

Олег Филатов

Император Николай II и военно-морской флот России

Неопубликованные
страницы жизни

Олег Филатов

**Император Николай II
и военно-морской флот
России. Неопубликованные
страницы жизни**

«Издательские решения»

Филатов О. В.

Император Николай II и военно-морской флот России.
Неопубликованные страницы жизни / О. В. Филатов —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-934298-0

В данный сборник статей старшего научного сотрудника ЦВММ МО РФ Филатова Олега Васильевича вошли работы, опубликованные в период с 2010 по 2017 гг. в трудах Международной научно-практической конференции «Война и оружие». Новые исследования и материалы. Секция: «Военная история и опыт современного изучения». (МО РФ, РА РАН, ВИМАИВВС), г. Санкт-Петербург, РФ.

ISBN 978-5-44-934298-0

© Филатов О. В.
© Издательские решения

Содержание

| | |
|--|----|
| Император Николай II и Российский Флот (1906—1917). | 6 |
| Не опубликованные страницы жизни. (Опыт ретроспективного исследования личности на базе исторических и архивных источников) | |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 12 |

**Император Николай II
и военно-морской флот России
Неопубликованные страницы жизни**

Олег Васильевич Филатов

© Олег Васильевич Филатов, 2018

ISBN 978-5-4493-4298-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Император Николай II и Российский Флот (1906—1917). Не опубликованные страницы жизни. (Опыт ретроспективного исследования личности на базе исторических и архивных источников)

Интерес граждан к военно-морской истории своей родины понятен и без труда объясним.

А вот проблеме, связанной с руководством флотом императором Николаем II необходимо уделить особое внимание, так как изучение её становится ещё более актуальным в настоящее время.

На фоне относительно большого числа публикаций по вопросу оценки деятельности Николая II, как императора, которые претендовали и претендуют на полноту знаний, по данной теме существуют лишь единичные труды, посвящённые императору Николаю II, как руководителя Военно-Морского Флота России.

Ответ на этот вопрос надо искать не в гипотезах, а в поиске и анализе исторических документов и их публикации.

Поскольку автору не удалось обнаружить в опубликованном виде в открытой печати дневниковых записей императора за период с 1907—1913 годы, необходимо было восстановить событийный ряд в деятельности императора.

Как же строил император свою работу по развитию флота России?

Император в своей работе с военно-морским флотом опирался на уже сложившуюся систему взаимоотношений с ведомствами посредством общения с их руководителями, которых он и назначал. Это в первую очередь были начальник Морского министерства и начальник Морского Генерального Штаба.

После русско-японской войны, император, учтя замечания, которые были выявлены, и существенные недостатки, как в техническом оснащении флота, так и в обучении личного состава, боевой учёбе, предпринимает меры по ликвидации вышеназванных.

Так, он вводит должность морского министра, который получил такие же права, как и другие руководители государственных ведомств.

Здесь следует сделать отступление. Ещё, не будучи императором, уже в 1894 года 19 декабря он совместно с главным начальника флота и морского ведомства генерал-адмиралом обсуждают тему, связанную с сооружением морской крепости в Либаве. Эта тема найдёт свое продолжение и в дальнейшем в дневниковых записях императора. Каждый понедельник, а в дневниковых записях Николая Александровича это чётко прослеживается с первых строк, на протяжении всего его царствования, он принимает у себя доклад генерал-адмирала, как он пишет «дяди Алексея» (дядя Алексей – сын Александра II (1880—1905), генерал-адмирал, главный начальник флота и морского ведомства), и адмирала Чихачёва Н. М., до 1896 года управляющего Морским министерством.

Так в дневниковых записях императора за 1905 год мы читаем:

«30 мая. Понедельник. Сегодня после долгого доклада дядя Алексей объявил, что он желает уйти теперь же. Ввиду серьёзности доводов, высказанных им, я согласился. Больно и тяжело за него, бедного»!.

На смену ему приходит адмирал Бирилёв А. А. (1844—1915) и становится морским министром (1905—1907) и начальником главного штаба.

Его сменяет на этом посту Диков И. М. В дневниковых записях императора, относящихся к началу 1907 года читаем: «11 января. Четверг. Принял Дикова, назначаемого морским министром». А исполняющим делами начальника ГМШ назначается Яковлев Н. М.

Затем на этом посту находится Воеводский С. А. (1909—1911). А с 1911 по 1917 годы бессменно министерство возглавлял Григорович Иван Константинович. Так император записал, что 29 марта 1913 года он утвердил в должности Военного морского министра Григоровича И. К.

И. К. Григорович в 1906 году был командующим Либавского военного порта имени Императора Александра III, а в феврале 1909 года Императорским указом он назначается товарищем (заместителем) морского министра, и получает звание вице-адмирала. В его ведении находились вопросы материально-технического и гидрографического обеспечения флота, кораблестроения и судоремонта, и ему уже подчинялись Центральные органы подобного профиля. Иван Константинович был боевым офицером, в частности, в 1904 году был командиром Порт-Артурского порта, где под обстрелами японцев смог организовать ремонт кораблей, постановку минных заграждений, траления, снабжения. Поэтому, учитывая всё, это он и был назначен начальником порта Либавы. Такая кандидатура устраивала императора и Госдуму.

В январе же 1906 года учреждается должность товарища (заместителя) морского министра, в ведении которого передаётся: главные управления кораблестроения, снабжений, гидрографическое, Морской технический комитет, канцелярия министерства, Управление главного медицинского инспектора, Управление казёнными заводами (Обуховский сталелитейный, Балтийский судостроительный и механический), архив, управление сберегательной вспомогательной кассой работающих и служащих по вольному найму в местных учреждениях ях морского ведомства. А 24 апреля 1906 года создаётся МГШ, руководитель которого имел право Всеподданнейшего доклада императору при морском министре по своему кругу вопросов. Император 11 января 1907 года наделил морского министра правами главного начальника флота и морского ведомства и управляющего боевыми силами, личным составом и строевой частью, Главного и Морского штабами. 10 октября 1911 года утверждено Временное положение об управлении морским ведомством, которое просуществовало до 1917 года. Что же касается создания МГШ, высшего оперативно-стратегического органа управления Российским флотом, то это было обусловлено воссозданием флота после трагедии 1904—1905 годов и планомерно-перспективного военно-морского строительства. Высочайшим рескриптом от 24 апреля 1906 года на имя морского министра вице-адмирала Бирилёва А. А. Именным Высочайшим указом Правительствующему Сенату 5 июня из состава Главного морского штаба были выведены части стратегическая и организационная по мобилизации флота с преобразованием в самостоятельный Морской Генеральный Штаб. Начальником МГШ был назначен капитан 1-го ранга (с 1907 года контр-адмирал) Брусилов Л. А.

Ему Брусилову Л. А. подчинялись военно-морские агенты (атташе) за границей, оперативные части (отделения) в штабах, начальники действующих флотов (морсил). А также в его ведение были переданы общие направления деятельности Курсов военно-морских наук в Николаевской Морской Академии. Кроме того, после русско-японской войны решено было создать учебный отряд кораблей, куда вошли корабли: крейсер «Слава», «Гиляк», «Адмирал Макаров», «Цесаревич» и другие, и уже в 1906 году открыты:

офицерский класс подводного плавания, (указом императора от 19 марта 1906 года был учреждён подводный флот России), офицерский водолазный и штурманский классы, офицерская воздухоплавательная школа и офицерский класс морской авиации.

Сам император был знаком с деятельностью МГШ не на словах, а на деле: он постоянно принимал у себя как военно-морских руководителей высшего ранга, так и военных агентов и многих других специалистов, поскольку для принятия необходимых решений ему было необходимо знать, что происходило и в стране и за границей. Такую информацию ему мог предоставить МГШ. Для этого в его структуре были созданы, как говорилось выше, отделения: русской и иностранной статистики, и военно-историческое. А также имелось и делопроизводство по мобилизации. Выполняли они следующие задачи:

1. сбор и обработка информации об общем политическом положении, о силах и средствах иностранных государств, и об их готовности к войне, имеются в виду, потенциальные противники, о морских театрах военных действий, обработка статистических данных о русском флоте;

2. составление проектов программ развития морских вооружённых сил, составление основных заданий к постройке кораблей, для подготовки театра военных действий, для подготовки неприкосновенных запасов, для комплектования флота и мобилизации, формирования эскадр и отрядов и их дислокации;

3. составление основных планов обучения, ремонта, перевооружения, снабжения флота, соответственно, подготовки флота к войне; кроме того: положений, уставов, правил службы и инструкций, касающихся боевой подготовки флота;

4. разработка вопросов общей организации службы на флоте, составления заданий по морским манёврам, наблюдение за их ходом и отчёты о них;

5. проработка военно-исторических материалов, разработка документов для составления международных деклараций, переписка по военно-политическим вопросам, общее заведование «Морским сборником».

В 1912 году МГШ подвергся реорганизации и перед началом 1-й мировой войны он состоял из семи частей: 1-я оперативная (Балтийское и Северное моря),

2-я оперативная (Черное море и южные моря), 3-я оперативная (Тихий океан и восточные моря), 4-я организационно-тактическая из 2-х отделений: 5-е статистическая иностранная 6-е статистическая русская (обе по изучению флотов), 7-е военно-морская историческая и канцелярия. В начале войны ему были добавлены отделения: воздушного и подводного плавания. Служба тыла. Взаимодействия морских и сухопутных сил в Прибалтике и на дальних подступах к столице со стороны Финского залива.

Здесь необходимо подчеркнуть, что перед первой мировой войной протяжённость Российской империи с севера на юг составляла 4.675 км и с востока на запад 10.732,3 км. Общая длина сухопутных и морских границ составляла 69.245 км. Причём на сухопутные приходилось 19.941, 5 км, а на океаны и внешние моря почти 49.360. 4 км, и их надо было защищать, а для этого нужны были корабли, которые и строились на судостроительных заводах.

Учитывая всё это Высочайшим повелением, объявленным приказом по морским ведомствам от 5 января 1908 года, с 1-го января того же года «Новое Адмиралтейство» и «Галерный островок», объединялись в отдельное самостоятельное предприятие под общим названием «Адмиралтейский судостроительный завод», аналогичный «Балтийскому заводу». Подчинялись они непосредственно товарищу (заму) морского министра, который отвечал в министерстве за вопросы судостроения.

В это время на верфях строились эскадренные броненосцы «Андрей Первозванный», крейсера: «Баян», «Паллада». Канонерские лодки «Карс», «Ардаган», которые 28 апреля в 1911 году ушли на Каспий.

В 1909 году крейсер «Паллада» и «Баян» ушли на швартовые испытания в Кронштадт. «Баян» сдан в 1911 году. В 1910 году эскадренный броненосец «Андрей Первозванный» на швартовых испытаниях в Кронштадте, сдан 30 апреля 1912 года. Правительством было принято решение в декабре 1908 года о строительстве линкоров дредноутного типа, отнесённых по названию линкора головного типа «Севастополь». Проект завершили разрабатывать в апреле 1909 года.

А уже 3 апреля 1909 года на Адмиралтейском заводе было заложено два линкора: «Гангут» и «Полтава».

Первым спустили линкор «Севастополь», «Полтаву» спустили на воду ко дню Полтавской битвы, то есть к 27 июля 1911 года, а «Гангут» позже. Линкор «Полтава» прошёл ходовые

испытания 24 ноября 1914 года, и вступил в строй 4 декабря 1914 года, а линкор «Гангут» прошёл ходовые испытания 21 декабря 1914 года.

9 февраля 1909 года морской министр и начальник МГШ обратились к императору с просьбой разрешить, согласно доклада, составить программу судостроения на следующие 10 лет. Они получили его, и представили её в Совет Министров под названием: «Программа развития морских вооружённых сил на 1909—1919 годы». 24 февраля 1910 года документ был согласован с Советом министров, а 24 марта с императором. Программа предполагала за десять лет построить для флота России 8 линкоров, 4 линейных крейсера, 9 лёгких крейсеров, 36 эсминцев, 36 шхерных миноносцев и 20 подводных лодок. В согласованном документе осталось: 4 линкора, 4 линейных крейсера, 4 лёгких крейсера, 18 эсминцев и 12 подводных лодок.

А 25 апреля 1911 года император утверждает «Программу усиленного судостроения Балтийского флота на 1911—1915 годы» и «Закон об императорском флоте». Кроме того, 9 мая 1911 года император утвердил «Положение о командовании Морскими силами Балтийского и Черного морей и командующего Сибирской флотилией», которое было введено в действие через 18 дней.

Как можно понять из вышеперечисленных документов, подписанных императором, становится совершенно ясно, что он постоянно держал руку на пульсе дел, связанных с укреплением флота России.

Голосование в Госдуме по этому законопроекту, но уже в уточнённом варианте, принимается под названием «Программы усиленного судостроения БФ на 1912—1916 годы», 6 июня 1912 года.

Помимо вышеупомянутых программ, император 17 июня 1912 года окончательно утвердил «План операций морских сил Балтийского моря на случай европейской войны».

Согласно «Программе усиленного судостроения БФ на 1912—1916 годы» предполагалось спроектировать и построить до 16 июля 1915 года линейные крейсера: «Бородино», «Наварин», и типа «Измаил» – 4 единицы.

Так уже 18 июля 1915 года был спущен на воду «Бородино». 27 октября 1915 года и «Наварин».

Всем этим вопросам император уделял большое внимание и особо судостроению. Так, в частности, находясь в Крыму, в Ливадии, он 28 ноября 1913 года сделал следующую дневниковую запись: «...принял Григоровича, с вице-адмиралом Муравьёвым по вопросу судостроения». (Муравьёв – начальник Главного управления кораблестроения в морском министерстве).

Проиллюстрируем это на примере дневниковых записей, которые лучше всего характеризуют деятельность императора по развитию флота.

Так 19 октября 1913 года, находясь в г. Николаеве император записал в своём дневнике: «Сегодня в Николаеве спущен первый линейный корабль «Императрица Мария».

1 июля 1914 года. Вторник. «...В 10 час. Пошли в Кронштадт. Погода была душная и дождливая. Съехали в гавань и присутствовали на освящении нового огромного дока имени Алексея. Когда была напущена вода, в док вышел крейсер „Рюрик“. В час с четвертью прибыли на „Штандарт“. После завтрака ушли в море. Погода поправилась. В 8 с четвертью вечера стали на бочку на „рейде Штандарт“. С нами пришли: „Полярная Звезда“ и пять миноносцев – „Войсковой“, „Доброволец“, „Москвитянин“, „Эмир Бухарский“ и „Финн“...».

18 июля 1915 года. Суббота. «В 10.10 отправился Ольгой и Татьяной на Адмиралтейский судостроительный завод. Обошёл верхнюю палубу гиганта линкора „Бородино“, спуск которого прошёл блистательно. Поговорил с ранеными офицерами и на катере прошёл мимо массы раненых нижних чинов на набережной и на „Измаиле“ с другой стороны. Затем перешёл на яхту „Нева“, где Григорович угостил нас прекрасным завтраком. Погода была солнечная. Ветер с моря. Вернулся в Царское Село в 2 часа 30 минут...».

Итак, император с 19 января 1913 года по 18 июля 1915 года посетил и ознакомился с ходом постройки кораблей для ВМФ России на следующих судостроительных предприятиях: Николаевском, Севастопольском, Кронштадтском, Адмиралтейском, Николаевском.

Наибольшее количество визитов пришлось на первый год войны – 1914 год – 4 визита. Итого: 8 записей о посещении заводов.

Император лично контролировал ход строительства кораблей на Юге:

линкора «Императрица Мария», линкора «Императрица Екатерина Великая», эсминца «Беспокойный», миноносцев «Пылкий», «Поспешный» и подводную лодку «Нарвал», большого дока имени Н. А. Романова, заложил закладную доску на корабле «Император Николай I», а на Северо-западе: линейные корабли «Севастополь», «Гангут», «Полтаву», «Петропавловск», «Бородино», нового огромного дока имени Алексея Николаевича Романова.

Строительство флота не прекращалось ни на один день. К началу войны русский флот имел в своём составе:

Балтийский флот

линкоров – 5, броненосных крейсеров – 6, крейсеров – 4, эсминцев – 58, миноносцев – 23, миноноска – 1, минных заградителей – 5, подводных лодок – 11, канонерских лодок – 6, транспортов – 26, посыльных судов – 11, яхт – 6, учебных судов – 8, портовых – 59. **Итого: 229 единиц.**

Черноморский флот

линкоров – 7, крейсеров – 2, эсминцев – 17, миноносцев – 16, минных заградителей – 3, подводных лодок – 4, канонерских лодок – 3, транспортов – 7, посыльных судов – 2, учебных судов – 1, портовых – 14. **Итого: 76 единиц.**

Сибирская флотилия

крейсеров – 2, эсминцев – 20, минных заградителей – 1, подводных лодок – 1, канонерских лодок – 1, транспортов – 9, посыльных судов – 1, портовых – 11. **Итого: 46 единиц.**

Амурская флотилия:

канонерских лодок – 18, из них, 8 башенных, 2-го ранга и 10, 3-го ранга. **Итого: 18 единиц.**

Каспийская флотилия:

канонерских лодок – 2, транспортов – 1, посыльных судов – 2, портовых – 2. **Итого: 7 единиц.**

Достраивалось на воде: линкоров – 5, эсминцев – 3, подводных лодок – 4, транспортов – 1. **Итого: 13 единиц.**

В постройке было: линкоров – 2, броненосные крейсера – 4, эсминцев – 42, крейсеров – 4, подводных лодок – 15. **Итого: 67 единиц.**

Под неусыпным контролем императора находилась и подготовка специалистов для флота.

Так Николаевскую Морскую Академию в 1913 году закончили 39 офицеров, а на 1 января 1914 года в ней обучалось 55 офицеров.

В Морском корпусе (срок обучения 6 лет) на 1 января 1914 года состояло 766 воспитанников. Произведено в корабельные гардемарины 114 человек.

Морское Императорское училище Императора Николая I (срок обучения 4 года) в 1913 году закончило:

артиллерийский офицерский класс – 24 человека,
минный офицерский класс – 19 человек,
офицерский класс подводного плавания – 19,
временный штурманский класс – 14 человек,

водолазный класс – 4 человека.

В Морском инженерном училище имени Императора Николая I весной 1914 года на кораблестроительном отделе обучалось 25 гардемарин, а на механическом – 198. В период с 1905 по 1914 годы было подготовлено 51 кораблестроитель и 322 инженера-механика.

В других офицерских школах также в 1913 году выпущено 30 электромехаников, а в воздухоплавательной школе 18 человек, в том числе в авиаотделе 26 человек. (См. там же стр. 298). Специалистов из нижних чинов для флота готовила 21 школа.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.