

В течение первого года войны Морское министерство успешно справлялось с поставленными перед ним задачами. Несмотря на сложности в поставках оборудования, строительство кораблей продолжалось прежними темпами, действующие флоты бесперебойно обеспечивались всеми видами снабжения, успешно продвигалось строительство береговых оборонительных сооружений и маневренных баз флота.

И. Ф. Цветков

Список литературы

1. Цветков И. Ф. Гвардейский крейсер «Красный Кавказ». Л., 1990. С. 31—33.
2. Распределение судов Черноморского флота по отрядам (приложение к приказу № 232 от 29 июля 1911 г.) // Указатель приказов по Морскому Ведомству за 1911 г. С. 325—330 (ЦГАВМФ).
3. История СССР XIX — начало XX в. М., 1981. С. 356—358.
4. Степанов Ю. Г., Цветков И. Ф. Эскадренный миноносец «Новик». Л., 1981. С. 115—117.
5. Лаверычев В. Я. Военный и государственно-монополистический капитализм в России. М., 1988. С. 60—63.
6. Флот в первой мировой войне. Т. I. М., 1964. С. 96—99, 357—360, 395—396.

ВОСПОМИНАНИЯ БЫВШЕГО МОРСКОГО МИНИСТРА ГОД 1914-й

1 января 1914 года я назначен членом Государственного совета, что было мне очень приятно, так как теперь смогу принимать участие в серьезных делах и в заседаниях Совета, это и справедливо, так как в Совете уже давно находятся многие министры и даже их помощники. Поливанов, например, назначен туда, когда был еще помощником военного министра.

Князя Ливена¹ я заменил А. И. Русиныным, а этого последнего — К. В. Стеценкой².

С весны этого года стали вступать в строй новые корабли судостроительных программ 1911 года (Черноморской) и 1912 года (Балтийской). Первым готовым миноносцем в Черном море стал «Беспокойный»³; он прибыл из Николаева в Севастополь, где его осматривал Государь, а через несколько дней после этого я на нем ходил в Ялту, обогнав на полном ходу императорскую яхту «Штандарт», на которой находился Государь. Этот маленький переход, но большим ходом показал полную исправность паровых котлов и турбин. После возвращения из Ялты и осмотра механизмов «Беспокойный» приступил к приемным испытаниям, с этого момента стали испытываться и следующие миноносцы⁴.

Наибольшее беспокойство вызывают механизмы подводных лодок, заказанные за границей у Круппа. Мне кажется, здесь происходит все то же самое, что и с малыми крейсерами, а тем моторам, которые заказаны Нобелем, также далеко до готовности. Сам Нобель начинает мне представляться большим «теоретиком» — много говорит, но положительного ответа о сроках готовности двигателей не дает, и мне сдается, что механизмы сильно запоздадут, а это будет досадно, так как корпуса лодок идут хорошо.

Строительные работы во всех портах движутся очень быстро, в особенности в порте Императора Петра Великого. Оба дока (в Кронштадте и Севастополе) будут закончены в течение этого года. Работы по крепости Императора Петра Великого развертываются по всей программе строительства благодаря энергичной деятельности назначенного туда комендантом вице-адмирала А. М. Герасимова⁵. Гарнизон формируется из всех родов оружия. В Севастополе приступают к постройке здания Морского корпуса, деньги на него ассигнованы, и моя мечта исполняется. Кажущееся политическое затишье начинает беспокоить. На Балканском полуострове завариваются осложнения между Австрией и Сербией⁶, но вместе с этим и славяне между собой согласия не имеют,



Вице-адмирал светлейший князь А. А. Ливен, начальник Морского генерального штаба в 1911—1913 гг. (из коллекции И. Ф. Цветкова, публикуется впервые)



Вице-адмирал А. И. Русин, начальник Морского генерального штаба в 1913—1917 гг. (ЦГА КФФД в Ленинграде, публикуется впервые)

в особенности Болгария с Фердинандом во главе держит себя весьма вызывающе. Такое положение становится опасным для спокойствия в Европе. Германия, конечно, поддерживает свою союзницу (Австрию.— *И. Ц.*), а у нас военная партия бряцает оружием. Военный министр генерал-адъютант Сухомлинов кричит о готовности самой армии, а это, конечно, подхватывают газеты. Министр иностранных дел С. Д. Сазонов в отчаянии, ему много труда и забот доставляет подобное положение.

У нас флот не готов,— я говорю о новых судах,— да это и невозможно было бы требовать, так как ассигнования были даны лишь в 1912 году. Это знает и Государь, которому я неоднократно докладывал, когда можно будет рассчитывать на полную готовность судов. Не готова и крепость Императора Петра Великого. Я уверен лишь в одном, что бригада линейных кораблей (четыре новых линкора.— *И. Ц.*) будет сдана еще в этом году, а также часть эскадренных миноносцев. Первыми будут миноносцы Металлического завода, несмотря на то что завод этот никогда никаких судов прежде не строил⁷. Хуже всего обстоят дела у Путиловского завода⁸, сильно запаздывают также подводные лодки, о чем я уже говорил раньше.

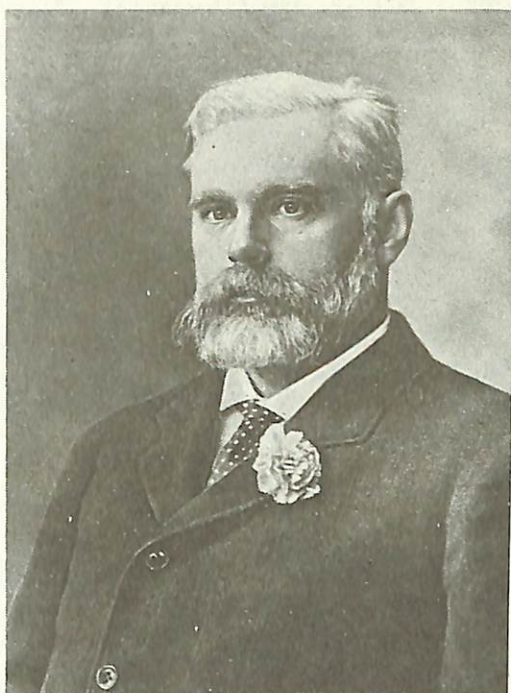
Аварийный док в Кронштадте готов и в присутствии Государя Императора открыт, что очень важно для наших дредноутов, которые по прибытии из Петрограда должны быть введены туда для осмотра подводных частей и винтов⁹.

В Черном море линейный корабль «Императрица Мария» сильно подвигается вперед, вторым будем дредноут «Екатерина II». На этом заводе дело несколько хуже (завод «Наваль», где строился линейный корабль «Императрица Екатерина Великая».— *И. Ц.*), но делается все, что возможно¹⁰. С миноносцами все очень хорошо (на заводах «Наваль» и «Руссуд».— *И. Ц.*), в худшем положении те корабли, которые строятся Невским и Путиловским заводами¹¹, и это происходит потому, что механизмы для них (турбины) заказаны за границу, так как у нас до сих пор не могут выделывать роторов, но я надеюсь, что и это производство у нас будет развито.

Я уже говорил с Николаем Ивановичем Дмитриевым о необходимости устроить на юге, может быть в том же Николаеве, большой ковочный завод, который будет производить роторы турбин и большие стальные отливки для других частей современных кораблей (штевни, рулевые рамы и пр.)¹².

Царицынский завод подвигается, ожидаются станки, заказанные в Англии, которые должны

быть доставлены морским путем через Черное море, таким же путем ожидаются механизмы для линейных кораблей «Екатерина II» и «Александр III». Хотя этот путь и дешевле, и проще, так как по железной дороге трудно из-за габаритов на путях везти крупные предметы, но и более рискованный — легче потерять все отправленное от случайной или злостной аварии, а на последнее найдется много охотников, только бы задержать готовность нашей возрождающейся морской силы¹³. В особенности в проливах надо быть осторожными, и во всяком случае отправление должно быть секретным, о чем я уже говорил с директорами заводов.



Эммануэль Л. Нобель (1859—1932), основатель завода «Русский дизель», где производились дизельные двигатели для подводных лодок. Снимок 1915 г. (ЦГА КФФД в Ленинграде, публикуется впервые)

С орудиями для новых судов дело идет довольно хорошо, но со снарядами для них туго, и в первое время будет ощущаться их нехватка. Заводы все еще дают большой процент брака; какая тут причина, сказать трудно, но все они жалуются на чрезмерные требования, а мне кажется, что здесь просто недостаточная приспособленность производства, а отчасти расчет на уступки со стороны Морского ведомства, к которым так привыкли наши заводчики.

Поднимается вопрос о создании для Морского министерства нового порохового завода, так как одного Шлиссельбургского недостаточно, а на заводы Военного ведомства рассчитывать трудно — у них у самих большие потребности в порохе¹⁴. Поручил В. К. Гирсу этот вопрос обсудить.

Есть еще и другая потребность — создание отдельного завода для выделки самодвижущихся мин (торпед.— И. Ц.)¹⁵, но это пока не так остро, во всяком случае, хорошо иметь специальные заводы для выделки всего, что нужно флоту, но заводы частные, создание которых легче и скорее, чем казенных. Кроме того, строить их нужно подальше от столицы и ближе к тем источникам, откуда получается сырой материал, а не так, как теперь, когда материал везется за тысячи верст расстояния, отчего происходит проволочка и увеличение стоимости всех изделий. Как на разительный пример укажу на уголь: здесь на севере выгоднее выписывать заграничный уголь, чем русский, который обходится дороже английского.

Ввиду все ухудшающегося политического положения Морской генеральный штаб, а также командующий Морскими силами Балтийского моря принимают все необходимые предостережения и указывают на принятие таковых же мер в Черном море.

Действия Австрии вызывающие и поддерживаются Германией, а наши генералы продолжают браться оружием. В то же время у нас на некоторых заводах идут забастовки и именно на таких,

которые работают на оборону (Обуховский, завод Эриксона и др.); конечно, за это кому следует платится, а Министерство внутренних дел проследить за этим не может, несмотря на то что ему неоднократно указывалось на ненормальность продолжения забастовок¹⁶. На заводах, кроме того, рабочие уезжали в отпуск, по крайней мере так было на Обуховском заводе. Вообще рабочий вопрос у нас обставлен очень неважно, это касается и частных, и казенных предприятий, а в особенности же первых. Владельцы заводов мало заботятся об улучшении быта мастеровых и думают лишь о набивании своих карманов, получая громадный процент с производства, а процент этот такой, какой нигде и никто за границей не имеет. Содержание (зарплата.— *И. Ц.*) служащих на заводах неимоверно высоко, а заработная плата мастеровых ничтожная, между тем, улучшив быт мастеровых, мы имели бы рабочих гораздо более высокого качества, чем иностранные, так как наши намного смысленнее и работоспособнее. Дело это, конечно, Министерства торговли и промышленности, но оно мало занимается этим вопросом, да и немудрено, когда во главе его стоит человек



Церемония открытия аварийного сухого дока цесаревича Алексея в Кронштадте: слева — императрица Александра Федоровна, в центре слева — Николай II, справа — И. К. Григорович (ЦГА КФФД в Ленинграде, публикуется впервые)

(С. И. Тимашев с 1909 по 1915 г.— *И. Ц.*), имеющий лишь титул и придворное звание, но совершенно не известный в промышленном и торговом мире¹⁷.

В июне 1914 года в Кронштадт прибыла английская эскадра из четырех броненосных крейсеров новейшего типа под командою адмирала Д. Битти¹⁸. Цель посещения, по моему мнению, это демонстрация морской силы и непримиримого отношения к Германии, а также ознакомление с водами Балтики, где, может быть, скоро начнутся военные действия.

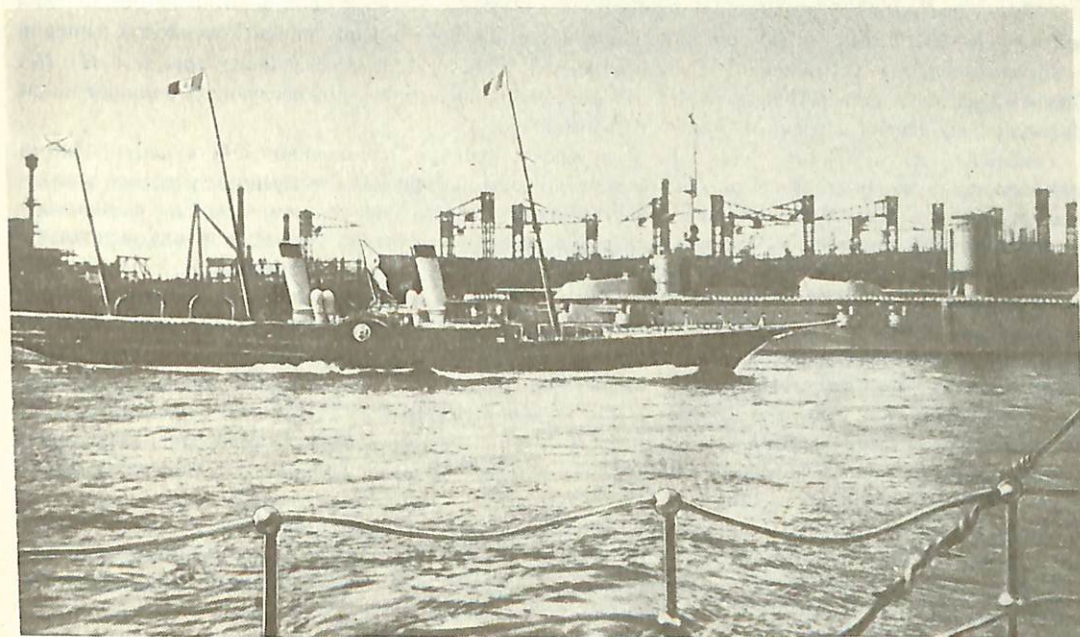
Пребывание эскадры в Кронштадте сопровождалось рядом празднеств и приемов как при дворе, так и городом, посольствами и пр., и, я думаю, наши гости были довольны оказанным им вниманием. Суда эскадры были подробно осмотрены нашими инженерами, специально командированными на них с разрешения адмирала Битти.

Адмирал Битти пригласил на свой флагманский корабль царскую семью — Государя, Императрицу Александру Федоровну и великих княжен¹⁹. После завтрака Е. И. В. подробно осмотрел английский флагманский крейсер, а я сопровождал Государя при этом осмотре.

Вскоре после отбытия английской эскадры, в последующем июле месяце прибыл Президент Французской республики г-н Р. Пуанкаре. Встреча была торжественной. Государь Император вышел в море на яхте «Александрия»²⁰ у Петергофа. Его сопровождала свита, в числе которой был и я, назначенный Государем приветствовать Президента с прибытием. При подходе французского крейсера под флагом президента я на катере Е. И. В. отправился исполнять поручение монарха



Адмирал флота Британии Д. Битти (в центре) с группой британских офицеров. Второй справа — командир линейного корабля «Полтава» капитан 1-го ранга В. Е. Гревениц (ЦГА КФД в Ленинграде, публикуется впервые)



Императорская яхта «Александрия» с Р. Пуанкаре на борту у достроечных причалов Адмиралтейского завода. На втором плане — линейные корабли «Гангут» и «Полтава» с экипажами, выстроившимися на верхней палубе. 8 июля 1914 г. (ЦГА КФД в Ленинграде, публикуется впервые)

и вместе с тем чтобы привезти президента на яхту «Александрия», которая встала на малом рейде вблизи французской эскадры. По прибытии г-на Пуанкаре и обмене приветствиями яхта «Александрия» снялась с якоря и в сопровождении яхты «Нева» отбыла в Петергоф под брейд-вымпелом Государя Императора. Прощание и уход французской эскадры закончились при мирной, но весьма напряженной обстановке, а через несколько дней началась война, разгорелся мировой пожар, которого мало кто хотел, а предотвратить оный не сумели, и он распространился в таких размерах, о которых никто и не думал, но тушить его было уже поздно. Президент Французской республики еле-еле успел благополучно проскочить на родину.

17 июля 1914 г. (по ст. стилю.— *И. Ц.*) была объявлена мобилизация армии и флота, причем указ о ее проведении (вышел на следующий день.— *И. Ц.*) был составлен Военным министерством, в котором о флоте вообще забыли, и не будь я за несколько дней до войны у Е. И. В. в момент приема некоторых министров (в числе которых был, по-видимому, и В. А. Сухомлинов.— *И. Ц.*), то мы опоздали бы выполнить план подготовки к военным действиям.

В ночь с 17 на 18 июля (в 6 час. 56 мин.— *И. Ц.*) минное заграждение было быстро поставлено ²¹ и стало охраняться специально назначенными судами, и находившиеся в пути коммерческие суда отводились ими в сторону от минных полей, но, несмотря на это, все-таки один из наших пароходов взорвался на mine у острова Нарген.

Флот был хорошо подготовлен к началу военных действий. Боевые суда Морского корпуса отделились от корпусного отряда еще до мобилизации и вошли в состав действующего боевого флота, самый отряд расформирован, а кадеты и гардемарины возвращены в Петербург. Корабельные гардемарины и юнкера флота были представлены к производству в мичманы (досрочно.— *И. Ц.*) для усиления офицерского состава.

19 июля объявили о разрыве с Германией, и военные действия начались (Манифест от 20 июля 1914 г.), а через несколько дней такой же акт последовал и по отношению к Австро-Венгрии.

В столице подъем и популярность войны громадны. Все бастовавшие заводы стали работать, и весь труд германского посольства пропал даром. Дом германского посольства разгромлен ²².

Торжественный акт объявления войны состоялся 20 июля (на второй день после объявления войны.— *И. Ц.*) 1914 г. в Зимнем дворце в присутствии всех высших чинов Российской империи и законодательных учреждений (Государственной думы и Государственного совета.— *И. Ц.*) Подъем был колоссальный, видную роль на этом собрании играли торжествующие великий князь Николай Николаевич и военный министр Сухомлинов.

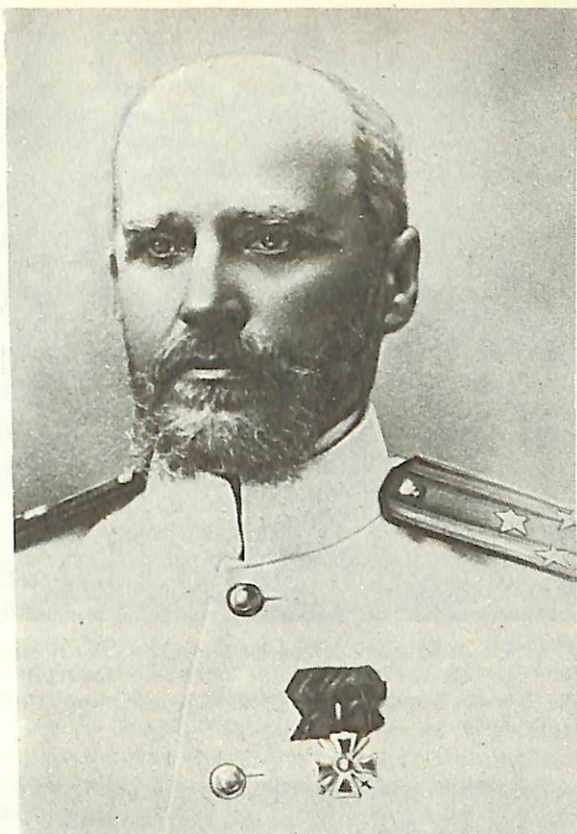
Вышел указ о призыве запасных в армию и флот, о пополнении действующего флота военнослужащими, бывшими в командировках в разных комиссиях, академиях, учебных заведениях и учреждениях Морского министерства. Произведены, как я уже говорил, в мичманы корабельные гардемарины, и, наконец, для усиления личного состава офицеров флота учреждены особые гардемаринские классы в дополнение к Морскому корпусу и юнкерам ²³.

Постройку судов в Петрограде и Николаеве, а равно в Ревеле, начинаю торопить, и самым беспокойным остается вопрос о подводных лодках из-за неготовности механизмов у Нобеля и невозможности теперь получить их из-за границы (Германии). Но Морской генеральный штаб вывел меня из этого затруднительного положения, предложив для первых лодок снять моторы с амурских канонерок и заказав для них новые на заводе в Харькове ²⁴. Я с этим согласился, и по получении распоряжения моторы были сняты и отправлены с такой быстротой, что я вынужден был благодарить личный состав флотилии за отличное исполнение данного ему поручения (приказ № 376/275 от 19 августа 1914 г.).

Обуховский завод, часто и долго бастовавший и задерживавший постройку новых судов (из-за неготовности артиллерии.— *И. Ц.*), после объявления войны столь дружно и продуктивно приступил к работам, что за четыре месяца нагнал все упущенное им и сдал заказы в установленные ранее сроки (приказ № 576/144 от 24 декабря 1914 г.).

Вследствие начала войны издан ряд законов, связанных с военными действиями. Окончательно одобрен Закон о судовой повинности, утверждены указы о применении правил морской войны и госпитальных судах, положения о верховном начальнике санитарной и эвакуационной части, о службе связи, о военнопленных, о вольноопределяющих во флоте, о временном усилении штата Морского генерального штаба, об управлении заводами Морского ведомства и др.

Турция начинает чинить разные затруднения нашему судоходству в Черном море и, задерживая пароходы, производит их тщательный досмотр. Вследствие, вероятно, инструкции из Берлина без всякой нужды задержан пароход, на котором шли станки для нашего строящегося артиллерий-



Адмирал А. А. Эбергард, командующий Черноморским флотом в 1911—1915 гг. На снимке — в звании капитана 1-го ранга (из коллекции И. Ф. Цветкова, публикуется впервые)

ского завода в Царицыне, а это будет большой задержкой в его готовности, если пароход не будет выпущен, так как изготовление новых станков потребует времени не менее года, а завод должен быть готовым в 1915 году. Из-за этой задержки запоздает изготовление орудий (14-дюймовых.— И. Ц.) для строящихся крейсеров-дредноутов в Балтике.

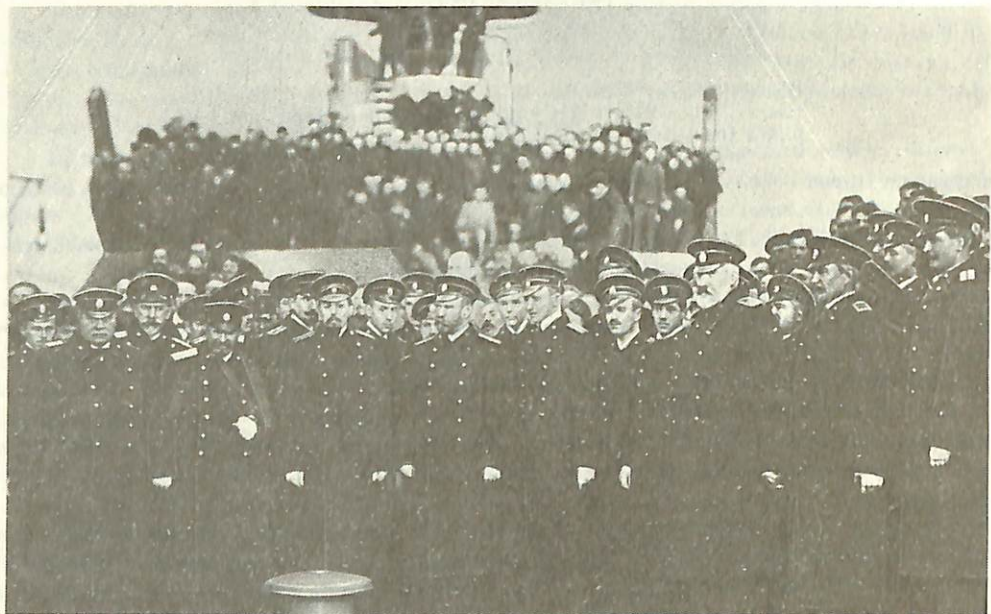
В Константинополь прорвались германские крейсера «Гебен» и «Бреслау»²⁵, чем сразу усилился турецкий флот, так как выйти обратно им, конечно, уже не удастся, а действовать теперь они будут под Османским флагом, а может быть, и под своим. Первый из них очень сильный по вооружению, ходу и бронированию. В Черное море Морской генеральный штаб все время, до самого последнего момента, сообщал о необходимости принятия различных мер предосторожности, конца 16 октября последовал разрыв с Турцией без объявления войны в результате бомбардировки Севастополя с «Гебена» и обстрела других портов с крейсера «Бреслау», а также нападения турецких кораблей на наши суда, стоявшие в Одессе²⁶.

К сожалению, хотя нападение и было совершено без объявления войны, как это случилось в Порт-Артуре, штаб Черноморского флота был недостаточно подготовлен, чтобы предотвратить такое нападение. У Севастополя крепостное минное заграждение, по которому шел «Гебен», не действовало, а в других портах вообще не было поставлено, хотя в последние дни все признаки уже указывали на предстоящий разрыв. Транспорт «Прут» с минами на борту был послан не по своему специальному назначению в Ялту и вызван в Севастополь лишь тогда, когда в море уже действовали германские крейсера; вследствие этого, не желая попасть в руки неприятеля (после повреждений и возникновения пожара.— И. Ц.), транспорт был взорван командой²⁷. В Одессе потоплена миной (с турецкого миноносца.— И. Ц.) канонерская лодка «Донец», в море захвачены наши коммерческие пароходы.

Наши военные действия в Черном море произвели неприятное впечатление, о чем всюду начали говорить, обвиняя адмирала А. А. Эбергарда в бездействии. В особенности был недоволен этим



Николай II и И. К. Григорович на катере «Петергоф» подходят к борту линейного корабля «Петропавловск»: первый справа от И. К. Григоровича — товарищ морского министра вице-адмирал М. В. Бубнов, слева спиной — генерал-адъютант К. Д. Нилов. 9 октября 1914 г. (ЦГА КФД в Ленинграде, публикуется впервые)



Николай II и И. К. Григорович на палубе линейного корабля «Петропавловск». Слева направо в первом ряду: генерал-адъютант К. Д. Нилов, начальник Балтийского завода генерал-лейтенант А. И. Моисеев, командир корабля капитан 1-го ранга В. К. Пилкин, Николай II, четвертый от него И. К. Григорович, пятый — начальник Морского генерального штаба вице-адмирал А. И. Русин

Верховный главнокомандующий великий князь Николай Николаевич, и мне стоило много труда, чтобы до некоторой степени оправдать командование Черноморским флотом. Все-таки недовольство как адмиралом Эбергардом, так и его штабом все более растет в обществе в то время, как в Балтике,

наоборот, симпатии по отношению к флоту, охраняющему наши воды и столицу, все увеличиваются, что, безусловно, поднимает дух и без того хорошо настроенной нашей морской силы в Балтике, хотя и сравнительно небольшой по отношению к численности нашего врага.

По плану военных действий, составленному Генеральным штабом (сухопутным.— *И. Ц.*), флот должен был задержать противника не дольше чем на две недели, пока войска не будут отобомблизованы, а в последующем на него вообще не рассчитывали. Между тем указанный срок давно прошел, а флот все более проявляет свою инициативу, усиливаясь и осуществляя смелые набеги. Правда, этому способствует один из наших союзников — Англия, которая панически действует на германский флот, сдерживая его главные силы от активных действий в Балтике, а суда резерва Германии уже не так страшны для нашего смелого и лихого адмирала Н. О. фон Эссена ²⁸.

Во Владивостоке суда мобилизованы, и крейсера «Аскольд» и «Жемчуг» предполагают выйти в море и поступить под командование английского адмирала (вице-адмирала Джеррама.— *И. Ц.*), действующего в Тихом и Индийском океанах. Во Владивостоке приняты также меры против случайных нападений каких-либо германских судов. Приняты такие же меры и на Амурской флотилии по отношению к Китаю, и те канонерские лодки, на которых были сняты моторы для подводных лодок, теперь вооружены (закрыты палубы, установлена артиллерия.— *И. Ц.*).

Лишаясь возможности подвоза грузов из-за границы морем и по железным дорогам и имея лишь один дальний путь для их доставки по Сибирской железной дороге из Владивостока, пришлось обратить внимание на Архангельск, в котором начались работы по сооружению пристаней на левом берегу Северной Двины и вооружению некоторых пунктов побережья и самого города ²⁹.

Морской генеральный штаб начал детально разрабатывать план указанной обороны. Повеление о постройке пути (железной дороги.— *И. Ц.*) на Мурман и о переделке узкоколейного пути Вологда — Архангельск на ширококолейный последовало слишком поздно. Как жаль, что то, о чем так много писали, не было в свое время исполнено и наш Север был совершенно заброшен. Теперь же все будет делаться наспех и стоить очень дорого. Почему тогда инженерам потребовался узкоколейный путь из Вологды в Архангельск, одному Господу известно, а теперь же необходима перестилка, чтобы путь этот действовал более продуктивно. Одно утешение, что во главе Министерства сообщения стоит энергичный министр С. В. Рухлов ³⁰ (с 1909 по 1915 г.— *И. Ц.*), и он сделает все, что будет в его силах, особенно имея такого хорошего помощника, как А. И. Щукин (товарищ министра путей сообщения.— *И. Ц.*).

В Черном море образуется Транспортная флотилия для возможных десантных операций ³¹, и начальником назначен контр-адмирал А. А. Хоменко ³², место пребывания флотилии — Одесса. На Дунай командированы некоторые морские чины для содействия сербам и охраны дунайских устьев от действий австрийских канонерских лодок и минных судов ³³.

Хочу еще раз высказать, что наш Морской генеральный штаб все предусматривает и служит украшением Ведомства (Морского министерства.— *И. Ц.*), и я в нем имею неоцененных помощников во всех направлениях — как в военных действиях, так и в административной службе Министерства, все это молодые образованные офицеры, любящие флот и преданные ему, далекие от всяческих интриг.

Ввиду 200-летнего юбилея Гангутского сражения готовившийся для этого торжества линейный корабль «Гангут» теперь поставлен в свою очередь, и первым пойдет без опоздания линейный корабль «Севастополь» ³⁴. Работы на всех кораблях идут успешно, также успешно идет постройка эллингов для броненосных крейсеров. Я принял все меры, чтобы хотя бы два крейсера были готовы к 1916 году, все четыре должны были быть готовыми к осени 1916 года ³⁵, но так как число мастеровых уменьшилось из-за других надобностей, а вспомогательные заводы заняты более срочными работами как для нас, так и для Военного ведомства в особенности, то придется мириться с некоторою задержкою. Но относительно миноносцев и подводных лодок все меры приняты для их скорого изготовления. В этом все заводы мне содействуют, за исключением Путиловского, который все еще в стадии подготовительных мероприятий и работает плохо ³⁶. В Черном море спущены второй линейный корабль «Император Александр III», ряд миноносцев и подводных лодок ³⁷, моторы на последние начинают прибывать, они перебираются и устанавливаются на место. Государь после моих докладов посетил один из заканчивающихся линейных кораблей для Балтийского моря и, подробно осмотрев оный («Петропавловск»), остался доволен.

Текст к публикации и комментарии подготовил И. Ф. Цветков

(Продолжение следует)

¹ А. А. Ливен — вице-адмирал (1912 г.), светлейший князь, начальник Морского генерального штаба (1911—1913 гг.). Командир парохода «Ильмень» (1897 г.), миноносца «Касатка» (1901—1902 гг.), канонерской лодки «Бобр» (1902 г.), крейсера 2-го ранга «Разбойник» (1902—1904 гг.), крейсеров 1-го ранга «Диана» (1904—1905 гг.) и «Память Азова» (1906 г.), начальник Минной дивизии Балтийского флота (1908—1911 гг.). Принимал активное участие в разработке судостроительных программ и планов ведения войны на Балтийском и Черноморском театрах военных действий. Уволен в отставку в связи с болезнью сердца. И. К. Григорович, вспоминая о нем, писал: «Менять его мне очень не хотелось. Я его очень уважаю и люблю, это джентльмен в полном смысле слова, жаль только, что в молодости он сильно предавался кутежам и этим расстроил свое крепкое здоровье, да и женитьба его была ему не по характеру». Скончался в 1914 г. незадолго до начала войны во время лечения в Германии.

² К. В. Стеценко — вице-адмирал (1913 г.), начальник Главного морского штаба с 17.04.1914 г. Участвовал в русско-японской войне в должности флаг-капитана штаба командующего флотом Тихого океана. В 1905—1906 гг. — командир бронепалубного крейсера «Аскольд», в 1906—1908 гг. — командир броненосного крейсера «Рюрик», затем начальник штаба соединенного отряда кораблей Балтийского моря (1908—1909 гг.) и начальник штаба Балтийского флота (1909—1911 гг.). В 1911 г. назначен начальником бригады крейсеров Балтийского моря, а в 1912 г. — командующим Сибирской флотилией во Владивостоке. В 1913—1914 гг. состоял при морском министре для особых поручений.

³ Эскадренный миноносец «Беспокойный» — головной из четырех кораблей этого типа, построенных Обществом Николаевских заводов и верфей (ОНЗиВ) для Черного моря («Гневный», «Дерзкий», «Пронзительный»), первым начал ходовые испытания. Все четыре эсминца вступили в строй в конце 1914 г. «Пронзительный» затоплен в Новороссийске 18 июня 1918 г. Остальные корабли ушли в Бизерту при эвакуации войск генерала П. Н. Врангеля из Крыма в 1920 г. Андреевские флаги на кораблях спущены в конце октября 1924 г. после признания правительством Эдуарда Эррио Советской России и установления дипломатических отношений.

⁴ Имеются в виду малые турбинные крейсера «Адмирал Невельской» и «Муравьев-Амурский», заказанные Морским министерством фирме «Шихау» в Германии.

⁵ А. М. Герасимов — вице-адмирал (1913 г.), комендант Морской крепости Петра Великого в Ревеле с 29.04.1913 г. В 1892—1896 гг. — член постоянной Комиссии морских артиллерийских опытов, в 1896—1901 гг. — артиллерийский офицер, а в 1901—1902 гг. — старший офицер эскадренного броненосца «Император Александр II». В 1902—1903 гг. — флагманский артиллерист младшего флагмана эскадры Тихого океана, затем старший офицер эскадренного броненосца «Победа» (1903—1904 гг.). В 1906—1908 гг. — командир учебного судна «Рига», в 1908—1909 гг. — учебного судна «Петр Великий» (бывший броненосец). В 1909 г. назначен исполняющим дела начальника Учебного артиллерийского отряда Балтийского флота, а с 1911 г. — начальником этого отряда.

⁶ 15(28) июня 1914 г. в г. Сараево членом конспиративной группы «Молодая Босния» Г. Принципом был убит наследник австро-венгерского престола эрцгерцог Франц Фердинанд. Предъявив правительству Сербии ультиматум, оскорблявший национальное достоинство сербов и лишивший страну государственного суверенитета и отклоненный Сербией, Австро-Венгрия 15(28) июля 1914 г. начала военные действия против Сербии.

⁷ Прогнозы И. К. Григоровича не оправдались. Металлический завод в 1914 г. не сдал флоту ни одного корабля. Сроки строительства эскадренных миноносцев выдержало только ОНЗиВ, сдав в конце 1914 г. четыре корабля.

⁸ Здесь допущена неточность. 16 ноября 1913 г. было принято решение о выделении судостроения из Общества Путиловских заводов и образовании самостоятельного акционерного общества Путиловская верфь (ныне судостроительный завод «Северная верфь»). И. К. Григорович оказался прав — из восьми запланированных эскадренных миноносцев в период первой мировой войны Путиловская верфь сдала флоту только три корабля (два в 1916 г. и один в 1917 г.). Легкие крейсера «Адмирал Бутаков» и «Адмирал Спиридов» также не были достроены.

⁹ В связи с тем что достройка кораблей на плаву производится в течение довольно длительного времени, подводная часть обрастает ракушками и водорослями, что может привести к снижению скорости. Поэтому перед ходовыми испытаниями корабль вводится в док для осмотра, очистки и покраски подводной части корпуса. Второе назначение построенного в Кронштадте дока — устранение боевых повреждений, отсюда и название — аварийный.

¹⁰ Линейный корабль «Императрица Екатерина II» в процессе строительства 27.06.1915 г. был переименован в «Императрицу Екатерину Великую». Вступил в строй 18.10.1915 г. После Февральской революции получил название «Свободная Россия». Затоплен командой 18.06.1918 г. в Новороссийске.

¹¹ Речь идет об эскадренных миноносцах «Поспешный» и «Громкий» Невского завода и «Счастливей» Путиловского завода, которые строились для Черного моря соответственно в Николаеве и Херсоне на верфи Вадона. Сдача флоту «Поспешного» затянулась до осени 1915 г.

¹² Ковочный завод в Николаеве для производства роторов турбин так и не был построен. Роторы турбин, колеса Кэртиса, лопадки и даже серебряный припой для их пайки доставлялись из Англии. В мастерских заводах «Наваль» отливали только корпуса турбин и производили сборку турбины в целом.

¹³ До начала войны оборудование для строящихся кораблей доставлялось из Англии и Америки на пароходах непосредственно в Николаев. В период войны грузы поступали в Архангельск, а оттуда по внутренним водным путям и железной дороге попадали в Николаев и Петроград.

¹⁴ В 1915 г. в Грозном был сооружен казенный завод по производству толуола, подчинялся Морскому министерству.

¹⁵ Производство торпед для флота было налажено на частных предприятиях — заводе «Г. А. Лесснер» и Металлическом заводе. Торпедные аппараты строились на Путиловском заводе в Петрограде и заводе «Наваль» (ОНЗиВ) в Николаеве.

¹⁶ Под выражением «за это кому следует платиться» И. К. Григорович имеет в виду оппозиционные партии, которые выступали против войны и подготовки России к войне. По существовавшему в то время твердому убеждению властей (эта версия возрождена и имеет распространенное хождение сегодня), лидеры этих партий получали деньги на пропаганду и печать, в том числе и большевики, от германского генерального штаба, заинтересованного в дестабилизации внутренней обстановки в России, срыве производства вооружения и организации обороны страны. Сюда же можно отнести и разветвленную немецкую агентуру в России, о которой в дальнейшем И. К. Григорович говорит более определенно как о «германских шпионах».

¹⁷ Квалифицированный рабочий завода в Петербурге (например, Обуховского, Балтийского, Путиловского и др.) накануне первой мировой войны получал заработную плату в размере около 100 руб. в месяц при наличии в магазинах практически всех продуктов питания и промышленных товаров (для сравнения: корова в то время стоила от 5 до 7 руб.). Поскольку «Воспоминания» писались после революции, И. К. Григорович, безусловно, отдает дань моде.

¹⁸ Дейвид Битти (1871—1936) — адмирал британского флота, граф (1919 г.). В период первой мировой войны командовал эскадрой линейных крейсеров, в том числе и в Ютландском сражении (31 мая — 1 июня 1916 г.), в составе: «Лайон» (флагманский корабль), «Принсес Роял», «Куин Мэри», «Тайгер», «Нью-Зилэнд» и «Индефетигэбл». Проявил в бою достаточную активность и стремление достичь боевого успеха, не считаясь с потерями. В 1916—1918 гг. занимал пост командующего Гранд-Флотом (Флотом метрополии). В 1919—1927 гг. — первый морской лорд (т. е. начальник Главного морского штаба Великобритании). Будучи на этих постах, стал придерживаться доктрины «Fleet in Being», сущность которой заключалась в том, чтобы держать флот в готовности в базах, потенциально угрожая противнику.

¹⁹ Ольга (р. 3.11.1895), Татьяна (р. 29.05.1897), Мария (р. 14.06.1899) и Анастасия (р. 5.06.1901). Расстреляны вместе с другими членами царской семьи в ночь с 16 на 17 июля 1918 г. в Екатеринбурге.

²⁰ «Александрия» — колесная яхта, построенная в 1904 г. на Балтийском заводе корабельным инженером Лидовым. Водоизмещение 500 т, длина 61, ширина 7,9 м, осадка 1,8 м. Мощность механизмов около 1000 л. с., скорость 14,5 узлов. Экипаж — 8 офицеров и 100 унтер-офицеров и матросов. Состояла, как и все императорские яхты, в Гвардейском экипаже. Отличалась роскошным убранством внутренних помещений.

²¹ Следует заметить, что оборонительные минные заграждения, предусмотренные планом войны на море, были выставлены необычайно быстро — всего за одни сутки, причем с помощью специально предназначенных для этой цели кораблей — минных заградителей («Амур», «Енисей», «Нарова», «Волга», «Лена», «Урал», «Свирь», «Ильмень», «Мста» и др.), сведенных в отдельный отряд. В начале Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. на это потребовалось несколько недель, причем мины ставились, как правило, с боевых кораблей (эскадренных миноносцев и крейсеров), что отвлекало их от выполнения основных функций.

²² Дом бывшего германского посольства (ныне его занимает «Интурист») находится на Исакиевской площади, напротив гостиницы «Астория». Был разгромлен не только дом, с крыши над фронтоном здания сбросили скульптурное украшение — квадригу с лошадьми, которая отсутствует и сегодня.

²³ Отдельные гардемаринские классы помещались в так называемых Дерябинских казармах на Васильевском острове в Петрограде — там, где сходятся Большой проспект и Гаванская улица. Это большой мрачный дом из красного кирпича, который сейчас занимает Учебный отряд подводного плавания ВМФ. В этом же здании до 1955 г. помещались Высшие радиотехнические офицерские классы (ВРОК) ВМФ. В эти гардемаринские классы принимались только студенты, окончившие высшие учебные заведения, курс обучения был ускоренным. В отличие от гардемарин Морского корпуса гардемарины Отдельных классов носили черные погоны — отсюда название «черные гардемарины». «Черным гардемаринном» был в свое время и Ф. Ф. Раскольников (Ильин), он закончил Отдельные классы в марте 1917 г., получив звание мичмана.

²⁴ Харьковский паровозостроительный и механический завод Русского паровозостроительного и механического общества, основанный в 1895 г., был в то время крупнейшим машиностроительным предприятием России, насчитывавшим более 6 тыс. рабочих. Он имел кроме паровозостроительных цехов отдел тепловых двигателей, общие машиностроительный и котельный отделы, отдел земледельческих машин. Завод выпускал дизельные и газогенераторные двигатели, гильотинные ножницы для резки металла, дыропробивочные и ковочные прессы, паровые и воздушные молоты, коленчатые валы, мостовые и путевые краны, паровые лебедки, котлы всех систем, плуги, бороны, сеялки, жатки, молотилки, паровые приводы к сельхозмашинам и, конечно, паровозы всех марок. Огромная номенклатура изделий, выпускаемых заводом, сжатые сроки исполнения заказов еще раз опровергают укоренившееся мнение о технической отсталости России. В 1914—1915 гг. завод выполнил заказ на поставку 14 котлов Ярроу для черноморского легкого крейсера «Адмирал Нахимов».

²⁵ Линейный крейсер «Гебен» вступил в строй в 1912 г. Водоизмещение 23000 т, длина 186 м, скорость 29 узлов. Вооружение: 10 280-мм орудий в башнях, 12 150-мм орудий в казематах, 12 88-мм орудий на открытых боевых постах, 4 торпедных аппарата. Экипаж — 1013 человек. Легкий крейсер «Бреслау» вступил в строй в 1912 г. Водоизмещение 4550 т, длина 136 м, скорость 27,6 узлов. Вооружение: 120 105-мм палубных орудий, 2 торпедных аппарата. Экипаж — 373 человека.

10 августа 1914 г. в Дарданеллы из Средиземного моря в сопровождении трех турецких миноносцев вошли германские линейный крейсер «Гебен» и легкий крейсер «Бреслау», которым удалось оторваться от преследовавших их кораблей англо-французской эскадры. Существует версия, что английское правительство было не против присутствия этих кораблей в Черном море. Если учесть извечное противостояние Англии захвату Россией проливной зоны Босфора и Дарданелл, то эта версия не кажется неправдоподобной. С приходом германских кораблей и назначением немецкого контр-адмирала Сушона командующим турецким флотом стало ясно, что вступление Турции в войну на стороне Германии предreshено. 16 августа на германских кораблях был поднят турецкий флаг.

²⁶ В ночь на 16(29) октября 1914 г. турецкие миноносцы «Муавенет» и «Гайрет» совершили набег на Одесский порт, потопив канонерскую лодку «Донец» и минный заградитель «Бештау» и повредив четыре парохода. Артиллерией турецких миноносцев были также повреждены нефтяной резервуар, трамвайная станция и сахарный завод. Одновременно линейный крейсер «Гебен», следуя за тралами миноносцев «Ташос» и «Самсун», с дистанции 40 кабельтовых обстрелял русские корабли и береговые объекты в Северной бухте Севастополя. В результате ответного огня береговых батарей и брандвахтенного линейного корабля «Георгий Победоносец» крейсер «Гебен», получив три попадания в районе задней дымовой трубы, приказал миноносцам убрать тралы, увеличил ход до 22 узлов и, прекратив стрельбу, вышел из зоны обстрела. Огнем «Гебена» повреждены Морской госпиталь, угольные склады и полотно железной дороги.

Турецкий легкий крейсер «Гамидие» обстрелял Феодосию, выпустив по городу 150 снарядов, в результате чего возникли пожары в железнодорожном депо и портовых складах. Крейсер «Бреслау» выставил у входа в Керченский пролив 70 мин, на которых в тот же день подорвались русские пароходы «Ялта» и «Казбек». Затем «Бреслау» отправился к Новороссийску, где находился турецкий минный крейсер «Берк». Обстреляв Новороссийск, они отошли к Босфору.

²⁷ При отходе «Гебен» в районе мыса Херсонес встретил дозорные миноносцы «Лейтенант Пущин», «Жаркий» и «Живучий», которые получили приказание оказать поддержку возвращавшемуся в Севастополь минному транспорту «Прут». Русские миноносцы пытались атаковать «Гебен», но не достигли успеха. Миноносец «Лейтенант Пущин» получил тяжелые повреждения. «Живучий»

и «Жаркий» не смогли прикрыть «Прут» и обеспечить его прорыв в Севастополь. Огонь с «Гебена» вызвал пожар на «Пруте», где находилось 710 мин. Команда, подорвав днище корабля и открыв кингстоны, отошла на шлюпках к берегу. В 8 ч 40 мин. 16 октября «Прут» скрылся под водой.

²⁸ Первые месяцы войны показали, что германский флот и не собирался прорываться в Финский залив. При подготовке к войне на два фронта германский Генеральный штаб разделил военноморской флот между Северным и Балтийским морями. Для операций на Балтике он выделил сравнительно небольшие силы под командованием Генриха Прусского — 9 легких крейсеров, 16 миноносцев и 3 подводные лодки, а также несколько минных заградителей, сторожевых кораблей и тральщиков. Но наличие Кильского канала позволяло противнику в случае необходимости быстро перебрасывать корабли Флота открытого моря с Северного моря на Балтийское, что германское командование неоднократно предпринимало, чтобы заставить Балтийский флот снова перейти к оборонительным действиям, как это было в начале войны.

²⁹ С началом войны наибольшее значение для России стали приобретать северные морские коммуникации. На доставку грузов из Англии в Архангельск требовалось 10—15 суток, в то время как из портов западного побережья США во Владивосток — 18—20 суток. Не сравнимы были также затраты времени и средств для доставки грузов к линии фронта из Владивостока и из Архангельска. Между тем все северное побережье России связывала с центром страны единственная узкоколейная железная дорога Архангельск — Вологда. Архангельск имел всего одну деревянную пристань на левом берегу, связанную с железной дорогой. Мостов через Северную Двину в пределах Архангельска не было, и вся работа по обслуживанию порта проводилась только на левом берегу реки. На правом берегу, где располагался город, имелись лишь лесопогрузочные пристани. Глубины у пристаней не превышали 3,7 м и не позволяли подходить к ним океанским судам в полном грузу. С открытием навигации 1914 г. там начались дноуглубительные работы, которые к началу войны успели закончить. Началось спешное строительство складских помещений. Грузы в Петроград могли также доставляться водным путем: по Северной Двине, реке Сухоне, каналам Марининской системы, Ладожскому озеру и Неве, а также водой по Северной Двине до Котласа, откуда по железной дороге на Вятку — Петроград. В планах войны использование Северного ТВД не предусматривалось, поэтому он оказался неподготовленным к военным действиям. Единственным русским военным кораблем на Севере было посыльное судно «Бакан», направленное туда в 1913 г. для охраны рыбных промыслов.

Приказом по 6-й армии от 20 июня 1914 г. Архангельский, Онежский и Холмогорский уезды были объявлены включенными в театр военных действий. В сентябре 1914 г. была учреждена должность начальника охраны водного района (ОВР) Архангельского порта, на которую был назначен капитан 1-го ранга Ивановский, являвшийся одновременно и начальником гарнизона города. На него была возложена ответственность за оборону Архангельска, разгрузку транспортов с военными грузами и отправку их по назначению.

³⁰ Стремительная служебная карьера С. В. Рухлова началась с назначения его в 1903 г. на должность товарища главного управляющего торговым мореплаванием и портами. Ранее пост главного командующего занимал адмирал великий князь Александр Михайлович, который способствовал продвижению Рухлова по службе и назначению его членом Госсовета. С. Ю. Витте характеризует Рухлова как «умного и дельного, но малокультурного в европейском смысле чиновника». «По политическому образу мыслей, — продолжает С. Ю. Витте, — это „чего изволите“». С 1905 по 1909 г. Рухлов занимает должность помощника статс-секретаря Госсовета по департаменту экономики, а в 1909 г. становится министром путей сообщения. Однако «министерская чехарда» 1915—1917 гг. не обошла и его: в 1915 г. он лишился министерского портфеля.

³¹ Состав и организация Транспортной флотилии часто менялись. По данным на 15 сентября 1915 г., она состояла из семи отрядов по 10—12 транспортов в каждом, 6-й отряд насчитывал 18 судов. Начальник флотилии контр-адмирал А. А. Хоменко держал флаг на транспорте № 93 — «Руслане». Кроме того, во флотилию входило несколько вспомогательных судов, а в конце 1915 г. в ее состав включили семь зафрахтованных иностранных судов. В основном же флотилия состояла из судов, реквизируемых по так называемой «судовой повинности» на время войны. Кроме того, для обеспечения десантных операций на заводах «Наваль-Руссуд» в Николаеве Морским министерством были заказаны специальные десантные суда типа «Эльпидифор», которые строились также в варианте тральщиков и канонерских лодок. Десантные операции в Черном море на побережье Турции проводились для содействия Приморскому отряду Кавказской армии, которой после смещения с поста Верховного главнокомандующего командовал великий князь Николай Николаевич. Эрзерумская

и Трапезундская десантные операции, проведенные в 1916 г., показали высокую эффективность высадочных средств специальной постройки и целесообразность формирования специальных десантных соединений, таких как Транспортная флотилия. Однако десантная операция в Босфор для захвата проливной зоны — эта заветная мечта, которую вынашивала Россия на протяжении почти двух столетий, так и не была осуществлена.

³² А. А. Хоменко — вице-адмирал (за отличие, 1916 г.), участник русско-японской войны, начальник Транспортной флотилии Черноморского флота с 1914 г. Командир минного крейсера «Абрек» (1905—1906 гг.), учебного судна «Рында» (1906—1911 гг.). Капитан над Кронштадтским портом (1911—1914 гг.).

³³ Для оказания помощи Сербии, не имевшей общих границ с союзниками, в августе 1914 г. было создано специальное соединение кораблей на Дунае — Экспедиция особого назначения (ЭОН) под командованием капитана 1-го ранга Веселкина, которому предоставлялись права «отдельно командующего флагама». В состав ЭОН входили: инженерный отряд, отряды заграждений Дуная, защиты Железных Ворот, транспортных судов, боевых кораблей и различные вспомогательные береговые части. На ЭОН возлагалась задача снабжения оружием и боеприпасами сербской армии и борьба с судами австро-венгерской Дунайской флотилии с целью не допустить их к устью Дуная. В Сербию был отправлен также отряд из 106 матросов Черноморского флота под командованием старшего лейтенанта Волковицкого. В августе 1914 г. ими были установлены на берегу Дуная торпедные аппараты для борьбы с австро-венгерскими судами, а также минное заграждение. 23 октября 1914 г. на русских минах подорвался австрийский монитор «Темеш» под флагом командующего Дунайской флотилией. Первый караван судов с грузами для Сербии вышел 14 октября 1914 г. по маршруту Рени — Прахово и 23 октября благополучно прибыл к месту назначения. До конца 1914 г. было отправлено пять таких караванов. Оказанная Россией помощь дала возможность Сербии с успехом выдержать наступление превосходящих по численности и вооружению австро-венгерских войск, а в ряде пунктов заставить их отойти.

³⁴ 27 июля 1914 г. в Петрограде была пышно отпразднована 200-летняя годовщина Гангутского сражения. Линейный корабль «Гангут» был четвертым кораблем русского флота, носившим название в честь этой победы. В параде кораблей на Неве в честь этого праздника ему уделялось особое внимание, к тому же его должен был осматривать Николай II, но готовность корабля к этому времени была недостаточно высокой, поэтому для ускорения работ на «Гангут» перебросили часть рабочих с других кораблей («Севастополя», «Полтавы», «Петропавловска»). После парада его вновь поставили «в свою очередь», и первым был сдан флоту линейный корабль «Севастополь», который закончил приемные испытания в конце сентября 1914 г.

³⁵ Имеются в виду линейные крейсера «Измаил», «Кинбурн», «Бородино» и «Наварин», которые строились на Балтийском и Адмиралтейском заводах. Из-за острого дефицита металла и рабочей силы в условиях военного времени их строительство пришлось прекратить, тем более что судьба войны решалась на сухопутных фронтах. После революции не достраивались.

³⁶ Неоднократные сетования морского министра на отставание Путиловского завода в строительстве кораблей не имеют достаточно веских объективных оснований. Путиловский завод по своему профилю был предприятием общего машиностроения, и судостроение никогда не являлось его основной отраслью. Созданное Обществом Путиловских заводов новое судостроительное предприятие — Путиловская верфь была в основном закончена постройкой только в конце 1913 г. и, естественно, не могла сразу набрать нужных темпов строительства кораблей. По-видимому, здесь сказывается личное неприязненное отношение к руководству завода и верфи.

³⁷ В 1914 г. на Черном море были спущены на воду эскадренные миноносцы «Быстрый» и «Пылкий» (Металлического завода), «Дерзкий» и «Пронзительный» (завода «Наваль»), «Поспешный» (Невского завода) и «Счастливый» (Путиловского завода), а также подводные лодки «Кашалот», «Кит» и «Нарвал» (Невского завода).