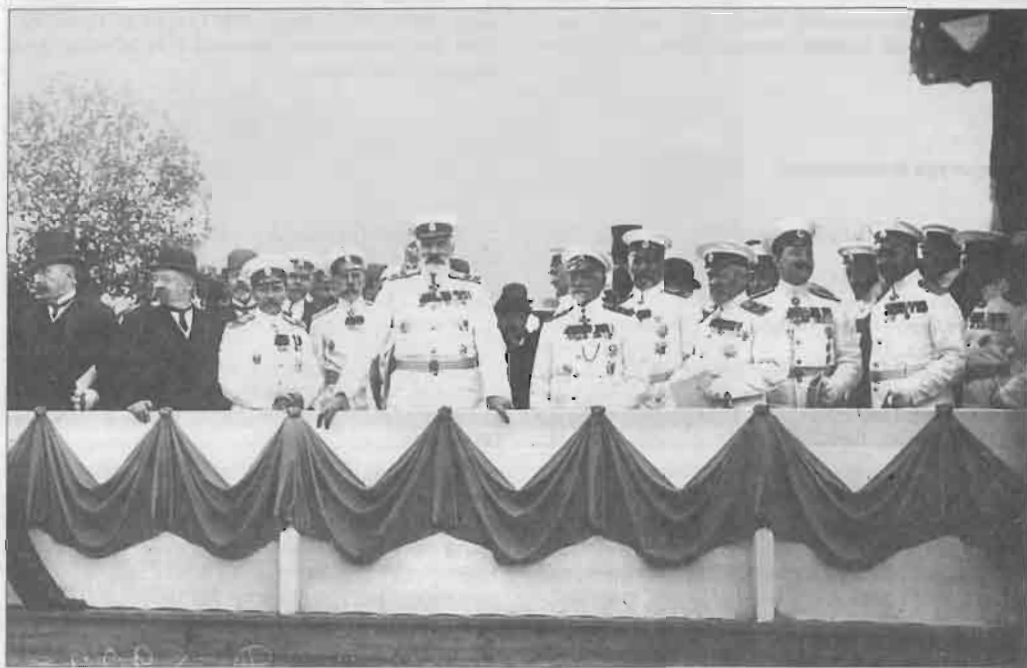


# ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ



Морской министр вице-адмирал И.К.Григорович и начальник Действующего флота Балтийского моря вице-адмирал Н.О. фон Эссен на церемонии спуска на воду эскадренного миноносца «Новик». 21 июня 1911 года

## **Н.О. фон Эссен, А.В.Колчак и разработка программы усиленного судостроения Балтийского флота**

**А.Ю.ЕМЕЛИН, К.Л.КОЗЮРЕНКО**

В отечественной историографии «Программа усиленного судостроения 1912—1916 гг.» для Балтики рассматривалась неоднократно, прежде всего с точки зрения ее места в

развитии флота и вооруженных сил в целом накануне первой мировой войны и в истории отечественного кораблестроения. Определенное внимание уделялось обстоятельствам обсуждения и утверждения программы Государственной Думой. Сам же процесс ее разработки Морским ведомством до сих пор остается малоизученным.

Почти неисследованным аспектом данной темы следует признать роль командования Балтийского флота в создании судостроительной программы, степень и характер его влияния на Морской генеральный штаб (МГШ) и Морское министерство в указанном вопросе. В литературе на этот счет существуют два мнения, правда, не подкрепленные развернутым фактическим обоснованием. И.Ф.Цветков считает, что предусмотренные оперативными планами флота задачи непосредственно воздействовали на разработку программы судостроения. Согласно Е.Ф.Подсобляеву «результата

ты больших маневров оказывали влияние на корректировку планов войны на Балтийском море, но, к сожалению, очень мало влияли на выработку программы строительства флота».

Пролить свет на данный вопрос может хранящаяся в фондах Российского государственного архива военно-морского флота докладная записка начальника Действующего флота Балтийского моря вице-адмирала Н.О. фон Эссена, поданная им морскому министру И.К.Григоровичу при секретном рапорте от 23 марта 1911 года, публикация которой предлагается вниманию читателей.

Записку можно условно разделить на две части. В первой доказывается необходимость экстренного усиления Балтийского флота, вторая, по сути, является проектом судостроительной программы на 1911—1915 годы. Сам факт представления такого документа морскому министру именно в конце марта 1911 года вызывает ряд вопросов. Известно, что И.К.Григорович проявил себя на министерском посту горячим поборником необходимости строительства новых боевых кораблей, так что лишний раз убеждать его в этом вряд ли было необходимо. Вторая же часть записки практически полностью совпадает с уже выполненными к тому времени разработками МГШ, представленными морским министром Николаю II менее двух недель спустя в виде «Программы усиленного судостроения Балтийского флота на 1911—1915 годы». По нашему мнению, для выяснения причин появления докладной записки Н.О. фон Эссена необходимо предварительно обратиться к событиям,

связанным с разработкой и утверждением судостроительных программ в 1909—1911 годах.

Известно, что в первое пятилетие после русско-японской войны Балтийский флот едва ли можно было рассматривать как серьезную боевую силу. В зимний же период, когда Отдельный отряд для плаваний с гардемарины (так называемый «Балтийский отряд»), включавший немногие имевшиеся крупные корабли, находился в Средиземном море, в распоряжении командующего флотом оставались лишь несколько устаревших крейсеров, миноносцы и транспорты.

Резкое обострение отношений с Австро-Венгрией и Германией в ходе боснийского кризиса второй половины 1908—первой половины 1909 года продемонстрировало вопиющую слабость российских военно-морских сил, которые не в состоянии были оказать никакого содействия терпевшей «дипломатическую Цусиму» отечественной внешней политике. Более того, 14 февраля 1909 года, в самый разгар чреватого войной международного кризиса, четвертый месяц находившийся в должности начальника соединенных отрядов Балтийского моря контр-адмирал Н.О.фон Эссен обратился к морскому министру С.А.Воеводскому с секретным письмом, в котором требовал немедленного возврата Балтийского отряда из заграничного плаванья в Финский залив, в противном случае не гарантируя, что флот сможет противостоять военно-морским силам даже и одной Швеции.

Думается, что именно это отчаянное положение подвигло начальника соединенных



«Слава» — один немногих крупных кораблей, оставшихся на Балтийском море после русско-японской войны и входивший в состав Балтийского отряда

отрядов на составление «зимнего варианта плана №18» (войны с Германией и Швецией), согласно которому имелись крейсера и 1-я минная дивизия должны были нанести упреждающий удар из Либавы, совершив рейд по Балтике для постановки минных заграждений у германских портов и атаки на базы шведского флота. Н.О. фон Эссен полагал, что в сложившихся условиях предусмотренная утвержденным МГШ в 1908 году планом №18 оборона Гогландской минно-артиллерийской позиции бесполезна, поскольку она не может быть достаточным образом оборудована к весне из-за льда, а запертый в Кропшгадте флот окажется в положении 1-й Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре. Вице-адмирал понимал, что ввиду слабого судового состава «в какой бы дислокации ни расположился флот, его влияние на действия сильного противника не будет иметь практического значения в ходе войны...».

В этой тяжелой ситуации Эссен придерживался следующей точки зрения: «Не оспаривая рискованности и в окончательном результате материальной бесплодности действий Балтийского флота и при всякой иной его дислокации, я, тем не менее, нахожу, что флот должен быть введен в войну и принять в ней участие ради причин характера морального, а личный состав его, это ядро будущего флота, воспитан и воодушевлен в стремлениях и привычках быть готовым жертвовать собой, идти на опасность...». Иными словами, хотя флоту предстояла неминуемая гибель, погибнуть он должен был с честью. Отвечая Эссену, начальник МГШ вице-адмирал А.А.Эбергард резонно заметил: «...операция, задуманная вашим превосходительством, рассчитана не столько на достижение ващей реальной цели, сколько на моральное значение первого успеха для состояния духа наших вооруженных сил. Больше данных, что первый и значительный успех будет на стороне противника...».

Впрочем, Эссен отдавал себе в этом отчет и в секретной записке А.А.Эбергарду от 7 мая 1909 года признавал, что в случае заблаговременной надлежательной подготовки Гогландской позиции главной защитой столицы являются все же именно минные заграждения и береговая артиллерия, тогда как флот, по слабости линейных сил, ограничит оборонительными действиями миноносцев. Исходя из этого, командующий считал необходимым ежегодно строить на Балтике по одному современному миному заграждению, пять миноносцев, пять подводных лодок, три легких крейсера для поддержки минных сил и два «мелкосидящих броненосца» для обороны шхер. В свете этого представляется необоснованным мнение

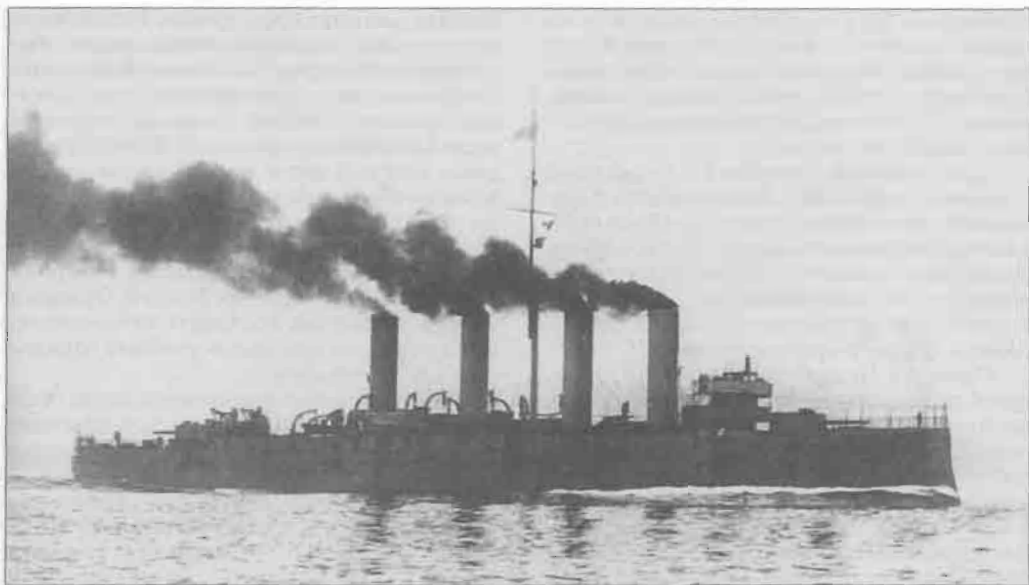
И.Ф.Цветкова, согласно которому именно наличие у Н.О. фон Эссена весной 1909 года вышеуказанного плана «...безусловно повлияло на разработку судостроительных программ для Балтийского моря» в смысле преимущественного включения в них «...большего количества кораблей, способных ставить мины в любых погодных условиях на большом удалении от своих баз».

Однако само обращение Н.О. фон Эссена в МГШ с предложениями о «необходимых мероприятиях по судостроению» уже весьма показательно: он имел на этот счет собственное мнение и занимал активную позицию. Специфику такого планирования адмирал знал хорошо, так как в бытность капитаном 2 ранга являлся одним из разработчиков программы судостроения на 1903—1923 годы, а по возвращении из Порт-Артура в 1905 году некоторое время занимал должность начальника стратегической части военно-морского отдела Главного морского штаба — непосредственного предшественника МГШ.

Руководство Морского ведомства прекрасно понимало срочную необходимость создания и реализации четкого плана развития флота империи. В феврале 1909 года морской министр и начальник МГШ обратились к императору с докладом, прося разрешения составить программу судостроения на ближайшее десятилетие. Получив его, МГШ 9 мая 1909 года представил в Совет Министров «Программу развития морских вооруженных сил на 1909—1919 годы», основное внимание в которой было уделено воссозданию Балтийского флота. На этом театре предполагалось строительство восьми линкоров, четырех линейных и девяти легких крейсеров, тридцати шести эсминцев, столько же «шхерных миноносцев» и двадцати подводных лодок.

В процессе обсуждения документа в августе 1909—феврале 1910 года особое совещание в составе министров финансов, иностранных дел, военного, морского и обоих начальников генеральных штабов в целях экономии бюджета исключило из программы для Балтики четыре линейных корабля, пять легких крейсеров, половину эсминцев, все миноносцы, восемь подводок. Согласованный документ 24 февраля 1910 года одобрил Совет Министров, а месяц спустя — Николай II.

Далее последовало внесение судостроительной программы в Государственную Думу. МГШ очень серьезно готовился к парламентским баталиям за выделение кредитов. 31 марта 1910 года он затребовал через морского министра у Морского технического комитета и Главного управления кораблестроения и снабжений подробные, согла-



Крейсер «Адмирал Макаров»

сованные и выверенные сметы на судостроение, возведение береговых сооружений, подготовку разнообразных запасов «для объяснений по программе развития морских вооруженных сил в комиссиях законодательных учреждений». О значении, которое придавалось этому документу МГШ, свидетельствует то, что 8 апреля в докладе С.А.Воеводскому было выдвинуто предложение «при технических и хозяйственных соображениях по проектированию и постройке новых судов руководствоваться исключительно программой, внесенной в законодательные учреждения, и до ее утверждения не начинать постройки никаких боевых судов».

Однако обсуждение законопроекта в Государственной Думе так и не состоялось, поскольку пребывавший в перманентном конфликте с Морским министерством парламент из года в год упорно отказывался дать кредиты даже для строительства уже заложенных четырех dreadnoughtов типа «Севастополь». О выделении же почти 700 млн рублей по судостроительной программе 1909–1919 годов думцы просто не желали слышать. По этому поводу в отчете о деятельности МГШ за 1910 год грустно констатировалось: «...к сожалению, приходится отметить, что, несмотря на первостепенную важность усиления наших морских сил на Балтийском море, законодательные учреждения до сих пор к рассмотрению внесенной программы не приступали».

Мы не располагаем сведениями о причастности Н.О. фон Эссена к разработке

программы 1909–1919 годов, тем более что она во многом повторяла представленную императору еще в 1907 году так называемую «малую» судостроительную программу.

Однако можно уверенно утверждать, что адмирал целиком и полностью разделял ее основные положения. Это видно из его отношения к утвержденному 5 апреля 1910 года новому «Плану стратегического развертывания Балтийского флота на случай европейской войны». Разработчики документа из МГШ рассчитывали на вступление в строй двух линкоров типа «Андрей Первозванный», двух крейсеров типа «Адмирал Макаров», нескольких подводок и минных заградителей, заканчивавшего ремонт крейсера «Громобой». Согласно этому плану отряд линкоров и крейсеров должен был дать бой неприятелю под прикрытием заранее выставленных минных заграждений между линиями Ревель–Порккала–Удд и Гогланд, минные дивизии – атаковать противника из шхер северного берега Финского залива. Основная задача: «...задержать противника в восточной части Финского залива на срок хотя бы 12–14 дней».

Положения этого плана проигрывались на состоявшихся в августе 1910 года маневрах Балтийского флота. Учения состояли из двух эпизодов: противодействие прорывающемуся к Кронштадту через минно-артиллерийскую позицию у Гогланда германскому флоту и защита финских шхер от шведских броненосцев береговой обороны и миноносцев, поддержанных немецкими легкими

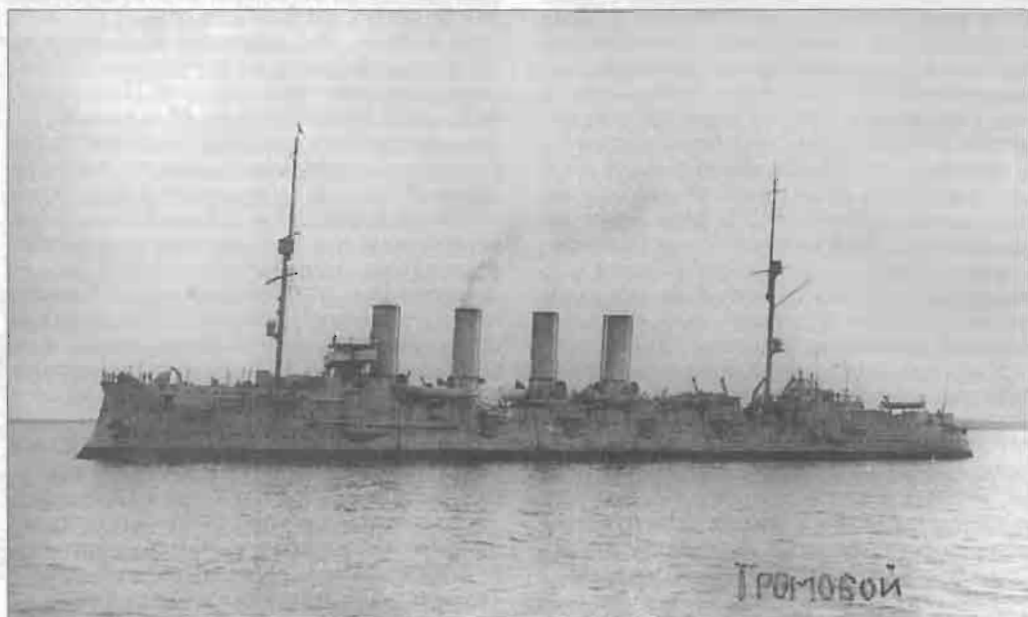
крейсерами. При этом Эссен исходил из наличных сил своего флота, поскольку, вопреки надеждам Морского генерального штаба, вступление в строй новых кораблей затягивалось. Ни одну из задач оборонявшейся стороне решить не удалось.

Датированный 3 ноября 1910 года отчет о маневрах начальник Действующего флота Балтийского моря окончил так: «В заключение считаю долгом высказать, что все принятые меры для выполнения задачи, возложенной на все Морское ведомство — паллиатив, пока не будет достаточно сильного и боеспособного флота открытого моря».

Однако в Петербурге осенью 1910 года преобладали гораздо более оптимистические настроения. Еще в начале этого года, в секретной аналитической работе офицера МГШ лейтенанта графа П.Ф.Келлера «Предположения о первоначальных действиях флотов в случае войны Тройственного союза с Двойственным», выводы которой легли в основу «Плана стратегического развертывания» Балтийского флота, указывалось, что в Финский залив будут прорываться главные силы германского флота: семь дредноутов, пять броненосных и тринадцать легких крейсеров, двадцать два эсминца, поддерживаемые восемью броненосцами береговой обороны. Тягаться с ними существовавший на тот момент русский флот, конечно, не мог, даже в усиленном варианте, чем и диктовались его сугубо оборонительные задачи на подходах к столице. Но уже несколько месяцев спустя

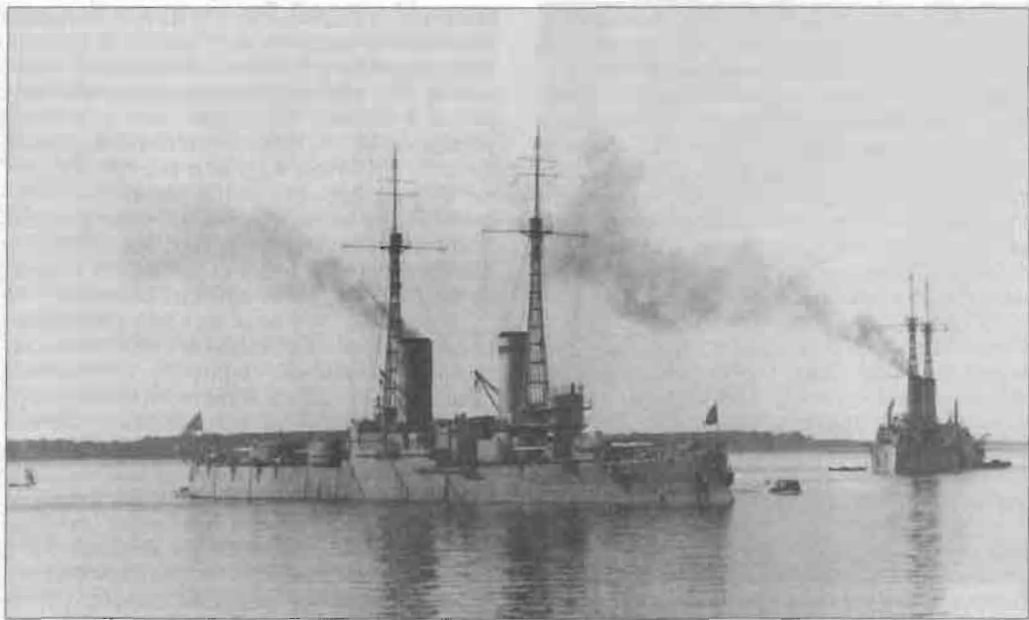
возобладала иная точка зрения. Источником ее послужило, в первую очередь, резкое обострение англо-германского военно-морского соперничества, следствием чего стала жесткая позиция Лондона на заключительном этапе боснийского кризиса 1909 года. Последовал мощный виток гонки морских вооружений в обеих странах. В результате специалисты МГШ пришли к выводу, что с началом войны основная часть кайзеровских военно-морских сил будет находиться в Северном море, тогда как «против России Германия будет в состоянии выставить второстепенные силы в составе судов учебных отрядов и резервного флота».

Этот принципиально важный тезис, ставший краеугольным камнем всего стратегического планирования российского военно-морского флота вплоть до первой мировой войны, был впервые официально сформулирован в секретном докладе начальника МГШ вице-адмирала А.А.Эбергарда морскому министру С.А.Воеводскому от 30 сентября 1910 года. В такой ситуации МГШ полагал, что с готовностью перечисленных выше достраивавшихся и ремонтировавшихся кораблей «относительный вес наших морских сил в Балтийском море значительно изменится в нашу пользу». Будучи в силах самостоятельно принять бой с германскими кораблями второй линии, они заставят противника вступить в борьбу за господство на море, которая вынудит последнего, даже в случае успеха отложить десантную операцию в Финском



Броненосный крейсер «Громобой», вошедший в состав Балтийского флота после ремонта





Линейные корабли «Андрей Первозванный» (слева) и «Император Павел I»

заливе на длительный срок, а также отсрочит вступление Швеции в войну. Поэтому ввод в строй в 1911 году «Андрея Первозванного», «Императора Павла I» и других кораблей, по мнению МГШ, было «необходимо признать государственно важным», чтобы уже весной этого года создать из них боеспособную в сложившихся условиях эскадру.

Интересно, что сформулированные в докладе А.А.Эбергарда аргументы в пользу этой меры позднее почти без изменений использовались для обоснования последующих судостроительных программ для Балтийского флота: «Сформирование такой эскадры будет иметь такие следствия: 1) Явится возможность полностью использовать благоприятную стратегическую обстановку. 2) Может побудить Германию изменить развертывание как сухопутных, так и морских сил. 3) Придаст вес и облегчит нашу дипломатическую подготовку. 4) Облегчит наше сухопутное развертывание и подымет значение флота в глазах военно-сухопутных властей, благодаря чему облегчится разрешение многих вопросов по разграничению властей и др. 5) Будет способствовать подъему духа во флоте, который, несомненно, произойдет, как результат организации, дающей флоту объединение и ставящей ему более широкие и более активные задачи. 6) Явится важным фактором в деле внутренней политики Морского министерства, дав законодательным учреждениям и общественному мнению доказательства оживления флота, что, в свою

очередь, отразится на результатах обсуждения как судостроительной программы, так и бюджета на предстоящий год».

Рассчитывая, таким образом, использовать эскадру с ядром из новых кораблей, правда, уже изрядно устаревших в ходе постройки, еще и как своеобразный локомотив, чтобы сдвинуть разом решение основных проблем Балтийского флота, МГШ предлагал всем структурам Морского министерства к 1 ноября 1910 года представить планы мероприятий по окончанию достройки и ремонта кораблей, укомплектованию личным составом, заготовке боеприпасов. Министр одобрил эти соображения, предполагавшие формирование эскадры к 1 мая следующего года.

Осознание специалистами МГШ того, что законодательные учреждения в принципе не собираются рассматривать предложенную Морским ведомством судостроительную программу, подтолкнуло к новым решительным шагам для создания военно-морских сил на Балтике. Со времени разработки «Программы развития морских вооруженных сил» истекал второй год, во многих положениях она уже просто устарела. Отсутствие закладок новых кораблей в 1911 году грозило не далее чем через три года оставить Балтийский флот с боевыми единицами, которые «по срокам службы и типам явятся совершенно непригодными для операций». В то же время в течение 1910 года неожиданно быстро прошла все стадии обсуждения и ут-

верждения четырехлетия программа развития Черноморского флота, первоначально не предполагавшаяся и вызванная к жизни усилиями Турции по созданию современных военно-морских сил. Инициатором предсидателем Совета Министров П.А.Столыпиным в конце июля 1910 года, за два месяца разработанная МГШ, в следующие два месяца согласованная с Министерством финансов и одобренная Советом Министров, она была представлена в Думу в январе 1911 года, а к маю стала законом.

Впрочем, уже 2 декабря 1910 года, когда Совет Министров особым журналом разрешил Морскому министерству войти в Думу с просьбой отпустить 150 млн рублей на строительство трех линкоров, девяти эсминцев, шести подводок и переоборудование судостроительных заводов на Черном море, положительное решение законодателей было предсказуемо. По свидетельству одного из влиятельных думцев, соответствующими комиссиями парламента «в конце 1910 года было достигнуто соглашение с правительством, в силу которого мы обязались сделать все возможное, чтобы провести кредиты на достройку балтийских кораблей [типа «Севастополь»] и на усиление Черноморского флота». Убеждение большинства даже оппозиционно настроенных депутатов в приоритете развития последнего перед Балтийским с точки зрения геополитических задач империи также не составляло секрета. Вполне

понятно, что начальник МГШ А.А.Эбергард постарался развить этот успех Морского министерства в Думе, намечавшийся впервые за всю короткую историю парламентаризма в России. Вице-адмирал был тогда убежденным «балтоцентристом». Во время дебатов 1910 года в Думе о выделении кредитов на достройку линкоров типа «Севастополь» он заявил, что «если у нас есть достаточные средства, чтобы строить не одну, а две бригады линейных кораблей, то я предпочитаю и вторую строить на Балтике».

3 декабря 1910 года, на следующий день после одобрения Совмином судостроительной программы для Черноморского флота, начальник МГШ ходатайствовал перед морским министром «о назначении капитана 2-го ранга Колчака во вверенный мне штаб заведывающим 1-ю оперативную часть». Срочность дела была столь велика, что А.А.Эбергард, вопреки правилам, даже не согласовал предварительно этот вопрос с начальником Главного гидрографического управления, в распоряжении которого состоял тогда А.В.Колчак, находившийся в тот момент во Владивостоке, в составе экспедиции Северного Ледовитого океана. В 1906–1908 годах он уже возглавлял 1-ю оперативную часть МГШ и был основным разработчиком «малой» судостроительной программы. Но затем Александр Васильевич ушел из штаба. О причинах этого пада он писал следующее: «Политическая борьба



Корабли Морских сил Балтийского моря на ревельском рейде

между Государственной Думой и Морским министерством, тем не менее, затягивала решение вопроса о начале исполнения судостроительной программы, и в 1908 году я пришел к убеждению, что поставить этот вопрос в реальные формы быстрой и энергичной деятельностью — невозможно. Все свелось к препирательству между Думой и Морским министерством; уходило время, а вопрос о судостроительной программе не двигался, и работа Морского генерального штаба стала получать чисто академический характер».

Думается, что в конце 1910 года в МГШ было решено именно «быстрой и энергичной деятельностью» вслед за черноморской составить и провести подобную же краткосрочную судостроительную программу для Балтийского флота. Действительно, с разработкой и одобрением первой из них «Программа развития вооруженных сил» 1909—1919 годов окончательно теряла смысл. В то же время из финансовых, политических и военно-технических соображений создание менее дорогостоящих и быстрее выполнимых программ обещало больший успех.

Однако приступить к этой работе сразу было невозможно, поскольку «в течение 1910 года в 1-ой оперативной части сменилось 3 начальника, причем в течение некоторого времени налицо вместо 1 начальника и 3 офицеров имелся 1 офицер; подобная нехватка в личном составе и постоянная смена начальников не могли не отразиться в высшей степени неблагоприятно на работе 1-ой оперативной части». Поэтому именно А.В.Колчак с его талантом, опытом, умением быстро «поставить вопрос в реальные формы» и был срочно вызван в столицу на должность начальника отдела МГШ, отвечавшего за Балтийский театр.

В то же время не прекращалась работа и в штабе Действующего флота Балтийского моря. Н.О. фон Эссен не удовлетворился только очередной констатацией факта слабости морских сил, выявившейся на осенних маневрах 1910 года. По его заданию оперативное отделение штаба во главе с капитаном 2 ранга О.О.Рихтером разработало ряд документов, обосновывавших новый план действий, который позволил бы в сложившейся ситуации надеяться на выполнение поставленных перед флотом задач. В первом из них, докладной записке «Описание оборонительных позиций для флота в Финском заливе», аргументировались преимущества Центральной (Нарген—Порккалаудской) минно-артиллерийской позиции перед всеми прочими возможными, а особенно перед Гогландской, в действовавшем плане войны по-прежнему считавшейся основной. По мис-



Капитан 2 ранга А.В.Колчак

сию штаба Балтийского флота для защиты Центральной позиции требовалось возведение всего трех 305-мм береговых батарей и базирование флота на Ревель и Гельсингфорс.

Направляя эту докладную в МГШ, Эссен в секретном рапорте от 24 декабря 1910 года обращался к А.А.Эбергарду с просьбой «оказать полное содействие к проведению в жизнь тех минимальных требований», которые излагались в документе. Следующие две записки О.О.Рихтера, датированные 20 января 1911 года, были посвящены анализу возможных действий германского флота на Балтике и значению Моонзундского архипелага. Последний рекомендовалось оборудовать как временную базу для операций минных сил на коммуникациях противника, прорывающегося в Финский залив — углубить и оборудовать фарватеры, установить береговые батареи. Что касается неприятеля, то, впервые в стратегическом планировании, возможность его десанта под Ригой с целью обхода правого фланга русского сухопутного фронта признавалась не менее вероятной, чем атака Финского залива и высадка под Петербургом.

Наконец, 26 января 1911 года из штаба Н.О. фон Эссена в МГШ была направлена итоговая записка с «основными положениями для разработки плана операций Балтийского флота». Они предусматривали генеральное сражение с прорывающимся в Финский залив неприятелем на Центральной позиции, для чего флот в мирное время должен был дислоцироваться в Ревеле и Свеа-



борге, не завися в развертывании от времени года. Кронштадт оставался тыловой ремонтной базой, фланговая шхерная позиция готовилась для действий миноносных сил на коммуникациях противника с севера, выход из Моонзунда оборудовался с той же целью для атак с юга, а Ирбенский пролив минировался.

Таким образом, рубеж обороны столицы с моря выносился на линию Нарген—Порккала—Удд. Но при этом пассивные действия допускались Эссенем только на период, пока позиция не будет надлежащим образом оборудована береговыми батареями. После подготовки оборонительного рубежа вице-адмирал считал возможным «вступить в борьбу за обладание морем», основываясь на тех же предпосылках, что и офицеры МГШ — союз с Англией, наличие на Балтике лишь германских сил второй линии, вступление в строй достраивавшихся кораблей. В этом случае командующий Действующим флотом планировал на постоянной основе разместить бригаду крейсеров и три дивизиона 1-й минной дивизии в Либаве. Сходство с замыслом Эссена 1909 года здесь чисто внешнее, поскольку в новой ситуации усилившийся русский флот уже действительно объективно мог позволить себе выделить часть кораблей для активных действий из передовой базы, не оставляя полностью беззащитным Финский залив и не совершая самоубийственных рейдов.

Интересно отметить, что если на декабрьском документе из штаба Балтфлота начертаны достаточно резкие резолюции А.А.Эбергарда, смысл которых сводится к тому, что все предлагаемые Н.О. фон Эссенем меры уже предусмотрены в составленной МГШ программе 1909—1919 годов и остается лишь дожидаться выделения средств, то январские записки приняты к сведению без замечаний. В секретном рапорте от 26 января командующий Действующим флотом Балтийского моря предложил обсудить «Основные положения для разработки плана операций» совместно офицерам оперативного отделения штаба флота и офицерам 1-й оперативной части МГШ.

Такое обсуждение состоялось в феврале—марте 1911 года и уже 15 апреля «Основания для выработки плана операций Балтийского флота в 1911 г. на случай мобилизации №18 (европейская война)», согласованные двумя штабами, были представлены морскому министру, а 30 мая в общих чертах одобрены императором. После внесения некоторых изменений этот документ под заглавием «План операций морских сил Балтийского моря на случай европейской войны» 17 июня 1912 года был окончательно

утвержден Николаем II. Именно по нему флот действовал в начале первой мировой.

8 февраля 1911 года прибывший в Санкт-Петербург А.В.Колчак был зачислен в МГШ на должность начальника 1-й оперативной части. Именно он руководил обсуждением представленных штабом Н.О. фон Эссена «Основных положений для разработки плана операций» Балтийского флота. Одновременно Колчак составил «Объяснительную записку к судостроительной программе» на 1911—1915 годы, направленную А.А.Эбергарду уже 28 февраля. Анализируя рост флотов соседних держав и возможность вооруженных конфликтов с ними, будущий адмирал приводит четкую раскладку — на каком театре, какие корабли и в какие сроки необходимо построить, обосновывая в этом документе вывод о необходимости направить основные силы на немедленное воссоздание Балтийского флота. К записке прилагались «Тактические обоснования», формулировавшие основные задачи, которые в морском сражении возлагались на корабли различных классов и определялись «крайний минимальный» и «действительно потребный» составы Балтийского флота.

12 марта 1911 года морской министр и начальник МГШ передали императору всеподданнейший доклад о необходимости пересмотра 10-летней программы, текст которого составил все тот же А.В.Колчак. Через день, 14 марта, перед новой встречей с государем, А.А.Эбергард скрепил своей подписью «Объяснительную записку», представленную Колчаком 28 февраля. Скорее всего он рассчитывал, что Николай II вернет ему доклад от 12 марта утвержденным, после чего можно будет сразу же представить ему записку на рассмотрение как вариант новой программы. Однако в тот день государь передал начальнику МГШ лишь более ранние документы со своими резолюциями. Вероятной причиной этой паузы в принятии высшего решения могло служить уже сложившееся у императора убеждение в необходимости смены морского министра: С.А.Воеводский не имел в Думе ни малейшего авторитета и в связи с этим получение кредитов и по новой пятилетней программе являлось проблематичным.

19 марта Николай II принял в Царском Селе товарища морского министра вице-адмирала И.К.Григоровича и объявил о назначении его на место Воеводского. Одновременно он вручил новому министру доклад МГШ от 12 марта со своей резолюцией: «Программу пересмотреть».

Четыре дня спустя командующий Действующим флотом Балтийского моря вице-адмирал Н.О. фон Эссен представил новому

министру рапорт, к которому прилагалась публикуемая докладная записка о судостроительной программе для Балтийского флота. Вторая ее часть, содержащая собственно раскладку программы, почти полностью совпадает с соответствующей частью работы А.В.Колчака от 28 февраля, той самой, которая с 14 марта уже являлась утвержденной МГШ кораблестроительной программой для Балтийского флота. Вероятно, Колчак, не будучи в курсе позиции неожиданно назначенного нового морского министра относительно работы, выполненной по распоряжению его предшественника, передал экземпляр своей записки Н.О. фон Эссену и просил поддержать программу силой своего авторитета. Вопрос о ней они не могли не обсуждать в процессе согласования нового плана боевых действий флота в феврале—марте 1911 года. Маневр удался — как и следовало ожидать, получив рапорт начальника Действующего флота Балтийского моря, И.К.Григоревич направил его в МГШ, то есть тому же А.В.Колчаку, которому и требовалось такое дополнительное официальное обоснование своей работы.

2 апреля документ представили новому морскому министру при докладе МГШ в виде «Программы усиленного судостроения Балтийского флота на 1911—1915 гг.» с приложениями и проекта «Закона об императорском российском флоте». Таким образом, можно сделать вывод, что А.В.Колчак являл-

ся именно создателем пятилетней кораблестроительной программы для Балтийского театра, а не только человеком, призванным обеспечить ее утверждение в Думе, как полагает в своей работе А.В.Шмелев. МГШ считал необходимым дополнить указанные документы точными сметами по стоимости программ. 3 апреля И.К.Григоревич наложил на документ резолюцию: «Гл[авному] Мор[скому] Шт[абу], МТК, ГУКиС сделать все необходимые расчеты в самый непродолжительный срок». Но, не дожидаясь результата, морской министр и начальник МГШ уже на следующий день направились к государю представлять разработанные 1-й оперативной частью проекты.

Вернувшись из Царского Села, А.А.Эбергарт переслал своим подчиненным следующую записку: «Доклад (на котором я занял почти все время) прошел очень оживленно и пока, на словах, получил одобрение его величества, соглашавшегося со всеми основными положениями, на которых разработаны наши программы. Государь обещал все прочитать и вернуть на этой неделе. Дай то Бог, в добрый час. Прошу сказать об этом А.В.Колчаку и В.Н.Черкасову».

Дальнейшее хорошо известно: 25 апреля 1911 года Николай II утвердил все представленные ему документы, а о разработчиках «всемилоостивейше соизволил высказать: «Отлично исполненная работа; видно, что стоят на твердой почве; расхвалите их от меня».



Император Николай II и морской министр генерал-адъютант И.К.Григоревич во время одного из посещений Балтийского судостроительного завода



Спуск на воду линейного корабля «Петропавловск». 27 августа 1911 года

Эти слова императора можно в равной степени адресовать и начальнику Действующего флота Балтийского моря. Но Н.О. фон Эссен не был бы самим собой, если бы не подошел к вопросу творчески: по части планов кораблестроения в его докладной записке имеются отличия от работы А.В.Колчака. Сравнивая эти документы, можно указать на следующее. Эссен больше внимания уделяет конкретным деталям, указывая на желательный калибр артиллерии броненосных (линейных) крейсеров, водоизмещение легких крейсеров и эсминцев, а в ряде случаев прямо называет заводы, которые лучше всего привлечь к работам. Далее, адмирал настаивает на спуске всех четырех линкоров типа «Севастополь» в 1911 году, в то время как Колчак допускает спуск двух из них на следующий год. Не доверяя отечественной судостроительной промышленности, Эссен решительно высказывается за передачу значительной части заказов иностранным заводам, что позволило бы получить качественные корабли в более сжатые сроки и за значительно меньшие деньги. Колчак же считал допустимым построить за границей по два броненосных и легких крейсера в случае признания невозможности выполнить программу силами русских заводов.

Что Николай Оттович фон Эссен внес в проект программы принципиально нового? Во-первых, это основанное на опыте маневров предложение о строительстве «шхерных броненосцев», высказывавшееся им еще в

1909 году. Такие корабли могли не только эффективно противостоять шведским броненосцам береговой обороны, но оказались бы крайне полезными для действий в мелководных прибрежных районах, защищая миноные заграждения, обстреливая войска противника. Бои на Кассарском плесе в октябре 1917 года показали, что наличие в составе флота таких кораблей было бы весьма полезным. Однако в окончательный вариант судостроительной программы это предложение не вошло. Зато следующее, о срочном заказе за границей двух турбинных крейсеров с целью подготовки машинных команд для строящихся кораблей, получило полную поддержку МГШ и было реализовано, хотя с запозданием и неудачно (крейсера «Адмирал Невельской» и «Муравьев-Амурский»). Эссену же принадлежат предложения о строительстве ледоколов и переделке крейсеров типа «Богатырь» в миноные заградители. Некоторые пункты записки Колчака по поводу оборудования мино-артиллерийской позиции и баз Балтийского флота также, судя по всему, имели в своей основе ранее высказанные предложения вице-адмирала.

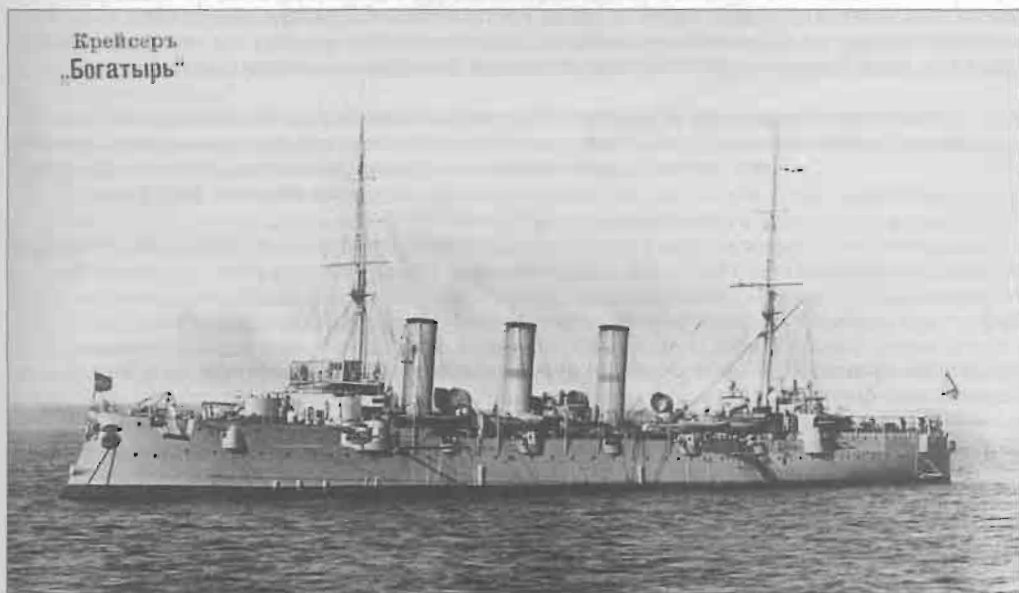
Заметим, что уже через несколько месяцев после утверждения кораблестроительной программы, еще в процессе определения стоимости ее выполнения, А.В.Колчак убедился в основательности сомнений Н.О. фон Эссена относительно возможностей отечественного судостроения. 5 октября 1911 года начальник МГШ подал морскому министру

доклад, в котором уведомил, что российские судостроительные предприятия запросили за линейные корабли и легкие крейсера такие суммы, на которые за рубежом можно построить флот, на 50% больший по тоннажу, лучше по качеству и быстрее по времени. В связи с этим А.А.Эбергарт в качестве вынужденной меры считал необходимым передать заказы по кораблестроительной программе на иностранные верфи примерно в той же пропорции, как предлагал в своей записке от 23 марта Н.О. фон Эссен. МГШ не получил поддержки морского министра в данном вопросе, но эта история лишний раз продемонстрировала верность взгляда начальника Морских сил Балтийского моря на проблемы строительства флота.

Эссен и в дальнейшем внимательно наблюдал за оказавшимся весьма непростым процессом прохождения кораблестроительной программы через все инстанции. Так, 10 февраля 1912 года начальник МГШ князь А.А.Ливен жаловался морскому министру, что в ходе обсуждения документа в межведомственной комиссии под нажимом Министерства финансов было принято такое распределение кредитов по срокам, вследствие которого «окончание программы нельзя будет ожидать ранее 1918 года, что совершенно не отвечает военным соображениям...». Предвидя опасность сокращения финансирования программы в первую очередь за счет средств на оборудование новых баз Балтийского флота, Н.О. фон Эссен, в поданном на высочайшее рассмотрение в марте

1912 года своем отчете за предыдущий год, фактически предлагал ввиду чрезвычайной важности дела отнестись на это кредиты явочным порядком, без утверждения Думой. Судя по резолюции, Николай II согласился с его мнением, но никаких действий предпринято не было, а законодатели в 1912 году денег на строительство портов в Ревеле и Гельсингфорсе не дали.

Вполне понятно, что адмирал с особым волнением ожидал голосования в Думе по законопроекту о «Программе усиленного судостроения Балтийского флота на 1912—1916 гг.», которое состоялось 6 июня 1912 года. В конце мая Н.О. фон Эссен счел необходимым направить морскому министру письмо, в действительности явно рассчитанное на депутатов парламента. Оно весьма любопытно, поскольку концентрированно выражает мнение той части офицерского корпуса, которую принято считать носителями идей отечественного маринизма. Эссен писал: «... утверждение или не утверждение теперь же программы будет знаменовать собой быть или не быть вообще у нас боевому флоту. Мозг военной силы есть ее личный состав. Хороший личный состав образуется только в том случае, если он работает бодро с уверенностью в светлом будущем. Требования, предъявляемые современному флоту настолько тяжелы, что для их выполнения от личного состава требуется полная энергия и серьезная работа. Кто же будет работать и двигать дело вперед, если у него нет впереди уверенности, что труд его не пропа-



Крейсер «Богатырь»

дет даром и не принесет плодов? Уже теперь видно, что молодежь, обеспокоенная шаткостью положения идеи о необходимости для России боеспособного флота, бороться за будущее, и если такой флот не будет строиться, то молодежь побежит из морской службы... Может быть, трудно невоенным людям, большинство коих составляет контингент членов Государственной Думы, понять эту точку зрения, но необходимо их убедить, что всякое отложение вопроса о создании флота убьет дух личного состава и тогда не создать России флота, каких бы трудов и денег на это ни жертвовали».

Эссен и члены его штаба присутствовали на заседании Думы 6 июня 1912 года. Традиционно считается, что выступавший в тот день морской министр зачитал там только текст, подготовленный для него А.Н.Кры-

ловым, убедительная логика которого и решила все дело. Однако поведавший об этом в своих воспоминаниях Алексей Николаевич умолчал о том, что И.К.Григорович целиком огласил с парламентской трибуны также и цитировавшееся выше письмо командующего Морскими силами Балтийского моря. Таким образом, Эссен и официально представлявший Морское министерство в комиссиях Думы А.В.Колчак сделали все возможное для принятия разработанной ими и столь необходимой флоту кораблестроительной программы. Как известно, их усилия увенчались успехом. Теперь дело было за самим Морским ведомством и судостроительными заводами. Но, увы, вести в бой созданные по программе 1912—1916 годов корабли Николаю Оттовичу фон Эссену так и не пришлось...

## № 1

Рапорт Н.О. фон Эссена И.К.Григоровичу

№ 5159/219

23 марта 1911 года  
Секретно

Представляя при сем вашему превосходительству краткую записку о необходимом судостроении на Балтике, я, согласно выраженного вашим превосходительством взгляда на управление плавающим флотом, полагаю, что для успешной подготовки личного состава флота и содержания эскадры в боевой готовности необходимо: 1) расширить права начальника Действующего флота, согласно проекта, составляемого ныне в Морском Генеральном штабе<sup>1</sup>, 2) увеличить количество месяцев плавания боевых судов флота и 3) переработать положение об учебных отрядах, согласно проекта, мною составленного<sup>2</sup>. Вместе с сим, прошу ваше превосходительство, не найдете ли возможным представляемую записку о судостроении передать в Морской Генеральный штаб для детальной разработки и обоснования.

*Резолюция: Начальнику М[орского] Генерального штаба для ближайшего доклада. Как мало знает вице-адмирал фон Эссен о средствах, на которые мы можем рассчитывать, о тех трениях, которые происходят со стороны м[инистра] финансов<sup>3</sup>.  
Вице-адмирал Григорович. 25/III.*

РГАВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.1263. Л.98. Подлинник

## № 2

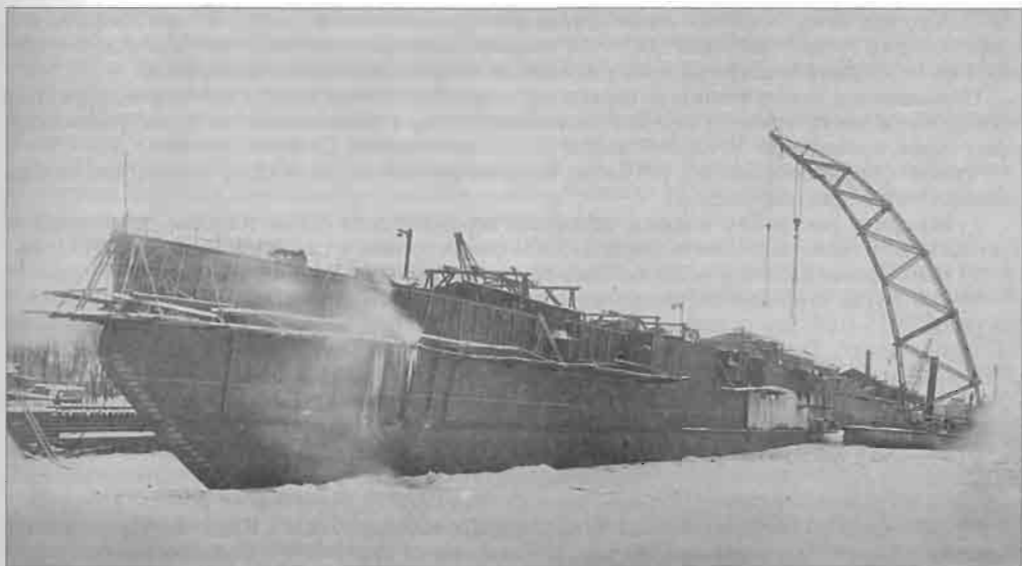
Докладная записка Н.О. фон Эссена о судостроительной программе для Балтийского флота

Современное политическое положение России указывает, что вероятнейшим ее противником на европейском театре являются державы Тройственного союза<sup>4</sup>.

Из числа держав, входящих в состав Тройственного союза, Германия представляет для нас наиболее опасного врага, а потому и наши вооруженные силы, на кои могла бы опираться политика нашего отечества, должны быть готовы к боевой деятельности против этой именно державы.

В частности, касаясь вопроса наших морских вооруженных сил, надо признать, что, так как Балтийское море является главным морским вероятным театром военных действий, то





Линейный корабль «Гангут» — один из первых четырех российских dreadnoughtов — в достроечном бассейне Адмиралтейского завода. Январь 1912 года

вопросу о состоянии нашего флота на этом театре должно приписать первенствующее значение по сравнению с вопросами о состоянии флотов на прочих наших морских театрах — черно-морском и тихоокеанском.

Считая, что на балтийском театре наши морские вооруженные силы имеют единственное и главное свое назначение — борьбу с германским флотом, надо признать, что настоящее состояние их совершенно не отвечает этой единственной цели, имеющей, между тем, огромное политическое значение для нашей родины.

В то время как Германия в эпоху, непосредственно следующую за нашей войной с Японией, чрезвычайно интенсивно увеличивает свой флот, мы вот уже 5 лет как занимаемся только переговорами и проектами, почти не переходя к реальному воссозданию наших морских сил.

Уже в настоящее время сила германского флота чрезвычайно велика по сравнению с нашим Балтийским флотом; с каждым годом эта разница увеличивается в пользу Германии и далеко то время, когда сила германского флота будет совершенно несоизмерима с силой нашего Балтийского флота.

Такое положение дел, если не принять теперь же самых решительных мер к воссозданию оперативно-способного флота на Балтике, приведет нас неминуемо к катастрофе, которая во много раз затмит недавний наш разгром на Тихом океане.

1914 и 1915 гг. являются чрезвычайно опасными для нас, в эти годы политическая обстановка Европы достигает высшей степени неуравновешенности, а потому мы должны принять все меры, чтобы к этому моменту иметь хотя небольшую морскую силу на Балтике — этом главном нашем морском театре. Памятуя слова великого основателя русского флота, что: «Потеря времени смерти невозвратной подобна», я считаю своим долгом высказать свое мнение о необходимой судостроительной программе на Балтике, приступить к выполнению которой в настоящее время настал крайний срок. Не вдаваясь в подробности и объяснения и не повторяя всего того, что было уже неоднократно высказано устно и письменно, как мною, так и многими другими лицами, я считаю, что необходимый минимум наших морских сил на Балтике к 1915 году должен заключаться в следующей эскадре: 4 линейных корабля типа «Дредноут», 4 броненосных крейсера того же типа, 4 легких крейсера, 36 эскадренных миноносцев, 12 подводных лодок.

Если такая сила будет создана к 1915 году, то, вместе с ныне состоящими на Балтике судами, имеющими боевую ценность, мы будем уже обладать флотом, хотя и слабейшим численно, чем германский, но зато оперативно-способным, могущим во многом успешно решать задачи, предъявляемые к нему государством.

Параллельно с воссозданием флота к 1915 году должна быть оборудована база флота и известный маневренный район на театре.

Только при этих условиях можно будет отпарировать тот вероятный катастрофический удар, который грозит нам, если имеемый в нашем распоряжении короткий промежуток времени не будет нами полностью использован для воссоздания флота на Балтике.

Не вдаваясь в дальнейшие подтверждения и доказательства, как политические, так и стратегические и тактические, я перейду непосредственно к изложению той судостроительной программы, проведение которой в жизнь необходимо начать с текущего года.

Чтобы практически иметь в 1915 году оперативно-способную эскадру на Балтике состава, упомянутого выше, необходимо:

1) Ускорить постройку четырех линейных кораблей типа «Севастополь», строящихся на Балтийском и Адмиралтейском заводах, дабы они вступили в строй к навигации 1914 года.

2) Вышеназванные суда должны быть спущены на воду в течение текущего 1911 года<sup>5</sup>.

3) По спуске строящихся линейных кораблей, на освободившихся стапелях, заложить в текущем 1911 году два современных броненосных крейсера, большого хода, вооруженных 14" артиллерией. Готовность этих крейсеров должна быть обусловлена началом навигации 1915 года<sup>6</sup>.

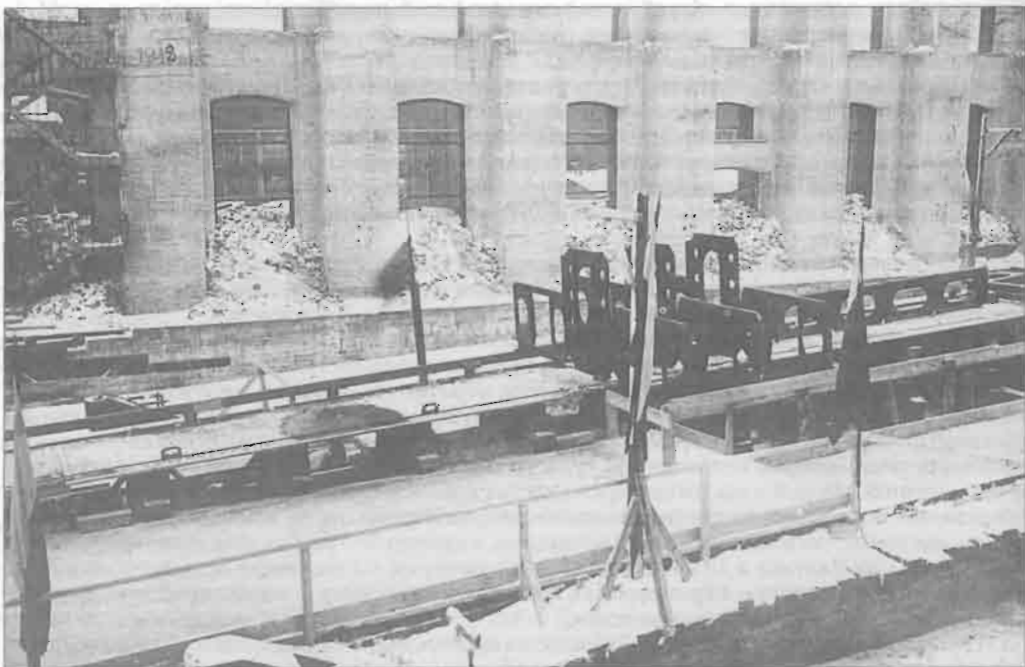
4) Заказать теперь же на заграничных заводах два современных броненосных крейсера, однотипных сказанным в пункте 3), обусловив готовность началом навигации 1914 года<sup>7</sup>.

5) Заказать теперь же на заводе «Вулкан»<sup>8</sup> в Германии 9 эскадренных миноносцев водоизмещением в 800–900 тонн с турбинными двигателями, вооруженными 4" артиллерией; готовность их должна быть обусловлена концом 1912 года<sup>9</sup>.

6) Заложить на отечественных и финляндских заводах (Ланге, Крейтон, Путиловский, Саидвик и Сэриэс<sup>10</sup>) в текущем 1911 году 9 эскадренных миноносцев, однотипных указанным в пункте 5). Срок готовности их должен быть к концу 1913 года. Машины и котлы надлежит заказать на заводе «Вулкан».

7) В 1912 и 1913 годах заложить на отечественных заводах ежегодно по 9 эскадренных миноносцев, обусловив срок их готовности весной 1915 года<sup>11</sup>.

8) Ежегодно в 1911, 1912, 1913 и 1914 годах закладывать по 3 подводных лодки лучшего заграничного типа (типа английских лодок марки Д или Е)<sup>12</sup>, обусловив готовность их соответственно 1912, 1914 и 1915 годами<sup>13</sup>.



Первые элементы днищевого набора корпуса броненосного (линейного) крейсера «Бородино», выставленные на стапеле Адмиралтейского завода для проведения официальной церемонии закладки корабля согласно «Программе усиленного судостроения Балтийского флота». Декабрь 1912 года

9) В текущем 1911 году заложить на освободившихся от линейных кораблей стапелях Балтийского и Адмиралтейского заводов 2 легких крейсера водоизмещением в 6000 тонн с турбинными двигателями, способными иметь некоторый запас мин заграждения<sup>14</sup>. Готовность этих судов должна быть весной 1914 года.

10) По спуске на воду упомянутых в пункте 9) легких крейсеров, заложить еще два таких же крейсера, коих готовность должна быть обусловлена весной 1915 года<sup>15</sup>.

11) Начиная с 1912 года, через год закладывать на отечественных заводах по два малых броненосца, могущих действовать в шхерах, с вооружением 12" орудиями, обусловив их готовность: первой пары к концу 1914 года, а второй к концу 1915 года<sup>16</sup>.

12) Заказать за границей в текущем 1911 году два турбинных легких крейсера типа «Kolberg»<sup>17</sup> с приспособлением для обслуживания подводных лодок; готовность их должна быть обусловлена 1913 годом. Суда эти должны быть использованы для обучения машинных команд для вновь строящихся турбинных судов<sup>18</sup>.

Для образования базы необходимо:

1) В текущем 1911 году заказать 30 000-тонный плавучий док, обусловив его готовность 1914 годом<sup>19</sup>.

2) В 1912 году заказать два сильных ледокола типа финляндского ледокола «Тагмо»<sup>20</sup>, готовность их должна быть в 1914 году<sup>21</sup>.

3) Теперь же приступить к оборудованию Ревеля как базы флота, с каковой целью необходимо начать постройку мола от острова Карлос длиною в 1000 сажен и произвести углубительные работы с таким расчетом, чтобы уже в 1914 году в базе могли стоять 6 линейных кораблей, крейсера и миноносцы.

4) Параллельно с этим, оборудовать угольные склады на острове Карлос и создать склады боевых и других запасов и ремонтные средства в базе<sup>22</sup>.

Для защиты как самой базы (Ревеля), так и для полного оборудования маневренного района (Центральная позиция Финского залива) необходимо, чтобы к 1913 году были окончательно оборудованы 12" батареи на острове Нарген, на мысе Суруп, на камнях Кальбодлаунд и на острове Хег-Богшер (или на другом каком в том же районе), а также и противоминные батареи для охраны подходов к базе<sup>23</sup>.

Точно так же, входы в Моонзунд, как со стороны заливов, так и через пролив Созло-Зунд, должны быть защищены 6" батареями по образцу шхерных<sup>24</sup>; самый пролив Созло-Зунд необходимо спрямить и углубить до 12 фут[ов], устроить при входе в него ночное оборудование для входа<sup>25</sup>.

Что касается до практической возможности организовать требуемый для строящейся эскадры контингент личного состава, то, по мере вступления в строй новых судов, начиная с 1914 года, надлежит исключать совершенно из списков флота, постепенно, все старые суда, не имеющие боевого значения.

К 1915 году надлежит переделать крейсера «Олег» и «Богатырь» под минные заградители<sup>26</sup> взамен ныне состоящих «Ладог», «Онеги» и «Наровы»<sup>27</sup>, кои надлежит к этому времени совершенно изъять из списков флота.

В 1915 году надлежит поставить «Цесаревич» и «Славу» в капитальный ремонт и перевооружение<sup>28</sup>.

Наконец, для дальнейшего после 1915 года планомерного развития морской вооруженной силы, как на Балтийском, так и на других морях, необходимо возможно скорее составить законопроект о флоте и привести его в жизнь к 1915 году<sup>29</sup>, дабы, начиная с 1916 года, отечественное судостроение направлено было по планомерному пути, единственно гарантирующему возрождение утраченной мощи русского флота.

*Вице-адмирал фон Эссен.*

*РГАВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.1263. Л.99–102. Подлинник*

## Комментарии

<sup>14</sup>В докладе морскому министру от 9 мая 1910 года Морской генеральный штаб выступил с инициативой изменения положения о командующем флотом, предложив четко определить его права и обязанности, подчинить

ему учебные отряды и командиров портов. Разработанное МГШ новое «Положение о командующих Морскими силами Балтийского и Черного морей и командующем Сибирской флотилией» было утверждено Николаем II 9 мая

и введено в действие приказом по Морскому ведомству № 150 от 27 мая 1911 года.

В ходе рассмотрения в 1911–1912 годах вопроса о реперформировании учебных отрядов флота Н.О. фон Эссен выступал за сохранение артиллерийского и минного отрядов, настаивая на присоединении к последнему учебного отряда подводного плавания. Точка в этом вопросе была поставлена с утверждением морским министром доклада МГШ от 13 марта 1914 года, в котором говорилось, «что в данный момент объединение отрядов следует признать несвоевременным, тем более, что ввиду быстрого развития типа подводного корабля в настоящее время нельзя с уверенностью сказать, в какую форму выльется служба подводного плавания, и не потребует ли она подразделения на специальности, которые существуют в надводном флоте».

«Кокцов Владимир Николаевич (1853–1943) — российский государственный деятель, с 1914 года граф. В 1896–1902 годах товарищ министра финансов С.Ю. Витте, в 1902–1904 — государственный секретарь, в 1904–1914 — министр финансов и с 1911 года одновременно председатель Совета Министров. После отставки в 1914 году — банкир, с 1918 года в эмиграции во Франции.

Тройственный союз — военно-политический блок Германии, Австро-Венгрии и Италии, сложившийся в 1879–1882 годах. Заключенный этими державами в 1882 году сроком на пять лет секретный союзный договор, направленный против Франции и России, несколько раз продлевался и формально действовал до 1915 года, когда Италия вступила в войну на стороне Антанты.

Четыре линкора типа «Севастополь» были спущены на воду в июне–сентябре 1911 года, вступили в строй после испытаний по сокращенной программе в октябре–декабре 1914 года.

Четыре линейных крейсера типа «Измаил» были заложены на отечественных верфях в декабре 1912 года, спущены на воду в июне и октябре 1915, октябрь 1916 года, не достроены.

В марте 1911 года Морское ведомство имело два проекта линейных крейсеров: разработанный МТК в соответствии с техническим заданием 1910 года (28 000 т, 28 уз, 8 305-мм, 24 102-мм орудия) и предложенный в инициативном порядке фирмой «Блом и улд Фосс» (23 320 т, 30 уз, 8 305-мм, 16 120-мм орудий). Однако специалисты МГШ считали необходимым вооружить такие корабли 356-мм главным калибром. В апреле 1911 года морской министр И.К. Григорович, через известного коммерческого посредника Б.Захаровца, обратился к фирме «Виккерс» за сведениями о ее линейных крейсерах. Затем в МТК провели сравнение полученных тактико-технических элементов (29 000 т, 28 уз, 8 343- или 356-мм, 14 152-мм орудий) с вышеуказанными проектами. Итогом стала разработка нового технического задания и проведение конкурса во второй половине 1911 года, по результатам которого заложили линейные крейсера типа «Измаил».

Судостроительная фирма «Вулкан» в Штеттине в начале XX века была крупнейшей в Германии. На ее верфях строились корабли практически всех классов. Для российского флота «Вулкан» построил легкий крейсер «Богатырь», разработал проекты эсминцев типа «Украина» и «Охотник», оказал большое содействие в создании эсминца «Новик».

В 1910 году, в рамках десятилетней судостроительной программы, был проведен конкурс на проект 35-узлового эсминца для Черноморского флота. Победивший проект санкт-петербургского Металлического завода был доработан по замечаниям Морского ведомства и утвержден к заказу после выделения финансовых средств на программу. Но в конце того же года МГШ и МТК пришли к выводу о необходимости еще одного конкурса, для создания проекта с турбинами нового типа и 102-мм

орудиями. Технические условия были готовы к началу февраля 1911 года, приглашения фирмам разосланы 27 апреля. Среди них был и «Вулкан», ровно через месяц представивший проект эсминца водоизмещением 1326 т с тремя 102-мм орудиями. Фирма предлагала строить корабли на Балтийском заводе в Петербурге. По итогам конкурса ее проект оказался на четвертом месте.

Завод «Ланге и сын» в Риге построен в 1904–1906 годах восемь эсминцев типа «Украина», выполнял ремонтные работы на кораблях этого класса. Завод «Крейтон и К» в Або, арендовавший также Охтинскую верфь в Санкт-Петербурге, имел большой опыт в постройке миноносцев, в 1905–1906 годах сдал флоту два эсминца типа «Охотник», затем занимался ремонтом и переоборудованием кораблей. Верфь Общества Путиловских заводов в Санкт-Петербурге в 1904–1905 годах построила два эсминца типа «Фини», в 1912–1914 годах была реконструирована и преобразована в самостоятельное мощное судостроительное предприятие, получившее заказ на два легких крейсера типа «Светлана» и восемь эсминцев типа «Орфей». Акционерное общество «Саудвикский корабельный док и механический завод» в Гельсингфорсе построило в 1904–1906 годах четыре эсминца типов «Фини» и «Охотник», занималось ремонтом, переоборудованием и перевооружением кораблей. Мосто-, машино- и судостроительный завод, находившийся в Гельсингфорсе, на берегу Северной бухты около Сярисской железной дороги, в 1905–1906 годах собрал два эсминца типа «Всадник», позднее также выполнял заказы Морского ведомства по ремонту и постройке кораблей малого водоизмещения.

Постройка эсминцев типа «Орфей» и «Изяслав» для Балтийского флота происходила следующим образом: заказ на 27 кораблей выдал четырем отечественным заводам осенью 1912 года, и еще одному на 9 кораблей — весной 1913 года. В конце 1913 года заложили 19 эсминцев, в 1914–1915 годах десять. В строй вступили в 1915 году — два корабля, в 1916 — девять, в 1917 — шесть, три окончили после 1917 года, остальные не достроили.

Британские подводные лодки типа «D» (восемь единиц) постройки 1908–1911 годов имели водоизмещение 495/595 т, скорость 14/9 уз, экипаж 25 чел., 3 457-мм торпедных аппарата. Строившиеся на их базе в 1912–1917 годах самые массовые английские подлодки первой мировой войны типа «Е» (57 единиц в двух сериях) обладали следующими тактико-техническими элементами (1-я серия): 655/796 т, 15/9 уз, экипаж 30 чел., 1 76-мм орудие, 4 457-мм торпедных аппарата.

Строительство отечественных подводных лодок типа «Барс» на Балтике происходило следующим образом: четыре лодки заложили в августе 1913 года, двенадцать — в июле 1914 года, две в 1915 году; в строй в 1915 году вступили три лодки, в 1916 — восемь, в 1917 — пять, две не были достроены.

МТК нел проектирование легкого крейсера с 1907 года. К началу 1911 года было принято решение отказаться от бортовой брони; при водоизмещении 6000 т скорость предполагалась 30 уз, вооружение два 203-мм и двенадцать 102-мм орудий. Затем тактико-технические элементы неоднократно изменялись, а в начале 1913 года Морское министерство объявило конкурс, результатом которого стал проект легких крейсеров типа «Светлана».

Четыре легких крейсера типа «Светлана» для Балтийского флота заложили в ноябре 1913 года, спустили на воду в период с декабря 1915 по август 1916 года, до окончания первой мировой войны они в строй не вступили.

В скандинавских странах первым броненосцем береговой обороны с 305-мм артиллерией должен был стать датский «Niels Juel», заложенный только в конце 1914 года. Но его достроили по измененному проекту без этих орудий. В октябре 1915 года, учтя опыт боевых действий в Рижском заливе, Главноуправление корабле-



строения (ГУК) рассматривало проект монитора, предназначенного для действий на минно-артиллерийских позициях. Он должен был иметь водоизмещение 7550 т и основное вооружение из трех 356-мм орудий в башне, созданной для линейного крейсера типа «Измаил». Проект реализован не был.

<sup>17</sup>Четыре германских легких крейсера типа «Kolberg» были заложены в 1907–1908 годах, спущены на воду в 1908–1909 годах, вошли в состав флота в 1909–1911 годах и имели следующие тактико-технические элементы: водоизмещение 4915 т, скорость хода 25,5–26,7 уз, броневая палуба 20–40 мм, 12 105-мм орудий, 100 мин заграждения, экипаж 367 чел. В первую мировую войну крейсер этого типа «Augsburg» являлся одним из самых активных противников русского флота на Балтике.

<sup>18</sup>Для обучения машинных команд работе с турбинами крупных кораблей, а также с целью усиления в будущем Сибирской флотилии, в 1912 году после международного конкурса два легких крейсера заказали германской фирме «Ф.Шихау». С началом первой мировой войны находившиеся в высокой степени готовности «Адмирал Невельской» и «Муравьев-Амурский» были конфискованы Германией.

<sup>19</sup>17 октября 1913 года Н.О. фон Эссен направил начальнику ГУК запрос о положении дел со строительством большого плавучего дока для Балтийского флота, необходимого в связи с грядущим вступлением в строй линкоров типа «Севастополь». 13 ноября он подал рапорт начальнику МГШ с настоятельной просьбой о срочном приобретении дока и размещении его в Гельсингфорсе. Начальник ГУК 31 октября запросил у МГШ указаний, строить ли такой док, учитывая что аварийные доки в Ревеле будут готовы не ранее 1917 года, а возможно и позднее. Ответ был подучен положительный, и по результатам проведенного между отечественными заводами конкурса ГУК заключило в июне 1914 года контракт на постройку плавучего дока для кораблей водоизмещением в 40 000 т с Русско-Балтийским судостроительным и механическим акционерным обществом, техническую поддержку которому оказывала английская фирма «Кларк и Стэнфилд». Док проектировался как аварийный, пригодный для приема линейных крейсеров типа «Измаил» при затоплении любых четырех смежных отсеков и соответствующем выравнивании дифферента контрзатоплением, причем максимальное углубление одной из оконечностей корабля могло достигать 12,5 м. Длина дока без коцевых платформ составляла 198 м (с платформами — 225 м), ширина — 51,5 м, наибольшая осадка — 19,7 м, полый вес — 16 800 т. Готовность дока к испытаниям планировалась на апрель 1916 года, однако достроен он не был.

<sup>20</sup>Финский ледокол «Тармо» был построен в 1907 году в Англии фирмой «Армстронг» и имел следующие элементы: водоизмещение 2300 т, мощность машины 4000 л.с., скорость 13,5/11 уз. После начала первой мировой войны мобилизован и вошел в состав Балтийского флота.

<sup>21</sup>В 1911 году Министерство промышленности и торговли провело конкурс между восемью отечественными заводами на строительство ледокола по образцу «Тармо». Заявленные цены оказались слишком высокими, и состоялся новый конкурс, уже с участием иностранных фирм, который выиграл завод «Вулкан». Для России им был построен ледокол «Михаил Феодорович». В ноябре 1911 года МТК запрашивал у Балтийского завода чертежи ледокола «улучшенного типа «Тармо», сиречь улучшенного по этому конкурсу. 24 мая 1913 года Н.О. фон Эссен в рапорте начальнику МГШ ходатайствовал о срочной постройке для Ревельского порта мощного ледокола водоизмещением около 28 500 т и шириной 39,5 м, который мог бы зимой обеспечивать проводку линкоров типа «Севастополь» и «Измаил». В 1913 году Морское министерство объявило международный конкурс на постройку

двенадцати линейных ледоколов среднего тоннажа, портовых ледоколов и ледокольных буксиров.

<sup>22</sup>Согласно «Закону об императорском российском флоте» 1911 года возведение главной базы в Ревеле предполагалось в два этапа: к 1918 году для размещения одной эскадры и к 1924 году — второй. Ассигнования на строительство первой очереди были запрошены одновременно с представлением в Думу «Программы усиленного судостроения Балтийского флота» в 1912 году. Однако, утвердив программу, законодатель отложил финансирование постройки базы на год, и решение об отпуске средств состоялось только 23 июня 1913 года. Тем не менее МГШ выдал задание подготовить Ревельский порт для временной стоянки эскадры уже к 1916 году. Реально по ряду объективных причин работы начались лишь в 1914 году, из-за войны они велись с низкой интенсивностью и летом 1917 года были свернуты.

<sup>23</sup>Указанное расположение батарей в общих чертах соответствует первому варианту размещения береговой артиллерии на Ревель-Порккалаудской (Центральной) позиции, предложенному Военным ведомством в 1909 году. Окончательный вариант был утвержден 5 июня 1912 года. Из запланированных к возведению укреплений на 16 августа 1914 года были готовы шесть батарей с 4 203-мм и 20 152-мм орудиями.

<sup>24</sup>Строительство первых четырех 152-мм и 75-мм батарей было начато на Моонзундских островах в середине августа 1914 года.

<sup>25</sup>Вопрос об углублении фарватера, которым могли проходить корабли с осадкой не более 4 м, ставился еще в 1888 году. Соответствующие работы были проведены в 1915 году, глубина канала достигла 8,5 м, и стал возможен проход из Финского в Рижский залив додредноутов и крейсеров.

<sup>26</sup>В одобренном морским министром докладе МГШ от 29 мая 1913 года обосновывалась целесообразность переделки крейсеров «Богатыри» и «Олег» в быстроходные минные заградители, так как при сохранении на кораблях машин, позволяющих поддерживать 23-узловый ход, возможно было размещение не более 400 мин на каждом, что не оправдало бы затраты. Между тем, в 1915 году планировалось вступление в строй легких крейсеров типа «Светлана» и эсминцев типа «Новик», могущих значительно более эффективно выполнять активные минные постановки. МГШ предлагал перевести крейсера после капитального ремонта механизмов и котлов в состав Сибирской флотилии, вместо предполагавшихся для этой цели «Адмирала Невельского» и «Муравьёва-Амурского», но министр с этим не согласился.

<sup>27</sup>«Ладого» — бывший крейсер I ранга «Минин», вступивший в строй в 1878 году; в 1909 году переоборудован в минный заградитель со следующими тактико-техническими элементами: водоизмещение 6100 т, скорость хода 12,2 уз, 1080 мин заграждения. «Нарова» и «Онега» — бывшие крейсера I ранга «Генерал-Адмирал» и «Герцог Эднбургский», вступившие в строй в 1877 году; переоборудованы в минные заградители в 1909–1911 годах. Тактико-технические элементы: водоизмещение 4838–4960 т, скорость хода 11,5 уз, 283–380 мин заграждения. В 1912–1914 годах эти корабли прошли капитальный ремонт машин и механизмов, действовали в составе Отряда заградителей Морских сил Балтийского моря.

<sup>28</sup>14 октября 1913 года МГШ выдал задание ГУК на подготовку проекта модернизации линейных кораблей «Цесаревич» и «Слава». Предполагалось снять с них всю артиллерию, кроме 305-мм и салютных пушек, торпедные аппараты, палубстройку и установить в бронированных казематах восемь 203-мм и десять 120-мм орудий. Одновременно намечалось провести плановый ремонт котлов и механизмов. В ноябре 1913 года Н.О. фон Эссен в рапорте начальнику МГШ предложил ограничиться на этих линкорах лишь ремонтом механизмов, оставив их с прежним



вооружением для учебных целей, так как и после планируемой модернизации они «не сделаются в достаточной мере боеспособными» ввиду слабого бронирования». Одновременно и независимо от него схожее мнение изложил в докладной записке товарищу морского министра командир «Цесаревича» капитан 1 ранга Н.Г.Рейн. 10 декабря 1913 года начальник Морских сил Балтийского моря представил собственные соображения по поводу ремонта линкоров, предусматривавшие обновление материальной части артиллерии, систем управления огнем, подачи и хранения боеприпасов. 3 февраля 1914 года ГУК препроводило в МГШ свои эскизные чертежи и расчеты для модернизации. 6 февраля 1914 года МГШ в докладе морскому министру присоединился к мнению Эссена, предложив отказаться от модернизации в связи с ее тактической нецелесообразностью и большой стоимостью. Министр согласился и приказал ограничиться ремонтом.

## Литература и источники

Амирханов Л.И. Морская крепость Императора Петра Великого. СПб., 1995.

Виноградов С.Е. Линейные корабли в программах развития российского флота 1911—1914 гг. // Цитадель. 1996. № 2, с. 45—66.

ВМС Великобритании 1914—1918 / Автор-сост. С.А. Балакин // Морская коллекция. 1995. № 4.

ВМС малых стран Европы 1914—1918. Справочник по корабельному составу / Автор-сост. С.А. Балакин // Морская коллекция. 1995. № 3.

Грибовский В.Ю., Черников И.И. Броненосец «Адмирал Ушаков». СПб.: Судостроение, 1996.

Григорьев И.К. Воспоминания бывшего морского министра. СПб.: Дева, 1993.

Дмитриев Н.И., Колтычев В.В. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей, СПб., 1909.

Историческое заседание Государственной Думы 6-го июня 1912 года // Морской сборник. 1912. № 6.

История внешней политики России. Конец XIX—начало XX века (От русско-французского союза до Октябрьской революции). М., 1997.

История отечественного судостроения. Т. II, III. СПб.: Судостроение, 1995.

Корабли и вспомогательные суда Советского Военно-Морского Флота (1917—1927 гг.). Справочник. М.: Воениздат, 1981.

Крылов А.Н. Мои воспоминания. Л.: Судостроение, 1984.

«Ничто не могло удержать флот от полного развала». Автобиография адмирала А.В.Колчака / Публикация И.П.Плутникова // Источник. 1996. № 4.

Одобренный Николаем II 25 апреля 1911 года «Закон об императорском российском флоте» предусматривал создание к 1930 году на Балтийском море двух действующих и одной резервной эскадр в составе 8 линкоров, 4 линейных крейсеров, 9 крейсеров, 36 эсминцев, 12 подводок каждая. После принятия Думой в июне 1912 года первой части этого закона в виде «Программы усиленного судостроения Балтийского флота на 1912—1916 гг.» правительство на заседании 2 августа 1912 года создало специальную междоветственную комиссию для разработки мер по дальнейшему проведению закона в жизнь. 3 января 1913 года Совет Министров одобрил подготовленные комиссией под председательством начальника МГШ А.А.Ливена предложения о порядке внесения в Думу законопроекта для выделения ассигнований на продолжение реализации «Закона о флоте». Было решено представить его на обсуждение парламента в конце 1914 года.

Петров М.А. Подготовка России к мировой войне на море. М.—Л.: Госвоениздат, 1926.

Подсоболев Е.Ф. Подготовка русского Балтийского флота к первой мировой войне. 1906—1914 гг. Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. СПб., 1995.

РГАВМФ. Ф.401. Оп.1. Д.253, 983; Ф.409. Оп.1. Д.282, 290; Ф.410. Оп.3. Д.915; Ф.417. Оп.3. Д.3474; Ф.418. Оп.1. Д.30, 135, 254, 262, 263, 309, 334, 1263, 1614, 1615, 1622, 1654, 1657, 5511, 5512, 5514, 5521, 5522, 5534, 5561, 5562; Ф.421. Оп.1. Д.1898, 1899, 1948; Ф.479. Оп.1. Д.57—63; Ф.757. Оп.1. Д.71, 94, 115.

Савич Н.В. Воспоминания. СПб.—Дюссельдорф, 1993.

Трубицын С.Б. Легкие крейсера Германии (1914—1918 гг.). СПб., 1997.

Цветков И.Ф. Строительство Балтийского флота накануне и в период первой мировой войны (надводные корабли). Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. СПб., 1993.

Шацко К.Ф. Последняя военно-морская программа царского правительства // Отечественная история. 1994. № 2.

Шацко К.Ф. Развитие Черноморского флота накануне первой мировой войны (1907—1914 гг.) // Исторические записки. 1965. Т.75.

Шацко К.Ф. Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны (1906—1914 гг.). М.: Наука, 1968.

Шмелев А.В. А.В.Колчак и возрождение русского флота. 1906—1911 годы // Вопросы истории. 1997. № 11.