

Доклад А. Н. Крылова, прочитанный И. К. Григоровичем от своего имени на заседании Государственной думы, сводился в основном к необходимости обеспечения защиты столицы государства — Петербурга со стороны моря в случае прорыва германского флота в Финский залив и высадки десанта на побережье. Обосновав возможность захвата Петербурга, крупнейшего промышленного, финансового и культурного центра империи, с моря, что произвело на думцев большое впечатление, он перешел к характеристике необходимого состава сил и численности кораблей Балтийского флота, которые могли бы это предотвратить. Из доклада следовал вывод, что оборона Финского залива должна быть обеспечена минными заграждениями, которые прикрываются разнородной эскадрой, состоящей из определенного числа, как их тогда называли, тактических единиц, а именно бригады или дивизии линейных кораблей, двух бригад линейных и легких крейсеров, нескольких дивизионов эскадренных миноносцев и подводных лодок. Кроме того, для постановки минных заграждений требовался отряд заградителей, а для траления опасных от мин районов — отряд тральных судов [4]. По существу это было краткое изложение русской военно-морской доктрины в части, касавшейся боевых действий на Балтийском море в предстоящей войне.

Обращая особое внимание на разнородность и сбалансированность эскадры, А. Н. Крылов писал: «Таким образом, вы видите, что ... флот есть органическое целое, и отсутствие в нем какого-либо типа судов или их относительная малочисленность не искупается преувеличенным развитием числа судов другого типа — их излишнее число не предоставит преобладания над противником, а представит лишь напрасную трату средств, которые при более правильном соотношении были бы использованы выгоднее» [3, с. 192]. Наряду с классами и числом кораблей А. Н. Крылов обосновал необходимость строительства военно-морской базы и крепости в Ревеле — порта императора Петра Великого.

В программу были включены также 2 легких крейсера для Черного моря и вспомогательные суда для Севастопольского порта.

Всего, как уже говорилось, на строительство флота испрашивалось 502 747 000 руб., из них 392 500 000 — на строительство боевых кораблей, 15 477 000 — на вспомогательные суда, 13 133 000 — на плавучие и сухие доки военных портов и 81 637 000 руб. — на оборудование баз и казенных судостроительных заводов.

Доклад заканчивался словами, что 80% затрат на судостроении составляет плата за рабочую силу, и поскольку флот намечено строить «на территории России, из русских материалов и руками русских рабочих», то наряду с созданием «прочного фундамента под самые насущные нужды государственной обороны» будет обеспечен «заработок сотням тысяч рабочих и приложение их трудоспособности во всех отраслях промышленности».

Улучшение экономического положения страны, нависшая угроза со стороны Германии и Австро-Венгрии, налажившиеся в последнее время контакты Морского министерства и Государственной думы возымели свое действие, выразившееся в результатах голосования (288 голосов «за» и 124 — «против»). Не следует также забывать еще об одном важном обстоятельстве, которое сыграло свою роль при голосовании. Легкие крейсера, эскадренные миноносцы и подводные лодки предполагалось заказать частным судостроительным заводам и верфям, что усилило миллионные прибыли акционерам этих предприятий и руководителям банков, заседавших в это время в Думе. Но даже так называемые знатоки дел думских не предполагали такого исхода — по их прогнозам, морскому министру могло быть обеспечено большинство лишь в 4—5 голосов. Дума проголосовала за выделение Морскому министерству кредита в размере 430 млн. руб. на строительство боевых кораблей, остальные средства выделялись в сметном порядке.

Отчет об историческом заседании Государственной думы был вскоре опубликован в «Морском сборнике», при этом приводились только выступления депутатов в прениях по докладу, а о самом докладе было сказано, что он «не подлежит оглашению».

И. Ф. Цветков

Список литературы

1. Петров М. А. Подготовка России к первой мировой войне на море. М., 1926. С. 132—134.
2. ЦГАВМФ. Ф. 401. Оп. 2. Д. 1. Л. 1—3, 34.
3. Крылов А. Н. Воспоминания и очерки. М., 1956. С. 188—193. 813—814.
4. ААН. Ф. А. Н. Крылова. Оп. 1. Д. 155. Л. 387—390.
5. Историческое заседание Государственной думы 6 июня 1912 г. // Мор. сб. 1912. № 6. С. 1—122.

ВОСПОМИНАНИЯ БЫВШЕГО МОРСКОГО МИНИСТРА

Год 1912-й

Как и все предыдущие годы, этот начался руготней в газетах по адресу Морского ведомства, но это меня мало трогает. Знаю одно, что все, кто честно относится к своему долгу по отношению к родине, работают, а мерзавцы везде есть и от них не уберешься. Знаю также, что работы везде идут хорошо, и сомнение лишь в получении в срок тех механизмов, которые заказаны для судов Черного моря за границу¹. Уверен, что английские заводы будут аккуратны, что я говорю по опыту, когда имел с ними дело, будучи агентом, но боюсь за германские, те могут нарочно задерживать механизмы (моторы) для подводных лодок Черного моря². Как жаль, что наши заводы еще не могут их выделывать.

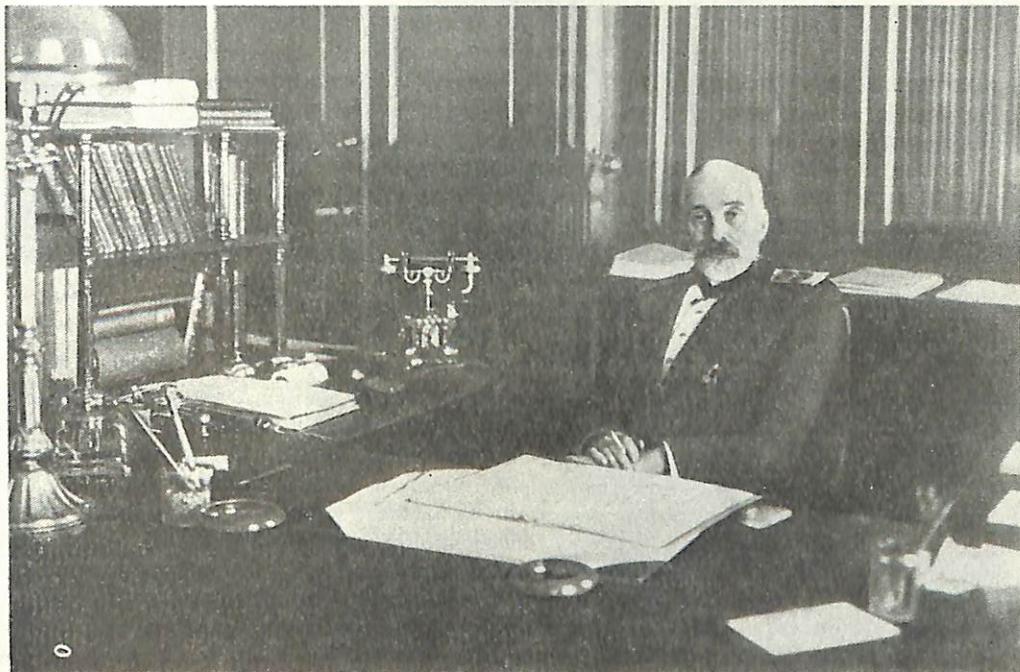


Рис. 1. Морской министр И. К. Григорович в рабочем кабинете здания Главного адмиралтейства. 1911—1912 гг. (Из фондов ЦГА кинофотодокументов в Ленинграде. Публикуется впервые)

За артиллерию для судов Черного моря я спокоен, но это только пока, а если пройдет (в Думе.— *И. Ц.*) программа судостроения, то одного Обуховского завода будет мало, надо строить еще один артиллерийский завод на юге России, вблизи угольных и металлургических районов и речного пути³. Говорил по этому поводу с Виктором Михайловичем Ивановым⁴, может быть, это наладится, надо только пригласить англичан с их капиталами и техническими силами, тогда будет прок, но только не французов и не немцев. К одному из минусов Путиловского завода я отношу то, что у них на заводе играет какую-то роль немецкий корабельный инженер, который, вероятно, туда командирован своим правительством⁵.

Для постройки будущего флота создаются частные заводы, предложения исходят из заводов Нобеля (завод «Людвиг Нобель» в Петербурге; после 1917 г.— «Русский дизель». — *И. Ц.*) для подводных лодок, рижского завода Бекера (бывш. «Ланге и Сын». — *И. Ц.*) с участием французской фирмы «Норман», Русско-Балтийского, по-видимому, с участием немцев (хотя не окончательно). Эти три завода⁶ хотят устроиться вне Петербурга, около Ревеля или



Рис. 2. Зал заседаний Адмиралтейств—Совета. Фото 1990 г. Публикуется впервые.

Либава. Затем, в Петербурге Металлический завод предложил постронть отдельную судостроительную верфь на Неве⁷, предложения также исходят от Невского завода⁸ и Путиловского⁹.

Кроме русских фирм еще имеются предложения из Англии, Франции, Италии и Германии¹⁰. Но я буду всячески стараться, чтобы за границу заказы не попали, хотя уже теперь Министерство иностранных дел мне говорит, что политика требует, чтобы мы не обходили союзную Францию и дали бы ей заказ. Но я боюсь Франции, там очень долго строят и цены дерут большие. Мне кажется, что соучастие иностранцев на наших заводах дает им хорошую прибыль.

Как мне ни хочется, чтобы все было построено в России, но тем не менее много предметов, и даже крупных, придется заказывать за границей. Мы сильно отстали в технической промышленности, а если что-то и делаем, то производство стоит так дорого, что фирмы, взявшие заказ на что-нибудь цельное, много предметов (компонентов этого «цельного». — И. Ц.) заказывают за границу¹¹, а наше Министерство торговли и промышленности несколько не старается поддержать наши специальные заводы. Как на характерный пример укажу на Электротехнический завод Вольта (в Ревеле), который был создан нашими трудами по инициативе Минного отдела Морского технического комитета (кажется, А. А. Ковальского)¹², остальные подобные заводы были лишь отделениями иностранных, в особенности Всеобщая компания электричества (ВКЭ.— И. Ц.).

И вот, когда по предложению представителя завода Вольта ему делалось преимущество в Совете Министров, министр торговли и промышленности С. И. Тимашев нападал на Морское ведомство — почему преимущество дают одному заводу и отказывают другому — такому крупному предприятию, как Всеобщая компания электричества, и обыкновенно с трудом приходилось доказывать, что многие предметы нежелательно давать для производства иностранным контрагентам как секретные и предложенные русскими техниками и т. п. Я всегда возмущаюсь, что в указанном министерстве не поддерживают нашу промышленность, а только заграничные фирмы, безразлично какой национальности. К сожалению, и у нас в министерстве есть сторонники иностранных фирм, но так было раньше, постараюсь это изменить.

Гидрографическое управление все так же на высоте, и меня это радует. Где все еще неладно, так это в Главном морском штабе — там продолжается рутинная, и решительно не знаю, кто виноват в этом — начальники или чиновники, забравшие первых в свои руки.

Мое предложение о соединении наших заводов на Неве с железнодорожными путями встретило в Государственной думе полное сочувствие. Деньги были даны, и уже 5 января на воду спущен

ледокол-паром; я надеюсь, что еще летом этого года он начнет обслуживать заводы, а Петербург избавится от безобразной возки тяжелых предметов со станций железных дорог по всему городу. На заводах уже начаты работы по прокладке путей и устройству паромных пристаней.

На указанных заводах, т. е. Балтийском и Адмиралтейском, идут уже подготовительные работы по удлинению и уширению эллингов для будущих крейсеров-дредноутов¹³. На первом затруднений почти нет, а на втором придется снять стены эллингов и уширить их устья, а может быть, и перестроить батопорты. На обоих заводах идут также работы по улучшению мастерских; это очень важно, дабы все было под рукою и соответствовало современным требованиям.

Деньги на это мне обеспечены, но что меня возмущает, так это та длительность, с которою проходят законопроекты в Государственной думе и Государственном совете, и потому еще рано приступать к работам по постройке судов. Деньги, вероятно, будут даны не ранее половины года. В ассигновании денег я уверен, хотя и знаю, что некоторые члены Государственной думы, а также и Государственного совета против ассигнований; они все еще не понимают, что без флота Россия быть не может. В Думе главным образом против выступает А. И. Гучков¹⁴, он видит спасение лишь в ассигнованиях одному Военному ведомству, куда мечтает попасть министром. Он в большой дружбе с генералом А. А. Поливановым — помощником военного министра¹⁵. Правда, военный министр генерал В. А. Сухомлинов¹⁶ — человек несерьезный, и против него идет война в Государственной думе, в которой гадкую роль играет Поливанов. В Государственном совете против такие типы, как А. Н. Лобанов-Ростовский¹⁷, вообще ничего не понимающий ни в каких делах, кроме галдежа и покровительства разным «держимордам».

В строевом отношении я не могу добиться внимательного и отеческого отношения начальства к офицерам и нижним чинам, между первыми много преступлений по растрате (казенных денег. — *И. Ц.*), а относительно вторых полная небрежность, и как ни грустно, а приходится делать выговоры адмиралам и командирам (приказы № 160/91 от 29 марта и № 204/123 от 4 апреля 1912 г.), и дальше за это буду наказывать.

Время ассигнования средств на создание флота близится, и недалек тот день, когда мне придется выступить в Государственной думе в защиту законопроекта; надеюсь на благоразумное большинство ее членов.

Заседание Государственной думы в закрытом от публики зале началось в 11 часов утра и длилось без конца, докладчик и многие члены Думы говорят о необходимости ассигнования денег на строительство флота. В их поддержку выступает В. Н. Коковцев (председатель Совета Министров и министр финансов. — *И. Ц.*), затем я, некоторые члены Думы против ассигнования, один из них (по-видимому, Гучков. — *И. Ц.*) отвратительно и гадко выступает тоже против ассигнования, он лжет и нарочно пугает такими расходами, которые никто пока не просит, требует денег только на армию, ему оппонирует А. И. Звегинцев¹⁸ и доказывает неверность его цифр. В зале сильное возбуждение, везде, где можно, сидят строевые офицеры флота, нарочно приглашенные мною, чтобы в антрактах они могли говорить с членами Думы. Настало время завтрака, приходит обед (обедали тогда в 19 ч. — *И. Ц.*), а закон еще не прошел. Когда все записавшиеся ораторы высказались, вопрос был поставлен на баллотировку (голосование. — *И. Ц.*), это было уже в первом часу ночи, и, наконец, законопроект принимается при неистовых и бурных аплодисментах большинства членов Думы¹⁹. Слава Богу, теперь я спокоен: флот будет!



Рис. 3. Военный министр, генерал от кавалерии В. А. Сухомлинов. (Из фондов ЦГА кинофотодокументов в Ленинграде)

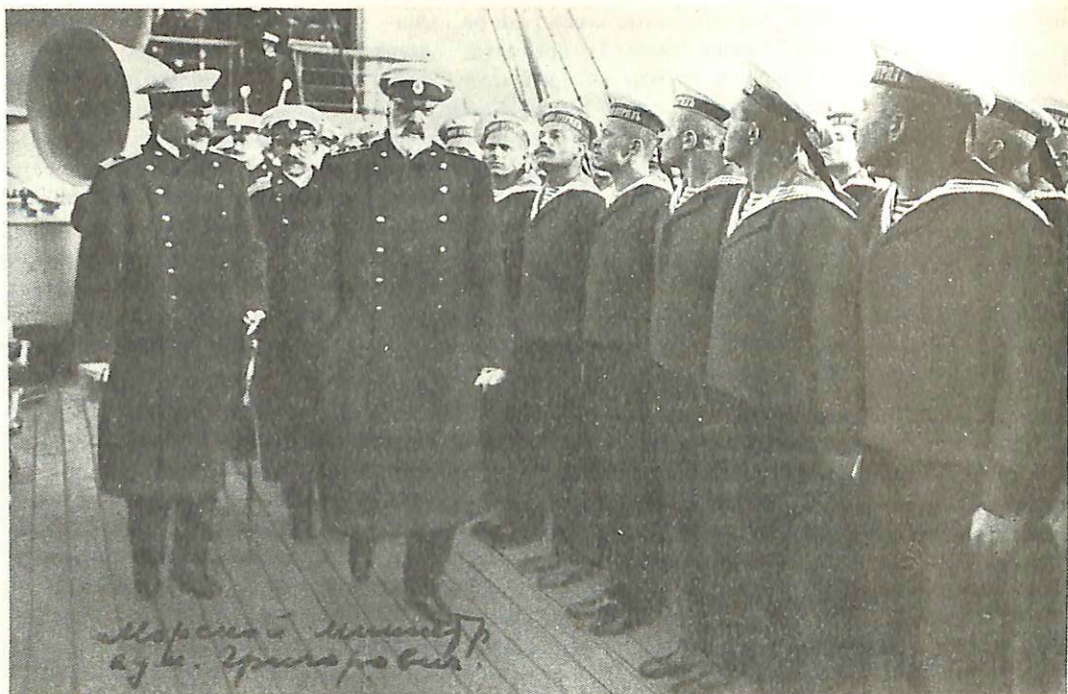


Рис. 4. Адмирал И. К. Григорович на смотре Учебного минного отряда Балтийского флота. 1912 г. (Из коллекции И. Ф. Цветкова. Публикуется впервые)

Успеху принятия законопроекта главным образом мы обязаны большинству благоразумных членов Думы, умело составленному Морским генеральным штабом законопроекту, сочувственному отношению к нам министра финансов, а также тому доверию к ведомству, которое появилось в последнее время вследствие той кипучей деятельности, развернувшейся в Морском министерстве по его преобразованию, и т. д. За принятие законопроекта в Государственном совете я спокоен.

Наконец, законопроект 23 июня был утвержден Государем Императором, причем вместе с утверждением я получил Высочайший Рескрипт, который и объявил в приказе по Морскому ведомству (приказы № 294/165 от 24 июня и № 295/173 от 29 июня 1912 г.).

29 июня 1912 г. состоялась закладка военного порта в Ревеле Государем Императором. Порт был назван Е. И. В. портом Императора Петра Великого²⁰. Закладка эта сопровождалась приказом по флоту, который мною был объявлен того же числа (приказ № 290 от 29 июня 1912 г.). В ближайшее время начнутся работы по постройке громадного, уже заложенного порта. В добрый час!

Ассигнование денег на воссоздание флота стало известным не только у нас в России, но и за границу, и вот со всех сторон посыпались предложения через разных агентов — людей, большей частью не заслуживающих доверия, и даже темных личностей. Были случаи, когда некоторые лица самым наглым образом предлагали чуть ли не взятки. Не могу не упомянуть, как один из наших морских генералов в отставке пришел ко мне с предложением передать постройку всего флота какой-то американской компании, за что они дадут «в мое распоряжение на разные надобности один миллион рублей». Прекратив с ним разговор, я попросил его немедленно оставить меня.

В этот период Балтийский порт (порт Императора Александра III в Либаве. — И. Ц.) посетил для визита Государю Императору германский Император Вильгельм, прибывший туда на своей яхте «Гогенцоллерн» в сопровождении вновь построенного крейсера «Мольтке»²¹ и минного авизо (посыльного судна. — И. Ц.). У нас на рейде кроме императорской яхты «Штандарт» были собраны охранные миноносцы и два линейных корабля, недавно вступивших в строй, — «Император Павел I» и «Андрей Первозванный».

В один из дней пребывания германского Императора я по приказанию Государя сопровождал Е. И. В. при осмотре крейсера «Мольтке». Государю Императору крейсер показывал и объяснял

командир одного, а я удостоился получать объяснения от германского Императора, который как бы сопровождал меня, разговаривая со мною по-немецки. Между прочим, совершенно откровенно германский Император доказывал мне «необходимость для нас заказывать часть нашего флота у них в Германии и что они дадут первоклассные образцы новейшего типа судов и построят скоро и хорошо, как все, что у них делается»²². Несмотря на мои возражения, что условием ассигнования денег было то, чтобы флот строился в России и что тем не менее громадная часть денег все-таки попадет в Германию на заказы мелких предметов для флота, германский Император продолжал доказывать необходимость хотя бы образцы судов заказать в Германии. Должен признаться, что подобный разговор произвел на меня очень неприятное впечатление, в особенности по сравнению с разговором на ту же тему — об ассигновании денег на флот — со шведским Королем, посетившим Государя Императора в это же лето на рейде «Штандарт» (закрытый рейд в финских шхерах западнее Выборгского залива.— *И. Ц.*). Он просто меня поздравил с успехом в Государственной думе и пожелал удачи в работе по созданию флота.

В июле месяце этого года я представил Государю Императору на смотр вновь построенный на добровольные пожертвования эскадренный миноносец «Новик». Император ходил на нем в море и остался очень доволен этим новым типом судов, выработанным у нас, по образцу которого будет строиться целая серия таких миноносцев по судостроительной программе на ассигнованные Думой деньги (относительно постройки этих судов я говорил уже раньше)²³.

Вскоре Государь Император сделал также смотр вернувшемуся из-за границы (из Сиам) крейсеру «Аврора»²⁴ и, наконец, 26 июля на Кронштадтском рейде Е.И.В. посетил яхту «Нева» (яхта морского министра.— *И. Ц.*), где подробно ознакомился с прибором для шифрования телеграмм, изобретенным лейтенантом К. В. Солдатенковым (2-й Балтийский флотский экипаж.— *И. Ц.*).

В июле же месяце 1912 г. посетил Россию через Кронштадт и председатель Совета Министров Французской республики г-н Пуанкаре²⁵, который также говорил о необходимости не миновать заказами на ассигнованные для флота деньги союзную Францию, и, как я ни доказывал невозможность выполнения этого совета, за исключением двух малых крейсеров, которые должны быть построены в течение не более двух лет, а французские заводы на такой срок не идут, и что все-таки много заказов их (французов.— *И. Ц.*) не минует, он продолжал настаивать на необходимости уделить им часть заказов.

Печальные события произошли в Черном море, там на судах открыт заговор предполагавшихся беспорядков²⁶. Я узнал об этом от военного министра, который докладывал при мне Государю Императору о необходимости объявить Севастополь на военном положении. Заговор был задуман в большом масштабе и принес бы много неприятностей, если бы своевременно не был раскрыт. Состоялся суд, многих приговорили к смертной казни, но я не мог утвердить смертную казнь, так как всегда считал и считаю теперь, что будь отношение начальства всех рангов к нижним чинам другое, будь отеческая забота о нижних чинах, то ничего подобного не могло бы случиться.

Я уже упоминал, какое отношение к службе на судах имеет место в Черном море, нижние чины предоставлены сами себе и, естественно, без надзора, в разных береговых вертепах им набивают головы агитаторы разговорами против существующего режима. Я не раз говорил об этом и теперь нарочно ездил в Севастополь, чтобы побыть на судах и побеседовать с адмиралом Эбергардом (приказ № 203/256 от 17 августа 1912 г.). Очень грустно, не хочется говорить, но в душе у меня сомнение, не раздуто ли все это теми, кому всякая пакость на руку для показания своей деятельности... и отдаления Государя от флота. На подобные дела у нас людей известного сорта хватает, а дело делать и стараться улучшить быт беднейшего класса людей — на это нет средств, и можно еще прослыть либеральным.

Распределение заказов на постройку судов идет спешным порядком, чертежи уже утверждены. Крейсера-дредноуты будут строить наши казенные заводы — Адмиралтейский и Балтийский²⁷, по два легких крейсера — Путиловский завод и Ревельский завод Русского общества для изготовления снарядов и боевых припасов²⁸, два малых крейсера для обучения команд — германская фирма «Шихау» в Эльбинге, запросившая дешевле других, а главное, срок готовности назначен на лето 1914 г., что в данном случае очень важно²⁹. Эскадренные миноносцы распределены между следующими предприятиями: Металлический и Путиловский заводы в Петербурге³⁰, Русско-Балтийский завод и завод Бекера в Ревеле³¹, кроме того, отделение завода «Шихау» в Риге (Мюльграбенская верфь.— *И. Ц.*); эта последняя фирма взяла самую низкую цену и тем

сбила цены наших заводов, потребовавших неимоверно дорого³². Подводные лодки заказаны нашему Балтийскому заводу и новому заводу Нобеля в Ревеле³³ («Ноблесснер». — *И. Ц.*), мелкие суда и пр. — разным заводам в Ревеле.

Вновь созданные заводы в Ревеле и Петербурге (кроме Путиловского) быстро движутся постройкою, и я уверен, что уже к весне будущего года они приступят к строительству судов. Путиловский завод отстает, у него больше на словах, а на деле же только обещание всех нагнать³⁴.

В этом году мною проведены две реформы по Морскому ведомству. Первая — подчинение Финляндского лоцманского ведомства Морскому министерству в административном и военном отношении (хозяйственная часть пока еще осталась у финляндцев). Вторая, и главная, — установление Корпуса Гидрографов; теперь не будет временных работников, а будут работать те, у кого есть призвание к этому делу.

Большое количество больных туберкулезом и невозможность дать им достаточные средства на жительство в подходящем для этой тяжелой болезни климате, а также для отдыха таких больных, которые перенесли тяжёлую болезнь и требуют для окончательного поправления теплого климата, давно меня беспокоят (я сам это испытал в 1905 г.). Это заставило меня обратиться к их Величествам (Николаю II и его жене Александре Федоровне. — *И. Ц.*) с просьбой об отделении для этой цели в Ялте на дворцовых землях небольшого участка земли для постройки санатории. Такой участок мне был дан около Массандры³⁵. Для указанной цели у меня было небольшое пожертвование в сумме 25 000 рублей, данной мне одним из херсонских помещиков. План такой санатории мною был разработан следующий: система отдельных домов, включавшая один дом для офицеров, два дома для нижних чинов, один дом для кондукторов и один дом для детей чинов флота, а также отдельное здание кухни, дом для врача, хозяйственные постройки — прачечная, сарай для экипажей, конюшни, ледник и пр. Кроме того, предусматривались административное здание с аптекою, дом для низших служащих, которым не будет помещения в санаторских зданиях.

План был одобрен Ее Величеством, непосредственно очень заинтересовавшейся этой постройкой, так как она во многом содействовала назначению участка земли. Постройку санатории я поручил особой комиссии под председательством медицинского инспектора Севастопольского порта, тайного советника Э. Э. Кибера. Не могу не сказать, что в выборе планов зданий и самой идеи внутреннего устройства их мне помогала моя ныне покойная жена.

Пожертвования стали прибывать, и вскоре я был в состоянии начать постройку, заложив первое здание — дом для нижних чинов, которое было открыто в следующем году в присутствии Их Величеств. Я, к сожалению, по делам службы отсутствовал и не мог быть на торжестве.

В этом году летом я отправил в Северную экспедицию специально построенные для нее ледокольного типа суда «Таймыр» и «Вайгач» под командой полковника корпуса флотских штурманов И. С. Сергеева³⁶. Командиром «Таймыра» ушел мой бывший адъютант в Порт-Артуре капитан 2-го ранга Б. А. Вилькицкий³⁷, такой же добросовестный работник, как и его отец (А. И. Вилькицкий. — *И. Ц.*) — начальник гидрографического управления. Суда эти, построенные на Невском заводе, вышли очень удачными, но валять (качать. — *И. Ц.*) их будет изрядно. Идут они через Суэцкий канал во Владивосток и оттуда уже по принятии всего необходимого и провизии на два года пойдут через Берингов пролив в Ледовитый океан.

Вопрос об артиллерии (орудия крупного калибра 12 и 14 дюймов) сделался очень острым: как я и говорил, одному Обуховскому заводу не справиться с той массой орудий, которая нужна флоту, армии и морским крепостям. Предложений построить заводы (орудийные. — *И. Ц.*) имеется несколько: французской фирмы «Крезо» (полное название «Шнейдер—Крезо». — *И. Ц.*), английской — Армстронга, и другой английской фирмой — Виккерса. Кроме того, Пермский орудийный завод просит кредита на расширение производства, такое же предложение исходит от Путиловского завода. Так как это дело спешное, то я считаю, что надеяться на Пермские заводы нельзя, они и теперь все заказы выполняют всегда с опозданием. Заводы эти состоят в ведении Министерства торговли и промышленности, несколько не заботящегося о развитии промышленности, о чем я уже говорил и раньше, поэтому и теперь надежды на улучшение не будет. К тому же подряд на расширение производства предполагается отдать французской фирме «Крезо», которая с таким же предложением вошла в соглашение с Путиловским заводом. Эту комбинацию сильно поддерживает сухопутное артиллерийское ведомство (Главное артиллерийское управление, ГАУ. — *И. Ц.*), но так как артиллерийская часть указанного ведомства находится в очень плохом состоянии и, кроме того, во влечении к Путиловскому заводу причастна одна Высокая Особа

(великий князь Сергей Михайлович — начальник ГАУ.— *И. Ц.*), то все это весьма ненадежно, и самое главное, что на границе империи, хотя и морской, строить такой важный для обороны завод, да еще отдаленный от металлургических районов России на тысячу с лишком верст, никак нельзя.

Такой завод должен быть построен восточнее меридиана Москвы и на водном пути, о чем я уже упоминал. Предложение фирмы «Армстронг» несерьезно и, по-видимому, сделано для проформы. Остается предложение фирмы Виккерса, которое не только серьезно, но и подкреплено тем, что уже теперь, до окончательного разрешения этого вопроса, она закупает земли около Царицына. Сейчас составляется новое Общество (имеется в виду Русское акционерное общество артиллерийских заводов в Царицыне.— *И. Ц.*), в основном то же самое, что взяло в аренду Николаевское адмиралтейство («Руссуд».— *И. Ц.*), но с Виккерсом во главе.

Я буду всеми силами поддерживать комбинацию строительства завода фирмой Виккерса и на какую-либо другую фирму не пойду. Знаю наперед, что наживу много врагов, но к этому я привык, мне важно одно — лишь бы все для флота было хорошо и быстро сделано. Это мой девиз перед Родиной и монархом.

Смета на 1913 г. почти закончена, и в ней условным кредитом показано требование на начало работ по строительству морской крепости Петра Великого в Ревеле и выделение дополнительных ассигнований по судостроительной программе в отношении развертывания работ в расчете на 5-летний срок.

Казалось, все налажено, и я мечтал, как говорил уже раньше, немного отдохнуть. Я даже заказал себе билеты, чтобы на два или четыре месяца уехать за границу, но меня не пустил Государь. В Черном море завязываются военные осложнения на Балканском полуострове³⁸, и Е.И.В. просит меня обождать, так как военная партия требует вмешательства в этот конфликт, а именно великий князь Николай Николаевич, которому все равно, готов ли флот или нет, лишь бы начать войну с «готовою» армиею (без артиллерии и прочего снаряжения). Мои сборы дважды откладывались, и я решил окончательно отказаться от этой поездки.

В то время, как начато новое судостроение, в нашем флоте начинает развиваться и воздушный флот³⁹, и это опять благодаря заботам и трудам молодого энергичного состава Морского генерального штаба. Только теперь, по прошествии нескольких лет после японской войны, можно сожалеть, что это учреждение не было основано раньше, как в свое время предлагал умнейший и талантливый адмирал в отставке П. А. Лихачев, с которым я познакомился в 1879 г. в Лондоне, когда был старшим офицером на крейсере «Забияка», а потом встречался с ним в Канне в бытность мою наблюдающим за постройкой эскадренного броненосца «Цесаревич», строившегося в Ла-Сене около Тулона. Я думаю, что в то время, когда молодой лейтенант Н. Л. Кладо⁴⁰ был командирован во Францию, а это было, если не ошибаюсь, в 1884—1885 гг., он уже поговаривал о необходимости такого учреждения.

Действительно, если бы такой штаб был до 1903 г., мы, пожалуй, не сунулись бы драться с японцами, а если бы и начали войну, то подготовка к ней была бы совершенно другою и постройка судов, вошедших в первую эскадру, тоже была бы другою; это не было бы собранием со всего света разных типов судов, с разною артиллериею, ходом, защитой и всем прочим.

Стрельба тоже была бы другою, а не такой, когда для практики требовалось выпустить в год не больше 15 учебных выстрелов на орудие. И какими жалкими кажутся мне те адмиралы и министры⁴¹, которые преследовали Морской генеральный штаб, называя его чины (сотрудников.— *И. Ц.*) «младотурками». Правда, в штабе были лица и неподходящие, мнившие о себе больше, чем они на самом деле стоили, но они составляли меньшинство, а большинство же представляла выдающаяся молодежь, достойная полного уважения.

В учреждениях министерства работы наладились хорошо, и только Главный морской штаб все еще меня беспокоит — там все еще остается старый возмутительный дух прежней рутины.

6 декабря 1912 г. предполагаю сделать закладку и приступить к работам по постройке больших крейсеров-дредноутов. Государю Императору угодно было согласиться со мною и дать им названия: «Бородино», «Наварин», «Измаил» и «Кинбурн». Материалы для их корпусов уже начинают подходить, а также приступают к составлению детальных чертежей башен с 14-дюймовою артиллериею, главных механизмов и паровых котлов. Я считаю, что все четыре крейсера будут готовы через 36—40 месяцев, т. е. в конце 1915-го или в начале 1916-го года⁴². Единственно, что может задержать их,— это артиллерия, если вопрос о заводе (орудийном.— *И. Ц.*) не будет решен в ближайшее время, да и то в крайнем случае можно будет артиллерию заказать

в Англии у Виккерса или временно уменьшить количество установок в крепости Императора Петра Великого, где предполагается также иметь 14-дюймовые орудия.

Амурская флотилия, о которой я почти не говорил, теперь окончательно сформирована согласно выработанному проекту и состоит из восьми башенных речных канонерских лодок, десяти малых речных канонерских лодок, также десяти посыльных судов (катеров), плавучего дока для них, баржи и других мелких плавсредств⁴³. Эта флотилия составляет значительную силу в бассейне реки Амур и, конечно, сдерживает нахальные действия китайцев, за спиной которых работают другие.

На Балтийском море продолжается энергичная подготовка флота к возможным осложнениям (военным.— *И. Ц.*): организуются партии траления⁴⁴, для которых строятся ледокольные суда малого водоизмещения, но, конечно, пока не в большом числе, но которое впоследствии будет увеличиваться; организуется также охрана рейдов и гаваней.

Отряд заградителей, наконец, окончательно сформирован и состоит под начальством отдельного флагмана⁴⁵. Число (запас.— *И. Ц.*) мин заграждения с каждым месяцем увеличивается так, чтобы разработанный план заграждения⁴⁶ мог быть выполненным, если это потребуется, и все это благодаря энергичной работе командующего Морскими силами Балтийского моря, а также при непосредственном участии и руководстве Морского генерального штаба.

В Черном море хотя и делается то же самое, но нет, к сожалению, той кипучей деятельности, как на Балтике, и это меня часто беспокоит. Не знаю, какая тут причина, виноват ли командующий Морскими силами или личный состав всего Черноморского флота более апатичен, чем на севере. Правда, и Морской генеральный штаб обращает больше внимания на Балтийский флот, чем на Черноморский, вероятно, в предвидении возможной войны с Германией, но, мне кажется, если будет война с нашими северными соседями, то она распространится и на южных его союзников, в том числе и на Турцию.

Заканчивая 1912 год, могу сказать, что он прошел, слава Богу, благополучно, и все, что мы желали, пока осуществляется, остается только работать и окончательно вернуть к нам то доверие, которое так длительно и мучительно терялось нами в законодательных учреждениях, а теперь начинает понемногу возвращаться.

Наши небольшие Морские силы действуют хорошо и радуют тех, кому дорог флот и кто исстрадался после русско-японской войны, видя полный его упадок и брезгливое отношение к нему всего общества.

5 декабря 1912 г. Е. И. В. Рескриптом поздравил меня пожалованием в свои генерал-адъютанты, прислав вместе с Рескриптом аксельбанты и эполеты. Эту высокую милость монарха к себе я никак не ожидал и был безгранично счастлив, что мой слабый труд так высоко оценен Государем.

6 декабря 1912 г., как и предполагалось, я заложил начало постройки больших крейсеров-дредноутов («Измаил», «Кинбурн», «Бородино», «Наварин»). Суда этой программы все разработаны и в будущем году по готовности эллингов начнут строиться.

Текст к публикации и комментарии подготовил

И. Ф. Цветков

(Продолжение следует)

КОММЕНТАРИИ

¹ Имеются в виду главные турбины и вспомогательные механизмы к ним, заказанные английской фирме «Виккерс» для линейных кораблей типа «Императрица Мария», легких крейсеров типа «Адмирал Нахимов» и эскадренных миноносцев типа «Дерзкий». Турбины доставлялись частями на пароходах из Англии в Николаев, их сборка и испытания паром проводились в турбинной мастерской ОНЗиВ. Несбывшейся мечтой И. К. Григоровича было основание ковочного завода в Николаеве для производства роторов турбин. Корпуса турбин уже тогда отличались в мастерских ОНЗиВ.

Положение осложнилось с началом первой мировой войны. Части турбин приходилось доставлять пароходами из Англии в Архангельск, а затем по внутренним водным путям и железной дороге — в Николаев. Это значительно задержало сдачу линейного корабля «Император Александр III», легких крейсеров «Адмирал Нахимов», «Адмирал Лазарев» и некоторых других.

² Речь идет о дизельных двигателях для подводных лодок типа «Барс». заказанных в Германии заводам Круппа и фирме «Даймлер—Бенц». С началом войны поставка дизелей,

естественно, прекратилась. Но одновременно производство дизельных двигателей было налажено на механическом и чугунолитейном заводе «Людвиг Нобель» в Петербурге (Сампсониевский пр., ныне — пр. Карла Маркса), основанном в 1862 г. отцом Людвиг Нобеля (1831—1888) Эммануэлем Нобелем (1801—1872). Законом в это время руководил сын Людвиг, тоже Эммануэль Нобель (1859—1932), в 1918 г. он уехал в Швецию.

³ Артиллерийский завод Русского акционерного общества артиллерийских заводов был построен в Царицыне осенью 1913 г. Его финансировали Международные коммерческий и учетно-ссудный банки, а техническую помощь оказывала английская фирма «Виккерс». На этом заводе предполагалось производить крупнокалиберную артиллерию для линейных кораблей и крейсеров.

⁴ В. М. Иванов — военный инженер, отставной генерал-лейтенант, председатель правления акционерного общества «Руссуд», которое также участвовало в создании артиллерийского завода в Царицыне.

⁵ В это время на Путиловском заводе заканчивалось строительство эскадренного миноносца «Новик» с участием германской фирмы «Вулкан» и началось сооружение Путиловской верфи также с участием германской фирмы «Блом унд Фосс». Поэтому на Путиловском заводе работала целая группа немецких инженеров, но сказать, кого именно имел в виду И. К. Григорович, затруднительно.

⁶ В Ревеле в короткое время было сооружено три судостроительных завода. Петербургские заводы «Людвиг Нобель» и «Г. А. Лесснер» основали верфь для строительства подводных лодок типа «Барс», «Ноблеснер». Фирма «Бекер и К^о» открыла Ревельский судостроительный и механический завод для строительства эскадренных миноносцев типа «Изяслав» с участием французской фирмы «Норман». Русское общество по изготовлению снарядов и военных припасов приступило к сооружению Русско-Балтийского судостроительного и механического завода для строительства легких крейсеров типа «Светлана» и эскадренных миноносцев типа «Гавриил» с участием немецких фирм «Вулкан» и «Шихау».

⁷ Металлический завод в Петербурге освоил производство судовых турбин и основал новую Усть-Ижорскую верфь для строительства эскадренных миноносцев типа «Орфей», расположенную в 25 км от завода вверх по течению Невы, у впадения в нее р. Ижоры.

⁸ Невский судостроительный завод, построив два эскадренных миноносца для Черного моря («Поспешный», «Громкий»), в строительстве кораблей для Балтийского моря не участвовал, но выполнял заказы на отдельные узлы и детали.

⁹ В 1913 г. из Общества Путиловских заводов выделилось самостоятельное судостроительное предприятие — Путиловская верфь, которая получила заказ на строительство двух легких крейсеров типа «Адмирал Бутаков» и восьми эскадренных миноносцев типа «Лейтенант Ильин» для Балтийского моря.

¹⁰ Иностранные фирмы принимали активное участие в конкурсном проектировании русских линейных кораблей, легких крейсеров и эскадренных миноносцев, но решение строить флот «руками русских рабочих, из русских материалов и на русской территории» заставило их отказаться от дальнейших притязаний строить корабли на своих верфях и довольствоваться оказанием технической помощи и поставкой материалов и оборудования, не производимых в России, по особому списку, утвержденному Совещанием по судостроению и Министерством торговли и промышленности. В результате за границей, в Германии, было заказано только два малых крейсера («Адмирал Невельской», «Муравьев-Амурский»), которые с началом войны реквизирувало германское правительство, достроив их для своего флота и переименовав соответственно в «Эльбинг» и «Пиллау».

¹¹ Приходилось заказывать за границей судовые турбины и их части — роторы турбин, лопаточный материал и даже серебряный припой для пайки лопаток к ротору, активные колеса Кэртиса, различного рода насосы, котельные трубки, измерительную аппаратуру для турбин и котлов. Заказы за границей делались не только из-за того, что это оборудование не производилось в России, а зачастую потому, что русские заводы не справлялись с возросшим объемом поставок.

¹² В Морском министерстве не было специального подразделения, которое занималось бы радио- и электрооборудованием кораблей. Эти функции были возложены на Минный отдел Морского технического комитета (с конца 1911 г. — Главное управление кораблестроения). Капитан I ранга А. А. Ковальский — бывший сотрудник этого отдела, с 1912 г. начальник Южного района службы связи Балтийского моря.

¹³ Под крейсерами-дредноутами И. К. Григорович имеет в виду линейные крейсера «Измаил» и «Кинбурн» (Балтийский завод) и «Бородино» и «Наварин» (Адмиралтейский завод).

¹⁴ «Попасть министром» в правительство мечтал отнюдь не один лишь А. И. Гучков (1862—1936), а втайне многие члены Государственной думы, например товарищ председателя Государственной думы А. Д. Протопопов, ставший в 1916 г. министром внутренних дел. Конфронтация Думы и правительства по многим вопросам неизбежно превращала этих людей в «двуликих янусов». Председателю же III Государственной думы, лидеру октябристов А. И. Гучкову, удалось стать военным и морским министром только после Февральской революции.

¹⁵ А. А. Поливанов (1855—1920) — генерал от инфантерии (1915 г.) участник русско-турецкой войны 1877—1878 гг. В 1905—1906 гг. — генерал-квартирмейстер Главного штаба, в 1906—1912 гг. — помощник военного министра, с 1912 г. член Государственного совета, в 1915—1916 гг., после отставки В. А. Сухомлинова, — военный министр и председатель Особого совещания по обороне. Слыл «любимцем» Государственной думы, получил свой пост без участия Г. Е. Распутина, был против принятия Николаем II должности Верховного главнокомандую-

шего русской армией, заявив при этом, что назначение Николая II Верховным главнокомандующим — гораздо более страшное событие, чем наше поражение на фронте. Его поддерживал И. К. Григорович, предложивший представить Николаю II «письменный доклад с изложением нашего мнения (мнения министров.— И. Ц.) о перемене командования, об опасности для династии и т. д.». 15 марта 1916 г. А. А. Поливанов был уволен; к удивлению большинства правящей верхушки и Думы его сменил генерал от инфантерии Д. С. Шуваев (1854—1937), занимавший до этого пост главного интенданта русской армии.

¹⁶ В. А. Сухомлинов (1848—1926) — генерал от кавалерии (1906 г.), участник русско-турецкой войны 1877—1878 гг. В 1899—1908 гг. — начальник штаба; помощник командующего и командующий войсками Киевского военного округа; киевский, волынский и подольский генерал-губернатор. С декабря 1908 г. — начальник Генштаба, в 1909—1915 гг. — военный министр. Уволен в отставку 12 июня 1915 г. по обвинению в злоупотреблениях и измене. При его назначении военным министром С. Ю. Витте пророчески сказал, что он не думает, чтобы Сухомлинов был из тех, которые могли бы поставить нашу армию на высоту, подобающую значению России.

¹⁷ А. Н. Лобанов-Ростовский — князь, член Государственного совета, реакционер и черносотенец. Законопроекты, одобренные III Государственной думой и поступавшие в Государственный совет для обсуждения, встречали, как правило, яростные нападки А. Н. Лобанова-Ростовского, А. А. Нарышкина, А. С. Стишинского и др., даже такие, как закон о свободном переходе из одного вероисповедания в другое или об отмене судебных полномочий земских начальников, ограждавший крестьян от бесконтрольной полицейской власти.

¹⁸ А. И. Звезгинцев — член Государственной думы, октябрист. Окончил Морской корпус, служил некоторое время во флоте, считался в Думе специалистом по морским делам.

¹⁹ Речь идет об историческом заседании III Государственной думы, которое состоялось 6 июня 1912 г. и приняло «Программу спешного усиления Балтийского флота, а также доклад И. К. Григоровича, написанный А. Н. Крыловым. На докладе А. Н. Крылов сделал приписку: «Этот доклад был написан мною по поручению морского министра И. К. Григоровича и прочтен им от своего имени в Государственной думе». В приписке также сообщается: «И. К. Григорович при докладе о результатах голосования получил от Николая II звание генерал-адъютанта. В ближайшее производство я был „за отличие по службе“ произведен в генерал-лейтенанты».

²⁰ Порт императора Петра Великого в Ревеле строился не только как военно-морская база Балтийского флота, но и как морская крепость, имевшая сухопутную линию обороны. Для руководства строительством крепости в системе Морского генерального штаба был создан так называемый Крепостной совет, в функции которого входили согласование технической документации по строительству, координация строительных работ подрядчиков, вооружение, крепости, комплектование ее личным составом, разработка структуры командования. Крепость предполагалось вооружить 305-миллиметровыми башенными артиллерийскими установками. К началу первой мировой войны ни порт, ни крепость не были закончены постройкой.

²¹ Назван в честь Хельмута Карла Бернхарда Мольтке (1800—1891), генерал-фельдмаршала немецкой армии, одного из идеологов германского милитаризма и блицкрига. Один из линейных крейсеров германского флота («Лютцов», «Гебен», «Дерфлингер», «Зейдлиц», «Гинденбург»). Водоизмещение — 23000 т, скорость — 28 узлов, вооружение: 8-305-миллиметровых орудий в четырех башнях и 14-150-миллиметровых орудий в казематах. Спущен на воду в 1910 г., вступил в строй в 1912 г. Входил в состав Флота открытого моря, участвовал в первой мировой войне и Ютландском сражении.

²² Согласиться с утверждением германского императора нельзя. Котельная установка, поставленная фирмой «Вулкан» для эскадренного миноносца «Новик», не обладала нужной паропроизводительностью, и ее пришлось заменить, установив новые котлы с большей поверхностью нагрева. Эскадренные миноносцы типа «Гогланд», которые строились на Мюльграбенской верфи в Риге при участии фирмы «Шихау», не имели второго дна на протяжении котельных и машинных отделений. Малые крейсера, которые строились той же фирмой в Германии для русского флота, не представляли собой ничего нового и повторяли проекты германских крейсеров того же класса.

²³ Проект эскадренного миноносца «Новик» был разработан Путиловским заводом и германской фирмой «Вулкан» по техническим условиям Морского технического комитета для эскадренных миноносцев «35-узловой скорости». Проектирование и постройка эскадренных миноносцев «35-узловой скорости» осуществлялись сразу несколькими заводами, поэтому серия кораблей каждого завода имела свои характерные особенности. Это позволяет говорить о нескольких типах эскадренных миноносцев «35-узловой скорости», например типа «Орфей» (Металлический завод), типа «Гогланд» (Мюльграбенская верфь), типа «Лейтенант Ильин» (Путиловская верфь), типа «Гавриил» (Русско-Балтийский завод), типа «Изяслав» (Ревельский завод «Бекер и К⁰») и др.

²⁴ «Аврора» вышла в Сиам (ныне Таиланд) из Кронштадта 22 сентября 1911 г. для участия в торжествах по случаю коронации сиамского короля. Кораблем командовал капитан I ранга Н. П. Лесков. В Неаполе на борт были приняты члены царской фамилии, великий князь Борис Владимирович с семьей, а также его свита и обслуживающий персонал. Пройдя Суэцкий канал, крейсер взял курс на Бангкок — столицу Сиам. 16 ноября 1911 г. «Аврора» стала на якорь в Сиамском заливе в 20 милях от Бангкока (из-за мелководья). Через неделю по окончании торжеств «Аврора» вышла в обратный путь. В течение трех месяцев корабль находился на о-ве Крит в качестве старшего русского stationера, демонстрируя военное присутствие в Средиземном море. 16 июля 1912 г. «Аврора» возвратилась на Балтику.

²⁵ Раймон Пуанкаре (1860—1934) — премьер-министр Франции в 1912—1913 гг., президент в 1913—1920 гг. Проводил реакционную милитаристскую политику, за что получил прозвище

«Пуанкаре-война». Визит его в Петербург по существу означал конец политики лавирования царского правительства и более тесное сближение России со странами Антанты.

²⁶ 1912—1914 годы характеризуются новым подъемом революционного движения в России. Толчком к этому послужил расстрел рабочих на Ленских золотых приисках 4 апреля 1912 г. Ленские события отозвались в настроениях солдат и матросов. В частности, моряки Черноморского флота наметили вооруженное выступление на весну 1912 г. Но по доносу провокатора революционная организация на линейном корабле «Иоанн Златоуст», руководившая подготовкой к выступлению, была раскрыта. Полицией были проведены массовые аресты. В октябре 1912 г. состоялся суд над моряками-черноморцами: 10 человек были приговорены к смертной казни, замененной затем пожизненной каторгой, 111 человек — к каторжным работам на различные сроки. В знак протеста против приговора в Петербурге, Москве и других крупных городах состоялись политические стачки, в которых участвовало более 250 тыс. рабочих.

²⁷ Адмиралтейский завод: «Бородино» и «Наварин»; Балтийский завод: «Измаил» и «Кинбурн». Путиловская верфь: «Адмирал Бутаков» и «Адмирал Спиридов»; Русское общество для изготовления снарядов и военных припасов (Русско-Балтийский завод в Ревеле): «Светлана» и «Адмирал Грейг».

²⁹ Германская фирма «Шихау» в Эльбинге: «Адмирал Невельской» и «Муравьев-Амурский». ³⁰ Металлический завод: «Орфей», «Азард», «Гром», «Десна», «Забияка», «Летун», «Победитель», «Самсон»; Путиловская верфь: «Лейтенант Ильин», «Капитан Изыльметьев», «Капитан I ранга Миклухо-Маклай», «Капитан Белли», «Капитан К. Зотов», «Капитан Керн», «Капитан Кроун», «Лейтенант Дубасов».

³¹ Русско-Балтийский завод: «Гавриил», «Владимир», «Константин», «Михаил», «Мечислав», «Сокол»; Ревельский судостроительный завод (бывш. «Бекер и К°»): «Изяслав», «Автроил», «Брячислав», «Прямислав», «Федор Стратилат».

³² Мюльграбенская верфь в Риге: «Гогланд», «Гренгам», «Кульм», «Патрас», «Стирсудден», «Смоленск», «Тенедос», «Хиос», «Рыбник».

³³ Балтийский завод: «Барс», «Вепрь», «Волк», «Гепард»; завод «Ноблесснер» в Ревеле: «Кугуар», «Леопард», «Львица», «Пантера», «Рысь», «Тигр», «Тур», «Ягуар».

³⁴ До октября 1917 г. из двух легких крейсеров и восьми эскадренных миноносцев Путиловская верфь сдала флоту только три корабля: «Капитан Изыльметьев» (1916 г.), «Лейтенант Ильин» (1916 г.), «Капитан I-го ранга Миклухо-Маклай» (1917 г.). Легкий крейсер «Адмирал Спиридов» после революции был достроен как танкер и получил название «Грознефть». Эскадренные миноносцы «Капитан Белли» и «Капитан Керн» также были достроены после революции и получили соответственно названия «Карл Либкнехт» и «Куйбышев».

³⁵ Участок для строительства санатория был выделен в северной части царской усадьбы в Ливадии, примыкавшей к Массандре. На территории Ливадии в 1911 г. был построен Большой Ливадийский дворец, где в феврале 1945 г. состоялась Ялтинская конференция трех союзных держав: СССР, США и Великобритании.

И. С. Сергеев (1863—1913) — генерал-майор корпуса флотских штурманов. В 1883—1888 гг. служил в Отдельной съемке Тихого океана и занимался гидрографическими съемками в заливе Петра Великого. В 1889—1891 гг. руководил съемками и промерами в Онежском озере. В 1892—1894 гг. выполнял гидрографические работы на Балтийском море. В 1895 г. на пароходе «Лейтенант Овцын» участвовал в экспедиции по изучению устьев рек Енисей и Обь. В 1895—1898 гг. — помощник начальника, а с 1910 г. — начальник Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. В 1909—1913 гг. руководил экспедицией в Северном Ледовитом океане на ледокольных транспортах «Таймыр» и «Вайгач». Командиром «Таймыра» был назначен капитан 2-го ранга Б. А. Вилькицкий, командиром «Вайгача» — капитан 2-го ранга А. В. Колчак.

³⁷ Б. А. Вилькицкий (1885—1961) — капитан 2-го ранга, флигель-адъютант свиты Е. И. В. По окончании Морского корпуса участвовал в русско-японской войне 1904—1905 гг. на кораблях 1-й Тихоокеанской эскадры и в частях Порт-Артурской крепости. В 1913—1915 гг., после смерти И. С. Сергеева, возглавил Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана, которая открыла Северную Землю и впервые прошла Северным морским путем с востока на запад. С 1920 г. находился в Англии. В 1923—1924 гг. возглавлял третью и четвертую советские экспедиции в Карском море. В последние годы работал гидрографом в Бельгийском Конго. Именем Б. А. Вилькицкого названы острова в море Лаптевых и пролив между Карским морем и морем Лаптевых, открытый им в 1914 г.

³⁸ Имеются в виду Балканские войны 1912—1913 гг.

³⁹ Развитие морской авиации в России шло по двум направлениям: авиация корабельного базирования и авиация берегового (прибрежного) базирования. Самолетный парк гидроавиации к концу 1917 г. на Балтике насчитывал 98, на Черном море — 112 аппаратов. Это были самолеты «Телье», «Ньюпор», «Спад», «Лебедь», «Шорт», «Ферри» и отечественные летающие лодки М-5, М-9, М-15, М-20 с моторами «Испано-Сюиза», «Рон», «Сальмсон», «Гном и Рон», «Сопвич» и др. Морская авиация Балтийского флота состояла из двух воздушных бригад, объединенных в воздушную дивизию, и отряда корабельной авиации. Воздушная дивизия Черноморского флота также состояла из двух воздушных бригад и дивизиона корабельной авиации, а также из отряда дирижаблей. На Балтике корабельная авиация базировалась на гидроавиатранспорте «Орлица», бывшем пароходе «Императрица Александра» водоизмещением 3800 т и скоростью 12 узлов. «Орлица» принимала на борт четыре гидросамолета. На Черноморском флоте гидроавиатранспорты «Император Александр I» и «Император Николай I» водоизмещением 9240 т и скоростью 14—15 узлов принимали на борт по семь-восемь гидросамолетов, а гидроавиакрейсер

«Алмаз» — четыре гидросамолета. Они объединялись в дивизион гидроавиакрейсеров Черноморского флота. По два гидросамолета «Телье» предполагалось установить на палубе легких крейсеров типа «Адмирал Нахимов» и по два аппарата «Дюпердюссем» — на легких крейсерах типа «Светлана».

Береговая авиация Балтийского флота базировалась на воздушной станции «Бригитовка» в Ревеле, Гельсингфорсе и в г. Або (ныне — Турку), а на Черном море — в Балаклаве.

Подготовка морских летчиков осуществлялась в Ораниенбаумской, Гапсальской и Бакинской школах, а также в школе высшего пилотажа и воздушного боя в Красном Селе под Петроградом.

В 1917 г. в России насчитывалось 16 авиационных заводов и мастерских.

⁴⁰ Н. Л. Кладов (1862—1919) — генерал-майор по адмиралтейству (1912), военно-морской теоретик и историк. В 1886—1904 гг. — преподаватель военно-морских дисциплин в Морском училище, а затем в Морской академии. В период русско-японской войны 1904—1905 гг. — начальник военно-морского отдела штаба командующего флотом. С 1910 г. — профессор Морской академии, в 1917—1919 гг. — ее начальник. Автор трудов по теории и истории военно-морского искусства.

⁴¹ Имеются в виду, бывшие морские министры адмиралы А. А. Бирлиев (с 1905 по 1909 г.) и И. М. Диков (с 1909 по 1911 г.).

⁴² Прогнозам И. К. Григоровича не суждено было осуществиться. Острый дефицит металла и брони, неготовность механизмов и другого оборудования заставили в 1916 г. приостановить постройку названных линейных крейсеров «по обстоятельствам военного времени». После революции не достраивались.

⁴³ Для Амурской флотилии Балтийским заводом построено восемь канонерских лодок: «Шквал», «Ураган», «Вьюга», «Гроза», «Шторм», «Смерч», «Вихрь», «Тайфун», вступивших в строй в 1910 г. Водоизмещение — 976,5 т, длина — 70,9 м, ширина — 12,8 м, осадка — 1,41 м. Вооружение: два 152- и четыре 120-миллиметровых орудия в башнях. Скорость — 11 узлов, дальность плавания — 3000 миль. В 1918 г. захвачены японцами и в 1922—1925 гг. возвращены, за исключением «Грозы». Базировались на р. Амур в Хабаровске.

⁴⁴ Партии траления были затем преобразованы в дивизию траления Балтийского флота, которой в период войны командовал контр-адмирал П. П. Киткин. Дивизия состояла из восьми дивизионов тральных судов (партий). Наряду с переоборудованными в тральщики миноносцами и портовыми судами в дивизию входили тральщики специальной постройки: «Капсоль», «Крамбол», «Щит», «Груз» водоизмещением по 248 т, «Защитник», «Клюз», «Ударник», «Фортрал» водоизмещением по 190 т и другие постройки Путиловской верфи и Русско-Балтийского завода. Они имели на вооружении контактные тралы, 75-миллиметровые орудия и пулеметы.

⁴⁵ Заградители Балтийского флота объединялись в отряд минных заградителей и отряд сетевых заградителей. Последний состоял из двух дивизионов. В период первой мировой войны отрядом минных заградителей командовал капитан 1-го ранга И. С. Денисов, а сетевых — капитан 1-го ранга Л. П. Муравьев. Наряду со старыми крейсерами и торговыми пароходами, переоборудованными в заградители, в отряд минных заградителей входили и суда специальной постройки: «Амур» и «Енисей» (погиб в 1915 г.). Водоизмещение — 2926 т, скорость — 17 узлов, дальность плавания — 4112 миль. Вооружение: пять 120- и два 75-миллиметровых орудия, 320 якорных мин. Построены Балтийским заводом, вступили в строй в 1909—1910 гг. В составе Черноморского флота находились минные заградители «Буг», «Дунай», «Прут».

⁴⁶ План минных заграждений на Балтике предусматривал создание нескольких минных позиций: Тыловая (о-в Соммерс — о-в Лавансари), Центральная (Ревель — Гельсингфорс), Передовая (о-в Даго — п-ов Гангэ), Ирбенская (у входа в Ирбенский пролив). Позже была оборудована Або-Алданская минная позиция, а также выставлены минные банки на подходах к германским портам на Балтийском море.

Н. Н. МАЛОВ

ИССЛЕДОВАНИЕ ВОЛН ГЕРЦА В МГУ В ДВАДЦАТЫЕ ГОДЫ

В конце 80-х годов XIX в. Г. Герц впервые получил электромагнитные волны и исследовал их основные свойства. Это был первый шаг на длинном пути развития радиофизики. Важную роль в становлении этого раздела физической науки сыграли работы советских ученых. Много внимания исследованиям электромагнитных волн уделялось в Московском государственном университете в 20-е годы.

Когда, став студентом МГУ, я впервые вошел в краснокирпичное здание во дворе университета — физический корпус, там еще «вital дух» П. Н. Лебедева. Всего 11 лет прошло со дня смерти Петра Николаевича, в 1895 г., сумевшего генерировать волны, в 1000 раз более короткие, чем полученные самим Герцем. А его классические измерения светового давления на твердые

тела (1899 г.) и газы (1907 г.) окончательно утвердили теорию электромагнитного поля Максвелла среди физиков того времени.

Как известно, в 1911 г. Петр Николаевич вместе с большой группой прогрессивных профессоров и своими учениками, протестуя против произвола царской власти (нарушения автономии университета), покинул университет.

После Октября часть учеников Лебедева вернулась в университет и образовала ядро физического факультета (В. К. Аркадьев, С. Н. Вавилов, Н. А. Капцов, В. И. Романов, А. Б. Млодзеевский, А. С. Предводителев, А. К. Тимирязев). Началась учебная и научная работа, возобновились заседания лебедевского семинара, где обсуждались научные новинки и работы сотрудников факультета.

В это время информация о научных работах за рубежом была очень ограничена: библиотека физического корпуса получала всего два-три журнала. Так, например, в 1923 г. В. К. Аркадьев поручил мне доложить об открытии американского физика А. Комптона, обнаружившего изменение длины волны рентгеновского излучения при рассеянии, опираясь на краткий реферат его работы; помещенный в немецком журнале «*Physikalische Zeitschrift*». Подобные поручения давались всем ученикам, чтобы приучить их к атмосфере научных семинаров.

Исследования по Герцевым волнам велись, в частности, у проф. В. И. Романова. Измеряя на коротких волнах электрическую проницаемость жидких диэлектриков, Г. В. Потапенко обнаружил «отрицательную электрическую проницаемость». Тогда уже было известно, что подключенный к двухпроводной линии конденсатор уменьшает ее резонансную длину. о в его опытах в ряде случаев длина увеличивалась, т. е. конденсатор влиял как катушка индуктивности, что формально можно было приписать отрицательному значению электрической проницаемости диэлектрика, заполнявшего конденсатор. Лишь в 30-е годы было показано, что удлинение связано с существованием потерь в диэлектрике. При этом конденсатор шунтируется сопротивлением утечки, в результате чего его эквивалентное сопротивление изменяется и проявляется индуктивность проводов, на которых конденсатор подвешивается к линии, причем резонансная длина последней увеличивается. В наши дни соответствующий расчет может сделать и студент, а тогда несколько лет не могли понять, в чем дело.

Несколько позже, занимаясь ламповыми генераторами, Потапенко обнаружил очень короткие (дециметровые) волны небольшой мощности, получившие название «карликовых волн». Они возникали при включении колебательного контура между сеткой и анодом электронной лампы и создании на сетке положительного относительно анода потенциала. Понять механизм их возникновения Потапенко не мог и медлил с публикацией результатов в научной печати, по поводу чего была написана эпиграмма:

Он «карликов» с лампой катодной достиг,
Но смысла он их до сих пор не постиг.
И мир, затаивши дыхание, ждет,
Когда наконец он их в «Цейтшрифт» пошлет.

Вскоре немецкий физик Г. Баркгаузен опубликовал свои результаты таких же исследований, правильно объяснив механизм возникновения колебаний: в зависимости от фазы переменного поля в момент подлета электрона к сетке он мог прийти в затухающее колебание относительно сетки, отдавая свою кинетическую энергию контуру и компенсируя потери в нем. Эти колебания известны под именем Баркгаузена. Они явились предшественниками колебаний за счет сортировки электронов в генераторах СВЧ, созданных позднее, — клистронах.

Основные работы по волнам Герца велись проф. В. К. Аркадьевым, основавшим в 1919 г. московскую магнитную лабораторию имени Дж. К. Максвелла. Она располагалась в знаменитом «лебедевском подвале» — нескольких подвальных комнатах физического корпуса (где тряска от проезжавшего по улице транспорта меньше сказывалась на работе чувствительных приборов). Сам Владимир Константинович занимал комнату, где раньше работал Лебедев. В соседних комнатах работали сотрудники Владимира Константиновича, в частности его жена и ученица А. А. Глаголева-Аркадьева.

Известно, что в начале века П. Н. Лебедев, встретившись на международном физическом конгрессе с Г. Рубенсом и пожимая ему руку, выразил надежду, что они «встретятся и в эфире». Дело в том, что между рекордно короткими волнами, полученными Лебедевым при использовании герцевого вибратора, и рекордно длинными волнами, наблюдавшимися Рубенсом при излучении