



dh

«ЦИФРОВАЯ ИСТОРИЯ»
ВОЕННАЯ БИБЛИОТЕКА

КИРИЛЛ НАЗАРЕНКО

ФЛОТ И ВЛАСТЬ В РОССИИ

ОТ ЦУСИМЫ
ДО ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ
1905-1921

Цифровая история. Военная библиотека

Кирилл Назаренко

**Флот и власть в России. От
Цусимы до Гражданской
войны (1905–1921)**

«Яуза»

2019

УДК 929.731
ББК 63.3(2)43

Назаренко К. Б.

Флот и власть в России. От Цусимы до Гражданской войны (1905–1921) / К. Б. Назаренко — «Яуза», 2019 — (Цифровая история. Военная библиотека)

ISBN 978-5-00155-088-4

НОВАЯ КНИГА известного историка, доктора исторических наук, профессора Института истории Санкт-Петербургского государственного университета К.Б. Назаренко, безусловно, самое фундаментальное исследование системы управления военно-морским флотом России от окончания Русско-японской до завершения Гражданской войны – самого сложного периода в истории отечественного ВМФ, когда его руководители активно пытались воздействовать на политическое руководство страны с целью возродить флот после катастрофического поражения в Цусимском сражении, вывести Андреевский флаг на ведущие в мире позиции накануне Первой Мировой, спасти флот от упразднения в ходе Гражданской войны. Опираясь на архивные документы автор отвечает на самые дискуссионные вопросы истории отечественного флота эпохи войн и революций. Как проходило строительство флота после Цусимы? Каким образом к началу Первой Мировой была организована и начала эффективно работать морская разведывательная и контрразведывательная служба? Возможен ли был приход к власти военных после Октябрьской революции? Какой политический выбор сделали во время революционных событий флотские офицеры? Как в октябре 1917 г. сложилась небывалая в истории ситуация, когда фактическим главой морского ведомства стал матрос? Каким было подлинное отношение советской власти к «старым специалистам»? Что унаследовал от царского красный флот? Наконец, какие скрытые от посторонних глаз механизмы влияли на реорганизацию аппарата управления флотом от Цусимы до Гражданской войны?

УДК 929.731
ББК 63.3(2)43

ISBN 978-5-00155-088-4

© Назаренко К. Б., 2019
© Яуза, 2019

Содержание

Введение	7
Глава 1	11
Глава 2	19
Глава 3	35
Конец ознакомительного фрагмента.	37

Кирилл Назаренко

Флот и власть в России: От Цусимы до Гражданской войны (1905—1921)

Рецензенты:

доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник Института российской истории РАН *И.С. Рыбаченок*

доктор исторических наук, профессор *А. В. Аранович* (Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна, кафедра истории и теории искусств)

Введение

Военная история выступает обычно как история боевых действий и военной техники. Рассказ о боях и сражениях, о деятельности полководцев, о творческом поиске конструкторов 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 или учреждений военной администрации. Не подлежит сомнению, что основы победы и 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 структур, осуществляющих управление войсками и флотами как в мирное, так и в военное время. Руководящие органы вооруженных сил оказывают воздействие на высшее руководство страны, явно или скрыто подталкивая его к проведению определенной внешней или внутренней политики. Борьба за власть и влияние различных политических группировок и отдельных лидеров также отражается на структуре органов, руководящих вооруженными силами. Это обстоятельство делает особенно важным рассмотрение особенностей высших органов военного и военно-морского управления в различные эпохи.

Положение военных учреждений среди других властных структур зависит от многих обстоятельств, таких как геополитические факторы, характер господствующего политического режима, национальные традиции и т. п. Особенно интересно рассмотреть вопрос о политической роли флота в период революционного перехода от одного социально-политического строя к другому. Здесь встает вопрос о применимости единых подходов к государственному аппарату различных по своему социально-политическому строю стран. Где проходит граница между общими принципами формирования госаппарата, характерными для любой эпохи, для любого строя, и особенными чертами, присущими только определенному общественному строю? Российская империя и Советская Россия были основаны на противоположных классовых принципах, проводили совершенно разную социальную политику, в то же время геополитическое положение страны оставалось неизменным.

Очевидно, что в континентальной стране, такой как Россия, основой военной безопасности всегда служила сухопутная армия, а о флоте вспоминали, когда были удовлетворены минимальные потребности обороны и появлялось желание вести более активную внешнюю политику, неизбежно связанную с необходимостью «показывать флаг» в более или менее отдаленных водах. Кроме того, военно-морской флот является необходимым атрибутом «великой державы», и его отсутствие или чрезмерная слабость могут поставить под сомнение этот важный статус. Как писал адмирал И. А. Шестаков: «Существование флота в России многими считается чем-то натянутым, неестественным, не требуемым государственными нуждами, короче – прихотью... В мирное время флот – длинная рука политики и разносит по миру весть о вашей славе и могуществе, что столь же необходимо, как кредит банкиру, занимающемуся огромными оборотами. Для защиты, влияния, диверсии или нападения флот также необходим нам, как другим государствам, нужно только определить, в какой силе и какой именно»¹.

Естественно, что в таких условиях в нашем обществе (в отличие от Великобритании или США) не могли сложиться бесспорные взгляды на роль и значение флота в системе вооруженных сил страны. Почти всегда находились теоретики и публицисты, готовые доказывать ненужность и обременительность полноценных военно-морских сил для России или СССР.

¹ [Шестаков К. А.] Старые мысли на новое дело (Извлечение из статьи И.А. Шестакова) // Морской сборник. 1858. № 1. Часть неоф. С. 1-3.

Сторонники идеи необходимости флота в споре с его противниками были нередко запальчивы и сильно преувеличивали роль и значение морской силы для нашего отечества.

Одной из дискуссионных стала проблема организации центральных органов управления флотом. Должен ли отечественный военный флот возглавляться особым центральным государственным учреждением на правах министерства или наркомата? Или им должно руководить подразделение единого министерства (наркомата) обороны? А если так, то насколько широкие полномочия должен иметь флотский руководящий орган в составе единого органа руководства вооруженными силами? В этот спор вмешивались представители сухопутной армии, отстаивавшие собственные теоретические взгляды на военную организацию и свои ведомственные интересы.

Эпоха рубежа XIX–XX вв. принесла на флот массу технических новшеств, которые, в свою очередь, радикально изменили военно-морскую организацию, тактику, а отчасти и стратегию. Военно-морское дело избавилось от пережитков парусной эпохи и шагнуло далеко вперед. В первые годы XX в. радиосвязь превратилась в реально действующее техническое средство. Раньше руководство боевыми действиями было возможно только с мостика флагманского корабля, теперь же информация могла передаваться по радио на сотни и тысячи миль. Развитие артиллерии привело к созданию приборов управления огнем, которые делали возможной согласованную стрельбу нескольких линейных кораблей, идущих в одном строю. Развитие техники и тактики торпедной стрельбы привело к созданию многотрубного торпедного аппарата и разработке принципов стрельбы по площадям, что потребовало согласованных действий нескольких однотипных эсминцев в составе дивизиона. Русско-японская война показала, что морской бой на тогдашнем этапе развития техники принимает форму управляемого сражения стройно организованных эскадр, а не беспорядочной «свалки» одиночных кораблей, как думали многие еще в 90-е гг. XIX в. Подводные лодки, самолеты и дирижабли показали себя в годы Первой мировой войны настолько эффективным оружием, что начали даже поговаривать о моральном устаревании крупных надводных кораблей типа линкоров или крейсеров.

Поражение в Русско-японской войне подхлестнуло равнодушных офицеров флота к бурной реформаторской деятельности. Из их рядов вышел ряд ярких, талантливых личностей, многие из которых были объединены под ярлыком «младотурок Морского генерального штаба». В 1917 г. и позднее многие из них стали играть заметную политическую роль – В.М. Альтфатер, Е. А. Беренс, А. В. Колчаки другие.

Возможностей для вмешательства в политику у флота всегда было объективно меньше, чем у армии, поскольку для вооруженного выступления внутри страны пригоднее сухопутные войска. Лишь во время короткого периода 1905—1921 гг. политическая роль флота оказывается заметной невооруженным глазом. Для этого было несколько причин, среди которых и расположение столицы в непосредственной близости от Кронштадта, главной базы Балтийского флота, и более высокая степень политической развитости матросов по сравнению с солдатами сухопутной армии.

Причины революционности матросов были сложными и неоднозначными. Разумеется, «фундаментом» их бунтарских настроений были социально-экономические и политические интересы социальных групп, выходцами из коих были моряки, – прежде всего интересы рабочих. На настроениях моряков сказались еще несколько факторов. Главным было недовольство условиями службы – не материальной стороной дела – материально матросы были обеспечены значительно лучше солдат сухопутной армии², а моральными унижениями. Культурный уровень матросов в эпоху после отмены крепостного права значительно вырос, и те порядки, с которыми мирились рядовые моряки времен Крымской войны, стали до глубины души возму-

² Назаренко К. Б. Материальное обеспечение офицеров и матросов русского флота накануне и во время Первой мировой войны // Вестник Тамбовского университета. Сер. Гуманитарные науки. 2010. Вып. 5(85). С. 109-120.

щать их внуков. Воспитательные меры, предпринимаемые начальством, уже не достигали цели, поскольку были выработаны в феодальную эпоху и не соответствовали новым условиям. Усталость от многолетней однообразной службы на крупных кораблях во время Первой мировой войны доводила моряков до кипения. В условиях 1917 г. большевики и анархисты, конечно, имели больше шансов использовать эти настроения, чем другие политические силы. Особенно привлекательными были антивоенные лозунги большевиков. Позднее, во время Кронштадтского восстания, оказалось, что даже большой процент коммунистов в экипажах кораблей не является гарантией от мятежа уже против большевиков. Роль усталости от войны и военной службы как важного фактора политического протеста подтверждается нежеланием значительной части матросов принимать участие в Гражданской войне.

Флотское офицерство, сохранившее во время мировой войны свой кадровый состав, предпочитало не замечать пропасти, которая постепенно отделяла кают-компанию от кубриков. Офицеры, в массе своей, не привыкли задумываться над социально-политическими вопросами и совершенно растерялись перед взрывом беспричинной, как им казалось, ярости матросов во время Февральской революции. Воздействие на общественное мнение убийств офицеров матросами в 1917 г. было особенно велико, ведь число павших от рук своих подчиненных было вполне сопоставимо с количеством офицеров, погибших в боях 1914-1917 гг. Позднее кровотокающая память об этих событиях поддерживалась офицерами-эмигрантами, которые создали крепкие и дееспособные организации за границей (как политические, так и «ветеранские»). Эти расправы стали символом того зла, которое несла, в их представлении, революция, а руководство ими задним числом уверенно приписывали большевикам. Благодаря большому количеству мемуаров, оставленных моряками-эмигрантами и сравнительно небольшому количеству воспоминаний, принадлежащих перу бывших офицеров, служивших в РККФ, складывается впечатление о почти поголовном отказе старого командного состава флота служить большевикам. В действительности, офицеры флота в большом числе «силою вещей» поступали на советскую военную службу. Часть таких офицеров все же в конечном итоге оказалась в эмиграции, но не была склонна афишировать этот «порочащий» эпизод своей биографии. При этом материальное положение как «военных специалистов», так и рядовых моряков во время Гражданской войны было, на фоне бедствий страны, достаточно приличным³.

Сознание отстает от действительности. Даже наиболее талантливые теоретики не могут объять все многообразие реальности. Организационные формы находятся в постоянной погоне за идеалом эффективности. События на флоте неотделимы от жизни страны, и революционные события 1917 г. в России привели к руководству флотом новых людей. Некоторые из них обладали значительным опытом подпольной политической борьбы, но не имели военно-морского образования. Другие успели окончить профильные учебные заведения, но обладали ничтожным политическим опытом, а были и просто авантюристы, которые пытались оказывать влияние на реорганизацию структур управления флотом.

Затронутые нами вопросы имеют обширную историографию, которую мы рассматривали в опубликованных ранее работах⁴.

³ Назаренко К. Б. Материальное обеспечение красных моряков в конце 1917-1918 гг. // Вестник Санкт-Петербургского государственного университета. Сер. 2: История. 2010. Вып. 2. С. 3-13.

⁴ Назаренко К. Б. Морское министерство России в 1905-1914 гг.: Дисс.... канд. истор. наук / Санкт-Петербургский государственный университет. СПб., 2001. С. 11-16; Он же. К вопросу об оценке деятельности русского флота и морского ведомства начала XX в. в отечественной историографии // Мавродинские чтения-2004. Актуальные проблемы историографии и исторической науки. Материалы юбилейной конференции, посвященной 70-летию исторического факультета Санкт-Петербургского государственного университета. СПб., 2004. С. 191-192; Он же. Русская публицистика о военно-морском флоте в 1905-1914 гг.: «Какой флот нужен России?» // Историография и источниковедение отечественной истории: Сборник научных сообщений. Вып. 3. СПб., 2004. С. 156-167; Он же. Морское ведомство России в 1905-1921 гг.: Личный состав, структура, политическая роль: Дисс. ... докт. истор. наук / Санкт-Петербургский государственный университет. СПб., 2010. С. 49-77.

Следует оговорить, что даты до 1(14) февраля 1918 г. указываются по старому стилю, после этой даты – по новому. Инициалы упоминаемых нами лиц могут быть не указаны или указаны не полностью в том случае, если они не установлены или если под фамилией, упоминаемой в документе, могут подразумеваться несколько человек. Источником биографических данных является общедоступная база данных «Офицеры флота»⁵.

⁵ Биографическая база данных «Офицеры флота». URL: офицеры флота.рф (<http://xn--80ajinmdmsmdt6d.xn--plai/>) (далее БДО).

Глава 1

Его величество документ

Возможностью изучать письменные источники по истории русского и советского флота и морского ведомства мы обязаны Архиву Морского министерства (ныне Российский государственный архив военно-морского флота), хранящему исторические источники с момента основания флота до 1940 г.⁶ Это учреждение было создано еще Петром Великим в 1724 г. В 1905-1921 гг. архив реформировался параллельно с изменениями организационной структуры руководящих органов морского ведомства.

В 1909 г. на повестку дня в морском ведомстве был поставлен вопрос об организации Архива Морского министерства и порядке ведения делопроизводства в ведомстве. Все началось со спора о порядке сдачи дел в Архив. 9 мая 1909 г. С. А. Воеводский издал приказ № 21, которым разрешал подразделениям министерства сдавать дела в Архив Морского министерства без описей⁷. 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 начальника Морского Генерального штаба (МГШ) А.А. Эбергарда, в которой предлагалась новая структура организации архивного дела в ведомстве⁸. 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. Брусилову⁹. Автор предлагал создать военно-морской ученый архив по образцу Военного ведомства¹⁰. 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 Главного морского штаба (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 дополни-

⁶ Назаренко К.Б. Морское министерство России в 1905-1914 гг.: Дисс.... канд. истор. наук / Санкт-Петербургский государственный университет. СПб., 2001. С. 6-11; Назаренко К.Б. Делопроизводственная документация как источник по истории Морского министерства России в 1905-1914 гг. // Историография и источниковедение отечественной истории: Сборник научных сообщений. Вып. 2. СПб., 2003. С. 109-128; Назаренко К. Б. К вопросу об Источниковой базе по истории отечественного Военно-морского флота (1917 – начало 20-х гг. XX века) // Мавродинские чтения – 2008. Петербургская историческая школа и российская историческая наука: Дискуссионные вопросы истории, историографии и источниковедения. Материалы Всероссийской научной конференции. СПб., 2009. С. 326-329; Назаренко К.Б. Морское ведомство России в 1905-1921 гг.: Личный состав, структура, политическая роль: Дисс.... докт. истор. наук / Санкт-Петербургский государственный университет. СПб., 2010. С. 13-48.

⁷ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 94.

⁸ РГА ВМФ. Ф. 420. Оп. 1. Д. 129. Л. 1-4.

⁹ Там же. Л. 5-29.

¹⁰ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1153. Л. 137-138.

тельных денежных средств. Это должно произойти «на существующих основаниях», так как увеличение штата Архива «теперь представляется мне несвоевременным»¹¹.

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 делопроизводства¹². К докладу прилагался и проект инструкции для этой комиссии¹³. 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 МГШ¹⁴.

Приказ, отменявший составление описей, был приостановлен 25 июня¹⁵, 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 зрения¹⁶, и в результате было решено оставить существующий порядок сдачи дел в Архив (согласно Инструкции от 31 марта 1887 г.)¹⁷.

Явное нежелание Е.Е. Стеблина-Каменского разрабатывать Устав делопроизводства вынудило морского министра назначить новую комиссию. Ее председателем стал В.А. Штенгер, вскоре произведенный в генерал-майоры. Комиссия отмечала, что впервые мысль об упорядочении делопроизводства в морском ведомстве была высказана за пятьдесят лет до этого директором Инспекторского департамента Морского министерства генерал-адъютантом Н.К. Краббе (впоследствии управляющий министерством) в докладе великому князю Константину Николаевичу 9 апреля 1860 г. Одним из основных источников нового проекта стала докладная записка капитан-лейтенанта Р.Н. Бойля о делопроизводстве в германском Морском министерстве 10 мая 1910 г.¹⁸ 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 почву¹⁹. 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

¹¹ РГА ВМФ. Ф. 420. Оп. 1. Д. 129. Л. 88-88 об.

¹² РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 94-95.

¹³ Там же. Л. 96.

¹⁴ Там же. Л. 94.

¹⁵ Там же. Л. 99.

¹⁶ Там же. Л. 101.

¹⁷ Там же. Л. 102-105 об.

¹⁸ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 799. Л. 4-8 об.

¹⁹ Там же. Л. 13-14.

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 бумаг²⁰. Как явствует из объяснительной записки к проекту «Положения о письмоводстве в морском ведомстве»²¹, сначала комиссию покорила внешняя форма, царящая 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 контролю²². Е.Е. Стеблин-Каменский справедливо отмечал, что правильное и скрупулезное исполнение правил оформления бумаг далеко не всегда сопутствует глубине их содержания. Увлечению формальной стороной деятельности не способствовало и назначение морским министром И. К. Григоровича, известного своей борьбой с канцелярщиной. Все это привело к отказу от идеи копирования заграничных образцов и решению идти по пути систематизации существующих правил²³.

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

На заседаниях звучали противоположные мнения. Прикомандированный к МГШ лейтенант А. И. Лебедев 2-й 9 декабря 1911 г. в записке, являющейся, по сути, особым мнением, писал, что переписка должна вестись от первого лица. Начальники и подчиненные должны переписываться «рапортами» и «предписаниями», а неподчиненные друг другу должностные лица – «отношениями», «сношениями», «сообщениями» и так далее²⁴. Кроме того, представитель МГШ предлагал обозначать на каждой бумаге ее тип – «рапорт», «отношение» и так далее. Большинство членов комиссии признали это правильным, но лишь «теоретически», предположив, что такой порядок вызовет наплыв бумаг к начальникам учреждений. На это А.И. Лебедев возразил, что и при существующем порядке начальники формально обязаны разбирать все поступающие документы сами. Лишь его последнее предложение нашло поддержку у большинства. 10 декабря В. А. Штенгер представил министру проект «Положения о письмоводстве в морском ведомстве»²⁵. Результаты работы комиссии были одобрены, и 25 января 1912 г. она прекратила свою деятельность²⁶, однако новые правила делопроизводства в действие введены не были.

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 ходатай-

²⁰ Там же. Л. 14 об.-23 об.

²¹ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 869. Л. 21-24.

²² РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 799. Л. 24-25 об.

²³ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 869. Л. 21-24.

²⁴ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 869. Л. 25-31.

²⁵ Там же. Л. 1.

²⁶ Там же. Л. 53.

ством об издании правил письменного делопроизводства для учреждений Морского министерства²⁷. 20 июля 1912 г. товарищ морского министра вице-адмирал М.В. 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 Канцелярии) с участием представителей главных управлений, Кронштадтского порта и командующего Морскими Силами Балтийского моря²⁸. После этого проект комиссии В. А. Штенгера вновь вернулся к жизни и был разослан на отзыв заинтересованным учреждениям и лицам летом 1912 г. Однако с отзывами не торопились. Ответ Главного управления кораблестроения был прислан, например, только 16 сентября 1913 г.²⁹

Между тем, запросы продолжали поступать. 27 марта 1913 г. член Адмиралтейств-совета вице-адмирал В.И. Литвинов, инспектировавший суда, команды флота и береговые учреждения в Либаве, Ревеле и Свеаборге, переслал в Морское министерство записку командира минного заградителя «Ладога» капитана 2 ранга Н.В. Кроткова об упрощении делопроизводства³⁰. Впрочем, и порядок рассылки проекта оставлял желать лучшего: Р.Н. Вирену он был направлен лишь 23 сентября 1913 г.(!)³¹. Как тут не вспомнить о проекте создания в министерстве подразделения, аналогичного германской Регистратуре. Главный командир Кронштадтского порта тоже не торопился: он вернул проект с незначительными поправками более чем через два месяца – 2 декабря того же года³². Видимо, в Канцелярии Морского министерства считали, что было бы легкомысленно вводить в действие правила, обсуждавшиеся всего около года, и отредактированный Р.Н. Виреном вариант вновь разослали на отзыв ни много ни мало как 24 октября 1914 г.³³ Как видно, даже начавшаяся война не могла поколебать канцелярские устои.

В декабре предполагалось внести проект «Устава делопроизводства», в Адмиралтейств-совет³⁴. 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»³⁵. Главный военно-морской прокурор Н.Г. Матвеев, начальник Главного гидрографического управления (ГГУ) М.Е. Жданко и управляющий санитарной частью флота А.Ю. Зуев ограничились небольшими поправками стилистического характера³⁶. Наиболее развернутый отзыв дал А. И. Лебедев, теперь уже старший лейтенант, назначенный в 1912 г. начальником Архива Морского министерства. В своем отзыве он предлагал радикально переработать проект в духе тех идей, которые отстаивались им еще в 1911 г.³⁷ Начальник ГМШ вице-адмирал К.В. Стеценко, занимавший эту должность с 17 апреля 1914 г., предложил пересмотреть проект в специальной комиссии «составив такую комиссию по окончании военных действий»³⁸. 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.

²⁷ Там же. Л. 54, 58.

²⁸ Там же. Л. 56.

²⁹ Там же. Л. 69.

³⁰ Там же. Л. 64-69.

³¹ Там же. Л. 70.

³² Там же. Л. 71.

³³ Там же. Л. 93-107 об.

³⁴ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 216.

³⁵ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 869. Л. 109.

³⁶ Там же. Л. 113, 114, 121-121 об.

³⁷ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 869. Л. 115-120 об.

³⁸ Там же. Л. 122.

Верховная морская коллегия (ВМК) издала приказ «Об организации правильной постановки архивного дела во флоте в целях всестороннего собирания материалов истекшей войны и современной революции, являющихся историческими материалами важнейшей исторической ценности» 14 января 1918 г.³⁹ Отталкиваясь от этого приказа, управляющий Архивом Морского министерства бывший капитан 2 ранга А.И. Лебедев подал доклад с предложениями по расширению штата Архива. Дело в том, что штат 1917 г. не соответствовал возросшим задачам, стоящим перед Архивом, несмотря на увеличение численности архивных работников в октябре 1916 г., поскольку объем работы вырос минимум в 10 раз по сравнению с довоенным временем. Архив получает «сотни пудов» неразобранных и неподшитых документов. «Великое историческое значение событий, переживаемых родиной в настоящее время, на изучении коих будут воспитываться все будущие поколения русского народа, заставляют Центральный Архив Флота и Морского ведомства принять немедленно меры к тому, чтобы ценнейшее достояние народа – исторические материалы для изучения его революционного творчества были собраны и сохранены с наивозможной полнотой»⁴⁰.

А. И. Лебедев предлагал новую структуру Архива, который должен был подразделяться на отделы: Исторический, Текущий (принимает документы с флотов, от учреждений в Петрограде и от местных архивных отделений), Военно-морской для собирания материалов войны 1914-1917 гг. и революции, Управление архивной частью и местные отделения в портах⁴¹.

15 марта 1918 г. ВМК утвердила временное Положение и временные штаты Центрального архива в соответствии с предложениями А. И. Лебедева⁴². 21 марта Канцелярия Морского министерства указала ВМК, что при утверждении временных штатов Архива был нарушен принятый порядок. Следовало сначала направить новые штаты на рассмотрение Наркоматов финансов и государственного контроля, а затем – в Особый комитет по сокращению государственных расходов при Высшем совете народного хозяйства (ВСНХ), созданный Совнаркомом декретом от 16 февраля⁴³. Окончательно временное положение, временный штат и временное штатное расписание Архива были утверждены только 28 апреля 1918 г.⁴⁴

В соответствии с Декретом Совета Народных комиссаров от 1 июня 1918 г. «О реорганизации и централизации архивного дела» заканчивается история Архива как ведомственного учреждения. Центральный архив флота и морского ведомства включается в состав 2-го военно-морского отделения III секции Единого государственного архивного фонда.

Тем не менее, в морском ведомстве оставался архивный орган – по инициативе начальника МГШ Е.А. Беренса и комиссара штаба Л.М. Рейснер приказом по флоту и морскому ведомству от 14 февраля 1919 г. было образовано Архивное отделение флота и морского ведомства с подчинением Комиссии по исследованию и использованию опыта войны на море в 1914-1918 гг. (Мориском).

Задачей Архивного отделения было собирание архивных материалов и приведение их в порядок. Работа велась под руководством управляющего 2-м отделением III-й секции ЕГАФ (бывший Архив Морского министерства) А. И. Лебедева⁴⁵. Он был опытным архивным работником и заведовал Архивом Морского министерства еще с 1912 г.

Источниками данного исследования стала, прежде всего, делопроизводственная документация, хранящаяся в Российском государственном архиве Военно-морского флота

³⁹ РГА ВМФ. Ф. р-5. Оп. 1. Д. 213. Л. 1. Приказ по флоту и морскому ведомству № 35 от 14 января 1918 г.

⁴⁰ Там же. Л. 1 об.

⁴¹ Там же. Л. 2.

⁴² Там же. Л. 14.

⁴³ Декрет об учреждении Особого комитета по сокращению государственных расходов. 16 февраля // Декреты Советской власти. Т. 1: 25 октября 1917 г. – 16 марта 1918 г. М., 1957. С. 483-484.

⁴⁴ РГА ВМФ. Ф. р-5. Оп. 1. Д. 213. Л. 27.

⁴⁵ РГА ВМФ. Ф. р-342. Оп. 1. Д. 894. Л. 8,10.

(РГАВМФ) в Санкт-Петербурге. Делопроизводственные документы позволяют получить представление о процессе выработки тех или иных решений. В них отражаются позиции и мнения руководителей, а иногда и рядовых участников событий, по ним можно судить об атмосфере, в которой принималось то или иное решение. Внешний вид документа может многое рассказать о породившей его эпохе. Изменения в формуляре документов или сохранение традиционного формуляра, изменения качества и цвета бумаги, качества и цвета лент для пишущих машинок, особенности оформления подписей должностных лиц могут многое поведать об обстановке, в которой проходила деятельность отечественного государственного аппарата в революционную пору.

В начале XX в. в морском ведомстве не существовало единого нормативного акта, регулирующего формы и способы ведения делопроизводства, и они определялись традицией. Правда, в период реорганизации ведомства между окончанием Русско-японской и началом Первой мировой войны был поставлен вопрос о стандартизации делопроизводства в ведомстве. Летом 1909 г. морской министр С. А. Воеводский назначил комиссию по разработке Устава делопроизводства⁴⁶. Бесплодные совещания протянулись до начала Первой мировой войны, но Устав так и не был разработан.

Несмотря на отсутствие нормативных актов, единообразие формуляра документов способствовало широкому распространению типографских бланков, но каждое подразделение имело свои, отличавшиеся от бланков других учреждений размерами и деталями оформления. Бумаги Морского министерства начала XX в. имеют обычные для этого времени признаки официального документа: угловой штамп в левом верхнем углу, где указывалось название учреждения или должностного лица, от которого исходил документ, исходящий и входящий номера, подпись должностного лица и скрепу. Документы, как правило, печатались на пишущей машинке через полтора-два интервала, иногда размножались типографским способом, а в редких случаях писались от руки. В 1905-1914 гг. господствуют синие ленты для пишущих машинок, довольно большое распространение получают двуцветные сине-красные ленты. Обычно все документы рассматриваемого периода имеют левое поле, шириной от $\frac{1}{4}$ до $\frac{1}{2}$ листа, предназначенное для резолюций и записок. Исключение составляли докладные записки, оформлявшиеся обычными полями. К этому времени сложилась устойчивая традиция покрывать прозрачным желтоватым лаком карандашные резолюции высокопоставленных лиц в целях сохранности. Вышестоящие начальники, как правило, сносились с подчиненными предписаниями и приказами, младшие со старшими – рапортами и служебными записками, а равные, но независимые должностные лица – отношениями и служебными письмами, однако, на самих делопроизводственных бумагах их тип обычно не обозначался, поэтому создать их точную классификацию затруднительно. В тех случаях, когда требовалось подчеркнуть неофициальный характер обращения одного чина к другому, пользовались частными письмами.

Делопроизводственные документы дореволюционного периода, как правило, напечатаны на хорошей бумаге, с широкими полями, через полтора-два интервала, качество машинописи высокое (отсутствуют опечатки, оттиски букв четкие). Подписывая документы морского ведомства, офицеры или чиновники писали от руки лишь фамилию и дворянский титул, если он был, а чин пропечатывался на пишущей машинке или писался писарем. Необходимости в расшифровке подписи не возникало, так как было принято писать фамилию полностью или почти полностью, притом сравнительно разборчивым почерком.

За 1917 г. ход делопроизводства в морском ведомстве постепенно разлаживался, правда, этот процесс не был быстрым и зашел не слишком далеко. Множество бюрократических процедур продолжало выполняться по инерции. Например, производство в чины в морском ведомстве продолжалось как минимум до 16 декабря 1917 г., до появления декрета «Об уравнивании

⁴⁶ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1240. Л. 99.

всех военнослужащих в правах»⁴⁷, а возможно, и до 29 января 1918 г., то есть до издания декрета о создании Рабоче-Крестьянского Красного Флота, который упоминал о введении единого звания «красного военного моряка». В декрете 10 ноября 1917 г. «Об отмене сословий и гражданских чинов» ничего не говорилось об отмене военных чинов⁴⁸, и на канцелярском делопроизводстве он не отразился: в чины производили по-прежнему.

Перевод делопроизводства «на советские рельсы» начинается постепенно. 23 марта 1918 г. для всех центральных учреждений РСФСР вводится новый образец бланков, использование которого становится обязательным с 1 апреля 1918 г. Все бывшие министерства должны были именоваться народными комиссариатами⁴⁹. 3 августа 1918 г. Совнарком постановил воспретить учреждениям пользоваться старыми гербовыми печатями с изображением двуглавого орла и приказал всем завести печати с гербом РСФСР⁵⁰.

В 1918 г. резко снижается качество оформления документации. Начинает использоваться бумага низкого качества, иногда даже линованная или в клетку, оборотная сторона ненужных документов, например, морских карт. Бумага используется крайне экономно – поля становятся узкими, интервал сокращается до одинарного, понижается качество машинописи. Подписи становятся сокращенными и плохо читаемыми. В то же время формуляр делопроизводственного документа в целом сохраняется, с заменой названий учреждений, исчезновением обращений и подписей по чину и общему титулу (например, «ваше превосходительство»). Как курьез следует отметить резкое снижение внимательности телеграфистов при передаче телеграмм – в них появляется масса опечаток и пропусков букв, что иногда делает текст телеграммы трудным для понимания.

В целом, следует констатировать живучесть делопроизводственных традиций, которые не претерпели принципиальных изменений во время революции и Гражданской войны. Они продолжали непрерывно развиваться, несмотря на все перемены в политическом и общественном строе.

Делопроизводственная документация относится к роду документальных письменных источников. Наряду с делопроизводственной документацией к роду документальных относятся также нормативные акты, судебно-следственная документация, актовый материал, статистические материалы и документы политических партий. В делопроизводственной документации следует выделять такие разновидности, как протокольная документация, деловая переписка, информационные, учетные и отчетные документы⁵¹. Эта классификация является в значительной мере условной, так как точного разграничения разных групп добиться трудно. Кстати, еще в начале XX в. в делопроизводственной практике морского ведомства возникали предложения обозначать на бумагах их тип (рапорт, отношение, предписание, приказ и т. д.) для упрощения работы с ними. Это предложение так и не было реализовано. Пожалуй, только на рапортах всегда указывалось наименование документа.

В качестве характерной черты содержания делопроизводственных документов морского ведомства революционной эпохи обращает на себя внимание традиционная анонимность многих аналитических записок или записок с теми или иными проектами. Это подчеркивало коллективный характер работы штабов и учреждений и вместе с тем служило иллюстрацией

⁴⁷ Декрет об уравнении всех военнослужащих в правах. 16 (29) декабря // Декреты Советской власти. Т. I: 25 октября 1917 г. – 16 марта 1918 г. С. 242–243.

⁴⁸ Декрет об уничтожении сословий и гражданских чинов. 11 (24) ноября // Декреты Советской власти. Т. I: 25 октября 1917 г. – 16 марта 1918 г. С. 72.

⁴⁹ РГА ВМФ. Ф. р-5. Оп. 1. Д. 163. Л. 135 об. Приказ по флоту и морскому ведомству № 132 от 9/24 марта 1918 г.

⁵⁰ РГА ВМФ. Ф. р-5. Оп. 1. Д. 194. Л. 130.

⁵¹ На наш взгляд, классификация исторических источников требует дальнейшей разработки. Среди последних работ по общему источниковедению укажем на: Источниковедение новейшей истории России: теория, методология, практика/Под ред. А. К. Соколова. М., 2004; Сиренев А.В., Твердюкова Е.Д., Филлюшкин А.И. Источниковедение. СПб., 2015.

известного принципа, сформулированного немецким военачальником и военным теоретиком Г.-К.-Б. фон Мольтке (Мольтке-старшим): у офицера Генерального штаба не должно быть имени, он должен стремиться не к известности, а лишь к пользе для дела. Также обращает на себя внимание откровенный и даже несколько вольный характер высказываний флотских специалистов в письмах, записках, рапортах, проектах.

Однако, как справедливо отмечал в конце 1920-х годов видный партийный и военный деятель К. А. Мехоношин: «Историк, пожелавший лишь по одним архивным документам изучить минувшие события, оказывается в крайне затруднительном положении. Пережитая эпоха чрезвычайно характерна в том отношении, что ее наиболее яркие и подчас наиболее содержательные этапы как раз менее всего располагают к тем формам работы, которая фиксируется в документе. И поэтому среди других материалов воспоминания являются также своего рода документами большой исторической ценности. Не раз, наверное, благодаря им удастся связать в единое целое и понять внутренний смысл того или иного периода»⁵². Действительно, подозрения, слухи, домыслы, непосредственные впечатления, характеристики окружающих, которые можно найти лишь в источниках личного происхождения, передают не только аромат эпохи, но и позволяют судить о самоощущении и мировоззрении представителей различных социальных и профессиональных групп. Как правило, делопроизводственная документация не позволяет этого сделать. Поэтому в исследовании используется целый ряд мемуаров представителей различных политических лагерей, бывших офицеров и бывших матросов. Мемуары используются в основном не столько для изучения исторических событий, сколько как источник изучения сознания людей, вовлеченных в бурный поток истории революционной эпохи.

⁵² Мехоношин К. А. От захвата власти к овладению аппаратом // Война и революция. 1928. № 2. С. 32.

Глава 2

История организации руководства морским ведомством в России и за границей

Рождение флота в России при Петре I повлекло создание системы органов управления им. Адмиралтейств-коллегия, во главе с президентом, стала центральным военно-морским учреждением (см. Приложение 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 Ивановна 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»⁵³. 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, цальмейстерская, артиллерийская, адмиралтейская, обер-сарваерская, контрольная, вальдмейстерская, адмиралтейская в Москве, фабрик и заводов), значительная часть функций которых дублировалась. Конторы были заменены четырьмя экспедициями: комиссариатской, экипажевой, артиллерийской и «над верфями и строениями».

Во главе каждой экспедиции оказался полномочный директор, обладавший значительной самостоятельностью и несший ответственность за свои действия⁵⁴. 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 органом⁵⁵. В 1732 г. стала закладываться система организации 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»⁵⁶. Вместе с тем, новая структура перекликалась с организацией допетровского центрального учреждения, когда приказ подразделялся на полаты во главе с ответственным подьячим, а во главе него стоял судья, облеченный единоличной властью. Надо полагать, что именно подобная система управления являлась наиболее устойчивой, функциональной и удобной в условиях России нового времени. Попытки отступления от этих организационных принципов предпринимались достаточно регулярно, но в короткое время демонстрировали свою несостоятельность. Например, при Елизавете Петровне произошла попытка вернуться к петровской системе управления флотом, которая полностью провалилась, и морское ведомство продолжало управляться по принципам, сформулированным в 1732 г.⁵⁷

⁵³ Материалы для истории русского флота. СПб., 1879. Ч. VII. С. 273.

⁵⁴ *Петрухинцев Н.Н.* Царствование Анны Иоанновны: формирование внутриполитического курса и судьба армии и флота. 1730-1735 гг. СПб., 2001. С. 259-260.

⁵⁵ См., например: *Rodger N.A.M.* The Wooden World: An Anatomy of the Georgian Navy. New York; London: W. W. Norton & Company, 1996.

⁵⁶ *Петрухинцев Н.Н.* Царствование Анны Иоанновны... С. 261.

⁵⁷ Там же.

Позднее неоднократно предпринимались попытки пересмотра структуры Адмиралтейств-коллегии. Практически бесплодной осталась и деятельность комиссии, учрежденной в 1762 г. по указу Петра III. После восшествия на престол Екатерины II она была расформирована, а вместо нее создана «Морская российских флотов и адмиралтейского правления комиссия для проведения оной знатной части к обороне государства в настоящий добрый порядок», которая приняла решение об окончательном возвращении к структуре Адмиралтейств-коллегии, принятой в 1732 г.⁵⁸

После образования министерств в 1802 г. морской министр становится лично ответственным за положение дел на флоте. Адмиралтейств-коллегия при этом не исчезла, а была включена в состав министерства как его важнейшая составная часть. До 1815 г. Морское министерство носило название Министерства морских сил. Структура нового центрального учреждения формировалась постепенно, новые органы как бы вырастали из структур прежней Адмиралтейств-коллегии. Первоначально в составе министерства были образованы только Военная по флоту канцелярия и Департамент министра морских сил. В результате, в составе Морского министерства оказались два главных подразделения – Адмиралтейств-коллегия и 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 (см. Приложение 2). Со временем Адмиралтейств-коллегия была преобразована в Адмиралтейств-совет, сохранявший за собой довольно широкие права.

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

С началом Крымской войны А. С. Меншиков был назначен командующим русскими войсками в Крыму, и управление флотом переходит в руки Константина Николаевича, хотя формально он получил права министра лишь в 1855 г.⁵⁹ 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 руб. 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,

⁵⁸ Бескровный Л.Г. Армия и флот России в XVIII веке: Очерки военно-экономического потенциала. М., 1968. С. 331.

⁵⁹ Шевырев П.А. Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. М., 1990. С. 19.

ГМШ – упразднен. Теперь во главе флота и морского ведомства стоял генерал-адмирал, которому непосредственно подчинялись главные командиры флотов и портов, центральное

управление личным составом, а управляющий Морским министерством заведовал хозяйственной частью. Основными подразделениями министерства продолжали оставаться департаменты, самостоятельно распоряжавшиеся финансовыми средствами в пределах сметы. Портовые управления получили значительную хозяйственную самостоятельность. Кораблестроение оказалось поделено между двумя департаментами: Кораблестроительно-Техническим, занимавшимся проектированием кораблей (он унаследовал функции Пароходного комитета, созданного еще в 1842 г.), и Кораблестроительным, осуществлявшим надзор за ходом работ. Тогда это нововведение было оправдано, так как бурное развитие техники в отечественном флоте только начиналось, и необходимо было дать возможность очень немногочисленным тогда специалистам сосредоточиться на решении технических вопросов. В то время в России практически не существовало собственного производства паровых машин, броневой стали и многих других новинок, поэтому одной из главных функций офицеров Кораблестроительно-Технического департамента являлось наблюдение за исполнением заказов за границей, и в повседневной деятельности они не были тесно связаны с Кораблестроительным департаментом, наблюдавшим за судостроением в России.

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

Россия вступила в Русско-японскую войну, имея Морское министерство, структура которого была разработана и введена в первой половине 80-х гг. XIX в., при управляющем Морским министерством адмирале Иване Алексеевиче Шестакове (1820-1888). Его личность и деятельность вызвали в свое время крайне противоречивые оценки. Особенно негативно многие аспекты деятельности Ивана Алексеевича оценивались после Русско-японской войны, поскольку некоторые считали его человеком, заложившим основы поражения в той войне.

Карьера И. А. Шестакова сделала несколько резких поворотов. В 1836 г. гардемарин Морского корпуса, несмотря на успехи в учебе, был исключен за дисциплинарный проступок, но

не оставил мечту о море и поступил юнкером в Черноморский флот в пору его расцвета. И. А. Шестаков участвовал в нескольких боевых операциях, в том числе и в высадке у мыса Адлер в 1837 г. Молодой человек был замечен адмиралом М.П. Лазаревым, стал его адъютантом, а в 1854 г. он становится адъютантом великого князя Константина Николаевича и исполняет несколько важных поручений, связанных со строительством новейших кораблей, как в России, так и в США. Позднее он командует русским отрядом в Средиземном море, занимает пост помощника 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 был вынужден уйти в отставку из-за конфликта вокруг отношения к «польскому элементу». И.А. Шестаков, носитель по сути буржуазного подхода к национальным отношениям, был рьяным сторонником насаждения господства «русского племени» в империи, тогда как его недруги стремились к компромиссу с польским по происхождению дворянством. В 1872 г. И. А. Шестаков снова оказался на службе в качестве военно-морского агента в Австро-Венгрии и Италии. Когда ведомство возглавил великий князь Алексей Александрович, в 1881 г. И.А. Шестаков был вызван в Петербург и вскоре стал управляющим Морским министерством.

К моменту прихода И. А. Шестакова на пост управляющего Морским министерством, оно имело организацию, введенную в 1867 г. В 1860 г., на заре «великих реформ», министерство получило оправданную и вполне современную структуру, но во второй половине 60-х гг. были резко сокращены ассигнования на флот, что вызвало новую реорганизацию. В конце 1870-х гг. обострилось англо-русское соперничество. Интересы двух великих держав сталкивались на широком фронте от Босфора до Японии. Во время русско-турецкой войны 1877-1878 гг. с очевидностью обнаружилась необходимость сильного флота для России. Александр III прекратил крайнюю экономию на флоте, характерную для предыдущего царствования. Наступил период усиленного строительства кораблей и береговых укреплений.

К концу 70-х гг. стала очевидной необходимость увеличения морских сил, как и непригодность старых учреждений для руководства растущим флотом, а поэтому в 1884-1886 гг. были проведены серьезные преобразования в системе управления ведомством. Реформируя морское управление, И. А. Шестаков свою первоочередную задачу видел в борьбе со злоупотреблениями и бесхозяйственностью на местах. Еще одним недостатком «системы 1867 г.» было то, что боевой флот не имел органа оперативного руководства. Смещение функций управления личным составом, техникой и хозяйством в одном органе (Канцелярии Морского министерства) породили стремление разделить эти отрасли управления, для чего необходимо было создать соответствующие компетентные органы (см. Приложение 3).

Понятно, что И. А. Шестаков не мог покуситься на систему великокняжеского управления морским ведомством, хотя ясно видел лень и равнодушие к делам, проявляемые великим князем Алексеем Александровичем («Индифферентизм великого князя меня поражает. Ему все трень-трава»⁶⁰).

Был сохранен Адмиралтейств-совет в качестве высшего коллегиального учреждения, формально руководившего ведомством. Его члены 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 рассмат-

⁶⁰ Шестаков И. А. Дневники (1882-1888 годы). СПб., 2014. С. 230.

ривал любые другие вопросы, вынесенные на его обсуждение управляющим министерством. Несмотря на почетное положение, Адмиралтейств-совет был скорее декоративным органом.

Говоря о других подразделениях министерства, следует назвать в первую очередь Главный морской штаб, призванный руководить строевой и учебной частями и боевой подготовкой «плавающего» флота. Этот орган был воссоздан в 1885 г. (орган с таким же названием, но несколько другими функциями существовал в 1831–1860 гг.). 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 штаба, хотя их взаимоотношения не были четко определены. В состав штаба входили: Отдел личного состава и Военно-морской ученый отдел, занимавшийся первоначально в основном управлением военно-морскими учебными заведениями. Позднее в его составе была образована Стратегическая часть, с возложением на нее обязанностей службы Генерального штаба, однако, в силу малочисленности она не смогла выполнить своего предназначения во время Русско-японской войны.

Получил свою окончательную организацию в 1885 г. и Морской Технический комитет. 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 Морского технического комитета (МТК).

В МТК 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 (ГУКИС). Кроме того, ГУКИС заготавливал все предметы материально-технического и интендантского снабжения как для флота – от угля до мундирного сукна, так и для всех портов – от Либавы 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), Заготовлений (заготовка любых материалов и припасов) и Счетный (составление сметы и отпуск средств). 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. Основными причинами протестов послужили крайняя централизация и отсутствие независимого контроля над действиями ГУКИС, так как проверки Государственного контроля были формальными и не могли гарантировать хозяйственную целесообразность всех его распоряжений. Однако следует помнить, что никакая схема устройства государственных учреждений не может компенсировать неспособность и бездеятельность лиц, стоящих во главе этих учреждений или служащих в них. Быть может, критикам структуры Морского министерства следовало бы задуматься не над вопросом о непригодности его подразделений, а над вопросом о поиске годных начальников и сотрудников этих учреждений?

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

В литературе зачастую поднимается вопрос о том, почему во время «шестаковских» реформ морское ведомство не обзавелось Морским генеральным штабом, проект организации которого выдвигал, в частности, адмирал И.Ф. Лихачев как раз в «эпоху Шестакова»⁶¹.

Следует иметь в виду, что И. А. Шестаков был готов пригласить И.Ф. Лихачева на должность председателя МТК, но тот соглашался только на пост начальника Морского Генерального штаба, что вызвало неприятие И. А. Шестакова.

Проблема заключалась в том, что ни один флот в мире в 1885 г. не имел генерального штаба. Только германский флот обзавелся им, по образцу германской армии, в 1888 г. Значительно позднее, уже в 1904-1910 гг., крупный реформатор английского флота Д.-А. Фишер резко выступал против идеи создания Морского генерального штаба в Великобритании. Создание такого штаба было чревато разделением функций высшего руководства морским ведомством, когда в руках министра осталось бы только судостроение и снабжение флота, а оперативное руководство им перешло бы в руки начальника генерального штаба. Именно такая схема существовала в Германии и именно ее с огромным упорством отстаивали «младотурки» генерального штаба в России после Русско-японской войны. Такое разделение властей на флоте принесло бы несомненный вред, на что указывал, в частности, немецкий морской статс-секретарь (министр) А. Тирпиц (1849-1930) в своих мемуарах⁶². «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»⁶³, – заключал А. Тирпиц по этому поводу.

Важно отметить и то, что до появления радиосвязи вопрос об организации взаимодействия эскадр и отдельных кораблей, находящихся в море, стоял совершенно в другой плоскости, чем после внедрения изобретения А. А. Попова в жизнь. В ту эпоху корабль или эскадра, вышедшие из своего порта, почти полностью теряли связь с миром, и их командир должен был принимать все решения совершенно самостоятельно. Управление флотом с берега было технически невозможно. Поэтому штабы на флотах в то время были гораздо малочисленнее и играли менее важную роль, чем на суше. Моряки привыкли, что планы боевых действий почти полностью вынашиваются лично флотоводцем, а несколько офицеров его штаба лишь оформляют эти планы на бумаге. Кроме того, у всех перед глазами был пример сухопутной армии, где существовал особый корпус офицеров Генерального штаба, а рознь между генштабистами и строевыми офицерами стала притчей во языцех. Генштабисты чувствовали себя высшей кастой по отношению к армейским строевым офицерам, а те платили им лютой завистью. Флотское начальство не желало вносить раздоры в монолитную военно-морскую среду. Все это делало создание Морского Генерального штаба несвоевременным.

Зачастую И. А. Шестаков подвергался нападкам за пренебрежение военно-морской наукой. Сам он писал об этом так: «Существенно дельно только введение военно-морской науки в академию, о чем мы давно думаем, но нельзя проповедовать латынь, не имея латинистов, а вырабатывать новую науку, не имея, чем поверить ее выводы, т. е. судов – бесполезная канцелярщина, о которой Лихачев так печалится»⁶⁴. Говоря о «введении военно-морской науки в академию», И.А. Шестаков имел в виду наболевший вопрос об открытии в Николаевской мор-

⁶¹ Вице-адмирал Иван Федорович Лихачев и его работа «Служба Генерального штаба во флоте». СПб., 1912.

⁶² Тирпиц А. Воспоминания. М., 1957. С. 85-86.

⁶³ Там же. С. 172.

⁶⁴ Шестаков И.А. Дневники (1882-1888 годы). С. 482.

ской академии «курса военно-морских наук» (морская стратегия и тактика, военно-морская статистика и география, военно-морская история, морское международное право), что было сделано лишь в 1896 г., а до этого в академии существовали только гидрографическое и кораблестроительное отделения. Адмирал И.Ф. Лихачев как раз предлагал создать такой курс⁶⁵.

В защиту И.А. Шестакова скажем, что когда курс военно-морских наук все же был открыт, наступила эпоха полного идейного господства в русском флоте школы А.-Т. Мэхена. Его идеи «владения морем» были восприняты в России некритически и лишь на рубеже 20-30-х гг. XX в. была сделана попытка создать систему взглядов на военно-морскую стратегию, учитывающую «нетипичные» географические условия морских театров, окружающих нашу страну. Правда, тогда создать стройную теорию, которая могла бы стать альтернативой взглядам американского теоретика, не удалось, но это уже совсем другая история.

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 восьмидесятых годов, корабельный состав флота был еще сравнительно невелик. Эта система могла обслуживать и выросший флот рубежа веков, но только в условиях мирного времени, когда можно было более-менее точно прогнозировать потребность флота в запасах, и отсутствовала необходимость массового экстренного ремонта кораблей. Поэтому в ходе Русско-японской войны, прежде всего, выявились недостатки материально-технического обеспечения боевых действий на море, и показали свою неподготовленность органы оперативно-стратегического руководства флотом. Их численная и интеллектуальная слабость усугублялась также непониманием большинством высших морских начальников значения и роли штаба. Еще до Русско-японской войны для некоторых морских офицеров недостатки «системы 1885 г.» были очевидны. В частности, А.Г. фон Витте предполагал, что уже в ближайшем будущем последует расширение компетенции Адмиралтейств-совета, а в его состав будут включены представители «плавающего» флота; Военно-морскому ученому отделу (ВМУО) будет придана более четкая организация и его деятельность будет сосредоточена исключительно на разработке стратегических вопросов; в ведении МТК останется лишь решение важнейших научно-технических проблем, а частные технические и хозяйственные вопросы будут переданы в ГУКИС и в порты. Кроме того, по мнению этого автора, неизбежна и коренная реорганизация ГУКИС⁶⁶.

Когда в начале 80-х гг. 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 двадцатипятилетием возрасте в 1851 г. получил под команду корвет «Оливуца» и чин капитан-лейтенанта. 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 получил контузию и был награжден несколькими орденами. После завершения войны он стал адъютантом великого князя Константина Николаевича, а в 1860 г. получил чин контр-адмирала и командовал отрядом русских кораблей в китайских водах. Решительные и самостоятельные действия И. Ф. Лихачева способствовали заключению Пекинского договора с Китаем, по которому Россия получила междуречье Амура и Уссури (Уссурийскую область)⁶⁷. Вскоре после этого И.Ф. Лихачев был назначен морским агентом в Англии и Франции. Он

⁶⁵ Вице-адмирал Иван Федорович Лихачев и его работа «Служба Генерального штаба во флоте».

⁶⁶ Витте А. Г. фон. *Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах*. С. 190-192.

⁶⁷ 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». С. 1-46.

занимал эту должность 17 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 Морского Генерального штаба, по мысли И.Ф. Лихачева⁶⁸, было:

– Сбор сведений о собственном и иностранных флотах и разработка вопросов мобилизации;

– составление стратегических планов будущей войны, а следовательно и программ строительства флота;

– распределение судов по эскадрам, составление программ плавания.

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

– Инспекторское отделение (фактически автор проекта возлагал на него обязанности по разработке плана мобилизации);

– Статистическое отделение с архивом (основной функцией этого подразделения стала бы разведка);

– Стратегическое отделение (должно было вырабатывать план войны);

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

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

Для поднятия авторитета нового учреждения в состав Морского Генерального штаба должен был войти «совет или комитет Генерального штаба», под председательством начальника данного учреждения. «Совет этот мог бы состоять из нескольких адмиралов или старших капитанов, из числа имеющих диплом Генерального штаба и не занятых строевыми обязанностями»⁶⁹. Начальника нового учреждения предполагалось освободить от заведывания личным составом флота. И.Ф. Лихачев предлагал также создать морскую Академию Генерального штаба, готовить там высокообразованных офицеров, которые должны будут нести службу как в центре, так и на местах – в составе походных штабов командующих эскадрами и в штабах военных портов. Таким образом, И.Ф. Лихачев создал проект организации МГШ и очертил круг его обязанностей, полностью предвосхитив организацию будущего реального Морского Генерального штаба, созданного в 1905-1906 гг.

Вместе с тем, в статье И.Ф. Лихачева, опубликованной в «Русском судоходстве» в 1888 г., проглядывают те его настроения, которые, собственно, и привели Ивана Федоровича к конфликту с новым руководством морского ведомства и к отставке. Так, вице-адмирал настойчиво указывал на необходимость «строго научного» подхода к решению стратегических, организационных и прочих вопросов, а его оппоненты справедливо замечали, что в то время не существовала морская стратегическая наука, а были лишь «вопросы морской тактики и стратегии»⁷⁰. 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 80-е гг. Оппоненты же И.Ф. Лихачева, справедливо критикуя его пристрастие к неброненосным судам и излишнее увлечение сомнительной «наукой», выплескивали вместе с водой и ребенка – отвергали идею Генерального штаба на флоте. При этом аргументом противников И.Ф. Лихачева были отсутствие

⁶⁸ Лихачев И.Ф. Служба Генерального штаба во флоте // Там же. С. 47-93.

⁶⁹ Там же. С. 90.

⁷⁰ Скаловский А.Н. Необходим ли «корпус Генерального штаба во флоте»? // Кронштадтский вестник. 1891. 24 марта. С. 3.

подобного органа во всех крупных морских державах и неудачная попытка учреждения Морского Генерального штаба в Германии в 70-х гг. 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. Известный адмирал А. Тирпиц в своих воспоминаниях писал по этому поводу: «Стремясь добиться единообразия между флотом и армией, А. Штош создал сословие морских генштабистов и присвоил сотрудникам организованного им морского генерального штаба особые знаки отличия, наподобие “академического галуна” генерального штаба армии. Однако морской офицер не должен надолго расставаться с кораблем, чтобы не забывать искусства кораблевождения. Кроме того, фронтовая (строевая. – *К.Н.*) служба во флоте является более многосторонней, чем в армии. В армии генеральный штаб, как и иерархия командиров, является такой нервной системой, которая пронизывает весь организм, и служит своего рода перестраховкой для командования, обеспеченной личной связью офицеров штаба корпуса с генеральным штабом. Во флоте же такая нервная система немислима. 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»⁷¹.

Вице-адмирал И.Ф. Лихачев впадал в ошибку, считая, что «Департамент распоряжений», внесенный в смету расходов по британскому морскому ведомству на 1887/1888 г.⁷², являлся аналогом предлагаемого им МГШ. Дело в том, что вплоть до 1912 г. службы Генерального штаба в английском флоте не существовало⁷³. Один из его оппонентов, капитан 2 ранга А.Н. Скаловский, обвинял И.Ф. Лихачева и в том, что он мечтает об особом привилегированном корпусе офицеров МГШ⁷⁴, хотя сам вице-адмирал писал о необходимости «службы» генштаба, а не «особого мундира или аксельбанта»⁷⁵. 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. В целом, произведение И.Ф. Лихачева вызвало довольно большой резонанс во флотской среде. «Вам небезызвестно, что служебная среда наша читает мало, но Вашу статью, – можно смело сказать, – прочел весь флот»⁷⁶, – так писал капитан 1 ранга Ф.В. Дубасов (1845-1916), будущий вице-адмирал, председатель Морского Технического комитета и московский генерал-губернатор во время декабрьского вооруженного восстания 1905 г. Характерно, что автор ценного исследования по истории Морского Генерального штаба В.Г. Симоненко приводит эту цитату без указания автора. Видимо, активная контрре-

⁷¹ Тирпиц А. Воспоминания. С. 67.

⁷² Лихачев И. Ф. Служба Генерального штаба во флоте. С. 56.

⁷³ Лихачев Д.В. Морская политика Великобритании в 1900-1930 гг.: Дис.... докт. ист. наук. СПб., 1994. С. 54-63.

⁷⁴ Скаловский А.Н. Необходим ли «корпус Генерального штаба во флоте»? С. 1-3.

⁷⁵ Лихачев И. Ф. Служба Генерального штаба во флоте. С. 69.

⁷⁶ Житков К.Г. Вице-адмирал Иван Федорович Лихачев... С. 35.

волюционная деятельность Ф.В. Дубасова в 1905-1907 гг. сделала упоминание Федора Васильевича нежелательным⁷⁷.

Система военно-морского управления в России на рубеже веков имела много общего с системой военно-сухопутного управления. Так же как и в Морском министерстве, в Военном существовал свой Главный штаб, который до 1903 г. представлял собой одно из восьми главных управлений министерства. В сухопутном Главном штабе было сосредоточено «делопроизводство по управлению всеми военно-сухопутными силами империи в строевом и инспекторском отношениях». Кроме того, на Главный штаб возлагалось заведывание военно-топографическими и военно-статистическими работами. В 1903 г. Главный штаб был реформирован. В его состав вошли управления: первого и второго генерал-квартирмейстеров, дежурного генерала, военных сообщений и военно-топографическое. Управление первого генерал-квартирмейстера занималось вопросами службы и боевой подготовки войск в мирное время и организацией службы офицеров Генерального штаба, а кроме того, оно осуществляло управление рядом областей Кавказа, Туркестана, Сибирского и Приамурского военных округов, в которых действовало особое военизированное управление местным населением. Управление второго генерал-квартирмейстера несло функции Генерального штаба. В него входили военно-статистический и мобилизационный отделы и оперативное отделение. Управление дежурного генерала ведало прохождением службы, наградами, пенсиями. Кроме того, в Главном штабе состояли: Управление военных сообщений, Военно-топографическое управление, Комитет Главного штаба, Мобилизационный комитет и Особое совещание по передвижению войск и грузов. Очевидно, что как морской, так и сухопутный Главные штабы наряду с оперативными проблемами решали также вопросы организации службы и военной администрации. Структура ВМУО ГМШ оказалась очень близка к структуре Управления второго генерал-квартирмейстера сухопутного Главного штаба, а Отдел личного состава ГМШ напоминал по своим функциям Управление первого генерал-квартирмейстера. Естественно, что в ГМШ трудилось значительно меньше офицеров, чем в Главном штабе сухопутного ведомства, так как личный состав флота был примерно в 20 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 он лишь в 1903 г.⁷⁸ Таким образом, служба Генерального штаба получала организационное оформление в русской армии и на флоте почти одновременно.

Говоря о системе управления русским флотом в конце XIX – начале XX 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

⁷⁷ Симоненко В. Г. Морской Генеральный штаб русского флота (1906-1917 гг.): Дисс.... канд. ист. наук. Л., 1976. С. 18.

⁷⁸ Бескровный Л.Г. Армия и флот России в начале XX века: Очерки военно-экономического потенциала. М., 1986. С. 14-15, 48-49, 210-211.

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»⁷⁹, 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 встретить совершенно разные переводы одного и того же названия. Например, один и тот же орган управления германского флота именуется и Морской походной канцелярией (название подобрано по принципу чрезвычайно поверхностного сходства функций), и Морским кабинетом кайзера (буквальный перевод), в этом случае у русских современников неизбежно возникала ложная аналогия с правительством, к которому Морской кабинет не имел никакого отношения. В данной работе во всех случаях мы будем придерживаться той терминологии, которая бытовала в начале XX в., даже если она кажется неуклюжей и малоудобной.

В Великобритании (см. Приложение 4) 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 деятелей⁸⁰. 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»⁸¹. 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 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 произ-

⁷⁹ Морской энциклопедический словарь. Л., 1991. Т. 1. С. 213.

⁸⁰ Сведения об иностранных флотах даются по отчетам русских морских агентов за границей, хранящимся в Российском государственном архиве Военно-морского Флота (РГА ВМФ), и монографии А. Г. фон Витте «Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах» (СПб., 1907). Также см.: Назаренко К.Б. Организация управления флотами крупнейших морских держав накануне русско-японской войны // Клио. 2001. № 2(14). С. 153-157; Он же. Морские ведомства великих держав в начале XX в. // Российская государственность: история и современность. СПб., 2003. С. 303-313.

⁸¹ Лихарев Д.В. Морская политика Великобритании в 1900-1930 гг. С. 55.

водства 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 невелики⁸².

В целом, структура управления британским флотом, особенно до реорганизации 1904-1905 гг., отличалась запутанностью и громоздкостью. Достаточно сказать, что боеприпасами корабли снабжало сухопутное ведомство, береговая оборона и приморские крепости подчинялись сухопутным военным, а не морякам. Взаимоотношения многих должностных лиц и учреждений не были четко определены, а система морского образования и организация корабельной службы на рубеже веков поражали своей архаичностью. Парадоксальным может показаться тот факт, что самый сильный флот мира обрел свой «мозг» в лице Генерального штаба только в 1912 г., последним среди великих держав, причем даже такой выдающийся реформатор британского флота, как адмирал Д.-А. Фишер, считал этот орган совершенно излишним⁸³.

Во Франции (см. Приложение 5), как в Англии, пост морского министра занимало гражданское лицо, причем на рубеже веков, из-за нестабильности правительств, министры сменялись в среднем раз в год⁸⁴. В отличие от Англии, во Франции деятельность Морского министерства регламентировалась целым рядом инструкций и положений, однако система военноморского управления отличалась крайней сложностью и запутанностью. При министерстве состояло свыше 25 различных совещательных учреждений, в том числе две комиссии, занимавшиеся таким далеким от военноморского дела вопросом, как рыбные промыслы. Явно гипертрофирован был контрольный аппарат. Кроме Счетного управления министерства, контролировавшего правильность расходов, имелось еще пять генеральных инспекций, подчиненных непосредственно министру и контролировавших выполнение его распоряжений. За судостроение отвечали в той или иной мере четыре учреждения: Технический комитет, следивший за последними достижениями техники; Центральное управление кораблестроения, подчиненное Управлению строящегося флота, проектировало корабли; главный инспектор кораблестроения, подчиненный Общему морскому контролю, наблюдал за строительством; и, наконец, портовые директора также контролировали ход постройки кораблей в своих портах. Прогрессивным являлось то, что служба Генерального штаба была выделена во Франции 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 Германии (см. Приложение 6) 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 военноморским делом: Морское министерство, Морской Генеральный штаб и Морской кабинет кайзера (Морская походная канцелярия)⁸⁵. 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

⁸² Свободин В.П. Военно-морская организация. Л., 1926. С. 12.

⁸³ Лихарев Д.В. Морская политика Великобритании в 1900-1930 гг. С. 54-56.

⁸⁴ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2449. Л. 47 об.- 51; Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 459 об.-463.

⁸⁵ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2449. Л. 64-81; Д. 2453. Л. 42-42 об.

еще и тем, что беспрецедентно долго, 19 лет, с 1897 по 1916 г., во главе его стоял один человек – адмирал А. Тирпиц. Строительство и ремонт кораблей были разделены между двумя подразделениями министерства: Конструкционным департаментом и Департаментом верфей. Все предметы и материалы снабжения заготавливались теми органами, которые были ответственны за их использование, за исключением только «валовых» предметов снабжения (уголь, машинное масло и т. д.), которые закупались централизованно Департаментом верфей. Портовое управление было организовано по образцу центрального, причем начальники технических отделов (по специальностям) были подчинены директору верфи (эта должность соответствовала русскому командиру порта). В Германии портовые техники наделялись существенно большими хозяйственными правами, чем в России, они могли распоряжаться рабочей силой, самостоятельно закупать и расходовать материалы. «Изыюминкой» германской портовой организации был своеобразный способ распределения средств: командирам боевых кораблей ежегодно выделялась определенная сумма на текущий ремонт, причем командир имел право выбрать любой частный или казенный завод в своем порту приписки. В случае аварии на ремонт выделялась особая сумма. Таким образом стимулировалась конкуренция между судостроительными и судоремонтными предприятиями. Морской Генеральный штаб в Германии отвечал за планирование войны, организацию боевой подготовки и составление судостроительных программ. Морской кабинет кайзера управлял офицерским составом флота и являлся контрольным органом в отношении командующих «плавающим» флотом. Единственным лицом, объединявшим девять центральных учреждений и начальников отдельных частей, которые пользовались правом личного доклада императору, был сам Вильгельм II. Естественно, что подобная система морского управления могла функционировать только при его активном участии. Впрочем, надо заметить, что неформальный авторитет статс-секретаря А. Тирпица был чрезвычайно велик, и фактически он являлся главным советником императора по военно-морским вопросам.

В Японии (см. Приложение 7) коренная реорганизация военно-морского управления произошла в 1893 г.⁸⁶ Главной ее чертой было отделение от Морского министерства Морского Генерального штаба (Морского командующего департамента). Морской министр остался главным начальником флота, но начальник Морского Генерального штаба получил право личного доклада императору. Таким образом, в Японии впервые в мире был создан орган, специально предназначенный для разработки планов войны, организации боевой подготовки и сбора сведений о вероятных противниках – настоящий «мозг флота». 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 Морского Генерального штаба. При императоре состояли Совет Государственной обороны, который должен был координировать деятельность армии и флота, но, на деле, мало преуспевавший в этом, и Адмиралтейств-совет, высший совещательный орган по вопросам морской политики. В японском Морском министерстве, кроме министра, который непосредственно отвечал за обучение личного состава, судостроение и судоремонт, был еще товарищ министра, в ведении которого находилось снабжение, медицинское дело и управление личным составом. В октябре 1901 г. произошла новая реорганизация, под явным немецким влиянием. Императору непосредственно стали подчиняться свыше восьми лиц и учреждений, как и в Германии.

⁸⁶ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 186.

В США (см. Приложение 8) морским министром, как и в большинстве зарубежных стран, было гражданское лицо⁸⁷. 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 досталось в наследство от парусной эпохи. Например, 2-е бюро (вооружений) снабжало корабли не только углем, маслом, водой, такелажем и сигнальным имуществом, но и электромоторами. 4-е (артиллерийское) бюро кроме минно-артиллерийского вооружения и снабжения отвечало также за некоторые виды электромоторов. Служба генерального штаба была возложена на Ученый отдел 3-го (навигационного) бюро, ведавшего еще и учебной и строевой частями флота. Этот департамент по своим функциям очень напоминал русский ГМШ до выделения из его состава МГШ в апреле 1906 г. После испано-американской войны в США встал вопрос о реорганизации военно-морского управления, но в течение первых десяти лет там смогли только упразднить особый корпус инженер-механиков. Настоящий Морской Генеральный штаб был создан в США лишь в 1909 г.⁸⁸

В Италии (см. Приложение 9) рядом с гражданским министром находился статс-секретарь министерства из адмиралов, который обязательно должен был быть членом парламента. При этом единственным подсобным органом министра и статс-секретаря был статс-секретариат, выполнявший функции их канцелярии, и все распоряжения министра проходили через руки статс-секретаря. Получалось, что министр и статс-секретарь постоянно контролировали друг друга. Служба Генерального штаба была выделена в 1901 г. в особое Управление главного штаба, но техническая и хозяйственная часть флота были разделены, и по запутанности структура Морского министерства не уступала французской. Большинство управленческих функций было дублировано⁸⁹.

Наконец, для Австро-Венгрии (см. Приложение 10) было характерно отсутствие самостоятельного Морского министерства, функции которого исполняла Морская секция Военного министерства, находившаяся в Вене. Однако, хотя секция и входила в состав Военного министерства, ее начальник имел право непосредственного доклада императору и выступал докладчиком по бюджетным вопросам перед представительными учреждениями. Практически все учреждения дублировались – центральные находились в столице, а в главной базе австро-венгерского флота – городе Пола, располагались местные. Служба Генерального штаба была выделена в Оперативно-тактическую часть Морской секции Военного министерства, в остальном же австрийское морское управление напоминало русское. При этом роль русского МТК играл Морской технический комитет, а строительство кораблей и береговых сооружений осуществлялось Морским и береговым строительным управлением и портовыми управлениями Побы и Триеста⁹⁰.

Подводя итоги, необходимо отметить, что устройство военно-морского управления во всех крупных морских державах отличалось сложностью и запутанностью. На общем фоне в лучшую сторону выделяется организация управления немецким и японским флотами, там распределение обязанностей между учреждениями было наиболее рациональным, а дублирова-

⁸⁷ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2449. Л. 47 об.– 51; Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. 459 об.–463.

⁸⁸ *Шталь А. В.* Служба Генерального штаба во флоте. Пг., 1922. С. 214–221.

⁸⁹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2449. Л. 51 об.–63; Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 469–470.

⁹⁰ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1241. Л. 469–470.

ние ими функций друг друга было сведено к минимуму. Конечно, подчинение большого числа независимых учреждений непосредственно императору, и без того несшего многочисленные обязанности, вряд ли являлось очень рациональным. С другой стороны, по единодушному мнению современников и исходя из опыта Первой мировой войны, именно германский флот отличался своим прекрасным состоянием, хорошо обученным личным составом и совершенной техникой. Боеспособность японского флота, как показала Русско-японская война, также была на высоте.

Являлось ли хорошее состояние немецкого и японского флотов прямым следствием принятой в этих странах системы морского управления? В период 1906-1914 гг. офицеры русского Морского Генерального штаба отвечали положительно на этот вопрос и боролись за введение в России аналогичной системы. С точки зрения сегодняшнего дня, вряд ли можно с ними согласиться. Скорее это было следствием бурного развития экономики, пристального внимания к флоту со стороны общественного мнения и властей и четко поставленной цели развития морской мощи: для Германии борьба с Англией, а для Японии – с Россией и, в перспективе, с США. Парадоксален на первый взгляд тот факт, что страна, обладавшая самым могущественным флотом, – Великобритания – имела одну из самых архаичных систем морского управления. Существенным недостатком русского морского ведомства, на фоне других стран, представляется отсутствие развитого органа, вырабатывающего планы войны, в соответствии с ними планирующего боевую подготовку и разрабатывающего судостроительные программы, то есть Генерального штаба. К началу века такие службы существовали везде, кроме Англии и США, но появились они лишь на рубеже веков. Что же касается организации хозяйственно-технической части, то во всех крупных флотах, кроме германского и японского, функции научно-технического сопровождения, боевого снабжения и судостроения были разделены между несколькими учреждениями, 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.

В общем, система управления русским морским ведомством, введенная в 1885 г., имела целый ряд преимуществ по сравнению с организацией морского ведомства образца 1867 г. Почему же она вызвала серьезные нарекания после русско-японской войны? Видимо, это связано с тем, что в «эпоху Шестакова» корабельный состав флота был еще сравнительно невелик. Эта система могла обслуживать и выросший флот рубежа веков, но только в условиях мирного времени, когда можно было более-менее точно прогнозировать потребность флота в запасах и отсутствовала необходимость массового экстренного ремонта кораблей. Поэтому, в ходе русско-японской войны, прежде всего, выявились недостатки материально-технического обеспечения боевых действий на море, и показали свою неподготовленность органы оперативно-стратегического руководства флотом. Их численная и интеллектуальная слабость усугублялась также непониманием большинством высших морских начальников значения и роли штаба. Впрочем, аналогичное пренебрежение штабами имело место и в сухопутных армиях.

Только Первая мировая война окончательно определила роль и место штабов в системе военного управления.

Кроме того, ни один флот мира после появления брони и пара не подвергался такому экзамену, каким стала русско-японская война. Несомненно, что в условиях большой войны выяснилась бы масса недостатков систем управления всеми флотами тогдашнего мира. Кстати, наиболее архаичной, громоздкой и запутанной была система управления крупнейшего в мире британского флота. Она претерпела серьезную реорганизацию в 1904-1910 гг., в «эру Фишера».

Глава 3

Начало реформ. Время Бирилева

Еще не закончилась Русско-японская война, а поражение в Цусимском проливе уже заставило правительственные круги обратиться к проблемам преобразования военного и морского ведомств⁹¹. Прежде всего, 8 июня 1905 г. был создан Совет государственной обороны (СГО), который должен был координировать деятельность армии и флота. Его возглавил двоюродный дядя Николая II великий князь Николай Николаевич Младший (1856-1929), под председательством которого еще с 5 мая 1905 г. разрабатывалось положение о СГО. Далее было предложено упразднить должность Главного начальника флота и морского ведомства и управляющего Морским министерством, а вместо них восстановить должность морского министра. Уже 26 марта 1905 г. пост управляющего Морским министерством покинул адмирал Федор Карлович Авелан (1839-1916), возглавлявший ведомство с 1903 г. и получивший чин полного адмирала меньше чем за месяц до Цусимской катастрофы. После того как вице-адмирал Иван Михайлович Диков (1833-1914) три месяца исполнял обязанности управляющего, морским министром был назначен вице-адмирал Алексей Алексеевич Бирилев (1844-1914).

Взвешенная оценка А. А. Бирилева как государственного и военно-морского деятеля довольно непростое дело. Плавал он сравнительно мало, за первые 25 лет службы в офицерских чинах он находился в море по цензовому счету всего 4 года. Для сравнения, Роберт Николаевич Вирен, который в начале войны с Японией командовал крейсером 1 ранга «Баян», а после боя в Желтом море возглавил остатки 1-й Тихоокеанской эскадры, запертые в Порт-Артуре, за 17 лет после выпуска из Морского корпуса 10 лет провел на палубе корабля. Зато иностранные награды сыпались на А. А. Бирилева как из рога изобилия: он был удостоен 16 иностранных орденов, в том числе и таких экзотических наград, как Орден креста животного дерева, полученный от иерусалимского патриарха в 1901 г. При этом у А. А. Бирилева был довольно большой командно-административный опыт: с 1897 г. он командовал отрядами и эскадрами, был старшим флагманом Балтийского флота, после отъезда Степана Осиповича Макарова в Порт-Артур принял пост главного командира Кронштадтского порта, фактически став высшим морским начальником на Балтике. По словам офицера царского флота и советского контр-адмирала, известного мемуариста В.А. Белли, «А.А. Бирилев, конечно, не был способен вывести флот и Морское министерство из того упадка, в который их привели в доцусимский период. Но в этот момент на горизонте еще не было фигуры, способной осуществить решительные реформы»⁹². Мемуарист отмечал как самодурство А.А. Бирилева, так и его определенный демократизм, – тот, уже будучи морским министром, запросто разговаривал с гардемаринами Морского корпуса и даже интересовался их мнением по вопросам обучения, к чему «мы никак приучены не были и реагировали ... скорее положительно»⁹³.

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

⁹¹ О некоторых аспектах этих проектов см.: Назаренко К.Б. Планы реформы Морского Кадетского Корпуса в начале XX в. // Военные традиции России: история, психология, культура. Материалы международной научной конференции. СПб., 2000. С. 68-69; *Он же*. Обсуждение вопроса о воссоздании морской пехоты в России в 1907-1914 гг. // Вестник СПбГУ. Сер. 2. 2000. Вып. 4 (№ 26). С. 19-26; *Он же*. Морское министерство и «Особый порядок военного законодательства» в 1907-1914 гг. // Санкт-Петербург – Петроград – Ленинград. 1703-2002. Университетские петербургские чтения. СПб., 2002. С. 297-301; *Он же*. Реорганизация морского управления в России в 1905-1914 гг. // Мавродинские чтения. СПб., 2002. С. 270-275.

⁹² Белли В.А. В императорском российском флоте: Воспоминания. СПб., 2005. С. 101.

⁹³ Там же.

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 самостоятельности⁹⁴.

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 общими политическими взглядами 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» 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 министра⁹⁵. 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 министерства⁹⁶. Позднее, когда из ГМШ был выделен МГШ, он также вошел в прямое подчинение министра. Николай II одобрил назначение на этот пост контр-адмирала Н.А. Римского-Корсакова, 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. Вероятным претендентом был, прежде всего, великий князь Александр Михайлович, имевший чин контр-адмирала. Следующим по старшинству «августейшим» моряком был великий князь Кирилл Владимирович, тогда капитан 2 ранга. Прецедент прижизненного отстранения от должности генерал-адмирала уже имел место: в 1881 г. Алексей Александрович занял этот пост при жизни предыдущего главного начальника флота и морского ведомства великого князя Константина Николаевича.

⁹⁴ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2453. Л. 12-14.

⁹⁵ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2450. Л. 1.

⁹⁶ Там же. Л. 13 об.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.