

МИНИСТР ВОЗРОЖДАВШЕГОСЯ ФЛОТА И ЕГО МЕМУАРЫ

Решающим фактором принятия полумиллиардной программы развития Балтийского флота была обострившаяся международная обстановка и возросшая угроза войны. В 1910 г. вместо А. П. Извольского пост министра иностранных дел занял С. Д. Сазонов, краеугольным камнем внешней политики которого было сближение России с Англией и ее союзницей Францией. Это входило в определенное противоречие со стремлением всесильного председателя Совета Министров и министра внутренних дел П. А. Столыпина «обезвредить Германию на долгий срок путем уступок в области ее экономических интересов», чтобы избежать конфликтов в Европе пока не наступит «успокоение» внутри страны. Одновременно так называемая военная партия во главе с великим князем Николаем Николаевичем, используя антигерманские и русофильские настроения некоторых слоев русского общества, нагнетала военную истерию, призывая к защите славян на Балканах и проведению более жесткой политики по отношению к Германии. В этих сложных условиях разразились Балканские войны. В сентябре 1912 г. балканские союзники — Болгария, Греция, Сербия начали военные действия против Турции. Турецкие войска были повсюду разбиты. Сербы вышли на побережье Адриатики, греки заняли Солоники, болгары были на пути к Константинополю. 13 марта 1913 г. болгары штурмом овладели Адрианополем. Русские панслависты призывали вступить в войну и, пользуясь случаем, захватить проливы. Но Николай II требовал сохранить мир во что бы то ни стало. Греция и Сербия объединились против Болгарии. Румыния тоже вступила в войну, и ее войска двинулись на Софию. Турция, оправившись от шока, вновь возобновила военные действия против Болгарии. Не поддержанная Россией Болгария капитулировала. Дипломатическое давление на Турцию со стороны России не имело успеха. В результате войн 1912—1913 гг. балканские народы не добились полного самоопределения. Противоречия между ними обострились. Болгария стала ориентироваться на Германию. Румыния примкнула к Антанте. Балканы превратились в мину замедленного действия.

В конце 1913 г. Россия потерпела еще одно дипломатическое поражение. В декабре 1913 г. в Константинополь прибыла германская военная миссия во главе с генералом Л. фон Сандерсом, занявшим пост генерального инспектора турецкой армии. Целью миссии было обеспечить германскому милитаризму ключевые позиции в турецких вооруженных силах и втянуть Турцию в блок против России. Все попытки русской дипломатии выступить совместно с Англией и Францией с протестом против Германии не увенчались успехом.

Война становилась неотвратимой реальностью и могла разразиться в любое время. Вероятность же вступления в строй новых кораблей, построенных по программам 1908—1916 гг., к началу войны была невелика. Морское министерство в этих условиях предпринимало настойчивые усилия, чтобы реорганизовать и привести в надлежащий порядок имевшиеся в наличии морские силы.

Каково же было состояние русского Балтийского флота накануне войны? Как известно, в результате поражения в русско-японской войне численность русского флота резко сократилась. Наиболее современные боевые корабли были потоплены или достались японцам в качестве военных трофеев. Постройка кораблей, заложенных в 1903—1905 гг., продвигалась крайне медленно из-за отсутствия кредитов. Они морально устаревали еще будучи на стапелях.

Наиболее пострадал в результате боевых действий на Дальнем Востоке Балтийский флот, после войны в его составе остались лишь устаревший броненосец «Император Александр II», сравнительно новый эскадренный броненосец «Цесаревич», возвратившийся с Дальнего Востока, и только что вступивший в строй броненосец «Слава», который по техническим причинам не успел войти в состав 2-й Тихоокеанской эскадры, разгромленной в Цусимском сражении. Уста-

ревший броненосец «Петр Великий» был переоборудован в учебный корабль. На стапелях Балтийского завода и верфи Галерный островок находились два эскадренных броненосца «Император Павел I» и «Андрей Первозванный». Проект этих кораблей, разработка которого закончилась в 1903 г., представлял собой дальнейшее развитие проекта эскадренных броненосцев типа «Бородино», но с увеличенным водоизмещением и усиленным вооружением. С 1907 г. броненосцы «Андрей Первозванный» и «Император Павел I» были зачислены в класс линейных кораблей. Они вступили в строй лишь в 1912 г. Это позволило сформировать на Балтике бригаду линкоров в составе четырех линейных кораблей: «Андрей Первозванный», «Император Павел I», «Цесаревич» и «Слава» [1, с. 21].

После окончания войны на Балтику были возвращены интернированные крейсера, за исключением «Аскольда» и «Жемчуга», которые до начала первой мировой войны оставались во Владивостоке в составе Сибирской флотилии. До вступления в строй новых кораблей Балтийский флот располагал только шестью устаревшими крейсерами: «Россия», «Громобой», «Богатырь», «Олег», «Диана» и «Аврора».

Морское министерство оказалось не готовым сразу после войны приступить к восстановлению флота с учетом новых тенденций в развитии основных классов боевых кораблей. Отсутствие сбалансированной судостроительной программы и разработанных проектов новых кораблей в Морском техническом комитете заставило прибегнуть к срочной постройке крейсеров по старым образцам. В качестве прототипа был выбран проект крейсера «Баян», хорошо зарекомендовавшего себя в роли «эскадренного» броненосного крейсера и продемонстрировавшего высокую живучесть боевых и технических средств и отличные боевые качества. По проекту «Баяна», разработанному еще в 1898 г., решено было построить первые три крейсера. Первый из них — «Адмирал Макаров» — был заказан французской фирме «Форж э Шантье». Его закладка состоялась в начале 1906 г. Завод-изготовитель обязался передать Морскому министерству документацию для постройки однотипных крейсеров в России. Они были заложены в Петербурге на стапелях Ново-Адмиралтейского завода и получили названия «Баян» и «Паллада» в честь кораблей, героически погибших в русско-японской войне.

В течение 1908—1911 гг. в состав Балтийского флота последовательно вступили крейсера «Адмирал Макаров», «Рюрик», «Баян» и «Паллада». Из новых и старых крейсеров — участников русско-японской войны на Балтийском флоте были сформированы две бригады. В первую бригаду, базировавшуюся на Гельсингфорс, вошли «Рюрик», «Адмирал Макаров», «Баян», «Паллада», «Богатырь» и «Олег». В состав второй бригады, базировавшейся на Ревель, были включены крейсера «Россия», «Громобой», «Аврора» и «Диана», прошедшие ремонт и перевооружение [2].

В период 1905—1907 гг. на Балтике вступило в строй значительное число эскадренных миноносцев (25 кораблей) водоизмещением 380—450 т., построенных во Франции и Германии, а также на Невском заводе в Петербурге, из которых было сформировано три дивизиона эсминцев. В этот же период на добровольные пожертвования было построено 18 минных крейсеров (три дивизиона) водоизмещением 570—680 т, которые долгое время являлись основным боевым ядром минной дивизии Балтийского флота [3].

Кроме того, в состав Балтийского флота входили три дивизиона подводных лодок (13 кораблей) постройки 1904—1909 гг., несколько сторожевых кораблей, тральщиков и вспомогательные суда [4].

Это все, что можно было противопоставить неприятелю при обороне Финского залива и защите Петербурга с моря. Учитывая, что наиболее передовые морские державы уже давно приступили к постройке линейных кораблей и крейсеров дредноутного типа, легких турбинных крейсеров и эскадренных миноносцев, подводных лодок большого водоизмещения, надежд на то, что Балтийский флот в случае войны выполнит свою основную задачу — защиту столицы империи, было мало [5]. Обновленный состав Морского министерства прекрасно это осознавал и трудился, не покладая рук. Не преувеличивая, можно сказать, что 1912—1913 гг. были самыми трудными в работе всех учреждений Морского министерства. Заключались договоры на постройку кораблей, плавучих доков и портовых сооружений, рассматривалось и утверждалось множество отчетных чертежей линейных кораблей, крейсеров, эскадренных миноносцев и подводных лодок, проверялись представленные заводами расчеты, велось наблюдение за постройкой кораблей и судов на стапелях и в достроечных бассейнах, контролировалось качество поступающего вооружения и оборудования. Но мирная передышка между войнами, отведенная историей для России, была слишком мала.

1. Цветков И. Ф. Линкор «Октябрьская революция». Л., 1983.
2. Цветков И. Ф. Гвардейский крейсер «Красный кавказ». Л., 1990. С. 20.
3. Степанов Ю. Г., Цветков И. Ф. Эскадренный миноносец «Новик». Л., 1981. С. 30—31.
4. Граф Г. К. На «Новике». Мюнхен, 1922. С. 458—463.
5. Флот в первой мировой войне. Т. I. М., 1964. С. 66.

ВОСПОМИНАНИЯ БЫВШЕГО МОРСКОГО МИНИСТРА. ГОД 1913-й

Первые два месяца ничего особенного по отношению к флоту собой не представляли, зато для меня лично этот год начался с тяжелого удара по моей семейной жизни. Во время юбилейного торжества по случаю 300-летия Дома Романовых моя жена (Мария Николаевна.— *И. Ц.*) при представлении во дворце Е. И. В. Государыне Императрице Марии Федоровне (матери Николая II.— *И. Ц.*) простудилась и через несколько дней, 27 февраля 1913 г., в полночь скончалась¹. Сам я тоже стал хворать и уже подумывал отказаться от своей тяжелой должности. Государь предложил мне отпуск, чтобы отдохнуть и в то же время осмотреть все работы в Николаеве и Севастополе. Я считаю, что такой отпуск для меня отдыхом не станет, а, напротив, удаление от дел будет сильно беспокоить; поэтому лучше иметь, как всегда, общее наблюдение за всем и одновременно быть подальше от Петербурга, где мне тяжело вспоминать о феврале (месяц смерти супруги.— *И. Ц.*), а также от телефонов и тех лиц, которые мне изрядно надоели; это сделает меня ближе к той работе, которая влечет мою натуру,— к морю и флоту.

Я выехал прямо в Севастополь, пробыв там неделю, на яхте «Алмаз»² ходил в Ялту, где осмотрел начатую постройку санатории. Затем пошел в Одессу, где подробно осмотрел все имеющиеся там заводы³, чтобы знать, на что они способны. Из Одессы направился в Николаев, где оставался более 10 дней, осматривая работы, и заложил новые суда и эллинги Невского и Балтийского заводов⁴, ездил также в Херсон и осмотрел все эллинги Вадона⁵, где предполагается сборка трех миноносцев, заказанных Металлическому и Путиловскому заводам.

Работы везде идут успешно, и я ни на что жаловаться не могу.

В Петербург я вернулся после Пасхи, вполне отдохнув и набравшись сил для предстоящей летней работы.

Выбором своих помощников я в общем доволен, за исключением двоих: товарища министра (М. В. Бубнов.— *И. Ц.*) и начальника Главного морского штаба (М. В. Князев.— *И. Ц.*),— с ними при удобном случае придется расстаться. Первый меня беспокоит доходящими до меня слухами, что он продолжает играть на бирже, а проверить это невозможно, второй совершенно изменился, все забывает.

В это время открылось, что С. И. Зилоти (помощник начальника Главного морского штаба.— *И. Ц.*) не перестает интриговать, чтобы спихнуть меня и чтобы этим, дав дорогу одному из адмиралов в министры, самому сделаться начальником Главного морского штаба. В эту интригу включили моего товарища (товарища министра.— *И. Ц.*) М. В. Бубнова и одного из молодых — очень талантливого морского офицера, капитана 2-го ранга М. А. Кедрова⁶, который в большом фаворе у К. Д. Нилова⁷. Они ищут такие действия с моей стороны, чтобы можно было указать «кому следует» на опасность, которая грозит флоту, если я и дальше останусь министром, но пока ничего найти не могут.



Товарищ морского министра контр-адмирал М. В. Бубнов (из фондов ЦГА кинофотодокументов в Ленинграде. Публикуется впервые)

Смета на 1913 г. в Государственной думе прошла прекрасно, сокращений почти не было, а если и была маленькая урезка, то только по нашей вине. В мае ездил в Москву и Кострому на торжества, посвященные 300-летию юбилею Дома Романовых.

После поездки на Волгу Государь Император отправился в шхеры на рейде «Штандарт». Перед его поездкой туда в Кронштадте в присутствии Их Величеств был освящен Морской собор⁸, начатый строительством еще при С. О. Макарове, в бытность его главным командиром порта.

Из Кронштадта после освящения собора Его Величество проследовал на рейд «Штандарт», где произвел смотр отряду заградителей, который представили Е. И. В. командующий Морскими силами Балтийского моря вице-адмирал Н. О. Эссен и начальник отряда контр-адмирал В. А. Канин⁹. Смотров действий заградителей Государь остался очень доволен, и, по правде признаться, тренировка была в свое время изрядна, а маневры, сделанные в присутствии Государя, были по-настоящему великолепными.

4 июля Государь Император на яхте «Штандарт» в сопровождении яхты «Полярная звезда»¹⁰ и под охраной миноносцев прибыл на Ревельский рейд для присутствия на стрельбе флота. Е. И. В. с яхты перешел на крейсер «Рюрик», где поднял свой брейд-вымпел, и вышел в море смотреть стрельбу всех линейных кораблей. Стрельба была отменно хороша, и Государь был очень доволен.

По возвращению Государя из шхер и остановке в Кронштадте в его присутствии был открыт памятник адмиралу С. О. Макарову¹¹.

После стрельбы кораблей флота, произведенной, как уже говорилось, в присутствии Государя, я отправился на яхте «Нева» в шхеры, где осмотрел постройки службы связи флота, находившейся под наблюдением капитана 1-го ранга А. И. Непенина¹². Осмотром я остался вполне доволен, а жалобы, которые исходили от капитана 1-го ранга А. И. Непенина на строителя Свеаборгского порта, счел вполне справедливыми.

В августе 1913 г. я снова отправился в Черное море, где Государю Императору угодно было сделать смотр флоту и произвести закладку аварийного дока, постройка которого сейчас сильно подвигается вперед¹³. Док будет готов к приходу первого дредноута (линейного корабля. — И. Ц.), т. е. к концу 1914 или началу 1915 г.



Товарищ военного министра генерал от инфантерии А. А. Поливанов, сменивший В. А. Сухомлинова на посту военного министра (из фондов ЦГА кинофото документов в Ленинграде. Публикуется впервые)



Председатель Государственной думы А. И. Гучков, сменивший после Февральской революции И. К. Григоровича на посту морского министра (из фондов ЦГА кинофото документов в Ленинграде)

Е. И. В. сделал смотр решительно всем отрядам ¹⁴, гарнизону, госпиталю и другим учреждениям Морского ведомства и всюду остался довольным. Должен сказать, что, по правде, все было хорошо, но морской жизни мало — все Севастополь и Севастополь, да большая рейдовая стоянка. Из Севастополя я отправился в Петербург, а оттуда в Киев, на открытие памятника П. А. Столыпину ¹⁵ (со всеми министрами).

Из Киева я поехал в Данциг осматривать идущую там постройку двух малых крейсеров — «Адмирал Невельской» и «Муравьев-Амурский». Откровенно говоря, ходом работ я остался очень недоволен, почти уверен, что в обещанный срок, а именно в середине будущего 1914 года, они готовы не будут. Завод сваливает на строгость наблюдения, забастовки и пр., а наблюдающий за постройкой говорит, что просто ничего не делается, на строительство наших крейсеров обращают мало внимания, а все силы завода обращены на постройку немецких судов. Короче сказать, я очень сожалею, что заказ выдан этой фирме, и появляется сомнение — не нарочно ли происходит это запаздывание по распоряжению властей.

Мой приезд в Данциг был известен там за много дней вперед, но в самый день прибытия все начальство выехало из Данцига по разным делам, так что мне никого не удалось увидеть, хотя я, не ведая об этом, сделал соответствующие визиты; не знал ничего и наш консул. Во всем чувствовалось враждебное отношение к нам, причиной этому, конечно, является подобное же отношение к немцам в нашей военной партии. Мне, например, известно, что военный министр (В. А. Сухомлинов. — И. Ц.) предлагал Государю мобилизовать два южных военных округа в острастку Австрии за ее враждебное отношение к славянским государствам Балканского полуострова, и если это не совершилось, то только благодаря вмешательству В. Н. Коковцева, который предупредил Государя, что подобные действия поведут к неизбежной войне. Слава Богу, распоряжения не последовало, зато Коковцев был скоро сменен и на его место назначен П. Л. Барк ¹⁶, которого провели А. А. Поливанов и А. И. Гучков (последний, конечно, втайне).

По принятию сметы на 1914 г. и прохождению ее в комиссиях Думы я уехал в Николаев, где при торжественной обстановке был спущен на воду первый дредноут — линейный корабль «Императрица Мария» ¹⁷ (приказы № 436/302 и 107/303 от 19 октября 1913 г.). Я счастлив, что работы идут столь успешно и запаздывания нет. Первые эскадренные миноносцы «Беспокойный» и «Гневный» также были спущены без запаздывания ¹⁸.

В ноябре я снова уехал на Черное море, где узнал от Государя, что до него дошел слух о неудачной работе по строительству наших крейсеров-дредноутов для Балтийского моря. Такой слух меня крайне возмутил, и я вскоре выяснил, что в мое отсутствие товарищ морского министра М. В. Бубнов собрал комиссию из разных лиц, которые, забросив утвержденный проект (линейных крейсеров типа «Измаил».— *И. Ц.*), решили, что необходимо, не откладывая, начатые работы прекратить, суда разобрать и начать строить крейсера гораздо большего тоннажа (38 000 т), с такой броней, которую не пробивали бы никакие снаряды. Такое решение — результат опытов по особому испытанию бронирования старого корабля «Чесма» в Черном море ¹⁹.

По возвращении в Петербург я созвал особую комиссию, и именно из тех лиц, которые были собраны М. В. Бубновым, и, выслушав их вздорные замечания, совершенно разбил их доводы, приказав самым усиленным темпом продолжать работы, а М. В. Бубнову сделал выговор за то, что он позволил себе без моего согласия поднять такой вопрос, который вовсе его не касается. Тут я воочию убедился, что главными руководителями этого инцидента были С. И. Зилоти и его друг М. А. Кедров; последний и доложил обо всем Государю.

Постройка Ревельских заводов настолько продвинулась вперед, что я нашел возможным сделать закладку заказанных им легких крейсеров, эскадренных миноносцев и подводных лодок ²⁰, а также присутствовать на освящении и открытии мастерских этих заводов. Впечатление от построенных заводов великолепное, но боюсь, что заказ каждому из них сравнительно небольшого числа судов по судостроительной программе не покроет сделанных ими расходов и они будут испытывать денежные затруднения.

Закладку судов на заводах в Петербурге я поручил товарищу министра, а в Риге из-за неготовности эллингов отложил до более благоприятного времени, так как хочу быть там сам и ознакомиться с отделением завода «Шихау», взявшего в аренду участок земли к западу от Риги, ближе к устью Двины (территория Мюльграбенской верфи.— *И. Ц.*). По готовности завода я предполагаю указать некоторым лицам о желательности приобретения этого завода русскими подданными; думаю, что в Совете Министров меня в этом отношении поддержат. Фирма «Шихау» нам хорошо известна и всегда работала добросовестно, цены запрашивала небольшие, и в данном случае получила заказ лишь потому, что сбила аппетиты некоторых наших заводов, в особенности Путиловского, причем привела и сроки более допустимые, а самый проект миноносцев ею прекрасно разработан ²¹. Если у нее случилась неудача с крейсерами в Данциге, то там, как я уже сказал раньше, действует чье-нибудь сильное влияние, задерживая постройку.

В Севастополе в этом году я заложил здание Морского корпуса ²², а также одобрил проекты всех новых портовых сооружений для мастерских и различных запасов. В Николаеве заложил плавучий док такой мощности (водонизмещения.— *И. Ц.*), чтобы он мог бы поднимать дредноуты.

В Ялте в присутствии Их Величеств освящено и открыто первое здание санатории, а именно дом для нижних чинов.

Вопрос об оружейном заводе разрешен в благоприятном для Морского министерства смысле. Совет Министров в частных, а потом и в общем официальном совещании утвердил проект, предложенный Русским обществом вместе с английской фирмой Виккерса. Завод будет построен (в действительности подготовительные работы уже начаты) в Царицыне на Волге. Меня это вполне устраивает, и орудиями мы будем обеспечены. Все станки для завода заказаны в Англии и будут присланы через Черное море, срок готовности завода намечен в 1915 г. Если будет время, непременно съезжу его посмотреть. Этот колоссальный завод главным образом будет изготавливать орудия большого калибра (305 мм и 356 мм.— *И. Ц.*), а попутно, если потребуется впоследствии, и малого калибра, а также снаряды и стальные отливки. В данных условиях Обществу для ускорения поставок орудий разрешено принять (из Англии, от завода Виккерса.— *И. Ц.*) готовые боевые орудия, дабы этим сохранить срок подачи их на корабли и не задерживать постройку судов ²³.

На севере, в Петербурге, на наших дредноутах уже началась установка турбин, приготовленных нашими Балтийским и Франко-Русским заводами ²⁴. Проба турбин на заводе дала блестящие результаты. Нельзя представить себе, как я теперь доволен, что в свое время рискнул заказать их, не дожидаясь ассигнований. Башенные установки, приготавливаемые Металлическим, Обуховским и Путиловским заводами ²⁵, также близки к окончанию, а на самих кораблях идет расточка погон под башни.

В будущем году по случаю 200-летнего юбилея Гангутского сражения желательно, чтобы первым был готов «Гангут», что мне и обещают, но боюсь, он менее готов, чем другие дредноуты, а снимать с них мастеровых, задерживая их готовность, нежелательно, так как это может нарушить весь темп работ, детально разработанный в положении о порядке сдачи судов ²⁶.

На Металлическом заводе кроме башен на особой (Усть-Ижорской.— *И. Ц.*) верфи строятся миноносцы, и, должен сказать, несмотря на то, что этот завод никогда никаких судов не строил, работа у него идет прекрасно. Турбины, им самим выделяемые, быстро подвигаются вперед, и мне кажется, что он первый даст нам эти маленькие суда (эскадренные миноносцы типа «Орфей».— *И. Ц.*)²⁷. Вообще заводом этим я очень доволен, особенно его добросовестным отношением к принятым на себя обязательствам.

Для контроля за действиями наблюдающего за постройкой судов, а также доброкачественностью материалов, идущих на постройку, по соглашению со мной Государственным контролером установлены правила фактического контроля, чему я чрезвычайно рад, так как это избавит вверенное мне ведомство от разных кривотолков. Вместе с этим Главным управлением кораблестроения приведены в полный порядок все изданные ранее правила и технические условия, которыми надлежит руководствоваться при приемке всех судостроительных материалов. Такие же правила установлены Государственным контролером для операций по сооружению порта Императора Петра Великого, а мною объявлено высочайше утвержденное положение о сооружении названного порта, а затем и крепости Императора Петра Великого вместе со всеми правами коменданта и учрежденного при Морском генеральном штабе крепостного Совета.

Утверждено положение об авиационных станциях и складах мин и тралов. Вообще в этом году для отпуска средств на боевую подготовку флота приняты все необходимые меры, чтобы расход этих средств производился законным образом, согласуясь с утвержденными в свое время положениями и правилами, а также в полном согласии с Государственным контролером. Необходимо, чтобы Государственная дума, оказав такое доверие Морскому ведомству (имеются в виду огромные ассигнования на строительство флота.— *И. Ц.*), видела, насколько все приведено в порядок и что деньги тратятся на действительную надобность боевой подготовки будущих Морских сил.

1913 год я считаю одним из наиболее деятельных как со стороны учреждений Морского министерства, не говоря уже о действиях Морских сил, и в особенности Балтийского моря, так и со стороны портов и всех заводов, казенных и частных, и в особенности последних в Черном море, где работа положительно кипит, а если и есть заминки, то только на старом заводе (бывшем «Наваль»), где пришлось просить убрать директора, так как он был решительно не на месте и привык к старой волоките с расчетом на прощение инженеров за опоздание (выполнения заданий.— *И. Ц.*), причем он говорит всегда неправду и верить ему нельзя. Моя просьба была уважена — назначен новый директор под общим наблюдением талантливого инженера Н. И. Дмитриева, оставшегося вместе с тем и директором Русского судостроительного общества («Руссуда».— *И. Ц.*)²⁸.

В Балтике только Путиловский завод оставляет впечатление ненадежности, там я тоже попрошу удалить директора; может быть, с его уходом положение улучшится.

В личном составе Министерства произошли большие перемены. Вместо начальника Главного морского штаба М. В. Князева я назначил А. И. Русина²⁹ (директора Морского корпуса), а на его место исполняющим обязанности директора корпуса взял капитана 1-го ранга В. А. Карцова³⁰.

П. П. Муравьевым, начальником Главного управления кораблестроения, я очень доволен и думаю, что это будущий мой товарищ (министра.— *И. Ц.*), если решу удалить настоящего. Относительно товарища министра придется сделать некоторые изменения. Хочу иметь двух помощников, с одним трудно. Первого и старшего — начальника Морского генерального штаба, который всегда оставался бы за меня при моих отъездах. Он будет вести строевую часть и решать все общие вопросы, а второго — по хозяйству и технической части. Думаю, так будет лучше.

Этим новым составом я решу вопрос упорядочения кадров и уничтожения старой рутины, так глубоко засевшей всюду, куда ни посмотришь.

Итак, закончился 1913 год, и, несмотря на то, что лично для меня он был очень тяжелым, учитывая также мое нездоровье и усталость, которые я постоянно чувствовал, могу благодарить Бога, что в деле Морского ведомства все шло хорошо, и я в общем ни на что жаловаться не могу. Надеюсь, что и дальше все пойдет гладко.

(Продолжение следует)

Текст к публикации и комментарии
подготовил И. Ф. Цветков

¹ Смерть наступила в результате гнойного воспаления среднего уха и последовавшего за ним общего заражения крови. Мария Николаевна Григорович, урожденная Шемякина (1858—1913), принадлежала к одной из ветвей старинного рода Шемякиных, ведущего свое начало от Ивана Шемяки, дослужившегося до боярского звания в 1549 г. Похоронена 2 марта 1913 г. в Петербурге, на Николаевском кладбище Свято-Троицкой Александро-Невской лавры. Склеп, где погребена покойная, и часовня над ним разграблены.

² Крейсер 2-го ранга, построен на Балтийском заводе, вступил в строй в 1903 г. Участвовал в Цусимском сражении, 26 мая 1905 г. прорвался во Владивосток. В 1906 г. переклассифицирован в посыльное судно, в 1908 г. — в яхту. В 1911 г. переведен на Черное море. В период первой мировой войны переоборудован в гидроавиатранспорт, в 1920 г. увенен Врангелем в Бизерту.

³ Судостроительные предприятия Одессы специализировались на постройке гражданских судов. Самым крупным из них была одесская верфь РОПиТ — Русского общества пароходства и торговли, насчитывавшая более 1800 рабочих. За ней следовали завод «Беллино-Фендерих» — 1100 рабочих, и небольшая верфь Ревенского — 540 рабочих. Накануне и в период первой мировой войны они занимались перевооружением и ремонтом боевых кораблей и вспомогательных судов Черноморского флота.

⁴ В соответствии с программой строительства кораблей для Черного моря (1911) на Невский завод в Петербурге была возложена постройка эскадренных миноносцев «Громкий» и «Поспешный». Части миноносцев изготавливались на заводе и доставлялись в Николаев. Для сборки корпусов Невскому заводу по распоряжению Морского министерства отвели место в северной части Николаевского Адмиралтейства, где было построено два стапеля. Балтийский завод также открыл свое отделение в Николаеве для строительства подводных лодок.

⁵ Верфь Вадона в Херсоне, расположенная на берегу р. Кошевая, была арендована двумя петербургскими заводами — Путиловским и Металлическим, которые производили там сборку эскадренных миноносцев «Счастливый», «Пылкий» и «Быстрый». Верфь имела три построечных места и довольно слабое технологическое оборудование.

⁶ М. А. Кедров — флигель-адъютант свиты Е. И. В., пользовался большим расположением адмирала К. Д. Нилова — флаг-капитана Николая II. В 1915 г. — командир линейного корабля «Гангут», в 1916 г. произведен в контр-адмиралы и назначен командиром минной дивизии Балтийского флота, сменив на этом посту А. В. Колчака. После Февральской революции — товарищ морского министра.

⁷ К. Д. Нилон (1856—?) — адмирал (1912), флаг-капитан Е. И. В. (1905). В 1894—1895 гг. — командир яхты (гвардейского экипажа) генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича — «начальника всего флота и Морского ведомства», в 1899—1903 гг. командир крейсера 1-го ранга «Светлана». В 1903—1905 гг. — командующий практической эскадрой Балтийского моря, в 1905—1908 гг. — командир Гвардейского экипажа, с 1908 г. — генерал-адъютант свиты Е. И. В. По словам С. Ю. Витте, «этот Нилон — прекрасный малый, большой кутила, вечно находится под влиянием паров Бахуса, очень предан государю и любим им». Женат на княжне М. М. Кочубей, фрейлине великой княгини Марии Павловны.

⁸ Построен в 1902—1913 гг. по проекту архитектора В. А. Косякова в центре Кронштадта, на Якорной площади. Является ярким примером псевдовизантийского стиля в культовой архитектуре начала XX в. Грандиозные размеры (высота 70,4 м), необычный силуэт и изысканное оформление собора сделали его архитектурной доминантой города. Комитет по строительству собора возглавлял С. О. Макаров в бытность его командиром Кронштадтского порта. Освящен 10 июня 1913 г. Сейчас в соборе помещается филиал ЦВММ «Кронштадтская крепость» и матросский клуб.

⁹ В. А. Канин (1862—?) — адмирал (1916), командующий Балтийским флотом с 14.V.1915 по 6.IX.1916 г. В 1909—1910 гг. — командир канонерской лодки «Кубанец», в 1908—1911 гг. — командир линейного корабля «Синоп», в 1911 г. — начальник 4-го дивизиона эскадренных миноносцев Балтийского моря, в 1911—1915 гг. — начальник отряда минных заградителей, в 1915 г. — начальник минной обороны Балтийского моря, вице-адмирал (1915 г.). В связи с пассивностью как командующий флотом заменен контр-адмиралом А. И. Непениным. Назначен членом Государственного совета.

¹⁰ Яхта «Штандарт» построена в Дании, на верфи «Бурмейстер ог Вайн», вступила в строй в 1896 г. Водоизмещение — 5557 т, скорость — 22 узла. Состояла в Гвардейском экипаже.

Яхта «Полярная звезда» построена на Балтийском заводе, вступила в строй в 1891 г. Водоизмещение — 3640 т, скорость — 17 узлов. При проектировании и постройке особое внимание уделялось архитектурно-эстетическому оформлению корабля. Внутренним убранством помещений и кают, изготовлением мебели и оформлением интерьеров занималась мебельная фабрика Н. Ф. Свир-

ского — поставщика Е. И. В. в Петербурге. При этом широко использовалась бронза, латунь, никель и дорогие породы дерева (красное дерево, тик, клен, груша, карельская береза, ясень, орех, дуб). Состояла в Гвардейском экипаже.

В период Февральской революции на яхте размещался Центробалт. В 30-х годах переоборудована в плавбазу подводных лодок. Участвовала в Великой Отечественной войне. С 1961 г. использовалась как корабль-цель. Пианино с яхты «Полярная звезда» установлено в салоне крейсера-музея «Аврора».

¹¹ Памятник сооружен по проекту архитектора Л. В. Шервуда, установлен на Якорной площади перед Кронштадтским собором. Поза адмирала отличается необычайной экспрессией и устремленностью. Постамент выполнен в виде морской волны, увлекающей адмирала в морскую пучину, и представляет собой полубработанный гранитный монолит с металлической накладкой в виде дракона. Барельефы на пьедестале отражают эпизоды из истории флота, связанные с жизнью и деятельностью С. О. Макарова.

¹² А. И. Непенин (1871—1917) — вице-адмирал (1916), командующий Балтийским флотом с 6.IX.1916 по 4.III.1917 г. В 1907—1908 гг. — командир миноносца «Прозорливый», в 1908—1909 гг. — командир 2-го дивизиона миноносцев Балтийского моря, в 1909—1911 гг. — командир канонерской лодки «Храбрый», в 1911—1916 гг. — начальник службы связи Балтийского моря, контр-адмирал (1914). Создатель и организатор службы наблюдения и связи Балтийского моря. Назначен командующим Балтийским флотом вместо адмирала В. А. Каннина.

В результате Февральской революции на пост командующего Балтийским флотом 4 марта 1917 г. весьма ограниченным кругом лиц был избран начальник минной обороны вице-адмирал А. С. Максимов, который тут же стал называть себя «первым революционным адмиралом». Адмирал Непенин отказался сдать ему дела без распоряжения Временного правительства.

В 13 ч 20 мин того же дня Непенин был убит неизвестным матросом выстрелом в спину из винтовки в воротах Свеаборгского порта при следовании на митинг. Существует версия, что оба эпизода имеют между собой непосредственную связь.

¹³ Новый сухой док, соорудившийся в Севастополе, предназначался для ремонта линейных кораблей типа «Императрица Мария» и «Император Николай I» водоизмещением до 27 300 т. Место для постройки дока было выбрано в Панайотовой балке на Северной стороне. Проект разработан Морским техническим комитетом, утвержден в июле 1911 г. В проекте аварийного дока были учтены недостатки, допущенные при сооружении Алексеевского дока. Для кладки стен использовался крымский известняк, который скреплялся цементным раствором. Проект батопорта выполнил выдающийся русский инженер В. Г. Шухов (1853—1939) — автор многих уникальных сооружений и конструкций. Одновременно были построены электростанция и аварийные мастерские для обслуживания доковых работ. Док был оборудован порталным краном грузоподъемностью 15 т с вылетом стрелы 19 м, который двигался вдоль дока. Работы по сооружению дока и всех вспомогательных объектов возглавлял инженер С. Н. Чаев. Для доставки материалов и оборудования на стройку была проложена железнодорожная ветка от станции Мекензиевы горы. Первое наполнение дока водой состоялось в 1915 г.

¹⁴ В соответствии с приказом Морского министра № 232 от 29 июля 1911 г. «О распределении судов Черноморского флота по отрядам» организация флота предусматривала две основные структурные единицы: действующий флот и резерв флота. В состав действующего флота входила бригада линейных кораблей («Св. Евстафий», «Иоанн Златоуст», «Пантелеймон», «Ростислав») и минная дивизия, включавшая три дивизиона эскадренных миноносцев и дивизион подводных лодок. Дивизиону подводных лодок были приданы в качестве плавбаз минные заградители «Прут» и «Дунай».

В резерве флота находились суда первого резерва (линейный корабль «Георгий Победоносец», канонерские лодки «Донец», «Терек», «Ураец», «Кубанец», «Запорожец») и суда второго резерва (линейный корабль «Синоп», транспорт «Березань», посыльное судно «Казарский», резервный дивизион эскадренных миноносцев). При бригаде линейных кораблей действующего флота состояли крейсера «Кагул» (бывший «Очаков») и «Память Меркурия».

¹⁵ П. А. Столыпин (1862—1911) — министр внутренних дел и председатель Совета Министров России (1907—1911), организатор третьеиюньского переворота 1907 г., автор проекта земельной реформы в России. Смертельно ранен 1 сентября 1911 г. в Киеве в результате покушения агента охранного отделения Д. Г. Багрова на торжествах, посвященных открытию памятника Александру II. На памятнике П. А. Столыпину, также сооруженном в Киеве, была надпись: «Вам, господа, нужны великие потрясения, нам нужна Великая Россия». В память гибели Столыпина была выбита медаль с аналогичной надписью.

¹⁶ П. Л. Барк — министр финансов (1913—1917), крупный банкир и предприниматель, председатель и член правлений крупнейших банков России, в течение нескольких лет занимал руководящие посты в Государственном банке.

¹⁷ Линейный корабль «Императрица Мария» (однотипные корабли: «Императрица Екатерина Великая» и «Император Александр III») спущен на воду 19 октября 1913 г., вступил в строй (фактически) 25 августа 1915 г. Построен на заводе «Руссуд». Водоизмещение — 22 600 т, длина —

167,8 м, ширина — 27,3 м, осадка — 8,4 м. Защита (толщина брони): борт — 102—305 мм, башни — 305 мм, палубы — 38—75 мм. Вооружение: 12 305-миллиметровых, 20—130- и 8 — 75-миллиметровых орудий. Энергетическая установка четырехвальная: 20 котлов Ярроу и 4 турбины Парсона общей мощностью 26 500 л. с. Скорость — 21 узел, дальность плавания — около 3000 миль. Экипаж — 1220 чел.

¹⁸ Эскадренные миноносцы «Беспокойный» и «Гневный» спущены на воду на день раньше, 18 октября 1913 г., также в присутствии морского министра, вступили в строй 16 октября 1914 г. Построены на заводе ОНЗиВ (бывш. «Наваль»). Одновременно этим же заводом были сданы флоту еще два таких же корабля: «Пронзительный» и «Дерзкий», спущенные на воду 2 марта 1914 г. Водонизмещение — 1460 т, длина — 98,0 м, ширина — 9,3 м, осадка — 3,2 м. Вооружение: 3 — 102- и 2 зенитные 47-миллиметровые пушки, 5 двухтрубных торпедных аппаратов, 4 пулемета, 80 якорных мин. Общая мощность энергетической установки 25 500 л. с. Скорость — 32 узла.

¹⁹ Речь идет о так называемых «артиллерийских опытах», проведенных на Черном море с 19 по 27 августа 1913 г. Цель опытов — испытание системы бронирования новых линейных кораблей типа «Севастополь». В качестве корабля-цели использовалось «исключочное судно № 4» (бывш. эскадренный броненосец «Чесма»), по которому вел огонь линейный корабль «Иоанн Златоуст». Для проведения испытаний была создана специальная комиссия под председательством вице-адмирала Новицкого. Испытания показали, что система бронирования и толщина брони не обеспечивают живучести корпуса новых линкоров-дредноутов. Под влиянием взрывов 305-миллиметровых снарядов броневые плиты расходились на стыках, вдавливались внутрь корпуса, наблюдался разрыв наружного борта, к которому крепились плиты.

Но что-либо переделывать на линейных кораблях типа «Севастополь» было поздно — они фактически уже были построены. Поэтому и возник вопрос о переделках на линейных кораблях типа «Измаил», которые были только что заложены (6 декабря 1913 г.) на Балтийском и Адмиралтейском заводах. В этом смысле стремление улучшить систему бронирования линейных крейсеров, что безусловно задержало бы их готовность, не кажется таким уж «вздорным», как это пытается представить И. К. Григорович. Новую систему бронирования с учетом результатов «артиллерийских опытов» удалось внедрить только на линейном корабле «Император Николай I», где броневые плиты наряду с броневыми болтами крепились на стыках с помощью шпонок типа «ласточкин хвост».

²⁰ Имеются в виду три новых судостроительных завода, построенных в Ревеле: Русско-Балтийский завод (два легких крейсера типа «Светлана») и шесть эскадренных миноносцев типа «Гавриил»), Ревельский судостроительный завод, бывш. «Бекер и К°» (пять эскадренных миноносцев типа «Изяслав») и «Ноблесснер» (восемь подводных лодок типа «Барс»).

²¹ Здесь И. К. Григорович явно приукрашивает действительность. Черное предприятие фирмы «Ф. Шихау» — Мюльграбенская верфь в Риге — была основана через подставное лицо, отставного вице-адмирала К. П. Иессена (1852—1918), чтобы формально соблюсти принцип строить флот «на русской территории, руками русских рабочих». Известно также, что жена Иессена состояла в переписке с Марией Николаевной (женой И. К. Григоровича).

Новой верфи отводилась роль сборочной площадки эсминцев, оборудование для которых должно было поступать из Германии. Проект эскадренных миноносцев типа «Гогланд», которые предполагалось там строить, был разработан недостаточно детально и не отвечал требованиям русского Морского министерства. Главным недостатком проекта была низкая продольная прочность корпуса из-за отсутствия второго дна на протяжении котельных и машинных отделений. Понизив цены, Мюльграбенская верфь стала опасным конкурентом для русских заводов. За каждый миноносец верфи выплачивалось 1 млн. 935 тыс. руб. вместо 2 млн. 500 тыс., запрошенных русскими заводами. Мюльграбенская верфь не сдала флоту ни одного корабля. При подходе германских войск к Риге в 1916 г. четыре недостроенных эскадренных миноносца были отбуксированы в Петроград, на Металлический завод, для достройки их в качестве быстроходных тральщиков. Но этот проект реализовать не удалось.

²² Сооружение здания Морского корпуса в Севастополе началось в 1911 г. Автор проекта — А. А. Венсан. Строительство было прервано в связи с Октябрьской революцией и продолжено только в 1960 г. В настоящее время в этом здании размещается Севастопольское ВВМИУ.

В Морской корпус был произведен набор кадетов, но ни одного выпуска офицеров сделать не успели. В 1920 г. при эвакуации войск Врангеля из Крыма Морской корпус в полном составе на кораблях Черноморской эскадры покинул Севастополь. По прибытии эскадры в Бизерту (Французский Тунис) занятия в Морском корпусе были продолжены. Правительство Эдуарда Эррио благосклонно отнеслось к русскому учебному заведению: в пригороде Бизерты Сваяте ему было выделено помещение во французских казармах. Было сделано пять выпусков морских офицеров, которые затем приняли на службу во французский флот. Многие выпускники продолжили образование в Бельгии и Чехословакии, став морскими инженерами. И поныне выпускники Севастопольского морского корпуса ежегодно собираются во Франции.

²³ Строительство и оборудование Царицынских заводов планировалось закончить к 1 сентября 1915 г. Однако этот срок был нарушен, и выполнение принятых заказов велось на предприятиях фирмы «Виккерс» в Англии или распределялось среди отечественных предприятий. Фактически

правление Царицынского завода играло роль посредника в распределении заказов Морского министерства на орудия крупного калибра, что повышало цену за каждое орудие.

²⁴ Строительство турбин (по лицензиям) для больших кораблей осуществлялось Балтийским и Франко-Русским заводами в Петербурге. При этом Балтийский завод изготавливал турбины для своих кораблей, а Франко-Русский — для кораблей Адмиралтейского завода, который не имел собственных турбинных мастерских.

²⁵ Башенные 305-миллиметровые трехорудийные установки для линейных кораблей типа «Севастополь» были спроектированы Металлическим заводом. Заказ на изготовление башен по проекту этого завода получили: Обуховский завод — на четыре башни для линкора «Петропавловск», Металлический завод — на восемь башен для линкоров «Севастополь» и «Полтава», Путиловский завод — на четыре башни для линкора «Гангут». Главным конструктором башенных установок на Металлическом заводе был инженер-технолог Н. Д. Лесенко. Масса одной трехорудийной башни со всеми механизмами составляла 769,4 т, стоимость изготовления — 1 млн. 60 тыс. руб. Обслуживающий персонал башни насчитывал 60 чел.

²⁶ Торжествам в честь 200-летия победы русского флота в Гангутском сражении 27 июля 1714 г. помешала начавшаяся 19 июля 1914 г. война с Германией. Акт об окончании швартовых испытаний линкора «Гангут» был подписан в день начала войны. В тот же день в соответствии с приказом № 255 главного командира Петербургского порта линкор «Гангут» вступил в кампанию и 20 июля поднял выпел. «Гангут» был зачислен в 1-ю бригаду линейных кораблей Балтийского флота под командованием контр-адмирала А. С. Максимова.

²⁷ Производство судовых турбин на Металлическом заводе было организовано в 1912 г. при технической помощи германской фирмы «Вулкан», строившей судовые турбины системы «Кэртис-АЭГ-Вулкан». Корпуса кораблей строились на Усть-Ижорской верфи, специально созданной для этой цели, погрузки и монтаж котлов, турбин и другого оборудования осуществлялись у причала Металлического завода на Неве. Металлический завод — единственное предприятие, которое полностью выполнило свои обязательства по постройке кораблей, сдав флоту два эскадренных миноносца для Черного моря и восемь эскадренных миноносцев типа «Орфей» для Балтийского моря.

²⁸ Н. И. Дмитриев — талантливый русский инженер — кораблестроитель и организатор производства. А. Н. Крылов, выдвинувший Н. И. Дмитриева в 1908 г. на должность начальника цеха Адмиралтейского завода, с чего он и начал свою карьеру, оценивал его как «выдающегося во всех отношениях инженера». По предложению А. Н. Крылова, который занимал тогда пост председателя Морского технического комитета, книга Н. И. Дмитриева и В. В. Колпычева «Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей» (СПб., 1909) была приобретена Морским министерством и разослана на судостроительные заводы. Характеризуя способности Н. И. Дмитриева к иностранным языкам, А. Н. Крылов отметил: «По-французски он говорит как француз, по-английски как англичанин, по-немецки как немец». После революции Н. И. Дмитриев выехал во Францию. По рекомендации А. Н. Крылова, находившегося там в служебной командировке, он был принят на работу в судостроительную фирму «Шантье Наваль Франсе».

²⁹ А. И. Русин (1861—1956) — адмирал, помощник морского министра, начальник Морского генерального штаба и Морского штаба Верховного главнокомандующего, член Конференции Морской академии. В 1899—1905 гг. — морской агент в Японии, начальник морской походной канцелярии Главнокомандующего сухопутными и морскими силами на Дальнем Востоке, в 1905—1907 гг. — командир эскадренного броненосца «Слава», в 1907—1908 гг. — временно исполняющий обязанности начальника Главного морского штаба, в 1909—1913 гг. — командир отряда учебных судов Морского корпуса и директор корпуса, в 1913—1914 гг. — начальник Главного морского штаба, в 1914—1915 гг. — начальник Морского генерального штаба, с 1915 г. — помощник морского министра с оставлением в должности начальника Морского генерального штаба. После революции эмигрировал во Францию, умер в Париже.

³⁰ В. А. Карцов (1868—1936) — контр-адмирал (1914), последний директор Морского Е. И. В. наследника цесаревича корпуса. Командир миноносцев № 210 и 202 (1900), миноносца «Кондор» (1901—1902), «Властный» (1903—1906), эскадренного миноносца «Генерал Кондратенко» (1907—1908), учебного судна «Хабаровск» (1908—1910). Морской агент (атташе) во Франции, Бельгии, Испании и Португалии (1910—1913). Командир крейсера «Аврора» и отряда кораблей Морского корпуса (1913—1914). Исполняющий обязанности (1913—1914), а с 1915 г. — директор Морского корпуса. Участвовал в русско-японской войне; будучи командиром миноносца «Властный», вывез в нейтральный порт Чифу секретные документы и военные реликвии. Награжден рядом боевых орденов: Владимир 4-й ст. с мечами, Станислав 2-й ст. с мечами, Анна 2-й ст. с мечами, Георгий 4-й ст., нагрудный знак защитника крепости Порт-Артур и др.

Женат на старшей дочери И. К. Григоровича Марии Ивановне (1885—1963). Двое детей: Андрей (1909—1935) и Наталья (р. 1911 г.). Семья, за исключением дочери — Натальи Викторовны, репрессирована в декабре 1930 г. с последующей высылкой в Архангельск. Внучка И. К. Григоровича — Наталья Викторовна Ларина проживает в настоящее время в Архангельске, пенсионерка.

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКОГО КАНАЛА

«Беломорско-Балтийский канал — одно из важнейших сооружений первой пятилетки в СССР, созданное по инициативе И. В. Сталина. По оригинальности конструкции, удачному применению местных строительных материалов, чрезвычайно разнообразию сооружений, созданных в труднейших условиях Севера в необычайно короткий срок, Беломорско-Балтийский канал является одной из замечательных новостроек Советского Союза и представляет яркий образец высокого искусства советских инженеров» (БСЭ. Изд. 2-е. 1952. Т. IV. С. 460). Немного позже об истории этой стройки писатель, лауреат Нобелевской премии А. И. Солженицын писал так: «В том-то и величие этой постройки, что она совершается без современной техники и без всяких поставок от страны»¹.

Канал проходит по системе рек, озер и водопадов Беломорско-Онежского перешейка. Начало Беломорско-Балтийского канала принято считать от г. Повенца, лежащего на северном берегу Онежского озера, конец — порт Беломорск (б. Сорока) на Белом море. Общая длина пути от Повенца до Беломорска — 227 км. Искусственные судоходные пути имеют длину 37,08 км. Общий объем исполненных работ: земляных (выемки, насыпи) — 21 млн. м³, скальных — 2,514 млн. м³, бетона уложено 390 тыс. м³, металлических конструкций смонтировано 12 тыс. т. Повсеместно использовалось дерево — вплоть до затворов ворот шлюзовых камер.

В 1930 г. по инициативе И. В. Сталина был организован Беломорстрой. 18 февраля 1931 г. постановлением Совета Труда и Оборона СССР был утвержден проект строительства, а с апреля 1931 г. развернулись одновременно с подготовительными проектными и изыскательскими работами. Через 20 месяцев, затраченных непосредственно на строительство, 20 июня 1933 г. путь вступил в эксплуатацию.

«Сталину нужна была где-нибудь великая стройка заключенными, которая поглотит много рабочих рук и много жизней (избыток людей от раскулачивания), с надежностью душегубки, но дешевле ее, — одновременно оставив великий памятник его царствования типа пирамиды».

На особой должности начальника работ на канале был Н. А. Френкель. «Лагеря как будто и были до Френкеля, но не приняли еще той окончательной и единой формы, отдающей совершенством. Всякий истинный пророк приходит именно тогда, когда он крайне нужен».

Канал был осмотрен лично Сталиным вместе с Кировым и Ворошиловым. Постановлением правительства СССР от 2 августа 1933 г. канал был зачислен в действующие предприятия и ему было присвоено название «Беломорско-Балтийский канал имени Сталина».

Энциклопедия уверяет, что экономическое значение канала огромно. И вновь читаем у Солженицына: «Но что так тихо? Безлюдье, никакого движения ни на канале, ни в шлюзах. Не копошится нигде обслуга. Там, где тридцать тысяч человек не спало ночью, — теперь и днем все спят. Не гудят пароходы. Не разводятся ворота. Погожий июньский день, — отчего бы?...» И как приговор писателя звучит: «Нет, несправедливо — эту дичайшую стройку XX века, материковый канал, построенный „от тачки и кайла“, — несправедливо было бы сравнивать с египетскими пирамидами: ведь пирамиды строились с привлечением современной им техники. А у нас была техника — на сорок веков назад!»

Редакция выражает благодарность работникам ЦГА КФД СССР и сотруднику ИИЕиТ АН СССР А. А. Берзину за предоставленные фотографии.

¹ Здесь и далее цитируется по тексту: Новый мир. 1989. № 10. С. 107—118.