

К. Б. НАЗАРЕНКО «МОЗГ» ФЛОТА РОССИИ ОТ ЦУСИМЫ ДО ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

ИЗДАТЕЛЬСТВО С.-ПЕТЕРБУРГСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

К. Б. НАЗАРЕНКО

«МОЗГ» ФЛОТА РОССИИ

ОТ ЦУСИМЫ
ДО ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ



САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

К. В. НАЗАРЕНКО

**«МОЗГ» ФЛОТА РОССИИ
ОТ ЦУСИМЫ
ДО ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**



ИЗДАТЕЛЬСТВО С.-ПЕТЕРБУРГСКОГО УНИВЕРСИТЕТА
2006

ББК 68.54(2)

Н19

Рецензенты: канд. ист. наук *З. С. Трухачева* (С.-Петербург. гос. политех. ун-т);
канд. ист. наук *Н. Г. Рогулин* (С.-Петербург. гос. ун-т)

*Печатается по постановлению
Редакционно-издательского совета
исторического факультета
С.-Петербургского государственного университета*

Назаренко К. Б.

Н19 «Мозг» флота России. От Цусимы до Первой мировой войны. — СПб.: Изд-во С.-Петербург. ун-та, 2006. — 213 с.

ISBN 5-288-04066-4

Монография посвящена истории развития структуры центрального военно-морского управления в России в 1905–1914 гг. На основе архивных материалов, воспоминаний, публицистических сочинений рассматриваются взаимоотношения различных лиц и групп внутри руководства морского ведомства, проекты реорганизации Морского министерства. Сегодня отечественный военно-морской флот 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.

Для военных историков, преподавателей, студентов и всех интересующихся как историей отечественного военно-морского флота, так и историей государственных учреждений дореволюционной России.

ББК 68.54(2)

Исследование выполнено при поддержке РГНФ,
грант № 05-01-01399а

© К. Б. Назаренко, 2006

© Издательство
С.-Петербургского
университета, 2006

ISBN 5-288-04066-4

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 «показать 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 обычно понимается 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 администра-

ции. 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 т. п. 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 в. 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 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 военноморскими 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. Важное значение имеют нормативные акты: «Положение о Морском министерстве» 1885 г.,¹ «Наказ Морскому министерству» 1886 г.² с дополнениями и изменениями, «Положе-

¹ 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.

² Наказ Морскому министерству, высочайше утвержденный 29 декабря 1886 г. / Там же. Т. VI. 1886. СПб., 1888. С. 548–590.

ние о морском цензе офицеров флота» 1885 г.,³ Основные Государственные законы 1906 г.⁴ и временное «Положение об управлении морским ведомством» 1911 г.⁵

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.⁶ Они были написаны уже в начале двадцатых 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.,⁷ в действительности эти события произошли на год раньше.

Много интересных данных содержат мемуары известного ученого-кораблестроителя А. Н. Крылова,⁸ 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 нелестные.

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.⁹ Однако напрасно было бы искать у него подробные сведения о жизни флота и морского ведом-

³Положение о морском цензе офицеров флота, высочайше утвержденное 25 февраля 1885 г. / Там же. Т. V. 1885. СПб., 1887. С. 73–77.

⁴Основные Государственные законы, высочайше утвержденные 23 апреля 1906 г. / Там же. Т. XXVI. 1906, отделение 1. СПб., 1909. С. 456–461.

⁵Временное Положение об управлении морским ведомством, высочайше утвержденное 11 октября 1911 г. / Там же. Т. XXXI. 1911, отделение 1. СПб., 1914. С. 1136–1158.

⁶*Григорович И. К.* Воспоминания бывшего морского министра. СПб., 1993.

⁷Там же. С. 63.

⁸*Крылов А. Н.* Мои воспоминания. М., 1963.

⁹Александр Михайлович, великий князь: Книга воспоминаний. М., 1991.

ства: автора занимали больше, по-видимому, великосветские развлечения и интриги.

Воспоминания крупного государственного деятеля рубежа веков С. Ю. Витте¹⁰ не только содержат выразительные и подчас весьма ядовитые характеристики своим высокопоставленным современникам, но и сообщают 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.,¹¹ тогда как это случилось 19 марта 1911 г.

Дочь П. А. Столыпина — М. П. Бок — фиксирует в своих воспоминаниях¹² 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. Мосолова¹³ интересен эпизод, указывающий на личную дружбу Николая II и А. Ф. Гейдена, начальника Морской походной канцелярии ЕИВ, 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.¹⁴

Некоторые характеристики руководителей Морского министерства содержатся в воспоминаниях министра иностранных дел в

¹⁰ *Витте С. Ю.* Воспоминания. М., 1960.

¹¹ *Коковцов В. Н.* Из моего прошлого: Воспоминания. 1903–1919. М., 1992. Кн. 1. С. 294.

¹² *Бок М. П.* Воспоминания о моем отце П. А. Столыпине. Л., 1990.

¹³ *Мосолов А. А.* При дворе последнего императора: Записки начальника Канцелярии Министерства двора. СПб., 1992.

¹⁴ *Дневник императора Николая II.* М., 1991. С. 347.

1909–1915 гг. С. Д. Сазонова¹⁵ и руководителей военного ведомства — В. А. Сухомлинова¹⁶ и А. А. Поливанова.¹⁷

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 Дарьё: «Нужен ли нам флот?».¹⁸ Среди авторов были как профессиональные моряки, так и гражданские журналисты, горячо доказывавшие необходимость флота для России. В этом ряду надо назвать капитана 2-го ранга И. И. Ислямова.¹⁹ Не случайным было то, что его брошюра была напечатана в типографии при канцелярии приамурского генерал-губернатора, так как автор пропагандировал первоочередное возрождение Тихоокеанского флота. Эта тема нашла отражение и в книге П. И. Белавенца.²⁰ 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».²¹ 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. Мэхена и англичанина Ф.-Х. Колумба, при этом, однако, пользовались популярностью и труды ряда французских адмиралов. Кроме вышеупомянутой работы Дарьё, можно указать на выдержки из книги Ж.-М. Кюверилья.²²

Еще одно направление публицистики можно охарактеризовать как «деловое». Авторы статей критиковали конкретные недостатки Морского министерства и системы управления флотом, его ор-

¹⁵ Сазонов С. Д. Воспоминания. М., 1991.

¹⁶ Сухомлинов В. А. Воспоминания Сухомлинова. М.; Л., 1926.

¹⁷ Поливанов А. А. Из дневников и воспоминаний по должности военного министра и его помощника. 1907–1916 гг. Т. 1. М., 1924.

¹⁸ Дарьё. Нужен ли нам флот? Одесса, 1912.

¹⁹ Ислямов И. И. Где и какой флот нам необходим. Хабаровск, 1911.

²⁰ Белавенец П. И. Нужен ли нам флот и значение его в истории России. СПб., 1909.

²¹ Лашкарев Г. А. Необходимость ассигнования пол-миллиарда [рублей] на усиление военно-морской мощи нашего Отечества. СПб., 1912.

²² Кювериль Ж.-М. Вещее слово адмирала Кюверилья: («Уроки войны. В чем нуждается флот»). СПб., 1906.

ганизации, обучения личного состава, материальной части, кадровой политики морского начальства. Естественно, что большинство произведений такого типа принадлежало морякам-профессионалам, хотя встречались и исключения. Среди завязтых 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.²³ 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 г., 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.²⁴ По свидетельству известного судостроителя 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.²⁵ Впрочем, иногда обличения Н. М. Португалова били в цель. Так, в статье «Воскресители умирающей русской революции» он писал: «Какие ми-

²³ *Португалов Н. М.* После Цусимы: Сб. популярных статей по морским вопросам. Воронеж, [1910]. С. 203.

²⁴ Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 701. Оп. 1. Д. 89. Л. 1–10 об.

²⁵ *Крылов А. Н.* Мои воспоминания. М., 1963. С. 152.

тинги, 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»²⁶.

В полном смысле слова собратом по перу Н. М. Португалова мог считаться и Л. Ф. Добротворский. Правда, в отличие от первого, который начинал свою карьеру полицейским чиновником, второй во время русско-японской войны командовал крейсером «Олег». Этот корабль, вместе с крейсерами «Аврора», «Дмитрий Донской» и «Владимир Мономах», входил в отряд крейсеров контр-адмирала О. А. Энквиста, который после Цусимского боя ушел в Манилу. В одном из своих произведений Л. Ф. Добротворский писал по поводу введения новой классификации боевых кораблей: «... сразу бросается в глаза, что броненосным крейсерам, значит, не полагается быть в линиях баталий, раз есть на то специальные линейные корабли, а эскадренным миноносцам нельзя не быть при эскадрах и не участвовать в бою наряду с броненосными судами, раз они названы эскадренными и им некуда деваться, а крейсерам предназначено быть неброненосными, раз есть броненосные и им, подобно миноносцам, приходится нести ту же роль и ту же участь, что вполне приспособленным для боя линейным кораблям и броненосным крейсерам». Нельзя не удивляться такому рассуждению, так как наименования классов кораблей всегда в определенной степени условны и из этих наименований отнюдь не следует напрямую их боевое предназначение. Так, например, автор не возражал против устоявшегося названия «канонерская лодка» или «подводная лодка», хотя на лодку эти корабли были несколько не похожи. Новый термин «оперативная эскадра» также вызвал недовольство отставного моряка: «тоже и словечко придумано: совсем как в медицине». Долгосрочную судостроительную программу Л. Ф. Добротворский считал просто вредной: «... блестящий пример этому Германия, которая с своей неизменяемой программой судостроения оказалась перед Англией ни с чем: целые серии ее новых судов потеряли всякое значение».²⁷ В 1911 г. Л. Ф. Добротворский всерьез утверждал, что появление дредноутов в английском флоте сделало гонку мор-

²⁶ Португалов Н. М. Воскресители умирающей русской революции // После Цусимы: Сб. популярных статей по морским вопросам. Воронеж, [1910]. С. 136.

²⁷ Добротворский Л. Ф. Явные противоречия в судостроительной программе. СПб., [1911]. С. 7–11.

ских вооружений для Германии безнадежной, хотя как раз создание этого нового класса боевых кораблей во многом уравнило стартовые позиции Германии и Великобритании, сделав почти бесполезными все броненосцы, построенные до 1905 г. Отсюда видно, сколь тонко отставной контр-адмирал «разбирался» в военно-морских вопросах.

Из людей, действительно знавших то, о чем они писали, необходимо выделить В. А. Алексеева, автора нашумевших в свое время статей в газете «Новое время». ²⁸ 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», ²⁹ фактически предвосхитив создание через полгода МГШ.

Свидетельством изменившегося времени 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 МГШ 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 рез-

²⁸ Алексеев В. А. 1) Письма «Брута» о Морском министерстве. СПб., 1908;

2) На суд общества: Ответы «Брута» Морскому министерству. СПб., 1909.

²⁹ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 649. Л. 1–25.

ко отделены от своих начальников». ³⁰ Обычно высокопоставленные военные руководители того времени старались обходить стороной острые внутривойсковые проблемы, замыкаясь в скорлупу узкого профессионализма.

Среди авторов, писавших на морские темы, особое место занимает В. И. Семенов, совмещавший таланты гидрографа 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. После 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. ³¹ 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»). ³² Основная тематика этого издания — торговое судоходство, вопросы организации и боевого применения морских сил, некоторое внимание уделялось и проблемам организации береговых

³⁰ *Ливен А. А.* Дух и дисциплина нашего флота. [Б.м.], 1908.

³¹ *Семенов В.* «Флот» и «морское ведомство» до Цусимы и после. СПб.; М., 1911. С. 61, 101.

³² См.: *Технолог: О некоторых нуждах флота по механической части // Море и его жизнь.* 1904. № 2. С. 86–95; *Л. О дребяках, в которых создается флот // Море и его жизнь.* 1905. № 2. С. 34–38; *Ч-о В.* К вопросу о реорганизации портов морского ведомства // *Море и его жизнь.* 1905. № 4. С. 69–72; *Н. Б.* О морской катастрофе // *Море.* 1907. № 6/7. С. 150–161; *Беклемышев Н. Н.* О морской силе России // *Море.* 1908. № 1. С. 23–58.

учреждений. Перу издателя этого журнала Н. Н. Беклемишева принадлежит и один из проектов программы восстановления русского флота, предложенный сразу же после окончания русско-японской войны.³³

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-го ранга А. Г. фон Витте.³⁴ Он занимал должность походного интенданта 2-й Тихоокеанской эскадры и погиб в Цусимском сражении на броненосце «Бородино». Его книга, написанная в 1901–1904 гг., 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 А. Н. Долгова,³⁵ В. Х. Иениша,³⁶ П. А. Орловского и Н. Е. Зенченко.³⁷ К этим трудам примыкает и популярная книга Н. Л. Кладо.³⁸ Здесь в максимально сжатой и

³³ Беклемишев Н. Н. Морская программа. СПб., 1905.

³⁴ Витте А. Г. фон. Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах. СПб., 1907.

³⁵ Долгов А. Н. Очерк военно-морской администрации. СПб., 1896.

³⁶ Иениш В. Х. Администрация морской артиллерии. Кронштадт, 1911.

³⁷ Орловский П. А., Зенченко Н. Е. Наказ по управлению морским ведомством (с изменениями и дополнениями). 1886–1907. СПб., 1907.

³⁸ Кладо Н. Л. Сила и состав современного флота. СПб., 1903.

логичной форме излагаются основы морской администрации с комментариями и указаниями на некоторые неписанные традиции, сложившиеся к началу XX в. В монографиях С. Ф. Огородникова³⁹ и В. Чубинского⁴⁰ 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.⁴¹

Следующий этап изучения истории военно-морского управления в России наступает после революции 1917 г. К этой теме в 20–30-х годах XX в. обращались авторитетные «старые» морские специалисты В. А. Белли,⁴² М. А. Петров,⁴³ В. П. Свободин,⁴⁴ А. В. Шталь,⁴⁵ подходившие к проблеме с научно-практической точки зрения, стремясь прежде всего обобщить боевой опыт, их мало интересовала система «берегового» управления флотом. Такая 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 подчеркнута благоприятно отзывались о роли МГШ в подготовке к войне и в организации боевых действий. Позднее, в 1960-х годах, И. А. Козлов⁴⁶ в своей фундаментальной докторской диссертации осветил в основном вопросы организации и деятельности «плавающего» флота, а не береговых учреждений.

³⁹ *Огородников С. Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902).* СПб., 1902.

⁴⁰ *Чубинский В. Историческое обозрение устройства управления Морским ведомством в России.* СПб., 1898.

⁴¹ *Щеглов А. Н. Значение и работа штаба по опыту русско-японской войны.* М., 1940.

⁴² *Белли В. А. Флот в Первой мировой войне.* М., 1964.

⁴³ *Петров М. А. 1) Подготовка России к Мировой войне на море.* М., 1926;

2) *Морская оборона берегов в опыте последних войн России.* М., 1927.

⁴⁴ *Свободин В. П. Военно-морская организация.* Л., 1926.

⁴⁵ *Шталь А. В. Служба штаба Морских Сил.* Л., 1928.

⁴⁶ *Козлов И. А. Русский военно-морской флот в период капитализма: Докт. дис. Л., 1966.*

Реформам аппарата морского ведомства в разные периоды его истории посвящены работы Т. С. Шабалиной (Карповой),⁴⁷ А. П. Шевырева,⁴⁸ С. Ф. Левина⁴⁹ и Н. Н. Петрухинцева.⁵⁰

Среди наиболее ценных трудов, посвященных проблемам морской политики Российской империи, следует отметить работы К. Ф. Шаццлло.⁵¹ 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. Шаццлло исследовал деятельность некоторых междуведомственных органов, оказывавших существенное влияние на принятие решений руководством морского ведомства, в частности Особого совещания по судостроению.⁵² Не со всеми выводами К. Ф. Шаццлло можно согласиться. Он указывал, например, что после создания МГШ «вся реорганизация министерства производилась теперь по инициативе офицеров МГШ».⁵³ 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. Шаццлло, 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

⁴⁷ Шабалина (Карпова) Т. С. Буржуазные реформы в Морском ведомстве в 50-е годы XIX в.: Канд. дис. Л., 1950.

⁴⁸ Шевырев А. П. Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. М., 1990.

⁴⁹ Левин С. Ф. Воссоздание русского флота после восточной войны (морские реформы 50–70-х годов XIX в.) // Вестн. С.-Петерб. ун-та. 1996. Сер. 2. Вып. 4. С. 3–9.

⁵⁰ Петрухинцев Н. Н. Царствование Анны Иоанновны: формирование внутриполитического курса и судьбы армии и флота. СПб., 2001.

⁵¹ Шаццлло К. Ф. 1) Русский империализм и развитие флота. М., 1968; 2) О диспропорции в развитии вооруженных сил России (1906–1914) // Исторические записки. 1969. Т. 83; 3) Россия перед Первой мировой войной. М., 1974; 4) Последняя военно-морская программа царского правительства // Отечественная история. 1994. № 2. С. 161–165.

⁵² Шаццлло К. Ф. Русский империализм и развитие флота. С. 284–294.

⁵³ Там же. С. 174.

(и даже их названия — кораблестроительный отдел, машиностроительный отдел, электротехнический отдел) точно соответствовали предложениям октябристов».⁵⁴ 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, высказывались еще в конце 1905 — начале 1906 г. на заседаниях комиссии под председательством С. К. Ратника и буквально носились в воздухе в те годы.

В. Г. Симоненко⁵⁵ в своей кандидатской диссертации глубоко исследовал проблемы возникновения МГШ и его деятельности в дореволюционный период, однако и он, на наш взгляд, преувеличивал роль МГШ в реорганизации ведомства. Вообще апологетам МГШ 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 все-

⁵⁴ Там же. С. 175.

⁵⁵ *Симоненко В. Г. Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917): Канд. дис. Л., 1976.*

го Совета Государственной Обороны и морского ведомства.⁵⁶ 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 которого явно назрела. Сюжеты, которым посвящена эта книга, на первый взгляд могут показаться отвлеченными, не имеющими тесной связи с конкретной деятельностью флота. 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 мире кипели свои страсти, могущие показаться мелкими стороннему наблюдателю, но ведь судьба каждого матроса, офицера, корабля или эскадры решалась именно здесь, «под шплицем». Любой мелочный 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.

⁵⁶ *Поликарпов В. В.* Власть и флот в России в 1905–1909 гг. // Вопросы истории. 2000. № 3. С. 32–50.

Глава первая

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.¹ 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».² 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

¹См. Приложение, рис. 1.

²Материалы для истории русского флота. СПб., 1879. Ч. VII. С. 273.

ответственность за свои действия.³ 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.⁴ В 1732 г. стала закладываться система центральных военно-морских учреждений, которая, как справедливо отмечает современный исследователь, «предвосхитила екатерининские и даже александровские реформы, наметившие и реализовавшие тенденцию к созданию министерской системы управления, построенной на жестких бюрократических принципах».⁵ 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 была наиболее устойчивой, функциональной и удобной в условиях России нового времени. Попытки отступления от этих организационных принципов предпринимались достаточно регулярно, но вскоре выявляли 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.⁶

Позднее неоднократно делались попытки пересмотра структуры Адмиралтейств-коллегии. Практически бесплодной оказалась 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.⁷

После образования министерств в 1802 г., морской министр ста-

³ *Петрухинцев Н. Н.* Царствование Анны Иоанновны: формирование внутриполитического курса и судьба армии и флота. 1730–1735 гг. СПб., 2001. С. 259–260.

⁴ См., например: *Rodger N. A. M.* The Wooden World: An Anatomy Of The Georgian Navy. New York; London, 1996.

⁵ Там же. С. 261.

⁶ Там же.

⁷ *Бескровный Л. Г.* Армия и флот России в XVIII веке: Очерки военно-экономического потенциала. М., 1968. С. 331.

новится 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 адмиралтейский 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.⁸ 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 ЕИВ, 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.⁹ 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.¹⁰

⁸См. Приложение, рис. 2.

⁹Доценко В. Д. Иоффе А. Е. Главный Морской штаб // Морской энциклопедический словарь: В 3 т. Л., 1991. Т. 1. С. 334.

¹⁰См. Приложение, рис. 2.

С началом Крымской войны А. С. Меншиков был назначен командующим русскими войсками в Крыму и управление флотом переходит в руки Константина Николаевича, хотя формально он получил права министра лишь в 1855 г.¹¹ 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 чудодейственной силе реформ привело Константина Николаевича к необходимости дать слишком поспешное обещание, что бюджет его ведомства не превысит 16,5 млн рублей в год. Это привело к режиму строжайшей экономии, в результате осуществления которого флот резко сократился. 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 немногим 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 было наблюдение за исполнением заказов за границей, и в повседневной деятельности они не были тесно связаны с Кораб-

¹¹ *Шевырев П. А.* Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. М., 1990. С. 19.

лестроительным 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, и 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. Константин Николаевич после смерти старшего брата 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 вождя 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., наводя переправу через Дунай. 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. 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 командира Кронштадтского порта по морской части. Казалось бы, И. А. Шестакову предстоят новые высокие назначения, но в 1866 г. он оказался градоначальником в городе Таганроге, потом был два года Виленским губернатором, а затем и вовсе вышел в отставку, но в 1872 г. И. А. Шестаков снова на службе в качестве военно-морского агента в Австро-Венгрии и Италии. Когда в 1881 г. ведомство возглавил великий князь Алексей Александрович, И. А. Шестаков был вызван в Петербург и вскоре 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». Впоследствии введенная этим «Положением...» структура управления получила название *системы 1885 г.* Иногда ее ошибочно называли системой 1884 г. или системой 1886 г.

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 приводила к закупкам предметов снабжения у поставщиков по завышенным ценам и «нехозяйственному» ведению дел. В заграничные плавания, поучительные и хорошо оплачиваемые, посылались немногие «фавориты», а большинство флотских офицеров не ходили дальше Финского залива. Стремление дать «понюхать океанской соли» как можно большему числу офицеров привело к введению так называемого плавательного цен-

за, когда ни один офицер не мог получить следующий чин, не проплавав определенное количество месяцев.¹² 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 четырех месяцев в звании гардемарина, то есть учащегося Морского корпуса выпускного курса. Для производства в лейтенанты было необходимо иметь в общей сложности 50 мес. плавания, включая плавание в бытность кадетом и гардемаринком. Для производства в капитаны 2-го ранга требовалось 98 мес. плавания, в том числе 58 мес. (до 1891 г. требовалось 48 мес.) в чине лейтенанта. Для производства в капитаны 1-го ранга было необходимо проплавать 12 мес. старшим офицером корабля и прокомандовать не менее 12 мес. кораблем 2-го ранга в плавании. Для производства в контр-адмиралы необходимо было командовать четыре года кораблем 1-го 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-го ранга — 51; капитан 1-го ранга — 55; контр-адмирал — 60; вице-адмирал — 65 лет. Первоначально правила о предельном возрасте были установлены лишь для строевых офицеров; затем они бы-

¹²На рубеже XIX и XX в. 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.

ли распространены на прочие категории служащих морского ведомства.¹³

Еще одним 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. Смешение функций управления личным составом, техникой и хозяйством в Канцелярии Морского министерства породили стремление разделить эти отрасли управления, для чего необходимо было создать соответствующие компетентные органы.

Система 1885 г.¹⁴ в целом просуществовала до октября 1911 г. Она и стала 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 обсуждение управляющим министерством.¹⁵ После рассмотрения в Адмиралтейств-совете законопроекты подлежали обсуждению Государственного совета и только затем попадали к императору. В отличие от морского ведомства, существовавший в Военном министерстве Военный совет направлял свои законопро-

¹³Сборник узаконений, постановлений и распоряжений по Морскому ведомству за 1885 г. СПб., 1886.

¹⁴См. Приложение, рис. 3.

¹⁵*Витте А. Г. фом.* Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах. СПб., 1907. С. 4.

екты 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 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 МГК в 1908–1910 гг., характеризовал его как «по идее весьма важное учреждение, призванное к руководству флотом, а на деле последовательно сведенное если не на нет, то к решению мелочных хозяйственных дел».¹⁶

Говоря о других подразделениях министерства, следует назвать в первую очередь ГМШ. Этот орган был воссоздан в 1885 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 флота и портов оказывались в определенной степени под надзором начальника ГМШ, хотя их взаимоотношения не были четко определены. В состав штаба первоначально входили: Военно-морской отдел 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, дополнительными обязанностями которого стало руководство учебными заведениями морского ведомства и наблюдение за изданием «Морского сборника».¹⁷ 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.¹⁸ В 1894 г. предполагалось, что «Стратегическая часть должна была состав-

¹⁶ Крылов А. Н. Мои воспоминания. М., 1963. С. 135.

¹⁷ Сборник узаконений, постановлений и распоряжений по Морскому ведомству за 1891 г. СПб., 1892. С. 678.

¹⁸ Витте А. Г. фон. Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах. СПб., 1907. С. 75.

лять 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».¹⁹

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 годов, 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 представил тогдашнему начальнику ГМШ Зиновию Петровичу Рожественскому 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».²⁰ 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».²¹ Проект пошел по инстанциям и 29 ноября 1903 г. Государственный совет одобрил изменение структуры ВМУО, император утвердил это решение

¹⁹ Кондратенко Р. В. Морская политика России 80-х годов XIX века: Канд. дис. СПб., 2001. С. 139.

²⁰ РГА ВМФ. Ф. р1529. Оп. 2. Д. 493. Л. 1.

²¹ Там же.

2 февраля 1904 г., на седьмой день русско-японской войны.²² Однако на практике разделение ВМУО на Распорядительно-учебную часть и Оперативное отделение произошло несколько раньше, в самом начале 1904 г. и вскоре Оперативное отделение стали именовать Стратегической частью. Не исключено, что дополнительным толчком для инициативы А. А. Вирениуса 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.²³

Первым заведующим Стратегической частью стал капитан 1-го 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»²⁴ на деятельность боевых сил флота, но, видя безуспешность этих попыток, перевелся в действующий флот командиром броненосного крейсера «Громобой».²⁵ Впоследствии Л. А. Брусилов стал первым начальником вновь образованного МГШ.

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: с одной стороны, 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

²² Казимиров М. Морской Генеральный штаб // Морской сборник. 1912. № 12. С. 60.

²³ РГА ВМФ. Ф. р1529. Оп. 2. Д. 493. Л. 2.

²⁴ На жаргоне морских офицеров того времени понятие «под шпицем» 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.

²⁵ Симоненко В. Г. Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917 гг.): Канд. дис. Л., 1976. С. 21.

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 снабжения. Кроме того, ГУКИС заготавливал 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).²⁶ 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 80-х годов XIX в. наибольшие споры. Протесты вызывала 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 его распоряжений.

В рамках реформы 1885 г. создаются Главное гидрографическое управление, Главное военно-морское судное управление и Управление главного медицинского инспектора флота. Важную роль иг-

²⁶ *Витте А. Г. фон.* Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах. С. 82–95.

рала 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 был юрисконсультom морского ведомства.²⁷

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 80-х 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 или 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; ВМУО будет придана более четкая организация и его деятельность будет сосредоточена исключительно на разработке стратегических вопросов; в ведении МТК останется лишь решение важнейших научно-технических проблем, а частные технические и хозяйственные вопросы будут переданы в ГУКИС и в порты. Кроме того, по мнению А. Г. фон Витте, неизбежна и коренная реорганизация ГУКИС.²⁸

Когда в начале 80-х годов XIX в. обсуждался вопрос о реорганизации структуры управления ведомством, вице-адмирал Иван Федорович 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 двадцатипяти-

²⁷ Там же. С. 102–103.

²⁸ Там же. С. 190–192.

летнем 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 И. Ф. Лихачев был контужен и 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 способствовали заключению Пекинского договора с Китаем, по которому Россия получила междуречье Амура и Уссури (Уссурийскую область).²⁹ Вскоре после этого он был назначен морским агентом в Англии и Франции. Он занимал эту должность семнадцать лет и ушел в отставку в 1881 г., после того как великого князя Константина Николаевича на посту главного начальника флота и морского ведомства сменил его племянник великий князь Алексей Александрович.

Задачами МГШ по мысли И. Ф. Лихачева³⁰ было следующее:

- 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 МГШ 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 докумен-

²⁹ *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.

³⁰ *Лихачев И. Ф.* Служба Генерального штаба во флоте // Вице-адмирал Иван Федорович Лихачев и его работа «Служба Генерального штаба во флоте». СПб., 1912.

тов, 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 МГШ должен был войти «совет или комитет Генерального штаба» под председательством начальника учреждения. «Совет этот мог бы состоять из нескольких адмиралов или старших капитанов, из числа имеющих диплом Генерального штаба и не занятых строевыми обязанностями». ³¹ 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 реально созданного МГШ.

Вместе с тем в статье И. Ф. Лихачева, опубликованной в «Русском судоходстве» в 1888 г., проглядывают те настроения, которые и привели его 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». ³² 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-х годах. 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 аргументом противников И. Ф. Лихачева было отсутствие подобного органа

³¹ Там же. С. 90.

³² Скаловский А. Н. Необходим ли «корпус Генерального штаба во флоте»? // Кронштадтский вестник. 1891. 24 марта. С. 3.

во всех крупных морских державах и неудачная попытка учреждения МГШ в Германии в 70-х годах XIX в.

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 (1818–1896). Известный адмирал А.-Ф. фон Тирпиц (1849–1930) в своих воспоминаниях писал по этому поводу: «Стремясь добиться единообразия между флотом и армией, 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 т. д. 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 устранить иными способами».³³

Вице-адмирал И. Ф. Лихачев ошибался, считая, что «Департамент распоряжений», внесенный в смету расходов по британскому морскому ведомству на 1887/88 г.,³⁴ был аналогом предлагаемого им МГШ. Дело в том, что вплоть до 1912 г. службы Генерального

³³ Тирпиц А. Воспоминания. М., 1957. С. 67.

³⁴ Лихачев И. Ф. Служба Генерального штаба во флоте. С. 56.

штаба в английском флоте не существовало.³⁵ Один из его оппонентов, капитан 2-го ранга А. Н. Скаловский, обвинял И. Ф. Лихачева в том, что он мечтает об особом привилегированном корпусе офицеров МГШ,³⁶ хотя сам вице-адмирал писал о необходимости «службы» генштаба, а не «особого мундира или аксельбанта».³⁷ 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 И. Ф. Лихачева, 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, то есть судов, — бесполезная канцелярщина, о которой Лихачев так печалится».³⁸ В целом произведение вызвало довольно большой резонанс во флотской среде. «Вам небезызвестно, что служебная среда наша читает мало, но Вашу статью — можно смело сказать — прочел весь флот»,³⁹ — так писал капитан 1-го ранга Федор Васильевич 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 МГШ В. Г. Симоненко приводит эту цитату без указания автора. Видимо, активная контрреволюционная деятельность Ф. В. Дубасова в 1905–1907 гг. сделала упоминание о нем в 70-е годы XX в. нежелательным.⁴⁰

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 существо-

³⁵ *Лихачев Д. В.* Морская политика Великобритании в 1900–1930 гг.: Докт. дис. СПб., 1994. С. 54–63.

³⁶ *Скаловский А. Н.* Необходим ли «корпус Генерального штаба во флоте»? С. 1–3.

³⁷ *Лихачев И. Ф.* Служба Генерального штаба во флоте. С. 69.

³⁸ *Кондратенко Р. В.* Морская политика России 80-х годов XIX века. . . С. 140–141.

³⁹ *Житков К. Г.* Вице-адмирал Иван Федорович Лихачев. . . С. 35.

⁴⁰ *Симоненко В. Г.* Морской Генеральный штаб русского флота. . . С. 18.

вал 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 заведывание 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 обязанности генерального штаба. В него входили военно-статистический и мобилизационный отделы и оперативное отделение. Управление дежурного генерала ведало прохождением службы, наградами, пенсиями. Кроме того, к Главному штабу относились: 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 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 в жизнь лишь в 1903 г.⁴¹ Таким образом, служба генерального штаба получала ор-

⁴¹ *Бескровный Л. Г.* Армия и флот России в начале XX в. ... С. 14–15, 48–49, 210–211.

ганизационное оформление в русской армии и на флоте почти одновременно.

Говоря о системе управления русским флотом в конце XIX — начале XX в., 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 прямо 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»,⁴² 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 с учреждением, существовавшим в России), 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 от-

⁴²Морской энциклопедический словарь. Л., 1991. Т. 1. С. 213.

ношения. В настоящей книге во всех случаях мы будем придерживаться той терминологии, которая бытовала в начале XX в., даже если она кажется неуклюжей.

В Великобритании⁴³ формально главой флота был монарх, но на практике всем морским ведомством руководило Адмиралтейство, во главе с морским министром (первым лордом Адмиралтейства) из числа гражданских политических деятелей.⁴⁴ 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».⁴⁵ 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 уходившим 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

⁴³ См. Приложение, рис. 4.

⁴⁴ Сведения об иностранных флотах даются по отчетам русских морских агентов за границей, хранящимся в РГА ВМФ, и монографии А. Г. фон Витте «Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах» (СПб., 1907).

⁴⁵ *Лихарев Д. В.* Морская политика Великобритании в 1900–1930 гг. ... С. 55.

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 него 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.⁴⁶

В целом структура управления британским флотом, особенно до реорганизации 1904–1905 гг., отличалась запутанностью и громоздкостью. Боеприпасами корабли снабжало сухопутное Военное министерство, 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 Д. Фишер, считал этот орган совершенно излишним.⁴⁷

Во Франции,⁴⁸ как в Англии, пост морского министра занимало гражданское лицо, причем на рубеже веков из-за нестабильности правительств министры сменялись в среднем раз в год.⁴⁹ 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

⁴⁶ *Свободин В. П.* Военно-морская организация. Л., 1926. С. 12.

⁴⁷ *Лизарев Д. В.* Морская политика Великобритании в 1900–1930 гг. ... С. 54–56.

⁴⁸ См. Приложение, рис. 5.

⁴⁹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2449. Л. 64–81; Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 478–493.

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 следившие за выполнением 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, проектировало корабль; главный инспектор кораблестроения, подчиненный Общему морскому контролю, наблюдал за строительством; и, наконец, портовые директора также контролировали ход постройки кораблей в своих портах. Прогрессивным было выделение службы генерального штаба в ведение Главного Морского штаба, но произошло это только в 1902 г. Необходимо отметить при этом, что морское ведомство во Франции почти постоянно находилось в состоянии реорганизации из-за частой смены правительств.

В Германии⁵⁰ 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. существовало три равноправных органа, руководивших военно-морским делом: Морское министерство, Морской Генеральный штаб и Морской кабинет кайзера (Морская походная канцелярия).⁵¹ 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

⁵⁰ См. Приложение, рис. 6.

⁵¹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2449. Л. 64–81; Д. 2453. Л. 42–42 об.

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. «Изюминкой» германской портовой организации 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 был 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.-Ф. фон Тирпица был чрезвычайно велик, фактически он был главным советником императора по военно-морским вопросам.

В Японии⁵² коренная реорганизация военно-морского управления произошла в 1893 г.⁵³ Главной ее чертой было отделение от Морского министерства МГШ (Морского командующего департамента). Морской министр остался главным начальником флота, но начальник МГШ получил право личного доклада императору. Таким образом, в Японии впервые в мире был создан орган, специаль-

⁵²См. Приложение, рис. 7.

⁵³Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 186.

но предназначенный для разработки планов войны, организации боевой подготовки и сбора сведений о вероятных противниках — настоящий «мозг» флота. К сожалению, насколько нам известно, на сегодняшний день отсутствуют работы, освещающие деятельность этого важнейшего органа 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 МГШ. При императоре состояли Совет Государственной обороны, который должен был координировать деятельность армии и флота, но на деле мало преуспевший 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 находилось снабжение, медицинское дело и управление личным составом. В октябре 1901 г. произошла новая реорганизация, под явным немецким влиянием. Императору непосредственно стали подчиняться восемь лиц и учреждений, как и в Германии.

В США⁵⁴ морским министром, как и в большинстве зарубежных стран, было гражданское лицо.⁵⁵ 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, имеющие силу закона 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 электромотора-

⁵⁴См. Приложение, рис. 8.

⁵⁵Там же. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2449. Л. 47 об.-51; Ф.418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 459 об.-463.

ми; 4-е (артиллерийское) бюро кроме минно-артиллерийского вооружения и снабжения отвечало также за некоторые виды электромоторов. Служба генерального штаба была возложена на Ученый отдел 3-го (навигационного) бюро, ведавшего кроме оперативных вопросов и гидрографии 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 военноморского 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.⁵⁶

В Италии⁵⁷ 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, по запутанности структура Морского министерства не уступала французской. Большинство управленческих функций дублировалось.⁵⁸

Наконец, для Австро-Венгрии⁵⁹ 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

⁵⁶ Шталь А. В. Служба Генерального штаба во флоте. Пг., 1922. С. 214–221.

⁵⁷ См. Приложение, рис. 9.

⁵⁸ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2449. Л. 51об–63; Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 469–470.

⁵⁹ См. Приложение, рис. 10.

роль русского МТК играл Морской технический комитет, а строительство кораблей и береговых сооружений осуществлялось Морским и береговым строительным управлением и портовыми управлениями Полю и Триеста.⁶⁰

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 было очень 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 МГШ 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 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

⁶⁰Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 469–470.

крупных флотах, кроме германского и японского, функции научно-технического сопровождения, боевого снабжения и судостроения были разделены между несколькими учреждениями, компетенция которых переплеталась самым причудливым образом. Во флотах большинства стран мира сохранялся целый ряд пережитков периода перехода от парусов к пару: 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.

Глава вторая

«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, на который возлагалась координация деятельности 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 главноуправляющего Морским министерством покинул адмирал Федор Карлович Авелан (1839 — после 1915), 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 — после 1909) три месяца исполнял обязанности главноуправляющего, морским министром был назначен вице-адмирал Алексей Алексеевич Бирилев (1844–1914).

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 сановной публикой, испуганно 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 заместника Алексеева крейсер 2-го ранга “Алмаз”. Бирилеву пришлось срочно возвратиться на экспрессе в Петербург».¹ 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 ценовому счету четыре года. Для сравнения, Р. Н. Вирен, который в начале войны с Японией командовал крейсером 1-го ранга «Баян», а после боя в Желтом море возглавил остатки 1-й Тихоокеанской эскадры, запертые в Порт-Артуре, из 17 лет после выпуска из Морского корпуса 10 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 такого экзотического, как Орден креста животворящего древа, полученный от Иерусалимского патриарха в 1901 г. При этом у А. А. Бирилева был довольно большой командно-административ-

¹ Новиков-Прибой А. С. Цусима. Т. 2. М., 1990. С. 424.

ный 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.

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.²

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 коллегами 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»

²РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2453. Л. 12–14. — Все даты, кроме особо оговоренных, даны по старому стилю.

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.³ 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.⁴ 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-го 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 товари-

³Там же. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2450. Л. 1.

⁴Там же. Л. 13 об.

ща 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 должности 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.⁵ 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.⁶

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».⁷

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, пытавшихся начать реформирование с хозяйственно-технических учреждений.

Довольно любопытна записка конца октября — начала ноября 1905 г., автором которой был начальник чертежной (конструктор-

⁵ Там же. Ф. 420. Оп. 1. Д. 6. Л. 1–1 об.

⁶ Схему организации Морского министерства после образования МГШ, Канцелярии морского министра и учреждения поста товарища министра см. Приложение, рис. 11.

⁷ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2453. Л. 12–14.

ского бюро) Обуховского завода. полковник морской артиллерии В. А. Алексеев.⁸ 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.⁹ Возглавлять ее должен был генерал-инспектор флота с восемью помощниками, назначенными им самим: по общеморской 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 была 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, — нетрудно видеть, что и причины учреждения Думы и Инспекции одни и те же: борьба с самоуспокоением и самообманом, одинаково приведших к катастрофам».¹⁰ 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».¹¹

Решающее влияние на реорганизацию морского ведомства оказала не вышеприведенная записка, а сформулированные в декабре 1905 г. лейтенантом Александром Николаевичем Щегловым (1875–1953) соображения, изложенные в записке «Работа штаба по опыту

⁸ Там же. Ф. 410. Оп. 3. Д. 649.

⁹ Там же. Л. 5–23.

¹⁰ Там же. Л. 23.

¹¹ Там же.

русско-японской войны». Эта работа была впервые издана в открытой печати только в 1941 г.¹² Данная записка была не первым литературным опытом молодого офицера, еще в ноябре 1902 г. он изложил свои взгляды на функции МГШ 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 МГШ) и планами операций, которые «требуют творчества начальников на местах».¹³

Когда А. Н. Щеглов писал прославившую его в морских кругах записку, ему было всего 30 лет. О высокой оценке его способностей 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 жалованье — 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.¹⁴ 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. стал морским агентом в Константинополе. После вступления Турции в мировую войну, А. Н. Щеглов получил аналогичный пост в Болгарии и Румынии, но с октября 1915 г., когда Болгария выступила на стороне центральных держав, его местом 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 он уехал с семьей во Францию. В эмиграции А. Н. Щеглов входил в число сторонников великого князя Кирилла Владимировича, со-

¹² Щеглов А. Н. Значение и работа штаба по опыту русско-японской войны. М., 1941.

¹³РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 23850. Л. 15–25.

¹⁴Там же. Ф. 417. Оп. 1. Д. 23850. Л. 15–25.

стоял в созданном им Корпусе императорской армии и флота, и даже получил следующий чин — генерал-майора флота. Скончался А. Н. Щеглов под Парижем.¹⁵

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.¹⁶ Обращает на себя внимание близость предлагаемой А. Н. Щегловым численности русского МГШ с его германским и японским аналогами — в первом состояло тридцать два офицера и двадцать семь чиновников, а во втором — тридцать один офицер и двадцать три чиновника.¹⁷ Кроме того, автор записки предлагал провести «децентрализацию» управления, отделив строевую службу от административно-хозяйственной деятельности.

Несколько недель спустя А. Н. Щеглов пишет еще одну записку, посвященную уже общим вопросам организации ведомства.¹⁸ 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, обеспечивающее флот материальной частью и обученным личным составом. Эти три отрасли должны быть 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.¹⁹ 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 кон-

¹⁵Мартиролог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920–2000 гг. / Под. ред. В. А. Лобыцына. М.; Феодосия, 2001. С. 151.

¹⁶Там же. С. 71, 99.

¹⁷РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1155. Л. 31.

¹⁸Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 10–24.

¹⁹Там же. Л. 13.

ца, 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.

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

Он оставил «для истории» мемуарный очерк о событиях, связанных с обсуждением его предложений зимой 1905/06 г., который озаглавил «Предисловие к материалам по истории Морского Генерального Штаба».²⁰ В нем автор рисует картину, достойную плутовского романа, главным героем которого является он сам. Вообще А. Н. Щеглов представляется нам типичным представителем поколения молодых генштабистов, для которого был характерен узкопрофессиональный подход к решению любых задач. Как писал А. Н. Толстой об А. В. Колчаке: «Россия представлялась ему дымящими в кильватерной колонне дредноутами (существующими и предполагаемыми) и Андреевским флагом, гордо — на страх Германии — веющим на флагмане».²¹ Кроме того, эти люди были в большинстве своем весьма амбициозны и нетерпимы к чужому мнению, хотя, конечно, отличались умом и хорошей профессиональной подготовкой.

С запиской А. Н. Щеглова о разделении морского ведомства на три независимые части сразу же познакомился вице-адмирал Зиновий Петрович Рожественский,²² вернувшийся из японского плена и еще числившийся начальником ГМШ (то есть вторым человеком в морском ведомстве), хотя фактически этим органом с августа 1905 г. руководил контр-адмирал А. А. Вирениус. Возможно, к З. П. Рожественскому за советом обратился А. А. Бирилев, но более

²⁰ Там же. Ф. 868. Оп. 1. Д. 37. Л. 25–37. Опубликовано: *Щеглов А. Н. Предисловие к материалам по истории Морского Генерального Штаба // Цитадель. 1998. № 1(6). С. 56–62.*

²¹ *Толстой А. Н. Собр. соч.: В 10 т. Т. 5. М., 1959. С. 342.*

²² *Симоненко В. Г. Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917 гг.): Канд. дис. Л., 1976. С. 25.*

вероятной представляется передача ему копии записки самим автором, так как А. Н. Щеглов уже показывал З. П. Рожественскому свою записку о создании МГШ еще в декабре 1905 г. В своей записке 7 февраля 1906 г., 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».²³ З. П. Рожественский писал о том, 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.

Вскоре после того как записка З. П. Рожественского легла на стол А. А. Бирилеву, о ней узнали придворные моряки — контр-адмирал К. Д. Нилов, занимавший должность флаг-капитана императора с октября 1905 г., и начальник военно-походной канцелярии ЕИВ капитан 1-го ранга А. Ф. Гейден. Именно они, по мнению историка флота и офицера МПИ М. А. Петрова, убедили Николая II в целесообразности создания МГШ.²⁴ Должности флаг-капитана императорских яхт и начальника военно-походной канцелярии были во многом представительскими, но они позволяли постоянно общаться с царем. Флаг-капитан был начальником всех императорских яхт, паровых и гребных катеров и шлюпок 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, принадлежащими к составу Главной квартиры, в том числе всеми генерал- и флигель-адъютантами, он отдавал все распоряжения относительно путешествий царя и обеспечивал его безопас-

²³РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 664. Л. 10.

²⁴Петров М. А. Подготовка России к мировой войне на море. М., 1926. С. 99.

ность. В состав Главной квартиры входили собственный его величества конвой, канцелярия дежурного генерала, заведовавшего дворцовой полицией и военно-походная канцелярия ЕИВ, которая до 1904 г. именовалась просто канцелярией императорской Главной квартиры. Она постоянно следовала за императором во время его путешествий.

19 февраля 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 заместителя на Дальнем Востоке Е. И. Алексева,²⁵ бывшего управляющего Морским министерством Ф. К. Авелана²⁶ и состоящего при особе царя вице-адмирала Н. Н. Ломена.²⁷ 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; ту же точку зрения впоследствии отстаивали офицеры МГШ. Вместе с тем Е. И. Алексеев 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. В записках Е. И. Алексева 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.²⁸ 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 про-

²⁵РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 494–495.

²⁶Там же. Л. 495–495 об.

²⁷Там же. Л. 495 об.–496.

²⁸Там же. Л. 548.

веденным образованием МГШ, поэтому не имели шансов на осуществление.

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».²⁹ Сохранившийся экземпляр проекта не подписан, но на автора 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 этого проекта — объединение в Канцелярии Морского министерства Законодательной и Сметной частей из ГМШ и ГУКИС. 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. 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.

На основе Стратегической части ВМУО ГМШ 6 апреля 1906 г. был создан МГШ. 6 июня последовал высочайший указ Правительствующему Сенату, гласивший, что разработка всех мероприятий по организации морских сил возлагалась на МГШ.³⁰ Циркуляром начальника ГМШ контр-адмирала А. А. Вирениуса 28 апреля 1906 г. в распоряжение капитана 1-го ранга Л. А. Бруси-

²⁹ Там же. Ф. 410. Оп. 3. Д. 670. Л. 1-18.

³⁰ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 116-116 об.

лова, назначенного начальником нового учреждения, были выделены 14 офицеров, которые и составили костяк МГШ. Это были капитаны 2-го 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.³¹

Самым старшим в МГШ не только по положению, но и по возрасту был сорокадевятилетний Л. А. Брусилов, о котором говорилось выше (см. с. 28). Он оставался начальником МГШ до июня 1908 г., когда вынужден был уйти со своего поста и вскоре вышел в отставку.

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 Николаевскую Морскую академию по гидрографической специальности, 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 во ВМУО ГМШ. Впоследствии А. В. Шталь стал генерал-майором по Адмиралтейству, помощником начальника НМА, но на кораблях не служил, поскольку с ноября 1907 г. был 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, только что стал командующим Черноморским флотом. С А. В. Колчаком он был хорошо знаком по совместной службе в МГШ. Однако совместная служ-

³¹ *Симоненко В. Г.* Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917 гг.)... С. 28.

ба двух бывших генштабистов 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.³² М. И. Каськов был самым большесемейным офицером МГШ — у него было шестеро детей.

За составление планов относительно 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 Запаренный». За подвиги в 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, где и умер.³³ Живя в эмиграции, он не оставлял ученых занятий и в 1920-х годах составил проект второй части «Морского устава», которую он назвал «О боевых действиях флота». Фактически это был проект боевого устава флота, который так и не смогли создать до революции.³⁴

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 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 преподаватель-

³²Мартиролог русской военно-морской эмиграции... С. 69.

³³Флот в Белой борьбе. М., 2002. С. 125.

³⁴Мартиролог русской военно-морской эмиграции... С. 116.

скую 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 Февральской революции 1917 г. он занял открыто контрреволюционные позиции, в июле 1917 г. был уволен с поста командующего флотом и отправлен в командировку в Англию и США. Осенью 1918 г. А. В. Колчак 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 его 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-го 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 1917 г. Л. Г. Постриганев оказался в эмиграции и умер во Франции.³⁵

Владимир Михайлович Вавилов (1877 — после 1909) начинал службу офицером сухопутной армии и активно участвовал в походе в Китай, за что получил ордена св. Анны 4-й степени «За храб-

³⁵Там же. С. 111.

рость» и св. Станислава 3-й степени с мечами и бантом. С 1903 г. В. М. Вавилов перешел в морское ведомство. В МГШ, кроме сбора сведений по русской статистике на Балтийском море, он отвечал за соблюдение режима секретности и внутренний порядок. В 1909 г. он перевелся полуротным командиром в Морскую учебную стрелковую команду, где и служил впоследствии. Как и Л. Г. Постриганев, В. М. Вавилов остался холостяком.

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 служил 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 этот 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 обеспечил 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-го ранга попал на Кавказ и вскоре после Февральской революции получил помилование с восстановлением в чине как «жертва царизма», что вызвало немалое возмущение на флоте.³⁶ От Временного правительства барон успел получить даже чин капитана 1-го ранга. В Гражданской войне он не участвовал, уехал во Францию.³⁷

Морские силы на дальнем Востоке находились «в ведении» Петра Петровича Владиславлева (1876–1917), он же заведовал картами во всем МГШ. По окончании службы в МГШ, П. П. Владиславлев командовал эсминцами Балтийского флота, затем дивизионами эс-

³⁶ Буяков А. М. Последний бой крейсера «Жемчуг». Владивосток, 2004.

³⁷ Мартиролог русской военно-морской эмиграции... С. 144.

минцев и в 1915 г. получил под команду крейсер «Адмирал Макаров», потом он командовал линкором «Севастополь» (1916–1917), дивизией подводных лодок, был произведен в контр-адмиралы. Финал жизненного пути П. П. Владиславлева окутан мрачной тайной. Официально его исключили из списков как без вести пропавшего 23 декабря 1917 г., но по воспоминаниям флотского офицера и известного военно-морского историка контр-адмирала В. А. Белли, тело П. П. Владиславлева было найдено в воде у пирса военно-морской базы Гангэ (Ханко) утром 6 октября 1917 г. «Свалился ли он с пирса в воду в темноте или его столкнули, осталось, конечно, неизвестно» — писал В. А. Белли.

3-е отделение (иностранной статистики) возглавлял лейтенант Борис Иосифович Доливо-Добровольский (1873 — после 1921), 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. За участие в боевых действиях он 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 руководством Б. И. Доливо-Добровольского работали старшие чином Л. Б. Кербер и О. О. Рихтер. С 1909 по 1914 г. он занимал должности старшего офицера на линкорах «Пантелеймон» и «Слава», а с началом мировой войны вернулся в МГШ в качестве «прикомандированного» и в декабре 1914 г. получил чин капитана 1-го ранга за отличие. После Октябрьской революции Борис Иосифович встал на сторону Советской власти и служил в штабе РККФ до начала 1920-х годов.

Капитан 2-го ранга Людвиг Бернгардович Кербер (1863–1919) изучал состояние военно-морских сил Великобритании и США. Перед назначением в МГШ он командовал 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.

Изучение ВМФ Турции, Австрии, Франции, Италии, Испании, Греции и «мелких государств Европы» было возложено на лейтенанта Михаила Иосифовича Дунина-Барковского (1878 — после 1921). Он стал своеобразным должителем 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 замедленным, чем у его коллег, — к 1916 г. Михаил Иосифович достиг лишь чина капитана 2-го 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-го ранга, с апреля по июль 1917 г. занимал пост начальника штаба Черноморского флота. О его тесной связи 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. 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 1918 г. он занял пост управляющего Морским министерством в правительстве А. В. Колчака и тогда же был произведен в контр-адмиралы. Весной 1919 г. он стал командующим Камской флотилии и в августе того же года получил от А. В. Колчака орден св. Георгия 4-й степени. После поражения колчаковских вооруженных сил М. И. Смирнов перебрался в Германию, где был председателем правления Союза взаимопомощи служивших в российском флоте в Берлине, затем он жил в США, Франции, Англии.³⁸

³⁸Флот в Белой борьбе. С. 45; Мартиролог русской военно-морской эмиграции... С. 126.

Пожалуй, самым оригинальным сотрудником МГШ первого набора был капитан 2-го ранга барон Оттон Оттонович Рихтер (1871–1918). 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 2-го 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 О. О. Рихтера весьма чудаковатым 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-го ранга, — Отто Оттонович Рихтер» (имя и отчество Рихтера Новиков-Прибой приводит в разговорной форме. — *К. Н.*).³⁹ 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».⁴⁰ 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

³⁹ *Новиков-Прибой А. С. Цусима. Т. 2. М., 1991. С. 426.*

⁴⁰ *РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 801. Л. 117.*

находившихся под угрозой сурового наказания. Общая численность этих батальонов составляла 1863 «нижних чинов», не считая кондукторов и офицеров.⁴¹ 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.⁴² 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 еще «три-четыре человека (так в документе. — К. Н.)». О. О. Рихтер 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».⁴³ Деятельность морских карательных отрядов завершилась к середине марта 1906 г. О. О. Рихтер был достойным преемником тех крестоносцев, которые некогда огнем и мечом покорили прибалтийские племена. «Почтительнейше прошу, — писал барон Рихтер начальнику ГМШ А. А. Вирениусу, — чтобы в случае успеха наших команд не давались бы награды. Мы шли идейно, и разрешение выступить — уже есть награда».⁴⁴ В знак благодарности за успешную борьбу с «врагом внутренним» Николай II устроил 15 марта смотр 1-му батальону.⁴⁵

Характеристика О. О. Рихтера будет неполной, если не отметить высокую оценку его деятельности начальниками в течение всей службы. Чины лейтенанта (1895), капитана 2-го ранга (1905), капитана 1-го ранга (1911) и контр-адмирала (ноябрь 1915) 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 О. О. Рихтера 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 был одним из немногих, с кем Николай II советовался по поводу издания манифеста 17 октября 1905 г. Он мог получить аудиенцию у царя

⁴¹ Там же. Л. 271.

⁴² Там же. Л. 9.

⁴³ Там же. Л. 39 об.

⁴⁴ Там же. Л. 40 об.

⁴⁵ Там же. Л. 242.

в любое время, как, например, К. П. Победоносцев и П. С. Ванновский.⁴⁶

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 А. В. Колчака и скорее всего погиб или умер до 1922 г., так как в эмигрантской печати сведения о его смерти на чужбине отсутствуют. Судьба О. О. Рихтера после революции осталась непроясненной.

24 апреля 1906 г. в рескрипте на имя морского министра 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 ст. 31 «Учреждения Государственной думы» упоминались «законы и штаты» как объект рассмотрения и утверждения представительными органами, это преобразование было проведено введумским порядком: Николай II просто одобрил соответствующее представление Адмиралтейств-совета.⁴⁷ В рескрипте 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 от

⁴⁶ Мосолов А. А. При дворе последнего императора: Записки начальника Канцелярии Министерства двора. СПб., 1992. С. 55, 57, 185.

⁴⁷ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1276. Оп. 3. Д. 576. Л. 1–2 об.

5 июня того же года.⁴⁸ Одновременно был утвержден царем и «Наказ Морскому Генеральному штабу», регламентировавший структуру и функции учреждения, права и обязанности его начальника.⁴⁹ На вновь созданный штаб возлагался 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 военных 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, ежегодно он был обязан представлять ему же 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 были сформированы первые три.

2 октября 1906 г. начальник МГШ капитан 1-го ранга Л. А. Брусиллов сформулировал недостатки существующей организации морского ведомства во всеподданнейшем докладе «О состоянии, воссоздании и реорганизации флота».⁵⁰ В докладе анализировался наличный состав русского флота, подчеркивалось отсутствие постоянной организации кораблей в соединения, нехватка специалистов и другие недостатки «плавающего» флота. Главными изъя-

⁴⁸ *Симоненко В. Г.* Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917 гг.). . . С. 28.

⁴⁹ Указатель правительственных распоряжений по морскому ведомству за 1906 г. СПб., 1907. С. 609–610, 810–813.

⁵⁰ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 6–33.

нами системы центрального управления флотом Л. А. Брусилову представлялись: излишняя централизация «системы управления 1886 г.», смещение разнородных обязанностей, отсутствие «основной идеи» организации, искусственное возвышение хозяйственной части над строевой.⁵¹

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 (см. с. 42) уже разбиралась организация управления им и было показано, что она существенно отличалась от германской или японской. В позднейших документах итальянский флот в числе «образцовых» не фигурировал.

Эти три отрасли должны быть независимыми и контролировать 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 быть 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 нести службу как в армии, но при этом обучаться гребле и действиям в десанте «на случай образования из них на во-

⁵¹Там же. Л. 51.

енное время авангарда десантных частей».⁵² Этот доклад 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? «Первое распределение функций произошло в 1859 г., когда управление флотом было отделено от верховного командования. Это привело к трениям, в результате которых в 1871 г. вся полнота власти была вновь вручена одному лицу — Штошу». А.-Ф. фон Тирпиц указывал, что впоследствии 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 г., 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».⁵³ Впрочем, как явствует из планов русских морских генштабистов, «затруднения и конфликты» в германских высших сферах остались неизвестны не только для «широкой общественности», но и для людей, профессионально подготовленных и имевших 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 г.», «недостижимым иде-

⁵² Там же. Л. 60.

⁵³ Тирпиц А. Воспоминания. М., 1957. С. 85–86.

алом». ⁵⁴ Но ведь в России уже существовал тот самый «недостижимый идеал»! Русские генштабисты и А.-Ф. фон Тирпиц мыслили по пословице: «Что имеем, не храним, потерявши — плачем». К счастью, потеря единства морского управления в России не произошла. Вообще о структуре немецкого МГШ видный адмирал 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». ⁵⁵ «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», ⁵⁶ — писал далее один из «отцов» немецкого флота. В России служащие только что созданного МГШ, напротив, придавали излишнюю важность организационным формам. Это увлечение объяснимо — реорганизацию морского ведомства они связывали с повышением роли своего учреждения, которое 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

⁵⁴ Там же. С. 172, примеч.

⁵⁵ Там же. С. 172.

⁵⁶ Там же. С. 172–173.

на 19 декабря в Царском Селе.⁵⁷ Предполагалось обсудить следующие вопросы:

— целесообразно ли разделение морского ведомства на три самостоятельных учреждения: строевое, хозяйственное и МГШ;

— необходимо ли отделение строевой части от хозяйственной на флотах и флотилиях 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 (судя по примечанию на полях документа, имелось три варианта организации судостроения: по предложению ГУКИС проектирование, постройка и вооружение должны были объединяться в одних руках; по схеме МГШ — одно учреждение должно было заниматься проектированием, а другое — постройкой и вооружением кораблей; наконец по проекту 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, прилагаемому к вопросам.⁵⁸

В приложенном к документу проекте указа Сенату определялась новая структура управления морским ведомством, предложенная участникам совещания 19 декабря 1906 г.⁵⁹ 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 ЕИВ по строевой и инспекторской части, фактически по своим функциям становившийся преемником ГМШ; МГШ и Главное Военно-морское управление, начальнику которого предоставлялись права министра. В это последнее входили три главные инспекции: Кораблестроения (наследовала структу-

⁵⁷ *Витте С. Ю.* Воспоминания. М., 1960. Т. 3. С. 407.

⁵⁸ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 1–5.

⁵⁹ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 6–9 об.; Ф. 417. Оп. 2. Д. 2453. Л. 5–7 об. См. Приложение, рис. 12.

ры 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 ГВМУ 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.⁶⁰ Весьма важен вопрос об авторстве этого проекта. Как признавался А. А. Бирилев С. Ю. Витте, он впервые увидел данный проект лишь за день до совещания.⁶¹ 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».⁶² 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.⁶³ Вероятно, данная канцелярия мыслилась им как зародыш Морского штаба ЕИВ из проекта указа Сенату, несмотря на ее бо-

⁶⁰ *Бескровный Л. Г.* Армия и флот России в начале XX века: Очерки военно-экономического потенциала. М., 1986. С. 48–52.

⁶¹ *Витте С. Ю.* Воспоминания. С. 407.

⁶² РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2453. Л. 8.

⁶³ Там же. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2452. Л. 1–13.

лее чем скромные штаты: она должна была состоять из начальника (контр-адмирала или капитана 1-го ранга), одного делопроизводителя из флотских штаб- или обер-офицеров и одного писаря. Впрочем, и Морской кабинет кайзера в Германии состоял всего из трех офицеров.⁶⁴ 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.⁶⁵ Надо думать, что А. Ф. Гейден умело использовал интерес Николая II к флоту и, играя на его ревнивых чувствах по отношению к Вильгельму II, 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.⁶⁶ 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».⁶⁷ 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. А. Алексеев и вице-адмирал А. А. Бирилев повстречались только

⁶⁴ Там же. Л. 9. Ф. 418. Оп. 2. Д. 2621. Л. 418.

⁶⁵ Там же. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2452. Л. 12.

⁶⁶ Мосолов А. А. При дворе последнего императора... С. 169.

⁶⁷ Витте С. Ю. Воспоминания. С. 409.

в вагоне поезда, идущего в Царское Село.⁶⁸ На заседании, продлившимся «от 3 часов до 6¹/₂»,⁶⁹ 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».⁷⁰ 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, 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 (А. А. Бирилеву. — К. Н.) известно, это то, что, вероятно, германскому императору смолоду 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».⁷¹ Как свидетельствовал А.-Ф. фон Тирпиц: «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».⁷² 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».⁷³ В этом случае, по мнению морского министра, нельзя применять

⁶⁸ Там же. С. 407.

⁶⁹ Дневник императора Николая II. М., 1991. С. 347.

⁷⁰ Витте С. Ю. Воспоминания. Т. 3. С. 407.

⁷¹ Там же. С. 407–408.

⁷² Тирпиц А. Воспоминания. С. 85.

⁷³ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2453. Л. 35–35 об.

ст. 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 ст. 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 А. А. Бирилев назвал, видимо, проектируемый МШ ЕИВ) возможна только через Государственную думу. Вместе с тем, для того 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. А. Алексеев уклонился от прямого ответа.⁷⁴ 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. А. 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

⁷⁴ *Vumte С. Ю.* Воспоминания. С. 408.

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.-Ф. фон 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».⁷⁵ 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 мор-

⁷⁵ *Тирпиц* А. Воспоминания. С. 175.

ского 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 третья

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.¹ С. Ю. Витте подробно излагает историю этого назначения. По его словам, Николай II перебрал последовательно кандидатуры Е. А. 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»² — 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.³ 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, в чине всего лишь капитан-лейтенанта, командовал Нижне-Дунайской флотилией и занимал пост

¹ Бок М. П. Воспоминания о моем отце П. А. Столыпине. Л., 1990. С. 302.

² Витте С. Ю. Воспоминания. М., 1960. Т. 3. С. 409.

³ Крылов А. Н. Мои воспоминания. М., 1963. С. 158.

флаг-капитана при главнокомандующем, великом князе Николае Николаевиче Старшем, будучи начальником его морского штаба. В эту войну он был награжден орденом св. Георгия 4-й степени и чином капитана 2-го ранга. К 1896 г. Иван Михайлович стал главным командиром Черноморского флота, а в 1897–1900 гг. он 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. 15 января 1907 г. во главе ГМШ был поставлен контр-адмирал Н. М. Яковлев, бывший до этого начальником штаба Кронштадтского порта. Он пробыл на посту 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 в 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 были расширены 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.⁴ 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.⁵ Обсуждение свелось к вопросу о применении положений ОГЗ к оборонным ведомствам. Конкретно предстояло решить: возможно ли изменять штаты этих министерств при отсут-

⁴РГИА. Ф. 1276. Оп. 3. Д. 576. Л. 1–2 об.

⁵РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 685. Л. 1–3.

ствии увеличения расходов без рассмотрения их Государственной думой и Государственным советом. Вывод Совета Министров был следующий: «Общий смысл означенной статьи основных законов (ст. 14 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».⁶ 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. Но 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.⁷ Эта программа вызвала оживленный обмен мнениями в СГО. Начальник Морской походной канцелярии ЕИВ А. Ф. Гейден предлагал дополнить про-

⁶Там же. Л. 3.

⁷Там же. Ф. р1529. Оп. 2. Д. 493. Л. 315–316.

грамму строительством броненосцев береговой обороны, по примеру Швеции. Состоящий при императоре генерал-адъютант и вице-адмирал Н. Н. Ломен (бывший в 1893–1905 гг. флаг-капитаном царя) полагал, что строительство даже восемь дредноутов в течение десяти 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. 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».

«Под шпием», особенно в МГШ, 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».⁸

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 могла бы сыграть береговая артиллерия и оставшиеся в строю старые броненосцы, в то время как роль легких сил флота была бы значительной.

⁸ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1271. Л. 45-47, 49-51, 297-298.

Сложилась парадоксальная ситуация: к самому вероятному конфликту флот готовился во вторую очередь, тогда как первоственной 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 бы 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, значительно снижался риск в 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 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 де-

сять лет, которые могли лечь 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».⁹ Мысль генерала Г.-Л. фон Каприви (1831–1899), руководившего в 1883–1888 гг. немецким морским ведомством, а в 1890–1894 гг. занимавшего пост рейхсканцлера, не была принята 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.¹⁰ 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. сотрудник МГШ А. Н. Щеглов подал Л. А. Брусилову записку «Руководящие начала для преобразования технико-хозяйственного управления морского ведомства».¹¹ 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».¹² 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,

⁹ *Тирпиц А.* Воспоминания. М., 1957. С. 71.

¹⁰ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 35–36.

¹¹ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 145–150.

¹² Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 162.

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».¹³ Историческая часть данного доклада была целиком позаимствована 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».¹⁴ 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, должна быть возложена лишь координация деятельности казенных заводов и верфей, а не руководство ими. В органах снабжения запасы для судов (расходные) и для портов (мобилизационные) должны храниться и учитываться отдельно друг от друга, как это уже сделано для императорских яхт.

Через несколько недель Л. А. Брусилов представил министру еще один доклад — «Руководящие указания для преобразования флота и морского ведомства».¹⁵ В нем уже шла речь о реформировании всего ведомства, а не только его технико-хозяйственной части, как в предыдущем. Начальник МГШ указывал, что необходимость реформы была задана еще рескриптом Николая II от 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 за-

¹³ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 38–52.

¹⁴ Там же. Л. 46.

¹⁵ Там же. Л. 62–79 об.; Д. 1241. Л. 163–201.

тем уже разрабатывать отдельные части в согласии с общей идеей». ¹⁶ 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 С. К. Ратника, заседавшей в ноябре 1905 г. — феврале 1906 г.

По мнению автора, современная ему структура управления флотом характеризуется безответственностью, неопределенностью обязанностей, отсутствием доверия, «угнетением» боевых сил. В докладе предлагались 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», ¹⁷ — заключал Л. А. Брусилов. К докладу прилагалась подробно разработанная схема предлагаемой системы центрального управления, управления морской станции, морского опорного пункта и морского округа. ¹⁸ Схема центрального управления предусматривала разделение морского ведомства на МГШ, 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

¹⁶ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 62.

¹⁷ Там же. Л. 67.

¹⁸ См. Приложение, рис. 13.

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 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»,¹⁹ — 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 загражде-

¹⁹РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 175.

ния (кроме крепостных), минные флотилии и имеющие маневренное значение опорные пункты для них, но не предназначенные быть убежищем для флота».²⁰ 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 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 командование флотом и штаб округа морской обороны должны были бы дублировать друг друга.

В проекте Л. А. Брусилова чувствуется явно 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 предполагалось строить по немецкому образцу. В отличие от проекта А. Ф. Гейдена, где фактически руководящая роль в ведомстве принадлежала МШ ЕИВ, согласно проекту Л. А. Брусилова такое же влияние получал 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, стало, по-видимому, все возрастающее среди самих сухопутных военачальников сознание пагубности подобной организации.

²⁰ Там же. Л. 180.

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 планировалось его обсуждение. Проект предлагался «как идея, в общих чертах» и был разработан в двух вариантах — № 1 и № 2.²¹ 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 ее 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. . .»²² 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 рассылать его проект на отзыв. Точно так же рассылались на отзыв альтернативные проекты ГМШ № 1 и № 2. Казалось бы, каждый

²¹ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 58, 132–133 об., 131, 134–135 об. См. также Приложение, рис. 14.

²² РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 190.

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 отзывы на проекты будут собраны и обработаны в Законодательной части.²³ Через четыре дня начальник МГШ обратился к И. М. Дикову с просьбой навести здесь порядок, ссылаясь на высочайший указ Правительствующему Сенату от 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.²⁴ 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.²⁵

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.²⁶ Проект гласил: «начальник Главного Морского штаба есть непосредственный помощник морского министра по заведованию личным составом морских офицеров и команд, а также по охранению воинской дисциплины в морском ведомстве».²⁷ 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 дол-

²³ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 116.

²⁴ Там же. Л. 116 об.

²⁵ Там же. Л. 123–124.

²⁶ Там же. Л. 108–115, 118–121.

²⁷ Там же. Л. 118.

жен «определять требования к целям обучения личного состава»,²⁸ 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 заведованию 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, таким образом, 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.²⁹ 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».³⁰ 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,

²⁸ Там же. Л. 114.

²⁹ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 101–108 об.

³⁰ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 83.

чем набор сентенций из специальных сочинений».³¹ 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, 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,

³¹ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 85.

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».³²

Главный командир Черноморского флота и портов контр-адмирал Р. Н. Вирен единственный высказался в своем отзыве за коллегияльную форму принятия решений, «которая обеспечивает большую устойчивость системы».³³ 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, существовавшая 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 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.³⁴ 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. Лилые, 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. Лилые считал, что не следует ставить между начальником ЦВМУ и подчиненными ему учреждениями двух помощников — по личному составу и по технико-хозяйственной части.³⁵

³² Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 164.

³³ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 105.

³⁴ Там же. Л. 104–104 об.

³⁵ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 15–16.

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.³⁶ 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. Лилье 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.³⁷ 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».³⁸

Особо должен быть рассмотрен отзыв, составленный командиром посыльного судна «Азия» капитаном 2-го ранга К. П. Блохиным в декабре 1907 г.³⁹ 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 един-

³⁶ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 106.

³⁷ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 148–149 об.

³⁸ Там же. Л. 156.

³⁹ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 26–31.

ственным 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 — 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. Автор замечает, что, занимаясь специализацией труда учреждений, легко дойти до абсурдного дробления управленческих операций, а «рутинность работы в данном случае едва ли будет желательна».⁴⁰ Это утверждение, само по себе верное, в данном случае вряд ли приемлемо, 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 хозяйством береговыми учреждениями, в записке ничего не упоминается».⁴¹ 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».⁴² 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 основа-

⁴⁰ Там же. Л. 28.

⁴¹ Там же. Л. 30.

⁴² Там же. Л. 30 об.

ния: после великого князя Алексея Александровича он оставался старшим в чине моряком среди Романовых. Следующим за ним по старшинству был Кирилл Владимирович, в конце 1907 г. лишь капитан 2-го 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. Никонов⁴³ и начальник штаба Кронштадтского порта капитан 1-го ранга М. В. Князев⁴⁴ 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».⁴⁵ Обращает на себя внимание и отзыв начальника 1-го минного дивизиона Балтийского моря капитана 1-го ранга светлейшего князя А. А. Ливена,⁴⁶ 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».⁴⁷ 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».⁴⁸ (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». Учре-

⁴³ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 154–155.

⁴⁴ Там же. Л. 151–153 об.

⁴⁵ Там же. Л. 153 об.

⁴⁶ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 47–54.

⁴⁷ Там же. Л. 47.

⁴⁸ Там же. Л. 48.

ждения, 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.⁴⁹ Эта схема напоминает схему, 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 выделены 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 великого князя 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.

В МГШ отзывы были обработаны к декабрю 1907 г. Созданная там сводка построена по тематическому принципу и, так как большинство авторов отзывов возражало против тех или иных положений проекта, критические замечания приводятся как мнения отдельных лиц, противоречащие мнению большинства, якобы одобрявшего проект.⁵⁰ Таким образом, по конкретным вопросам организации «воздержавшиеся» автоматически оказывались в числе

⁴⁹ Там же. Л. 73.

⁵⁰ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 213–220 об.

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. Эберггардом 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.⁵¹ Автор отмечал, что первоначально, в 80-е годы XIX 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».⁵² 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,

⁵¹ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 125–130.

⁵² Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 126.

«вследствие полного незнания и непонимания чиновниками контроля даже элементов техники толку от этого контроля не было, а происходили только одни задержки».⁵³ По мнению Ф. А. Дегтерева, правила корабельной отчетности также устарели и слишком сложны. Для упорядочения финансовой и материальной отчетности в морском ведомстве автор записки предлагал сформировать Счетное управление, независимое от ГУКИС, которое 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 услож-

⁵³ Крылов А. Н. Мои воспоминания. С. 164.

нить судовую отчетность.⁵⁴ Он предлагал радикально упростить всю структуру управления флотом, оставив лишь два (!) центральных учреждения: Канцелярию товарища морского министра по хозяйственной части и МГШ. В состав первой должны были войти все хозяйственно-технические учреждения, в том числе и 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. По пути механического объединения нескольких учреждений в одно уже пошли в 1867 г., когда практически единственным центральным учреждением ведомства стала Канцелярия Морского министерства. Это вызвало на первых порах некоторое уменьшение числа чиновников, но в середине 80-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 разработке нового Морского устава. В последних числах июня 1907 г. штаб-офицер МГШ капитан 2-го ранга М. И. Каськов подал морскому министру записку с предложениями по данному вопросу.⁵⁵ Создание нового Морского устава, конечно же, было необходимо, так как действовавший был принят еще в 1853 г., а изменения, внесенные в 1872, 1885, 1899 и 1901 г., были незначительны. Автор считал необходимым создание такого устава заново, а не путем переработки 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.⁵⁶ 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 встре-

⁵⁴РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 17–17 об.

⁵⁵Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1194. Л. 2-2 об.

⁵⁶Там же. Л. 3.

чал». ⁵⁷ 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». ⁵⁸ 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. ⁵⁹ Начиналась 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» ⁶⁰ — 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». ⁶¹ Непосредственной разработкой чертежей должны заниматься сами заводы. В записке упоминается главный начальник флота и морского ведомства как лицо, утверждающее чертежи. Следовательно, в начале осени 1907 г. И. М. Диков решил для себя вопрос о главе морского ведомства в пользу сохранения поста генерала-адмирала.

⁵⁷ Там же. Л. 1.

⁵⁸ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1285. Л. 48.

⁵⁹ Там же. Д. 1153. Л. 183–186.

⁶⁰ Там же. Л. 184.

⁶¹ Там же. Л. 186.

К началу ноября комиссия контр-адмирала И. Ф. Бострема выработала «Главные принципы для преобразования технической и хозяйственной частей в морском ведомстве».⁶² Эти «Главные принципы. . .» скорее были 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 за 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. . .» стали непосредственным развитием записки И. М. Дикова. В начале ноября 1907 г. «Главные принципы. . .» были представлены на утверждение Николаю II и подписаны им 12 ноября.⁶³ 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.⁶⁴ Так как ее работа фактически началась в конце января 1908 г., то 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 основа-

⁶² Там же. Л. 236–237.

⁶³ Там же. Л. 235.

⁶⁴ Там же. Л. 238.

нии сведений, полученных при командировке одного из офицеров в Германию»⁶⁵ (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-го ранга А. В. Шталь, в ее состав входили капитаны 2-го 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 1907 г.⁶⁶

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 МГШ 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.,⁶⁷ то отличия были невелики. Упразднялись посты помощников начальника ЦВМУ (или морского министра) по личному составу и по технической части, а подчиненные им учреждения ставились под непосредственное руководство Управляющего Морским министер-

⁶⁵ Там же. Л. 222.

⁶⁶ Там же. Л. 222–226.

⁶⁷ См. Приложение, рис. 13.

ством. По мнению членов 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»,⁶⁸ и далее с иронией прибавил: «... а каким путем надо подойти к организации обороны наших морских побережий, о чем я давно уже напоминаю Генеральному штабу?».⁶⁹ 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».⁷⁰

И. М. Диков очень тщательно изучил представленный ему проект, испещрив его следующими 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, тот не отвечает, а у проектируемого Главного начальника флота и морского ведомства нет даже распорядительного органа. След[овательно] подчинение командующих флотами и др[угих на-

⁶⁸РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 243 об.

⁶⁹Там же. Л. 243 об.

⁷⁰Там же. Л. 241.

чальников] будет фиктивным, ради почета, как прежде» (подчеркнуто у И. М. Дикова. — *К. Н.*);⁷¹

— 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 УВМУЗ, а на ГМШ «через посредство строевых начальников в портах и на отрядах»,⁷² при этом И. М. Диков высказывал удивление, «как это береговые команды будут комплектовать боевой флот»;⁷³

— 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

⁷¹ Там же. Л. 244.

⁷² Там же. Л. 242.

⁷³ Там же.

характер. К 25 декабря 1907 г. морской министр составил собственную схему управления флотом,⁷⁴ 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 возлагалось «непосредственное (подчеркнуто у И. М. Дикова. — К. Н.) заведование флотом, главное руководство морским ведомством и морской обороной».⁷⁵ Это должен был быть председатель Адмиралтейств-совета и неперменный член 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”».⁷⁶ 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».⁷⁷ 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

⁷⁴ Там же. Л. 259–260.

⁷⁵ Там же.

⁷⁶ Там же. Л. 242 об.

⁷⁷ Там же. Л. 248–250.

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,⁷⁸ приписанная И. М. Дикову, но имеющая существенные расхождения с собственноручной схемой морского министра.⁷⁹ 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 пойти 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 была составлена новая схема и объяснительная записка к ней.⁸⁰ 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

⁷⁸ Там же. Л. 251.

⁷⁹ Там же. Л. 259–260.

⁸⁰ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 317–320, 321.

министрами Империи».⁸¹ 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, командующих флотами и начальника МГШ ничего не было сказано, командующим флотами показаны подчиненными 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, так же 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».⁸² 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 десяток 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».⁸³ 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.⁸⁴ 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 на-

⁸¹ Там же. Л. 318.

⁸² Там же. Л. 318 об.

⁸³ Там же. Л. 320.

⁸⁴ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1152. Л. 3.

чальнику 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.⁸⁵ Все эти варианты были достаточно близки друг к другу и серьезно различались только наличием или отсутствием ГМШ как самостоятельного 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,⁸⁶ по особому мнению, поданному Л. А. Брусиловым министру 13 января 1908 г.⁸⁷ и по заявлении одного из участников, С. П. Дюшена, на заседании «Комиссии по преобразованию технической и хозяйственной частей в морском ведомстве».⁸⁸ Судя по пометкам на схемах, рассматривавшихся на совещании, они были отвергнуты, причем совещание «не пришло ни к каким определенным результатам».⁸⁹ 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 решений, определяющих пути дальнейшего развития структуры морского ведомства. Совещание приняло ряд важных решений:

- 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) технико-хозяй-

⁸⁵ Там же. Л. 259–260.

⁸⁶ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 1, 5.

⁸⁷ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1152. Л. 3–6.

⁸⁸ Там же. Ф. 410. Оп. 3. Д. 691. Л. 13–23.

⁸⁹ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 1, 5.

ственными учреждениями признать пять обособленных отделов по специальностям, а начальников их приравнять к директорам департаментов гражданских министерств;

— начальник судостроения в качестве инспектора всего судостроения, подчиненный товарищу морского министра, должен был объединить деятельность специальных отделов;

— 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.⁹⁰ 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.⁹¹ В нем начальник МГШ вновь пускался в рассуждения о «научно обоснованном» делении морского ведомства на три части и об ошибочности разделения «органа приготовления» натрое

⁹⁰ Там же. Л. 55–61, 74. См. Приложение, рис. 15.

⁹¹ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1152. Л. 3–6; Д. 1213. Л. 24–25 об.

(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».⁹² Очевидно, что подобное рассуждение было фактически неверным. «Не личные интересы как начальника МГШ, а исключительно заботы о будущей судьбе ~~дорогого отечества нашего~~ (зачеркнуто автором. — К. Н.) [и] нашего флота, заставляют меня всеми силами протестовать против такого решения совещания»⁹³ — 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».⁹⁴

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 подготoвления и исполнения”. 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,

⁹² Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 25.

⁹³ Там же. Л. 25.

⁹⁴ Там же. Л. 25–25 об.

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]». ⁹⁵ Во исполнение распоряжения министра схемы, обсуждавшиеся на совещании, особое мнение Л. А. Брусилова и резолюция И. М. Дикова были розданы бывшим членам совещания. ⁹⁶ 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 была формой выговора начальнику МГШ. При этом в целом И. М. Диков относился к МГШ вполне корректно, о чем может свидетельствовать одна из его резолюций от 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». ⁹⁷

К 15 января 1908 г. в МГШ подготовили переработанный еще раз проект. ⁹⁸ 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 подчиня-

⁹⁵ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1152. Л. 4–4 об.

⁹⁶ Там же. Л. 6.

⁹⁷ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 55.

⁹⁸ Там же. Д. 1213. Л. 39–42.

лись порты в хозяйственном отношении. Канцелярия Морского министерства и Медицинское управление, не упоминавшиеся в прежнем проекте МГШ, теперь подчинялись товарищу министра. Внеочередные 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 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. Заключала письмо красноречивая фраза: «Пишу Вам не как министр, а как старый знакомый, желающий Вам добра».⁹⁹ Письмо, однако, было воспринято как сугубо официальное, копия с него была подшита в дело, содержащее материалы подготовки реформы центральных учреждений морского ведомства, среди докладных 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 Порты Императора Александра III контр-адмирал И. К. Григорович и командир Ревельского порта контр-адмирал А. А. Ирецкой, «ввиду особенно обстоятельных отзывов, данных ими».¹⁰⁰ От «плавающего» флота в комиссию вошли капитаны 1-го ранга В. В. Римский-Корсаков 1-й (командир линкора «Император Павел I») и П. П. Муравьев (помощник начальника Учебно-минного

⁹⁹ Там же. Д. 1241. Л. 7.

¹⁰⁰ Там же. Д. 1153. Л. 238.

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 технико-хозяйственных учреждений, определение объема их функций и взаимоотношений, а также прав, обязанностей и ответственности чинов этих учреждений»¹⁰¹ — 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 Корпуса корабельных инженеров А. Н. Крылов предложил создать на базе Научно-технической лаборатории, Опытного бассейна, Морского музея и Комиссии морских артиллерийских опытов Центральную научно-исследовательскую 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-го 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».¹⁰² При обсуждении вопроса о названии нового технико-хозяйственного учреждения также возникли разногласия. Предлагаемое название «Глав-

¹⁰¹ Там же. Ф. 410. Оп. 3. Д. 691. Л. 1.

¹⁰² Там же. Д. 691. Л. 12.

ное управление морских сооружений» 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 именовать 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. 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».¹⁰³ Это, по-видимо-

¹⁰³ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1217. Л. 1–36.

му, 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 ведущие 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 (подчеркнуто у А. А. Ирецкого. — К. Н.)».¹⁰⁴ 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.¹⁰⁵

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 вопроса о том, 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 останавливал-

¹⁰⁴ Там же. Д. 1213. Л. 18.

¹⁰⁵ Там же. Л. 62–63 об.

ся бывший начальник МГШ на схеме управления флотом.¹⁰⁶ 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 — 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 феодалных 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».¹⁰⁷ Конечно,

¹⁰⁶ Там же. Д. 1217. Л. 28 об.

¹⁰⁷ Там же. Д. 1241. Л. 180 об.

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 и XX в. были очевидны. Система управления им, четко действующая 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 антанто-

фильской». ¹⁰⁸ 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 годов 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.-Ф. фон Тирпиц в своих «Воспоминаниях», он даже считал неуместной постройку Багдадской железной дороги, так как это вбивало клин между Германией и Россией. ¹⁰⁹ 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, 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 уси-

¹⁰⁸ Шацкило К. Ф. Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны (1906—1914 гг.). М., 1968. С. 14.

¹⁰⁹ См., например: Тирпиц А. Воспоминания. С. 193.

литься 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»¹¹⁰ — писал в 1896 г. А.-Ф. фон 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 иметь в виду Россию, 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 фантастическим 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.-Ф. фон 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».¹¹¹ 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 24 июля 1905 г. с Вильгельмом II, 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

¹¹⁰ Там же. С. 103–104.

¹¹¹ Там же.

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 МГШ) было поддержано и придворными моряками, исповедовавшими, естественно, крайне консервативные политические взгляды. Поэтому представляется невозможным искать обязательную зависимость между 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 четвертая

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.¹ 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 институты палубных офицеров, дав тем самым возможность кондукторам выслуживать офицерские чины и, наконец, передать Каспийскую и Амурскую флотилии в Отдельный корпус пограничной стражи Министерства финансов или в военно-сухопутное ведомство. Одновременно Бюджетная комиссия III Государственной думы отмечала среди недостатков Морского министерства безответственность (особенно в хозяйственной части), смещение обязанностей, полнейшую централизацию, «угнетение боевого флота» хозяйственной частью.² 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

¹РГА ВМФ. Ф. 420. Оп. 1. Д. 72. Л. 79–108.

²Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 285.

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».³ 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.⁴ Думцам была представлена схема реорганизации управления морским ведомством, обсуждавшаяся на совещании 5 января 1908 г., в которой отсутствовала Канцелярия морского министра и появился Опытный отдел.⁵ 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 госу-

³РГИА. Ф. 1278. Оп. 2. Д. 3327. Л. 363.

⁴РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 285.

⁵Там же. Ф. 420. Оп. 1. Д. 72. Л. 110–131.

дарству; более того, я уверен, что при наличии Государственной думы невозможны уже те злоупотребления, которые были раньше». ⁶

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, 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». ⁷

10 мая 1908 г. исполняющий должность штаб-офицера МГШ капитан 2-го ранга А. В. Колчак подал морскому министру записку «О реорганизации управления техническо-хозяйственной частью морского ведомства». ⁸ 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». ⁹ А. В. Колчак указывал в качестве основных недостатков организации хозяйственно-технической части коллегияльность, 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. Во главе судостроения, по мнению А. В. Колчака, необходимо поставить главного директора, полновластное и отвечающее за все лицо. Наравне с ним должен стоять начальник технического бюро, обязанный следить за техническим прогрессом, фактически это должна быть, го-

⁶ *Столыпин П. А.* Нам нужна Великая Россия. . . : Полн. собр. речей в Государственной думе и Государственном совете. 1906–1911 гг. М., 1991. С. 158.

⁷ *Симоненко В. Г.* Морской Генеральный штаб русского флота (1906–1917 гг.): Канд. дис. Л., 1976. С. 45.

⁸ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1223. Л. 1–47, 100–114. См. также Приложение, рис. 16 — учреждения, подчиненные товарищу морского министра.

⁹ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1223. Л. 99.

вора словами А. В. Колчака, «улучшенная чертежная МТК», нечто вроде центрального конструкторского бюро. 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 резервах¹⁰), а капитальный передавался судостроителям. Для координации ремонтной деятельности портов учреждался особый центральный орган (в других проектах МГШ он обычно именовался 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 отделений 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 инспек-

¹⁰Приказ по морскому ведомству № 273 от 8 декабря 1907 г. // Морской сборник. 1908. № 1. Отдел официальный. С. 8–12.

торская 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 входила 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»¹¹ и «Наказа» этому отделу,¹² разработанные достаточно подробно.

По свидетельству офицера МГШ капитана 2-го ранга графа А. П. Капниста¹³ 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.¹⁴ 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. За-

¹¹РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 117–117 об.

¹²Там же. Л. 118–124.

¹³Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1285. Л. 68.

¹⁴Там же. Д. 1223. Л. 100.

тем 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».¹⁵ 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-х годах 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».¹⁶

В январе 1908 г., вскоре после начала работы комиссии

¹⁵ Там же. Д. 1241. Л. 444–446.

¹⁶ Там же. Д. 1213. Л. 322–328.

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».¹⁷ 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 варианте¹⁸ 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 представителями МГШ, не произвела впечатления на других членов совещания. Во время его работы отставка Л. А. Брусилова с поста начальника МГШ была предрешена, поэтому его позиция не могла иметь большого веса.

Обращает на себя внимание смена многих высших руководителей морского ведомства летом 1908 г. Выше уже говорилось о том, 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 было 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, кото-

¹⁷ Там же. Л. 75–80.

¹⁸ См. Приложение, рис. 16.

рый до этого командовал дивизией эсминцев. Надо заметить, что они пользовались репутацией боевых адмиралов: оба стали известны как командиры броненосцев Первой Тихоокеанской эскадры. Э. Н. Шенснович 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 созвано первое заседание очередного совещания для обсуждения проекта организации хозяйственно-технической части морского ведомства, работа которого продолжалась до середины июля.¹⁹ 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 Опытный отдел,²⁰ однако в сводной схеме он отсутствует²¹ и вновь появляется в окончательном, печатном варианте схемы.²² 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.²³ Совещание выработало единую структуру отделов. Каждый из них по первоначальным предполо-

¹⁹РГА ВМФ. Ф. 420. Оп. 1. Д. 89. Л. 3–64, 159–170.

²⁰Там же. Л. 46.

²¹Там же. Л. 49а.

²²Там же. Л. 170.

²³Там же. Л. 51–52.

жениям должен был состоять из Технического и Кредитного отделений, но затем было решено добавить Инспекторскую и Общую части с переименованием всех отделений в части.²⁴

Можно предположить, что к данному совещанию в МГШ был подготовлен любопытный вариант «департаментской» организации управления ведомством.²⁵ 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 — делопроизводства). 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.²⁶ 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 последнего 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 ведать 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

²⁴ Там же. Л. 12–22.

²⁵ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 281–304.

²⁶ Там же. Л. 293.

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.²⁷ 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».²⁸ «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 претерпела, 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.²⁹ В его состав вошли: только что назначенный товарищем морского министра контр-адмирал С. А. Воеводский, начальник ГМШ контр-

²⁷ Там же. Л. 204; Там же. Ф. 410. Оп. 3. Д. 728. Л. 101–102.

²⁸ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 253–275 об.

²⁹ Там же. Ф. 420. Оп. 1. Д. 89. Л. 288.

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. Нилов, 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 были только пятеро (включая и 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.³⁰ 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

³⁰ Там же. Л. 319–323.

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, но ему трудно было ездить в Государственную думу и ее комиссии и еще труднее присутствовать на заседаниях Совета министров, где полномочным 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.³¹ 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 существовавшим 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 стороны 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

³¹ Крылов А. Н. Мои воспоминания. М., 1963. С. 158–159.

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 несерьезное».³²

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 — четыре года по ценовому 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 (Либавы) был назначен товарищем нового морского министра. Он был известен как командир эскадренного броненосца «Цесаревич», единственного крупного корабля 1-й Тихоокеанской эскадры, прорвавшегося из Порт-Артура после боя в Желтом море 10 августа 1904 г. Многие сведущие лица, в частности А. Н. Крылов, отзывались положительно о его профессиональных качествах. Назначение И. К. Григоровича, по его собственному свидетельству, было обусловлено повышением С. П. Дюшена до начальника ГУКИС,³³ 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.³⁴ 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

³² *Vumte С. Ю.* Воспоминания. М., 1960. Т. 3. С. 513.

³³ *Григорович И. К.* Воспоминания бывшего морского министра. СПб., 1993. С. 30–31.

³⁴ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 97 об.

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».³⁵ 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. По косвенным данным можно судить о том, что вместо отделов по специальностям в его состав должны были войти инспекции, как это было 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,³⁶ 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 че-

³⁵ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 375–382. См. Приложение, рис. 17.

³⁶ Там же. Л. 473.

рез пять дней последовал развернутый ответ со стороны МГШ.³⁷ 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».³⁸ 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 была допущена описка, следует читать — Главному хозяйственному управлению. — *К. Н.*), и сохраняет отделение технической части от хозяйства».³⁹ 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».⁴⁰ 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 мини-

³⁷ Там же. Л. 474–477; Д. 1240. Л. 88–90.

³⁸ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 476.

³⁹ Там же. Л. 476.

⁴⁰ Там же. Л. 477.

стру просьбу принять хотя бы самые необходимые меры по реорганизации ведомства.⁴¹ 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,⁴² 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.⁴³ 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

⁴¹ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 129–133.

⁴² Там же. Л. 129.

⁴³ Там же. Ф. 410. Оп. 3. Д. 754. Л. 4–8; Ф. 418. Оп. 1. Д. 1213. Л. 478, 479–483 об.

Адмиралтейств-совета и самого Управления по делам законов. Начальник этого управления одновременно был, согласно проекту, и юрисконсульт 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. Таким образом, управление становилось весьма влиятельным учреждением, сосредоточившим в своих руках все законодательные и кодификационные дела. Главной причиной недовольства этим проектом других подразделений министерства неизбежно становилась бы 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».⁴⁴ 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 военноморской прокурор Н. Г. Матвеев, главный медицинский инспектор флота А. Ю. Зуев, исполняющий должность начальника Отдела сооружений ГУКИС капитан 1-го 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

⁴⁴ Там же. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2622. Л. 465–465 об.; Ф. 420. Оп. 1. Д. 147. Л. 18–24.

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.⁴⁵ 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.⁴⁶

Вопросом, вокруг которого разгорелись в это время в Морском министерстве основные споры, был статус, права и полномочия ГМШ, изложенные в гл. 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 годов 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».⁴⁷ 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. Д. в том, что в случае внесения такого изменения при отсутствии 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 особого повеления. 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 поддер-

⁴⁵ Крылов А. Н. Мои воспоминания. С. 165.

⁴⁶ Там же. С. 165.

⁴⁷ РГА ВМФ. Ф. 420. Оп. 1. Д. 147. Л. 19–21.

жан 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»,⁴⁸ 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.

Гл. VI «Положения об управлении морским ведомством», посвященная МГШ, обсуждалась 12 и 16 февраля 1910 г.⁴⁹ По предложению А. А. Эбергарда большинство присутствующих согласилось 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 лежать на 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. Это 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 смот-

⁴⁸Там же. Л. 20 об.

⁴⁹Там же. Л. 22–23.

рах 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».⁵⁰

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 этого 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.⁵¹

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.⁵² Дело в том, что еще в августе 1909 г. Совет министров рассматривал проект нового штата Департамента таможенных сборов по письму министра финансов от 10 августа того же года.⁵³ 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 произво-

⁵⁰ Крылов А. Н. Мои воспоминания. С. 167.

⁵¹ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 1339. Л. 9–11.

⁵² Там же. Ф. 420. Оп. 1. Д. 147. Л. 24.

⁵³ Там же. Д. 108. Л. 72–73 об.

дились 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.⁵⁴ «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».⁵⁵ 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.⁵⁶ 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

⁵⁴ Там же. Л. 72 об.

⁵⁵ Там же.

⁵⁶ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1297. Л. 466–469 об.

положении мобилизационного дела в ГМШ.⁵⁷ 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».⁵⁸ 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...»⁵⁹ — 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 никому было тогда с ним ознакомиться».⁶⁰ 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.⁶¹ В своем отзыве В. А. Штенгер предлагал переименовать Канцелярию Морского министерства в Канцелярию по Законодательным и Кодификацион-

⁵⁷ Там же. Д. 1213. Л. 485–486 об.

⁵⁸ Там же. Л. 486 об.

⁵⁹ Там же. Л. 485.

⁶⁰ Там же. Л. 485 об.

⁶¹ Там же. Ф. 420. Оп. 1. Д. 147. Л. 35.

ным 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.⁶²

В Адмиралтейств-совет проект «Положения о Морском министерстве» был передан в начале ноября 1910 г.⁶³ 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 она была отклонена. 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-го ранга граф А. П. Калнист 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».⁶⁴ 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 паладин Морского Генерального штаба А. В. Шталь в своей книге «Служба штаба Мор-

⁶² Там же. Л. 36–36 об.

⁶³ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1297. Л. 12–22.

⁶⁴ Там же. Д. 1285. Л. 69.

ских сил». ⁶⁵ Настроения сотрудников МГШ этого времени хорошо характеризует записка лейтенанта барона Б. Н. Гойнинген-Гюне 2-го от 28 сентября 1911 г., поданная начальнику МГШ. Особенно интересно то, что записка содержит полемику А. А. Эбергарда с автором 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 офицеров 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, отмечает 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, изло-

⁶⁵ *Шталь А. В.* Служба штаба морских сил. Л., 1928. С. 12.

женным в пометках на полях».⁶⁶ Осуждение 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, А. А. Эбергард еще не знал 2 октября 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»,⁶⁷ 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.⁶⁸ Основной задачей данной комиссии было успокоить Государственную думу относительно правильности использования кредитов, отпускаемых на судостроение.⁶⁹ 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.⁷⁰ На выводы комиссии оказала большое, возможно, даже определяющее влияние записка помощника генерального контролера Департамента военной и морской отчетности Государственного контроля коллежского советника П. П. Левицкого.⁷¹ От его записки выводы комиссии, изложенные во всеподданнейшем докладе,⁷² отличались, пожалуй, лишь большей обобщенностью. В качестве причин недостатков, присущих казенному судостроению, комиссия, вслед за П. П. Левицким,

⁶⁶РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1300. Л. 1–10.

⁶⁷Крылов А. Н. Мои воспоминания. С. 151.

⁶⁸РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 761. Л. 1; РГИА. Ф. 1148. Оп. 10. Д. 6–1911 г. Л. 20–24.

⁶⁹Шаццлло К. Ф. Русский империализм и развитие флота накануне Первой мировой войны (1906–1914 гг.). М., 1968. С. 178–179.

⁷⁰Григорович И. К. Воспоминания бывшего морского министра. СПб., 1993. С. 33–34.

⁷¹РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 25–73.

⁷²Там же. Ф. 410. Оп. 3. Д. 761. Л. 1–12.

указывала на отсутствие планомерной программы и плохую постановку судостроительного дела в центральных учреждениях. «Серьезный тормоз — нерациональное направление этих работ в центральных управлениях Морского министерства».⁷³ 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:

— 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.⁷⁴

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.⁷⁵ 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 сооруже-

⁷³ Там же. Л. 3 об.

⁷⁴ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 134–135.

⁷⁵ Там же. Д. 1297. Л. 329–329 об.

ний 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 и Главного управления кораблестроения. 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.⁷⁶ Эти идеи очень напоминали мысли, высказывавшиеся в конце 1907 — начале 1908 г. на заседаниях комиссии под председательством А. А. Вирениуса. Тогда предлагалось создать объединенный технико-хозяйственный орган в виде Главного управления морских сооружений, который очень 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 повестку дня в морском ведомстве был поставлен еще один организационный вопрос, стоявший несколько особняком

⁷⁶ Там же. Д. 1241. Л. 139–141.

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 С. А. Воеводский издал приказ № 21, которым разрешал подразделениям министерства сдавать дела в Архив Морского министерства без описей.⁷⁷ 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.⁷⁸ 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.⁷⁹ Автор предлагал создать военно-морской ученый архив по образцу Военного ведомства.⁸⁰ 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 уве-

⁷⁷ Там же. Д. 1240. Л. 94.

⁷⁸ Там же. Ф. 420. Оп. 1. Д. 129. Л. 1–4.

⁷⁹ Там же. Л. 5–29.

⁸⁰ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 137–138.

личение штата Архива «теперь представляется мне несвоевременным».⁸¹

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.⁸² К докладу прилагался и проект инструкции для этой комиссии.⁸³ 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.⁸⁴ Приказ, отменявший составление описей, был приостановлен 25 июня,⁸⁵ 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,⁸⁶ и в результате было решено оставить существующий порядок сдачи дел в Архив (согласно Инструкции от 31 марта 1887 г.).⁸⁷ 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 ста-

⁸¹ Там же. Ф. 420. Оп. 1. Д. 129. Л. 88–88 об.

⁸² Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 94–95.

⁸³ Там же. Л. 96.

⁸⁴ Там же. Л. 94.

⁸⁵ Там же. Л. 99.

⁸⁶ Там же. Л. 101.

⁸⁷ Там же. Л. 102–105 об.

ла докладная записка капитан-лейтенанта Р. Н. Бойля 1-го о делопроизводстве в германском Морском министерстве 10 мая 1910 г.⁸⁸ 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.⁸⁹ 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.⁹⁰ Как явствует из объяснительной записки к проекту «Положения о письмоводстве в морском ведомстве»,⁹¹ 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.⁹² Е. Е. Стеблин-Каменский справедливо отмечал, что правильное и скрупулезное исполнение

⁸⁸ Там же. Ф. 410. Оп. 3. Д. 799. Л. 4–8 об.

⁸⁹ Там же. Л. 13–14.

⁹⁰ Там же. Л. 14 об–23 об.

⁹¹ Там же. Ф. 410. Оп. 3. Д. 869. Л. 21–24.

⁹² Там же. Д. 799. Л. 24–25 об.

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 зарубежных образцов и решению идти по пути систематизации существующих правил.⁹³ Вскоре выяснилось, что в Морском министерстве нет и никогда не было каких-либо правил писмоводства, Свод законов давал лишь самые общие и неопределенные указания и только в Военном министерстве такие правила существуют с 1903 г. Было решено их и придерживаться. Во время работы комиссии, 19 сентября 1911 г., военное ведомство перешло к новому «Положению о писмоводстве». 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, и «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 т. д.⁹⁴ Кроме того, представитель МГШ предлагал обозначать на каждой бумаге ее тип — «рапорт», «отношение» и т. д. 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 писмоводстве в морском ведомстве».⁹⁵ Результаты работы комиссии были одобрены,

⁹³ Там же. Д. 869. Л. 21–24.

⁹⁴ Там же. Л. 25–31.

⁹⁵ Там же. Л. 1.

и 25 января 1912 г. она прекратила свою деятельность,⁹⁶ 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 ГМШ с ходатайством об издании правил писмоводства для учреждений Морского министерства.⁹⁷ 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 Морских Сил Балтийского моря.⁹⁸ После этого проект комиссии В. А. Штенгера вновь вернулся к жизни и был разослан на отзыв заинтересованным учреждениям и лицам летом 1912 г. С отзывами не торопились. Ответ Главного управления кораблестроения был прислан, например, только 16 сентября 1913 г.⁹⁹ 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-го ранга Н. В. Кроткова об упрощении делопроизводства.¹⁰⁰ Впрочем, и порядок рассылки проекта оставлял желать много лучшего: Р. Н. Вирену он был направлен 23 сентября 1913 г. (!).¹⁰¹ 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 только 2 декабря того же года.¹⁰² Видимо, в Канцелярии Морского министерства посчитали, что было бы легкомысленным вводить в действие правила, обсуждавшиеся всего около года, и отредактированный

⁹⁶ Там же. Л. 53.

⁹⁷ Там же. Л. 54, 58.

⁹⁸ Там же. Л. 56.

⁹⁹ Там же. Л. 69.

¹⁰⁰ Там же. Л. 64–69.

¹⁰¹ Там же. Л. 70.

¹⁰² Там же. Л. 71.

Р. Н. Виреном вариант был вновь разослан на отзыв ни много ни мало как 24 октября 1914 г.¹⁰³ 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.¹⁰⁴ 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».¹⁰⁵ 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.¹⁰⁶ 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.¹⁰⁷ 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».¹⁰⁸ 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 нести 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. А. Алексеева, но его смущала крайняя непопулярность этого деятеля, «... хотя он, — по мнению императора, — решительно не виноват в неудачах нашей последней несчастной войны».¹⁰⁹ В итоге, неожиданно для многих, 19 марта 1911 г. министром был назначен вице-адмирал И. К. Григорович, товарищ морского министра.

¹⁰³ Там же. Л. 93–107 об.

¹⁰⁴ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 216.

¹⁰⁵ Там же. Ф. 410. Оп. 3. Д. 869. Л. 109.

¹⁰⁶ Там же. Л. 113, 114, 121–121 об.

¹⁰⁷ Там же. Л. 115–120 об.

¹⁰⁸ Там же. Л. 122.

¹⁰⁹ Бок М. П. Воспоминания о моем отце П. А. Столыпине. Л., 1990. С. 322.

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, комиссии 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.¹¹⁰ Подобные перестановки, как уже отмечалось были вызваны, по всей вероятности, окончанием борьбы вокруг новой схемы организации Морского министерства.

¹¹⁰Список адмиралов, генералов и офицеров, занимавших в русском флоте руководящие должности с 1717 по 1917 г. Сост. П. В. Лемишевский (рукопись). РГА ВМФ. Научно-справочная библиотека.

Глава пятая

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.¹ Смену караула «под шпиком» С. Ю. Витте прокомментировал так: «Пока же носят 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».² 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. Сазонов³ и

¹ *Григорович И. К.* Воспоминания бывшего морского министра. СПб., 1993. С. 58–59.

² *Витте С. Ю.* Воспоминания: В 3 т. М., 1960. Т. 3. С. 551–552.

³ *Сазонов С. Д.* Воспоминания. М., 1991. С. 71.

В. Н. Коковцов.⁴ 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-х годах 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 обороны 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.⁵ 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 ГМШ,⁶ что, конечно, не было случайностью. При С. А. Воеводском это учреждение фактически монополизировало всю деятельность по разработке про-

⁴ Коковцов В. Н. Из моего прошлого: Воспоминания: 1903–1919: В 2 кн. М., 1992. Кн. 1. С. 294.

⁵ 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. С. 145.

⁶ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 111–117; Д. 1288. Л. 3–6.

ектов 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, то 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».⁷ 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».⁸ 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 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, то они должны были совместно доложить об этом министру.

⁷ Там же. Д. 1288. Л. 46.

⁸ Там же. Л. 46.

16 апреля 1911 г. И. К. Григорович наложил на записку резолюцию: «Согласен. Внести в Адмиралтейств-совет».⁹ 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, должно остаться в руках Законодательной части. В поддержку этой позиции высказались также И. Е. Стеблин-Каменский и С. П. Дюшен. Главный военно-морской прокурор Н. Г. Матвеевко поддержал А. А. Эбергарда.¹⁰ Поэтому к концу апреля в Законодательной части был разработан новый законопроект, согласованный с Канцелярией Морского министерства.¹¹ Проект возлагал первоначальную разработку законопроектов, кроме тех, что были предусмотрены ст. 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,¹² а 30 июня того же года он был утвержден царем.¹³ Как видим, уже через несколько месяцев после назначения нового морского министра произошло первое изменение в центральном аппарате ведомства после 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

⁹ Там же. Л. 14.

¹⁰ Там же. Л. 49–52.

¹¹ Там же. Л. 72–72 об.

¹² Там же. Л. 73.

¹³ Там же. Л. 74 об.

подготовлены две схемы организации управления флотом и морским ведомством,¹⁴ 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. Отличие двух вариантов между собой состояло только в том, что первый предусматривал подчинение ГМШ 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 № 2.¹⁵ На следующий день в МГШ состоялось совещание с участием С. М. Радковича.¹⁶ 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?¹⁷ 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».¹⁸ 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 не датирован.¹⁹

¹⁴ Там же. Д. 1241. Л. 198–202.

¹⁵ Там же. Л. 201.

¹⁶ Там же. Л. 203–208.

¹⁷ Там же. Л. 204.

¹⁸ Там же. Л. 208.

¹⁹ Там же. Д. 1287. Л. 1–8.

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.²⁰ 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».²¹

Итоговый доклад в двух вариантах оказался на столе у И. К. Григоровича 15 июля 1911 г.²² Кроме того, к нему была приложена еще и отдельная записка о ГМШ.²³ 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 входило 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 — Стро-

²⁰ Там же. Л. 5.

²¹ Там же. Л. 6.

²² Там же. Д. 1241. Л. 199, 213–220, 231–237 об.

²³ Там же. Л. 225–230.

евая 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 в себя 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 должен был 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».²⁴ 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. Адмиралтействсовет предлагалось превратить в чисто совещательный орган.

²⁴ Там же. Л. 223.

И. К. Григорович рассматривал доклад в течение недели и 22 июля 1911 г. изложил свое мнение в обширной резолюции.²⁵ 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 сказалось 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».²⁶

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. Григоровичем 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.²⁷ В этой записке А. А. Эберггард 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

²⁵ Там же. Л. 213–213 об.

²⁶ Григорович И. К. Воспоминания бывшего морского министра. С. 74.

²⁷ РГА ВМФ. Ф.418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 383–385.

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.²⁸ Согласно ему 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 приобретал 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.²⁹ 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 четы-

²⁸ Там же. Д. 1297. Л. 23–41.

²⁹ Там же. Л. 55–57; 58–60.

ре части во главе с обер-квартирмейстерами.³⁰ К ним и предполагалось приравнять начальников Оперативных частей МГШ, хотя, конечно, масштаб их деятельности был несравним. 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, которые значительно меньше европейского или азиатского в целом, не говоря уже о численности личного состава штабных подразделений.

6 августа 1911 г. проект «Положения», разработанный в Законодательной части, был получен в МГШ.³¹ Через пять дней И. К. Григорович получил доклад А. А. Эбергарда, содержащий серьезные критические замечания на проект.³² «По крайнему разумению моему, проведение в жизнь означенного законопроекта будет иметь нежелательные, пагубные для флота последствия»³³ — 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;

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

— начальник Морского учебного комитета безответствен; созда-

³⁰ *Бескровный Л. Г.* Армия и флот России в начале XX века. Очерки военно-экономического потенциала. М., 1986. С. 50–51.

³¹ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1297. Л. 1.

³² Там же. Д. 1241. Л. 364–375.; Д. 1297. Л. 1–11.

³³ Там же. Д. 1297. Л. 1.

ние 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-технических заданий 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 нарушение «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 между плавающим флотом и Морским министерством, например составление ГМШ программы плавания вне зависимости от учебного плана, вытекающего из плана войны, и прочее. — Примеч. А. А. Эбергарда), а также вследствие несоблюдения формы закона (отсутствие ясности изложения, неопределенность обязанностей, лишающая возможности установить ответственность за результат деятельности, отсутствие прямых указаний на ответственность и прочее. — Примеч. 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». ³⁴ 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 следующие 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»; ³⁵

— 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.

³⁴ Там же. Л. 10.

³⁵ Там же. Л. 3.

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».³⁶

Законодательная часть, естественно, выдвинула контраргументы.³⁷ 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.³⁸ В ней А. А. Эбергард предлагал вновь пересмотреть гл. 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».³⁹ 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.⁴⁰ Впрочем, вопрос о введении нового «Положения об управлении Мор-

³⁶ Там же. Л. 10–11.

³⁷ Там же. Л. 12–22.

³⁸ Там же. Л. 70–71.

³⁹ Там же. Л. 70.

⁴⁰ Там же. Л. 90–102.

ским министерством» для И. К. Григоровича был уже предрешен, 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».⁴¹ 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 во время русско-японской войны командовал крейсером «Диана». «Диана» стала одним из немногих кораблей, прорвавшихся из Порт-Артура после боя в Желтом море. После войны он 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.⁴² В ней министр останавливался на уже проведенных преобразованиях в морском ведомстве, в частности создании МГШ, введении «Положения о командующем Морскими Силами» и т. п. 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.⁴³ 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,

⁴¹ Григорович И. К. Воспоминания бывшего морского министра. С. 68–69.

⁴²РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 284–299.

⁴³См. Приложение, рис. 18.

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.⁴⁴ Переход к новой организации также не мог быть осуществлен сразу, предполагалось делать это постепенно, по мере выделения средств.⁴⁵

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.

Уже 24 октября был издан приказ по морскому ведомству № 312, который предписывал учреждениям начать разработку проектов «Наказов» для себя, проекты требовалось представить к 31 декабря.⁴⁶ 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».⁴⁷ Единственным подразделением министерства, представившим в срок свой проект «Наказа», было Управление по делам рабочих и вольнонаемных служащих,⁴⁸ 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 и к концу года, а МГШ ограничился проектом секретного дополнения к «Положению об управлении морским ведомством». Видя, что дело не движется, 5 ноября морской министр приказал внести в Ад-

⁴⁴РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1297. Л. 276–276 об.

⁴⁵Там же. Л. 374.

⁴⁶Там же. Ф. 410. Оп. 3. Д. 819. Л. 17.

⁴⁷Там же. Л. 19 об.

⁴⁸Там же. Л. 20–25.

миралтейств-совет части «Наказа», посвященные отдельным учреждениям.⁴⁹ Адмиралтейств-совет не спешил с рассмотрением проектов, поэтому на отзыв начальникам учреждений-разработчиков они были отосланы лишь 29 мая 1914 г., накануне войны.⁵⁰ В Канцелярии Морского министерства смогли собрать и обобщить отзывы только к лету 1915 г.⁵¹ 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”»⁵² — 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.⁵³ 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.⁵⁴ 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.

⁴⁹ Там же. Л. 338.

⁵⁰ Там же. Л. 338.

⁵¹ Там же. Д. 820. Л. 28–43.

⁵² Там же. Л. 29 об.

⁵³ Там же. Л. 44.

⁵⁴ Там же. Л. 47–49 об.; 51–53.

Переделывать «Положение об управлении морским ведомством» пришлось сразу же после его принятия. Согласно «Положению», утвержденному Николаем II 11 октября 1911 г., Архив Морского министерства впервые в своей истории оказался в положении самостоятельного подразделения, подчиненного только товарищу министра.⁵⁵ Уже в начале ноября 1911 г. И. К. Григорович, выполняя просьбу А. А. Ливена, и 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 междуведомственного совещания по разработке новых штатов морского ведомства, на котором присутствовали представители Министерства финансов и Государственного контроля.⁵⁶ 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 годов 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».⁵⁷ Недостаточность штатного состава вынуждала Морское министерство

⁵⁵ Там же. Д. 827. Л. 15–15 об.

⁵⁶ Там же. Л. 189.

⁵⁷ Там же. Л. 201.

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.⁵⁸

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, «созданной 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.⁵⁹ 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.⁶⁰ По мнению министра финансов, система главных управлений, принятая в военном и морском ведомствах, до-

⁵⁸ Там же. Л. 202 об.—203.

⁵⁹ Там же. Л. 281—290.

⁶⁰ Коковцов В. Н. Из моего прошлого. . . С. 294.

роже 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 ГМШ, где одновременно появлялись отделения.⁶¹ 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.⁶² 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 вынесен 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.⁶³ 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.⁶⁴ 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.⁶⁵ 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.⁶⁶ 22 марта этот вопрос был положительно решен Советом министров, что позволило уже через четыре дня внести его в Государствен-

⁶¹РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1297. Л. 466–469 об.

⁶²Там же. Л. 469.

⁶³Там же. Ф. 410. Оп. 3. Д. 1339. Л. 1–4.

⁶⁴Там же. Л. 18–19.

⁶⁵Там же. Л. 35.

⁶⁶Там же. Л. 38–39.

ную думу.⁶⁷ 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.⁶⁸ Однако средств оказалось недостаточно. 6 октября 1916 г. штаты были внесены в Адмиралтейств-совет, который и дал им окончательное формальное одобрение.⁶⁹ 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 «всеподданнейшем докладе» высказал мысль о необходимости разработки такого нормативного акта. Вскоре Николай II распорядился создать междуведомственное совещание при Главном управлении Генерального штаба для его разработки.⁷⁰ 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

⁶⁷ Там же. Л. 306–307.

⁶⁸ Там же. Л. 519–521 об.

⁶⁹ Там же. Л. 534–544.

⁷⁰ РГИА. Ф. 1276. Оп. 8. Д. 670. Л. 167.

между 30 мая и 18 сентября 1910 г.⁷¹ 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-го ранга М. М. Римского-Корсакова 3-го.⁷² 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.⁷³

Работа совещания, обсуждавшего проект «Положения», прохо-

⁷¹РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 2342. Л. 5.

⁷²Там же.

⁷³Там же. Л. 58–59.

дила довольно вяло. После заседания 18 сентября 1910 г. оно собралось лишь в марте 1911 г.,⁷⁴ 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 показала 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».⁷⁵ 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».⁷⁶ 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.⁷⁷

Тогда же, в феврале 1912 г., выяснился еще один небезынтересный факт: разработанный в свое время в Морском министер-

⁷⁴ Там же. Л. 168 об.

⁷⁵ Там же. Л. 115 об.

⁷⁶ Там же. Л. 116.

⁷⁷ Там же. Л. 131–134.

стве 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.⁷⁸

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.⁷⁹

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 отстаивал позднее И. К. Григорович на заседаниях кабинета.⁸⁰ Начальник МГШ считал необходимым предоставить право «всеподданнейшего 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 многи-

⁷⁸ Там же. Л. 121, 178.

⁷⁹ Там же. Л. 151.

⁸⁰ Там же. Л. 168–170 об.

ми главами гражданских ведомств, в частности С. В. Рухловым, А. А. Макаровым, И. Г. Щегловитовым, А. В. Кривошеиным и государственным секретарем С. Е. Крыжановским.⁸¹ 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.⁸² Николай II утвердил этот Особый журнал, и порядок выделения чрезвычайных кредитов в предмобилизационный период был окончательно утвержден.⁸³

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.⁸⁴ После утверждения императором 17 февраля 1913 г. «Положение о подготовительном, к войне, периоде» вступило в силу.

В 1910–1914 гг. было наконец 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. Следует подчеркнуть, что решительность И. К. Григоровича сыграла важнейшую роль в деле перестройки ведомства. В годы Первой мировой войны практически не собирались многочисленные совещания и комиссии, многие месяцы обсуждавшие десятки проектов реорганизации. За основу были взяты существовавшие «Положение» и «Наказ», разработанные при его предшественнике. На проведении в жизнь новой организацион-

⁸¹РГИА. Ф. 1276. Оп. 8. Д. 670. Л. 18–28.

⁸²Там же. Л. 42–68 об.

⁸³Там же. Ф. 1276. Оп. 20. Д. 60. Л. 64.

⁸⁴РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 2342. Л. 105–110.

но-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.

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 встало два главных вопроса: выбор новой судостроительной программы и реорганизация центрального и местного морского управления.

Определение программы судостроения, в свою очередь, потребовало принятия целого ряда важнейших решений о выборе стратегических ориентиров, поиске финансовых средств и т. д. В результате было решено 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 призрачные 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».¹

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 в 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; это позволило бы усилить армию гаубицами, увеличить мобилизационный запас снарядов и т. д. Однако такие 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.

¹ *Лашкарев Г. А.* Необходимость ассигнования пол-миллиарда [рублей] на усиление военно-морской мощи нашего Отечества. СПб., 1912. С. 3.

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 было лишь то, что, по И. М. Дикову, руководящую роль в ведомстве должен был играть ГМШ, а по Л. А. Брусилову — 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 умаляло 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 полемизовавший с Л. А. Брусиловым, 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. Брусиловым 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 считается с фактом, когда «мозг армии» выявил стремление вылезть из черепной коробки армии и переместиться в голову всего государственного организма»² — 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 новичками 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 был 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 военноморского 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. Сопrotивление 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

² Шапошников Б. М. Мозг армии. М., 1927. С. 9.

проекте А. Ф. Гейдена. В этот период в морском ведомстве работают комиссии под председательством С. К. Ратника, работавшая в ноябре 1905 — феврале 1906 г. и комиссия В. П. Верховского, разработавшая «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., когда 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 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 предложе-

ния 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» пришла 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 прорабатывавшей вопрос. Таковы были комиссии С. К. Ратника, В. П. Верховского, И. Ф. Бострема. Комиссия под председательством С. 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 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 созвано од-

нажды 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 С. К. Ратника в 1906 г. Большое влияние на проведение преобразований в жизнь оказывал финансовый фактор: введенные в октябре 1911 г. временные штаты министерства укладывались в старую сумму, отпускавшуюся на «дореформенный» центральный аппарат. Строительная часть и УДРВС оказались в подчинении ГМХУ только из-за недостатка средств. По той же причине неоднократно откладывалось формирование частей морской пехоты, коренная реорганизация системы военно-морских учебных заведений, перевод младших классов МКК в Севастополь и т. д.

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. Брусилова не способствовал достижению компромисса между требованиями МГШ и позицией министра. Дружеские отношения С. А. Воеводского, С. П. Дюшена и А. А. Эберггарда 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.

Когда же в итоге многолетних споров, дискуссий, столкновений интересов, закулисных интриг, бесконечных совещаний и соглашений, 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.

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. Лемишевский (рукопись). РГА ВМФ. Научно-справочная библиотека.

Российский государственный исторический архив.

Фонд 1148. Оп. 10. Д. 6–1911 г.

Фонд 1276. Оп. 3. Д. 576.

Фонд 1276. Оп. 8. Д. 670.

Фонд 1276. Оп. 20. Д. 60.

Фонд 1278. Оп. 2. Д. 3327.

ОПУБЛИКОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ

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

НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ

- Временное Положение об управлении морским ведомством, высочайше утвержденное 11 октября 1911 г. // Полн. собр. законов Российской империи (ПСЗ). Собрание 3-е. Т. XXXI. 1911, отделение 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. 456–561.
- 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.
- 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.
- Полыванов 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. Воспоминания. М., 1957.

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.

Беклемышев Н. Н. Морская программа. СПб., 1905.

Беклемышев Н. Н. О морской силе России // *Море*. 1908. № 1.

Белавенец П. И. Нужен ли нам флот и значение его в истории России. СПб., 1909.

Дарьё. 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.
- Витте А. Г. фон.* Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах. СПб., 1907.
- Долгов А. Н.* Очерк военно-морской администрации. СПб., 1896.
- Доценко В. Д., Иоффе А. Е.* Главный Морской штаб // Морской энциклопедический словарь: В 3 т. Т. 1. Л., 1991.
- 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: Докт. дис. Л., 1966.
- Кондратенко Р. В.* Морская политика России 80-х годов XIX века: Канд. дис. СПб., 2001.
- Левин С. Ф.* Воссоздание русского флота после восточной войны (морские реформы 50–70-х годов XIX в.) // Вестн. С.-Петербур. ун-та. 1996. Сер. 2. Вып. 4.
- Лихарев Д. В.* Морская политика Великобритании в 1900–1930 гг.: Докт. дис. 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.
- 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., Земченко 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.

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): Канд. дис. Л., 1976.

Толстой А. Н. Собр. соч.: В 10 т. М., 1959. Т. 5.

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.: Канд. дис. Л., 1950.

Шапошников Б. М. Мозг армии. М., 1927.

Шаццлло К. Ф. О диспропорции в развитии вооруженных сил России (1906–1914) // Исторические записки. 1969. Т. 83.

Шаццлло К. Ф. Последняя военно-морская программа царского правительства // Отечественная история. 1994. №2.

Шаццлло К. Ф. Россия перед Первой мировой войной. М., 1974.

Шаццлло 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, 1996.

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 |
| ОГЗ | — Основные государственные законы 1906 г. |
| 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 |

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ СХЕМЫ

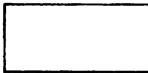
УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ



Должностные лица



Совещательные и судебные учреждения



Прочие центральные учреждения



Учреждения созданные или проектируемые
в период, который отражает схема



Учреждения ликвидированные или предпола-
гаемые к ликвидации в период, который отражает
схема

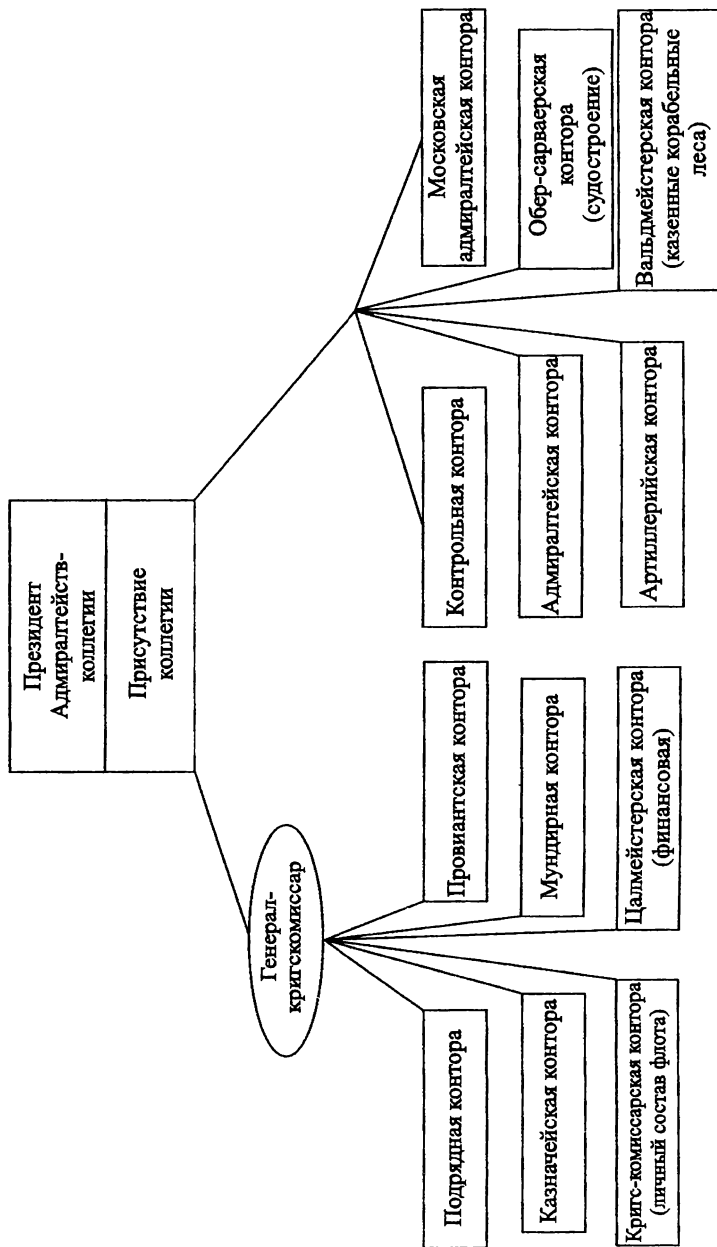


Рис. 1. Организация Адмиралтейств-коллегии до 1732 г.

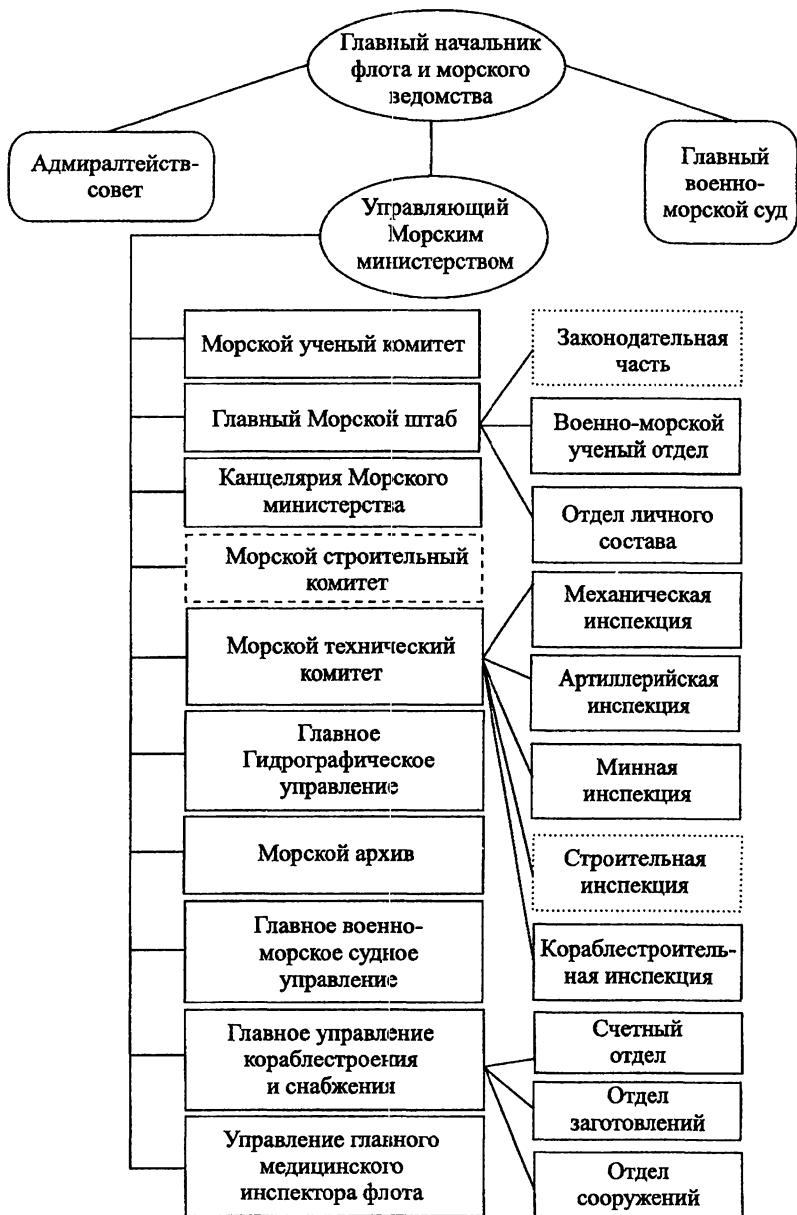
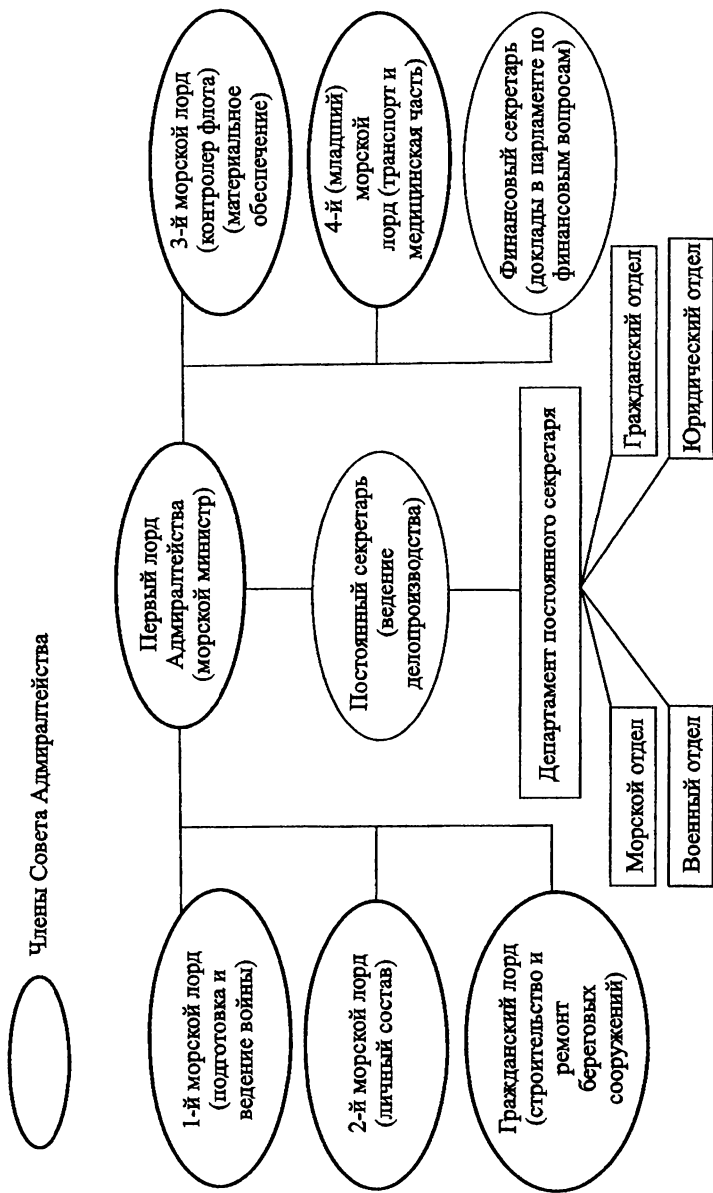


Рис. 3. Организация Морского министерства с 1885 г.

А)



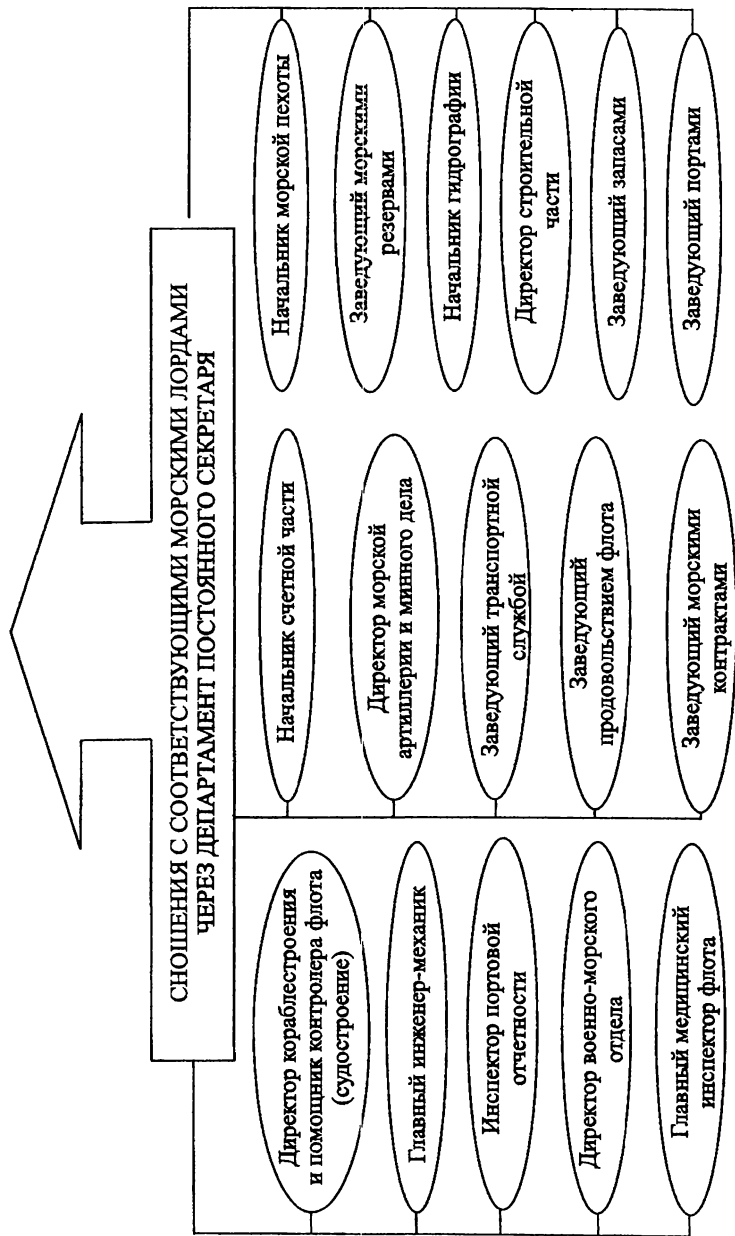


Рис. 4. Центральное управление английским флотом в начале XX в.: А) Совет Адмиралтейства; Б) центральные органы управления флотом

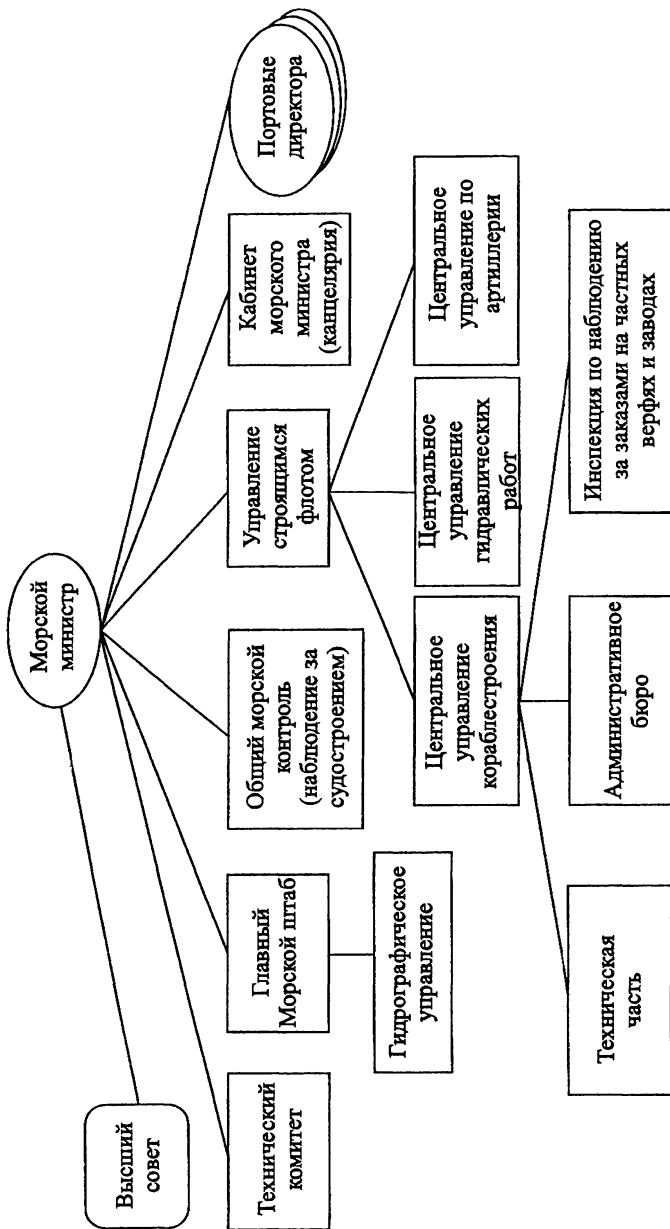


Рис. 5. Центральное управление французским флотом в начале XX в.

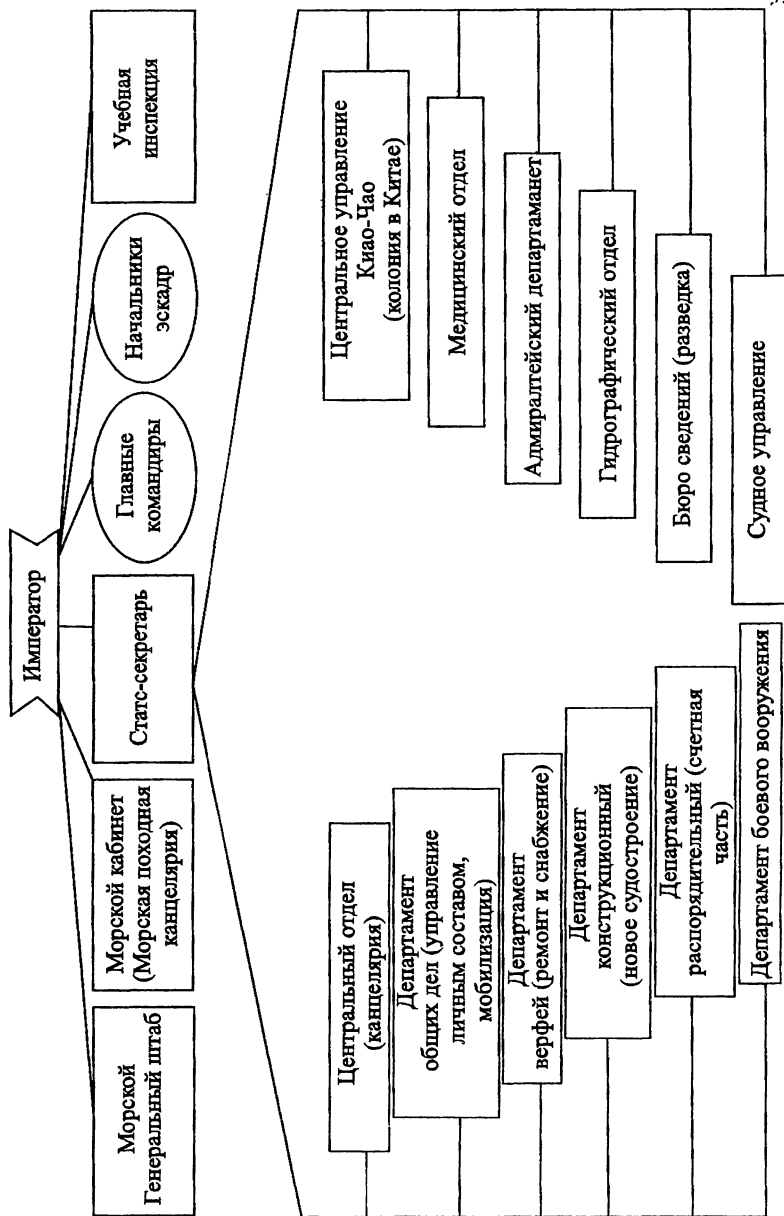


Рис. 6. Центральное управление германским флотом в начале XX в.

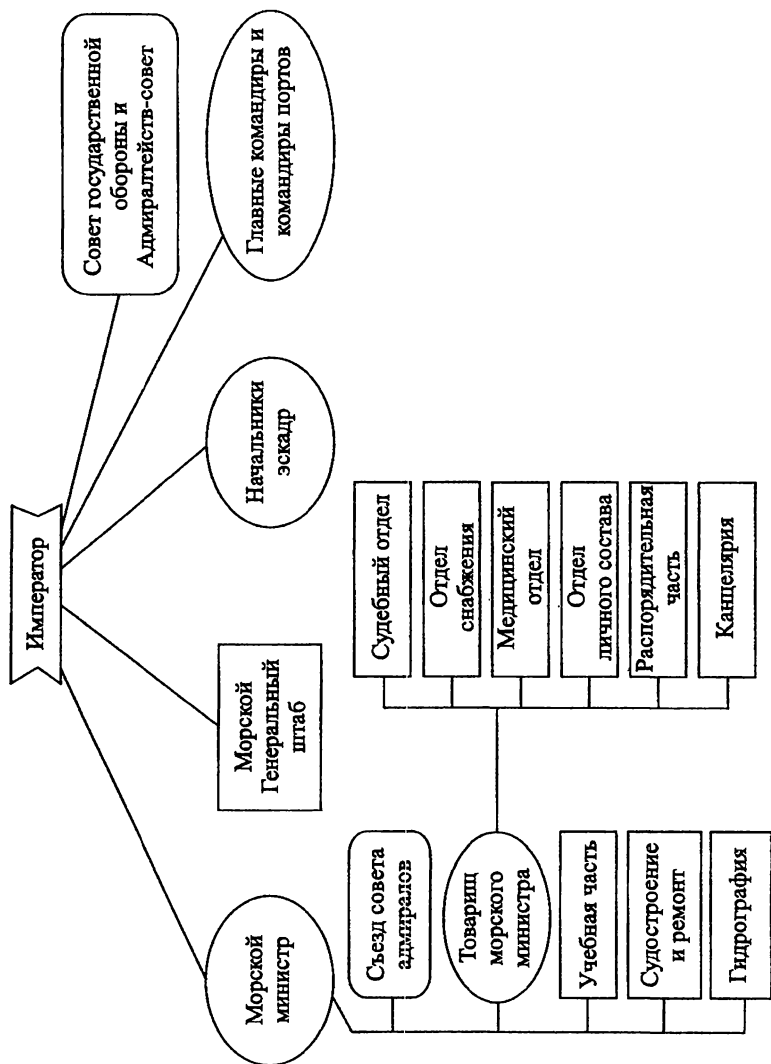


Рис. 7. Центральное управление японским флотом в начале XX в.

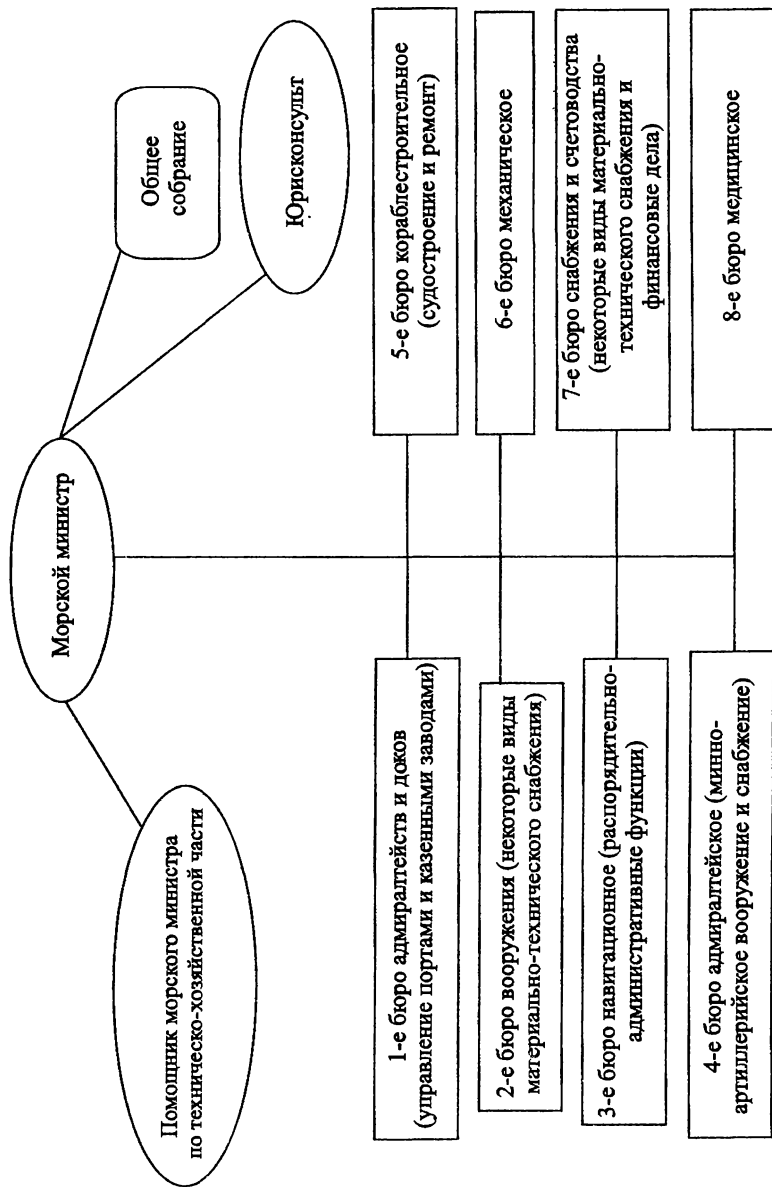


Рис. 8. Центральное управление флотом США в начале XX в.

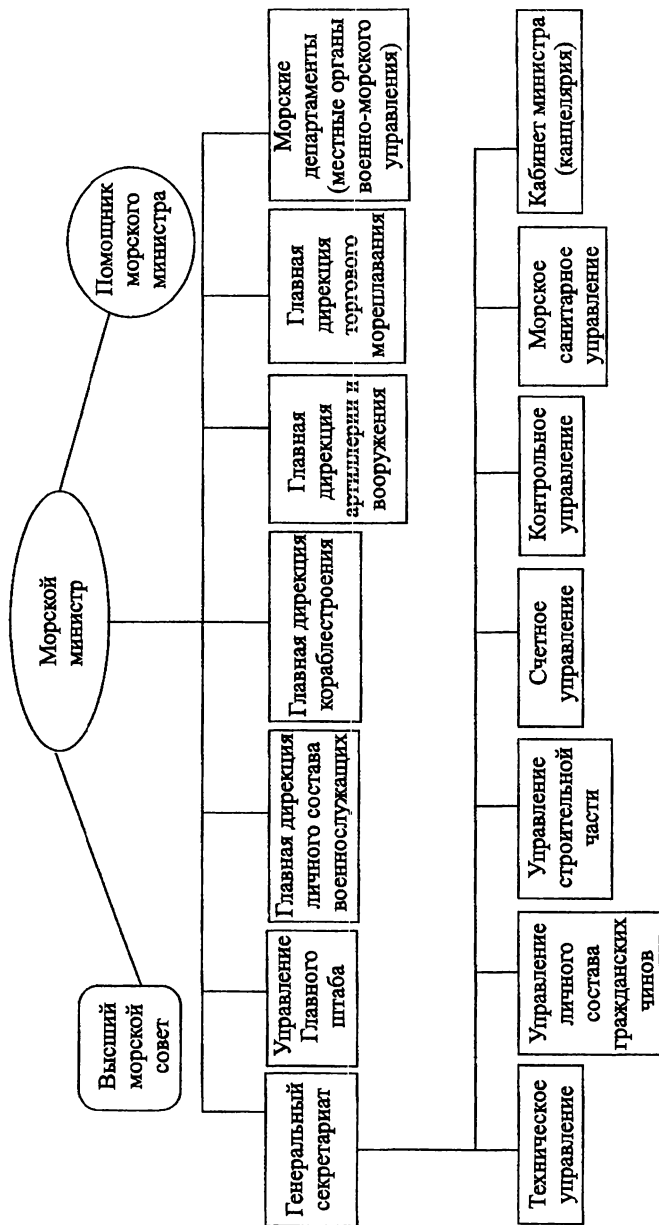


Рис. 9. Центральное управление итальянским флотом в начале XX в.

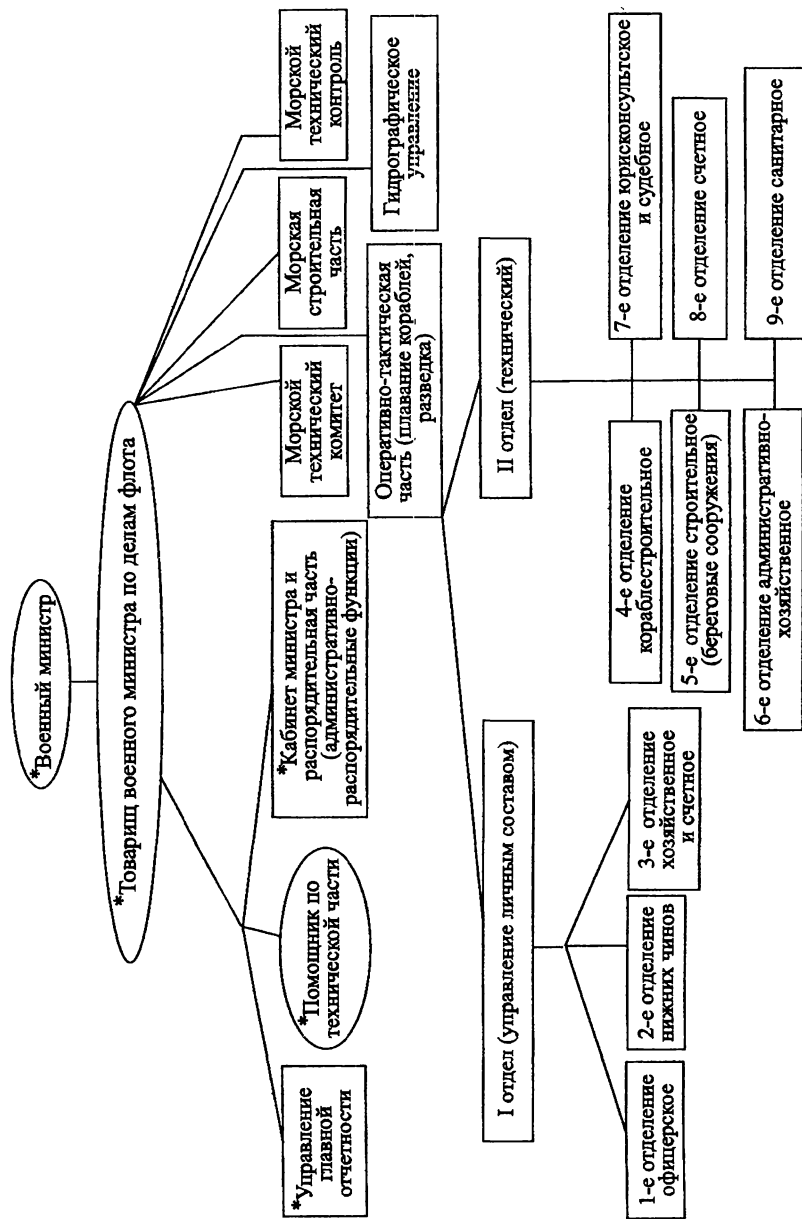


Рис. 10. Центральное управление австро-венгерского флота в начале XX в.: Звездья, отмеченные знаком *, находились в Вене, остальные — в Поле, главной ВМБ австро-венгерского флота

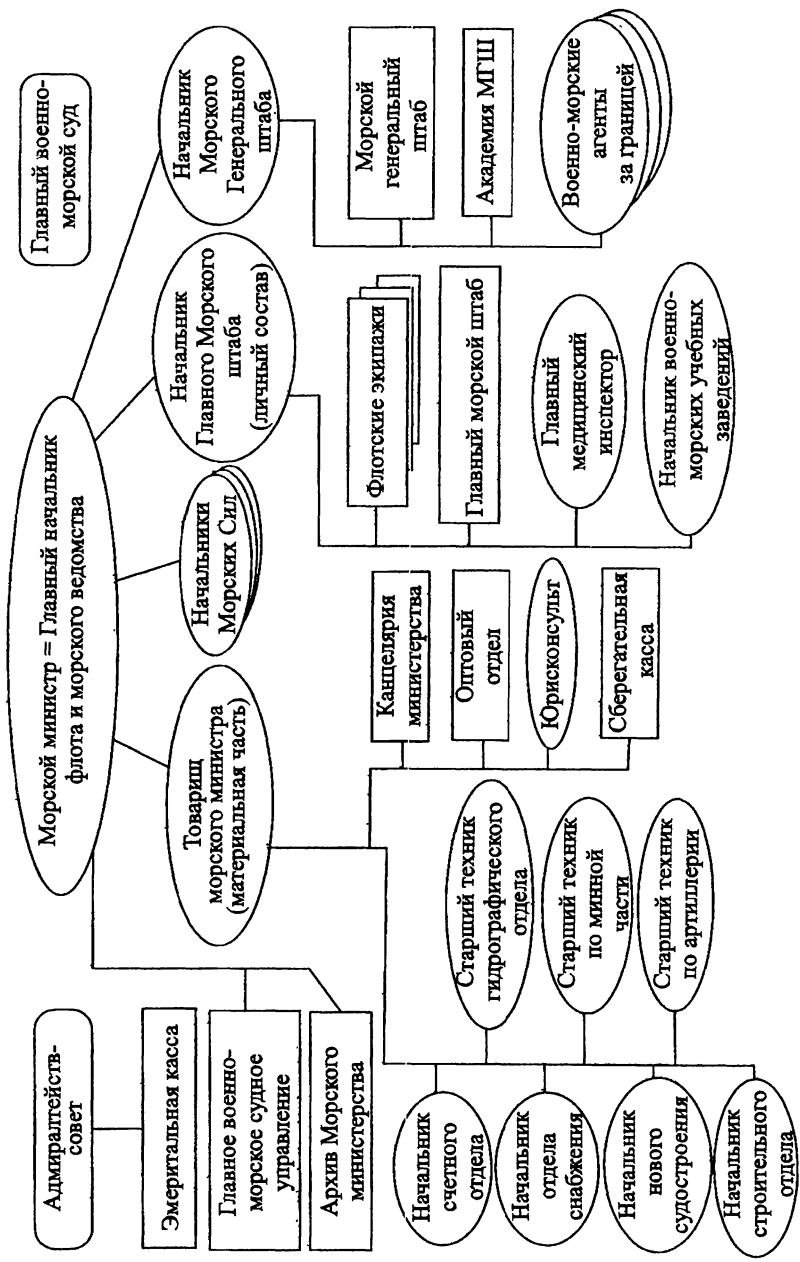


Рис. 12. Проект организации морского управления, предложенный А. Ф. Гейденом

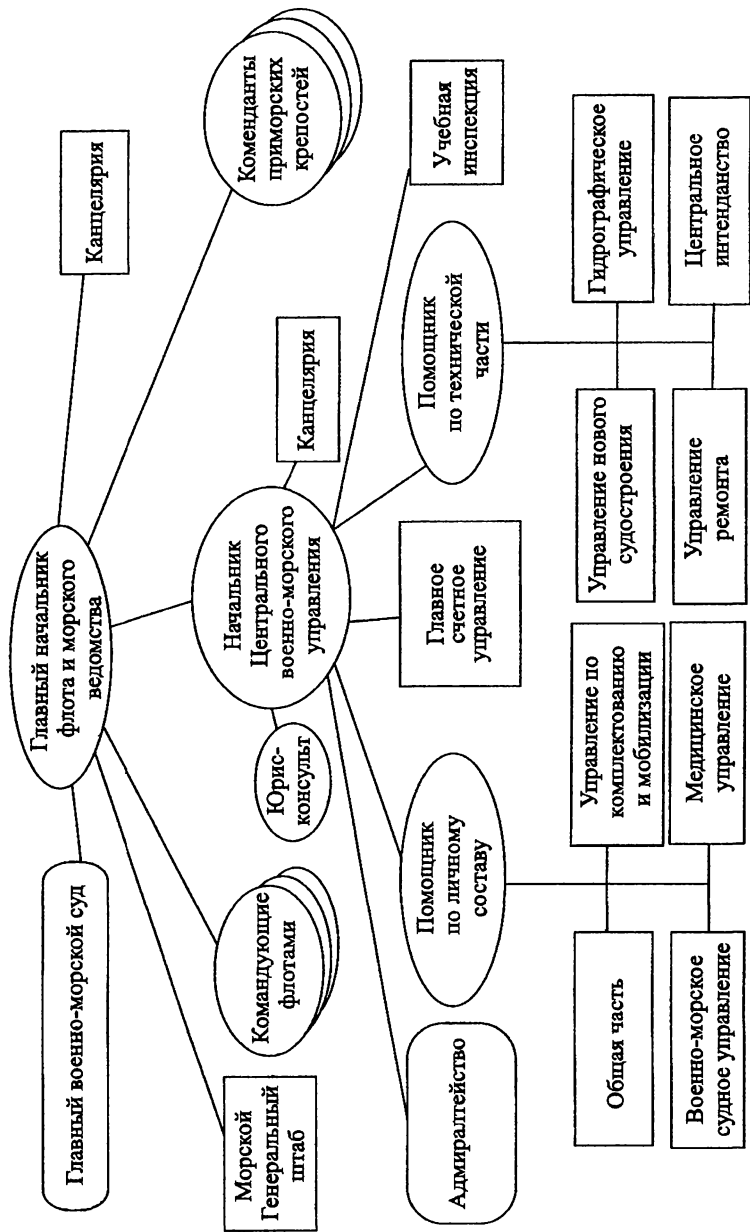


Рис. 19. Организация морского ведомства, предложенная «Руководящими указаниями для преобразования морского ведомства» Л. А. Брусилова. Июнь 1906 г.

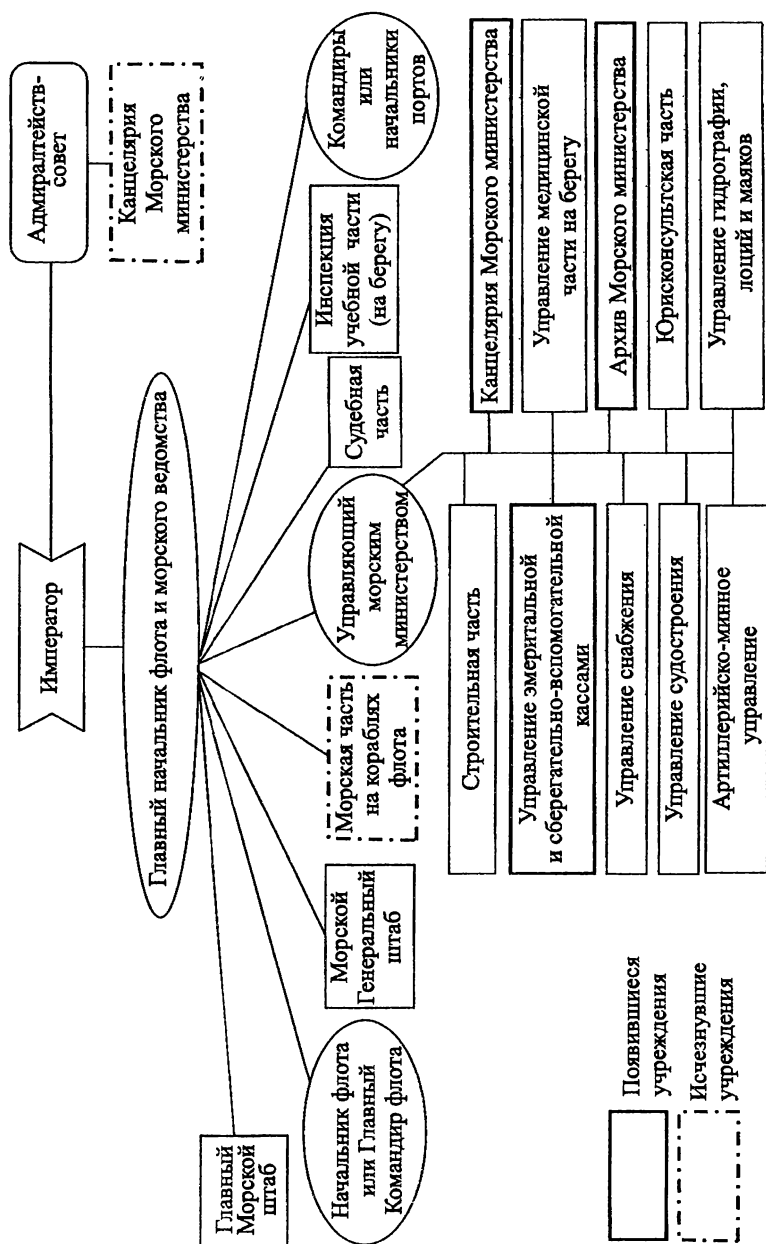


Рис. 14. Организация Морского министерства по проекту Законодательной части ГМШ, предложенному участникам совещания 16 июня 1907 г.

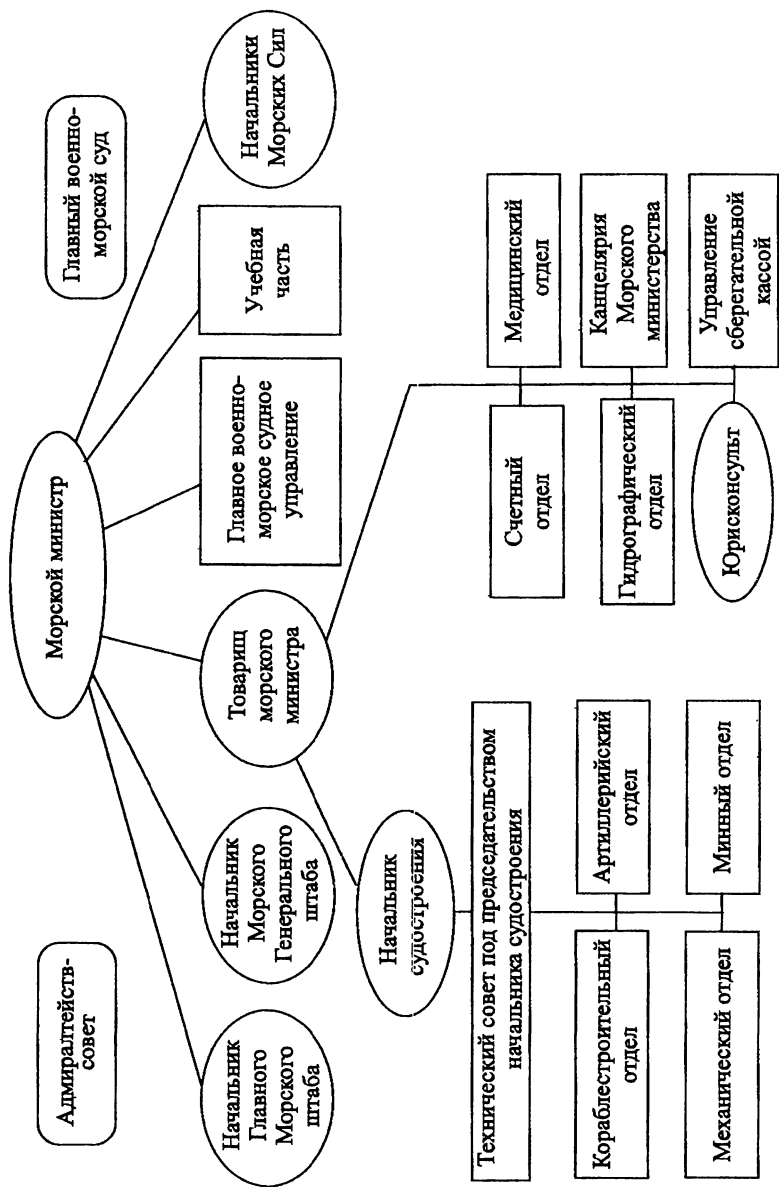


Рис. 15. Организация Морского министерства, предложенная в проекте Законодательной части ГМЩ, составленном 5–13 января 1908 г.

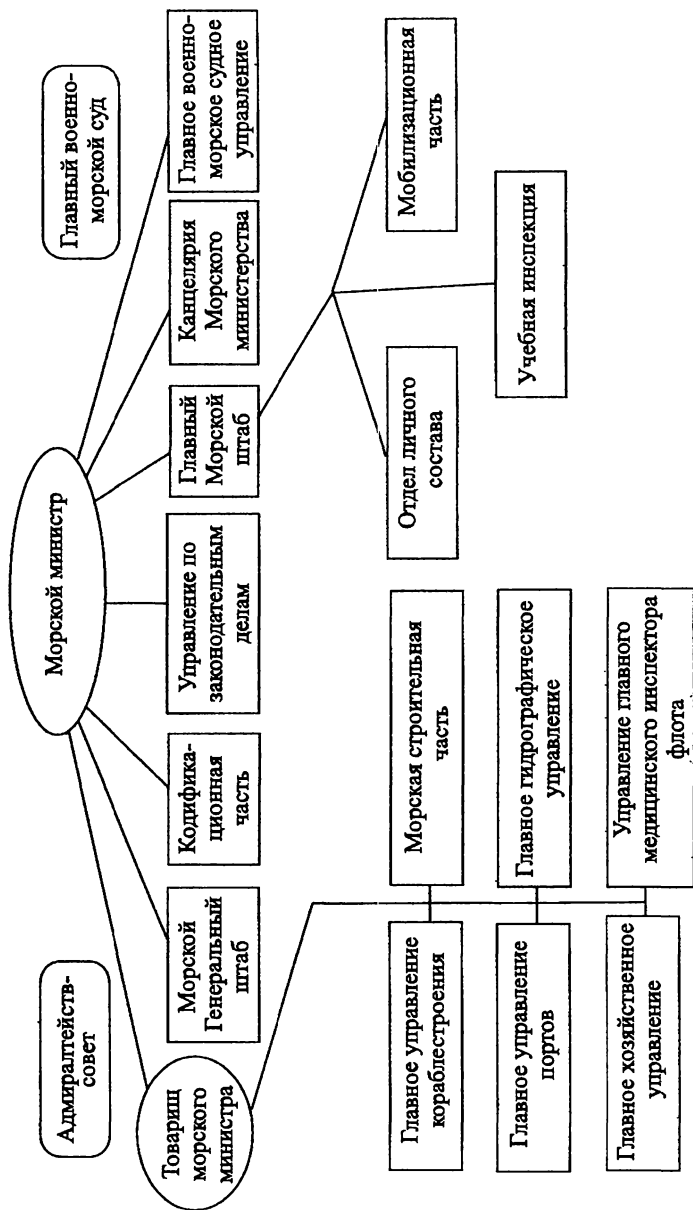


Рис. 17. Схема организации центрального военно-морского управления, представленная Морским министерством Государственной думе весной 1909 г.

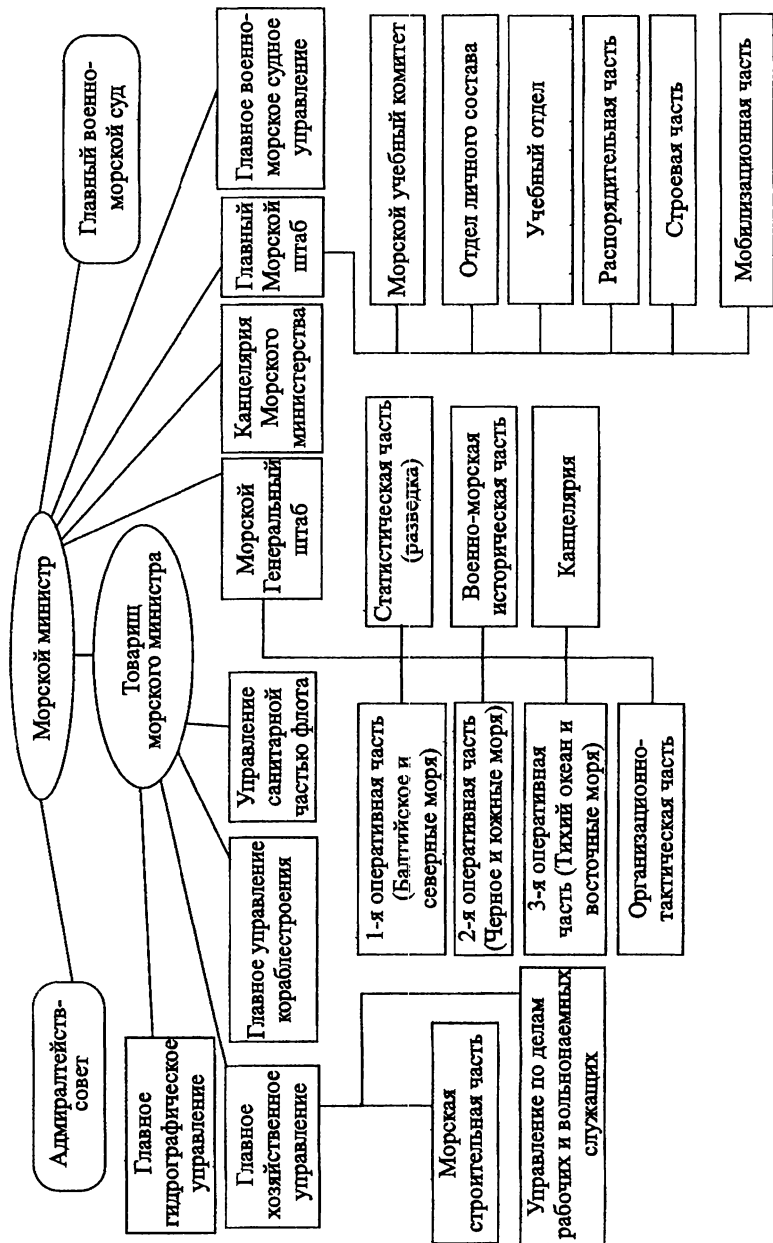


Рис. 18. Организация Морского министерства, введенная в октябре 1911 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|---|-----|
| Введение..... | 3 |
| <i>Глава первая.</i> Очерк истории систем военно-морского управления..... | 18 |
| <i>Глава вторая.</i> «Мозг» флота после Цусимы..... | 45 |
| <i>Глава третья.</i> Конфликт двух штабов..... | 77 |
| <i>Глава четвертая.</i> Поиски новой схемы военно-морского управления
(1908–1909 гг.)..... | 120 |
| <i>Глава пятая.</i> Завершение реорганизации «мозга» русского флота
(1910–1914 гг.)..... | 154 |
| Заключение..... | 179 |
| Источники..... | 186 |
| Литература..... | 189 |
| Сокращения..... | 191 |
| <i>Приложение.</i> Организационные схемы..... | 192 |

Научное издание

Кирилл Борисович Назаренко

**«МОЗГ» ФЛОТА РОССИИ
ОТ ЦУСИМЫ ДО ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

Редактор *Е. В. Красненкова*

Корректор *Т. Г. Павлова*

Обложка художника *Е. А. Соловьевой*

Верстка *Е. М. Воронковой*

Подписано в печать 19.09.2006. Формат 60×84¹/₁₆.
Бумага офсетная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 12,6.
Уч-изд. л. 13,62. Тираж 300 экз. Заказ № **452**

Издательство СПбГУ.
199004, С.-Петербург, В.О., 6-я линия, 11/21
Тел. (812) 328-96-17; факс (812) 328-44-22
E-mail: editor@unipress.ru
www.unipress.ru

По вопросам реализации обращаться по адресу:
С.-Петербург, 6-я линия В.О., д. 11/21, к. 21
Телефоны: 328-77-63, 325-31-76
E-mail: post@unipress.ru

Типография Издательства СПбГУ.
199061, С.-Петербург, Средний пр., 41

ИЗДАТЕЛЬСТВО С.-ПЕТЕРБУРГСКОГО УНИВЕРСИТЕТА
предлагает учебники, учебные пособия, научную и
научно-популярную литературу по

*истории,
экономике,
психологии,
философии,
филологии,
языкознанию,
естественным и точным наукам*

студентам, преподавателям, научным сотрудникам, а
также учителям, школьникам — всем, кому
интересен мир книги.

Книги можно приобрести в магазинах Издательства,
а также через отдел реализации:

199034, С.-Петербург, 6-я линия В. О., д. 11/21, к. 21
Телефоны: 328-77-63, 325-31-76
E-mail: post@unipress.ru

Широкий выбор научной, образовательной, справочной литературы
в объединенной книготорговой сети «Университетская книга»

в Санкт - Петербурге:

Книготорговая сеть Издательства СПбГУ

Магазин № 1 «Vita Nova»:

Университетская наб., 7/9

Тел. 328-96-91;

E-mail: vitanova@it13850.spb.edu

Филиал № 2:

Петродворец, Университетский пр., 28

Тел. 428-45-91

Филиал № 3:

В. О., 1-я линия, 26

Тел. 328-80-40

Филиал № 5:

Петродворец, Ульяновская ул., 1

(физический факультет)

Филиал № 6 «АКМЭ»:

В.О., Менделеевская линия, дом. 5

(здание исторического и философского факультетов)

Филиал № 7:

В. О., наб. Макарова, 6

(факультет психологии)

Филиал № 8:

Университетская наб., 11

(в холле филологического факультета)

Книжный магазин «Александрійская библиотека»

Наб. р. Фонтанки, 15 (здание РХГА)

в М о с к в е :

Книжные ассортиментные кабинеты Издательства МГУ

Воробьевы горы, ул. Хохлова, 11

(здание типографии МГУ)

Б. Никитская, 5/7

(здание Издательства МГУ)

«КНИГА-ПОЧТОЙ»

Наша служба «Книга—почтой» предлагает широкий ассортимент научной и учебной литературы по всем университетским дисциплинам. Вы можете заказать как вышедшую, так и готовящуюся к изданию литературу более чем 100 издательств Москвы и Санкт-Петербурга. Информацию о новинках этих издательств можно найти в газете «Книжное обозрение» (подписной индекс: 50051). Мы работаем с частными лицами и организациями.

Условия оплаты — в зависимости от региона и выбора клиента.

- **СНГ, дальнее и ближнее зарубежье** — только предоплата (отправка книг заказной корреспонденцией).
- **Россия** — наложенный платеж или предоплата по выбору клиента.

В соответствии с заказом мы комплектуем ценные бандероли весом до 2 кг. В сумму оценки входит примерно 30% от стоимости заказанных книг на почтовые расходы. Отправка книг осуществляется в течение месяца после получения заказа.

E-mail: post@unipress.ru

Подробнее — на нашем сайте
www.unipress.ru

К. Б. НАЗАРЕНКО

«МОЗГ» ФЛОТА РОССИИ

ОТ ЦУСИМЫ
ДО ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

0040667 Мозг Флота России.
Цена: розн. 212,00 руб.,
по VIP-карте 180,00 руб.
скидка 15%



2 000000 634630

"Академическая литература"
11.06.10 тел.8-800-333-3421



9 785288 1040665