

МИНИСТР ВОЗРОЖДАВШЕГОСЯ ФЛОТА И ЕГО МЕМУАРЫ

Мемуары¹ последнего морского министра царской России адмирала Ивана Константиновича Григоровича (1853—1929) напоминают по форме дневник и могут показаться чем-то вроде обобщенных ежегодных записей, сделанных им в течение службы в Морском министерстве. Однако при более внимательном их прочтении становится ясно, что они были написаны сразу, как говорят, за один присест. Вероятнее всего, автор трудился над ними в период между увольнением в отставку в марте 1917 г.² и отъездом за границу на лечение в июле 1924 г.³

Точная датировка событий, большое количество действующих лиц с приведением их должностей и званий, достоверность описания исторических сюжетов, а также названия кораблей и судов, которыми буквально переполнен текст, указывают на то, что при написании мемуаров широко использовались служебные документы, а может быть, и личные черновые заметки, сделанные за время пребывания в должностях товарища, а затем и морского министра.

Действительно, после увольнения в отставку И. К. Григорович работал в качестве научного сотрудника в Морской исторической комиссии (Морискоме) по обобщению опыта боевых действий на море в период первой мировой войны, а затем — старшим архивариусом в Морском архиве⁴ (ныне — ЦГАВМФ), что, безусловно, давало ему возможность свободно пользоваться всеми необходимыми документами.

Воспоминания И. К. Григоровича позволяют посмотреть на процесс разработки и принятия судостроительных программ и строительства флота как бы сверху, с уровня высших эшелонов власти. Их историческая ценность заключается в том, что вместе с другими документальными материалами, хранящимися в ЦГАВМФ, они создают более полную историческую картину строительства флота и взаимодействия основных структур третьиюньской политической системы при решении этого вопроса. С началом войны флоты перешли в оперативное подчинение командующих соответствующими приморскими армиями, а в компетенции морского министра оставались только строительство и ремонт кораблей, приморских сооружений, оборудование военно-морских баз, а также снабжение флотов боевыми средствами, припасами и всеми видами довольствия. Именно об этом и повествует автор в той части своих мемуаров, которая относится к периоду 1914—1917 гг. Мемуары не лишены и некоторой литературной ценности, как образец своеобразного чиновничьего языка того времени, где канцелярско-бюрократический стиль письма с бесконечными деэпричастными оборотами и придаточными предложениями соседствует с острыми характеристиками действующих лиц, точными зарисовками исторических эпизодов.

Попытка издать мемуары И. К. Григоровича впервые была предпринята в начале 20-х годов. Но события, описываемые в них, были настолько хорошо знакомы современникам, что мемуары не воспринимались как исторический документ. По-видимому, именно этим можно объяснить отрицательный отзыв о рукописи И. К. Григоровича, данный в 1923 г. преподавателями Военно-морской академии В. Е. Егорьевым и Б. Б. Жерве. Вдобавок рецензенты расценили труд И. К. Григоровича как попытку «царского сатрапа» реабилитировать себя перед Советским правительством, и публикация, естественно, не состоялась. В дальнейшем, в периоды культа личности и застоя, не могло быть и речи об издании воспоминаний царского адмирала. Так и пролежали они без движения в ЦГАВМФ более 65 лет в ожидании лучших времен.

Успехам нового морского министра на поприще организатора строительства флота во многом способствовала благоприятно сложившаяся к тому времени политическая и экономическая конъюнктура. Стабилизация внутривластной обстановки, промышленный подъем, наметившийся сдвиг

в отношении Государственной думы к проблеме финансирования судостроительных программ, структурные и кадровые изменения внутри Морского министерства создавали определенные объективные предпосылки для начала строительства флота. Однако история знает немало случаев, когда благоприятно сложившиеся обстоятельства не были использованы для реализации тех или иных замыслов, программ или проектов. Поэтому даже в этих условиях для руководства Морским министерством требовалась незаурядная личность, наделенная организаторским талантом, знанием дела, высокой личной ответственностью и работоспособностью, в какой-то степени отрешенная от сложившихся стереотипов разработки судостроительных программ, порядка проектирования кораблей, организации работы судостроительных предприятий. В то же время морской министр должен был обладать незаурядными дипломатическими способностями, безошибочно ориентироваться в структуре власти третьенеюнской политической системы, а также в отношениях с частным капиталом. Вполне возможно, в то время И. К. Григорович был единственной кандидатурой на пост морского министра, которая в той или иной степени отвечала таким требованиям.

И. К. Григорович родился 26 января 1853 г. в Петербурге⁵ в семье потомственного дворянина, командира 5-го флотского экипажа капитана I ранга (впоследствии контр-адмирала) Константина Ивановича Григоровича (1802—1870)⁶ и его жены — баронессы Марии Егоровны (урожденной Говен). В 1871 г. он поступил в Морской корпус и в 1874 г. окончил его, будучи произведенным в гардемарины⁷, а затем в мичманы (1875 г.). В 1883 г. лейтенант И. К. Григорович становится командиром портового судна «Колдунчик», построенного на заводе Берда в Петербурге. С этого небольшого парохода начинается командирская карьера будущего министра. Вскоре он обзаводится семьей. Дочь управляющего Кронштадтской таможней статского советника Николая Ивановича Шемякина Мария Николаевна (1858—1913) на многие годы становится верной спутницей жизни И. К. Григоровича⁸. Через год родилась первая дочь Ивана Константиновича Мария Ивановна (1885—1963)⁹.

После «Колдунчика» И. К. Григорович последовательно назначается командиром пароходов «Рыбка», «Петербург», крейсера 2-го ранга «Разбойник», монитора береговой обороны «Броненосец», минного крейсера «Воевода». С 1896 по 1897 г. в чине капитана II ранга он состоит морским агентом (военно-морским атташе. — И. Ц.) в Великобритании, а в 1899 г. получает должность командира строящегося во Франции, на тулонской верфи «Форж Э Шантье», эскадренного броненосца «Цесаревич». Во Франции родилась вторая дочь И. К. Григоровича — Наталья Ивановна (1901—1964)¹⁰.

В 1903 г. эскадренный броненосец «Цесаревич» вступил в строй и под командованием капитана I ранга И. К. Григоровича был направлен в Порт-Артур. «Цесаревич» был одним из лучших броненосцев 1-й Тихоокеанской эскадры. Его вооружение состояло из двух двухорудийных башен с 305-мм пушками, 12—152-мм орудий, расположенных в шести двухорудийных башнях, и 20—75-мм орудий, находившихся на батарейной палубе. Корабль был забронирован по французской системе и имел броневый пояс по всей длине корпуса. При водоизмещении 12 912 т «Цесаревич» развивал скорость 18 узлов.

Командиром этого броненосца И. К. Григорович встретил начало русско-японской войны. 27 января 1904 г. «Цесаревич» был торпедирован при ночной атаке японских миноносцев на рейде Порт-Артура. Броневая противоминная переборка, отстоявшая на 2 м от борта, прекрасно выдержала испытание. Имея крен 17°, «Цесаревич» остался на плаву и в таком положении под командованием И. К. Григоровича всю ночь отражал атаки японских миноносцев¹¹.

В апреле 1904 г. И. К. Григорович назначается командиром порта крепости Порт-Артур и производится в чин контр-адмирала. В его обязанности входили ремонт поврежденных кораблей силами судоремонтных мастерских порта, траление акватории базы и рейда, постановка минных заграждений на подступах к порту, снабжение кораблей боеприпасами, топливом, запасными частями и всеми видами довольствия. Характерно, что сразу же после вступления в должность в телеграмме от 11 мая 1904 г. на имя начальника счетного отдела Главного управления кораблестроения и снабжения (ГУКиС) он просит весь причитающийся ему адмиральский оклад в размере 800 р. в месяц перечислять жене Марии Николаевне¹². Григоровичи не получали никакого дохода от небольшого родового имения, расположенного в Пирятинском уезде Полтавской губернии, и, как и большинство русских морских офицеров, жили на одно жалование.

После падения Порт-Артура и окончания русско-японской войны контр-адмирал Григорович назначается на должность начальника штаба командующего Черноморским флотом. С 28 декабря 1906 г. по 1 октября 1908 г. он состоит командиром Либавского порта императора Александ-



Капитан I ранга И. К. Григорович (в центре) среди офицеров английского и французского флотов на борту эскадренного броненосца «Цесаревич» в Тулоне (Франция) перед отбытием в Порт-Артур. 1903 г. (Публикуется впервые).

ра III, имевшего мощную судоремонтную базу¹³. С октября 1908 г. контр-адмирал И. К. Григорович назначается временно исполняющим дела командира Кронштадтского порта и военного губернатора г. Кронштадта¹⁴. Свою дальнейшую карьеру он подробно описывает в мемуарах.

В телеграмме от 9 февраля 1909 г. в штаб Кронштадтского порта морской министр С. А. Воеводский сообщил И. К. Григоровичу: «Государь император соизволил назначить Вас товарищем морского министра. Поздравляю Вас от души и желаю полного успеха в новой деятельности на пользу флота»¹⁵. Насколько искренними были эти заверения, читатель узнает, прочитав мемуары. В этом же году И. К. Григорович производится в чин вице-адмирала.

Вся дальнейшая деятельность И. К. Григоровича в Морском министерстве была непосредственно связана с разработкой судостроительных программ восстановления флота и их реализацией в промышленности. В 1908—1914 гг. был принят ряд законодательных актов о строительстве флота, которые получили названия Малая и Большая судостроительные программы.

После окончания русско-японской войны Россия была не в состоянии сразу принять единую долгосрочную программу строительства флота. Причиной этому были первоначальное тяжелое экономическое положение страны, неопределенность внешнеполитического курса царизма, трудности в правильной оценке обстановки и определении вероятного противника, неподготовленность судостроительной базы к строительству современных кораблей.

Многочисленные заказы на строительство боевых кораблей вызвали бурный рост частной судостроительной промышленности, а также заставили казенные заводы Морского министерства обновить основное оборудование, реконструировать построечные места и перейти на коммерческое управление.

Путиловский завод при техническом содействии германской фирмы «Блом унд Фосс» построил в Петербурге крупное судостроительное предприятие, которое в 1913 г. выделилось из общества Путиловских заводов и стало называться Путиловской верфью. На верфи могли строиться эскадренные миноносцы и легкие крейсера. Металлический завод открыл у себя судостроительный

отдел и соорудил Усть-Ижорскую верфь и турбинную мастерскую для строительства эскадренных миноносцев. В окрестностях Риги германская фирма «Шихау» также создала судостроительную верфь для постройки эскадренных миноносцев. Наиболее интенсивно судостроение развивалось в Ревеле. Здесь за короткий срок было построено три судостроительных предприятия: Русско-Балтийский завод, Ревельский судостроительный завод (бывший «Бекер и К°») и верфь для строительства подводных лодок «Ноблеснер». Судостроительные заводы в Ревеле строились при содействии германских и французских фирм. На всех перечисленных заводах, за исключением Мюльграбенской верфи, в короткий срок был налажен выпуск паровых котлов и турбин. Производство паровых турбин для линейных кораблей освоили также Франко-русский и Балтийский заводы в Петербурге, что положило начало развитию турбостроения в нашей стране.

На юге России судостроительный и механический завод Общества Николаевских заводов и верфей (бывш. «Наваль») был реконструирован и оснащен новым оборудованием. На территории Николаевского адмиралтейства, расположенного неподалеку, возникло новое судостроительное предприятие — Русское судостроительное общество («Руссуд»). К началу первой мировой войны оба завода слились и образовали судостроительный трест «Наваль—Руссуд», способный строить корабли всех классов и энергетические установки для них.

Существенно увеличился выпуск судостроительной стали и брони для кораблей на казенном Ижорском заводе. Путиловский, Металлический, Обуховский заводы и трест «Наваль—Руссуд» освоили производство артиллерийских башен для линейных кораблей и крейсеров. Значительно увеличился выпуск артиллерийских орудий для кораблей на Обуховском заводе Морского министерства, в том числе 305-мм пушек для линкоров и 356-мм пушек для линейных крейсеров. При содействии английской фирмы «Виккерс» началось строительство орудийного завода в Царицыне для производства крупнокалиберных пушек. Чтобы не зависеть в снабжении боеприпасами от Главного артиллерийского управления Военного ведомства, Морское министерство построило свой Толоуловый завод в г. Грозном и Трубочный электромеханический завод в г. Николаеве.

Судостроение, являясь наиболее металлоемкой отраслью производства, дало новый толчок развитию горнодобывающей, металлургической и топливной промышленности. Основная часть судостроительной стали, железа и брони поставлялась для строительства кораблей Ижорским заводом, Никополь-Мариупольским и Донецко-Юрьевским горными металлургическими обществами, последнее имело также свои заводы в Царицыне и Петербурге.

Большое количество электротехнических устройств (электрогенераторов, двигателей, преобразователей, рулевых и башенных электроприводов, прожекторов, осветительных приборов, аккумуляторов большой емкости и др.), необходимых для оборудования кораблей и подводных лодок, стимулировало развитие электротехнической промышленности в России. Заказы на это оборудование выполнялись заводами «Сименс и Шуккерт» и «Сименс и Гальске» в Петербурге, а также Электротехническим заводом Всеобщей компании электричества в Риге. Необходимость использования дизельных двигателей на подводных лодках способствовала развитию отечественного дизелестроения. Накануне первой мировой войны в Петербурге был основан первый в России завод по производству дизельных двигателей «Русский дизель».

Таким образом, строительство флота в той или иной степени затронуло все главные отрасли промышленного производства России, придав им определенное ускорение.

Строительство флота оказало влияние и на развитие отечественной науки: теории корабля, строительной механики, корабельной архитектуры, теплотехники, экспериментальной гидродинамики, теории проектирования судов. Основной задачей, которую решала в этот период корабельная наука, являлось обеспечение высокой ходкости судна при достаточной продольной прочности корпуса. Это давало возможность на практике реализовать потенциальные возможности турбинных двигателей для достижения высокой скорости хода при значительном относительном удлинении корпуса. В 1910—1911 гг. была проведена модернизация Опытного бассейна в Петербурге, что в значительной мере способствовало дальнейшему развитию гидродинамики в России и решению неотложных практических вопросов, связанных с разработкой теоретических чертежей новых судов. Большой творческий вклад в развитие корабельной науки в этот период внесли А. Н. Крылов, И. Г. Бубнов, К. П. Боклевский, В. Я. Долголенко и др.

Однако передышка, которую получила Россия между окончанием русско-японской и началом первой мировой войны, была слишком мала, чтобы полностью реализовать разработанные судостроительные программы, хотя они и были вполне реальными. Несмотря на бурное развитие науки, техники, промышленности, к началу первой мировой войны не удалось ввести в строй ни

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

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

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

И. Цветков

ПРИМЕЧАНИЯ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ВОСПОМИНАНИЯ БЫВШЕГО МОРСКОГО МИНИСТРА

Год 1909-й

Слухи о моем назначении оправдались, я получил приглашение занять пост товарища министра¹ от С. А. Воеводского², но, к сожалению, с условием, чтобы должность начальника Главного управления кораблестроения и снабжений (ГУКиС)³ вместо покидавшего эту должность контр-адмирала Успенского⁴, получающего назначение в Тихий океан, была предоставлена С. П. Дюшену⁵. Пришлось согласиться, посмотрю, что из этого выйдет, так как считаю, что и на этой должности должен быть настоящий морской офицер, знакомый с нуждами флота, хорошо знающий судовой состав, а не моряк, просидевший всю свою службу в канцелярии Министерства. Присматриваясь к остальному в Министерстве, я увидел, что старая рутинная осталась, и с этим придется бороться. Из учреждений, мне подчиненных, работают добросовестно Морской технический комитет⁶ и Главное гидрографическое управление. Остальные отбывают положенные часы занятий. Доминирующее значение имеет Морской генеральный штаб, но это важное учреждение не в фаворе у С. А. Воеводского, несмотря на то, что начальником оно состоит его друг А. А. Эбергарт⁷. Правда, преследования нет, как это было при предыдущих министрах⁸, но нужной поддержки не видно, что необходимо, дабы другие учреждения Министерства это почувствовали и осознали необходимость его существования. Наибольшей рутинной отличался Главный морской штаб⁹.

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

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

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

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



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

* Печатается с сокращениями.