

МИНИСТР ВОЗРОЖДАВШЕГОСЯ ФЛОТА И ЕГО МЕМУАРЫ

В 1916 г. в России продолжалась милитаризация экономики. Одновременно увеличивался рабочий день, повышалась интенсификация труда. Вместе с этим сокращалось производство предметов народного потребления, что влекло за собой снижение жизненного уровня населения. Революционные настроения охватывали все более широкие слои русского общества.

Германское командование, не добившись в 1915 г. выхода России из войны, в феврале 1916 г. предприняло наступление на довольно узком участке Западного фронта в районе Вердена. По договоренности с союзниками, имевшей целью ослабить наступательные возможности германских войск, в марте 1916 г. три русские армии Западного и Северного фронтов нанесли совместный удар в районе Двинск — оз. Нарочь и стали развивать наступление на Ковно. Наступление немцев под Верденом захлебнулось. На рассвете 4 июня войска Юго-Западного фронта под командованием генерала А. А. Брусилова также перешли в наступление, продолжавшееся более двух месяцев. В его ходе были разгромлены австро-венгерская армия и крупная группировка германских войск. В результате стратегический план германского командования был окончательно сорван. В августе обе стороны на Восточном фронте перешли к обороне и до конца кампании 1916 г. наступательных операций не предпринимали.

Наиболее важной особенностью боевой деятельности Балтийского флота и германских морских сил на Балтике в кампании 1916 г. явилась ограниченность морских операций по масштабам и целям, которые ставились перед ними. Это объяснялось, во-первых, тем, что германское морское командование сосредоточило все силы против английского флота, а во-вторых, пассивностью высшего руководства Балтийским флотом, которое не смогло эффективно использовать новые корабли, вступившие в строй в 1916 г. (эскадренные миноносцы «Азарт», «Гавриил», «Гром», «Десна», «Изяслав», «Капитан Изыльметьев», «Лейтенант Ильин», «Летун», «Орфей», «Самсон»; подводные лодки «Волк», «Львица», «Пантера», «Рысь», «Тигр», «АГ-11», «АГ-12», «АГ-14», «АГ-15», «АГ-16»).

Новое боевое расписание Балтийского флота упраздняло эскадру, бригады линкоров и крейсеров переходили в подчинение непосредственно командующего флотом. Ему же стали подчиняться Минная дивизия и дивизия подводных лодок, выведенные из состава Минной обороны. Одновременно были сформированы отдельный отряд кораблей Або-Оландской позиции и дивизион сторожевых судов для борьбы с подводными лодками.

В начале 1916 г. Балтийский флот был выведен из подчинения командующему Северным фронтом и переподчинен Морскому походному штабу Ставки. Однако основная задача флота осталась прежней — не допускать проникновения противника в Финский залив, хотя командующий флотом получил большую самостоятельность и мог использовать корабли всех классов по своему усмотрению.

В соответствии с планом усиления минной обороны на 1916 г. продолжалось укрепление Або-Оландского и Моонзундского районов, а также создавалась передовая минно-артиллерийская позиция между о-вом Руссаре и мысом Тахкона. Минное заграждение прикрывалось двумя батареями на Руссаре (четыре 235-мм и четыре 75-мм орудия) и одной на мысе Тахкона (четыре 152-мм орудия). В течение 1916 г. вступили в строй еще четыре береговых батареи на Центральной минно-артиллерийской позиции (семь 75-мм, четыре 203-мм, четыре 305-мм орудия).

Кроме этого, в 1916 г. планировалось создать тыловую минно-артиллерийскую позицию на линии мыс Стирсудден — Нарвская губа, но ее строительство затянулось из-за недостатка орудий.

После создания Передовой минно-артиллерийской позиции оборона Финского, Ботнического и Рижского заливов объединялась в единую систему, а с разработкой способов использования в ней маневренных разнородных сил флота окончательно определилась и концепция ведения оборонительных позиционных боевых действий с целью не допустить германский флот в Финский залив.

К 1916 г. морская авиация представляла собой уже значительную и вполне реальную силу в боевых действиях на море и была в состоянии решать не только задачи разведки.

11 декабря 1916 г. воздушный отдел при службе связи флота был расформирован, и морская авиация стала непосредственно подчиняться командующему флотом. Из так называемых Балтийского и Ботнического авиационных районов была сформирована воздушная дивизия в составе двух бригад по три дивизиона в каждой. Общая численность боевого состава воздушной дивизии Балтийского флота составляла 106 самолетов. Одновременно с разведкой морская авиация наносила бомбовые удары по кораблям и береговым объектам неприятеля.

В кампанию 1916 г. Балтийский флот активно осуществлял артиллерийскую поддержку фланга 12-й армии, оборонявшей побережье Рижского залива. В январе в штабе армии была создана морская группа, координировавшая действия флота и сухопутных войск с привлечением самолетов-разведчиков.

Морские силы Рижского залива были разбиты на несколько тактических групп, за которыми закреплялись определенные квадраты на побережье. В их состав включался гидроавиатранспорт «Орлица» с самолетами на борту, которые прикрывали с воздуха корабли, находившиеся на огневых позициях, вели разведку и корректировали артиллерийский огонь. Для артиллерийской поддержки приморского фланга 12-й армии использовались: линкор «Слава», канлодки «Грозный», «Храбрый», эскадренные миноносцы «Сибирский стрелок», «Гайдамак», «Уссуриец», «Всадник», «Амурец», «Стерегающий», «Войсковой», «Донской казак».

В 1916 г. значение морских перевозок из Швеции в Германию еще более возросло. Для их безопасности германское командование с 7 апреля 1916 г. ввело систему конвоев, которые отправлялись по три раза в неделю туда и обратно. К охранению конвоев привлекались вспомогательные крейсера, миноносцы и вооруженные траулеры. Для маскировки национальные знаки закрашивались, артиллерийские орудия, установленные на транспорках, закрывались специальными щитами, имитирующими палубные надстройки.

В целях разведки движения конвоев штаб Балтийского флота использовал агентурные сведения, авиацию, радиотехнические средства, фиксировавшие радиообмен между судами конвоя, и дозорные подводные лодки.

14—23 мая 1916 г. была проведена разведывательная операция с участием подводных лодок «Е-9», «Е-19» и «Волк» в районе побережий Курляндии и Швеции. Были потоплены германские транспорты «Гера», «Кольга» и «Бланка». 25 мая — 4 июня для действий на коммуникациях противника в море находились подводные лодки «Гепард», «Барс», «Е-1», «Е-8», «Е-18». Этот поход закончился безрезультатно, подводная лодка «Е-18» по невыясненным причинам не вернулась в базу.

13 июня 1916 г. специально сформированный отряд легких сил (крейсера и эскадренные миноносцы) нанес удар по германскому конвою, формировавшемуся в Норчепингской бухте. Для прикрытия отряда в море были развернуты подводные лодки «Волк», «Вепрь», «Тигр», «Е-9» и «Е-19». Набег произвел большое впечатление на германское командование и владельцев судоходных компаний, прервав сообщение между Германией и Швецией. В ночь на 30 июня 1917 г. отряд легких сил совершил второй набег на морские коммуникации неприятеля в районе маяк Лансорт — острова Готланд и Эланд. В операциях участвовали крейсера «Громобой» и «Диана», эскадренные миноносцы «Победитель», «Орфей», «Гром», «Охотник», «Генерал Кондратенко», «Эмир Бухарский», «Добровolec», «Московитянин», подводные лодки «Барс», «Тигр», «Е-9». В прикрытии находились линейные корабли «Император Павел I» и «Андрей Первозванный».

Несмотря на положительные результаты набеговых действий — повышенный расход сил и средств для охранения конвоев, — Ставка под давлением Министерства иностранных дел, чтобы не осложнять отношений с нейтральной Швецией, потребовала от командующего Балтийским флотом прекратить действия на морских коммуникациях у шведского побережья.

Во второй половине 1916 г. действия на морских коммуникациях в центральной части Балтики продолжали только подводные лодки. К этим действиям привлекались подводные лодки

«Барс», «Волк», «Вепрь», «Гепард», «Львица», «Пантера» и «Тигр», а также английские лодки «Е-1», «Е-8», «Е-9» и «Е-19». Устаревшие лодки «Аллигатор», «Дракон», «Кайман» и «Крокодил» использовались в прибрежных районах.

Для борьбы с морскими перевозками осенью 1916 г. командование Балтийским флотом приняло также действия по установке минных заграждений на коммуникациях противника.

В ходе кампании 1916 г. на Балтийском море обе стороны понесли незначительные потери. Наиболее ощутимой из них была гибель 10-й германской флотилии, которая пыталась прорваться в западную часть Финского залива. При форсировании Передовой минно-артиллерийской позиции погибли, подорвавшись на русских минах, семь новейших эскадренных миноносцев.

Кампания 1916 г. практически привела германское командование к отказу от идеи владения Балтийским морем, о котором так много говорили немецкие адмиралы в течение 1914 — 1915 гг.

В сентябре 1916 г. сменилось командование Балтийским флотом — вместо адмирала А. В. Канина, отстраненного за бездеятельность, командующим стал вице-адмирал А. И. Непенин.

Зима 1916—17 г. выдалась на Балтике чрезвычайно суровой, лед сковал Рижский, Ботнический заливы и даже западную часть Финского залива. Флот, вмерзший в толстый лед, вынужден был бездействовать до самой весны.

К началу кампании 1916 г. стратегическая обстановка на Черном море складывалась в пользу России. Поражения турецкой армии на Кавказском фронте, тяжелое положение с углем, высокие цены на продукты питания привели к дестабилизации внутриполитического положения в Турции. Однако после провала Дарданелльской операции стало возможным использовать часть освободившихся сил на Кавказе и оказать помощь Болгарии, выступившей на стороне центральных держав. По требованию адмирала Сушона на Черном море к имеющимся четырем было переброшено еще шесть германских подводных лодок.

Русский Черноморский флот в 1916 г. пополнился подводной лодкой «Кашалот» и крейсером «Прут» (бывш. турецкий «Меджидие»). Тяжелой потерей для флота явилась гибель осенью 1916 г. линейного корабля «Императрица Мария» [1, с. 411].

В 1916 г. значительно усилилась гидроавиация флота. Второй корабельный авиаотряд, укомплектованный новыми самолетами М-9, способными бомбить Стамбул, базировался на гидроавиатранспорте «Николай I». Всего авиация Черноморского флота насчитывала три корабельных авиаотряда, базировавшихся на гидроавиатранспортах («Александр I», «Николай I», «Алмаз»), и семь береговых отрядов (в Батуми, Сухуми, Ризе и Севастополе), располагавшими 45 гидро-самолетами.

На кампанию 1916 г. Ставка директивой от 4 июня поставила перед Черноморским флотом несколько задач: поддержание господства на море, блокада Босфора, содействие приморскому флангу и снабжение Кавказской армии, нарушение коммуникаций в Угольном районе, готовность к десантной операции на побережье Босфора, снабжение Юго-Западного фронта с помощью судов транспортной флотилии.

В июле 1916 г. адмирал А. А. Эбергард был смещен с поста командующего Черноморским флотом и заменен вице-адмиралом А. В. Колчаком. Одновременно были назначены новые начальник штаба, флаг-капитан по оперативной части, главный командир Севастопольского порта и другие должностные лица.

В соответствии с директивой Ставки боевая деятельность Черноморского флота развивалась в нескольких направлениях: совместные действия с Кавказской армией, блокада Угольного района, действия на морских коммуникациях противника у побережья Болгарии и Румынии (первая половина 1916 г.) и содействие войскам Юго-Западного фронта в Румынии, блокада Босфора; обеспечение перевозок воинских и народнохозяйственных грузов (первая половина 1916 г.).

В кампании 1916 г. Черноморский флот принял участие в двух наиболее крупных операциях приморского отряда Кавказской армии — Эрзерумской (январь — февраль), завершившийся разгромом 3-й турецкой армии, и Трапезундской (март — апрель), в результате которой Турция лишилась единственного удобного порта и базы снабжения на приморском направлении военных действий [2].

Разгром 3-й армии заставил турецкое командование начать переброску на Кавказский фронт 2-й армии, перед которой ставилась задача овладеть Эрзерумом, поэтому во второй половине 1916 г. Черноморскому флоту пришлось решать задачи блокады Анатолийского побережья к востоку от Синопа и противодействия проникновению турецкого флота в этот район, а также осуществлять артиллерийскую поддержку войск приморского отряда и охрану конвоев с грузами для

Кавказской армии. К этой операции привлекались 2-я бригада старых линейных кораблей, эскадренные миноносцы и суда транспортной флотилии.

С вступлением в войну Румынии на Черноморский флот были возложены новые задачи — оказание содействия румынским и русским армиям в Добрудже и Трансильвании, а также развертывание боевых действий на Дунае.

Особой ожесточенностью отличались боевые действия Черноморского флота на морских коммуникациях противника при блокаде Босфора и Угольного района, в частности в борьбе с германскими тяжелым крейсером «Гебен» и легким крейсером «Бреслау». Это было вызвано начавшейся в конце 1915 г. эвакуацией союзных войск с Галлиполийского полуострова, чтобы отвлечь внимание турок с этого участка фронта [3]. Во второй половине 1916 г. Черноморским флотом успешно проведена минно-заградительная операция в районе Босфора. Тем самым была, наконец, решена задача нейтрализации действий германских крейсеров «Гебен» и «Бреслау» [4].

Даже немецкий историк Г. Лорей признавал тяжелое положение германо-турецкого флота в этот период. Он писал: «К концу 1916 г. турецкий флот находился в неблагоприятном положении. Вследствие неприятельской заградительной деятельности большие корабли были вынуждены к бездействию; надо считать счастливым случаем то, что «Гебен» и «Бреслау» как раз в это время производили ремонт и работы по совершенствованию материальной части артиллерии. Недостаток угля обусловил крайнее сокращение движения остальных соединений флота; улучшения такого положения нечего было ожидать, так как за 1916 г. тоннаж заметно сократился. Гибель нескольких подводных лодок в течение последних месяцев имела большое значение для общей обстановки на Черном море; она помешала проведению в жизнь идеи постоянного нахождения подводной лодки у неприятельского побережья и совершенно устранила возможность отправки лодок для противодействия длительным операциям русских подводных лодок и эскадренных миноносцев у северного Анатолийского побережья» [5, с. 367—368].

В начале 1917 г. Черноморский флот продолжал блокаду Босфора и Анатолийского побережья Турции.

В июле 1916 г. закончилось в основном формирование флотилии Северного Ледовитого океана (ФСЛО). В ее состав вошли: отряд крейсеров («Пересвет», «Варяг», «Аскольд», транспорт-мастерская «Ксения» и миноносцы «Властный», «Грозовой») и дивизион траления из четырех отрядов тралящих судов. К дивизиону траления также были приписаны гидрогеографические суда (ледоколы) «Таймыр», «Вайгач», «Полярный», «Харитон Лаптев», «Эклипс», посыльное судно «Бакан», военные транспорты «Василий Великий», «Колгуев», «Ковда», «Вера» (плавучая мастерская) и несколько блокшивов [1, с. 599]. Кроме того, был сформирован отряд судов обороны Кольского залива — минный заградитель «Уссури», два вооруженных китобойных судна, столько же тральщиков и одна подводная лодка («Св. Георгий»). Охрана водного района Архангельского порта состояла из гидрографического судна «Лейтенант Овцын», транспорта «Александр», портовых ледоколов и плавсредств.

Командующий ФСЛО одновременно являлся начальником отряда крейсеров и был наделен правами командующего флотом с подчинением Ставке Верховного Главнокомандующего.

В 1916 г. поток грузов, поступающих от союзников, продолжал возрастать. В Россию предстояло доставить 1 млн винтовок и 3 млрд патронов, 1 млн пистолетов, 27 тыс. пулеметов и другое вооружение и снабжение. До введения в строй Мурманской железной дороги основной поток грузов шел через Архангельск. Поэтому наряду с портом в Кольском заливе интенсивно расширялся причальный фронт в Архангельске. Для разгрузки Архангельского порта во время строительства участка Мурманской железной дороги Кандалякша — Сороки (ныне Беломорск) в этих пунктах были созданы ряжевые пристани с подъездными железнодорожными путями. Вторым по объему перевозок в 1916 г. после Архангельска становится порт Романов-на-Мурмане (ныне Мурманск).

Возросший объем перевозок и активизация действий германских подводных лодок потребовали создания в 1916 г. в операционной зоне ФСЛО противолодочной обороны. При входе в Кольский залив и горло Белого моря были выставлены боново-сетевые заграждения, которые прикрывались береговой артиллерией и охранялись дежурными кораблями.

15 апреля 1916 г. Россия опубликовала извещение об установлении запретных зон в северных водах, куда вошли 12-мильная полоса побережья Баренцева моря и район к югу от линии Канин Нос — Харловский маяк.

Таким образом, Балтийский и Черноморский флоты, флотилия Северного Ледовитого океана прочно удерживали свои позиции, имея подавляющий перевес в силах над германским флотом. Стратегическая обстановка на всех морских театрах военных действий складывалась в пользу

России. Российский флот переживал пик как по численности корабельного состава, так и по интенсивности боевых действий на море. Однако пропагандистская и агитационная деятельность большевиков против войны, особенно усилившаяся после Февральской революции, когда были разрешены все партии, привела к моральному разложению личного состава, а Октябрьский переворот — к окончательной гибели почти всего русского флота.

И. Ф. Цветков

(Окончание следует)

Список литературы

1. Флот в первой мировой войне. Т. 1. М., 1962.
2. Новиков Н. В. Операции флота против берега на Черном море в 1914—1917 гг. М., 1937.
3. ЦГА ВМФ. Ф. 609. Оп. 1. Д. 877. Л. 3—5.
4. Цветков И. Ф. Линкор «Октябрьская революция». Л., 1983. С. 154—163.
5. Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914—1918 гг. М., 1938.

ВОСПОМИНАНИЯ БЫВШЕГО МОРСКОГО МИНИСТРА. ГОДЫ 1916-Й И 1917-Й

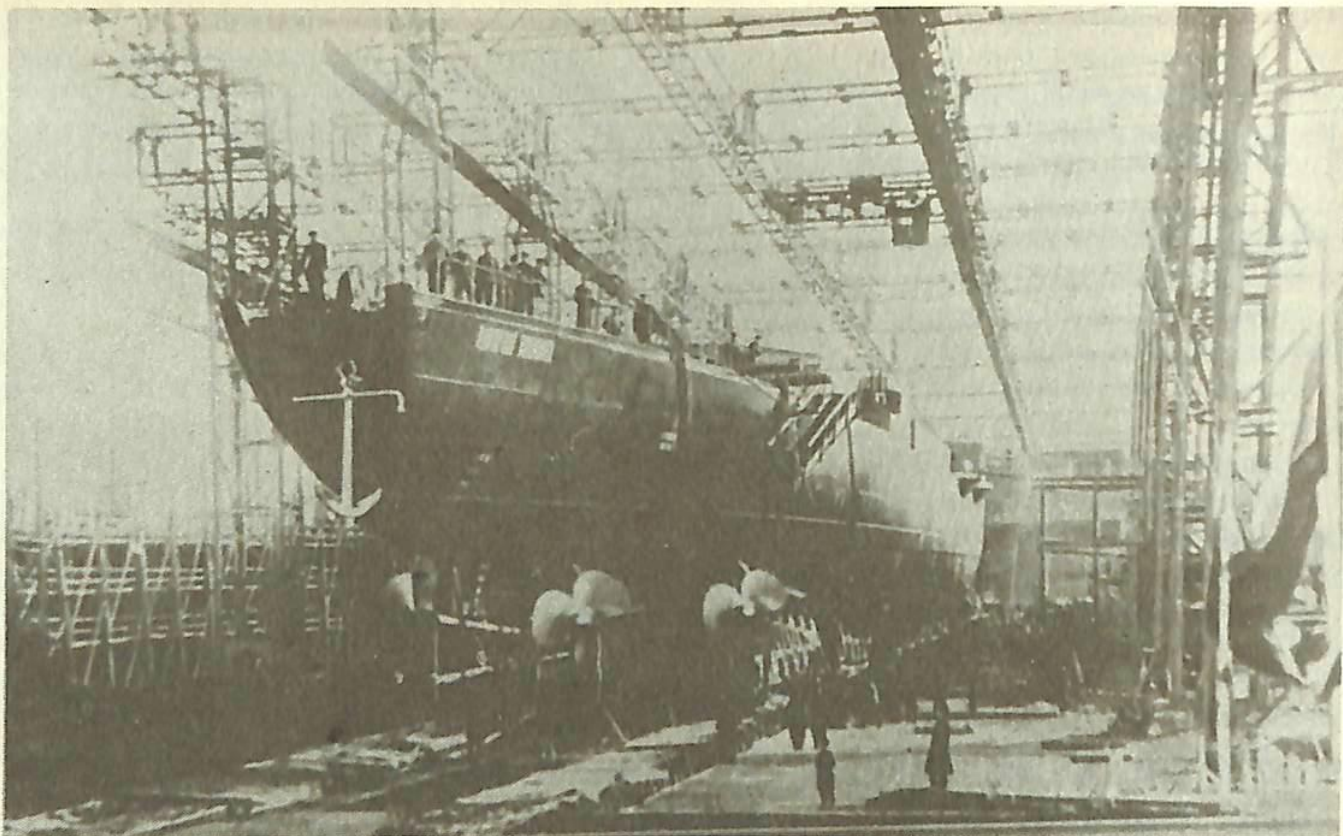
Постоянное сношение со Ставкой, в которой при штабе было лишь небольшое Морское управление, и по всем вопросам доклады Государю делал начальник штаба Ставки (генерал от инфантерии М. В. Алексеев.— И. Ц.) совместно с начальником названного управления. Это имело массу неудобств. Представлялось необходимым образовать при Верховном главнокомандующем Морской походный штаб, который вскоре и был создан, начальником одного назначили адмирала А. И. Русина с оставлением его в должности, которую он занимал, т. е. помощника морского министра и начальника Морского генерального штаба¹. Мера эта была проведена в первой половине января 1916 г.

Наша береговая оборона как берегов Финского залива с прилегающими Оландскими островами, так и Моонзундской позиции требует все больше и больше орудий, для чего таковые выписываются из Англии и Америки. В Финском заливе устанавливаются 9-дюймовые орудия (из Америки), а в Ирбенском проливе, на о-ве Эзель 12-дюймовые (четыре ствола), временно взятые с еще не готовых судов Черноморского флота («Император Александр III»).

Заказанные в Америке пять подводных лодок прибыли на место и переданы Балтийскому заводу для сборки, а вместе с этим получено известие, что из Англии высланы их Адмиралтейством небольшие подводные лодки, которые будут доставлены в Архангельск, а затем по каналам на баржах придут в Петроград, где они должны быть приведены в полное вооружение с установкой тех частей, которые нужно было с них снять при следовании морем и каналами².

Лодки эти прибыли к осени и также были отданы Балтийскому заводу для сборки и проведения на них других работ.

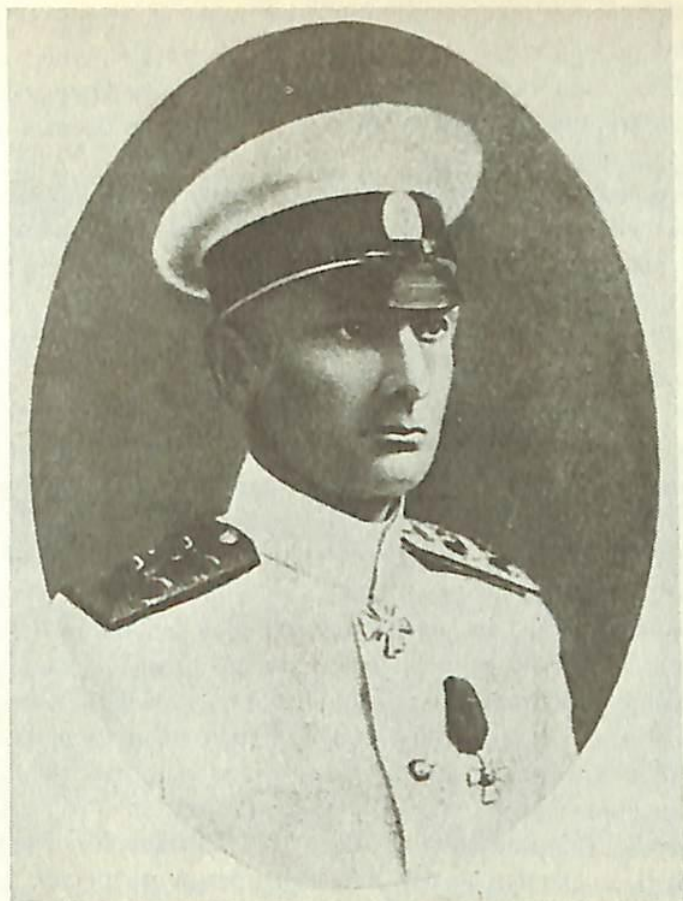
Еще осенью 1915 г. я настоял на том, чтобы механизмы для линейного корабля Черноморского флота «Император Александр III» были доставлены морем в Архангельск к весне этого года, дабы по каналам и Волге доставить их до известного места, где погрузить на специальный поезд железной дороги, что позволило бы переправить их до Азовского моря, так как переслать механизмы по железной дороге не представляется возможным из-за габаритов и особенностей путей. Для них в Архангельске должна была быть изготовлена специальная баржа и под наблюдением одного из морских офицеров отправлена по назначению. Я лично осмотрел все приготовления по установке механизмов на барже, поручив их доставку контр-адмиралу К. К. Нехаеву (помощник начальника Главного управления кораблестроения.— И. Ц.). Механизмы при содействии одного из бывших морских офицеров, служащего теперь в Министерстве путей сообщения, по водным путям, были благополучно доставлены к месту назначения и переданы на берег к железной дороге, по которой доведены до Азовского моря, а затем перегружены на пароход, доставивший их в Нико-



Подготовка к спуску легкого крейсера «Адмирал Нахимов». (Из коллекции И. Ф. Цветкова)



Крейсер «Червона Украина» (Бывш. «Адмирал Нахимов») в 30-х годах, после достройки в советское время. (Из фондов ЦВММ)



Командующий Черноморским флотом (1916—1917 гг.) вице-адмирал А. В. Колчак. (Из коллекции И. Ф. Цветкова)

лаев для установки на корабле, который к этому времени был уже совершенно готов и ожидал только прибытия механизмов (турбин) ³.

К сожалению, мне не удалось увидеть этот корабль готовым вследствие событий 1917 г. Линейный корабль «Императрица Екатерина Великая» благополучно прибыл в Севастополь, и таким образом Черноморский флот стал уже настолько сильным, каким никогда не был после Крымской кампании.

В Черном море также спущены на воду два крейсера (судостроительной программы 1912 г.), заложены еще два, а вместе с ними и шесть эскадренных миноносцев ⁴.

В Черном же море заканчивается постройка большого плавучего дока (водоизмещением 30 000 т.— *И. Ц.*), способного поднимать наши дредноуты. Работы по постройке четвертого линейного корабля заметно продвигаются ⁵. Идет также частичный ремонт крейсеров «Память Меркурия» и «Кагул» ⁶.

Док (плавучий.— *И. Ц.*) я решил отдать в аренду Русскому судостроительному обществу, так как это будет гораздо выгоднее, чем увеличивать штаты совершенно почти уничтоженного казенного Адмиралтейства (Николаевского.— *И. Ц.*), да и место его стоянки не будет значительно удалено от района Николаевского порта, расположенного на р. Ингул.

На Николаевском судостроительном и механическом заводе (бывш. «Наваль»,— *И. Ц.*) заканчивают создание нового ковочного завода, способного отливать громадные отливки, о чем я уже говорил. На правом берегу Ингула (на территории старого трубочного завода Морского ведомства.— *И. Ц.*) также заканчивается постройка частного трубочного завода, в котором ощущается большая нужда, так как мы зависим в этом от Военного министерства, а оно не в состоянии удовлетворять нас в полной мере. Эта же причина заставляет меня создать еще один частный завод, а именно для выделки пороха во Владимирской губернии, и когда он будет готов, мы совершенно станем независимы от Военного министерства в своем боевом снабжении. Кроме порохового завода около Грозного создается завод Морского ведомства для выделки толуола.

В Севастополе работы (по созданию второго Морского корпуса.— *И. Ц.*) идут успешно, дома для служащих при Морском корпусе уже закончены. В этом году корпус открыт принятием первых юношей в младшие классы, и они помещаются пока в одном из домов для служащих, о кото-

рых я уже говорил. Мастерская при аварийном доке тоже в стадии окончания. Одним словом, со стороны материальной в Черном море все, что нужно, имеется и делается, но высший командный состав флота требует обновления, так как несмотря на перемену личного состава штаба, все осталось по-старому — полная инертность и затруднения во всем, и вместо боевых действий только якорная стоянка в Севастополе.

Я знал, что сменить командующего флотом будет трудно, тем не менее решение свое, изложенное в хорошо составленном Морским генеральным штабом письменном докладе, в присутствии начальника Морского походного штаба я прочел Государю, прося его вместо А. А. Эбергарда назначить А. В. Колчака. Я видел, что Государь не очень доволен такою моею просьбою, но к моему удивлению он легко согласился, причем адмирал Эбергард был тут же назначен в Государственный совет, а контр-адмирал Колчак произведен в вице-адмиралы.

Эти мои действия произвели совершенную перемену в составе Черноморского флота, что и требовалось главным образом сделать, чтобы повысить боевую активность эскадры. При такой хорошо сложившейся обстановке можно было рассчитывать на активное выступление флота в отношении набегов на турецкие и болгарские берега, но вскоре большое несчастье постигло флот — от взрыва порохового погреба затонул на Севастопольском рейде линейный корабль «Императрица Мария», при этом погибло большое число экипажа и было довольно много раненых.

Причину взрыва найти трудно, но личное мое мнение склоняется к тому, что это был злонамеренный взрыв при помощи адской машины и что это дело рук наших врагов. Успеху их адского преступления способствовали беспорядок на корабле, при котором ключи от погребов имелись в двух экземплярах: один висел в шкафу при часовом, а другой был на руках у хозяина погребов, что не только незаконно, но и преступно. Кроме того, оказалось, что по просьбе артиллерийского офицера корабля и с ведением первого его командира (капитана 1-го ранга Кузнецова. — *И. Ц.*) завод в Николаеве уничтожил крышку люка, ведущего в пороховой погреб. При такой обстановке немудрено, что кто-нибудь из подкупленных лиц, переодетый матросом, а может быть и в блузу рабочего, попал на корабль и подложил адскую машину⁷.

Другой причины взрыва я не вижу, а следствие выяснить не может, и все должны идти под суд. Но так как под суд должен идти и командующий флотом, то я просил Государя отложить оный до окончания войны, а теперь отрешить от командования судном командира корабля и не давать назначений тем офицерам, которые причастны к открывшимся беспорядкам на корабле.

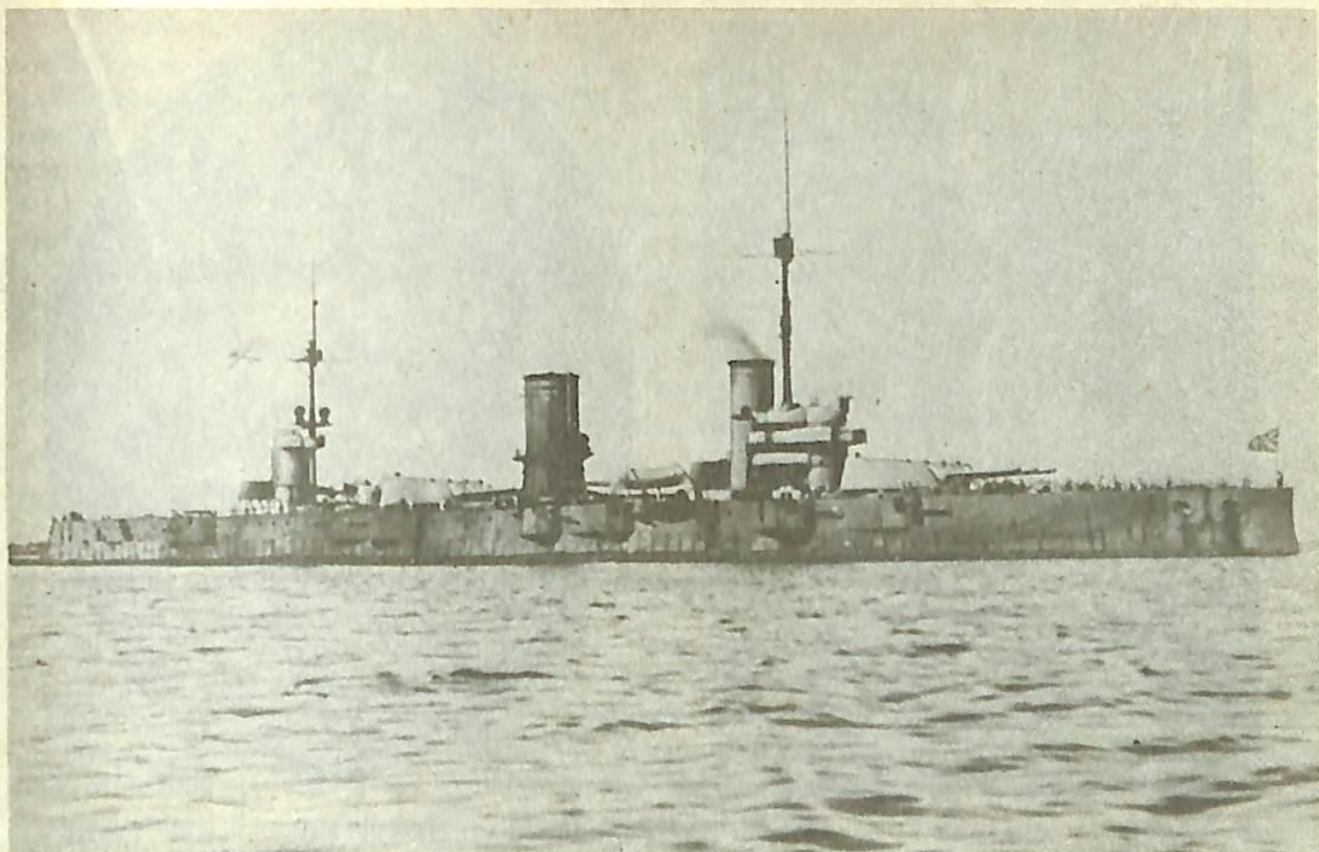
Несмотря на ослабление флота на один линейный корабль, энергичная деятельность нового командующего флотом заметно подняла дух Черноморского флота, и с весны этого года появление турецких судов и подводных лодок у Севастополя прекратилось.

На Север прибыл транспорт «Ксения», миноносцы «Властный» и «Грозовой», крейсер «Варяг» и линейный корабль «Чесма». На Мурмане создана военно-морская база и начальником ее назначен капитан 1-го ранга Н. В. Кротков.

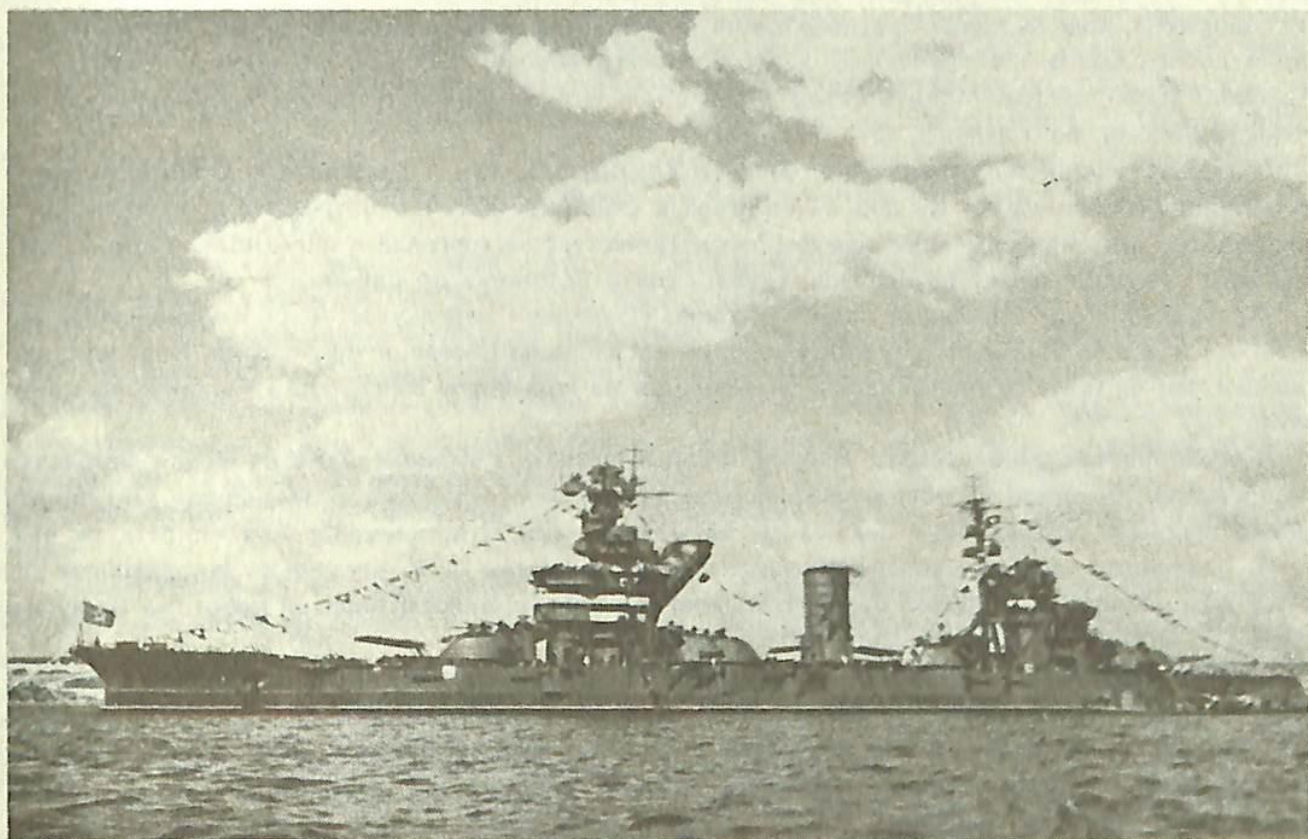
Ввиду постоянных недоразумений с Военным ведомством из-за прибывающих грузов и их разгрузки я считаю долгом просить Государя подчинить этот район мне, чтобы избавить морские операции от опеки непонимающих ничего в них военных генералов. Государь согласился, назначив меня главноначальствующим с правами командующего отдельной армией, но остается еще одно трение с Министерством путей сообщения, с которым придется бороться. Как это ни смешно, но даже в военное время существует такая рознь между ведомствами.

Ввиду необходимости посетить Мурманскую военно-морскую базу я принял предложение министра путей сообщения (А. Ф. Трепова⁸. — *И. Ц.*) поехать с ним до Кольского залива по железной дороге, которую он желал осмотреть. Поездка эта произвела на меня отвратительное впечатление, видно, все жалобы, которые до меня доходили, были верны. Рабочие и пленные, работающие на дороге, содержатся плохо, о них мало заботятся, особенно о китайцах, которые за работу получают мало, почти голые и голодные, но с них дерут большие деньги за все, что им необходимо, так что заработка не хватает. Я был свидетелем полного отчаяния этих людей и даже скандалов, о чем говорил с министром путей сообщения, но он близко к сердцу это не принимает, а главный инженер-строитель нас успокаивал и обещал улучшить положение рабочих, но было видно, что он попросту обманывал.

В Романове министр путей сообщения по высочайшему повелению заложил церковь и тем самым основал город Романов-на-Мурмане — конечный пункт Мурманской железной дороги, после чего мне было предложено подписать телеграмму на имя Государя об открытии пути. Я от подписи отказался, так как считал, что это ложь, во-первых, дорога не закончена (от Кеми до Кандалакши. — *И. Ц.*) по всей длине пути, а во-вторых, для движения она совсем не готова и не будет готова еще



Линейный корабль «Гангут». (Из коллекции И. Ф. Цветкова)



Линейный корабль «Октябрьская революция» (бывш. «Гангут») в 50-х годах, после модернизации в советское время. (Из коллекции И. Ф. Цветкова)



Генерал-адъютант адмирал К. Д. Нилов, флаг-капитан Николая II. (Из фондов ЦГА кинофотодокументов в Ленинграде)



Командующий Балтийским флотом (1916—1917 гг.) вице-адмирал А. И. Непенин. (Из коллекции И. Ф. Цветкова)

долго⁹. Это только еще рабочий путь, многого совершенно необходимого оборудования совсем нет, например, водоналивных приспособлений, в локомотив вода подается ведрами, все постройки вдоль дороги более чем временные, запасов топлива вообще нет, и уголь дорога получает из Морского министерства. Моим отказом подписать телеграмму министр путей сообщения остался очень недоволен, но я считаю, что был прав.

Из Кандалакши мы отправились морем в Архангельск, там я расстался с министром путей сообщения, уехавшим в тот же день в Петроград, а я остался долее и осмотрел все производящиеся там работы, как Морского министерства, так и Министерства торговли и промышленности. Перед отъездом утвердил проект расширения службы связи Беломорского района.

Третий корабль, купленный нами в Японии, «Пересвет» перед уходом из Владивостока сел на камни и сильно повредился, поэтому ожидать его скоро на Севере не приходится. Впоследствии я узнал, что он погиб у Александрии, наткнувшись на подводную мину, при этом погибло много людей¹⁰.

Кроме приобретенных судов в Японии, стали прибывать купленные нами яхты для переделки под крейсера. На севере все наладилось, насколько позволяла обстановка, осложненная действиями других ведомств, заграничные заказы стеснены кредитами, отпускаемыми для уплаты за них.

В Балтийском море все четыре линейных крейсера спущены¹¹, но они сильно запаздывают все по той же причине — отсутствие рабочих, материалов и загруженность заводов работами Военного ведомства, остальные же суда подвигаются постройкою.

На линейном корабле «Гангут» было волнение команды. Командир корабля флигель-адъютант Кедров, когда ему доложили об этом, съехал на берег и пропал там два дня. Произведено следствие, и суд приговорил многих на каторгу, а командир корабля, которого командующий флотом вообще не хотел привлекать к ответственности, получил лишь выговор от адмирала Канина. Причина мне теперь понятна — адмиралу Канину известны отношения Кедрова с Ниловым, отсюда нежелание делать неприятности последнему¹².

Все это заставило меня просить Государя заменить командующего флотом более молодым и энергичным адмиралом, что и было сделано назначением контр-адмирала А. И. Непенина с производством его в вице-адмиралы, а Канин получил назначение в Государственный совет.

Немцы сосредотачиваются у Ирбенского пролива, с нашей стороны тоже усиливаются оборонительные средства в этом районе, как на берегу, так и в Моонзунде — благодаря углублению канала по нему теперь проходят линейные корабли старого типа и крейсера¹³ — на островах, а главное, на острове Эзель сосредотачивается морская бригада¹⁴.

В то время, как я был занят морскими делами, в Петрограде и по всей России стало твориться что-то неладное — страшная дороговизна, недостаток в мануфактуре, уже чувствовался гнет (административно-полицейский. — *И. Ц.*), не хватало продовольствия, угля и пр. По-моему, в тылу уже идет приготовление к революции, а между тем министр внутренних дел Протопопов¹⁵, от которого зависят улучшения с этой стороны, ни о чем не думает. Он исковеркал решительно все, теперь придумывает передать снабжение продовольствием в свое Министерство, его поддерживает председатель Совета Министров Штюрмер, а также министр путей сообщения Трепов, остальные министры и я вместе с ними против такой меры, и после длительных прений по этому поводу в Совете Министров проект Протопопова не проходит.

Осенняя сессия Государственной думы открывается небывалым скандалом — требуют убрать Протопопова, сильная оппозиция выражена по адресу Штюрмера¹⁶, и все это благодаря той политике, которую проводят эти господа. Они убрали министра графа Игнатьева¹⁷, Хвостова¹⁸, Рухлова¹⁹, Тимашева²⁰ и назначили таких людей, которым нельзя доверять законодательные учреждения. В особенности мне противны Штюрмер и Протопопов, военный министр Д. С. Шуваев²¹ тоже не на месте, это хороший честный солдат, но недалекий человек. Совет Министров собирается часто у Штюрмера («маленький Совет Министров». — *И. Ц.*), он занимает теперь две должности — председателя Совета Министров и министра иностранных дел. В последней должности он ниже всякой критики. Иностранцы его игнорируют, они обращаются непосредственно к его товарищу. Румынский посланник, например, приезжал даже ко мне просить поддержки в его делах, так как в Министерстве иностранных дел, как он сказал, ничего добиться не может.

Государственная дума не приступает к работе, она продолжает волноваться по поводу экономического положения в стране и критикует правительство, в особенности Штюрмера и Протопопова. Совет Министров часто собирается у своего председателя, где обсуждается создавшееся положение. На одном из таких заседаний Совет Министров принял предложение министра путей сообщения просить военного министра и меня выступить в Государственной думе и просить ее приступить к работе. Я думаю, что эта просьба Штюрмера и министров была провокационной. Не желая распускать Государственную думу только из-за нападков на себя и на Протопопова, он решил попробовать выпустить нас, рассчитывая на то, что меня и военного министра примут как их, но он глубоко ошибся. Мы были приняты отменно хорошо, в особенности это выразилось по отношению к моему выступлению²². Нужно было пользоваться моментом и заставить уйти и Штюрмера, и Протопопова, но так как этого сделано не было, то положение осталось старым, и отношение к ним продолжало ухудшаться, особенно к Протопопову. Между тем в столице все более назревает недовольство из-за отсутствия хлеба.

На крейсере «Аскольд» в Тулоне вследствие распушенности личного состава, которую допустил бывший командир капитан 1-го ранга С. А. Иванов (Иванов 6-й, командовал крейсером с июня 1914 г. — *И. Ц.*), произошли беспорядки, было даже покушение взорвать офицерскую кают-компанию, что не удалось, к счастью, привести в исполнение. Виновные разысканы, преданы суду и приговорены к смертной казни, о чем мне было доложено начальником Морского генерального штаба. Я телеграфировал в Тулон не приводить приговор в исполнение, тем не менее капитан 1-го ранга Кетлинский (незадолго до этого сменивший Иванова. — *И. Ц.*) это исполнил. Виноваты же в учинении беспорядков были не только подсудимые, но также и те, кто допустил на крейсере развратную жизнь²³.

Через несколько дней после моего выступления в Государственной думе я выехал с докладом в Ставку. По прибытии поезда (в Могилев. — *И. Ц.*) меня встретили как всегда офицеры Морского походного штаба, а также некоторые лица из царской свиты и находившиеся там члены Государственного совета. Эта пышная встреча меня несколько удивила, но когда они вошли ко мне в вагон, оказалось, что их цель — предупредить меня о решении Государя назначить меня председателем Совета Министров, о чем он сообщил за утранным чаем своей свите, а также о просьбе ко мне не отказываться. Это известие меня поразило, но вследствие изложенных мне мотивов просьбы прибывших лиц — не отказываться для пользы Родины — я решил принять предложение, но, конечно, с некоторыми условиями, а именно удалить некоторых министров (Протопопова, Беляева²⁴, Кульчицкого²⁵, Добровольского²⁶, Трепова и Штюрмера).

Приглашенный к высочайшему обеду, я прибыл в помещение Ставки Государя к восьми часам вечера, а после обеда был принят Императором для докладов, которые привез с собой. Ни во время обеда, ни во время доклада Государь ничего мне не сказал относительно предполагавшегося им для меня назначения, а на следующее утро я прочел в Северном агентстве телеграмму, что



Командир крейсера «Аскольд» (1916—1917 гг.) капитан 1-го ранга К. Ф. Кетлинский. (Из семейного альбома Кетлинских)

председателем Совета Министров назначен А. Ф. Трепов, а Протопопов остается министром внутренних дел, следовательно, ничего не изменилось ²⁷.

Мои отношения к Трепову были очень скверные, в особенности они обострились после ужасного взрыва парохода с боевыми материалами в Архангельске. Это произошло в период между моим выступлением в Думе и поездкой в Ставку. Конечно, взрыв был делом рук немцев, но разъяснять всем это не следовало, во всяком случае без моего разрешения, как главного начальника края, а между тем Трепов со всеми подробностями стал рассказывать об этом инциденте, подтверждая свои слова из «только что полученных им железнодорожных телеграмм», которые никто без ведома главноначальствующего, т. е. меня, посылать не мог. Здесь я возмутился и наговорил ему дерзостей.

Скрывать это происшествие, конечно, нужно было от немцев, а раз это известие об их успехе стало достоянием железнодорожных чиновников, то оно неминуемо попадает тем, кому об этом необходимо знать.

На Севере наши силы увеличены с приходом «Чесмы» и «Варяга», а также купленными яхтами ²⁸, обращенными в крейсера, а равно целой серией тралящих судов. Там организована и служба связи.

В Петроград прибыли делегации Франции, Англии и Италии для обсуждения необходимости заказа для нас боевого снабжения, а отсюда в случае положительного решения вопроса будет и заем валюты. Заседания этой комиссии происходят ежедневно по большей части в канцелярии Военного министерства, как требующего наибольшей помощи от иностранцев. Наши требования были незначительны, и поэтому совещание указанной комиссии в Адмиралтейств-Совете происходило всего один раз. Наибольшие дебаты происходили по финансовой части. С делегатами прибыл английский адмирал, которому его правительством поручено было выяснить некоторые наши морские вопросы и главным образом морскую оборону Ледовитого океана. В связи с этим был составлен акт общего с Англией наблюдения за этим водным районом под начальством нашего адмирала. Вопрос коснулся также потребности в угле для флота, так как для других надобностей Англия давать его не хочет, по-видимому, у нее самой большой недостаток в топливе, а потребности,



Последний председатель Совета Министров России (1916—1917 гг.) князь Н. Д. Голицын. (Из фондов ЦГА кинофотодокументов в Ленинграде)

конечно, громадные, принимая во внимание английскую морскую силу, да еще огромный коммерческий флот, эксплуатирующийся как для нужд самой Англии, так и для союзников ²⁹.

В конце года в Архангельске случилось второе несчастье — возгорание, а потом и взрыв боевых запасов на разгружавшемся пароходе, причем на этот раз не было оснований думать о злонамеренности происшествия, была просто небрежная выгрузка при дурной упаковке в Романове, откуда пароход пришел в устье Двины. К счастью, людских жертв было немного.

В Петрограде в это время положение не улучшилось, а, напротив, продолжало все более и более ухудшаться. Уже чувствовался назревающий кризис, остро ощущался недостаток в продуктах питания, перед магазинами с хлебом выстраивались огромные хвосты, но никаких мер по ограничению норм на хлеб не предпринималось.

Вместо Трепова председателем Совета Министров назначен князь Голицын ³⁰, очень милый и обаятельный человек, джентельмен, но совершенно безвольный и слабохарактерный, к тому же и престарелый, от которого ждать энергичных действий было нельзя. Протопопов остался министром, и общее недовольство продолжало расти, оно чувствовалось в воздухе столицы, некоторые заводы стали объявлять забастовки. Сам князь Голицын, конечно, чувствовал, что ему недолго придется быть на этом ответственном посту, он даже не перебрался полностью в принадлежащий теперь ему по должности дом, а устроился там лишь налегке.

Вообще 1916 год кончился не с блестящими успехами, всюду неудачи, и если кто и держится

хорошо, то это только наша Кавказская армия и, без преувеличения могу по совести сказать, наш флот.

В заботах о будущем государства мною поднят вопрос о необходимости теперь же приступить к осуществлению программы коммерческого судостроения, чтобы после войны не очутиться в положении страны, которая будет платить огромные деньги за фрахт иностранным государствам. По этому поводу мною с помощью Морского генерального штаба была составлена докладная записка с программой³¹ и прочитана перед большим собранием морских офицеров. Такую же записку я представил Государю, прося его назначить Особый комитет, подобно тем, какие были организованы в свое время при постройке Сибирской железной дороги. Я считал, что такое громадное дело не может быть осуществлено одним каким-либо министерством, а тем паче таким, как Министерство торговли и промышленности. Это дело не канцелярий, а большого числа сведущих людей, как в области торговли и промышленности, так и в технических и морских делах. Записка моя попала от Государя к председателю Совета Министров и из-за интриги министра торговли и промышленности провалилась в Особом совещании. Я, конечно, сразу понял, чьих рук это дело, а записка осталась у министра торговли и промышленности и теперь подшита к делу о создании коммерческого флота для будущих поколений.

Увлечшись изложением политических событий за этот год, я совершенно упустил из виду некоторые вопросы, относящиеся непосредственно к флоту.

Следуя примеру союзников, оперирующих в Дарданеллах, Черноморский флот стал применять особые подвижные баржи для перевозки и высадки десанта. Чертежи таких барж были заимствованы у иностранцев, а сами баржи построены в Николаеве на заводе Русского судостроительного общества³². Баржи имели двигатели внутреннего сгорания и могли поднять до пятисот человек десанта, кроме того, на них были устроены помещения для командира и команды. Таких барж заводу было заказано свыше пятидесяти, и хотя я не предполагал, что они действительно будут использоваться, тем не менее отказать в их постройке я не имел ни нравственного права, ни полной уверенности в том, что они не будут применяться. Я считал, что если баржи действительно не понадобятся для десанта, то они с большой пользой могут потом служить в портах как плавучие средства, а часть их может быть уступлена или продана в частные руки для работы на реках и в портовых городах юга — Одессе, Херсоне, Николаеве и др. Конечно, пользуясь условиями военного времени, завод взял за них колоссальную цену, но в действительности же по расценкам ничего особенного не было, и все так вздорожало, что пришлось согласиться. Моторы были куплены везде, где только можно было их достать. В 1916 г. все баржи были готовы и приняты Морским министерством. Часть их отведена в Севастополь, а остальные держались в Николаеве.

Для борьбы с подводными лодками и ограничения района их действий для обоих флотов по примеру Англии и других союзников заказаны быстроходные моторные катера, вооруженные артиллерийскими орудиями и оборудованные помещениями для командира и команды. Заказы были произведены в Америке, Швеции и на наших заводах. У нас были затруднения в получении моторов, но все-таки удалось их добыть, и катера стали строиться с возможной быстротой в Одессе и в Петрограде.

Не могу также не упомянуть, что при проектировании порохового завода во Владимирской губернии я встретил некоторое сопротивление в Совете Министров, а присутствовавший на заседании помощник Военного министра генерал Вернандер меня не поддержал, и, напротив, сказал следующее: «Такой завод для них не нужен, так как они совершенно обеспечены снарядами и пороховыми заводами».

Второе и более резкое сопротивление я встретил в Совете Министров при испрашивании кредитов на постройку при Балтийском заводе отделения для изготовления моторов внутреннего сгорания и, главным образом, потому, чтобы не увеличивать в Петрограде число разных новых заводов. С этим пришлось согласиться, так как я придерживался того же мнения, что подобным заводам не место на морской границе империи, и они должны быть подальше от границы, внутри государства и ближе к источникам добычи сырого материала — чугуна, стали и др. материалов. И место такому заводу или при Царицынском оружейном заводе, или в Николаеве при новом ковочном заводе.

В заключение должен добавить, что одним из зловредных направлений в Морском ведомстве по личному составу были распоряжения начальства с требованием даже на ответственные должности как офицеров, так и нижних чинов сплавлять самый худший элемент, чтобы очиститься от плохого личного состава, а до других им и дела нет. Так, требование о назначении лучших офицеров для дела воспитания юношества в Морском корпусе всегда встречало затор, и много хлопот

требовалось, чтобы получить хороших воспитателей, а между тем, как это важно, чтобы юноши проходили свой курс в учебном заведении под руководством достойных, знающих дело и интересующихся своей профессией офицеров.

То же самое и с нижними чинами, для укомплектования судов часто посылались команды за границу, и вот с флота сплавляют штрафованных или бестолковых и никому не нужных людей. Новому же командиру судна много труда стоит, чтобы с такой командой водворить нужный порядок на своем корабле.

Так это было и при командовании мною линейным кораблем «Цесаревич», так это было и в последнее время при назначении команд на «Пересвет», «Чесму» и «Варяг» во время этой войны.

Я никогда не понимал такого отношения к вопросу комплектования команд, как будто чужой корабль не составляет одну морскую силу, и его репутация не дорога каждому из нас, носящему морской мундир.

В начале 1917 г. ничего особенного не произошло. Все работы для обороны продолжаются с той же интенсивностью, как и в предыдущее время³³. Только в Кронштадте произошла перемена. Постоянная война за власть (между Военным и Морским министерствами.— *И. Ц.*) окончилась, и, согласно воле Государя, власть эта перешла в Морское ведомство.

Вместе с этим Государь повелел мне произвести смотр гарнизона крепости и благодарить войска от его имени за службу. Я сделал это 22—23 февраля, пробыв в Кронштадте два дня. Я вынес впечатление, что в гарнизоне не все хорошо, нет той молодцеватости у личного состава крепости, которая была раньше, и на уме у них что-то неладное, хотя по морякам этого нигде видно не было.

23 февраля я вернулся в Петроград и здесь узнал, что в поезде, в котором я ехал из Ораниенбаума, было много солдат из Кронштадта. В Петрограде в это время начались уличные демонстрации с требованием дать хлеба и убрать Протопопова.

Вечером состоялось экстренное заседание Совета Министров при участии председателей Государственного совета и Государственной думы, а также Городской управы. Обсуждался вопрос о питании населения столицы. Из дебатов было ясно, что положение очень серьезное, но председатель князь Голицын не обращал на это внимания, в результате ни к чему положительному не пришли, а брожение в столице усиливалось³⁴.

27 февраля 1917 г. началась революция³⁵ со всеми ее дальнейшими последствиями, и главным виновником всего этого было правительство, столь небрежно относившееся к народу и его представителям (членам Государственной думы.— *И. Ц.*), которые давно уже предупреждали о готовящемся перевороте, но в это не верили, несмотря на то, что фактически революция началась еще в 1916 г. в тылу действующей армии, т. е. внутри России. Министерство земледелия не давало хлеба, Министерство путей сообщения пришло в совершенный упадок, Министерство торговли и промышленности недостаточно отпускало материалов и угля. Военное министерство производило не нужные никому наборы молодых и в то же время увольняло солдат в отпуск, и они не возвращались на фронт. Обо всем этом я говорил Государю, но лица вроде Щегловитова (бывш. министр юстиции.— *И. Ц.*) и Протопопова, вероятно, успокаивали Государя, и ничего не предпринималось для отвращения нарождавшейся опасности.

На одном из последних докладов по поводу постройки судов я напомнил Государю сказанное им ранее: «Иван Константинович, желаю, чтобы это (постройка судов.— *И. Ц.*) было срочно налажено, скажите министрам то же самое, и чтобы они не медлили, церемониться с ними не следует». На это Государь теперь безучастно ответил: «Да, конечно».

1 марта 1917 года Морским министерством был объявлен член Государственной думы Гучков, а его помощником — бывший свиты Е. И. В. контр-адмирал Кедров.

*Текст к публикации и комментарии
подготовил И. Ф. ЦВЕТКОВ*

(Окончание следует)

¹ Организация Морского походного штаба в царской ставке в Могилеве во главе с адмиралом А. И. Русиним вряд ли была оправдана, во всяком случае, никаких импульсов для более эффективного использования флотов в боевых действиях на море и взаимодействия с сухопутными войсками он не дал, а скорее отвлекал А. И. Русина от руководства МГШ в Петрограде. Генерал-майор свиты Е.И.В. Д. Н. Дубенский, перечисляя лиц, состоявших при императоре, даже не называет этот новый орган штабом, а именует его Морским отделом (см.: *Дубенский Д. Н.* Как произошел переворот в России // Отречение Николая II. Воспоминания очевидцев. Пг., 1927. С. 40). Более подробно о деятельности Морского походного штаба см.: *Бубнов А. Г.* В царской Ставке: воспоминания адмирала Бубнова. Нью-Йорк, 1955.

² Как уже говорилось ранее, Балтийским заводом собрано пять американских подводных лодок типа «АГ». Кроме этого, на Балтийском заводе собирались четыре малые английские подводные лодки водоизмещением 280/326 т постройки 1908 г., доставленные из Англии: «С-26», «С-27», «С-32» и «С-35». Они имели на вооружении одно 76-мм орудие и два торпедных аппарата, их скорость не превышала 13/8 узлов. Экипаж: 2 офицера и 15 матросов и унтер-офицеров.

³ В течение лета 1915 г. на линкоре «Император Александр III» закончилась сборка артиллерийских башен, прибывших с Путиловского завода, и котлов, изготовленных заводом «Руссуд». Дальнейшие работы на этом прекратились из-за отсутствия главных механизмов. В начале июня 1916 г. механизмы на пароходе прибыли в Архангельск; по внутренним водным путям, Азовскому и Черному морям их планировалось переправить в Николаев. Но в это время в речных системах неожиданно начался быстрый спад воды, что сделало невозможным доставку груза. Главные механизмы в результате прибыли в Николаев только 9 октября 1916 г. В ноябре 1916 г. после осмотра и испытаний они были установлены на корабле, поэтому срок готовности линкора «Император Александр III» сдвинулся на начало 1917 г. Корабль вступил в строй 15 июня 1917 г., когда И. К. Григорович был уже в отставке.

⁴ И. К. Григорович имеет в виду спущенные на воду соответственно в 1915 и 1916 гг. легкие крейсера «Адмирал Нахимов», «Адмирал Лазарев» и заложенные в 1914 г. легкие крейсера «Адмирал Истомин», «Адмирал Корнилов», а также эскадренные миноносцы «Гаджибей», «Занте», «Калиакрия», «Керчь», «Корфу» и «Левкас», заложенные в 1915 г.

⁵ Речь идет о линкоре «Император Николай I», самом мощном из дредноутов, строившихся в России по судостроительной программе 1908—1916 гг. После Февральской революции получил название «Демократия». Не достроен, после окончания гражданской войны разобран. Подробнее см.: *Цветков И. Ф.* Линкор «Октябрьская революция». Л., 1983. С. 133—134.

⁶ «Память Меркурия» (бывш. «Кагул») и «Кагул» (бывш. «Очаков») — старые крейсера, построенные соответственно в 1905 и 1907 гг. Крейсер «Память Меркурия» был восстановлен после окончания гражданской войны и в июне 1923 г. вошел в состав Черноморского флота под названием «Коминтерн». Крейсер «Кагул» после Февральской революции снова переименован в «Очаков», затем назван белогвардейцами «Генерал Корнилов» и в 1920 г. при эвакуации Врангеля из Крыма уведен в Бизерту.

⁷ Взрыв на линкоре «Императрица Мария» произошел 20 октября 1916 г. примерно через четверть часа после утреннего подъема. Столб пламени и дыма взметнулся на 300 м в высоту. Взрывом вырвало часть палубы позади первой башни и полностью снесло боевую рубку вместе с фок-мачтой. Около 7 час. корабль потряс еще один взрыв, более мощный, чем первый. Корабль начал быстро погружаться носом и крениться на правый борт, затем линкор опрокинулся вверх килем и затонул на глубине 18 м в носу и 14,5 м в корме. Комиссия под председательством адмирала Н. М. Яковлева, в работе которой участвовал и А. Н. Крылов, выдвинула три вероятные причины взрыва: самовозгорание пороха в зарядах, небрежное обращение с огнем в погребе или с самим порохом и «злой умысел». После казни жандармского полковника Мясоедова, обвиненного в шпионаже в пользу Германии, и отставки военного министра Сухомлинова по той же причине шпионизма в России, раздуваемая прессой, приняла грандиозные масштабы. Поэтому «злой умысел» стал чуть ли не единственной версией, на которую было ориентировано общественное мнение, хотя в перечислении возможных причин взрыва А. Н. Крылов поставил эту причину на третье место.

В результате взрыва погибли инженер-механик мичман Игнатьев, два кондуктора и 225 матросов.

В течение 1916—1918 гг. производились работы по подъему корабля. В августе 1918 г. его завели в сухой док, где он находился до 1923 г. В 1927 г. разобран на металлолом. Артиллерийские 305-мм башни линкора были подняты ЭПРОНом и установлены на 30-й батарее под Севастополем, до 17 июня 1942 г. пушки линкора «Императрица Мария» вели огонь по гитлеровским войскам, штурмовавшим Севастополь. Более подробно см.: *Крылов А. Н.* Воспоминания и очерки. М., 1956. С. 234—236; *Цветков И. Ф.* Линкор «Октябрьская революция». Л., 1983. С. 163—166; *Елкин А.* Тайна «Императрицы Марии» // Москва. 1981. № 4. С. 104—171.

⁸ А. Ф. Трепов (1862—1928) — один из представителей «полицейской» династии Треповых. Его отец (1812—1889) Ф. Ф. Трепов (старший) — петербургский градоначальник в 1873—1878, ранен при покушении В. И. Засулич; братья: Д. Ф. Трепов — генерал-майор свиты Е.И.В., московский оберполицмейстер (1896—1904), с января 1905 г. петербургский генерал-губернатор, с апреля 1905 г. товарищ министра внутренних дел, организатор вооруженного подавления Революции 1905—1907 гг.; Ф. Ф. Трепов (младший) — генерал-адъютант, сенатор, член Госсовета с 1905 г., затем киевский, волынский и подольский генерал-губернатор в 1908—1914 гг.; В. Ф. Трепов-Таврический генерал-губернатор в 1902—1905 гг., член Госсовета.

А. Ф. Трепов 30 октября 1915 г. назначен министром путей сообщения, сменив на этом посту С. В. Рухлова. 10 ноября 1916 г. получил отставку с поста председателя Совета Министров Б. В. Штюрмер, и Николай II, не посоветовавшись с Распутиным и царицей, назначил на этот пост А. Ф. Третьякова с сохранением за ним поста министра путей сообщения. Это назначение вызвало сильное раздражение и Распутина, и министра внутренних дел А. Д. Протопопова. Между Третьяковым и Протопоповым завязалась открытая борьба за влияние в Совете Министров. 27 декабря 1916 г. по настоянию царицы и Распутина Трепов был заменен на посту председателя Совета Министров князем Н. Д. Голицыным, а на посту министра путей сообщения — Э. Б. Кригером-Войновским.

⁹ В Кемь и Кандалакше были сооружены ряжевые пристани. Грузы перегружались на пароходы и на участке Кемь — Кандалакша следовали морем, что создавало дополнительные трудности транспортировки.

¹⁰ Первые два корабля, выкупленные у Японии, — эскадренный броненосец «Полтава» («Танго») и крейсер «Варяг» («Сойя»). Эскадренный броненосец «Пересвет» («Сазами») погиб 22 декабря 1916 г. (4 января 1917 г.), подорвавшись на германской мине в районе Порт-Саида.

¹¹ Имеются в виду линейные крейсера «Измаил», «Бородино», «Кинбурн», «Наварин», построка которых в 1916 г. фактически прекратилась из-за отсутствия материалов и оборудования.

¹² Бунт команды линкора «Гангут» начался с отказа от пищи после аврала по погрузке угля 19 октября 1915 г., поэтому И. К. Григоровичу следовало бы привести сведения о нем в главе «Год 1915-й». Командир корабля капитан 1-го ранга М. А. Кедров, собиравшийся в этот день после ужина к съезду на берег, приказал: «Кашу выбросить за борт, на ужин ничего больше не выдавать». После вечерней молитвы команда линкора с криками: «Долой немцев с флота! Да здравствует Россия!» — устремилась на верхнюю палубу. До открытых столкновений с офицерами дело не дошло. В 23 час. командир корабля вернулся на линкор и приказал построить команду во фронт по «Большому сбору», произнес длинную речь. Матросам выдали на ужин чай, хлеб и мясные консервы, после чего волнения прекратились. 22 октября 1915 г. 95 матросов были арестованы. Суд приговорил кошегарных унтер-офицеров Г. Ваганова и Ф. Яцкевича к смертной казни «через расстреляние», а остальных — к ссылке на каторжные работы на сроки до 15 лет. Морской министр И. К. Григорович, пользуясь предоставленной ему властью, заменил смертную казнь каторжными работами.

¹³ Для придания большей боевой устойчивости Моонзундской укрепленной позиции в состав сил Рижского залива в январе 1916 г. были включены канлодка «Храбрый» и линейный корабль «Слава», осадка которого (более 8 м) и потребовала срочно произвести дноуглубительные работы в проливе Моон-Зунд. «Слава» стояла на якоре у о-ва Вердер. Для сообщения с военно-морской базой Рогокюль в зимний период использовались ледоколы «Геркулес», «Владимир», «Либавский № 2», на которых были установлены 105-мм орудия и зенитная артиллерия.

¹⁴ В ходе кампании 1916 г. береговая и противодесантная оборона Моонзундского архипелага непрерывно совершенствовалась. Численность морской бригады, оборонявшей острова, была увеличена с четырех до восьми батальонов. Ей придали отдельный артиллерийский дивизион в составе шести 152-мм батарей и 40 пулеметов из крепости Петра Великого в Ревеле.

¹⁵ А. Д. Протопопов (1866—1918) — министр внутренних дел России с сентября 1916 г. по февраль 1917 г., камер-юнкер, землевладелец и промышленник, член III и IV Государственной думы от Сибирской губернии, октябрист, товарищ председателя Думы в 1914—1916 гг., входил в так называемый «Прогрессивный блок», министр внутренних дел с декабря 1916 г. и главноначальник отдельного корпуса жандармов, ставленник Распутина и царицы Александры Федоровны, прилагал усилия по подавлению Февральской революции, расстрелян органами ВЧК.

¹⁶ Б. В. Штюрмер (1848—1917) — председатель Совета Министров с 20 января по 10 ноября 1916 г., министр внутренних дел с 3 марта по 7 июля 1916 г. и иностранных дел с 7 июля по 10 ноября 1916 г., оберкамергер, член Государственного совета, ставленник Распутина и царицы Александры Федоровны.

¹⁷ П. Н. Игнатьев (1870—1926) — министр народного просвещения России в 1915—1916 гг., граф, шталмейстер, крупный землевладелец и владелец завода по производству хрусталя.

¹⁸ А. Н. Хвостов (1872—1918) — министр внутренних дел с 26 сентября 1915 г. по 3 марта 1916 г., действительный статский советник, камергер, член IV Государственной думы и лидер фракции правых. Расстрелян органами ВЧК. Готовил покушение на Распутина. А. А. Хвостов (1857—?) — министр внутренних дел с 7 июля по 16 сентября 1916 г., занимал пост министра юстиции с 6 июля 1915 по 7 июля 1916 г. в правительстве И. Л. Горемыкина, член Государственного совета (группа правых, сенатор, дядя А. Н. Хвостова). На посту министра внутренних дел А. А. Хвостова сменил А. Д. Протопопов.

¹⁹ С. В. Рухлов (1853—1918) — министр путей сообщения с 29 января 1909 г. по 27 октября 1915 г., член Государственного совета (группа правых), выходец из крестьян Вологодской губернии, землевладелец.

²⁰ С. И. Тимашев — министр торговли и промышленности в 1909—1915 гг., управляющий Государственным банком в 1903—1909 гг., член Государственного совета с 1915 г. В период первой мировой войны член Особого совещания по обороне от Государственного совета.

²¹ Д. С. Шуваев (1854—1937) — генерал от инфантерии, военный министр России с 17 марта 1916 г. по 3 января 1917 г. В 1909—1915 гг. начальник Главного интендантского управления Военного министерства, в 1915—1916 гг. главный полевой интендант русской армии, с 17 марта 1916 г. член Государственного совета. С 1918 г. до конца 20-х годов служил в Красной Армии.

²² По поводу этих выступлений царица Александра Федоровна 8 ноября 1916 г. писала

Николаю II в Ставку в Могилев: «Я нахожу, что Григорович и Шуваев не взяли надлежащего тона в своих выступлениях, а Шуваев поступил хуже всех — он пожал руку Миллюкову».

²³ Кетлинский вступил в должность командира «Аскольда» после взрыва в патронном погребе 75-мм боеприпасов, когда велось следствие с привлечением следователя, прибывшего из Петрограда. У Кетлинского не было оснований не утвердить приговор суда, тем более в военное время. Суровость приговора, по его мнению, должна была оказать психологическое воздействие на весь личный состав корабля, дисциплина которого была крайне низкой. Телеграмма морского министра была получена Кетлинским после приведения приговора суда в исполнение.

²⁴ М. А. Беляев (1863—1918) — генерал от инфантерии (1914), последний военный министр России с 3 января по 27 февраля 1917 г., сменивший на этом посту Д. С. Шуваева. С 1914 по 1916 г. — начальник Генерального штаба, одновременно с 1915 г. — помощник военного министра. Участник русско-японской войны, окончил академию Генштаба в 1893 г.

²⁵ А. П. Кульчицкий — последний министр просвещения России с 15 ноября 1916 г. по 27 февраля 1917 г., сменивший на этом посту графа П. Н. Игнатьева.

²⁶ Н. А. Добровольский (1854—1918) — последний министр юстиции России с 20 декабря 1916 г. по 27 февраля 1917 г., сменивший на этом посту Макарова.

²⁷ Как рассказывает адмирал А. Г. Бубнов, мысль назначить И. К. Григоровича председателем Совета Министров родилась в Морском походном штабе в Могилеве и была поддержана «всеми благомысленными людьми» в Ставке. Действовали через флигель-адъютанта капитана 1-го ранга Н. П. Саблина и начальника военно-походной канцелярии генерал-майора свиты Е. И. В. К. А. Нарышкина, которые согласились эту идею довести до Государя. Николай II встретил ее «весьма благоприятно», но на этом дело кончилось. По-видимому, требование И. К. Григоровича заменить некоторых министров и благоприятное отношение к нему Государственной думы заставили царя в последнюю минуту остановить свой выбор на А. Ф. Трепове, который по сравнению с Григоровичем вообще ничего не требовал. При всем недоброжелательном отношении к Трепову царской семьи он все же оказался предпочтительнее морского министра, который хотел освободить Кабинет министров от распутинцев и проходимцев и составить правительство, приемлемое для Государственной думы и широких слоев общественности.

²⁸ Имеются в виду вспомогательные крейсера «Горислава» (бывш. американская яхта «Жозефина») и «Ярославна» (бывш. американская яхта «Лизистрата»), куплены соответственно 25 и 7 июля 1916 г.

²⁹ Петроградская межсоюзническая конференция, о которой идет речь, состоялась в январе-феврале 1917 г. Главный организатор конференции — премьер Великобритании Д. Ллойд-Джордж. Участники конференции, по-видимому, прибыли в Петроград в декабре 1916 г., поэтому И. К. Григорович отнес этот эпизод к главе «Год 1916-й». В некоторых источниках конференция фигурирует под названием «Миссия лорда Мильнера» (лорд Мильнер возглавлял английскую делегацию). Состав английской делегации: представитель военного командования Генри Вильсон, представитель биржевиков лорд Ревельсток, сотрудник Министерства иностранных дел Дж. Клерк, представитель Министерства снабжения Лайтон, генералы Хедлам и Клив, лорды Дунканнен и Брук. Французскую сторону на конференции представляли: министр колоний Гастон Думерг, генерал Кастельно и посол в России М. Палеолог. Из Италии прибыли министр без портфеля Шалойа, маркиз Карлотти и граф Рудженери. Наиболее представительной была русская делегация: министр иностранных дел Н. Н. Покровский, генерал-инспектор артиллерии великий князь Сергей Михайлович, министр путей сообщения Э. Б. Войновский, министр финансов П. Л. Барк, военный министр генерал М. А. Беляев, морской министр адмирал И. К. Григорович, начальник Генерального штаба генерал В. И. Гурко, русский посол в Лондоне С. Д. Сазонов и др. Кроме оказания помощи России в виде военного снабжения и займов конференция имела и политическое значение. Большие надежды на нее возлагала правительственная и думская оппозиции. По мнению ее политических лидеров, союзники должны были на месте убедиться, с какими политическими силами России им выгоднее иметь дело, чтобы довести войну с Германией до победного конца. Двойственный характер русской оппозиции заключался в том, что часть ее была бы вполне удовлетворена реформами («правительство доверия» и др.) в рамках монархии, а другая — хотела «маленькой революции в интересах большой войны», опасаясь сепаратного сговора Николая II с Германией. Лидеры же делегаций А. Мильнер и Г. Думерг недвусмысленно дали понять оппозиции, что «прежде всего нужно думать о войне», хотя и не возражали против «маленькой дворцовой революции». В. И. Ленин со свойственным ему экстремизмом говорил об этом, как о «заговоре англо-французского империализма с октябристско-кадетским капиталом против Николая Романова». Однако Февральская революция, грянувшая сразу после окончания конференции, распорядилась по-своему.

³⁰ Н. Д. Голицын (1850—1925) — князь, последний председатель Совета Министров России с 12 декабря 1916 г. по 27 февраля 1917 г. До назначения на этот пост с 1915 г. занимал должность председателя Комитета по оказанию помощи русским военнопленным и был членом Главного управления Красного Креста. Настоял перед царем о скорейшем созыве Государственной думы 14 февраля 1917 г. (ранее ее предполагалось созвать 21 февраля). Впоследствии признавался, что у него не было никакой определенной политической программы. А. Блок писал о нем: «Голицын, мечтавший только об отдыхе, напрасно просился в отставку».

³¹ Суть записки заключалась в том, что после окончания войны планировалось перепрофилировать частные судостроительные заводы, выполнявшие программу военного кораблестроения 1908—1916 гг., для строительства коммерческого флота.

³² Контракт на постройку 50 десантных самоходных барж с заводом «Руссуд» Морское мини-

стерство заключило в конце декабря 1915 г. В трюме такой баржи могли разместиться батальон пехоты или две полевых батареи. Планировалось организовать постройку методом поточной технологии. Десантные баржи имели водоизмещение 225 т и главные размеры $54,7 \times 7,1 \times 1,27$ м. Механическая установка включала два двигателя внутреннего сгорания шведской фирмы «Боллиндер» мощностью 50 л.с., что гарантировало скорость с десантом на борту около 5,5 узлов. Для удобства высадки в носу барж предусматривалась специальная сходня, выдвигавшаяся с помощью деревянных стрел. К весне 1916 г. баржи были построены, но часть из них не имела двигателей. Они получили неофициальное название «болиндеры».

Кроме этого, 23 февраля 1917 г. Морское министерство, о чем И. К. Григорович не упоминает, заключило с «Руссудом» контракт на строительство 30 десантных судов. В качестве прототипа были выбраны азовские шхуны, которые в период первой мировой войны широко использовались на Черном море для противоминной обороны. Десантное судно имело водоизмещение 1050 т и главные размеры $75 \times 10,4 \times 1,83$ м. Механическая установка состояла из двух вертикальных паровых машин тройного расширения общей мощностью 600 л.с. Котлы — двухтопочные, огнетрубные с рабочим давлением пара 12 кг/см^2 . Энергетическая установка обеспечивала скорость около 10 узлов. По названию одной из азовских шхун десантные суда стали именоваться «эльпидифорами» (Эльпидифор — имя купца, владельца шхуны). На них устанавливались 120-мм орудия и устройства для хранения и сбрасывания 120 мин заграждения. Три первых «эльпидифора» (№ 410—412) захвачены и уведены Врангелем при эвакуации из Крыма. Последующие «эльпидифоры» были достроены и отремонтированы в советское время и вошли в состав Черноморского флота как канонерские лодки со 130-мм артиллерией: «Красная Абхазия» (№ 413), «Красный Аджаристан» (№ 414), «Красная Армения» (№ 416) и «Красная Грузия» (№ 417). Участвовали в обороне Одессы и Севастополя в период Великой Отечественной войны.

³³ Здесь И. К. Григорович выдает желаемое за действительное. Строительство кораблей по программам 1908—1916 гг. резко замедлилось из-за недостатка материалов и оборудования, частых забастовок рабочих, отсутствия топлива, плохой работы железнодорожного транспорта. Результатом развала экономики было большое количество недостроенных кораблей.

³⁴ Волнения в Петрограде начались в четверг 23 февраля 1917 г. Бастовало от 78 до 87 тыс. рабочих. В разных частях города появились толпы народа, которые с криком: «Хлеба!» — направлялись к центру города. Совещание, о котором упоминает И. К. Григорович, состоялось в тот же день в Марининском дворце при участии председателей Государственной думы, Государственного совета и Совета Министров. На совещании было решено передать дело продовольственного снабжения Петроградскому городскому управлению.

³⁵ В этот день, 27 февраля 1917 г. председатель Государственной думы М. В. Родзянко телеграфировал царю в Могилев: «Положение ухудшается. Надо принять немедленные меры, ибо завтра будет уже поздно. Настал последний час, когда решается судьба Родины и династии».

Николай II в этот день записал в своем дневнике: «В Петрограде начались беспорядки несколько дней тому назад; к прискорбию в них стали принимать участие и войска. Отвратительное чувство быть так далеко и получать отрывочные нехорошие известия! Был недолго у доклада (у начальника штаба генерала М. В. Алексеева. — И. Ц.). Днем делал прогулку по шоссе на Оршу. Погода стояла солнечная. После обеда решил ехать в Царское Село поскорее и в час ночи перебрался в поезд».

М. Г. ВЕСЕЛОВ

ИЗ СТУДЕНЧЕСКИХ ВОСПОМИНАНИЙ

Осенью 1928 г. я поступил учиться на отделение физики Ленинградского университета в числе 50 студентов, принятых на первый курс в результате конкурсных экзаменов. Конкурс поступающих на отделение физики составлял отношение пять к одному и в те годы не считался большим; в такие вузы Ленинграда, как Горный, Политехнический, Технологический, Путейский и Электротехнический, конкурс доходил до 10 человек и более на одну вакансию. Престижность инженерного образования вызывалась отчасти тем, что в те годы индустриализация страны была важнейшей экономической и политической проблемой Советского государства и с этим была связана необходимость срочной подготовки кадров советской технической интеллигенции... По данным, относящимся к 1929 г., среди членов партии, занимающих руководящие посты в промышленности, 53% не имели высшего образования.

Одним из срочных мероприятий правительства в области народного образования была организация при некоторых высших учебных заведениях рабочих факультетов с двух-трехлетним сроком обучения. Окончившие рабфак принимались в вузы без вступительных экзаменов. Кроме того, выходцы из рабоче-крестьянской среды пользовались правом преимущественного приема в вузы. Известно, что это право вызывало возражения некоторых профессоров университета и для