

*К. Б. Назаренко*

## ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА ФЛОТА РОССИИ В XVIII – НАЧАЛЕ ХХ вв. В ИСТОРИЧЕСКИХ ИСТОЧНИКАХ

Учебное пособие к специальному курсу «Русский флот XVIII – начала ХХ вв. в исторических источниках»\*

### ВВЕДЕНИЕ

Строительство и использование военно-морского флота связано с целым комплексом проблем внешней политики, экономического и социального развития, иногда даже внутриполитического курса державы, создающей флот. Появление регулярного военно-морского флота в России обычно приурочивается к 1696 г., когда вышел указ о строительстве Азовского флота силами «кумпаний». Современному человеку, привыкшему к тому, что у нашей страны есть флот, трудно представить себе, насколько дерзновенной была сама мысль о создании военно-морского флота в тогдашней России. Наша страна не имела торгового флота, здесь отсутствовали навыки строительства крупных морских кораблей, не было не только корабельных, парусных, шлюпочных, блочных и других мастеров, матросов и морских офицеров, но даже не были разведаны запасы корабельного ле-

са. Из всех необходимых условий для создания флота имелись только жители Севера – поморы, обладавшие некоторыми навыками мореходов и судовых плотников, сравнительно развитое железоделательное производство и запасы необходимого для судостроения сырья. Приходилось привлекать иностранных специалистов, причем не только офицеров или мастеров, но и матросов. Только к 40-м гг. XVIII в. русские заняли большинство должностей на всех уровнях военно-морской иерархии русского флота, причем процесс постепенного вытеснения иностранцев русскими специалистами происходил непрерывно, вопреки распространенному мнению о «немецком засилье» 1730-х гг.<sup>1</sup> История знает примеры рождения военного флота заново – достаточно вспомнить Германию и Японию, которые в 80–90-е гг. XIX в. создали весьма сильные военно-морские силы (ВМС), но эти страны уже имели многочисленный торговый флот.

Часто встречается утверждение о том, что Россия фатально отставала в создании флота. Однако регулярные военно-морские силы появились у Голландии, Великобритании, Франции и других европейских государств только в середине XVII в. Важнейшим рубежом здесь стали англо-голландские войны, особенно вторая (1665–1667). Именно в те годы в Европе завершился переход от морского ополчения, каким был флот в XVI в., к стройному виду вооруженных сил, появилась линейная тактика, развились управленические структуры, сформировалась система военно-морских чинов и зародились правила прохождения службы на флоте.

Русский военно-морской флот возник и существует в специфических условиях. Прежде всего, он не является естественно «выросшей» на отечественной почве частью вооруженных сил. Флот был «создан», и нам известны имена его основателей, чего не скажешь о сухопутной армии. Как только Российское государство вступало в полосу экономического или политического кризиса – прежде всего в упадок приходил именно флот. Это

\* Петрухинцев Н. Н. Царствование Анны Иоанновны: формирование внутриполитического курса и судьбы армии и флота. 1730–1735 гг. СПб., 2001. С. 326 и др.

вполне естественно, так как для нашей страны армия представляется жизненной необходимостью, тогда как флот — не более чем вспомогательный военный инструмент. С другой стороны, полное незнамство большинства населения с мореходством и с морем вообще порождало представление о моряке, как о человеке, обладающем необыкновенными качествами, и в первую очередь глубокими знаниями и выдающимся мужеством. Удаленность флота от царского двора, опасности и тяготы морской службы приводили к тому, что в русском флоте не много было офицеров, пришедших «на ловлю счастью и чинов», непотизм встречался сравнительно редко. Сложность флотской техники требовала значительно более серьезной подготовки командного состава по сравнению с сухопутной армией, поэтому роль интеллекта в карьере флотского офицера была всегда велика.

К настоящему времени накоплена значительная историография русского флота. Исследователи уделяли значительное внимание истории боевых действий, техническим проблемам кораблестроения и развития морского оружия. В меньшей степени изучению подвергалась история заводов, верфей, военно-морских учебных заведений. Однако парадоксальным образом в историографии оказался почти обойденным вниманием сюжет о развитии структур управления «плавающим» флотом, а также его береговой инфраструктуры. «К сожалению, мы очень редко поднимаем этот вопрос (об организации флотского, и вообще военного, управления. — К. Н.) и слишком мало говорим о прошлых недостатках в организации <...> во-первых <...> тема эта сама по себе скучная <...> Во-вторых, почему-то бытует неправильное представление: дескать, вопросы организации относятся к области бюрократизма»,<sup>2</sup> — писал знаменитый главнокомандующий советским ВМФ Н. Г. Кузнецов.

Задача этого учебного пособия — познакомить читателя с основными комплексами источников по истории становления и развития структуры управления русским флотом XVIII—начала XX вв. и дать некоторое представление о методах работы с ними.

<sup>2</sup> Кузнецов Н. Г. Накануне. М., 1990. С. 257.

## РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ РУССКИМ ФЛОТОМ В XVIII—XIX вв. В ИСТОРИЧЕСКИХ ИСТОЧНИКАХ

Основной комплекс источников по истории русского военно-морского флота сосредоточен в Российском государственном архиве военно-морского флота (РГА ВМФ). Это одно из старейших архивохранилищ нашей страны, основанное 17 января 1724 г. по устному указу Петра Великого в качестве Архива Адмиралтейств-коллегии. На сегодня оно насчитывает более 800 тыс. архивных дел, относящихся к дореволюционному периоду. Документы, хранящиеся в РГА ВМФ, могут послужить источником не только для истории военно-морского флота, но также и по гражданской истории Российской государства, по истории науки и культуры.

Первые структуры военно-морского управления в России, как и сам флот, были детищем Петра I. Они создавались, конечно, не в соответствии с заранее намеченным планом, а «по случаю». Первыми органами военно-морского управления явились Царский шатер на Воронеже, Азовская приказная палата, Адмиралтейский приказ, Приказ воинского морского флота, Адмиралтейская канцелярия, Морской комиссариат и др. Документы, освещающие этот период, отложились в фондах: «Царский шатер на Воронеже» (ф. 175), «Приказ воинского морского флота» (ф. 177), «Адмиралтейская канцелярия» (ф. 170), канцелярий генерал-адмирала Ф. М. Апраксина (ф. 233), адмиралов К. И. Крюйса (ф. 234), М. Х. Змаевича (ф. 232).

Важнейшим фондом для изучения ранней истории структур отечественного военно-морского управления является фонд «Адмиралтейств-коллегия» (ф. 212). Указ об образовании Адмиралтейств-коллегии, ставшей центральным военно-морским учреждением, вышел 11 декабря 1717 г. Возглавлял ее президент, и хотя это был коллегиальный орган, формально принимавший решение по большинству голосов, в действительности мнение президента было решающим. Первоначально коллегия состояла из флагманов, находившихся в данный момент на берегу. Коллегии подчинялись одиннадцать контор, в которых и осуществлялась повседневная работа. Такая система центрального мор-

ского управления была очень близка к английской, причем в России вскоре после смерти Петра Великого последовали ее преобразования, а в Великобритании аналогичная система просуществовала до начала XX в.

В царствование Петра Великого происходит и становление системы чинопроизводства в морском ведомстве.<sup>3</sup> Когда в начале XVIII в. осмыслился западноевропейский опыт, происходило заимствование чинов из всех ведущих флотов, к тому же при введении Табели о рангах Петр I стремился к тому, чтобы каждому сухопутному чину соответствовал морской. Это привело не только к появлению излишнего количества чинов, но и к своеобразному соотнесению их с должностями. Так, старшим офицером на крупнейших в то время линейных кораблях был капитан-лейтенант, а вахтенными начальниками — лейтенанты. Таким образом, для большинства офицеров «потолком» их карьеры становился лейтенантский или, в лучшем случае, капитан-лейтенантский чин, что соответствовало армейскому капитан-поручику или капитану. Для исправления подобного положения Воинская морская комиссия, образованная вскоре после смерти Петра I, предложила упразднить излишние чины и поднять класс остающихся.<sup>4</sup> Эта реформа и произошла в 1732 г. Небезынтересно отметить, что аналогичное резкое сокращение количества морских чинов состоялось в 1885 г. Если офицерские чины подверглись упорядочению в связи с введением Табели о рангах, то звания нижних чинов флота этот процесс не затронул. Они остались тесно связанными с конкретными служебными обязанностями, из-за чего на одной служебной «ступеньке» оказалось несколько воинских званий нижних чинов. Например, одинаковое служебное положение имели боцманмат, шхиман, шхиманимат, капрал от канонир и корабельный писарь. Знаки различия, появившиеся на флоте в 40-х гг. XVIII в., позволяли различать звания нижних чинов и адмиральские чины, а мундир штаб- и обер-офицеров ничем не отличался в рамках каждой группы.

По плану Воинской морской комиссии 1732 г., многочисленные конторы были сведены к четырем экспедициям: комисса-

<sup>3</sup> См. Приложения.

<sup>4</sup> Фонд «Воинская морская комиссия» (ф. 146).

риатской (снабжение), экипажеской (хранение и выдача такелажа и парусов), сарваерской (судостроение и заготовка леса), артиллерийской (вооружение и боеприпасы).<sup>5</sup>

Елизавета Петровна провозгласила возврат к петровским принципам военно-морского строительства, что выразилось в восстановлении многочисленных контор и возврате к системе чинов, зафиксированной Табелью о рангах.<sup>6</sup> Члены Адмиралтейств-коллегии, прекрасно понимавшие нежизненность задуманного императрицей, пытались тормозить ее начинания. Лишь назначение генерал-адмиралом М. М. Голицына-младшего в 1750 г. позволило сломить упорство моряков. Впрочем, отказ от реставрации петровского прошлого начался еще при жизни его дочери — в 1758 г. чин мичмана вновь стал офицерским.

При Екатерине II, в 1764 г., произошло восстановление экспедиций Адмиралтейств-коллегии, которых стало шесть — комиссариатская, интендантская, казначейская, артиллерийская, счетная и инспекторская. В это же царствование происходит становление Черноморского флота. Очередная реформа системы чинопроизводства ликвидировала излишние чины. Новая иерархическая лестница оказалась настолько удачной, что без существенных изменений просуществовала 120 лет.<sup>7</sup>

Документы, повествующие об истории русского флота XVIII в., хранятся в фондах «Государственная Адмиралтейств-коллегия» (ф. 212), контор и экспедиций Адмиралтейств-коллегии (ф. 182, 183, 196 и др.), «Комиссия российских флотов и адмиралтейского правления» (ф. 147), «Черноморское адмиралтейское правление» (ф. 245), канцелярий адмирала Г. Г. Кушелева (ф. 198), генерал-фельдмаршала И. Г. Чернышева (ф. 172), «Канцелярия князя Г. А. Потемкина-Таврического по управлению Черноморским флотом» (ф. 197) и др.

Целый ряд фондов РГА ВМФ содержит документы по истории судостроения. К ним относятся как уже упоминавшиеся фонды «Царский шатер на Воронеже» (ф. 175), «Приказ воинского морского флота» (ф. 177), «Адмиралтейская канцелярия»

<sup>5</sup> Там же. С. 261.

<sup>6</sup> Чубинский В. Историческое обозрение устройства управления морским ведомством в России. СПб., 1869. С. 65–66.

<sup>7</sup> См. Приложения.

(ф. 170), канцелярий генерал-адмирала Ф. М. Апраксина (ф. 233) и адмирала К. И. Крюйса (ф. 234), так и фонды «Интендантская экспедиция» (ф. 135), «Экспедиция по верфям и строениям» (ф. 138), «Обер-сарваерская контора» (ф. 218), относящиеся к XVIII в. Судостроительную политику эпохи XIX в. можно изучать по документам фондов «Департамент морского министра» (ф. 166), Инспекторского департамента (ф. 283), Адмиралтейского департамента (ф. 215), «Канцелярия Морского министерства» (ф. 410), «Главный Морской штаб» (ф. 417), «Кораблестроительный департамент» (ф. 158) и др.

Яркой иллюстрацией того, что даже незначительные колебания правительственного курса резко отзываются на положении флота, являются темпы и масштабы кораблестроения. Первый кораблестроительный период относится к 1708–1714 гг. и характеризуется большой активностью в строительстве и закупке линейных кораблей, причем предпочтение отдавалось кораблям наименьшего ранга (52–54-пушечным). Второй период (1715–1722) был связан с реализацией первой судостроительной программы Петра I. Затем последовал период (1723–1730), который ознаменовался резким сокращением судостроительной деятельности и лихорадочным поиском возможностей сокращения расходов на нее. В 1731–1740 гг. судостроение активизировалось, оно вышло на тот уровень, который позволял поддерживать корабельный состав флота на приемлемом уровне. В то же время была создана новая судостроительная база в Архангельске, которая напряженно работала следующие сто лет. Следующие два периода (1741–1750 и 1751–1760 гг.) приходятся на правление Елизаветы Петровны. В начале каждого из них происходит некоторый спад, а в конце — подъем судостроения.<sup>8</sup> При Екатерине II подъем кораблестроительной активности был связан с русско-турецкими войнами 1768–1774 и 1787–1791 гг., тогда как в последнее десятилетие XVIII в. наступает заметный спад, обусловленный сравнительно мирной обстановкой.

В 1802 г. было образовано Министерство военных морских сил, переименованное в 1815 г. в Морское министерство. Доку-

менты, относящиеся к развитию структур морского управления данного периода, отложились в фондах «Департамент морского министра» (ф. 166), «Адмиралтейский департамент» (ф. 215), «Военная по флоту канцелярия» (ф. 203). После появления морского министерства министр становится лично ответственным за положение дел на флоте. Первоначально в составе министерства были образованы только военная по флоту канцелярия и департамент министра морских сил. В 1805 г. главное адмиралтейское управление было разделено на Адмиралтейств-коллегию и Адмиралтейский департамент. Адмиралтейств-коллегия была включена в состав министерства как его важнейшая составная часть: основные подразделения министерства — экспедиции — подчинялись министру не напрямую, а через коллегию. Со временем Адмиралтейств-коллегия была преобразована в Адмиралтейств-совет, сохранивший за собой довольно широкие права. В 1812 г. были образованы Аудиториатский департамент (в его функции входила организация судопроизводства на флоте) и Департамент флота генерал-штаб-доктора, ставший центральным военно-морским медицинским учреждением.

В развитии кораблестроения в первой половине XIX в. довольно четко выделяется всплеск 1805–1815 гг., связанный с наполеоновскими войнами, который сменяется относительным спадом 1816–1825 гг. Правда, в мирные годы конца Александровского царствования сокращение строительства линейных кораблей было несколько компенсировано увеличением строительства фрегатов. Далее следует самый мощный подъем 1826–1830 гг., когда в начале правления Николая I были приложены значительные усилия для обновления и усиления флота. В 1830–1850-х гг. деревянное судостроение постепенно затухает. Необходимо отметить, что эти периоды четко прослеживаются для Балтийского флота, тогда как для Черноморского характерны лишь небольшие колебания судостроительной активности.<sup>9</sup> Это связано с тем, что на Балтийском море были сосредоточены главные морские силы России, а Черноморский морской театр всегда рассматривался как второстепенный. В этот же период

<sup>8</sup> Петрухинцев Н. Н. Царствование Анны Иоанновны. С. 274–282.

<sup>9</sup> Рассчитано по: Морской атлас. Т. III, военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. М., 1959. С. 501.

произошло значительное улучшение качества кораблей, что позволило продлить срок их службы с 7–10 до 12–17 лет. Надо отметить, что в западноевропейских флотах деревянные корабли служили гораздо дольше. Например, 100-пушечный линейный корабль «Виктори», флагман адмирала Г. Нельсона во время Трафальгарского сражения, прослужил 50 лет (1765–1815) и был выведен из состава флота не по ветхости, а из-за общего сокращения флота после окончания наполеоновских войн. Причина столь краткого срока службы русских кораблей, прежде всего Балтийского флота, заключалась в том, что из-за холодного и сырого климата они строились из недостаточно просушенного дерева, по той же причине трудно было просушивать корабельные помещения, корабли ежегодно вмерзали в лед зимой. Поэтому удлинение среднего срока службы корабля до 15-ти лет, достигнутое в 30-х гг. XIX в., следует признать крупным успехом.

Организационные изменения центральных учреждений морского ведомства как бы подводили итог оживления флота в начале николаевского царствования. В январе 1831 г. из Морского министерства был выделен Морской штаб Его Императорского Величества (МШ ЕИВ), которому подчинялись главные командиры Балтийского и Черноморского флотов и портов, центральные органы управления личным составом, а хозяйственные учреждения оставались в ведении морского министра. Такое раздвоение морского управления продолжалось около полугода, и в августе 1831 г. пост министра вообще упразднили, а начальник МШ ЕИВ стал полновластным руководителем морского ведомства, причем ему напрямую подчинялись все хозяйственные экспедиции, а Адмиралтейств-совет превратился в чисто совещательный орган. С 1839 г. Адмиралтейств-совету были вновь подчинены хозяйственные учреждения ведомства, а МШ ЕИВ переименован в Главный Морской штаб (ГМШ). К этому периоду относятся, в основном, фонды «Инспекторский департамент» (ф. 283) и «Канцелярия начальника Главного Морского штаба е. и. в.» (ф. 205).

Следующий период развития управляемых структур морского ведомства приходится на эпоху, когда во главе русского флота стоял великий князь Константин Николаевич, который

фактически руководил флотом с 1853 г.,<sup>10</sup> но преобразования структуры флотского управления произошли только в 1860 г. Фонды «Инспекторский департамент» (ф. 283) и «Канцелярия начальника Главного Морского штаба е. и. в.» (ф. 205), «Канцелярия Морского министерства» (ф. 410), «Константин Николаевич, великий князь, генерал-адмирал» (ф. 224) содержат документы о коренной реорганизации морского ведомства в «эпоху великих реформ». ГМШ был упразднен. Теперь во главе флота и морского ведомства стоял генерал-адмирал, которому непосредственно подчинялись главные командиры флотов и портов, центральное управление личным составом, а управляющий Морским министерством заведовал хозяйственной частью. Основными подразделениями министерства продолжали оставаться департаменты, самостоятельно распоряжавшиеся финансовыми средствами в пределах сметы. Портовые управления получили значительную хозяйственную самостоятельность. Кораблестроение оказалось поделено между двумя департаментами: Кораблестроительно-техническим, занимавшимся проектированием кораблей (он унаследовал функции Пароходного комитета, созданного еще в 1842 г.) и Кораблестроительным, осуществлявшим надзор за ходом работ. Тогда это нововведение было оправдано, так как бурное развитие техники в отечественном флоте только начиналось и необходимо было дать возможность очень немногочисленным тогда специалистам сосредоточиться на решении технических вопросов. В то время в России практически не существовало собственного производства паровых машин, броневой стали и многих других новинок, поэтому одной из главных функций офицеров Кораблестроительно-технического департамента было наблюдение за исполнением заказов за границей, и в повседневной деятельности они не были тесно связаны с Кораблестроительным департаментом.

Дальнейшая реорганизация произошла в 1867–1869 гг. Великий князь Константин Николаевич в это время охладел к повседневным делам морского ведомства, и поэтому управляющий Морским министерством получил права министра с передачей

<sup>10</sup> Шевырев П. А. Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. М., 1990. С. 19.

ему функций руководства всеми центральными учреждениями, причем сам управляющий подчинялся генерал-адмиралу. Кроме того, стремление сэкономить во что бы то ни стало (а расходы на флот в это время не превышали 16,5 млн. р. в год) привело к упразднению большинства департаментов и объединению всех хозяйственных дел в Канцелярии Морского министерства, превратившейся в главный орган управления ведомством. Естественно, что справляться со своими обязанностями директор Канцелярии мог только до тех пор, пока флот был невелик. Кораблестроительно-технический департамент был упразднен, а его функции переданы коллегиальному учреждению — Морскому техническому комитету (МТК).

К середине 80-х гг. XIX в. стала очевидна необходимость увеличения морских сил, так же как и непригодность старых учреждений для руководства растущим флотом, а поэтому в 1884—1886 гг. проводятся серьезные преобразования в системе управления русским морским ведомством. Основной массив документов по этой реорганизации содержится в фонде «Канцелярия Морского министерства» (ф. 410). Это не удивительно, так как данная канцелярия являлась единственным центральным учреждением морского ведомства в период, предшествующий реорганизации. Новое устройство центральных учреждений Морского министерства было введено «высочайше утвержденным» 3 июня 1885 г. «Положением об управлении морским ведомством». «Система 1885 г.» в целом просуществовала до октября 1911 г. Тогдашнее руководство свою первоочередную задачу видело в борьбе со злоупотреблениями на местах. Полная хозяйственная самостоятельность портов часто влекла закупки предметов снабжения у поставщиков по завышенным ценам и «нехозяйственное» ведение дел. Еще одним недостатком прежней «системы 1867 г.» было то, что боевой флот не имел органа оперативного руководства.

Создание системы управления и строительство флота в конце XIX — начале XX вв. находят отражение в документах фондов «Главный морской штаб» (ф. 417), «Морской Генеральный штаб» (ф. 418), «Морской штаб Верховного Главнокомандующего (Ставка)» (ф. 716), «Канцелярия Морского министерства» (ф. 410), «Канцелярия морского министра» (ф. 420), «Мор-

ской технический комитет Морского министерства» (ф. 421), «Главное управление кораблестроения и снабжения» (ф. 427), «Главное управление кораблестроения» (ф. 401), в фондах главных управлений Морского министерства (ф. 403, 404, 407, 408) и др.

В XIX — начале XX вв. параллельно существовали термины «флот» и «морское ведомство». Под «флотом» подразумевали совокупность боевых и вспомогательных кораблей и судов, которые составляли боевую часть ВМС. «Морским ведомством» именовались все береговые части, учреждения, учебные заведения, заводы и фабрики, а такжеправленческие структуры, без которых немыслимо существование любой сферы деятельности государства.

После реформы 80-х гг. XIX в., как и раньше, флот и морское ведомство возглавлял генерал-адмирал, ему подчинялся управляющий министерством. И тот и другой пользовались правом личного «всеподданнейшего» доклада царю, поэтому влиятельность генерал-адмирала зависела в основном от его личных отношений с монархом. Высшим коллегиальным учреждением, формально руководившим ведомством, был Адмиралтейств-совет, в который назначались царем наиболее авторитетные флагманы и руководители подразделений министерства. Его председателем был генерал-адмирал, а вице-председателем — управляющий министерством. Адмиралтейств-совет представлял собой «по идее весьма важное учреждение, призванное к руководству флотом, а на деле последовательно сведенное если не на нет, то к решению мелочных хозяйственных дел».<sup>11</sup> В его компетенцию входило рассмотрение:

- 1) проектов новых законов и штатов по морскому ведомству, а также дополнение и изменение существующих;
- 2) проектов новых постановлений по технической и строевой частям и проектов наказов учреждениям и должностным лицам морского ведомства, за исключением наказов по судебной части;
- 3) финансово-сметных вопросов;
- 4) случаев, когда необходимо отступить от утвержденных Адмиралтейств-советом планов хозяйственных операций, а так-

<sup>11</sup> Крылов А. Н. Мои воспоминания. М., 1963. С. 135.

же дел по хозяйственной части, превышающих власть управляющего морским министерством;

5) случаев несостоятельности подрядчиков и поставщиков;

6) дел по претензиям частных лиц к казне и обратно;

7) дел о морских призах;

8) дел эмеритальной пенсионной кассы морского ведомства;

9) дел, выносимых на обсуждение Адмиралтейств-совета главным начальником флота и морского ведомства или управляющим морским министерством.

В 1885 г. был воссоздан Главный Морской штаб, призванный руководить строевой и учебной частями и боевой подготовкой «плавающего» флота. Необходимо отметить, что ГМШ существовал еще в 1827 – 1855 гг., фактически подменяя собой министерство. Начальник штаба стал третьим лицом в морском ведомстве, после генерал-адмирала и управляющего министерством. В состав этого учреждения входили Отдел личного состава и Военно-морской ученый отдел, занимавшийся первоначально управлением военно-морскими учебными заведениями. Позднее в составе последнего была образована Стратегическая часть, с возложением на нее обязанностей службы генерального штаба, однако в силу малочисленности она не смогла выполнить своего предназначения во время русско-японской войны. В 1904 г. в составе ГМШ появилась Законодательная часть, которая должна была разрабатывать и докладывать в Адмиралтейств-совете законопроекты, касающиеся морского ведомства.

Получил свою окончательную организацию в 1885 г. и морской технический комитет (МТК). Его председатель фактически занял пост главного судостроителя русского флота, а сам комитет был разделен на главные инспекции по специальностям: Кораблестроительную, Механическую, Артиллерийскую и Минную (в ведении которой находилось также и все электрооборудование на кораблях). В МТК разрабатывались проекты кораблей, а распределение заказов, закупка материалов, выдача нарядов на работы и другие хозяйственные дела были переданы вновь образованному Главному управлению кораблестроения и снабжения (ГУКИС). Кроме того, ГУКИС заготавливал все предметы материально-технического и интендантского снабжения для флота – от угля до мундирного сукна – и для всех

портов – от Либавы до Владивостока. В состав ГУКИС входили отделы: Сооружений (ведал строительством кораблей и береговых сооружений после упразднения Морского строительного комитета в 1891 г.), Заготовлений (заготовка любых материалов и припасов) и Счетный (составление сметы и отпуск средств). Создание этого органа породило в начале 80-х гг. XIX в. жаркие споры. Протесты вызывала крайняя централизация и отсутствие реального независимого контроля над действиями ГУКИС, так как проверки Государственного контроля были достаточно формальными и не могли гарантировать хозяйственную целесообразность всех распоряжений ГУКИС.

В 1885 г. создаются Главное гидрографическое управление, Главное военно-морское судное управление и Управление главного медицинского инспектора флота. Важную роль играла Канцелярия Морского министерства, в обязанности которой входили, кроме ведения переписки генерал-адмирала и управляющего министерством, также и кодификационные работы, а ее директор по совместительству являлся юрисконсультом морского ведомства.

На тех же принципах, что и центральные, были реорганизованы в 1885 г. и местные учреждения морского ведомства. «Техника» и «хозяйство» были разделены. Под «техникой» в то время понимали всю совокупность научно-технических вопросов, тогда как к «хозяйству» относились заказы, закупка материалов и оборудования, их хранение, учет и выдача. «Техника» оказалась в ведении старших техников (в крупных портах) и техников (в прочих) по специальностям – кораблестроение, артиллерия, механическая, минная и строительная части. «Хозяйством» продолжала заведовать Портовая контора, подчинявшаяся капитану над портом. Она представляла собой маленькую копию ГУКИС. Права портовых техников были весьма узкими, при решении вопроса об их правах ориентировались на круг обязанностей флагманских специалистов, не учитывая того, что последние были лишь консультантами командующего флотом, а первые отвечали за техническое состояние кораблей и оборудования. Техникам приходилось обращаться в Портовую контору по самым мелким вопросам, связанным с расходами средств или материалов, они не имели права самостоятельно за-

купать или заказывать что-либо. В сочетании с практикой назначения команд на корабли лишь на время летнего плавания это приводило к тому, что у кораблей не было настоящего хозяина. Особенно пагубно такая ситуацияказывалась на судах небольшого водоизмещения, требовавших более тщательного ухода, в частности на миноносцах. Говоря о портовом управлении образца 1885 г., надо учитывать, что главной целью реорганизации местных учреждений морского ведомства середины 1880-х гг. была борьба с бесхозяйственностью и злоупотреблениями на местах, и в этом смысле реформу следует признать вполне успешной. Однако, как показала русско-японская война, система морского управления 1885 г. могла успешно функционировать только в условиях мирного времени, когда можно было довольно точно прогнозировать расход имущества и материалов, отсутствовала необходимость в массовом ремонте поврежденных в бою кораблей.

Во время реформы 1885 г. упразднялись ставшие архаичными корпуса морской артиллерии и флотских штурманов, другими словами, прекратилось производство молодых офицеров в этих корпусах, тогда как успевшие получить свои чины по этим корпусам ранее продолжали службу. Еще в 1916 г. в списках флота продолжали числиться 4 офицера корпуса флотских штурманов и 37 — корпуса морской артиллерии. Тогда же для кораблестроителей и инженер-механиков вводились особые звания, отличавшиеся от сухопутных чинов, которые они носили ранее.

## ОРГАНИЗАЦИЯ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ ФЛОТАМИ ВЕДУЩИХ МОРСКИХ ДЕРЖАВ В КОНЦЕ XIX—НАЧАЛЕ XX вв.

Оценка эффективности той или иной системы управления возможна только на фоне изучения аналогичных управлеченческих структур, функционировавших в ту же историческую эпоху в других странах. Источником для такого сравнения также могут послужить документы из фондов РГА ВМФ, в первую

очередь, отчеты и донесения русских морских агентов (морских атташе) за границей.<sup>12</sup> В качестве примера проведем подобное сравнение для управленческих структур флотов ведущих морских держав на рубеже XIX—XX вв.

Прежде всего надо отметить, что флоты всех стран, с которыми приходится сравнивать русский флот, существовали уже довольно продолжительное время в условиях республиканского или конституционно-монархического политического строя, что, естественно, накладывало на их организационную структуру определенный отпечаток. Везде, кроме России и Австро-Венгрии, пост морского (и военного) министра могли занимать гражданские лица, правда, в Германии и Японии традиционно морскими министрами все же были адмиралы.

В Великобритании формально главой флота был монарх, но на практике всем морским ведомством руководило Адмиралтейство во главе с морским министром (первым лордом Адмиралтейства) из числа гражданских политических деятелей. Министр нес полную ответственность за состояние флота, хотя, конечно, не был моряком-профессионалом; падение кабинета влекло за собой и отставку первого лорда Адмиралтейства. Помогать министру должны были морские лорды, которые до 1904 г. уходили со своих постов после смены кабинета или общих выборов. Первый морской лорд до октября 1904 г. был только главным советчиком министра, а с этого времени на него была возложена полная ответственность за боеготовность флота и за военно-морское строительство. Младшие морские лорды отвечали за ту или иную отрасль морского управления и, по традиции, сменялись каждые три года. Принципиальные решения принимались лордами не единолично, а после обсуждения на Совете Адмиралтейства. При этом сферы компетенции младших лордов определялись только обычаем, формально же они лишь исполняли те или иные поручения, данные первым лордом Адмиралтейства. Например, первый морской лорд занимался, наряду с организационно-мобилизационными вопросами, и проблемами комплектования рядового состава, также судебными делами, борьбой с работогровлей и назначением старших офицеров на

<sup>12</sup> РГА ВМФ, ф. 417, 418.

тема существовала в России в 1828–1831 гг. и в Германии до 1899 г., но обнаружила свою нежизнеспособность. Эти рассуждения не отменяли, однако, того факта, что схема И. М. Дикова не предусматривала двух независимых центров управления, так как управляющий Морским министерством был подчинен главному начальнику флота и морского ведомства. К проекту отзыва прилагалась схема, приписанная И. М. Дикову, но имеющая существенные расхождения с собственноручной схемой морского министра. Основным расхождением между данной схемой и подлинной было то, что у И. М. Дикова Главному начальнику флота и морского ведомства подчинялись начальники ГМШ, МГШ, Управления учебными заведениями морского ведомства и ряд других, в том числе и управляющий Морским министерством, а в предложенной схеме Главный начальник и управляющий министерством занимали равнозначные, несоподчиненные посты. По-видимому, для того, чтобы подчеркнуть неприемлемость этой схемы, на ней все центральные учреждения министерства снабжены подписями, обозначающими старые названия этих органов. При поверхностном рассмотрении данной схемы создается впечатление, что она практически ничего не меняет в существовавшей к концу 1907 г. системе управления, а лишь раскалывает ведомство на две части. Проект отзыва, надо полагать, показался начальнику МГШ слишком выходящим за принятые рамки взаимоотношений начальника и подчиненных, и он не был подписан и представлен морскому министру. Однако этот эпизод иллюстрирует, до чего могли довести амбиции некоторых офицеров МГШ. Если даже схема, собственноручно составленная морским министром, подверглась подобным искажениям, то чего же можно было ожидать в отношении проектов и предложений рядовых офицеров флота.

Окончательное решение по принципиальным вопросам принималось, как правило, лично морским министром и утверждалось императором. Такое решение подлежало безусловному исполнению и могло быть подвергнуто критике легальным путем.

В заключение необходимо отметить, что проблемы организации управления флотом появились вместе с флотом. «Мозг флота» живет и развивается вместе с его «телом». Не подлежит сомнению, что основы победы или поражения в войне закладываются во время мира, под повседневным руководством тех учреж-

дений, о которых так мало знают и редко вспоминают. Изучение структур военно-морского управления является важным и перспективным направлением развития военной истории. Поэтому перед учеными стоит задача дальнейшего поиска исторических источников, их изучения и введения в научный оборот.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### Звания нижних чинов флота в XVIII в.<sup>23</sup>

Строевые	Морская артиллерия	Прочие	Солдаты
шкипер 3 ранга, мичман <sup>24</sup>	сержант от канонир	штурман	
подшкипер, боцман	подконстапель	подштурман	старший сержант, подпрапорщик
боцманимат, шхиман, шхиманимат	капрал от канонир	корабельный писарь	младший сержант, каптенармус
квартирмейстер	канонир (пушкарь)	штурманский ученик, писарь, баталер, купор и др.	капрал, фурьер
матрос 1 статьи		унтер-баталер, ун- тер-купор и др.	сфрейтор
матрос 2 статьи			солдат
матрос 3 статьи <sup>25</sup>			
матрос 4 статьи <sup>26</sup>			
кают-юнга, дек-юнга			

<sup>23</sup> К 40-м гг. XVIII в. в обиход армии и флота прочно вошли знаки различия унтер-офицеров в виде галунов на воротнике и обшлагах. Это позволяет установить соответствие сухопутных солдатских званий морским. Шкипер 3 ранга и ему соответствующие носили по 4 галуна на обшлагах, боцман и старший сержант — по 3, боцманимат и младший сержант — по 2, квартирмейстер и капрал — по 1, сфрейтор на обшлагах галун не носил, а нашивал его только на воротник мундира. Матросы 1 статьи были лишены подобного отличия, так как носили не мундирный кафтан, а бострог (род короткой куртки с небольшим стоячим воротником).

<sup>24</sup> До 1732 г. и в 1751–1758 гг.

<sup>25</sup> Звание упразднено ок. 1719 г.

<sup>26</sup> Звание упразднено в 1710 г.

Звания нижних чинов флота в 1895—1918 гг.<sup>27</sup>

Специалисты <sup>28</sup>	Строевые <sup>29</sup>
кондуктур <sup>30</sup>	старший боцман
старшина	боцман
унтер-офицер 1 статьи <sup>31</sup>	боцманимат
унтер-офицер 2 статьи <sup>32</sup>	квартирмейстер, строевой унтер-офицер
старший специалист	матрос 1 статьи
специалист 1 статьи	матрос 2 статьи
специалист 2 статьи	
ученик	
юнга	юнга

Чины строевых офицеров флота начала XVIII в.  
(до введения Табели о рангах 1722 г.).

генерал-адмирал
адмирал
вице-адмирал
шаутбенхарт (арир-адмирал)
капитан-командор
капитан 1 ранга
капитан 2 ранга
капитан 3 ранга

<sup>27</sup> 1918 г. указан как крайняя дата существования чинов в морском ведомстве, так как они фактически перестали употребляться только после 30 января 1918 г. (старого стиля), когда был издан декрет о создании Рабоче-Крестьянского Красного Флота.

<sup>28</sup> К званиям специалистов прибавлялось название специальности, например: ученик кочегара, радиотелеграфист 1 статьи, старший командор, машинный унтер-офицер 2 статьи, трюмный старшина, машинный кондуктур.

<sup>29</sup> Эти звания были введены еще при Павле I и с тех пор оставались практически неизменными до 1918 г. В эпоху парового флота они присваивались строевым (т. е. не имевшим специальности), а также рулевым, марсовым, сигнальщикам, водолазам и стрелкам.

<sup>30</sup> Звание кондуктура, промежуточное между матросскими и офицерскими, было введено в 1895 г. и просуществовало до лета 1917 г., когда все кондуктуры были произведены в мичманы военного времени или подпоручики по Адмиралтейству. В конце 1918 г. А. В. Колчак восстановил это звание. Оно просуществовало в белых флотах и флотилиях до конца гражданской войны.

<sup>31</sup> До 1910 г. — боцманимат.

<sup>32</sup> До 1910 г. — квартирмейстер.

капитан 4 ранга
командор
лейтенант
унтер-лейтенант
мичман <sup>33</sup>
навигатор <sup>34</sup>

## Чины строевых офицеров флота 1722—1918 гг.

Класс	Табель о рангах 1722 г.	1732—1751 гг.	1764—1885 гг. <sup>35</sup>	1885—1907 гг.	1907—1911 гг.	1911—1918 гг.
I			генерал-адмирал <sup>36</sup>			
II			адмирал			
III			вице-адмирал			
IV	шаутбенхарт (арир-адмирал)	контр-адмирал	контр-адмирал	контр-адмирал	контр-адмирал	контр-адмирал
V	капитан-командор		капитан бригадирского ранга <sup>37</sup>			
VI	капитан 1 ранга	капитан корабля	капитан 1 ранга	капитан 1 ранга	капитан 1 ранга	капитан 1 ранга
VII	капитан 2 ранга		капитан 2 ранга	капитан 2 ранга	капитан 2 ранга	капитан 2 ранга
VIII	капитан 3 ранга	лейтенант	капитан-поручик <sup>38</sup>		капитан-лейтенант	старший лейтенант

<sup>33</sup> Кандидат в офицеры.

<sup>34</sup> Кандидат в мичманы.

<sup>35</sup> В 1751 г. были восстановлены морские чины, предусмотренные Табелью о рангах 1722 г., однако в 1758 г. чин мичмана вновь стал офицерским (XIII класса).

<sup>36</sup> За все время существования регулярного русского флота чин генерал-адмирала носили шесть человек: Ф. М. Апраксин (1706—1728), А. И. Остерман (1740—1741), М. М. Голицын-младший (1750—1762), великий князь, потом император, Павел Петрович (1762—1801), великий князь Константин Николаевич (1851—1881) и великий князь Алексей Александрович (1881—1908). Ф. Я. Лефорт и И. М. Головин именовались генерал-адмиралами в начале XVIII в., когда это звание еще не получило значения высшего военно-морского чина, а было лишь почетным титулом.

<sup>37</sup> С 1798 г. именовался капитан-командором, с 1827 г. — упразднен.

<sup>38</sup> С 1798 г. — капитан-лейтенант.

Класс	Табель о рангах 1722 г.	1732–1751 гг.	1764–1885 гг. <sup>39</sup>	1885–1907 гг.	1907–1911 гг.	1911–1918 гг.
IX	капитан-лейтенант		поручик <sup>40</sup>	лейтенант <sup>41</sup>	старший лейтенант <sup>42</sup>	лейтенант
X	лейтенант, лейтенант артиллерии			мичман	мичман	мичман
XI	корабельный секретарь <sup>43</sup>					
XII	унтер-лейтенант, унтер-лейтенант артиллерии, шкипер 1 ранга <sup>44</sup>	мичман	мичман	подпоручик по Адмиралтейству <sup>45</sup>		
XIII	шкипер 2 ранга, констапель, <sup>46</sup> корабельный комиссар <sup>47</sup>			прапорщик по морской части <sup>48</sup>		
XIV		гардемарин флота <sup>49</sup>				
	мичман			корабельный гардемарин <sup>50</sup>		
	гардемарин					

<sup>39</sup> С 1798 г. — лейтенант.

<sup>40</sup> Часть лейтенантов получала повышенный (капитан-лейтенантский) оклад жалования.

<sup>41</sup> С 16 марта 1909 по 9 декабря 1911 гг. чин старшего лейтенанта относился к IX классу, так же как и чин лейтенанта.

<sup>42</sup> Гражданский чиновник интендантской службы.

<sup>43</sup> Шкипер в русском флоте в XVIII и начале XIX вв. выполнял обязанности старшего боцмана.

<sup>44</sup> Для произведенных из прапорщиков по морской части.

<sup>45</sup> Артиллерийский офицер. Чин констапеля соответствовал штык-юнкеру (прапорщику) сухопутной артиллерии.

<sup>46</sup> Гражданский чиновник интендантской службы.

<sup>47</sup> Только для офицеров запаса.

<sup>48</sup> С 1860 по 1882 гг.

<sup>49</sup> Кандидат в офицеры.

### Чины офицеров корпусов морского ведомства и гражданских чиновников

Класс	По Адмиралтейству <sup>51</sup>	Корпус инженер-механиков (с 1885—1905 гг.)	Инженер-механики (с марта 1913 г.)	Корпус корабельных инженеров (с 1885—1907 гг.)	Морские чиновники <sup>52</sup>	Инженеры морской строительной части (с 1885 г.)
по Табели о рангах 1722 г.	в 1885—1918 гг.					
I	генерал-фельдмаршал					
II	генерал-адмирал	генерал	инженер-механик генерал		действительный тайный советник	
III	генерал-лейтенант	генерал-лейтенант	главный инспектор механической части	инженер-механик генерал-лейтенант	главный инспектор кораблестроения	тайный советник
IV	генерал-майор	генерал-майор	инспектор механической части	инженер-механик генерал-майор	инспектор кораблестроения	действительный статский советник
V	бригадир <sup>53</sup>					статский советник
VI	полковник	полковник	флагманский инженер-механик	инженер-механик капитан 1 ранга	старший кораблестроитель	коллежский советник

<sup>50</sup> Такие же (сухопутные) чины носили лацовые офицеры (вспомогательных судов), офицеры морских батальонов и морских полков XVIII в. и сухопутного гарнизона Морской крепости императора Петра Великого (Ревель) (с 1912 г.), инженер-механики флота (в 1854—1885 и в 1905—1913 гг.), офицеры морской строительной части, морского судебного ведомства, офицеры корпусов: морской артиллерии (1734—1885), корабельных инженеров (в 1826—1885 и в 1907—1918 гг.), флотских штурманов (1827—1885) и гидографов (1912—1918).

<sup>51</sup> Медики, чиновники военно-морского судебного ведомства, канцелярские служащие.

<sup>52</sup> Чин упразднен в 1798 г.

Класс	По Адмиралтейству <sup>50</sup>		Корпус инженер-механиков (в 1885—1905 гг.)	Инженер-механики (с марта 1913 г.)	Корпус корабельных инженеров (в 1885—1907 гг.)	Морские чиновники <sup>51</sup>	Инженеры морской строительной части (с 1885 г.)
VII	подполковник	подполковник	старший инженер-механик	инженер-механик капитан 2 ранга	младший кораблестроитель	надворный советник	старший инженер-строитель
VIII	майор	капитан		инженер-механик старший лейтенант		коллежский асессор	младший инженер-строитель
IX	капитан	штабс-капитан	помощник старшего инженер-механика	инженер-механик лейтенант	старший помощник кораблестроителя		старший техник
X	капитан-поручик <sup>52</sup>	поручик	младший инженер-механик	инженер-механик мичман	младший помощник кораблестроителя	титулярный советник	младший техник
XI							
XII	поручик	подпоручик		подпоручик по Адмиралтейству <sup>53</sup>		коллежский секретарь	
XIII	подпоручик	прапорщик <sup>54</sup>		прапорщик по механической части <sup>55</sup>		губернский секретарь	
XIV	прапорщик					коллежский регистратор	
						исклассный чиновник	

<sup>50</sup> С 1798 г. — штабс-капитан.

<sup>51</sup> Офицеры, произведенные из прапорщиков по механической части.

<sup>52</sup> Офицеры запаса и военного времени.

<sup>53</sup> Офицеры запаса и военного времени.