

одного нового корабля, за исключением эскадренного миноносца «Новик», который был построен на добровольные пожертвования. В конце 1914 г. на Балтике вступили в строй четыре линейных корабля типа «Севастополь», на Черном море были сданы флоту четыре турбинных эскадренных миноносца. Дальнейшее строительство флота продолжалось в условиях войны с кайзеровской Германией, что, безусловно, не могло не повлиять на сроки готовности новых кораблей. Нарушились технико-экономические связи с зарубежными фирмами, оказывавшими помощь в строительстве флота, стал остро ощущаться дефицит металла и других материалов, необходимых для строительства кораблей. Топливный кризис, дезорганизация железнодорожного транспорта, призыв судостроительных рабочих на военную службу, массовые забастовки окончательно сорвали выполнение программ судостроения 1908—1916 гг. В результате строительство четырех линейных крейсеров типа «Измаил» было прекращено, из четырех линкоров для Черного моря построено три, из общего числа эскадренных миноносцев для Балтийского и Черного морей (53 единицы) вступило в строй только 30 кораблей, ни один легкий крейсер из восьми запланированных так и не был сдан флоту, два малых крейсера, строившиеся в Германии, были реквизированы с началом войны.

Тем не менее корабли, которые удалось ввести в строй, сыграли значительную роль в ведении боевых действий на море против германского и турецкого флотов. Большая заслуга в этом, бесспорно, принадлежит руководству Морского министерства во главе с И. К. Григоровичем, которое в трудных условиях военного времени сумело обеспечить функционирование судостроительной промышленности и продолжение строительства кораблей, несмотря на потерю такого крупного центра судостроения, как Ревель. Нельзя не сказать о личном вкладе И. К. Григоровича в дело строительства флота. В короткий срок ему удалось наладить четкую работу всех учреждений Морского министерства, избавившись, несмотря на сильное противодействие, от откровенных бездельников и интриганов. Благодаря его стараниям был разработан и утвержден ряд руководящих документов, регламентировавших работу Морского министерства, порядок проектирования кораблей, взаимоотношения с промышленностью, прохождению службы офицерским составом, а также предельный возраст службы для адмиралов и высших офицеров.

Все эти вопросы в той или иной мере отражены в воспоминаниях И. К. Григоровича, которые предлагаются читателю.

И. Цветков

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ ЦГАВМФ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 72. Л. 1 об — 67 об. (Воспоминания бывшего морского министра.)

² ЦГАВМФ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 1. Л. 21, 22. (Письмо А. И. Гучкова И. К. Григоровичу и приказ № 14 от 31 марта 1917 г. об увольнении адмирала И. К. Григоровича в отставку.)

³ ЦГАВМФ. Ф. Р—5. Оп. 1. Д. 558. Л. 35. (Письмо И. К. Григоровича начальнику штаба Морских сил Республики А. В. Домбровскому от 2 мая 1924 г. по поводу поездки за границу на лечение.)

⁴ ЦГАВМФ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 2. Л. 22. (Копия трудовой книжки И. К. Григоровича, выданная 21 мая 1920 г. Всероссийским союзом работников просвещения и социалистической культуры.)

⁵ ЦГАВМФ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 78. Л. 4. (Свидетельство о рождении.)

⁶ ЦГАВМФ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 63. Л. 26. (Грамота о пожаловании И. К. Григоровичу чина капитана I ранга от 10 января 1855 г.)

⁷ ЦГАВМФ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 1. Л. 1а (Приказ № 53 от 31 марта 1874 г. о назначении воспитанников Морского корпуса в гардемарины.)

⁸ ЦГАВМФ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 78. Л. 7. (Свидетельство о браке.)

⁹ ЦГАВМФ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 78. Л. 5. (Свидетельство о рождении.)

¹⁰ ЦГАВМФ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 78. Л. 7. (Свидетельство о рождении.)

¹¹ Цветков И. Ф. Линкор «Октябрьская революция». Л., 1983. С. 14.

¹² ЦГАВМФ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 63. Л. 4—5. (Пересчет денежного содержания по случаю производства в контр-адмиралы от 11 мая 1904 г. и телеграмма И. К. Григоровича в ГУКиС от 11 апреля 1904 г.)

¹³ ЦГАВМФ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 1. Л. 6. (Приказ морского министра вице-адмирала А. А. Бирилева от 28 октября 1906 г. о назначении И. К. Григоровича командиром порта Императора Александра III.)

¹⁴ ЦГАВМФ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 1. Л. 16. (Приказ морского министра адмирала И. М. Дикова от 1 октября 1908 г. о назначении И. К. Григоровича временно исполняющим обязанности главного командира Кронштадтского порта и военного губернатора г. Кронштадта.)

¹⁵ ЦГАВМФ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 1. Л. 16а. (Телеграмма С. А. Воеводского И. К. Григоровичу от 9 февраля 1909 г.)

ВОСПОМИНАНИЯ БЫВШЕГО МОРСКОГО МИНИСТРА

Год 1909-й

Слухи о моем назначении оправдались, я получил приглашение занять пост товарища министра¹ от С. А. Воеводского², но, к сожалению, с условием, чтобы должность начальника Главного управления кораблестроения и снабжений (ГУКиС)³ вместо покидавшего эту должность контр-адмирала Успенского⁴, получающего назначение в Тихий океан, была предоставлена С. П. Дюшену⁵. Пришлось согласиться, посмотрю, что из этого выйдет, так как считаю, что и на этой должности должен быть настоящий морской офицер, знакомый с нуждами флота, хорошо знающий судовой состав, а не моряк, просидевший всю свою службу в канцелярии Министерства. Присматриваясь к остальному в Министерстве, я увидел, что старая рутина осталась, и с этим придется бороться. Из учреждений, мне подчиненных, работают добросовестно Морской технический комитет⁶ и Главное гидрографическое управление. Остальные отбывают положенные часы занятий. Доминирующее значение имеет Морской генеральный штаб, но это важное учреждение не в фаворе у С. А. Воеводского, несмотря на то, что начальником оно состоит его друг А. А. Эбергард⁷. Правда, преследования нет, как это было при предыдущих министрах⁸, но нужной поддержки не видно, что необходимо, дабы другие учреждения Министерства это почувствовали и осознали необходимость его существования. Наибольшей рутинной отличался Главный морской штаб⁹.

Установил расписание занятий и докладов, считаю это необходимым, дабы самому иметь возможность, не отрывая других от работы, осмотреть все мне подчиненное и, главным образом, заводы, про которые говорят и пишут небылицы — не хочется этому верить и думаю, что в действительности просто все запущено и устарело с технической стороны¹⁰. Над этим придется много поработать. Стороною узнал, что у заводов большие долги, в особенности велика задолженность у Балтийского и Обуховского заводов, а у всех вместе около 30 млн. р. В лучшем положении в этом отношении Ижорский завод.

Смета на 1909 г. была уже рассмотрена в Государственной думе¹¹, и там ее сильно подсократили, и теперь рассматривалась в Государственном совете¹², где сильно нападают на Министерство, в особенности в этом отличаются адмиралы Чихачев, Бирилев и Дубасов¹³.

Нового положения об управлении Министерством, на котором настаивают законодательные установления, пока нет, хотя для создания оно еще в 1908 г. была образована специальная комиссия.

Точной обоснованной программы судостроения для воссоздания флота тоже нет, имеется только лишь проект создания судов для Балтийского моря¹⁴, и совершенно игнорируется Черное море. Сейчас в постройке следующие суда: Балтийское море — эскадренные броненосцы «Андрей Первозванный» и «Император Павел I», крейсеры «Баян» и «Паллада», заградители «Амур» и «Енисей», подводные лодки «Дракон», «Крокодил», «Аллигатор», «Кайман», «Акула» и «Минога»; за границей во Франции — крейсер «Адмирал Макаров»; Черное море — эскадренные броненосцы «Иоанн Златоуст» и «Святой Евстафий», а также перестройка после пожара крейсера «Кагул»¹⁵. Работы на всех этих судах идут медленно из-за недостатка ассигнований, и постройка делается в долг, увеличивая и без того большую задолженность заводов.



Контр-адмирал И. К. Григорович накануне назначения на пост товарища морского министра. 1909 г. (Публикуется впервые).

* Печатается с сокращениями.

Мне удалось осмотреть еще Свеаборгский и Ревельский порты, которые нашел в весьма печальном состоянии. Удалось также побывать на Черном море и осмотреть Николаев и Керченские порты. Кронштадт, Либаву и Севастополь я знаю хорошо, но в общем все, что пришлось осмотреть, производит тяжелое впечатление.

Мое назначение состоялось в марте 1909 г.¹⁶ Первые два месяца я посвятил специально на ознакомление со всем тем, что должно войти в сферу моей деятельности. Летом был занят составлением сметы на 1910 г. и попутно, конечно, текущей работой по своей должности. С грустью должен заметить, что 1909 г. пропал бесцельно, так как за отсутствием доверия к Морскому ведомству со стороны законодательных учреждений никакой кипучей деятельности проявить было нельзя, а между тем необходимо было приступить к воссозданию флота.

Лично мои отношения к Государственной думе были вполне нормальными, и вызвано это было тем, что я решил ничего от них не скрывать, а говорить только правду, конечно, не в общих открытых собраниях, а в комиссиях¹⁷. Помню мое первое выступление в общем собрании по поводу аварии крейсера «Олег» в Балтийском море. Никто в Министерстве не хотел выступать, чтобы толком объяснить причину уплаты Балтийскому спасательному обществу около 400 тыс. р. Нападки Государственной думы были в свое время против меня, как виновника заключенного с названным Обществом контракта на снятие крейсера с камней, а между тем Общество почти ничего не сделало, так как корабль был снят теми работами, которые сделал порт Императора Александра III (Либавский). Выйдя на трибуну и объяснив положение крейсера с момента его постановки на камни и до снятия, я рассказал об ответственности, которую я взял бы на себя, если бы крейсер погиб, а контракт на спасение не был бы заключен. Поддержанный членом-докладчиком, я сошел с трибуны при аплодисментах, и только потому, что говорил правду, не боясь никакой критики. В этом же духе я сообщал членам Государственной думы и в комиссиях все, без сокрытия всех наших недостатков.

В Государственной думе на нас нападал Гучков, Шингарёв, Бабянский, Годнев, Звегинцев, Савич, Челноков и другие¹⁸. Все сводилось к тому, что пока Министерство не покончит со старым порядком, не реорганизует Ведомство на новых началах с ответственным начальником, пока не откроет все свои дефекты — ассигнования выдаваться не будут. Раздавались голоса за сенатскую ревизию и т. п. Такие же отношения к Морскому ведомству были и у членов Совета министров. Больше всего нападали на Ведомство министр финансов В. Н. Коковцев, министр торговли и промышленности С. И. Тимашев и государственный контролер П. А. Харитонов. И несмотря на такое безотрадное положение, морской министр спокойно уехал в отпуск к себе в имение, а следом за ним и начальник Главного морского штаба Яковлев. Остальные начальники разбрелись по дачам, отчего, конечно, все стало делаться еще медленнее.

Недоверие к Ведомству выразилось назначением трех членов Государственного совета для осмотра и обследования деятельности как в Министерстве, так и на наших заводах и в портах Балтийского и Черного морей. Назначены были генералы Рерберг (председатель), Редигер и действительный тайный советник Дмитриев. Они осмотрели все заводы, побывали в портах Балтийского и Черного морей и представили свой доклад государю. Ничего преступного найдено не было, а все сводилось, как я и думал, к запущенности и отсталости в техническом отношении, а также к расходованию кредитов не по прямому назначению согласно бюджетных правил, заказов в долг и т. п.

Для планомерного расходования денег на постройку судов (уже начатых) было образовано по инициативе государственного контролера Особое совещание по судостроению¹⁹ под председательством товарища морского министра при участии членов от Министерства финансов, торговли и промышленности, государственного контроля и председателя Совета министров. Хотя морской министр (будучи еще товарищем министра) и протестовал против такого вмешательства, тем не менее оно было утверждено и со следующего года стало функционировать. Лично я ничего против него не имел, пока гражданские чины не вмешивались в технические вопросы.

Ремонт крейсера «Юрик»²⁰ при энергичной работе завода «Виккерс» дал блестящие результаты, и крейсер после испытаний был принят в казну. К сожалению, расчет за крейсер затянулся и вызвал целую полемику как в газетах, так и в Государственной думе, и все потому, что представитель государственного контроля недостаточно ясно понял причину ремонта башен, происшедшего только по вине нашей приемной комиссии в Англии, где крейсер строился. С грустью должен сказать, что прошло уже 10 лет, а расчет до сих пор не окончен²¹. Дело было в Адмиралтейств-Совете, Совете министров и в Сенате, и всюду было отказано в законной уплате, и, по-моему, не по здравому смыслу, а только по букве закона о контрактах. Крейсер этот считаю

одним из лучших судов нашего флота. В Адмиралтейств-Совете только один министр был против полной уплаты согласно решению особой комиссии, остальные члены все были за уплату полностью.

К осени министр вернулся из отпуска, посетив раньше Николаев, где осматривал строящийся эскадренный броненосец «Святой Евстафий» и, найдя много дефектов по работам, зная причины, вызвавшие их, считал нужным, хотя не прямо, а косвенно обрушиться на меня (что я предвидел) и тем себя оправдать в неудовлетворительности постройки, ранее мною ему уже доложенной. Надо знать, что в Черном море строение шло независимо от утвержденных чертежей, и главные командиры флота и портов Черного моря строили суда по своему усмотрению, меняли расположение внутреннего устройства до неузнаваемости, примером чему могут служить два однотипных корабля «Святой Евстафий» и «Иоанн Златоуст», заказывали для кораблей разные предметы, потом их снимали (камбузы, плиты в батарейной палубе и т. п.). Уничтожить подобное самовольство, на что неоднократно поступали жалобы государственного контролера, могло только твердое и ясно выраженное положение как о Морском ведомстве вообще, так и о судостроении в особенности, но ни того, ни другого пока не было.

Коснувшись Черного моря, не могу не упомянуть и о действующем там флоте. Все сводилось больше к рейдовой службе и стоянке в Севастополе, — на кораблях учебная жизнь прекращалась очень рано, — офицерство только и мечтало о берегу, и даже командиры позволяли себе ночеовать на берегу — все это в противоположность боевой кипучей деятельности в Балтийском флоте, руководимом боевым энергичным адмиралом Н. О. фон Эссенем²².

В октябре начались занятия в комиссиях Государственной думы и Государственном совете. Министр лично их посещал и давал объяснения, к сожалению, не удовлетворявшие членов этих законодательных учреждений, а других говорить не допускал, и в особенности меня. Результат получался опять для нас неудовлетворительный — нападки и сокращение кредитов, в особенности на судостроение.

Год 1910-й

Так закончился 1909 г. и начался следующий с грозными нападками на Морское ведомство в периодической печати, в особенности в «Новом времени»²³. Нападки заключались в передовых статьях и отдельных выпадах Брута и Добровольского²⁴, первого — вообще по всем отраслям морского дела, а второго — о необходимости развития подводного флота.

Постройка двух эскадренных броненосцев в Черном море («Святой Евстафий» и «Иоанн Златоуст») заставила Турцию подумать об усилении своего флота. Шли переговоры о постройке судов в Англии и Германии, о перевооружении старых кораблей²⁵. В Англии заканчивался постройкой и испытывался новый тип броненосца «Дредноут»²⁶ — результат опыта русско-японской войны. У нас был также разработан талантливым техником генералом А. Н. Крыловым и корабельным инженером И. Г. Бубновым прекрасный тип корабля²⁷, но приступить к постройке не могли за неимением средств, как денежных, так и материальных, — надо было многое перестроить на заводах, дабы постройка шла быстро и успешно.

Предполагавшееся усиление турецкого флота не могло не беспокоить законодательные учреждения, а вместе с тем, не имея доверия к Морскому ведомству, ассигнований не давали.

Отношения мои к министру все ухудшались, и он часто начал ко мне придирается.

Когда чертежи дредноутов были утверждены, я, имея по бюджету, хотя и не полные, но небольшие ассигнования на них, решил начать их постройку, о чем и доложил министру. Приняв его молчание за согласие, я сделал официальную закладку и приказал приступить к постройке²⁸. Конечно, если бы никто ничего на это не возражал, то молчал бы и С. А. Воеводский, но на него напали в Совете министров: «Как, не имея полного ассигнования, Вы начинаете постройку линейных кораблей?» И, конечно, виноватым оказался я. Дальше, когда министр опять уехал в отпуск, я дал наряды на постройку турбин для линейных кораблей как нашему Балтийскому заводу, так и Франко-русскому²⁹. Я опять решил взять ответственность на себя, и если бы опять был протест, хотя он и был со стороны Государственного контроля, то я на это не обратил бы внимания, считая свои действия вызванными обстоятельствами времени в политическом отношении. Я оказался прав, не сделай я этого, — к 1914 году корабли в Балтийском море готовы бы не были³⁰.

Летом при участии Морского генерального штаба была составлена программа судостроения для Черного моря, и она была уже готова для предварительного внесения в Совет министров. Я взял за тип наши балтийские корабли, но когда вернулся из отпуска министр, они были изменены в отношении тоннажа кораблей, что считаю совершенно бессмысленным, так как это вызвало лишь проволочку времени³¹.

В программу вошли три линейных корабля, девять эскадренных миноносцев и шесть подводных лодок³².

Вместе с тем я принял все меры, чтобы они строились в Николаеве на Николаевском судостроительном заводе и в Адмиралтействе, последнее решил передать в частные руки, для чего вошел в соглашение на составление проекта перестройки Адмиралтейства с генерал-лейтенантом Виктором Михайловичем Ивановым (председатель правления «Руссуда». — *И. Ц.*), инженерами Бунге и Николаем Ивановичем Дмитриевым, а механизмы заказали в Англии³³. Я был глубоко уверен, что при энергии и хорошем наблюдении, если ассигнования будут даны, то к 1914 и 1915 гг. закончим все суда Черноморской программы³⁴. Морской генеральный штаб в это время великолепно выполнил другую задачу — проект Большой судостроительной программы³⁵, и она была внесена в Совет министров, а затем в Государственную думу, где, к сожалению, застряла вследствие все той же причины — недоверия к Морскому министерству.

Смета на 1911 г. проходила опять с нападками, но уже с меньшими, так как многое стало ясным для членов Государственной думы, и эти нападки относились уже больше к самому министру, чем к ведомству. Степан Аркадьевич (Воеводский. — *И. Ц.*) стал уже меньше появляться в думских комиссиях, предоставив мне право его заменять, я же не стеснялся как сам объяснять, так и разрешать говорить всю правду начальникам учреждений по принадлежности, и хотя смета и была сокращена по некоторым параграфам, главным образом по судостроению за неутверждением программы судостроения, но отношения уже заметно улучшились, а Черноморская программа проходила даже без сокращений и лишь наводила сомнения в ее выполнимости за отсутствием кораблестроительных заводов на юге и из-за не приспособленности наших Адмиралтейств (в Севастополе и Николаеве). Я же твердо был уверен, что корабли будут построены, а мелкие суда будут частью ими собираться, а строиться на севере. Морской генеральный штаб совместно с Морским техническим комитетом разрабатывал типы судов, и хотя были и столкновения между этими учреждениями, но они благополучно разрешались без осложнений³⁶.

Наиболее жгучий вопрос был о подводных лодках. Генеральный штаб желал тип «Голланда», а я и Морской технический комитет поддерживали тип нашего инженера И. Г. Бубнова (типа «Барс». — *И. Ц.*), почему и решено было дать наряды на строительство двух типов. Это решение было утверждено министром С. А. Воеводским. К стыду сказать, что виновниками этих осложнений были молодые, менее опытные, но мнящие о себе офицеры Морского генерального штаба, но они поддерживались начальником штаба А. А. Эбергардом, а также и С. А. Воеводским³⁷. Строительство кораблей «Андрей Первозванный», «Император Павел I», «Адмирал Макаров», «Паллада», «Баян», «Амур», «Енисей» и др. как в Балтийском, так и в Черном морях заканчивалось³⁸, и летом мне опять удалось побывать во всех портах Балтийского и Черного морей, осмотреть все работы и наметить будущие по предполагаемому проекту Большой кораблестроительной программы. В Черном море мне необходимо было твердо выяснить возможность спуска дредноутов как в Буге, так и в Ингуле³⁹.

В Балтийском море усиленно тренировали экипажи, причем Н. О. фон Эссен, не жалея себя, плавал на миноносцах до поздней осени и даже зимою, если только лед это позволял. Его минная флотилия усилилась установкою 100-миллиметровых орудий вместо 75-миллиметровых на эскадренных миноносцах водоизмещением 500 т — судах 2-го ранга⁴⁰.

В общем Балтийский флот состоял из следующих судов: линейные корабли «Андрей Первозванный», «Император Павел I», «Цесаревич», «Слава»; крейсера «Рюрик», «Адмирал Макаров», «Баян», «Паллада», «Диана», «Богатырь», «Олег», «Аврора», а также заградители, миноносцы, транспорты и портовые суда⁴¹. Кроме того, в состав Балтийского флота входили учебные отряды кораблей Морского корпуса, минной, артиллерийской и водолазной школ. В Кронштадте в это время ремонтировался, или скорее перевооружался, крейсер «Громобой»⁴² и заканчивались приемные испытания вновь вошедших в строй судов, уже неоднократно мною названных.

В Ревеле командиром порта был контр-адмирал В. К. Гирс⁴³, который делал решительно все, что только мог, для флота и поэтому приобрел общее уважение и признательность. Подобный же командир порта был в Свеаборге — контр-адмирал Е. К. Небольсин⁴⁴. В Либаве портом императора Александра III командовал контр-адмирал В. Н. Бергштрессер — педант, формалист, на которого все время жаловался Н. О. фон Эссен. Он был, наконец, смещен С. А. Воеводским и заменен его товарищем контр-адмиралом А. С. Загорянским-Киселем⁴⁵, очень недалеким человеком.

Во всех портах, где только возможно было по состоянию кредитов, шли улучшения в мастерских, а в Кронштадте шла грандиозная постройка аварийного дока длиной 750 футов, начатая

в бытность министра И. М. Дикова⁴⁶ (но длиною в 600 футов, а я добавил длину до настоящей)⁴⁷. Кроме того, везде разрабатывается проект работ в связи с Большой судостроительной программой и проект создания порта-крепости императора Петра Великого (Ревель). Проект считаю очень удачным, за исключением той части, где предполагаются пороховые погреба. Эта часть должна быть пересмотрена и найдено другое место. Меня заботит, кто будет строить; если наши инженеры, то медлительность неминуема; надо что-нибудь придумать.

Как я уже раньше указывал, одно учреждение, которое вне упреков, это Главное гидрографическое управление. Стоящий во главе его генерал-лейтенант А. И. Вилькицкий⁴⁸ душу отдает своей специальности, и, несмотря на небольшие ассигнования, каждый год результат работ выше похвалы. С удовольствием предвижу и будущий результат задуманной им Северной экспедиции. Сделаю и приму все меры, чтобы строящиеся для экспедиции суда «Таймыр» и «Вайгач»⁴⁹ были хорошо выстроены и чтобы А. И. Вилькицкий имел хороших исполнителей для этого отважного и тяжелого, может быть, многолетнего плавания. Бари, директор Невского завода, обещает мне обратить особое внимание на эти суда, в особенности после не совсем удачной постройки вспомогательной подводной базы (транспорт-мастерская для боевых запасов и топлива)⁵⁰, но тут вина и самого проекта, недостаточно продуманного в соответствии с большими требованиями Морского генерального штаба. Мне кажется, что водоизменяющие следовало бы дать значительно большее, с другой же стороны, нельзя и большое, так как эта база предназначается для плавания в шхерах.

1910-й год на исходе, и, кроме удовольствия видеть, что корабли (дредноуты)⁵¹ быстро начинают подвигаться постройкой, несмотря на разные препятствия, которые я встречаю вокруг себя, он не принес удовлетворения, но я не падаю духом и уверен в конечном успехе, если, конечно, не произойдет что-либо особенное и мне не придется уйти (с поста товарища морского министра. — И. Ц.), тем более, что отношения мои с С. А. Воеводским все ухудшаются с каждым днем. Частым при моем приходе стало, что А. А. Эбергард и С. П. Дюшен немедленно закрывают какие-то бумаги и ждут моего ухода, чтобы продолжить свои обсуждения. Это, конечно, мои предположения, но я по натуре весьма чуткий и прекрасно вижу, что творится вокруг меня, знаю, что многим я пришелся не по вкусу.

Из справедливых нападков (на Морское министерство. — И. Ц.) я считаю указания на бесхозяйственность, задолженность от заказов в расчете на будущие ассигнования и остатки⁵², бесцельную экономию при покупке всякой дешевки. При постройке «Цесаревича»⁵³ во Франции мне были присланы по железной дороге (из России. — И. Ц.) ведра, деревянные табуреты и топоры, укупоренные в ящики и обошедшиеся втридорога, когда все это можно было купить во Франции в лучшем качестве и дешевле. Кроме того, отсутствие бережливости (о чем я уже говорил) на излишнюю роскошь постройки («Нева», «Разведчик», «Дозорный» и др.) и ремонт яхт⁵⁴ (ежегодный и стоящий больших денег), сокрытие от представителей законодательных учреждений всех наших недостатков.

Когда С. А. Воеводский был товарищем морского министра, он разрешил капитану II ранга Апостоли⁵⁵ расход на заказ световой сигнализации — предмет, не имевший такой срочности, на сумму около 200 000 р., не имея на это, конечно, ни одной копейки ассигнований, а мне при заказе важного значения 14-дюймового орудия чуть не устроил крупный скандал. Причем о сделанном заказе (на устройство сигнализации. — И. Ц.) я узнал совершенно случайно, когда капитан II ранга Апостоли пришел ко мне демонстрировать свои фонари (потом, кстати, уничтоженные).

Были указания некоторых членов (Морского технического комитета. — И. Ц.) на бесцельные заказы, стоящие больших денег. Так, генерал Бринк⁵⁶, отличный теоретик и артиллерист, представивший для дредноутов трехорудийные башни, по-видимому, не был в них уверен и ранее, чем их поставить на корабли, представил мне проект такой башенной установки на полигоне и устройства под ней полного отсека корабля, дабы убедиться в выносливости и прочности судна нести такую артиллерию. Стоимость такой установки обошлась бы более трех миллионов рублей и, кроме того, затянула бы постройку дредноутов на несколько лет, так как по проекту предполагалось не ставить башен на корабли до испытания их на берегу, но с таким проектом я не согласился и приказал сделать и проверить подсчеты прочности кораблей и незамедлительно по готовности башен их ставить⁵⁷. С моим мнением были согласны инженер И. Г. Бубнов и генерал Крылов. На деле все оказалось исправным, и корабли были готовы в срок. Вот за всем этим приходилось зорко следить.

В свое время был поднят вопрос о постройке для Каспийского моря новых боевых судов малого тоннажа, и хотя Государственная дума и противилась отпуску денег, мои возражения в комиссии

(по государственной обороне. — *И. Ц.*) действовали, и кредит был отпущен на две канонерские лодки с двигателями внутреннего сгорания. Эти суда строил Адмиралтейский завод, а моторы — фирма «Нобель»⁵⁸. Лодки были спущены благополучно, теперь остается их так снабдить, чтобы осадка при весеннем плавании была не больше 10 футов, и всеми силами стараться, чтобы их переход был удачен. Крупный же инвентарь предполагают отправить на особой, с буксиром барже. Командирами (канонерских лодок. — *И. Ц.*) я доволен, стараются всюду, в особенности капитан II ранга В. В. Ковалевский. Эти суда будут хорошим приобретением для Каспийской флотилии; надо только желать, чтобы моторы не сдали. Думаю, что Нобель, имеющий целую флотилию (судов с двигателями внутреннего сгорания. — *И. Ц.*), в этом опытен и даст хороших ответственных механиков или машинистов. Лодки хорошо устроены для жизни экипажа вообще, но боюсь, чтобы не было очень жарко от накаливания бортов без достаточно прочной и большого веса внутренней изоляции, но это только на переход до Каспийского моря, а там можно будет разрешить, если потребует (установить изоляцию. — *И. Ц.*), это не будет стоить дорого и не составит прихоть экипажа.

Ледоколы для Балтийского моря⁵⁹ (скорее буксиры ледокольного типа) меня беспокоят, их строит известная фирма «Крейтон» из Або, но здесь в Петербурге на отданной ей в аренду нашей Охтинской верфи она что-то запаздывает, да и типы судов не особенно морские. Жалею, что не мне пришлось утверждать их чертежи. Кажется, и Н. О. фон Эссен не очень-то ими доволен, да и фирма (т. е. ее петербургский отдел) не особенно надежна, по-видимому, придется иметь с ними много хлопот, по крайней мере не стесняться штрафов за опоздания, требовать исполнения всего недоделанного и замены неисправного другим, а в случае чего отобрать суда и передать их для достройки одному из наших казенных заводов, может быть Балтийскому.

Во Владивостоке закончен ремонт котлов на крейсере «Аскольд», приступают к ремонту котлов на крейсере «Жемчуг»⁶⁰, там же идет очередной ремонт котлов миноносцев, оставшихся после нашей войны с Японией.

Мне кажется, что благодаря богу дело строения и ремонт судов налаживаются в желательном порядке. Дело это, с одной стороны, Морского генерального штаба, который строго ведет очередь вывода судов из ремонта, а с другой стороны, как будто и все остальные начинают подтягиваться и работают добросовестно.

(Продолжение следует)

КОММЕНТАРИИ

¹ Товарищ морского министра — заместитель министра. В его функции входило руководство разработкой технических условий, проектированием и строительством кораблей на казенных заводах, а также наблюдение за строительством на частных заводах. Товарищу министра подчинялись непосредственно начальники всех казенных заводов Морского министерства. Заняв пост морского министра, И. К. Григорович ликвидировал должность товарища министра и заменил ее должностью помощника министра, резко ограничив права последнего.

² С. А. Воеводский — морской министр (8 января 1909 г. — 18 марта 1911 г.), вице-адмирал, заменен на посту морского министра И. К. Григоровичем.

³ Главное управление кораблестроения и снабжения (ГУКиС) — учреждение Морского министерства, занимавшееся строительством кораблей и просуществовавшее до конца 1911 г. Наряду с ГУКиСом в Морском министерстве имелся Морской технический комитет (МТК), который занимался проектированием кораблей. В конце 1911 г. оба учреждения были объединены в Главное управление кораблестроения (ГУК), при этом функции снабжения были переданы во вновь организованное Главное морское хозяйственное управление.

⁴ И. П. Успенский — контр-адмирал (1906), в 1907—1909 гг. исполняющий дела начальника ГУКиСа, в 1909—1911 гг. начальник действующего флота Тихого океана, с 1911 г. вице-адмирал состоял при морском министре для особых поручений.

⁵ Дюшен С. П. — генерал-майор (1909), в 1892—1895 гг. младший адъютант, а в 1895—1897 гг. старший делопроизводитель Главного морского штаба. В 1897—1904 гг. штаб-офицер для особых поручений Морского министерства, в 1904—1909 гг. заведующий законодательной частью Главного морского штаба. В 1909 г. назначен исполняющим дела начальника ГУКиС вопреки мнению И. К. Григоровича. При образовании ГУКа назначен членом Главного военно-морского суда, с 1915 г. стал его председателем и генералом флота.

⁶ Морской технический комитет (МТК) — одно из учреждений Морского министерства, занимавшееся проектированием кораблей, просуществовало до конца 1911 г., структурно состояло из ряда специализированных отделов (кораблестроительного, артиллерийского, механического, минного и др.).

⁷ А. А. Эбергард — адмирал, начальник Морского генерального штаба, затем командующий черноморским флотом, в 1915 г. отстранен от должности командующего за пассивность и заменен вице-адмиралом А. В. Колчаком.

⁸ Предыдущие министры — А. А. Бирилев и И. М. Диков — считали, что Морской генеральный штаб ущемляет их права, и всячески препятствовали его работе. Особенно отличался в этом А. А. Бирилев.

⁹ Главный морской штаб (ГМШ) — одно из учреждений Морского министерства. После организации в 1906 г. Морского генерального штаба (МГШ) в ведении ГМШ остались комплектация флотов личным составом, подготовка рядового и унтер-офицерского составов, составление послужных списков офицеров, награждение орденами и присвоение воинских званий.

¹⁰ Имеются в виду казенные заводы Морского министерства — Ижорский, Обуховский, Адмиралтейский и Балтийский. Из-за низкой производительности труда, устаревшего оборудования и плохой организации производства себестоимость их продукции была высокой, и все заводы имели большие долги.

¹¹ Ежегодные сметы представлялись Морским министерством для отпуска денежных средств из Государственного казначейства на удовлетворение повседневных нужд флота. Для строительства новых кораблей деньги отпускались целевым назначением только после принятия соответствующих указов или законов.

¹² Государственный совет — законодательно-совещательный орган третьей июньской политической системы. Половина членов Совета назначалась царем, другая была выборной. Совет был последним прибежищем для многих престарелых генералов и адмиралов, отстраненных по каким-либо причинам от своих должностей.

¹³ Члены Государственного совета, занимавшие ранее высокие посты в Морском министерстве: Н. М. Чихачев — управляющий Морским министерством (1888—1896), Ф. В. Дубасов — председатель Морского технического комитета (1901—1905), А. А. Бирилев — морской министр (1905—1906).

¹⁴ Имеются в виду проекты линейного корабля для Балтийского моря типа «Севастополь» и турбинного эскадренного миноносца «36-узловой скорости».

¹⁵ Крейсер «Кагул» (бывший «Очаков») капитально ремонтировался после артиллерийского обстрела, которому был подвергнут при подавлении восстания моряков под руководством П. П. Шмидта в 1905 г.

¹⁶ Имеется в виду назначение И. К. Григоровича на пост товарища морского министра. Бюджетная комиссия и Комиссия по государственной обороне.

¹⁷ Члены Государственной думы: Н. И. Гучков — русский капиталист, лидер партии октябристов, председатель Комиссии по обороне, с 1910 г. председатель III Государственной думы; А. И. Шингарев — земский врач, один из лидеров кадетов; А. Ф. Бабянский — октябрист; И. В. Годнев — октябрист; А. И. Звегинцев — октябрист, окончил Морской корпус, служил некоторое время во флоте и считался в Думе специалистом по морским делам; Н. В. Савич — член Комиссии по обороне, лидер земцев-октябристов; М. В. Челноков — главноуполномоченный Союза городов, один из самых правых кадетов.

¹⁸ Совещание по судостроению — межведомственный постоянно действующий орган, предназначенный для контроля за расходованием кредитов, выделенных на судостроение, распределения заказов между частными судостроительными заводами, наблюдения за поставками материалов и оборудования для строящихся кораблей.

¹⁹ «Рюрик» (второй) — крейсер, заказанный в Англии заводу Виккерса по техническим условиям Морского министерства. Назван в честь погибшего в русско-японской войне крейсера «Рюрик» (первого). Имел башенную артиллерию 4—254-мм и 8—203-мм, водоизмещение около 17 тыс. т, скорость 21 узел. Вступил в строй в 1908 г. Считался лучшим крейсером русского флота.

²⁰ Речь идет о дополнительных работах, проведенных англичанами по подкреплению артиллерийских башен. Недостаточная прочность подкреплений выявилась при испытаниях стрельбой, в результате чего появились остаточные деформации, превысившие допустимые нормы. Поскольку проект был разработан фирмой «Виккерс» в соответствии с техническими условиями Морского министерства, то возник вопрос, куда отнести затраты на дополнительные подкрепления, если они не были предусмотрены проектом, а все расчеты с заводом за постройку крейсера были уже закончены.

²¹ Н. О. Эссен (1860—1915) — известный русский адмирал, участник русско-японской войны, командующий Балтийским флотом (1909—1915). Внес большой личный вклад в подготовку Балтийского флота и морской обороны Финского залива к первой мировой войне.

²² «Новое время» — одна из крупнейших русских газет консервативного направления (1868—1917), издававшаяся А. С. Суворина. С начала 1900-х годов систематически помещала статьи о русском флоте, в том числе и статьи А. Н. Крылова.

²³ Брут (псевдоним А. И. Алексеева) и Н. М. Добровольский — обозреватели газеты «Новое время», окончили Морской корпус и считались специалистами в области морского дела.

²⁴ В январе 1910 г. Турция закупила в Германии два старых линейных корабля «Хайреддин-Барбаросса» и «Торгут-Рейс» постройки 1891 г., а также четыре новейших эскадренных миноносца «Муавенет», «Ядигар», «Нумуне» и «Гайрет» постройки 1909 г. Во Франции были закуплены миноносцы «Ташос», «Басра», «Самсун», и «Ярхиссар» постройки 1909 г. Кроме этого, по сообщению морского агента в Англии капитана I ранга И. П. Рейна, Турция заказала заводам Виккерса и Армстронга два линейных корабля дредноутного типа («Решад V», «Султан Осман»). Предполагалось заказать в Англии и третий дредноут «Фатих».

²⁵ «Дредноут» (в пер. с англ. «Бесстрашный») — английский линейный корабль нового типа, тактико-технические требования к которому были разработаны под руководством первого морского лорда Д. Фишера. Вступил в строй в 1906 г., название корабля сразу стало нарицательным. В состав вооружения входили десять 305-мм орудий, размещенных в пяти башнях. Турбинные двига-

тели позволяли развивать скорость 21 узел при мощности механизмов 28 000 л.с. и водоизмещении 22 500 т.

²⁷ Имеется в виду проект линейного корабля-дредноута типа «Севастополь», в разработке которого принимали участие А. Н. Крылов (1863—1945) и И. Г. Бубнов (1872—1919). Крылов в этот период занимал должность председателя Морского технического комитета и главного инспектора кораблестроения, а Бубнов — заведующего Опытным бассейном Морского министерства, где, в частности, испытывалась модель линейного корабля типа «Севастополь».

²⁸ Четыре линейных корабля-дредноута «Севастополь», «Петропавловск» (Балтийский завод) и «Гангут», «Полтава» (Адмиралтейский завод) были официально заложены в июне 1909 г., но их постройка продвигалась очень медленно, пока Государственная дума в 1910 г. не приняла закон об ассигновании средств на продолжение их строительства. Под «небольшими ассигнованиями» И. К. Григорович подразумевает ежегодные сметные ассигнования, отпускаемые Морскому министерству Государственным казначейством.

²⁹ В постройке указанных выше четырех линейных кораблей техническую помощь русским заводам оказывала английская фирма «Виккерс». По лицензии этой фирмы Балтийский и Франко-русский заводы в Петербурге, используя ее чертежи, освоили выпуск судовых турбин Парсонса для линейных кораблей.

³⁰ Линейные корабли «Севастополь», «Петропавловск», «Гангут» и «Полтава» официально вступили в строй во время войны с Германией, в октябре — декабре 1914 г., но работы на них продолжались в течение всей зимы 1914/15 г., когда они находились в Гельсингфорсе.

³¹ Три линейных корабля-дредноута для Черного моря проектировались в соответствии с техническими условиями, разработанными для линкоров типа «Севастополь». Однако технические бюро заводов-строителей «Руссуд» и Общества Николаевских заводов и верфей (ОНЗиВ) создали свой проект черноморских линкоров, который несколько отличался от проекта балтийских линейных кораблей, в частности по водоизмещению. Оно составляло 25 100 т вместо 23 000 т, поэтому морскому министру С. А. Воеводскому ничего не оставалось, как утвердить этот новый проект южных судостроительных заводов. По этому проекту было построено три корабля: «Императрица Мария», «Императрица Екатерина Великая», «Император Александр III».

³² Линейные корабли: «Императрица Мария», «Императрица Екатерина Великая», «Император Александр III»; эскадренные миноносцы: «Беспокойный», «Гневный», «Дерзкий», «Пронзительный», «Быстрый», «Пылкий», «Поспешный», «Громкий», «Счастливый»; девять подводных лодок типа «Барс».

³³ Имеются в виду два крупнейших судостроительных предприятия на юге России — ОНЗиВ и «Руссуд». Последнее арендовало казенное Николаевское Адмиралтейство для строительства Черноморского флота. В Англии были заказаны механизмы только для первых головных кораблей, для остальных они собирались в турбинной мастерской ОНЗиВ.

³⁴ В 1914—1915 гг. вступили в строй все девять эскадренных миноносцев, часть подводных лодок и линейный корабль «Императрица Мария». Остальные два линейных корабля, запланированные судостроительной программой развития Черноморского флота, вступили в строй с большим опозданием.

³⁵ Большая судостроительная программа по существу объединяла в себе две программы: программу «спешного усиления» Балтийского флота, принятую в 1912 г., и программу «спешного усиления» Черноморского флота, принятую в 1914 г. Программа предусматривала строительство одного линейного корабля, четырех линейных крейсеров, восьми легких крейсеров, большого количества эскадренных миноносцев и подводных лодок.

³⁶ Морской генеральный штаб (МГШ) наряду с разработкой судостроительных программ составлял и так называемые «тактические и стратегические задания» для проектирования новых кораблей, на основании которых Морской технический комитет (МТК) создавал эскизный проект судна и тем самым определял требования к его водоизмещению, вооружению, скорости и другим тактико-техническим элементам.

³⁷ Подводные лодки с дизельными двигателями, сконструированные американским инженером У. Голландом, закупались в Америке, по частям перевозились в Россию и собирались на северных и южных заводах. В русском флоте они получили название: подводные лодки типа «АГ» («Американский Голланд»). Подводные лодки типа «Барс», сконструированные И. Г. Бубновым, по своим тактико-техническим характеристикам во многом превосходили американские лодки типа «АГ». Однако подводные лодки типа «Барс» не имели поперечных водонепроницаемых переборок, поэтому «мнящие о себе офицеры» МГШ в чем-то были правы.

³⁸ На Черном море заканчивалось строительство линейных кораблей «Св. Евстафий» и «Иоанн Златоуст», заложенных до русско-японской войны.

³⁹ На р. Ингул располагались эллинги завода «Руссуд», в которых строились линейные корабли «Императрица Мария» и «Император Александр III». На р. Буг находился эллинг завода ОНЗиВ, в котором строился линейный корабль «Императрица Екатерина Великая».

⁴⁰ Имеются в виду эскадренные миноносцы, построенные в 1905—1906 гг. на добровольные пожертвования, водоизмещением 500—600 т. Большая часть из них была вооружена двумя 75-мм орудиями, калибр которых был недостаточен для борьбы с новыми турбинными эскадренными миноносцами.

⁴¹ И. К. Григорович не назвал крейсер «Россия», который в 1909 г. вышел из капитального ремонта.

⁴² Крейсер «Громобой» закончил капитальный ремонт и перевооружение в 1911 г., в результате чего была значительно усилена броневая защита артиллерийских орудий.

⁴³ В. К. Гирс затем был назначен начальником артиллерийского отдела ГУК и произведен

в вице-адмиралы. В годы Советской власти долгое время работал в ЦНИИ им. академика А. Н. Крылова в Ленинграде.

⁴⁴ Е. К. Небольсин в 1915 г. был председателем военного суда, который рассматривал дело о восстании на линейном корабле «Гангут» и вынес два смертных приговора. 2 марта 1917 г. убит восставшими матросами в Гельсингфорсе.

⁴⁵ Здесь И. К. Григорович забегает вперед. А. С. Загорянский-Кисель назначен командиром порта Императора Александра III в Либаве 3 января 1911 г.

⁴⁶ И. М. Диков — морской министр (11 января 1907 — 8 января 1909 г.), генерал-адъютант, адмирал, заменен на посту морского министра С. А. Воеводским.

⁴⁷ Увеличение длины аварийного дока до 750 футов (228,7 м) было вызвано необходимостью ремонта в нем новых линейных кораблей и крейсеров, длина последних достигала 221,9 м.

⁴⁸ А. И. Вилькицкий — начальник Главного гидрографического управления в 1907—1913 гг., известный русский гидрограф-геодезист, руководитель гидрографических исследований в районе от устья Печоры до р. Енисей.

⁴⁹ «Таймыр» и «Вайгач» — ледокольные пароходы, построенные на Невском судостроительном заводе в Петербурге. После вступления в строй в 1909 г. зачислены в ранг транспортов, а затем гидрографических судов. Однотипны, имели одинаковые тактико-технические характеристики: водоизмещение около 1 300 т, скорость 10,5 узлов, дальность плавания 12 000 миль. В 1910—1914 гг. участвовали в гидрографической экспедиции в Северный Ледовитый океан под руководством Б. А. Вилькицкого (сына А. И. Вилькицкого), в результате которой была открыта Северная земля. В 1914—1915 гг. «Таймыр» и «Вайгач» первыми из русских судов прошли с зимовкой Северным морским путем из Владивостока в Архангельск. «Вайгач» в 1918 г. погиб в Енисейском заливе. «Таймыр» в 1938 г. участвовал в эвакуации полярной станции «СП-1».

⁵⁰ Имеется в виду проект плавбазы подводных лодок типа «Печора» («Печора», «Мезень», «Сухона», «Кама», «Ока»). Все суда построены на Невском заводе и вступили в строй в 1912 г. Использовались для хранения боевых зарядных отделений торпед, дизельного топлива и как жилые для личного состава подводных лодок.

⁵¹ Речь идет о линейных кораблях-дредноутах «Севастополь», «Петропавловск», «Гангут» и «Полтава».

⁵² Как и всякое государственное предприятие, казенные заводы Морского министерства не имели стимулов для получения прибыли и снижения себестоимости выпускаемой продукции и постепенно становились нерентабельными, затрачивая на каждый заказ больше средств, чем отпускалось казной. Как правило, на текущие заказы тратились деньги, отпущенные на последующие, к работам над которыми еще не приступали. В результате заводы имели огромные долги, пока Государственная дума не приняла закон об их ликвидации за счет казны. После этого заводы были переведены на так называемое коммерческое управление, напоминающее наши современные модели хозрасчета, но ощутить реальные результаты этого нововведения помешала война.

⁵³ И. К. Григорович был назначен командиром эскадренного броненосца «Цесаревич», строившегося в Тулоне в 1899 г.

⁵⁴ Небольшие однотипные пароходы «Разведчик» и «Дозорный» водоизмещением около 100 т построены заводом «Крейтон и К^о» в Або (ныне Турку) в 1905 г. как конвоиры царских яхт. Одновременно на том же заводе построена яхта морского министра «Нева» водоизмещением более 500 т. Наиболее роскошными царскими яхтами, которые также строились и ремонтировались за счет Морского министерства, были «Полярная звезда», «Штандарт» и «Александрия».

⁵⁵ Н. Н. Апостоли (1861—1937) — известный фотограф, запечатлевший почти все корабли русского флота, построенные до 1917 г. Сын греческого патриота, поступившего на русскую службу во время первой Архипелагской экспедиции (1769—1775), оставшийся сиротой, воспитывался в семье адмирала Г. И. Бутакова — создателя тактики парового флота. С 1907 г. Апостоли — офицер оперативного отдела штаба Кронштадтского порта, затем начальник службы связи Балтийского флота, закончил службу в звании контр-адмирала. После революции преподавал фотодело в ВВМУ им. М. В. Фрунзе.

⁵⁶ А. Ф. Бринк — генерал-лейтенант, начальник артиллерийского отдела Морского технического комитета.

⁵⁷ Вопрос об изготовлении опытного образца 305-мм трехорудийной башенной установки для линейных кораблей типа «Севастополь», которая должна была испытываться на Охтинском полигоне, обсуждался на Совещании по судостроению 2 октября 1909 г. После утверждения цены башни (около 1,2 млн. руб.), заявленной Металлическим заводом, было решено опытный образец не изготавливать. По-видимому, остальные деньги из суммы, указанной И. К. Григоровичем, планировалось истратить на сооружение отсека корабля, где должна была размещаться башня.

⁵⁸ Имеются в виду две однотипные канонерские лодки — «Ардаган» и «Карс», построенные в 1910 г. Адмиралтейским заводом для Каспийской военной флотилии. Канлодки водоизмещением 623 т были вооружены двумя 120-мм и четырьмя 75-мм орудиями. На каждой лодке были установлены два дизеля общей мощностью 1000 л.с. В 1911 г. они переведены в Каспийское море.

⁵⁹ Речь идет о двух однотипных мореходных буксирах ледокольного типа — «Геркулес» и «Силач», построенных заводом «Крейтон и К^о» на Охте в 1910 г. При водоизмещении 753 т и мощности машин 1000 л.с. буксиры развивали скорость 10 узлов.

⁶⁰ Крейсера «Аскольд» и «Жемчуг» включены в состав Сибирской флотилии в 1906 г. С начала первой мировой войны оба крейсера были отправлены в Тихий и Индийский океаны для боевых действий в составе английской эскадры. «Жемчуг» потоплен германским крейсером «Эмден» в 1914 г. в порту Пенанг. «Аскольд» позднее был переведен в Средиземное море, а затем на Север и включен в состав флотилии Северного Ледовитого океана.

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ В РОССИИ (НАЧАЛО XX ВЕКА)

Восстанавливая флот после поражения в русско-японской войне, Россия приступила к строительству боевых кораблей нового поколения. Революционные изменения прослеживались во всех областях военно-морской техники и оружия, технологии судостроения.

В корпусостроении были применены новые высокопрочные конструкционные материалы, внедрены более надежные методы расчета прочности корпуса. В судовой энергетике стали использоваться паровые турбины и котлы повышенной паропроизводительности. На корабли устанавливались длинноствольные орудия больших калибров, башни с электрическими приводами, многотрубные поворачивающиеся торпедные аппараты.

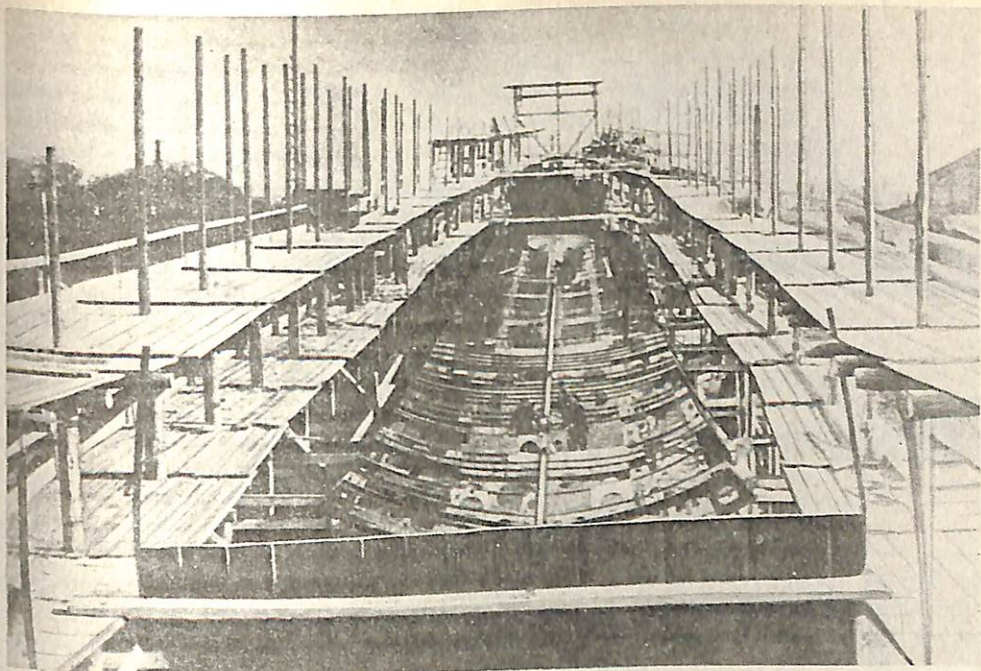
Организация постройки судна целиком определялась технологическим процессом получения неразъемного соединения элементов судна. Единственным способом получения такого соединения была клепка. Поэтому и единственным способом постройки судна был так называемый «подетальный позиционный метод», когда корпус собирался непосредственно на построечном месте — стапеле или в эллинге — из отдельных деталей и узлов. Руководили работами строитель судна (корабельный инженер) и мастер, возглавлявший бригаду из 40—50 рабочих — клепальщиков, чеканщиков, монтажников установок и оборудования. Такие специализированные бригады переходили с одного стапеля на другой по мере продвижения работ. Этот метод, применявшийся на большинстве русских судостроительных заводов, позволил значительно сократить сроки постройки судов.

Первым кораблем нового поколения стал эскадренный миноносец «Новик», принципиально отличавшийся по тактико-техническим данным от эсминцев постройки прежних лет. Водонизмещение — 1434 т, длина — 102,4 м, ширина — 9,5 м, осадка — 2,9 м. Вооружение: четыре 102-мм орудия, четыре двухтрубных торпедных аппарата, 80 якорных мин заграждения. Энергетическая установка: шесть паровых котлов системы «Вулкан» на жидком топливе и три паровых турбины системы «Кэртис — АЭГ» общей мощностью 42000 л. с. Дальность плавания — 1764 мили. На испытаниях эсминец установил мировой рекорд скорости — 37,3 узла.

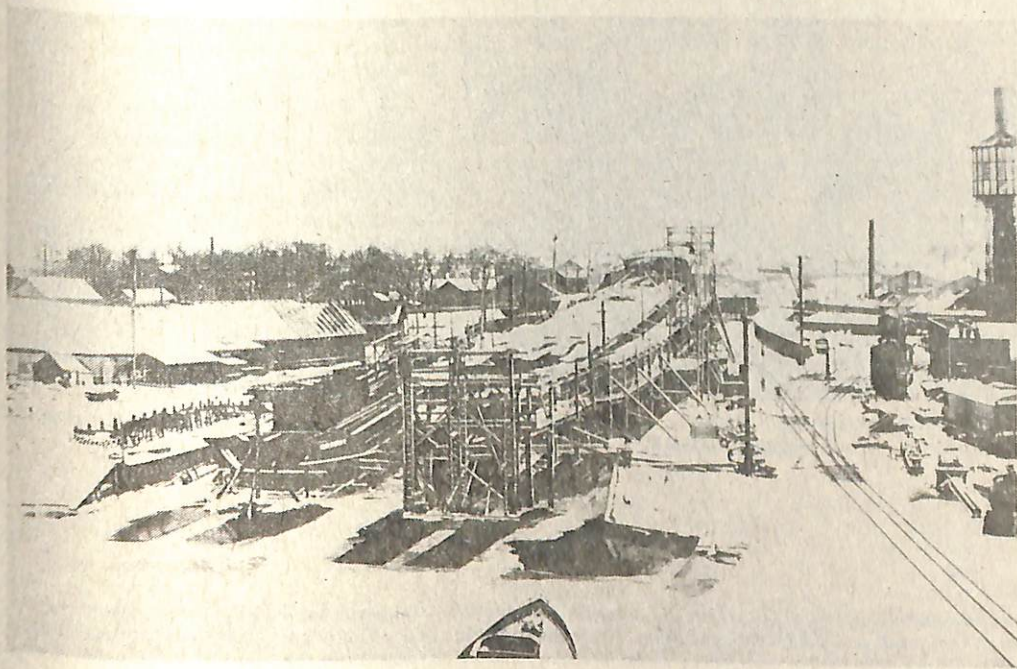
«Новик» был заказан Путиловскому заводу Особым комитетом по восстановлению русского флота на добровольные пожертвования и не входил в государственную программу строительства флота.

* *
*

Редакция выражает благодарность И. Ф. Цветкову, собравшему и предоставившему фотографии (и комментарии к ним), публикуемые в этом выпуске «Фотоархива ВИЕТ».



Сборка днищевой части корпуса эскадренного миноносца «Новик» на стапеле Путиловского завода, август 1910 г. (Из фотофонда Центрального военно-морского музея, ЦВММ)



Корпус эскадренного миноносца «Новик» на стапеле Путиловского завода, февраль 1911 г. (Из коллекции Н. А. Залесского)