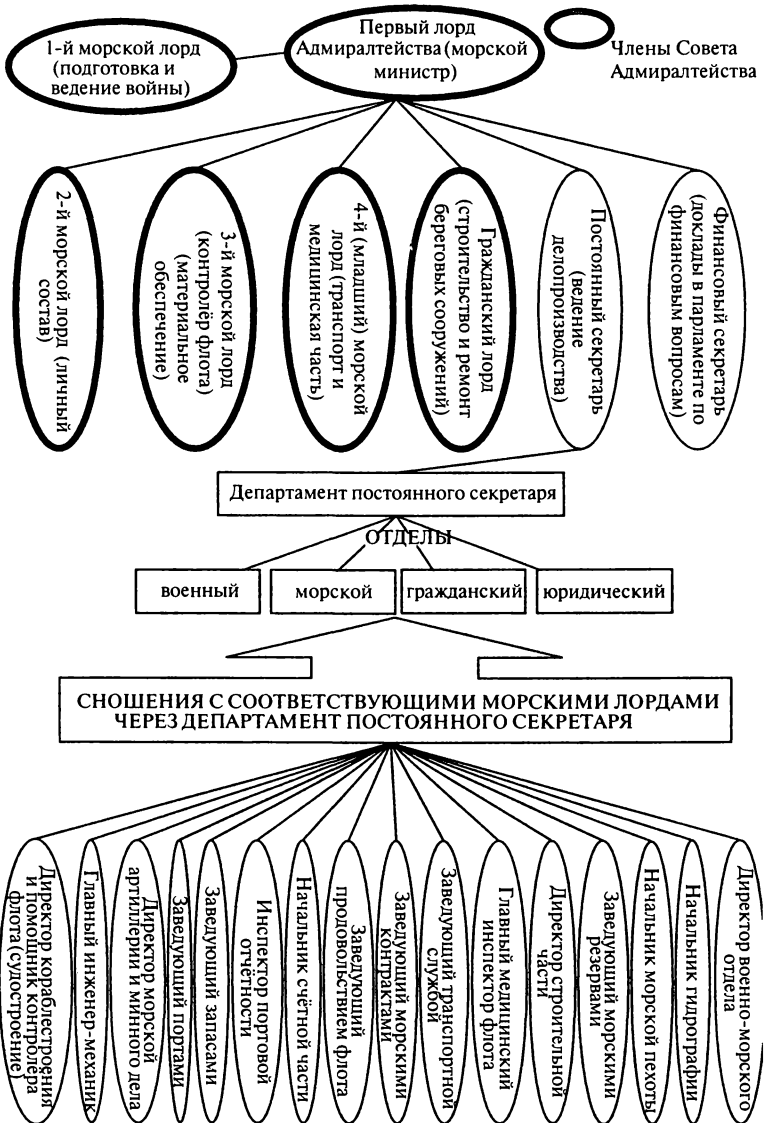


Рис. 2



Рис. 3

Рис. 4



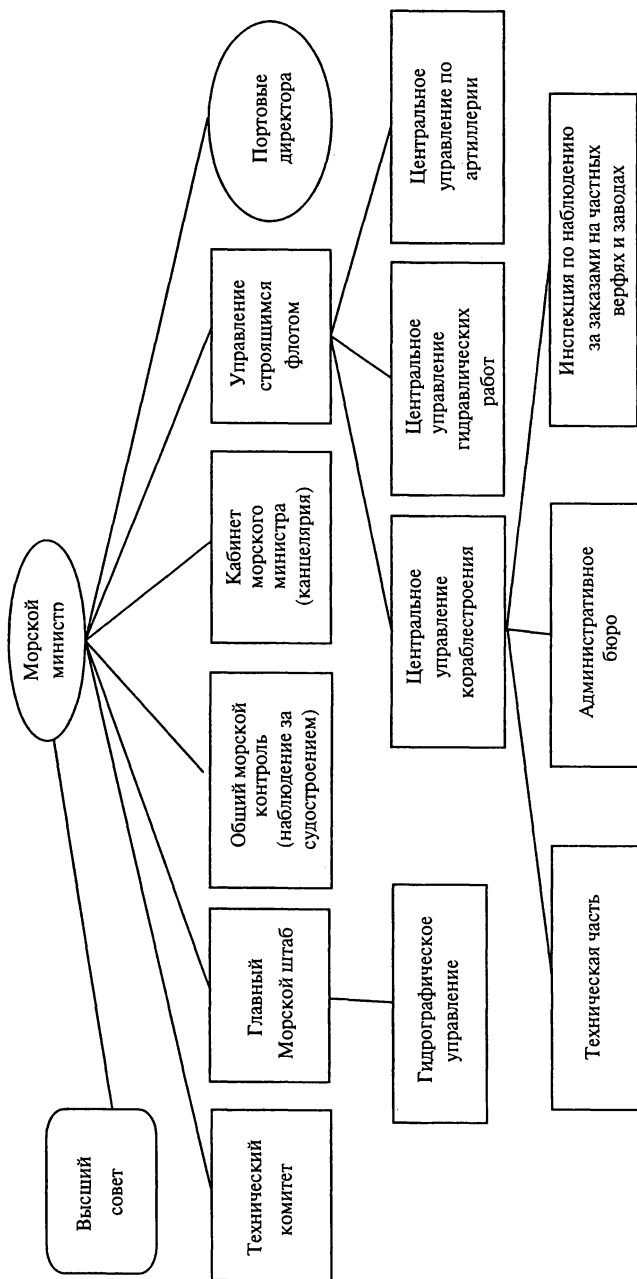


Рис. 5

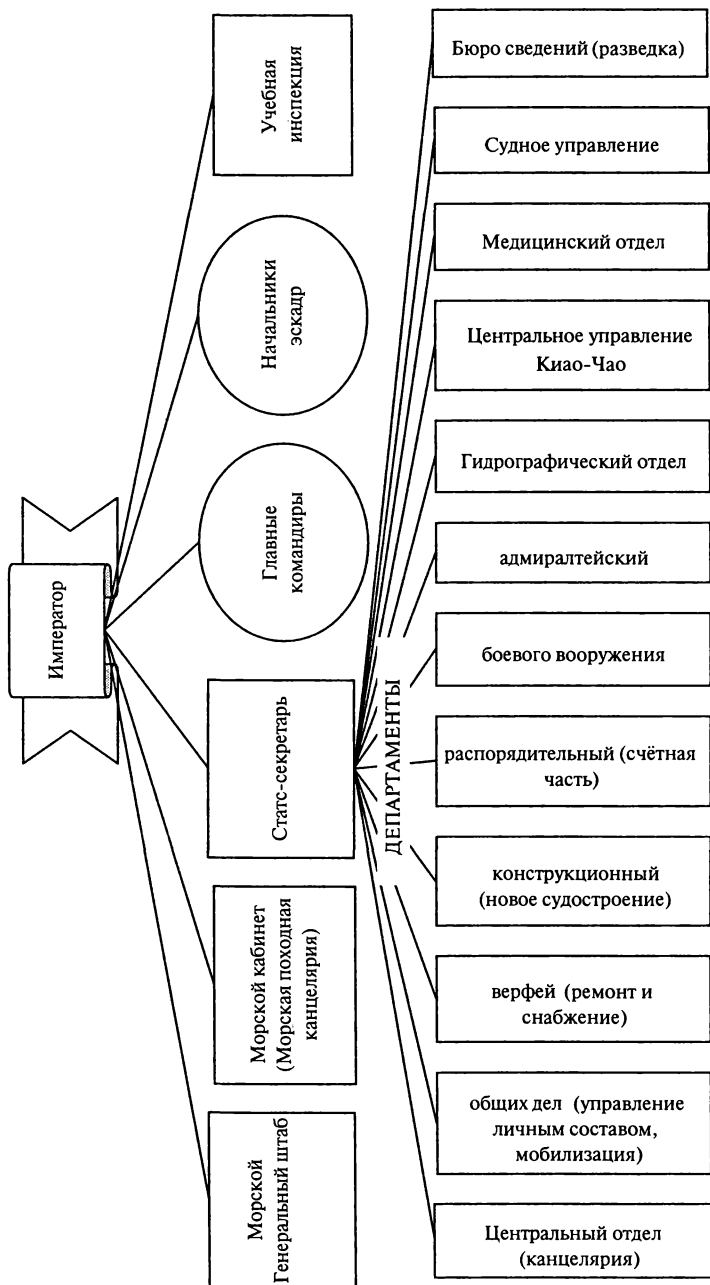


Рис. 6

Рис. 7

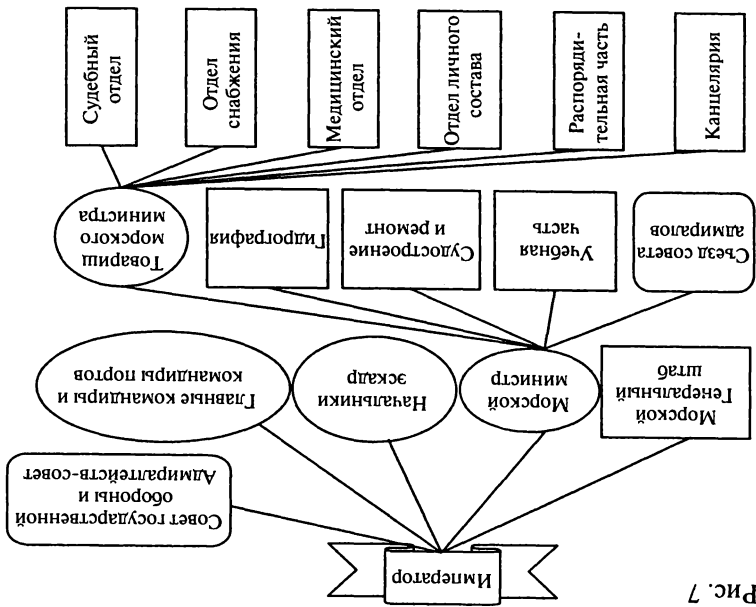


Рис. 8

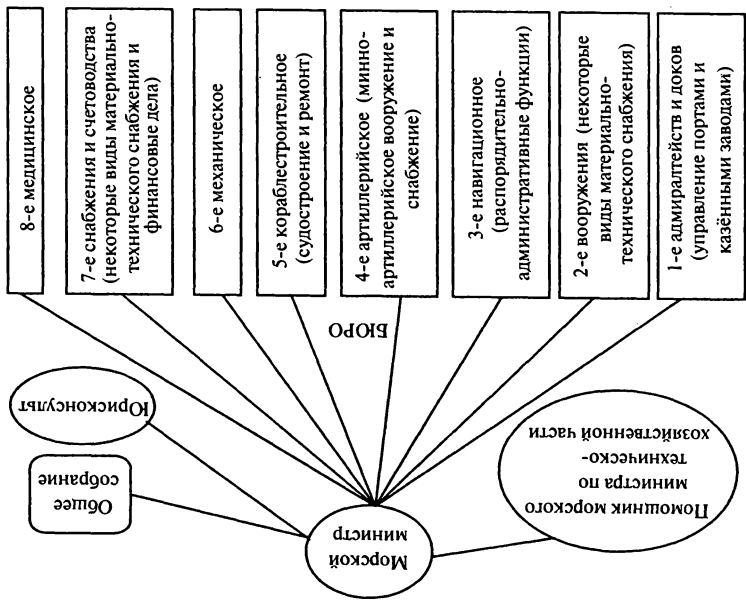




Рис. 9

Рис. 10

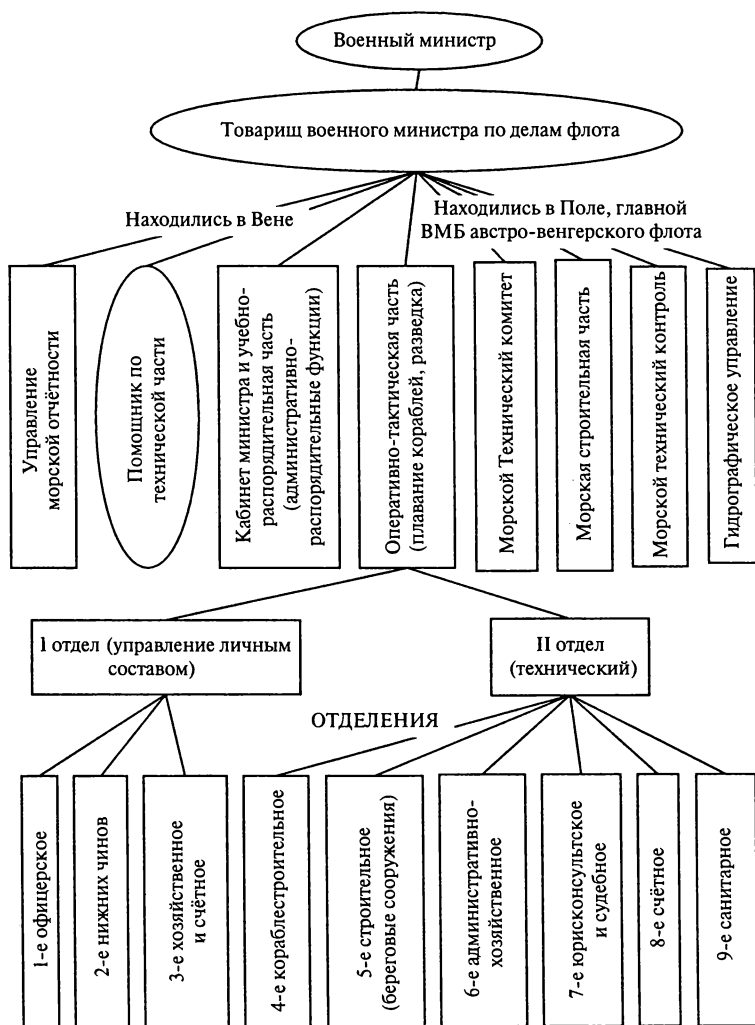






Рис. 11

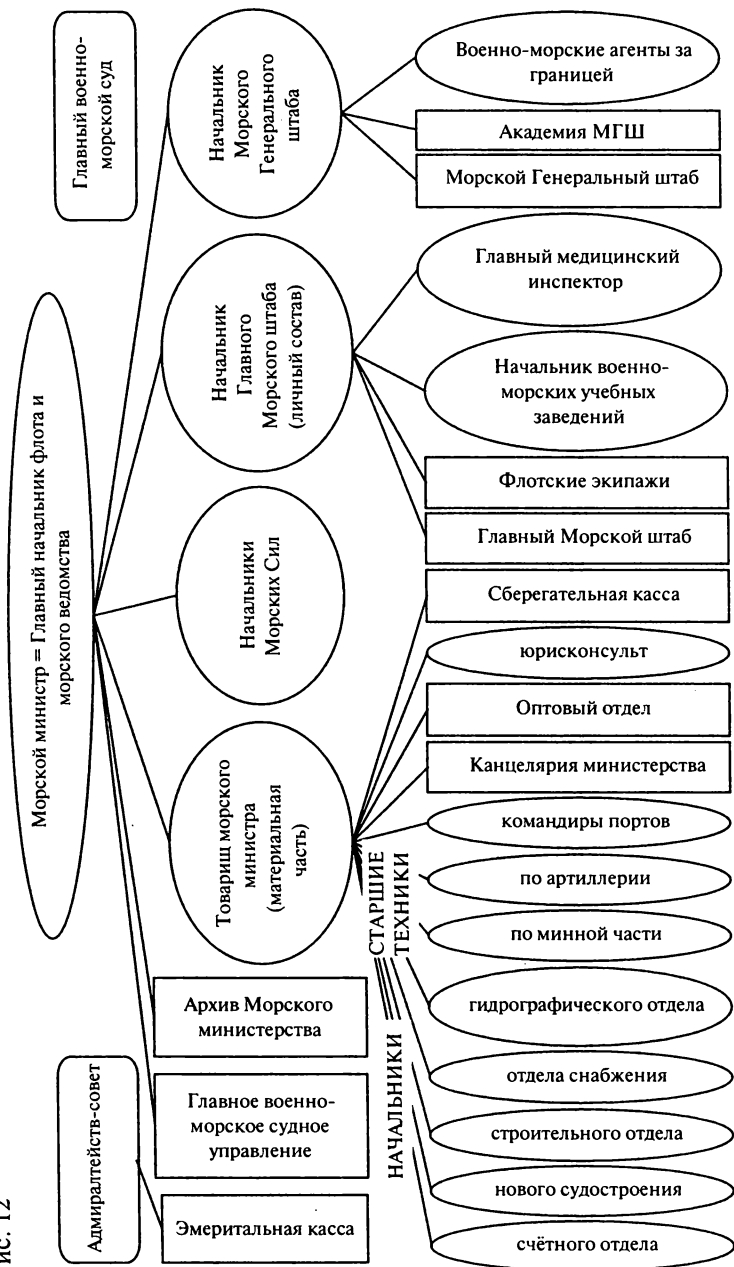


Рис. 12

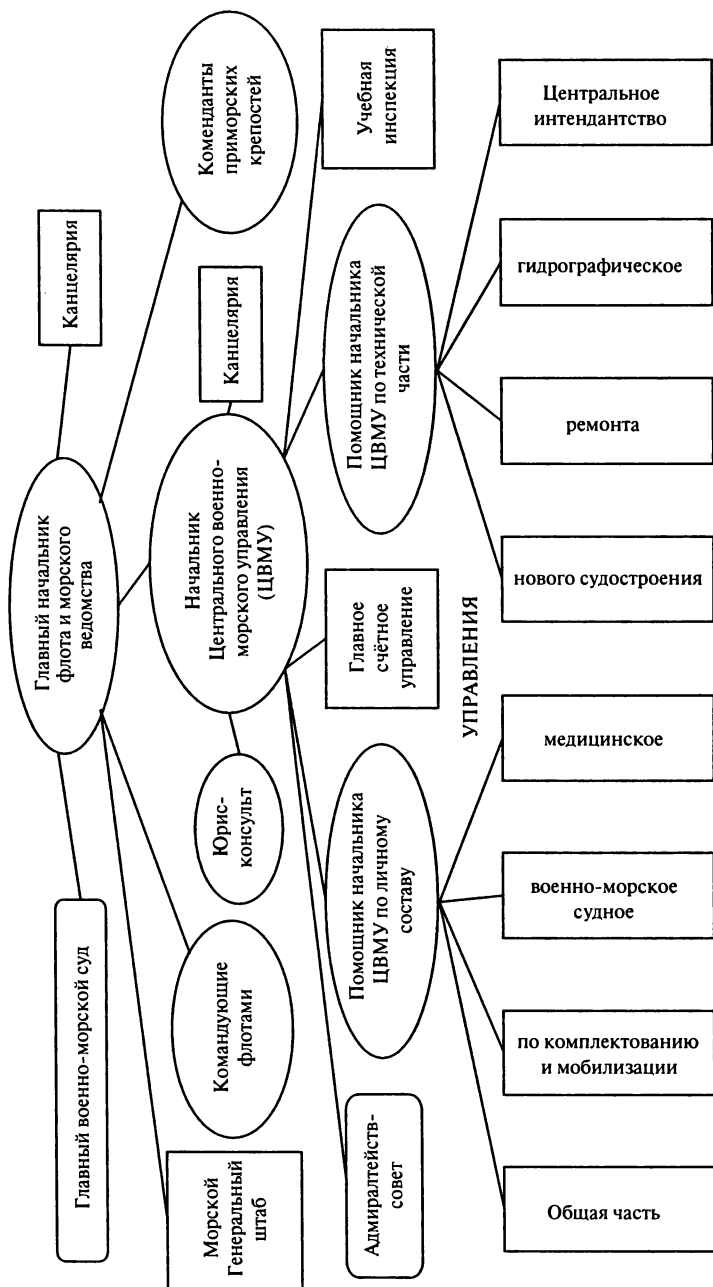


Рис. 13



Рис. 14

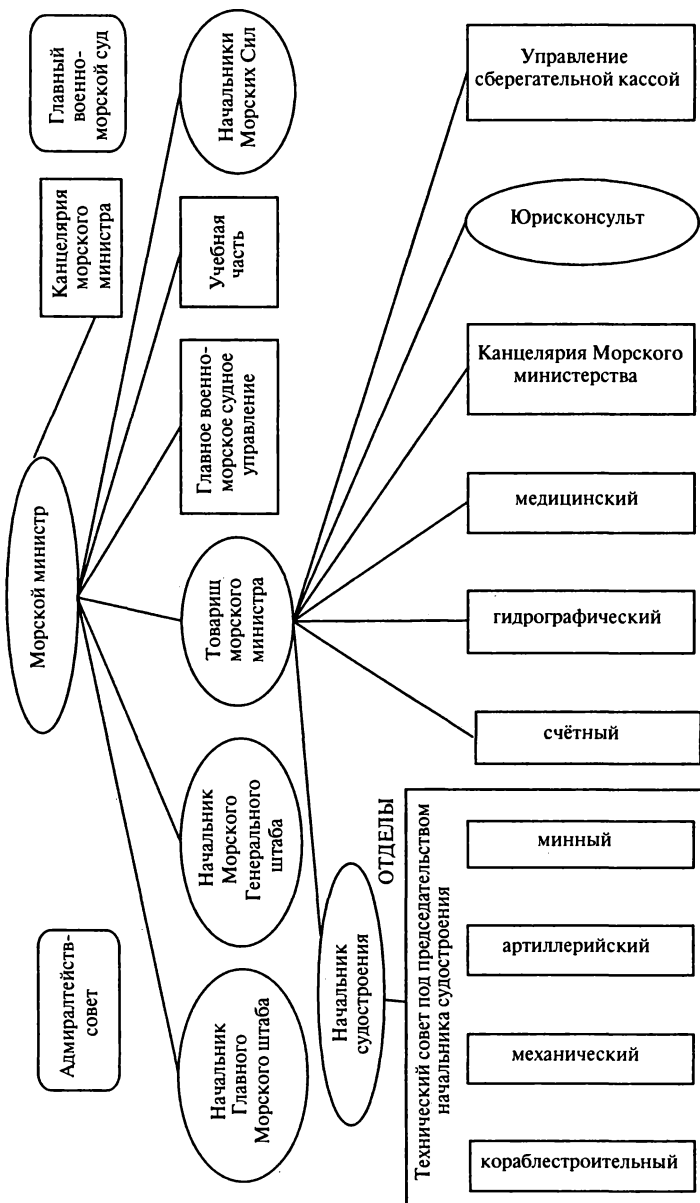


Рис. 15

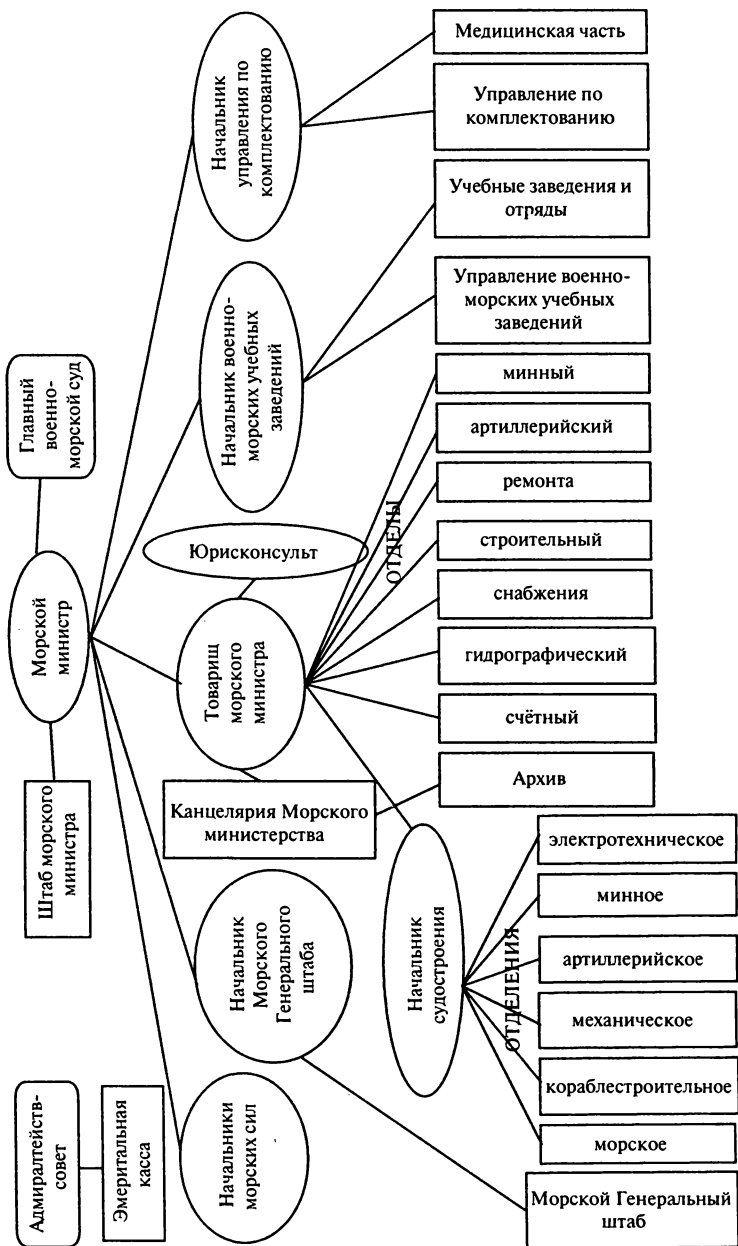
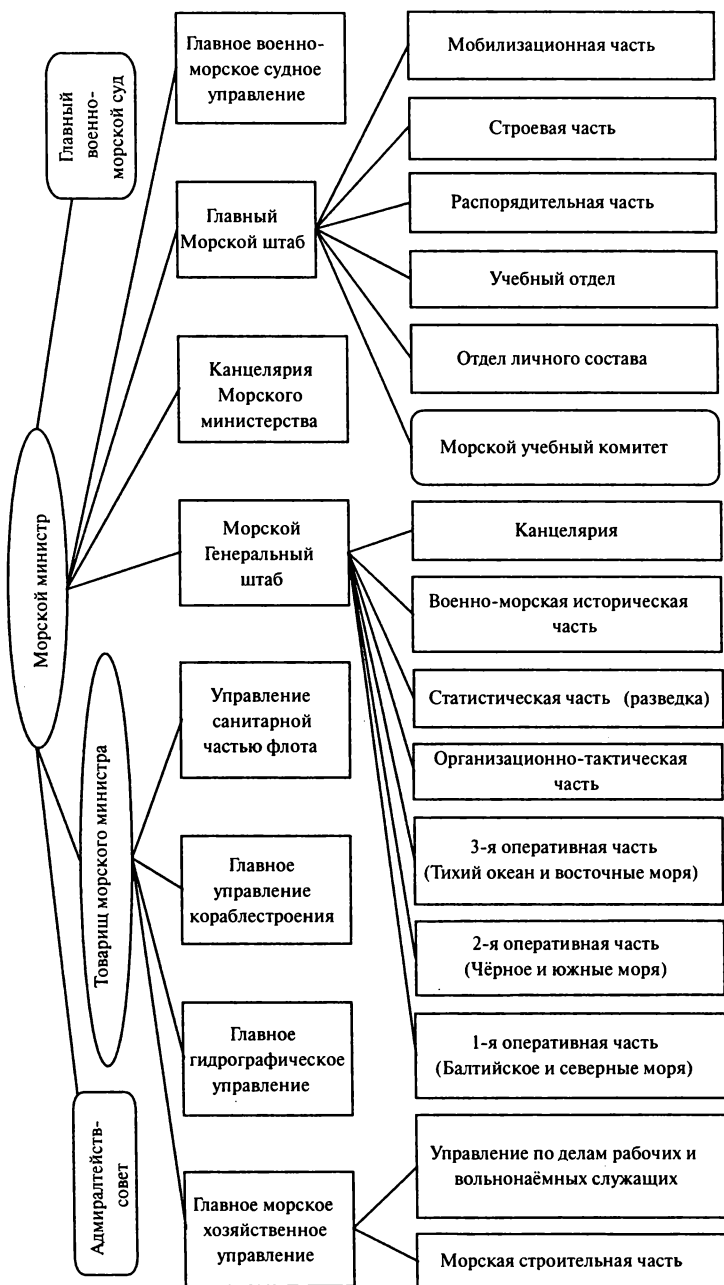


Рис. 16



Рис. 17





## Оглавление

Введение .....	5
<i>Глава I.</i> Очерк истории систем военно-морского управления .....	17
<i>Глава II.</i> «Мозг флота» после Цусимы .....	43
<i>Глава III.</i> Конфликт двух штабов .....	76
<i>Глава IV.</i> Поиски новой схемы военно-морского управления. 1908–1909 гг. ....	117
<i>Глава V.</i> Завершение реорганизации «мозга» русского флота. 1910–1914 гг. ....	149
<i>Глава VI.</i> Морское министерство и управление флотом .....	172
Заключение .....	204
Сокращения .....	212
Источники .....	213
Примечания .....	218
Приложения .....	238

**НАЗАРЕНКО**  
**Кирилл Борисович**

**Морское министерство России**  
**1906—1914**

Обложка: 1-я стор. — западное крыло Главного Адмиралтейства в Санкт-Петербурге, где размещался образованный в 1906 году Морской Генеральный штаб; 4-я стор. — бригада крейсеров Морских сил Балтийского моря в походе

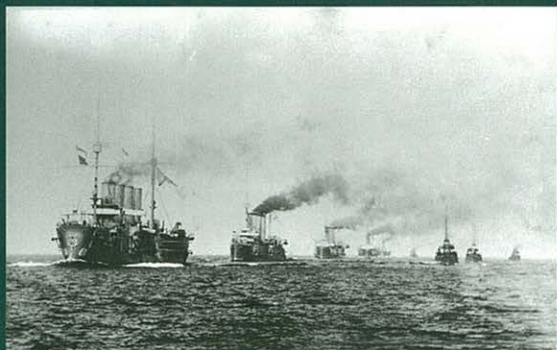
Научный редактор *Р.В. Кондратенко*  
Ответственный редактор *Л. А. Кузнецов*  
Корректор *О. И. Абрамович*  
Компьютерная верстка *Н. Г. Комовой*

Подписано в печать 07.06.2010. Формат 84×108 1/32 Печать офсетная.  
Гарнитура NewtonС, OfficinaSans. Усл. печ. листов 13,44 + 0,42 вклейка  
Тираж 500 экз. Изд. № 366

ООО «Издательско-полиграфический комплекс “Гангут”»  
Адрес для писем: 191024, Санкт-Петербург, а/я 71;  
офис: Санкт-Петербург, ул. Большая Монетная, 16, оф. 34-36.  
Тел./факс: (812) 336-50-24  
e-mail: gangutprint@yandex.ru;  
сайт: www.gangut.su

Отпечатано в типографии ООО «А-Принт».  
Санкт-Петербург, ул. Большая Монетная, д. 16,  
офис-центр № 2 оф. 16; тел/факс: (812) 325-28-21  
e-mail: info@a-print.ru;  
сайт: www.a-print.spb.ru





**Издательство «Гангут» предлагает вниманию читателей  
монографию К.Б. Назаренко  
«Морское министерство России. 1906–1914»**

Книга посвящена одному из сложных периодов в истории Российского флота — его возрождению после поражения в войне с Японией 1904–1905 годов. В работе затрагиваются вопросы реформирования центрального аппарата Морского министерства, создание Морского генерального штаба, разработка планов военных действий, замыслы создания морской пехоты и ряд других вопросов.