А.П.Шевырёв

PYCCKIM PHOT HOCHE KPLIMCKOM BOMHLI: JEMBEPAJILHASI BKOPOKPATHS M MOPCKIE PEPOPMLI



Издательство Московского университета 1990 ББК 63.3(2)47 Ш 37

Рецензенты:

доктор исторических наук К. Ф. Шацилло кандидат исторических наук А. А. Левандовский

Печатается по постановлению Редакционно-издательского совета Московского университета

Шевырев А. П.

Русский флот после Крымской войны: либеральная бю. рократия и морские реформы. М.: Изд-во МГУ, 1990.

ISBN 6-211-01049-3

В монографии рассматривается деятельность Морского министер. ства — одного из центров либеральной бюрократии в правительстве Александра II. Прослеживается формирование этой группировки, даются характеристики ее лидеров: вел. князя Константина Николаевича. А. В. Головнина и других, исследуются их политическая программа и методы ее реализации. В центре внимания автора — либеральные преобразовання в административной сфере, в области специального образования, экономическая политика Морского министерства. Несмотря на незавершенность преобразований в морском ведомстве, они способствовали возрождению Российского флота после Крымской войны, оказали влияние и на подготовку буржуваных реформ 1860-х годов.

Для специалистов-историков и читателей, интересующихся исто-

рией России.

$$\text{ui} \ \frac{0503020300-011}{077 \ (02)-90} 41-90$$

ББК 63.3(2)47

Научное издание

Шевырев Александр Павлович

РУССКИЯ ФЛОТ ПОСЛЕ КРЫМСКОЯ ВОЯНЫ: ЛИБЕРАЛЬНАЯ БЮРОКРАТИЯ И МОРСКИЕ РЕФОРМЫ

Зав. редакцией Н. М. Сидорова. Редактор Г. В. Кошелева. Художественний редактор Б. С. Вехтер. Обложка художника В. А. Чернецова. Технический редактор Н. И. Смирнова. Корректоры М. И. Эльмус, Л. А. Кузнецова ИБ № 3510

Л-10533. Сдано в иабор 19.08.89. Подписано в печать 12.01.90. Формат 60×901/18. Бумага кн.-журн, № 1. Гарнитура литературная. Высокая печать. Усл. печ. л. 11,5. Уч.-изд. л. 13,05. Тираж 4385 экз. Заказ 262. Изд. № 782. Цена 1 р. 10 коп.

Ордена «Знак Почета» издательство Московского университета. 103009, Москва, ул. Герцена, 5/7.

ПП «Чертановская тилография» Мосгорпечать 113545, Москва, Варшавское ш., 129а.

ISBN 5-211-01049-3

О А. П. Шевырев, 1990 г.

ВВЕДЕНИЕ

В истории отдельных общественных и государственных институтов случаются периоды, когда они приобретают обычно не свойственную им историческую значимость. Они привлекают внимание современников, которые начинают следить за их развитием, и тогда наряду со специальным формируется общественный интерес к тому или иному институту. Так, в течение доброй половины XIX в. вопрос о преподавании древних языков в гимназиях не выходил за рамки педагогических кругов и ведомства народного просвещения. Но стоило самодержавию на рубеже 60-70-х годов превратить классицизм в реакционное средство формирования умственной дисциплины молодого поколения, как этот вопрос стал одним из самых злободневных на долгие годы. История порой причудливо распоряжается своим материалом, и явления, которым положено быть значительными, на самом деле оказываются на ее периферии, а на первый план третьестепенные события и специальные вовыдвигаются просы.

История русского флота, если не сводить ее к истории морских сражений и географических открытий, редко выходила за пределы внимания опециалистов. Флот как политический, социальный, экономический, наконец, культурный феномен не играл столь важной роли в истории страны, как армия. Между тем он имел свой вес и во внешнеполитических, и в финансовых, и в экономических делах. Кроме того, существовали в его истории периоды, когда он оказывался в центре переплетения важных общественно-политических вопросов. Достаточно указать на петровскую эпоху, когда флот стал не только решающим фактором превращения России в великую державу и одним из узловых центров реформ, но и «своеобразным символом того нового, что принес России XVIII век», «сгустком явлений новой культуры» 1. И в начале XX в. к флоту, хотя он и не стоял тогда в фокусе общественных интересов, сходились нити проблем формирования государственно-монополистического капитализма, внешней политики, думской борьбы². История знает и такой факт, когда в течение двух-трех лет флот был объектом самого пристального общественного внимания. Этот эпизод относится ко второй половине 1850-х годов.

В 1855—1857 гг., когда страна под влиянием поражения в Крымской войне жила в ожидании грядущих перемен, Морское

ведомство первым показало готовность правительства к рефор. мам. О Морском министерстве заговорили, его официальный орган «Морской сборник» читали наряду с литературными жур. налами, а один из приказов главы флота генерал-адмирала вел кн. Константина Николаевича ходил по рукам в рукописных списках. Но вспышка общественного интереса вскоре погасла так как на очередь дня встали более важные вопросы, чем сме. лые действия Морского министерства. Деятельность же мини. стерства продолжалась и вылилась в целый ряд морских ре. форм. Однако, несмотря на то что они опережали аналогичные преобразования в армии, на фоне более масштабных военных реформ их почти не замечали ни современники, ни историки Очевидно, что такой контраст между популярностью начинаний и игнорированием результатов деятельности Морского мини. стерства требует своего осмысления. Это тем более удивитель. но, поскольку морские реформы во многом были схожи с воен. ными, но проводились ранее, либо по крайней мере одновременно с последними.

Морское ведомство опережало не только Военное министерство в своих прогрессивных начинаниях, но вообще стало первым государственным учреждением, которое заявило о необходимости преобразований и приступило к их осуществлению. Общепризнано, что исходным толчком к реформаторской деятельности правительства Александра II явилось поражение в Крымской войне. Но Морское министерство вступило на этог путь еще при Николае I, до начала войны. В течение нескольких лет оно было единственным ведомством, которое с большой гласностью готовило и проводило реформы, и неслучайно современники называли его «министерством прогресса».

Популярность морского ведомства объяснялась не только смелой критикой собственных недостатков и демонстрацией кипучей деятельности по их устранению, но и широтой начинаций. Они шли дальше ведомственных проблем и затрагивали общегосударственные институты: административное управление, официальную печать, образование, суд, телесные наказания, крепостной труд, финансы, казенное хозяйство. Первые шаги к некоторым из «великих реформ» делались в стенах Адмиралтейства, и это обстоятельство имеет немаловажное значение для понимания их генезиса.

С этой проблемой тесно связан вопрос о тех силах в правительстве Александра II, которые участвовали в проведении реформаторского курса. Гвардией реформ была либеральная бюрократия, которая хотя и составляла правительственное меньшинство, по в наиболее сложные, кризисные для самодержавия моменты приобретала значительный вес в политических делах. Чиновники с либеральными взглядами и стремлениями в эту эпоху были не редкостью и в губериском аппарате, и в мили стерствах, и в высших государственных учреждениях. При этом

некоторые из этих учреждений отличались высокой концентрацией либеральных сил. В работе Л. Г. Захаровой «Самодержавие и отмена крепостного права в России» отмечены два таких центра, сыгравших главную роль в подготовке крестьянской реформы: Министерство внутренних дел и Редакционные комиссии в Еще одним центром притяжения либеральной бюрократни было Морское министерство. Его возглавлял вел. кн. Константин Николаевич, один из крупнейших деятелей царствования Александра II. Вокруг него в середине 50-х годов сгруппировались молодые чиновники, которых в обществе называли «константиновцами». Впоследствии они разошлись по другим ведомствам, и некоторые из них достигли министерских постов: А. В. Головнин и Д. А. Толстой были министрами народного просвещения, М. Х. Рейтерн — министром финансов, Д. Н. Набоков стоял во главе Министерства юстиции. Не все «константиновцы» сохраняли либеральные убеждения при переходе в другие министерства, но под сенью Мраморного дворца - резиденции Константина Николаевича - они держались дружной и сплоченной группировкой. И в отличие от своих единомышленников из Министерства внутренних дел, где рамки дозволенного были весьма ограниченны, «константиновцы» не. были скованы жесткой опекой и контролем монарха. Поэтому их реформаторская деятельность представляет собой наиболее чистый спыт реализации программных задач либеральной бюрократии, приближаясь к пределам возможного.

Наконец, 1850—1860-е годы — это исключительный по свсему значению период в истории флота. В эти годы в мировом судостроении дважды происходили крупные технические перевороты: сначала парусные корабли были заменены паровыми, а затем на смену деревянному флоту пришел броненосный. Морскому министерству приходилось напрягать все силы, чтобы поспевать за флотами своих потенциальных противников. Переплетение политических задач либеральной бюрократии с проблемами технической реконструкции флота осложняло деятельность Морского министерства, но в то же время позволяло ему подойти к решению этих проблем с новыми, чуждыми рутины взглядами. Воссоздание флота после Крымской войны и его техническое перевооружение составлями предмет непосредственных забот морского ведомства, и по тому, как решались эти проблемы, можно судить о возможностях либеральной бюрократии и самодержавия в целом укреплять с помощью реформ государственную мощь.

В центре настоящего исследования — деятельность Морского министерства, которое во второй половине 50-х годов являло собой интересный политический феномен как средоточие реформаторских устремлений либеральной бюрократии. Автор не стремился к равномерному освещению всех вопросов, связанных с развитием морских сил в исследуемый период, и смотрел на флот не глазами самих моряков и не посторонним взглядом

с берега, а из окон Адмиралтейства, откуда взирали на него либеральные чиновники министерства. В работе не затраги. ваются некоторые преобразования (такие, как реформа военноморского суда, отмена телесных наказаний во флоте, преобра. зование системы финансового учета, освобождение от крепост. ной зависимости охтенских и черноморских адмиралтейских поселян и др.), которые находились на периферии реформатор. ской деятельности Морского министерства и оказывались в поле его зрения по мере развертывания главных реформ. Узловыми же проблемами для либеральной бюрократии были администра. тивное управление, образование и экономическая политика К их решению «константиновцы» приступили с первых своих шагов на реформаторском поприще и не случайно, что первые два министра из их числа — А. В. Головнии и М. Х. Рейтери проявили себя «специалистами» именно в этих вопросах. Не менее важное место в преобразовательной деятельности Морского министерства занимало издание его ведомственного журнала «Морской сборник». Однако ввиду того, что история «Морского сборника» во второй половине 50 — начале 60-х годов получила глубокое освещение в интересной статье и богатой фактическим материалом диссертации Э. Д. Днепрова 4, автор ограничился обращением к деятельности этого журнала лишь настолько, насколько она касалась исследуемых реформ.

Круг источников по истории флота и Морского министерства в исследуемый период весьма обширен. Хотя в это время ра- ботали больше, а писали меньше, чем обычно, зато каждый документ отличался информативной насыщенностью. Материалы официального делопроизводства наполнялись не сухой цифирью мелочных отчетов и ворохом неисполнимых предписаций, а острыми суждениями, широкими обобщениями, живой мыслью. Много интересных сведений публиковалось в «Морском сборнике», публицистический характер имели многочисленные веломственные издания, которые печатались для публики или литографировались для распространения в правительственных сферах. Разумеется, более откровенной, чем в николаевское время, была личная переписка деятелей морских реформ.

Основной корпус источников составляют официально-документальные материалы. Это в первую очередь нормативные документы: законодательные акты, высочайшие приказы приказы генерал-адмирала, циркуляры инспекторского департамента а также утвержденные императором всеподданнейшие доклады

генерал-адмирала и управляющего министерством.

К ним примыкают материалы законодательной работы: проекты реформ, записки официального характера и замечания на них разных лиц.

К обсуждению некоторых реформ привлекались только пред-

ставители бюрократии, поэтому как сами проекты, так и замечания на них сохранились в небольшом числе, а то и в единственном экземпляре. А реформа морского образования, например, обсуждалась публично, и некоторые замечания печатались в «Морском сборнике». Кроме того, мнения разных лиц о первом проекте реформы и свод этих мнений были опубликованы специальным изданием 5.

Важным источником официального характера являются всеподданнейшие отчеты по Морскому ведомству, отчеты административных учреждений Морского министерства, а также отчеты и отчетные сведения по Морскому кадетскому корпусу. Всеподданнейшие отчеты представлялись в 50—60-х годах ежегодно, за исключением 1855 и 1859 гг., когда они были составлены соответственно за двух- и трехлетний периоды времени. В них содержались сведения о личном и судовом составе флота, о плавании судов во внутренних и дальних морях, о кораблестроении и развитии артиллерии, об устройстве портов, адмиралтейств и заводов, о гидрографических работах, сведения по медицинской и судебной частям, о состоянии морских учебных заведений, о Морском министерстве и его административной деятельности.

Отчеты этого времени небогаты статистическим материалом, но они ценны критическими суждениями о состоянии флота и его береговых учреждений, ясным и развернутым изложением системы предполагаемых действий, объяснением смысла и значения осуществленных мер. Статистические же сведения давались в отчетах структурных частей министерства, которые в 1861—1866 гг. печатались в объемистых приложениях к министерскому отчету. С 1867 г., после ликвидации целого ряда центральных учреждений министерства, отчеты стали выходить без приложений, поэтому материалы статистики приходилось извлекать из неполно сохранившихся в архиве отчетов портов, а также из ежегодно издававшихся «Памятных книжек Морсиюго ведомства».

Отчеты и отчетные сведения по Морскому кадетскому корпусу в исследуемый период представлялись за 1853—1862 и 1868 гг. В 50-е годы они заключали в себе лишь сухой цифровой материал о числе воспитанников, воспитателей и учителей, об успеваемости кадет и гардемарии, стандартные фразы об успешном ходе преподавания и воспитания в корпусе. Гораздо содержательнее отчеты за 1861, 1862 и 1868 гг., представленные директором корпуса В. А. Римским-Корсаковым, который главное внимание уделял не статистическим выкладкам, а анализу состояния училища и мерам по его улучшению.

Мало чем отличаются по своему характеру от отчетов официальные обзоры Морского министерства. Так, например, двухтомный «Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. 1855—1880» (Спб.,

1880), составленный под руководством бывшего директора канцелярии министерства К. А. Манна, представляет собой, по сути дела, развернутый вариант всеподданнейшего юбилейного отчета по морскому ведомству. Необходимо отметить также «Перечень главных распоряжений по Морскому ведомству в последние три года (1853, 1854 и 1855)» (Спб., 1856), двухтомный «Обзор заграничных плаваний судов русского военного флота с 1850 по 1868 год» (Спб., 1871), «Обзор работ Комитета, учрежденного в 1850 году для составления Морского устава» (Спб., 1853).

Немалую ценность имеют и документы официального делопроизводства: приказы, предписания, рапорты, донесения, представления, отношения и иные формы переписки. Особый интерес представляют донесения управляющих министерством генерал-адмиралу с его резолюциями, предписания генерал-адмирала разным чинам морского ведомства, журналы заседаний комитетов, материалы комиссий, ревизовавших учреждения морского ведомства ⁶.

Другую группу источников составляет публицистика. Ее значение определяется тем вниманием, которое Морское министерство уделяло изучению общественного мнения, той ролью, которую морское начальство отводило публичным выступлениям в печати при проведении своей преобразовательной политики.

Многие статьи в «Морском сборнике» — официальном органе Морского министерства — имеют самое непосредственное отношение к морским реформам. Во-первых, на его страницах проходило обсуждение готовящихся преобразований, в частности; реформы морского образования. На протяжении второй половины 50-х годов «Морской сборник» являлся чуть ли не единственным рупором передовых педагогических идей. Достаточно сказать, что в журнале была опубликована знаменитая статья Н. И. Пирогова «Вопросы жизни». Здесь же печатались статы педагогов и общественных деятелей разных взглядов и направлений: В. И. Даля, К. Бема, А. П. Николаи, Н. И. Греча, морских офицеров Е. В. Путятина, И. А. Шестакова, В. А. Римского-Корсакова, К. М. Станюковича. Во-вторых, сама деятельность «Морского сборника» служила зеркалом, в котором отражались взгляды либеральной бюрократии на средства и методы государственного управления, попытки Морского министерства установить контакт с общественным мнением и использовать его в интересах государства.

К публицистическим материалам относятся также рукописные записки, которые выходили из-под пера чиновников морского министерства. Записки М. Х. Рейтерна по финансивым вопросам 7, «Общие заметки о поездке по некоторым губериням в 1860 году» А. В. Головнина 8, «Разные соображения в руководство при вступлении в управление отдельным ведомством В. Е. Врангеля 9 — все это документы, отражающие идеологию

правительственного либерализма.

.. Из источников мемуарного характера наибольший интерес для исследователя морских реформ представляют воспоминания и дневники лиц, служивших в морском ведомстве. К их числу следует отнести принадлежавшие перу А. В. Головинна «Материалы для жизнеописания великого князя Константина Николаевича». Будучи в 50-х годах личным секретарем генераладмирала, Головнин ежегодно кропотливо составлял биографию своего патрона за минувший год, затем компоновал из нескольких таких рукописей сводную погодную биографию великого князя, и таким образом составилось несколько редакций жизнеописания вел. кн. Константина Николаевича. Эти материалы литографировались, с них снимались писарские копни, и в настоящее время различные редакции труда Головнина хранятся в фонде Мраморного дворца и в фондах самого автора 10. «Материалы» Головнина содержат большой объем фактических сведений о деятельности Константина Николаевича по морскому ведомству и другим отраслям государственного управления. Кроме того, к ним приложены копии некоторых документов и писем, относящихся к содержанию самого жизнеописания.

Ценным источником по истории флота и морского ведомства во второй трети XIX в. являются воспоминания адмирала И. А. Шестакова «Полвека обыкновенной жизни» 11. В 50-х годах Шестаков, благодаря своим незаурядным способностям и хорошей морской выучке, полученной в лазаревском Черноморском флоте, был приближен к себе молодым генерал-адмиралом и, выполняя его ответственные поручения, быстро продвигался по служебной лестнице. Но в 1866 г. из-за конфликта с управляющим Морским министерством Н. К. Краббе Шестаков вынужден был уйти с флотской службы. Если он и до этого не жаловал «сухопутного адмирала» Краббе, то теперь ему стало немило все Морское министерство с его «августеншим» начальником и заведенными им порядками. И в своих мемуарах Шестаков не пожалел никого из власть предержащих. Излишняя пристрастность оценок, безусловно, снижает ценность этих мемуаров, но, с другой стороны, личная неприязнь к высшим морским чинам при развитом интеллекте, острой наблюдательности и гражданском мужестве позволили автору критически осмыслить политику своих недавних покровителей и сослуживцев.

Из других воспоминаний морских чинов можно отметить мемуары директора канцелярии Морского министерства К. А. Манна 12 и других чиновников морского ведомства 13, воспоминания адмиралов и офицеров флота 14, воспитанников Морского кадетского корпуса и Штурманского училища 15. Многообещающим представлялся дневник главы Морского ведомства вел. кн. Константина Николаевича 16. Но ценность его собственно для истории преобразований во флоте оказалась гораздо меньшей, чем чожно было ожидать. Это объясняется тем, что, во-первых, дневник, не считая юношеских тетрадей, охватывает только 1852 г. и периоды с 1858 по 1860 и с 1867 и по 1889 г. Таким образом, записи за 1853—1857 гг., т. е. как раз за то время, которое является наиболее важным для исследователя морских реформ, отсутствуют. Другим «недостатком» дневника является его сухость. Автор главным образом фиксирует события, лишь изредка утруждая себя их анализом, оценкой, общими

рассуждениями.

Среди эпистолярных материалов особую ценность представляет переписка А. В. Головнина, секретаря и близкого друга вел. кн. Константина Николаевича, со своим патроном 17 и другими корреспондентами. Головнин писал необыкновенно много и, стремясь быть в гуще политических и общественных событий, держал связь с весьма широким кругом государственных е общественных деятелей. Он охотно делился своими сведениями, знаниями, суждениями с теми, на кого он хотел воздействовать, и прежде всего с генерал-адмиралом. Он не обходил вниманием ни один сколь-нибудь крупный политический вопрос и по каждому из них всегда мог предложить свой рецепт решения. Поэтому многие его письма носят программный характер, да и его корреспонденты были с ним гораздо словоохотливее, чем с другими. Именно этот вид источников наиболее полно отражает замыслы и методы действий либеральной бюрократии.

«Константиновский» период в истории флота имеет весьма скромную историографию. В дореволюционной исторической науке преобразования в морском ведомстве оказались на пери-

ферин изучения «эпохи великих реформ».

Либеральная историография в морских реформах видела: исключительно плоды деятельности просвещенного генераладмирала вел. кн. Константина Николаевича. Поскольку же великий князь был более известен как один из активных участников подготовки крестьянской реформы и как либеральный председатель Государственного совета, то реформы в его собственном ведомстве рассматривались лишь в качестве одного из этапов его многогранной деятельности 18.

Что касается официальной историографии, то ее интерес или безразличие к какому-либо историческому явлению непосредственно обусловливается политическими целями правительство и личными симпатиями и антипатиями носителей верховной власти. Поэтому в 60—70-е годы обращение к теме морских реформ было возможно лишь при условии их безоговорочной апологии. Исторические исследования того времени, как например, уже упомянутый «Обзор деятельности морского управления в России», составленный К. А. Манном, мало чем отличались от официальных отчетов.

С началом царствования Александра III вел. кп. Константив Николаевич был уволен в отставку, и отношение к реформам при его преемнике вел. кп. Алексее Александровиче резко на менилось. Управляющий Морским министерством И. А. Шеста ков принялся «исправлять» реформы, и о деятельности пред

шественников предпочли забыть, тем более что Александр III питал и личную неприязнь к отставному генерал-адмиралу. Молчание официальной историографии длилось вплоть до русско-японской войны. За все эти годы о реформах вспоминали лишь в связи с юбилеями. В 1898 г. вышле уабота С. Ф. Огородникова «50-летие журнала «Морской сборник» (1848-1898)» (Спб., 1898), а четыре года спустя его же труд «Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802—1902)» (Спб., 1902). Издания эти богаты фактическим материалом, но юбилейный характер определял однозначную оценку деятельности морского управления. Автор положительно оценивает преобразования во флоте, осуществленные вел. кн. Константином Николаевичем, как, впрочем, и все деяния высочайших особ — императоров и генерал-адмиралов. Поэтому морские реформы характеризовались Огородниковым как важный этап в развитии морского ведомства, в истории которого, впрочем, неважных этапов и быть не могло.

Русско-японская война пробудила большой интерес в военно-морской публицистике к событиям полувековой давности. Моряки желали разобраться в причинах Цусимской катастрофы и, разумеется, проводили исторические аналогии с трагедией флота в Крымской войне. С другой стороны, стремление к возрождению флота, к восстановлению престижа России как морской державы обусловило повышенное внимание морской публицистики к периоду воссоздания морских сил после Крымской войны, к преобразованиям во флоте в 1850-1860-е годы. Однако исторического исследования этих реформ так и не было проведено, и многочисленные книги, статьи и заметки содержали лишь рассуждения о широте и смелости реформ, о возрождении «морского духа» в 50-60-е годы и об упадке его в последующие десятилетия. Из работ этого периода можно отметить компилятивный очерк деятельности Константина Николаевича, составленный редактором «Морского сборника» К. Г. Житковым 19. В целом отношение публицистики к деятельности 🗯 рского министерства после Крымской войны было почти однозначно положительным, и осуждению подверглась только недооценка тогдашним морским командованием роли морских сил в военной истории России, что, по мнению моряков, послужило причиной промедления в строительстве броненосного флота.

В советское время историография морских реформ обогатилась незначительно. Одной из работ на эту тему явилась кандидатская диссертация Т. С. Шабалиной (Карповой) «Реформы в русском военно-морском флоте в 50-х годах XIX века» (Л., 1952). Она вполне отразила дух своего времени. Недостаток глубины анализа был восполнен навешиванием на сторонников правительственного либерализма ярлыков типа «демагоги», «космополиты» и «лицемеры».

Гораздо более серьезное значение имеют работы Э. Д. Днеп-

рова, посвященные деятельности «Морского сборника» во второй половине 50-х — начале 60-х годов. Хотя Днепров не исследовал собственно морские реформы, избранная им тема имеет к ним самое непосредственное отношение. Он основательно осветил участие «Морского сборника» в подготовке реформ морского образования, военно-морского суда, а также отмены телесных наказаний. При этом автору удалось показать, как благодаря широким дискуссиям, происходившим на его страницах, преобразования во флоте оказывали воздействие и на общегосударственные реформы.

Анализируя причины морских реформ, Днепров отмечает, что эти преобразования были обусловлены технической отсталостью русского флота, который еще до Крымской войны «убедительно обнаруживал свое несоответствие задачам национальной обороны»20. При этом он не сбрасывает со счетов и активную роль самого Морского министерства в деле воссоздания флота. «Морские реформы середины 1850-х годов, — утверждает автор, — выражали попытку отдельной группы наиболее дальновидной бюрократии в условиях сознательной консервации феодального уклада выдвинуть часть государственного механизма навстречу требованиям капиталистического развития страны» 21. Вступив на этот путь реорганизации флота и всего ведомства, Морское министерство затем сознательно расширяло свою программу. «Неизбежное столкновение флотского руководства при проведении морских реформ с общими вопросами государственного и народного быта, с общими препятствиями, тормозившими капиталистическое развитие страны, — объясия. ет Днепров политическую активизацию Морского министер-- ства, — заставили либеральную бюрократию более широко посмотреть на проблему реформ» 22. Подготовка морских реформ рассматривается Днепровым на фоне кризиса «верхов», благодаря чему обнаруживается зависимость позиции либеральной бюрократии от политической конъюнктуры. Отметив связь реформаторской деятельности Морского министерства с политикой правительственного либерализма в целом, автор в то же время не сумел до конца преодолеть ограниченности понимания морских реформ как следствия исключительно технических переворотов в судостроении и гибели флота в Крымской войне.

Из зарубежных ученых исследованием деятельности Морского министерства после Крымской войны плодотворно запимается американский историк Дж. Кипп. Его внимание привлежают два аспекта этой темы: во-первых, политика либеральной бюрократии в эпоху всеобщего кризиса в России, а во-вторых модернизация русского флота в послевоенный период. Его перупринадлежат статьи, посвященные деятельности «константинов цев» как реформистской группировки в правительстве 23, а также развитию русского флота и морской стратегической доктрины в 50—60-х годах XIX в. 24

Кипп рассматривает реформы как следствие кризиса, вы

званного слабостью России перед лицом своих противников в Крымской войне. «Бессилие существующего строя мобилизовать людские и материальные ресурсы для отпора морским державам направляло националистические настроения общества в оппоэнцию правительству» ²⁵, — пишет он. Одной из наиболее примечательных группировок, в которой утверждалась оппозиция николаевскому режиму, и стало либеральное окружение Константина Николаевича в Морском министерстве. Реформы, к которым приступило Морское ведомство в 1854—1855 гг., были, по мнению Киппа, попыткой мобилизовать все силы для того, чтобы избежать поражения в войне. Когда же унизительный для России мир был все-таки заключен, с помощью реформ великий князь надеялся возродить морскую мощь страны и вернуть ей статус великой державы.

Итак, преобразования в морском ведомстве в 1850—1860-е годы остаются еще малоизученной темой. Если общие вопросы политики Морского министерства в той или иной степени рассматривались в историографии, то содержание отдельных реформ, по существу, не было еще предметом специального

интереса историков.

В 1850 г., по случаю 25-летия царствования Николая I главы разных ведомств представляли императору свои отчеты. В этих отчетах они перечисляли грандиозные успехи, достирнутые благодаря «монаршим попечениям» и собственному усердию. Среди прочих был представлен и отчет начальника Главного морского штаба св. кн. А. С. Меншикова. Он содержал в себе отрадные свидетельства морского могущества Россив 44 линейных корабля, 20 фрегатов, 20 боевых пароходов — эта несокрушимая морская сила должна была утверждать владычество России в Балтийском и Черном морях. Успехи были особенно очевидны на фоне состояния флота в предшествующе царствование, когда морским силам не уделяли должного внимания и они пришли в совершенный упадок. Налицо было вогрождение русского флота, и эффектные его эволюции на высорождение русского флота в представление русского флота в пред

чайших смотрах наглядно подтверждали эту истину.

Спустя всего четыре года обнаружилось, что морское могу щество России было не более чем мифом. Крымская война стала истинным мерилом силы флота, и в свете ее тяжелых ислытаний по-иному представились прежние успехи морского управления. В той картине состояния флота, какую рисовал в своех отчете за 1853-1854 гг. новый глава морского ведомства вел кн. Константин Николаевич преобладали уже мрачные тона Особенно не скупился он на черные краски, живописуя Балтийский флот, корабли которого, как выяснилось, были «слябой постройки и весьма посредственного вооружения, и пря каждом учебном плавании по портам Финского залива весьчі многие из них подвергались разнообразным повреждениямя Очень низким оказался уровень подготовки флотских офицеров, из которых «весьма немногие имели случай в продолжительных морских кампаниях свыкнуться и сродниться с морек. приобрести необходимую опытность, узнать близко иностранные флоты и следить за усовершенствованиями морского делах. Плавания судов ограничивались большей частью тесными водами Финского залива, и лишь в исключительных случаях корабли покидали пределы Балтийского моря. При том, что Фин ский залив на целых полгода покрывался льдом, очевиди было, что большую часть времени моряки проводили на берегу

Петербургские плац-парады оказывали свое влияние и на Кронштадт, поэтому всю зиму моряки посвящали фронтовым занятиям, «дабы усиленными учениями вознаградить время, потерянное для фронта летом» 3. Мало чем отличалась от строевых занятий и боевая подготовка. Парусные и артиллерийские учения умудрялись проводить в манеже, где на специально сооруженной для этого небольшой мачте эффектно ставились и убирались паруса и с четкостью, доведенной до автоматизма, заряжали и разряжали орудия игрушечного калибра. Настоящих же артиллерийских учений почти не проводилось, и во флоте были корабли, которые, кроме салютных выстрелов, за всю службу ни разу не стреляли из своих орудий. Стремление к красивым фронтовым упражнениям доходило до того, что на отряд канонерских лодок «смотрели, как на баталионном учении, при сигналах на рожках, целиком взятых из того же учения» 4.

Но главной слабостью флота была его техническая отсталость. Когда в 1854 г. в Финский залив вошла англо-французская эскадра, включавшая 14 винтовых линейных кораблей, русский Балтийский флот не мог противопоставить ей ни одного винтового судна. 26 линейных кораблей и 9 фрегатов, имевшие парусное вооружение, не могли рассчитывать ни на малейший успех в сражении с неприятелем. Не представляли собой серьезной боевой силы и 9 пароходо-фрегатов. Будучи колесными судами, они могли нести всего до 14 орудий и, конечно, не в силах были противостоять 80- и 100-пушечным кораблям противиков.

На протяжении почти всего царствования Николая I главой морского ведомства являлся св. кн. А. С. Меншиков. Один из образованнейших людей своего времени, острослов, чьи полные едкого сарказма афоризмы быстро разносились по Петербургу в качестве анекдотов, обладатель огромной библиотеки. А. С. Меншиков отличался в то же время равнодушием к делам службы, равнодушием, доходящим до цинизма. Обладая достаточно развитым умом, чтобы разбираться в любой области государственных дел, и в то же время не испытывая пристрастия ни к одной из них, он с готовностью принимался за любое порученное дело, будь то дипломатическая миссия, командование армией или управление министерством. С сановным презрением относился он к окружающим и особенно не любил людей неравнодушных.

Морское ведомство он возглавил, будучи сухопутным генералом, не имея ни малейшего опыта морской службы. Он быстро усвоил, что от него требовалось на новом поприще, и добился увеличения числа линейных кораблей Балтийского флота до 27. После этого необходимо было лишь поддерживать штатную численность флота, для чего ежегодно строилось 3 корабля. Строили корабли спешно, зачастую из сырого леса, но судить об их морских качествах было трудно, так как за пре-

делы Финского залива флот выходил редко. Для высочайщих смотров наводился наружный блеск, а вымуштрованные команды могли лихо, в считанные минуты, сменить любой парус, для чего запасные паруса всегда лежали наготове у мачт. На долю Меншикова оставались «донесения о благополучии, восхваления существующего порядка и перечисление благоволений, изъявленных его величеством при посещении флота, портов и заведений морского ведомства» 5.

«Когда паровая сила возвысилась на степень могущественного сподвижника в морских битвах, — писал Меншиков в уже упоминавшемся юбилейном отчете, — то флот вашего императорского величества... не остался бездейственным зрителем раз. вития новой полезной мысли... и усилил состав свой вооруженными пароходо-фрегатами» 6. Действительно, в 1842 г. в составе Министерства был учрежден Пароходный комитет, который заказывал, преимущественно в Англии, паровые двигатели для стронвшихся в России пароходо-фрегатов. Но этот тип судов играл вспомогательную роль, а главную силу флота по-прежнему составляли парусные корабли. Когда в 1846 г. в Англик н США появились первые военные суда, оснащенные винтовыми двигателями, то в России к этому новшеству отнеслись как к дорогостоящей и малополезной затее. Все же в 1848 г. опыта был построен винтовой фрегат «Архимед». Однако спустя два года он потерпел крушение и затонул. «Гибель «Архимеда» поселила к новому роду судов предубеждение, — вспоминая впоследствии адм. И. А. Шестаков. — Трудно, невозможно противиться ошибочным воззрениям и опровергать ложные заключения там, где не допускается независимых взглядов даже в специальных вопросах» 7.

«...Постройка и вооружение судов... постепенными улучшениями доведены до такого состояния, — самоуверенно писал з отчете за 1851 г. Меншиков, — что предметы усовершенствований по этой части, которые бы заслуживали у нас подражания или введения, становятся с каждым годом все малочислением и ничтожнее» в. Всего три года спустя русский флот ничего не мог противопоставить паровым армадам своих протившков, и ему, по словам И. А. Шестакова, «пришлось прибегнуть к самоубийству, как в Севастополе, или спосить унижение бездействия при многочисленности, не годной к делу, как в Кронштадте» в. Действительно, черноморские парусные корабли оказались столь же бессильными перед лицом противника, и участь их была еще более трагичной, чем на Балтике, но все же Черноморский флот был совсем иным.

«В 1853 г. Черноморский флот состоял так же, как и Балтийский, только из парусных кораблей и немногих боевых колесных пароходов, — сравнивал в своем отчете состояние двуз главных флотов империи вел. кн. Константин Николаевич, но корабли сии, созданные покойным адмиралом Лазаревым, были отличной постройки, имели хорошее вооружение и были

комплектованы опытными в морском деле экипажами» 10. Удаленный за две тысячи верст от Петербурга, он пользовался относительной независимостью от Морского министерства с его плац-парадными порядками. Неудивительно, что в отношении боевой выучки Черноморский флот стоял несравненно выше Балтийского. Главная заслуга в этом деле принадлежала адм. М. П. Лазареву, командовавшему флотом с 1833 по 1851 г.

Беззаветно влюбленный в море и морскую службу, европейски образованный, герой Наваринского сражения М. П. Лазарев создал настоящую школу военных моряков. Стажировавшийся в молодости на кораблях английского флота, он всю жизнь искал совершенства в морском деле, не желая ни в чем уступать сильнейшему флоту в мире. Стержнем его школы стал высокий профессионализм и любовь к морю. Считая необходимым условием развития флота возможно большее плавание судов в море. Лазарев добился права ежегодно посылать четыре военных судна в Средиземное море, проводил непрерывно учения на практических эскадрах, сменявших друг друга через каждые три месяца. В отличие от своих балтийских собратьев. ьыходивших в море главным образом для смотров, черноморские моряки постоянно стояли на боевой вахте, охраняя берега Кавказа от контрабандных поставок оружия воюющим горцам. Дух соперничества, который Лазарев настойчиво прививал морякам-черноморцам, внимание командиров к успехам своих подчиненных и взыскательность за нерадение к службе, скупые, но возвышающие достоинство награды -- все это побуждало офицеров и матросов блистать боевой выучкой на виду у внимательного начальства и всего флота.

Воспитание моряков не ограничивалось для Лазарева занятиями на эскадре. Он посылал молодых офицеров за границу, в Англию, где им предписывалось заказывать и наблюдать за строительством пароходов, а также следить за всеми достижениями в морских науках. Он добивался того, чтобы офицеры служили морю и на берегу. Картам, вину и французским романам он противопоставил великолепную Морскую библиотеку с многочисленными томами по морскому делу, истории, географии. «Постоянная возможность общественной жизни в Севастополе и Николаеве поддерживала в молодежи светское образование, — вспоминал один из моряков-черноморцев. — Богатая библиотека доставляла каждому возможность читать и учиться» 11. В те годы не только флот, но и весь Севастополь жил «в полном обаянии морского увлечения... Пристрастная любовь к морю и морскому освоению была привита не только к семьям моряков, но этим поветрием были заражены и прочие обыватели, которые от старого до малого знали всю морскую номенклатуру» 12.

Лазаревская школа воспитания моряков, отличные по своим морским качествам корабли превратили Черноморский флот в грозную силу, что подтвердила Синопская победа. Но техничес-

кая отсталость делала и его бессильным перед англо-француз. ским флотом. При Лазареве флот не пополнился ни одним винтовым судном. Здесь, очевидно, сыграл свою роль консерватизм старого «парусника». После смерти адмирала управление флотом перешло к вице-адмиралу В. А. Корнилову. Хотя он занимал только должность начальника штаба при престарелом главном командире адмирале М. А. Берхе, реальная власть оказалась именно в его руках.

Корнилов не замедлил принять меры к пополнению флота винтовыми судами, но, заложенные в 1852—1853 гг., они не успели вступить в строй к тому времени, когда англо-француз-

ский флот приблизился к крымским берегам.

В нтоге Черноморский флот, на развитие которого было положено столько сил и энергии, вынужден был окончить свое существование в Севастопольской бухте, так и не сразившись в открытом бою с грозными своими противниками.

Поражение в Крымской войне послужило мощным импульсом к реформам во многих сферах государственной и социальной жизни. Это относится и к флоту, слабость которого была доказана в первую очередь. Однако преобразования в морском ведомстве начались еще до начала Крымской войны.

В широко известной записке «Дума русского во второй половине 1855 года» ее автор, будущий министр внутренних дел П. А. Валуев, подвергнув уничтожающей критике николаевский бюрократический аппарат, указал и на одинокий оазис в мертвой пустыне бездушного формализма: «Одно Морское министерство ныне руководствуется другими правилами и не обнаруживает, подобно другим ведомствам, бепредельного равнодушия ко всему, что думает, чувствует или знает Россия. Оно показало при составлении морского устава, каким порядком надлежит обсуживать проекты законов, и в «Морском сбориике» подает пример, как надлежит понимать цензуру». Составление морского устава, на которое сослался Валуев, пришлось на 1850—1853 гг., и, следовательно, «другими правилами» Морское министерство стало руководствоваться задолго до Крымской войны. Сам же Валуев указывает и на причину этого столь ьеобычного явления: «...Могло ли бы все это быть сделано, если бы судьбами Морского министерства ныне не правила твердая рука генерал-адмирала, носящего титул императорского высочества?» 13.

Новые веяния в политике морского ведомства действительно были связаны с деятельностью молодого генерал-адмирала. Великий князь Константин Николаевич вступил в управление Морским министерством еще в январе 1853 г., а за три года до этого возглавил Комитет для составления морского устава. Его действия на этом поприще сразу были замечены как во флотских кругах, так и в среде бюрократии.

Константин Николаевич родился в 1827 г. и уже в четырехлетнем возрасте ему было пожаловано звание генерал-адмирала. Это определило его будущее предназначение: ему предстояло стать главой всего флота и морского ведомства *. В качестве воспитателей к великому князю были назначены морские офицеры, главную роль среди которых играл Ф. П. Литке. Знаменитый мореплаватель пользовался большим авторитетом у своего воспитанника и оказал немалое влияние и на его образование, и на формирование его характера. Нет сомнения в том, что первые действия генерал-адмирала по Морскому министерству были ему подсказаны либо намечены Литке: в 1853—1856 гг. Константин Николаевич часто обращался за советом к своему бывшему воспитателю.

Начиная с 8-летнего возраста великий князь ежегодно выходил в море. Это были либо развлекательные плавания по Финскому заливу, либо так называемые «крестовые походы», т. е. путешествия в столицы морских государств, во время которых офицеры команды получали немало иностранных наград. Первое серьезное плавание генерал-адмирал совершил в 1844 г. переход на корабле «Ингерманланд» из Архангельска в Кронштадт. Год спустя он побывал на Черном море, и Черноморский флот произвел на него сильное впечатление. «Я всегда очень любил .русский флот, но осо-



Генерал-адмирал вел. кн. Константин Николаевич

^{*} Следует различать звание генерал-адмирала, чин и должность. Звание имело почетный характер и давало право на августейшее покровительство флоту. Чин генерал-адмирала был высшим в военно-морской нерархии. До вступления в управление флотом Константин Николаевич последовательно продвигался по лестнице чинов и дослужился до адмирала. Указа о производстве его в генерал-адмиралы не обнаружено. По-видимому, производство в этот чии, равно как и утверждение его в должности генерал-адмирала, содержалось в повелении Александра II Константину Николаевичу «по званию генерал-адмирала управлять как флотом, так и Морским министерством» (Морской сборник. 1855. № 3. С. VI).

бенно с черноморского путешествия» 14, — писал он А. В. Го. ловнину в 1851 г. Плавания продолжались до 1852 г., за исключением 1849 г., когда он участвовал в Венгерском походе, заслужив под ядрами IV степень ордена Георгия.

Общее образование Константин Николаевич получил, как и его старший брат Александр, под руководством В. А. Жуков. ского. В учении он проявлял и большую любовь к заиятиям и редкое усердие, благодаря чему выделялся своей образован.

ностью в августейшем семействе.

Многие современники отмечали незаурядные способности великого князя. «Я нашел в нем человека умного и обладав. шего разносторонними сведениями, — всломинал начальник Главного управления по делам печати Е. М. Феоктистов. — Он много читал и все, что случилось ему прочесть, помнил до мель. чайших подробностей, -- память его была поистине изумитель. пой. Иногда вырывались у него меткие и остроумные замеча. ния» 15. М. А. Корф, известный деятель николаевского царство. вания, а в 60-е годы находившийся на покое в Государствен. ном совете, отмечал у Константина Николаевича «блестящий и проницательный ум, энциклопедическое образование, свободное слово и находчивую аргументацию» 16. П. А. Валуев, дополняя характеристику Корфа, заметил, однако, «что может быть речь только об отрывках или блестках образования. Весь энциклопедизм заключается только в разнородности и многочисленности отрывков. Общей связи нет, даже поверхностной» 17. Скепсис Валуева, человека язвительного и острого на язык, может быть, несколько преувеличен, но глубиной суждений великий князь действительно не отличался. И препятствием к этому был не столько недостаток образования, сколько излишняя суетливость увлекающегося ума.

Его характер отличали неуравновещенность и несдержанность, из-за чего он не всегда мог добиваться поставленной цели. «По образованию, сообразительности и уму выродок в семействе... гораздо серьезнее братьев, -- писал о нем адмирал И. А. Шестаков, — но не изъят умственной лени, как все родные; я разумею, неспособен предаваться надолго исследованию и преследованию какой-либо мысли. Беспрестанно живой ум требует нового. Рассудок не подчиняет себе характера, пробивающегося сквозь стеснительные путы приличия и положения... Ему хочется создать все вдруг, чтобы улучшения были заметны, очевидны каждому» 18. Человек энергичный, увлекающийся и в то же время вспыльчивый, резкий, великий князь легко завоевывал себе уважение и даже восхищение людей, разделяв. ших его взгляды, но столь же легко вызывал к себе неприязнь со стороны тех, кто имел случай идти наперекор его мнению. Военный министр Д. А. Милютин отмечал, что «великий киязь Константин имеет особенную способность возбуждать против себя своим резким тоном и бестактными выходками» ¹⁹.

Суждения о нем современников отличались крайней противоречивостью. Великого князя «одни считали чуть ли не гением и главным виновником освобождения крестьян, а другие человеком легкомысленным и вздорным» 20. Вся его деятельность сопровождалась появлением множества порой самых невероятных слухов. «Я думаю, нет другого человека, на которого возводили бы столько клевет» 21, — записывал в своем дневнике государственный секретарь Е. А. Перетц. Очень распространенным и живучим был слух о том, будто бы Константин Николаевич заявлял о своих правах на престол как сын царя, оспаривая это право у Александра II как сына наследника (Александр II родился в 1818 г.). С именем великого князя связывали чуть ли не любое антиправительственное или антидинастическое действие. «Шепчут, что Константин Николаевич находится в сношениях с Искандером» 22, — записывала в своем дневнике вращавшаяся в литературных и общественных кругах Е. А. Штакеншнейдер. Валуев слышал, как генерал-адмирала подозревали в отравлении наследника престола вел. кн. Николая Александровича 23, усилиями М. Н. Муравьева, председателя следственной комиссии по делу Д. В. Каракозова, распространялся слух, «будто бы в деле расследования каракозовского заговора ему препятствовал Мраморный дворец» 24 (резиденция великого князя), до чуткого уха А. В. Богданович, коллекционировавшей в своем салоне слухи, доходила молва о том, что Константин Николаевич на следующий день после гибели Александра II поздравлял дворцовой караул с праздни-КОМ ²⁵.

Сам Константин Николаевич был очень внимателен к тому, что говорили и думали о нем. Слухи эти при его непомерном честолюбии немало отравляли ему жизнь. Будучи в 1862—1863 гг. наместником в Польше, он глубоко переживал неудачи своей политики и после отставки долгое время не отваживался появиться в Петербурге ²⁶. Во время следствия по делу Каракозова он домогался назначения председателем Верховного уголовного суда, чтобы обелить свою запятнанную слухами и подозрениями репутацию ²⁷. Очень болезненно он реагировал на всякое охлаждение к нему Александра II.

Не менее чуток Константин Николаевич был и к лести и поэтому легко поддавался чужим влияниям. «Его приверженцы льстят ему, превозносят его ум, его просвещенный взгляд, его либерализм и прочее» 28, — замечала Штакеншнейдер. Константину Николаевнчу приятно было сознавать свою незаурядность и исключительность. Обладая огромным честолюбием, он легко увлекался всевозможными планами и идеями в надежде найти наиболее эффектное приложение своих необъятных сил. Ревнивый к своей популярности, Константин Николаевич зачастую был непоследователен в своих симпатиях и антипатиях. Он привлекал на службу в Морское министерство отличных по способностям и образованию чиновников и в то же время на целых 16 лет отдал управление Морским министерством в рука довольно посредственного Н. К. Краббе. Он питал уважение к таким прямым и независимым людям, как адмирал А. А. Полов, и недолюбливал Г. И. Бутакова, человека не менее талант. ливого и тоже не склонного к угодничеству. «Он умен, но исполнен странных противоречий, — отмечал Валуев, — имеет опыт в делах и порою изумительно незрел, обнимает быстро, понимает тонко и в некоторых вопросах почти детски наивен» 29.

«Странные противоречия» были заметны и в образе действий великого князя. Либеральные убеждения сочетались у него с властолюбием и неумением терпеть возражения; поборник глас. ности, он мог осыпать редактора газеты площадными ругатель. ствами за нелестные отзывы о политике его министерства благородные устремления работать только на благо флота н Отечества теряли свою искренность при его безмерном само. любин и стремлении к популярности; страстная борьба с казно. крадством и взяточничеством не мешала ему самому участво. вать в железнодорожных махинациях, которыми так увлекались великие князья 31. Но, как писал Д. А. Милютин, подводя итог деятельности Константина Николаевича на посту председателя Государственного совета, «при всей несимпатичности этой личности нельзя не признать в великом князе Константине многих достоинств и заслуг в отношении дел государственных... Во кех важнейших делах, в течение 10 лет проходящих через его рукц он проводил идеи либеральные, прогрессивные. Правда, иногда он увлекался своим характером своенравным, как капризная женщина, позволяя себе обрывать тех, которые осмеливались высказывать самостоятельные свои мнения, но общем итоге, трудно заменить его на председательском крес-

Государственная деятельность Константина Николаевича оставила заметный след в истории царствования Александра II. Помимо управления морским ведомством, он занимал целыв ряд крупных государственных должностей. Будучи членом, а затем председателем Главного комитета по крестьянскому делуон играл активную роль в подготовке крестьянской рефорын В 1861 г. великого князя назначили председателем Главного комитета об устройстве сельского состояния, в 1862-1863 гг. сн был наместником Царства Польского, а с 1865 г. председательствовал в Государственном совете. Кроме того, он был чле ном многочисленных комитетов, участником особых совещаний по важнейшим вопросам внутренней и внешней политики. Благодаря своей эрудиции и любви к науке, музыке и литературе Константин Николаевич мог оказывать деятельное покровитель ство Русскому географическому и Русскому музыкальному обществам, в которых он председательствовал.

На всех государственных постах великий князь был известен как последовательный сторонник либеральных мер в политике.

При подготовке крестьянской реформы он отстаивал идею освобождения крестьян с землею за выкуп и в некоторых своих высказываниях демонстрировал антидворянские убеждения, за что приобрел в бюрократических и дворянских кругах репутацию «мужикофила». Управляя Польшей в наиболее сложный период, Константин Николаевич пытался умиротворить ее либеральными уступками. Дважды — в 1866 и 1880 гг. — он предлагал для обсуждения в высших сферах свой конституционный проект 33. Его государственная служба оборвалась вместе с окончанием царствования его брата, и в 1881 г. он был уволен от всех занимаемых должностей, за исключением попечительских. Последние 11 лет своей жизни он провел частным человеком, проживая в своем крымском имении в Ореанде и изредка наведываясь в Павловск. Александр III на дух не переносил своего дядю. Ему претила вольность Константина Николаевича р семейных отношениях (великий князь, как и Александр II, имел две семьи) и главным образом его либеральные убеждения.

Судить о становлении мировоззрения генерал-адмирала довольно трудно. Основным источником, из которого можно узнать о его взглядах до середины 1850-х годов, являются «Материалы для жизнеописания вел. кн. Константина Николаевича», написанные Головниным. Но эти материалы отличаются открытой апологией генерал-адмирала и умолчанием о всем том, что могло бы быть превратно истолковано читателем. В юности, по утверждению Головнина, Константин Николаевич был увлечен славянофильскими идеями, «нередко высказывал неодобрение тому пристрастию ко всему иностранному, коим заражено петербургское общество, и выражал сожаление, что просвещение России совершилось насильственным путем, которое воспрепятствовало самостоятельному развитию чисто русской природы, а покорило ее влиянию чужеземному» 34. Эти взгляды, а еще более образ жизни молодого великого князя, выглядели при дворе необычно и даже экстравагантно. «...Когда великий князь... оказывал глубокое уважение святыне православной церкви, один во всей семье соблюдал посты, ввел у себя правильное и длинное богослужение, покупал старинные иконы, отделал две комнаты дворца на древний русский лад, занимался вообще русскими древностями и исторнею, предпочитал русский обед, русские вина и русский язык иностранным и т. д., сбщество заговорило о нем как об отчаянном славянофиле, как о враге иностранцев и особенно немцев, находящихся в русской службе, и приписывало ему желание воротить Россию к временам допетровским, а сверх того приписывало ему желание устроить федеративный союз всех славянских племен и уничтожить Турцию» 35.

Слухи о славянофильстве генерал-адмирала имели широкое распространение, и некоторые славянофилы даже рассчитывали на его августейшее покровительство. В. С. Аксакова записывала

в своем дневнике в феврале 1855 г., что «Константин Николае. вич совершенно предан русскому направлению», что он «имеет сильную народность» 36. Насколько глубоки были славянофиль. ские убеждения великого князя, определить нелегко, так как проявлялись они лишь во внешних формах да в критике внеш. неполитического курса Нессельроде с панславистских позиции Слухи же о его германофобии, вероятно, не были лишены осно. ваний. Головнин отрицает справедливость этих суждений, но его апология Константина Николаевича слишком откровенна чтобы не заподозрить автора в стремлении опровергнуть то, что было очевидно всем. Германофобия при Николае І могла иметь характер патриотической фронды по отношению к остзейцам занимавшим высшне государственные должности. Подобные взгляды были распространены и в офицерской, и в бюрокра. тической среде. Так, например, братья Н. А. и Д. А. Милютины вступив в 1846 г. в только что образованное Русское географи. ческое общество, принялись энергично бороться с «засильем» в нем немцев. Молодому поколению, писал П. П. Семенов-Тян-Шанский в юбилейной истории Географического общества, казалось, что «корифеи не вызывают достаточно деятельного сочувствия к его излюбленному самобытному направлению», п «оно становилось в опозицию с ними, стараясь заменить их лицами с несомненным в его глазах русским национальным направлением» 37. И на вторых выборах вице-председателя общества в 1850 г. не без помощи Милютиных был забаллотирован один из заслуженных его учредителей немец Ф. П. Литке н избран русский М. Н. Муравьев.

Председателем этого общества с момента учреждения был молодой генерал-адмирал. Здесь он познакомился с известными мореплавателями, а также с молодыми чиновниками разных ведомств, в числе которых был и А. В. Головнин — будущи сподвижник великого князя. Деятельность Географического общества в те годы выходила за рамки чисто научных вопросов. В нем концентрировались и те силы, которые впоследствии составили ядро либеральной бюрократии в Морском министер.

стве, и будущие деятели крестьянской реформы ³⁸.

Первым самостоятельным делом для молодого генерал-адмирала было составление морского устава. В 1850 г. его назначили председателем комитета, специально учрежденного для этой законодательной работы. Задача комитета была несложной. В николаевское время было издано немало кодексов законов, которые представляли собой своды изданных в разное время положений и постановлений, дополненных ческольким новыми статьями. Примерно такая же работа предстояла и Комитету для составления морского устава. Но генерал-адмирал решил не ограничиваться историческим изучением морского законодательства, а издать устав, который отражал бы новейшие достижения морской науки и практики и не уступал бы по своему уровню лучшим европейским уставам.

С этой целью Константин Николаевич предполагал приступить к составлению устава лишь «по внимательном соображении законов прошедшего времени, узаконений иностранных и мнений всех отличных моряков» 39. Поэтому комитетом были не только собраны и систематизированы все постановления, изданные в России по тем вопросам, которые были предметом Морского устава, но многие положения перерабатывались по образцу иностранных уставов. Затем, по мере того как составлялись разделы проекта, они рассылались адмиралам и отдельным офицерам с предложением присылать на них свои замечания.

Константин Николаевич лично изучил полученные замечания (а их поступило свыше 4,5 тысяч) и составил новый проект, который представил на окончательное рассмотрение Комитета. Этот законодательный труд был закончен лишь к февралю 1853 г., но в сравнении с обычными сроками законодательных работ составление устава не выглядело слишком медленным.

Первый опыт административной работы генерал-адмирала оказался многообещающим. Он демонстрировал его готовность прислушиваться к мнению самих моряков, успевших уже привыкнуть к роли безгласных исполнителей воли высшего начальства. Такое доверие к подчиненным выглядело особенно необычным на фоне глухой завесы канцелярской тайны, которая скрывала деятельность всех бюрократических учреждений.

Опыт составления устава определил порядок законодательных работ и в дальнейшем. Три элемента: историческое обозрение законодательства, изучение иностранных законоположений, гласное обсуждение проекта реформы — стали обязательными при подготовке преобразований в морском ведомстве.

Для генерал-адмирала составление устава было полезно еще и в том отношении, что он знакомился как с состоянием того ведомства, которым ему предстояло управлять, так и с личным составом флота. Многие офицеры, которые затем выдвинулись в окружение генерал-адмирала, обратили на себя его внимание именно овоими дельными замечаниями на проект устава.

В январе 1853 г. в связи с отъездом А. С. Меншикова в Константинополь Константин Николаевич вступил во временное управление Морским министерством. Поскольку Меншиков вплоть до своей отставки уже больше не возвращался в Петербург, то именно с этого времени генерал-адмиралу суждено было начать свой почти 30-летний период управления флотом.

Первыми действиями Константина Николаевича в новой должности было изучение вверенного ему ведомства и знакомство с теми деятелями, которых он получил в наследство от Меншикова. С этой целью он потребовал от начальников учреждений министерства, главных командиров флотов и флагманов присылать ему конфиденциально свои предложения о необходимых улучшениях по флоту. Поступавшие записки генерал-адмирал направлял на рассмотрение к Ф. П. Литке, га-

рантируя ему, что «эти бумаги не выйдут из собственной (гене, рал-адмирала. — А. Ш.) канцелярии и что даже на случай на. добности сообщить кому-либо содержание оных, из них уже сделаны извлечения. Я не предполагаю еще начинать каких либо преобразований, — разъяснял он учителю свои планы, — но старался собрать проекты улучшений, чтоб ознакомиться ближе и с самим делом, и с лицами, которым поручил составление опых» 40. Отрицание намерений немедленно приступить к реформам только доказывает, что разговоры о предстоящих преобразованиях между учителем и учеником уже велись и начало реформ было лишь делом времени.

На знакомство с делами и деятелями ушло несколько меся. цев, и осенью 1853 начались перемены в личном составе уп. равления. В октябре директор комиссариатского департамента генерал-майор Н. П. Тумило-Денисович был переведен в члены общего присутствия интенданства, а на его место назначен чк. новник петербургской палаты гражданского суда кн. Д. А. Оболенский. Тогда же из департамента корабельных лесов бы переведен в юрисконсульты Морского министерства бар. В. Е. Врангель. Месяц спустя Ф. П. Литке, управлявший второстеленным Ревельским портом, назначается главным командиром Кронштадта, первого порта Балтийского флота. Адмиры Г. И. фон Платер, которого сменил Литке, отправляется в Се нат. В декабре вместо кн. Д. А. Эристова, который также млучает назначение в Сенат, флота-генерал-аудитором становися кн. Н. М. Голицын, а директором канцелярии вмеси А. А. Жандра, который определяется все в тот же Сенат, ш значается гр. Д. А. Толстой. В комиссариатский департамен на должность вице-директора переходит из Министерства юсть ции Д. Н. Набоков.

В феврале 1854 г. в составе Морского министерства появляются еще два новых чиновника: М. Х. Рейтерн и Б. П. Максуров назначаются чиновниками для особых поручений. В семтябре вместо генерал-лейтенанта А. Г. Вилламова, котором находят место в морском генерал-аудиториате, директором гирографического департамента становится бар. Ф. П. Врангем Октябрь приносит новые перемещения: директор кораблестром тельного департамента Н. П. Епанчин и директор артиллеры ского департамента генерал Д. П. Примо уходят в Адмирал тейств-совет и на их место назначают соответственно генерам майора М. Н. Гринвальда и полковника Н. А. Терентьева.

Итак, в течение одного года произошла смена начальнике почти всех структурных частей министерства. Большинство вых чиновников пришло со стороны: это Д. А. Оболенски Д. А. Толстой, Б. П. Мансуров, Д. Н. Набоков, М. Х. Рейтер Н. М. Голицын. Нет сомнения, что их привел в Морское мин стерство А. В. Головнин. Многие из них — бывшие лицейски как и сам Головнии. Но, думается, связывала их с Головины не только лицейская дружба, но и некоторая общность взгли не только лицейская дружба, но и некоторая общность взгли

дов. В Морском министерстве все эти чиновники сплотились вокруг Константина Николаевича и получили прозвище «константиновцев». Опираясь на них, генерал-адмирал и развернул свою реформаторскую деятельность.

В первые годы управления морским ведомством великого киязя отличала кипучая энергия. Архивные дела его фонда за 1853—1856 гг. пухнут от многочисленных записок, приказаний, напоминаний. Разумеется, львиную долю времени генерал-адмирала в этот период поглощала война, а именно: обеспечение защиты Кронштадта, а после падения Севастополя— и Николаева от возможного нападения союзников. Но война отнюдь не мешала проведению некоторых реформ и даже послужила пробой некоторых начинаний.

В течение всего этого времени к генерал-адмиралу стекались многочисленные записки офицеров флота о желаемых преобразованиях. Сам он требовал от директоров департаментов представления критических отчетов о состоянии их управлений, обзоров устройства аналогичных учреждений за границей и предложений о возможных улучшениях в своем ведомстве. Не довольствуясь самооценкой своих подчиненных, он назначал ревизии отдельных частей управления, имевшие целью не только пресечь элоупотребления, но и осветить состояние административных учреждений Морского министерства.

Чуть ли не ежедневно бывая на флоте, он проявлял немало внимания к морякам, с готовностью отзывался на их просьбы, сам изыскивал способы оказать материальное пособие офицерам и облегчить быт матросов.

Энергия генерал-адмирала ломала сложившуюся в течение десятилетий рутину административной работы. Он поднимал сразу десятки вопросов и заваливал овоих подчиненных поручениями и запросами. «Каждую субботу, — свидетельствовал А. В. Головнин, — ему подавалась ведомость о неисполненных поручениях его, и следствием того бывали повторения и напоминания. По временам совершенно неожиданно его высочество назначал внезапные свидетельства сумм департаментов и канцелярий...» 41

Но рамки николаевской системы жестко определяли в эти годы сферу возможных преобразований. Реформы допускались лишь в виде частных улучшений, и надеяться на радикальные перемены при жизни Николая I не приходилось. Когда в 1854 г. был составлен отчет по морскому ведомству за предыдущий год, то Константин Николаевич не решился представить его императору. Этот отчет 42 совсем не походил на меншиковские парадные рапорты и содержал острую критику как состояния самого флота, так и деятельности административного аппарата. В это же время готовили всеподданнейший доклад о состоянии Балтийского флота. Но, как и отчет, этот доклад, по-видимому, не был представлен Николаю I (в архивном деле сохранился только его черновик) 43.

Смерть отца развязала генерал-адмиралу руки, «имела последствием для него более самостоятельное положение и вызвала его к самобытной деятельности» 44. Новый император спустя 4 дня после своего вступления на престол уволи А.С. Меншикова от всех должностей и повелел великому киязы Константину Николаевичу «по званию генерал-адмирала управлять как флотом, так и Морским министерством» 45. При этом Александр II «вполне предоставил ему распоряжаться морсков частью по собственному усмотрению» 46, — свидетельствовы А.В. Головини.

Для флота наступил период крупных перемен. Обнаружив шаяся к этому времени полная несостоятельность морских сис империи требовала. решительных мер к тому, чтобы вернув флоту былое значение, а России — статус третьей морской державы. И то, что в предшествовавшие два года выглядело хао тичным набором распоряжений, стало обретать контуры определенной системы.

Сила возрождающегося флота виделась генерал-адмирал покоящейся на трех китах: на опытном, профессионально образованном личном составе; на высоком качестве и техническом совершенстве судов и на эффективной, оперативной и дешевог администрации.

Первым и важнейшим элементом триады стало «скорейше сбразование опытных матросов и офицеров, ибо без этого вся

кое другое улучшение было бы недействительно» 47.

Лучшим способом воспитания «истинных моряков» были ф браны дальние и кругосветные плавания, совершенствоваче системы морского образования и просветительская деятельного

«Морского сборника».

Задача в области кораблестроения ставилась исходя из того что Россия не в состоянии сравняться с Англией и Францы по численности морских сил, поэтому ей достаточно бы киметь флот, который качествами своими не уступал бы ник кому иностранному и только числом судов мог бы считать слабее» 48. При этом корабли должны были стронться пренущественно на российских верфях, так как отечественное сулстроение, утверждал великий князь, «употребляет наши руские материалы, образовывает своих мастеровых и соделывание в морском отношении не зависимыми от иностранцевой.

Наконец, переустройство административного управления в повых началах должно было служить залогом успешного в шения всех остальных проблем. Этими новыми началами бы в первую очередь упрощение структуры управления и умей шение числа чиновников с тем, чтобы «средства, предоставля мые государственным казначейством Морскому министерству употреблялись преимущественно на боевые силы флотисколь можно менее расходовались на прочие учреждения и ского ведомства» 50. Генерал-адмирал рассчитывал на повыв ние оперативности и эффективности действий административности и эффективности действий административности.

го аппарата за счет «уничтожения бесполезного письмоводства, отнимающего у начальников и делопроизводителей необходимое время для трудов умственных, которыми только могут развиваться и совершенствоваться порученные им части» ⁵¹. Наконец, гласность и доверие к подчиненным при постоянном контроле за их действиями с помощью регулярных, но внезапных ревизий должны были служить средством пресечения злочпотреблений чиновников и получения истинной информации с состоянии ведомства. Бюрократизм, формализм, рутина должны были быть искоренены из практики управления морским ведомством.

Следует при этом заметить, что, хотя административные преобразования ставились везде на последнее место, они превратились фактически в центральное звено всех реформ. И дело заключалось не только в том, что они служили рычагом для действий во всех остальных областях морского управления, но и в том, что честолюбивому генерал-адмиралу легче всего было проявить себя нешаблонностью административных распоряжений и приемов. Действительно, популярность ему принесли не кругосветные плавания русских клиперов и не винтовые корабли, сходившие с отечественных стапелей, а смелые и решительные действия на административном поприще.

Подводя итог характеристике генерал-адмирала, можно заметить, что его первые шаги по управлению морским ведомством были проникнуты скорее либеральностью, чем либерализмом. Со свойственной ему верой в личную инициативу он окружал себя помощниками, на которых мог всецело положиться. Доверием к подчиненным, гуманным отношением к офицерам и матросам, неприятием бюрократической рутины он резко выделялся среди николаевских министров. Но его идеалы лежали не в сфере политических принципов, а в области традиций лучших морских школ. Сила лучших флотов мира и авторитет лазаревских порядков на Черном море служили ему путеводным ориентиром в деле совершенствования морских сил.

С 1857 г. рамки государственной деятельности Константина Николаевича широко раздвинулись. Проведя зиму 1856/57 г. за границей вместе со своим секретарем А. В. Головниным и совершив при этом дипломатический визит к Наполеону III, он по возвращении в Россию сразу был назначен членом Секретного комитета по крестьянскому делу, комитета о раскольниках, а также принял деятельное участие в работе Совета министров, Финансового, Сибирского и Кавказского комитетов. Идея о необходимости выйти из круга дел морского ведомства и заняться общегосударственными вопросами принадлежала, однако, не самому генерал-адмиралу. «Великого князя убеждали, — вспоминал адмирал Шестаков, — что флот — недостаточ-

ное поле для его способностей, что ему следует быть помощим инком брата в государственном управлении, что нет людей нового порядка, необходимого в России» 52. Эти мысли внушались Константину Николаевичу его либеральным окружением, глав. ную роль в котором играл А. В. Головнии.



А. В. Головини

Александр Василь. евич Головнин родился в 1821 г. в семье зна. менитого мореплавате. В. М. Головины Окончив в 1839 г. с 30. медалью Цар. скосельский лицей, он служил в IV отделения собственной е. и. в. капцелярии и в Министер. стве внутренних дел не поступил 1848 г. чиновником осо. бых поручений в Гляв. ный морской штаб. Переходным мостиком в одного министерства в другое послужила да него, по-видимому, деятельность В Pvcckon географическом обще стве, в которое Голо ини вступил в 1845 г. сразу став его секрепа рем. Знакомому благо даря отцовским связк со многими мореплам

телями, в том числе с Ф. П. Литке, ему нетрудно было чере наставника Константина Николаевича сблизиться с генера: адмиралом. С ним Головнин вполне мог связать свои честолк бивые планы. Образованный, аккуратный и исполнительны секретарь, вероятно, приглянулся в свою очередь председатей Географического общества, и когда Константин Николаев: возглавил Комитет для составления Морского устава, Головій был назначен в его распоряжение. «Великий князь, не ны при себе другого секретаря и канцелярии, стал постепенно пері давать в канцелярию Комитета Морского устава разные другдела и бумаги, поступавшие к его высочеству, -- объяснял све сближение с генерал-адмиралом сам Головини, рассказывая себе в третьем лице, — и вследствие того Головиин обратил из производителя дел этого Комитета вообще в секретаря в ликого князя и сопровождал его высочество во всех его пут шествиях и плаваниях» 53. С этого времени между Констант ном Николаевичем и его секретарем завязалась прочная дружба, в которой первому досталось играть роль могущественного покровителя и исполнителя замыслов второго, а второму — роль негласного ментора и советника первого. (Несмотря на дружбу, все правила субординации между ними неукоснительно соблюдались, и если Головнии обращался к великому князю неизменно на «Вы» и именовал его «высочеством», то Константин Николаевич запросто тыкал своему другу и называл его Головненком.)

В 1854 г. Головнин был официально назначен состоять при особе генерал-адмирала и прослужил при нем до 1859 г., когда стал членом Главного правления училищ при Министерстве народного просвещения. В 1861 г. он возглавил это министерство в этот период приобрел наибольшую известность, заслужив славу одного из самых либеральных министров. Но всего пять лет спустя каракозовский выстрел, послуживший правительству сигналом к переходу к реакции, положил конец карьере Головнина. Его сменил его же сослуживец по Морскому министерству гр. Д. А. Толстой, который, однако, повел политику в совершенно ином направлении. Головнину же пришлось довольствоваться званием члена Государственного совета и, таким образом, вновь перейти под начало вел. кн. Константина Николаевича, председательствовавшего в Совете.

Современники отзывались о Головнине как о человеке умпом и образованном, но при этом отмечали педантичный, кабинетный склад его ума. «Он не только теоретик по преимуществу, но всецелый теоретик, — характеризовал его П. А. Валуев. — Вне канцелярской сферы он не знает практики и не приобрел опытности» 54. Головнина отличали начитанность и необыкновенное трудолюбие. «Способен он был работать с утра до ночи без отдыха, -- вспоминал Е. М. Феоктистов, его сослуживец по Министерству народного просвещения. — Почти никогда нельзя было застать его без занятий; подчиненным своим не давал он покоя, предлагал им разработать тот или другой вопрос, требуя от них сведений, объяснений и т. д.; видно было, что проекты самые разнообразные сменялись в его голове, как в калейдоскопе, с изумительной быстротой» 55. Те же качества подмечал в Головнине и П. В. Долгоруков, чын разоблачительные характеристики в «Будущности» не обошли «константиновцев»: «...Это человек редкого ума, он очень начитан и продолжает с усердием читать, он очень искусный администратор, в высшей степени трудолюбивый и деятельный, отлично знающий цену времени и потому успевающий все делать, к тому же обладающий уменьем запиматься сразу несколькими делами» 56. Склонный к теоретическим размышлениям и обладавший математической точностью выражений, он был настоящим генератором идей для либеральной бюрократии и в то же время легко схватывал и искусно облекал в ясную форму иден чужие. «Плодовитый мыслями, по ленивый в изложении их, требовавшем усидчивого труда, великий киязь сообщал их наметавшемуся в деловой редакции секретарю, — писал Шестаков, — через час, много два, получал свою идею в крови и плоти, т. е ка бумаге и в чернилах, готовую для сообщения кому заблаго рассудится» 57. Но роль редактора чужих идей не слишком увлекала Головнина. Ему гораздо более по душе было конструновать собственные теории и программы. Если верить одному из мемуаристов, Головнин относился к генерал-адмиралу лишкак к «гениальному усвоителю чужих мыслей и превосходному орудию для исполнения чужих намерений» 58.

В отношениях с людьми он был несколько холоден, но пра этом манеры его «отличались утонченной вежливостью, и вооб ще держал себя он джентльменом. Я состоял при нем на служ бе четыре года, — вспоминал Феоктистов, — и ни разу не пра ходилось мне слышать, чтобы он на кого-нибудь вспылил, вы сказал сколько-нибудь резко свое неудовольствие» 59.

«Он отличается высочайшей честностью, — подмечал Долго руков еще одно достоинство Головнина и тут же спешил с его разоблачением. — Тонкий и хитрый, он скрывает при дворе свою тонкость под маской благодушия и полнейшей простоты; глубокий знаток человеческого сердца, никто, как он, не знает к каким сердечным струнам следует обращаться, какие пружены надо нажать; он поразительно умеет влиять на людей, руководить ими, направлять их. Его честолюбие не знает граны поддерживается энергией, которая при известных условии ни перед чем не отступит; он хочет власти во всей ее полноте» честолють в всей ее полноте» честолють на поддерживается обращаться в всей ее полноте» честолють на поддерживается в подде

В отличие от овоего патрона, человека увлекающегося и ж терпеливого, «Головнин имел одно несомненное достоинство...постоянство цели» 61. Свои честолюбивые планы он прочно сы зал с именем Константина Николаевича и рассчитывал не тож ко обеспечить себе карьеру с помощью генерал-адмирала, в и реализовать свои политические замыслы руками августейих го покровителя. Близость и влияние Головнина на великого ки зя, его расчетливость и неуемная жажда деятельности вызываля у многих раздражение. Для большинства сановников Головик был выскочкой, жоторый закулисными интригами приобрел в сокого покровителя и тем самым расчистил себе путь карьерь «Хитрым честолюбцем» характеризовал его Корф 62. Валуб дополняя корфовскую характеристику, называл Головнина 🤲 угомонным и энциклопедическим Serineur'ом великого князях с «Умен, вкрадчив, методичен, холоден, эгоистичен, малопри тен» 64 — так характеризовал его Валуев в своем дневний Столь же лаконичен в своей дневниковой характеристике [è ловнина и цензор А. В. Никитенко: «...Сух, холоден, умен, в воротлив» 65. Справедливости ради надо заметить, что не в сановники разделяли мнения Корфа и Валуева. Совсем р иному оценивал его А. А. Половцов: «Это был совершенно не ренний, вполне честный человек, исполненный наилучших, 616 городных стремлений, но отнюдь не обладавший тою необы новенною проинцательностью, которая приписывалась ему врагами... Он любил человеческое общение без задних эгонстических целей, и из разговора с ним выносилось доброе человеческое чувство с прибавкою разносторонних сведений, что так редко везде и особливо в Петербурге» 66.

Особую неприязнь к Головнину питали морские офицеры. Для них он был одним из тех бюрократов, которые разрывали живую связь между генерал-адмиралом и его флотом и считали моряков «за рабов, обреченных на повиновение придуманному ими порядку вещей» 67. И. А. Шестаков возлагал на секретаря генерал-адмирала вину за то, что «поднятое знамя правды и искренности» оказалось в конце концов в руках лживых и льстивых чиновников, а в чистой натуре великого князя «божественная искра [была] залита ядом настойчиво наступавших козней» 68. Именно с влиянием Головнина связывал Шестаков постепенное удаление Константина Николаевича от дел морского ведомства. «...Мы, военный дом великого князя, — сетовал он — ...занимали положение илотов в устроенной Александром Васильевичем афинской правительственной комбинации» 69. Действительно, находясь постоянно при генерал-адмирале, Головнин сумел навязать Константину Николаевичу свою политическую программу, которая оказалась гораздо масштабнее программы возрождения флота.

Говоря о политических взглядах А. В. Головнина, нужно прежде всего отметить, что они отличались отменной твердостью, близкой к догматизму. В некрологе, посвященном Головинну, А. Ф. Кони высказал мысль о том, «что знаменитое литературное деление на западников и славянофилов незаметно проникло и в сферу наших государственных деятелей последних тридцати-сорока лет — и что между западниками этого рода покойный был одним из самых цельных и искренних» 70.

Действительно, Головнин был последовательным сторонником европеизации экономического и государственного быта России, ее культуры и общественной жизни. «...Хорошие суды с гласностью и адвокатами, хорошая полиция, освобождение от крепостного права, полная веротерпимость, свобода промышленных предприятий, железные дороги, уничтожение безнравственных налогов, каковы, напр., винные откупа, и, наконец, благоразумная свобода печатного слова и весьма умеренная цензура» — такую программу рисовал он своему патрону в начале «эпохи великих реформ» 71.

«Лучшим признаком» народного благосостояния Головини считал «увеличение народонаселения, образование и употребление производительным образом капиталов и проявление в печати умственной деятельности высшего по образованности класса жителей». По всем этим признакам Россия, по его мнению, находилась в бедственном положении. Побывав в 1860 г. в своем рязанском имении, он писал оттуда Константину Николаевичу: «С 9-й по 10-й ревизию население почти не увеличи-

лось. Число купеческих капиталов не возрастает. Мещане и города положительно беднеют. Во всей губернин нет имения где бы помещик употребил капитал на введение рациональной системы сельского хозяйства... Многие крестьяне в лучшие уро. жайные годы питаются милостыней. Умственной деятельность нет никакой, и весьма немного выписывается сюда газет и жур. налов, а дельных, серьезных книг — никогда». Всю вину за Da. зорение крестьянства, за экономический застой, за культурную отсталость страны Головнин возлагал на государство. «В no. следние 30 лет правительство чрезвычайно много брало из этой коренной части империи, — обвинял он николаевское самодер. жавне, — натурою, т. е. рекрутами, прямыми налогами, т. е. подушными, косвенными, т. е. налогом на вино и соль ... Взамев же того, что правительство брало с народа, оно делало для неп здесь, на месте, чрезвычайно мало». Пример благоустроенном края Головнин находил в самой же империи. В Финляндив где численность населения немногим превосходит Рязанскую губернию, «есть университет, более 20 газет и журналов, город обстраиваются, край богатеет». Причину ее процветания Го ловнин видел в том, что «весь доход Финляндии в ней же и ды нее расходуется», в то время как «весь доход Рязанской губернии уходит в Петербург» 72.

После 30-летней эпохи поддержания внешнего могуществ ценой чрезмерного напряжения народных сил для правитель ства, считал Головнин, настало время сосредоточиться некличительно на внутренних вопросах государственного управлени «...Дороги, суды, полиции и школы для крепостных кресты: и другое положение губернаторов (имеется в виду децентраж зация управления. — A. III.), вот что в настоящее время всег нужнее для России, и на расходы для этих учреждений слеж вало бы прежде всего отчислить необходимые сумын в государственного бюджета.., — писал он в «Общих заметках в поездке по некоторым губерниям в 1860 г.» — В настоящее вре мя становится ясным, что действительная сила России заклю чается не в армии, не во флоте, не в искусной дипломатия і не в великолепных зданиях северной столицы, но в богатсти довольстве, хорошем управлении и надежном спокойствин пре имущественно коренных русских губерний, окружающих Моске как центр России. В настоящее время ... важнейшими, сущест веннейшими являются те ведомства, от которых Россия оже дает дорог, разрешения крестьянского вопроса, учреждения дру гих судов и полиции, другой системы взимания государствей, ных доходов, устройства народных школ и вообще учреждены которые прямо поведут к увеличению благосостояния импери а с тем вместе и силы ее» ⁷³.

Но проблема народного благосостояния не сводилась Голоз кеобходимость перераспределения финансовых средств оп в верфи, изучая госуданствойные управления финансовых средств оп в верфи, изучая госуданствойные управления финансовых средств оп в верфи. двигает на первый план только в конце 50 — начале 60-х годе

Это ему было нужно для того, чтобы убедить своего августейшего покровителя заниматься общегосударственными вопросами, а не ограничиваться ролью «строителя кораблей, когда... нет денег на подобные затеи, составляющие предмет роскоши, а не насущной потребности империи» 74.

Политическая программа Головнина имела более широкие рамки, и центральным ее звеном было переустройство государственного управления. Правда, эту программу он формулирует не от своего лица, а приписывает ее своему патрону. В «Материалах для жизнеописания вел. кн. Константина Николаевича с' сентября 1857 по май 1858 г.» он пытается рассеять слухи и толки о политической злонамеренности генерал-адмирала и объяснить мотивы и принципы, с которыми тот выступил на поприще государственного управления. Развернутая формулировка credo либеральной бюрократии требует внимательного рассмотрения.

«Успехи просвещения, которых достигли народы Западной Европы после долговременной исторической жизни и многочисленных переворотов и потрясений, — пишет Головнин — ... привели, наконец, к тому, что эти народы пользуются более или менее такими благами гражданского устройства, которых мы или вовсе не находим еще в России или находим изредка и только в зародыше. Весьма понятно, что лица, которые имели случай узнать эти блага, эти результаты цивилизации * и которые знают положение России, желают всеми силами души, чтоб **Отечество их воспользовалось оными, но чтоб оно достигло их...** путем мирных и постепенных законодательных и административных преобразований и улучшений. Это желание, это стремление к лучшему распространилось в России весьма сильно и быстро после войны 1855 и 1856 гг. в молодом поколении, хотя у некоторых оно было весьма светло, ясно и отчетливо, а у других, как всегда бывает в подобных случаях, было каким-то неопределенным стремлением к лучшему» 75. Зная характеры Головнина и его патрона, нетрудно догадаться, у кого из них это стремление было ясно и отчетливо, а у кого неопределенно.

Сформулировав основания своей программы, Головнин переходит к ее изложению. Она состоит из трех частей, которые условно назовем критической, позитивной и тактической. В критической части сравнивалось политическое устройство западноевропейских стран и России. «В Западной Европе народ более, чем в России, находит правды в судах и более скорое решение дел вследствие лучшего устройства судов, превосходства порядка судопроизводства и узды, положенной на судей общественным мнением вследствие публичности судопроизводства»,

^{*} Следует напомнить, что весной 1857 г. генерал-адмирал посетил ниным к распределению государственного бюджета. Болсе 100 вместе с Головинным Францию, где, помимо дипломатических переговоров

а в России «судопроизводство медленное и совесть судей про. дажная», «дело рассматривается и решается под покровом тай.

ны канцелярской, и общественное мнение бессильно».

«В Западной Европе отсутствие крепостного права, разны стеснительных полицейских и других постановлений (например о чинах и т. п.) дает более простора развитию способносте каждого, и каждому сравнительно легче избрать то занятие то ремесло, к которому он чувствует себя более способных к которому имеет призвание. От этого отсутствия разных стес. нений за границей встречается в государственной службе боль способных людей и более процветает торговля, земледелие, промышленность, которыми каждый может свободно занимаць ся».

Отмечалось также, что «сравнительно с народным богатство и благосостоянием народ в Германии и Англии менее плате на содержание правительства и войск, нежели сколько взимае; ся с него в России». Признавалось и превосходство европейско системы государственного управления, в которой «менее ценрализации... и местные интересы находят более средств выражаться».

Подводя итог этого нелестного для самодержавия сопоста ления государственного устройства, Головнин делал вывод, ч «все эти преимущества происходят главнейше от того, что: Европе народ пользуется большей свободой, нежели в Росси обсуждать разные административные меры и распоряжения

Позитивная часть программы содержала в себе пожелав: «чтоб в России само правительство, не дожидаясь переворог и потрясений, но законодательными и административными к

рами совершило следующее:

1) преобразовало к лучшему судебную часть.

2) преобразовало полицию.

3) ввело бы полную веротерпимость.

4) отменило бы крепостное право.

5) отменило множество стеснительных постановлений, Е торые препятствуют свободному развитию способностей и пр цветанию земледелия, торговли и промышленности.

6) ввело порядок в финансах, уменьшив расходы, вовсе: нужные для России, отменив винные откупа и введя лучи и более справедливую систему налогов.

7) уменьшило централизацию, предоставив разным месте стям самим заниматься собственными делами.

8) ввело вообще в управление более простоты и менее сле ности.

9) и, наконец, для достижения всех этих улучшений достижения всех уличшений достижения всех улучшений достижения всех уличшений достижения всех уличшений достижения всех уличшения всех стило одно необходимое условие: более свободы мысли и С ва, ибо одно правительство без указания самим народом сво потребностей и недостатков управления не в состоянии удова ворить этим потребностям и исправить недостатков» 77.

Наконец, в третьей части программы перечислялись сред

ва, которые были в распоряжении вел. кн. Константина Николаевича к тому, чтобы склонить правительство к указанным реформам. Предполагалось, что великий князь будет действовать, во-первых, «личным влиянием при государе, стараясь пользоваться всяким удобным случаем, чтоб убеждать его в необходимости помянутых преобразований»; затем, «убеждая в том же по возможности лиц, которые находятся в главе разных частей государственного управления»; в-третьих, «приготовляя всеми зависящими от него способами способных людей для действия сообразно с помянутою целью в разных частях управления и употребляя свое влияние, чтоб доставить им необходимое для этого положение»; и наконец, вводя в управление морским ведомством «преобразования, согласные с желаемою общею системою государственного управления, которые могли бы служить примером и руководством в других ведомствах» 78.

Указание на два последних способа вполне обнаруживает значение, которое Головнин придавал реформаторской политике морского ведомства. Морское министерство должно было не столько служить возрождению флота после поражения в войне, сколько сыграть роль своеобразного полигона для испытания политических и административных идей, а также средоточия подготовки либеральной бюрократии к правительственной

деятельности. Настойчивость Головнина, убеждавшего генерал-адмирала в приоритете общегосударственных реформ перед узковедомственными, принесла свои плоды, и его программа стала в конце 50-х годов практическим руководством для великого князя, а следовательно, и для Морского министерства. Сам Головнин писал в биографии великого князя, что тот ввел в своем ведомстве «вполне логичную систему действия, систему, которая должна была существовать во всех управлениях и которая определилась только в Морском ведомстве в августе 1857 г.» ⁷⁹. Но, прежде чем рассмотреть, как она реализовывалась в деятельности Морского министерства, завершим характеристику ее автора.

Для Головнина реформы были не только движущей силой прогресса, но и панацеей от революционных потрясений. Очертив в своей программе круг необходимых преобразований, он предупреждал, что «если правительство само не занимается этим или сколько-нибудь опаздывает, то последствием бывают революции и кровавые перевороты, в которых оно погибает, и улучшения становятся уделом уже новых поколений, а не тех, которые пострадали для достижения оных» 80. Предотвращение революции путем реформ — один из наиболее часто повторяемых мотивов в его переписке с Константином Николаевичем. «К нам идет туча.— писал он весной 1862 г.— Мы громоотводы, которые разряжают электричество. Желательно, чтоб действие их было настолько успешно, чтоб туча разразилась не громом и молиней, а вылилась благодатным дождем и оживила бы ра-

стительность» 81. Идея «проведения таких реформ, которые ... предотвратили бы опасность революционного взрыва», лялась также либеральными чиновниками из Министерства внутренних дел и вообще явилась программной идеей либераль ной бюрократии. В воззрениях идейных лидеров либеральной бюрократии двух министерств — А. В. Головнина и Н. А. М. лютина — можно обнаружить немало и других общих положе. ний, но было и нечто особенное в рассуждениях Головнина что отличало его от единомышленников «милютинского» круга Если для Н. А. Милютина было характерно «признание перво степенной роли социально-экономических преобразований п сравнению с политическими» 82, то Головнин отдает приорите административным реформам. Правда, понятие «административные улучшения» Головнин трактует широко, понимая поэтим не только реорганизацию администрации, но и «освобо». дение крестьян с оседлостью, веротерпимость в отношении; раскольникам, умеренную цензуру, успех железных употребление людей по способностям, а не по чинам» 83, т. е проведение реформ силами административного аппарата. И 🔉 же именно создание гибкой, оперативной и дешевой систем; государственного управления он считал залогом успешного pt шения всех государственных вопросов, в том числе и соцналь ных. Особенно важную роль в придании этой системе эффе тивности Головнин отводил установлению связи между ади нистрацией и обществом, которому должны были быть прев ставлены права обсуждать и критиковать администраци («более свободы мысли и слова», «указание самим народох недостатков управления»). Но при этом, по справедливому в мечанию Дж. Киппа, Головнин, как и другие «константише цы», никогда не подразумевал уравнение общественю мнения с мнением самодержавия 84. Речь могла идти только « управлении обществом более гибкими методами. Неслучай использование Головниным в своем лексиконе такого понята как «искусственная гласность», которую он считал необхода мым создавать при законодательных работах.

Со свойственной либеральной бюрократии верой в способ ности самодержавия встать во главе прогресса Головнин отремал необходимость серьезных перемен в политическом стремосии. «...Благонамеренные люди в России желают улучием только административных, но отнюдь не политических писал он Константину Николаевичу в 1858 г., критикуя геремовские издания. Когда на рубеже 50—60-х годов набрало стемонституционное движение в дворянских кругах и зародных течение правительственного конституционализма в среде вушей бюрократии в головнин резко осудил эти конституция име притязания некоторых сановников. «Я не верю ни в как конституции, если они не в нравах народа и не выработаль исторически, а у нас ни народ, ни войско не поймут огранения власти государя в пользу ненавистных баричей» в при войско не поймут огранения власти государя в пользу ненавистных баричей» в пользу ненавистных баричей»

он своему патрону по поводу проекта П. А. Валуева. Создание центральных представительных учреждений он считал делом преждевременным и опасным. «Если б к нашему несчастию желания Долгорукова осуществились, --- комментировал Головнин материалы «Будущности», - у нас явились бы только наружные, внешние формы конституционного правления, а не дух его, не внутренний смысл его, явилось бы правление олигархическое и вслед за тем сильная реакция и военный деспотизм, как спасение против анархии и олигархов» 88. Но спустя нелет, когда правительство перешло к реакции, он счел, что время для конституционных преобразований уже наступило. В марте 1869 г., оказавшись не у дел после каракозовского выстрела, он пишет записку «Разница в направлении государственной деятельности в первой и во второй половине нынешнего царствования», где среди прочего предлагает «присоединить к Государственному совету представителей земских собраний с полною публичностью прений, правом членов делать вопросы министрам и с тем, чтоб без согласия этого собрания не издавались и не изменялись законы и не утверждался государственный бюджет» 89.

Если суммировать все вышесказанное и попытаться определить стержневую идею политической доктрины Головнина, то, по-видимому, нужно будет признать справедливость того определения, которое дал Головнину А. Ф. Кони, причислив его к бюрократам-западникам. Идея европеизации России пронизывает все его проекты, записки, письма. Он не связывал свой идеал с какой-либо конкретной державой. Он симпатизировал и могущественной империи Наполеона III, и маленькой демократической Швейцарии, почтительно относился к английским политическим традициям и порядкам, но не скрывал при этом своего презрительного отношения к немецким государствам, особенно к мелким германским княжествам. Думается все же, что политический идеал в образе Французской империи был для него наиболее привлекательным, благодаря удачному сочетанию «свободных» учреждений и сильной монархической власти. Все свои надежды Головнин возлагал на добрую волю и твердую руку самодержца. Его план базировался на той идее, что, окружив трон своими единомышленниками, свету пример либерального управления хотя бы одним ведомством, убедив монарха в пользе подобных преобразований, можно будет направить всю страну по тому пути, которым шли европейские государства. Одно время могло показаться, что замыслы его близки к осуществлению. В 1861 г. он возглавил Министерство народного просвещения и почти одновременно с ним министрами стали «константиновец» М. X. Рейтерн и либеральные Д. А. Милютин и Д. Н. Замятнин. В правительстве деятельно готовились земская, судебная и другие реформы. Сам Головнии надеялся, что «ему удастся поставить учебное дело на такую высоту, на какой оно никогда... не стояло» 90 н тем самым доказать пользу либеральных мер в управлении Но, став министром, Головнии оказался вынужденным лавиро. вать между общественным мнением и верховной властью и в то же время педантично проводить преобразования, соответст. вовавшие его собственной программе. Однако, как справедливо замечал П. А. Валуев, «его методический, кабинетный, самодо. вольный ум не может приладиться к эпохе быстрых движение и переворотов. Он все рассчитывает на годы там, где силою вещей вопросы предрешаются в неделю» 91. В итоге, несмотря на целый ряд положительных мер и реформ, проведенных его министерстве, он не заслужил общественного авторитета Его критиковали и справа, и слева, и даже либерал Б. Н. Чв. черки писал о Головнине, что «министр он был никуда не год. ный» 92, а К. Д. Кавелин называл его «государственным плу. том» 93. Не смог он угодить и верховной власти, и с переходох самодержавия к открытой реакции в 1866 г. Головини вынуж. ден был покинуть министерское кресло.

В 1857 г. в политике Морского министерства обнаружила поворот от решения ведомственной задачи возрождения флон к постановке более масштабной проблемы общегосударствезных реформ. Этот поворот проявился, во-первых, в активном участии главы морского ведомства генерал-адмирала в же тельности различных комитетов, создававшихся для подготови реформ и решения важнейших вопросов внутренней политика Во всех этих учреждениях великий князь занимал последовя тельно либеральные позиции: в Главном комитете по крестыя скому делу, который он возглавил на заключительном разработки реформы, он отстаивал идею освобождения кресть ян с землей; в комитете о раскольниках зарекомендовал себ сторонником политики веротерпимости; в Финансовом компте те — настаивал на отмене винных откупов, а в Совете минист, ров вносил, хотя и безуспешно, проекты об отмене чинов и об обязательном ежегодном представлении министерских отчето в Государственный совет.

Во-вторых, в реформаторской деятельности Морского министерства на первый план выдвинулись преобразования, которы могли сыграть роль «эмбрионов» общегосударственных реформ Это реорганизация административной структуры морского ве домства на началах децентрализации, преобразование морского учебных заведений с отделением общего образования от специального и реформа военно-морского суда с введением в стропроизводство начал гласности, публичности и состязательности. При этом Морское министерство отнюдь не спешило завершением всех этих реформ, а нарочито медлило, подолу обсуждая и основные принципы готовящихся преобразования и предварительные их проскты. Процесс подготовки реформ

приобретал более важное значение, нежели их конечная цель. В соответствии с новыми задачами менялся и характер «Морского сборника». Вместо того чтобы доставлять морякам «полную по возможности библиотеку сведений, которые могут быть им полезны по специальному их назначению», а также знакомить «публику всех сословий с флотом и с моряками», возбуждая «к ним сочувствие и уважение» 94, «Морской сборник» становился орудием пропаганды морских реформ. Из ведомственного журнала Морского министерства он превращался в официоз либеральной бюрократии.

Переосмысление Морским министерством целей и задач своей деятельности хорошо прослеживается по его отношению к собственному бюджету. Начиная с 1857 г. Морское министерство разрывается между стремлением иметь больше денег для строительства флота и желанием дать другим ведомствам пример экономии государственных средств. Головнин убеждал генерал-адмирала, что «в числе многих причин неустройства... финансов» было «стремление каждого управления добыть в свою пользу сколь можно более денег из Государственного Казначейства, нисколько не заботясь о средствах оного» 95. Ему вторил его лицейский товарищ М. Х. Рейтери, специально командированный Морским министерством за границу для изучения финансовой части. В записке о положении финансов в России, написанной по просьбе Константина Николаевича, он писал, что большой флот — непозволительная роскошь при современном экономическом состоянии России и что «развитие военных сил, несоразмерное с финансами, ослабевает государство даже в военном отношении» 96. Резать морской бюджет при начале восстановления флота было для Константина Николаевича «весьма утомительной и трудной, но необходимой работой» 97. «Я пишу под грустным впечатлением всего, что вижу, — обращался он в 1857 г. по возвращения из Франции к главнокомандующему на Кавказе кн. А. И. Барятинскому, - п при горьком сознании, что я теперь не что иное, как генерал-адмирал без флота, и который только что видел своими глазами гигантские флоты и морские способы вчерашних врагов своих». Тем не менее он призывал Барятинского вслед за министерством отказаться от чрезмерных расходов на военные нужды, памятуя о том, что проблема финансового дефицита «становится тем важнее, что теперь явились с новою силой и требуют скорейшего разрешения другие важные жизненные вопросы внутренией администрации» 98. Сам великий князь, «представив по морскому ведомству, - как писал Головнин, -самую умеренную денежную смету на 1858 год в то время, когда ему предстояло создавать флот, показал всем ведомствам пример, которому, к сожалению, никто не последовал» 99. Однако роль примерного эконома, которая к тому же успеха, не очень прельщала генерал-адмирала. Поэтому, добровольно кромсая одной рукой свои сметы, он другой рукой вносил представления в Государственный совет на дополнительные ассигнования, жалуясь при этом на растущее отставание русского флота от флотов Англии и Франции. Причину этого от ставания он видел в «недостаточности получаемых... морских ведомством денежных средств сравнительно с бюджетами помянутых двух государств, которые возрастают в огромной прогрессни» 100. Однако требования образцового министерству исполнялись редко, тем более что сам генерал-адмирал, «жеры вуя частною пользою своего ведомства общему благу, не толь ко не настаивал на своих требованиях» 101, но легко соглащал ся на сокращение сметы.

Щедрость по отношению к другим ведомствам Морском министерство проявляло не только в финансах, но и в сила личных. Собрав в середине 50-х годов в здании Адмиралтейства цвет столичной бюрократии, морское начальство спустя же сколько лет уступило в другие ведомства почти всех свож деятелей: в Министерство народного просвещения ушля А. В. Головнин, Д. А. Толстой, Б. П. Мансуров, а в Министер

ство финансов — М. Х. Рейтерн и Д. А. Оболенский.

Перестройка деятельности Морского министерства на вы полнение головнинской программы давалась генерал-адмираз нелегко. И трудность эта заключалась не только в том, чк великому князю приходилось ради политических перспекта жертвовать насущными потребностями флота. В конце конце громкая слава государственного деятеля более удовлетворы: честолюбивого великого князя, нежели скромные товодца. Но, вступая на поприще политической деятельнос: Константин Николаевич терял ту независимость, пользовался, находясь во главе Морского министерства. Та он был окружен своими единомышленниками или теми, ка он мог считать за единомышленников, в офицерской среде с пользовался уважением благодаря своей энергии и внимания к флоту. В высших же сферах Константин Николаевич сраг обнаружил себя в окружении сановников, мало или вовсе в сочувствующих его взглядам и действиям. Своими суждениями, нежеланием идти на компромиссы, востью и горячностью, он еще более возбуждал против сей недовольство и ставил себя в изолированное положение в пр вительстве. Вспоминая об участии великого князя в подготов крестьянской реформы, И. А. Шестаков писал: «Он... был, в нечно, первым помощником государя в этом важном деле, в встречавшиеся препятствия устранялись им с такими воень ми замашками, в борьбе с ними он был так неосторожен, ^ч вооружил против себя все, могшее так или иначе подходить государю и передавать ему отголоски общего мнения» 102.

В отношениях со старшим братом Константин Николаев действительно испытал некоторое охлаждение. Осенью 1858 когда приближался самый сложный период в разработке котранской реформы, великий князь внезапно решил усхать

границу, на Средиземное море, где в это время находилась эскадра Балтийского флота. Формальным предлогом для отъезда были настояния доктора Гауровица, который заметил некоторое переутомление у своего пациента. Через А. Ф. Орлова, председателя Главного комитета по крестьянскому делу, мнение Гауровица о здоровье Константина Николаевича было доведено до Александра II, и тот с легким сердцем «отпустил его на юг поребячиться с эскадрою» 103.

Головнин был встревожен решением своего патрона не на шутку. Здание, которое он возводил с огромным терпением и методичностью, рушилось в одночасье. В разговоре с императором он пытался доказать, что отъезд генерал-адмирала скажется неблагоприятно прежде всего на делах самого Морского министерства, что великий князь недостаточно опытен, чтоб командовать эскадрою, что поход на только что построенном корабле сопряжен с большим риском. Однако Александр II опровергал доводы Головнина, принимая на себя вину за то, что Константин Николаевич оказался вовлеченным в дела, посторонние морскому ведомству. «Он был слишком пылок в них,— объяснял свое решение император,— и говорил лишнее перед людьми, перед которыми не следовало бы говорить, и я часто замечал ему это» 104.

Заграничная поездка генерал-адмирала длилась с октября 1858 по июнь 1859 г. Возвратившись в Петербург, он вновь окунулся в атмосферу борьбы между различными группировками бюрократии в крестьянском и других государственных вопросах. Успехи окрыляли генерал-адмирала, особенно когда Морское министерство ставили в пример другим ведомствам и таким образом укреплялись надежды на возбуждение в высших правительственных кругах вопросов, поднятых в морском ведомстве. Но столь же тяжело воспринимались им и отступления от намеченного плана реформ, противодействие со стороны консервативной части бюрократии. Вспышки кипучей энергии сменялись периодами апатии, когда самой желанной целью становилось положение самостоятельного и независимого деятеля. «...В моем морском деле, для которого я воспитан, которое я люблю, которое мне сердце радует, идиллически изливал он свои мечты Головнину летом 1861 г., жалуясь при этом на неприятности в Главном комитете об устройстве сельского состояния, — в нем приятно работать, им приятно заниматься, потому что результаты вознаграждают труд, это есть поприще благодарное» 105. Но тот золотой период, когда можно было заниматься только флотом и завоевывать при этом славу преобразователя и незаурядного государственного деятеля, безвозвратно миновал. Поэтому назначение в 1862 г. наместником Царства Польского было воспринято великим князем с оптимизмом. Независимое положение при управлении огромным краем империи, возможность проявить либеральную мудрость на виду не только всей России, но и Европы, уверенность в том.

что он сумеет обворожить поляков,— с этими надеждами уезжал в Варшаву Константин Николаевич. Морское министер. ство оставалось в руках его заместителя — управляющего ын. нистерством Н. К. Краббе.

Н. К. Краббе стал управляющим министерством в 1860 г. д оставался в этой должности до самой своей смерти, котораз последовала в 1876 г. Его управление министерством отличалось от управления его предшественников — адмиралов Ф. П. Врангеля и Н. Ф. Метлина — не только длительностью в



Армирал Н. К. Краббе

но и более самостоя тельным положе нием. Фактическа Краббе держал бразды правления всем морским ведомством не только во время пребывания великого киз зя в Польше, но в по его возвращения

в Петербург.

60-е годы был временем заверше ния морских рефорт это десятилети. были проведены преобразования управлении морских ведомством, формы морского об разования, был 🚯 Boeiillo устав дан морского суда, отче нены телесные накафлоте. К зания во времен этому же относится и станов ление отечественног! броненосного

строения. Все то, что было задумано и начато Константино Николаевичем и Головниным, заканчивал именно Краббе.

^{*} Ф. П. Врангель был помощинком генерал-адмирала по министерсій с 1855 по 1857 г., а П. Ф. Метлин — с 1857 по 1860 г.

По своим деловым качествам Краббе на посту управляющего Морским министерством вполне устраивал генерал-адмирала. «Великий князь верил и любил Н. К. Краббе, и тот этого заслуживал по своему практическому уму, смекалке и тонкому знанию по достоинствам каждого офицера во флоте» ¹⁰⁶, — писал о нем адмирал П. А. Бурачек.

Краббе был дельным и опытным администратором. Несмотря на свои демократические манеры, вседневную доступность и ухарскую простоту в обращении, он был бюрократом до мозга костей. Он точно улавливал желания и намерения начальства и исполнял их с чиновничьей педантичностью. Не пытаясь вникнуть в смысл совершаемых им преобразований, а может быть, и прикидываясь непонимающим*, Краббе не шел далее формального исполнения предначертаний высшего начальства. Инициатива, за редким исключением, была чужда его деятельности.

Краббе был неглупым человеком, но это был ум не столько государственный, сколько придворный. «Я не отказываю Краббе в природном уме, — писал о нем Шестаков, — но ум этот обстоятельствами жизни был направлен исключительно на придворную ловкость и связанные с нею отрицательные достоинства: хитрость, находчивость угадывать нравящиеся мелочи и незастенчивость в неправде и т. п.». За всю службу сделавший не более 6 морских кампаний (5 из них в чине мичмана и 1в чине лейтенанта), всего лишь раз командовавший судном азовской вооруженной лодкой, он сумел дослужиться до адмиральского чина, последовательно продвигаясь по адъютантским и административным должностям. В 1839 г. 24-летним лейтенантом он был назначен адъютантом к начальнику Главного морского штаба св. кн. А. С. Меншикову и прослужил Меншикове 16 лет, «исполняя тайные по преимуществу поручения любившего таинственность светлейшего» 107. Это, однако, не помешало Краббе стать впоследствии одним из сподвижников генерал-адмирала, отнюдь не чувствовавшего большого расположения к Меншикову и его окружению. В 1854 г. Краббе занял должность вице-директора, а через год — директора инспекторского департамента и, наконец, в 1860 г. стал управляющим Морским министерством.

«Топорный, малообразованный», «грубый до цинизма», шутник, сквернослов 108, Краббе «умел быть приятным в придворных сферах и с редким искусством быстро подмечал особенности и слабые струны лиц ему нужных и в особенности тех особ, у которых он имел доклады,—вспоминал П. Бурачек.—

^{* «}Он и грубоват-то был в том расчете, чтобы казаться прямым, — подмечал служивший под его началом П. М. Ковалевский.— Он даже прикидывался глуповатым, чтобы иметь право поражать умом там, где рассчитывали на его глупость, и провести, когда не сомневались, что его проведут» (Ковалевский П. М. Власти предержащие // Русская старина. 1909. № 1. С. 72).

Сохранилось воспоминание, что император Александр II, утом ленный работами и докладами, оживал при появление Н. К. Краббе с делами» 109. «Он прикрывал свою хитрость изворотливость постоянным юмором и паясничанием,— замеча; Д. А. Милютин.— Никто не говорил с ним серьезно, а междутем он умел забрать в свои руки все морское ведомство, сделаться правой рукой генерал-адмирала Константина Николаевича, и пользовался расположением всех членов императорской фамилии» 110. Краббе слыл в обществе отменным краснобаем «с неиссякаемым источником юмористических и пикантных анекдотов» 111 и «отличался циническою легкостью насмещек в шуток, которыми он постоянно сопровождал разговор по какому бы то ни было предмету» 112.

Как государственный деятель Краббе не представлял собой никакой величины. «...Его едва ли можно и считать в числе министров,— отзывался о нем Д. А. Милютин,— принятая им на себя шутовская роль и эротические его разговоры ставя: его вне всякого участия в серьезных делах государственных» по Своих политических взглядов у Краббе, по-видимому, не было, и «константиновцем» он был только по должности. «Его политические убеждения (если они у него есть) неизвестны, но, надо полагать,— предсказывал П. В. Долгоруков,— что, обязанных карьерой и министерским портфелем великому князю Конставтину, он пойдет по политической стезе, проложенной его высо чеством» 114. Так оно в действительности и случилось: Краббе послушно исполнял волю великого князя по Морскому мине стерству, поддерживая его в Государственном совете и в Комитете министров, но политически себя ничем не проявлял.

В офицерской среде к нему, как к адмиралу-чиновнику, от носились неприязненно. Он знал об этом и с помощью добровольных фискалов зорко следил из Адмиралтейства за настроениями в Кронштадте. В материалах секретной переписы Краббе сохранились его требования конфиденциальных сведений о кронштадтской жизни и доносы отдельных офицеров Пиц беспокойных и открыто его порицавших он стремился уделить подальше от Петербурга, а то и вовсе из морского ведом ства.

Все эти годы генерал-адмирал сохранял за собой роль главы всего флота и морского ведомства, но роль эта была уже едва ли более чем номинальной. Он лишь покровительствован флоту, а не управлял им. Его мало интересовали дела собовненного ведомства к немалому огорчению моряков. Офицера прибывшего с берегов Дальнего Востока в Варшаву к генера адмиралу с донесением от начальника эскадры, поразило «рав нодушие, которое он показал ко всему морскому, к известня с эскадры Тихого океана... Как будто какая-то занавесь по крывала теперь в его глазах все это, столь близкое ему ещ так недавно» 116. Те же разочарования испытал в Варшаве Пестаков: «...При первой встрече с великим князем я убеды

ся, что флот вовсе не занимал его,— вспоминал он в своих мемуарах.— Он ограничился беглыми, ничего не значившими вопросами и не нашел времени для несколько серьезной беседы с адмиралом, около трех лет командовавшим главною внешнею нашею станциею (т. е. средиземноморской эскадрой.— А. Ш.)» 117.

Возвращение в Петербург мало что изменило в отношении генерал-адмирала к флоту. Председательство в Государственном совете и в Главном комитете об устройстве сельского состояния предоставило гораздо более широкое поприще для его государственной деятельности. К тому же своих просвещенных помощников он рассеял по другим ведомствам, морские реформы свою инициативную роль выполнили, и для морского ведомства наступила, по ироническому определению Шестакова, «эра разумного спокойствия» 118. Все нити морского управления оказались в руках Краббе, и он неспешно довел морские реформы до конца, не ожидая от них особых практических, а тем более политических результатов.

Итак, деятельность Морского министерства в 1850— 1860-е годы представляет собой интересный опыт самостоятельных действий либеральной бюрократии в рамках одного ведомства. В этой деятельности можно достаточно отчетливо выделить три периода.

Первый период (1853—1856) характеризуется энергичными попытками министерства с помощью либеральных мер преодолеть бюрократическую рутину николаевского правительственного механизма и радикально усилить боевую мощь флота. Именно в этот период Морское министерство своим здравомыслием, смелостью и нешаблонностью действий снискало авторитет как в глазах моряков, так и в широких общественных кругах. Реформы для флота — такой практический взгляд на задачи управления был понятен всем и не мог не вызывать сочувствия как в общественных, так и в бюрократических сферах.

1857—1861 гг. стали периодом, когда Морское министерство действует в рамках разработанной в самом же министерстве программы широких общегосударственных преобразований. Признание тесной зависимости военной силы государства от его экономического потенциала, от эффективности административной структуры приводит либеральную бюрократию к мысли о бесплодности попыток рещать ведомственные задачи в отрыве от проблем развития государства в целом. Но при этом допускается возможность частными реформами в одном ведомстве инициировать общегосударственные преобразования, и, таким образом, морские реформы уже ориентируются не на

практические нужды флота, а на решение политических задач

либеральной бюрократии.

Третий период, охватывающий 60-е годы, характеризуется тем, что либеральная бюрократия покидает Морское министер. ство: исчерпав политические возможности морских реформ, он пускает их завершение на самотек. «Ослабленное» Морско министерство оказывается не в силах вернуться к первоначаль ному образу действий и, находя в реформах не более практь ческого смысла, чем в частных административных распоряже ниях, довершает их по инерции.

Таким образом, в 60-е годы, когда в стране проводятся крупные реформы, Морское министерство выходит из круп общественного внимания и превращается в заурядное ведомсь во со своими ведомственными проблемами, методы решенка которых не отличаются от методов других министерств. Н опыт реформ не проходит бесследно, и многочисленные преобразования не могли не оказать своего воздействия на развиты

флота.

РЕОРГАНИЗАЦИЯ МОРСКОГО УПРАВЛЕНИЯ

Либеральная бюрократия не была бы бюрократией, если бы не занималась поиском наиболее совершенного порядка административного управления. Процветание или бедствия страны она связывала прежде всего с разумными действиями или просчетами правительственного аппарата. Неслучайно, что первый урок, который был извлечен из опыта Крымской войны в официальных и близких к официальным кругах, заключался в признании бедственного состояния правительственного аппарата 1.

Деятельность государственных учреждений на всех уровнях к концу царствования Николая I действительно была парализована. «Самым парадоксальным и, казалось бы, невероятным, — отмечал одну из важнейших особенностей николаевской системы П. А. Зайончковский, — было то, что самодержец из самодержцев, «апогей самодержавия» не был управлять своей "системой"» 2. При доведенном до предельной степени централизме государственного управления своего апогея достигал и бюрократизм, который поглощал почти энергию государственного механизма. Состояние управления не было исключением из общей удручающей картины положения дел в правительственном аппарате. Административная структура морского ведомства отлича-

лась прежде всего сложностью и запутанностью нерархического подчинения *. Во главе министерства стоял начальник Главного морского штаба, в непосредственном подчинении которого находились инспекторский и гидрографический департаменты, управление генерал-штаб-доктора, строительный департамент по морской части, Морской ученый комитет, Морской кадет-

ский корпус, комитет образования флота, а также три канцелярии: министерства, военно-походная по флоту его императорского величества и по своду морских постановлений. Он воз-

^{*} Административное устройство морского управления определялось целым рядом законодательных актов, важнейшими из которых были положение 1827 г. «О предварительном образовании Морского министерства» (ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 2. № 1325), «Образование Морского министерства» 1836 г. (Там же. Т. 11. № 9069) и «Образование Главного управления Черноморского флота и портов» 1831 г. (Там же. Т. 6. № 5019).

главлял также Главный морской штаб, который, не будуях органом ни стратегического, ни оперативного руководства фло. том, практически никакой роли в морском управлении не иград

Морское министерство включало также в свой состав _{моз.} ской генерал-аудиториат с аудиториатским департаментом'; четыре хозяйственных департамента (кораблестроительный комиссариатский, артиллерийский и корабельных лесов). Эт последние имели над собой сразу три инстанции: по хозяйст. венным вопросам они подчинялись генерал-интендантству а через него --- Адмиралтейств-совету: «по всем же прочну предметам управления департаменты сии, — устанавливал 31. кон, — подчинены начальнику Главного морского штаба нек средственно» 3.

Значительная часть учреждений министерства основны предметом своего ведомства имела собственную переписк Согласно подготовленной в Морском министерстве записке с составе морского управления деятельность военно-походих е. и. в. канцелярии относилась «больщею частию ко времен пребывания его императорского величества на флоте», а с комитета образования флота «осталось одно название и правитель дел» 4. Управление флота-генерал-интенданта, как писа: в докладной записке генерал-адмиралу Б. П. Мансуров, ревт зовавший это учреждение, было по меньшей мере бесполезных «...при теперешнем положении интендантства, если бы в даную минуту оно прекратилось без всякой замены и с перед чею только прав и обязанностей оного в канцелярию министе; ства, ни Ваше высочество, ни департаменты, ни даже означе ная канцелярия не почувствовали бы столь перемены. Единственное последствие оной было бы тольш значительное сокращение переписки, выигрыш времени во воз распоряжениях и уменьшение расхода на 23 000 р. в год» 5.

Своеобразным и даже странным было положение в состав министерства Адмиралтейств-совета. Этот орган заведовал и тендантством, не имея при этом «никаких данных, сведений! способов, необходимых как для наблюдения за хозяйственей частию, так и еще менее для принятия своевременно каких 65 то ни было мер по хозяйству» 6. Не обладал Адмиралтейся совет и действительным правом контролировать подведомстве ные ему учреждения. Отчеты департаментов представлялый действий интендантства также представлялись главе министранием и протоставлянием представлянием главе министранием представлянием главе министранием представлянием представлением представлянием предста ства, а он уже передавал на рассмотрение Адмиралтейств-соя ника» 11. та «одни лишь жалобы, заслуживающие особого уважения доносы о злоупотреблениях важных или значительном казному казнокрадству в морском ведомстве, но и порождал

ном ущербе по предварительном исследовании сих жалоб и до-HOCOB» 7 .

Морское ведомство, как и другие отрасли государственного управления, было доведено до высшей степени централизации. Его местные портовые управления являлись лишь исполнительными органами центральных учреждений, не имея никакой самостоятельности в своих распоряжениях. По любому, самому незначительному поводу они завязывали долгую и обширную переписку с департаментами, испрашивая разрешение на заключение копеечного подряда или отчитываясь за каждый лишний гвоздь или перерасходованный фунт сухарей. Департаменты в свою очередь стремились освободить себя от какой-либо ответственности и спешили переложить решение дел на вышестоящие инстанции. «Маловажные хозяйственные дела, восходя по разным портовым и другим инстанциям до департамента, разъяснял впоследствии Государственному совету вел. кн. Константин Николаевич,— рассматривались в общем его присутствии, затем с мнением общего присутствия департамента вносились в общее присутствие интендантства, откуда уже поступали на окончательное утверждение в Адмиралтейств-совет» 8. Так, например, согласно отчету строительного департамента в 1855 г. из 373 дел, рассмотренных в общем его присутствии, только 161 было решено властью самого департамента, остальные же были переданы либо в Адмиралтейств-совет (189 дел), либо на усмотрение высшего морского начальства (23 дела) 9.

Предполагалось, что при таком многосложном порядке управления какие бы то ни было злоупотребления будут невозможны. На деле же выходило как раз наоборот. Высшие инстанции, не имея возможности вникать в суть каждого дела, успевали лишь подписывать поступающие снизу бумаги и тем самым покрывали своей ответственностью любые действия нижестоящих учреждений. Требуя отчета о каждой истраченной копейке, высшее морское начальство было не в состоянии углядеть, как карманы его подчиненных наполнялись казенными тысячами.

Казнокрадство было обыденным явлением. В своем официальном отчете за 1853—1854 гг. генерал-адмирал счел нужным упомянуть, что в результате ревизий департаментов министерства были «открыты явные злоупотребления к ущербу выгод казны» 10. А начальник штаба Черноморского флота контр-адначальнику Главного морского штаба и, только «предваритет мирал Г. И. Бутаков сообщал в 1859 г. генерал-адмиралу о но начальником штаба просмотренные и найденные им по прет том, что злоупотребления на Черном море до войны приняли метам своим в надлежащем порядке», докладывались совет столь громадные размеры, что «почти весь Николаев со своими «в выписках, содержащих краткий обзор в общих видах об огромными домами, большею частию выставляющими втихоотчетов». Какие бы то ни было претензии и протесты протесты мих мих мих только три, а много пять окон, выстроился от

Бюрократический централизм способствовал не только по-

всеобщую официальную ложь. Каждый начальник стремиле представить действия вверенной ему части управления в 6% стящем свете, показать огромные успехи, приобретенные отчетный период, отметить собственные усердия и польстих высшему начальству. Не жалел красок в своих отчетах и на чальник Главного морского штаба. Его юбилейный отчет в 1825-1850 гг. может служить классическим примером офица альной лжи. Стремясь показать могущество России на море, с перечислил в составе ее флота 44 линейных корабля, 20 фк гатов, 20 боевых пароходов, а всего 621 корабль 12. Когда и спустя пять лет новый глава Морского ведомства вел. кн. Ког стантин Николаевич представлял в своем отчете сведения судовом составе в 1853 г., он насчитал только 40 линейных & раблей, 15 фрегатов, 16 военных пароходов, а всего — 462 к рабля ¹³. Трудно предположить, что за три года мирного вр мени численность флота могла сократиться почти на четвери

Процветанию системы лжи и казнокрадства, липовых о четов и безнаказанности должностных преступлений способ: вовала чрезвычайная секретность, окутывавшая всю служебы переписку. Как писал в 1861 г. в своем обзоре управляюще Морским министерством Н. К. Краббе, «считались государя венною тайною сведения, которые для пользы службы следов ло оглашать, как например сведения о движении наших сул в мирное время, списки офицерам морского ведомства, разы преступления и упущения служащих и проч.» 14. Естественг что при гарантии «тайны переписки» каждый чиновник ж лгать в своих отчетах и представлять липовые ведомости,:

рискуя быть уличенным во лжи.

Централизация управления порождала непрерывный ро объема делопроизводства и, как результат, чрезвычайно 🗷 кую оперативность работы административного аппарата. П установленном порядке прохождения каждого дела последов: тельно по нескольким инстанциям всякая администратнее: мера, любая операция влекла за собой нескончаемую и мног сложную переписку. Когда в октябре 1852 г. в одном госпита решили в преддверии зимы обить двери клеенкой, о необход мости этой работы стоимостью в 22 рубля было сделано пре ставление в департамент. Дело шло обыкновенной процедур. «открывались цены, составлялись торги, все это восходило: решение генер[ал]-интендантства — и после разной ности, конечно, без усиленной спешности исполненной, решей последовало в феврале м[еся]це, т. е. когда уже и моро прошли» ¹⁵.

Вера самодержавия во всесилие скрепленных рукой выст власти приказов и циркуляров, в истинность проходящих ко роль нескольких инстанций и поступающих на утвержде высшего начальства отчетов и ведомостей была настолькой лика, что установлением строгих формальностей делопронава ства оно надеялось вполне обеспечить успешный ход рабо

аппарата управления. Но за бумажной оболочкой циркуляров, предписаний, отношений, рапортов, донесений часто терялась какая бы то ни было деловая работа, и все силы бюрократического аппарата расходовались на чтение, составление, переписку и рассылку всевозможных бумаг. Формализм в административной работе был возведен в культ. Центральные контролируя деятельность подчиненных учреждений, все свое внимание обращали на правильное оформление бумаг и совершенно игнорировали реальные результаты деятельности. Строительство корабля в черноморском порту обходится более чем на сто тысяч рублей дешевле, чем на Балтике, возмущался контр-адмирал Ф. Ф. Матюшкин, «а в отчетности нет срочной ведомостички, нет за № разрешения или письменного постановления, и он (Черноморский контроль. — А. Ш.) уже видит беспорядок, неустройство, злоупотребление» 16.

В Морском министерстве, по признанию морского начальства, «бумаги писались десятками тысяч во всех департаментах и канцеляриях, деньги расходовались, сотня курьерских лошадей развозила тысячи пакетов» и при этом «министерство решительно не знало, сколько и на какую сумму оно разного материального имущества... Заводы получали наряды на такие вещи, которые находились в их магазинах, но магазины были так беспорядочно завалены, что завод предпочитал сделать новую вещь вместо того, чтобы отыскать в магазине вещь уже готовую» 17.

Крымская война показала, что Морское министерство, подобно другим ведомствам, занималось всем чем угодно: перепискою бумаг, составлением липовых отчетов, заседаниями в комитетах, только не развитием флота. Кораблестроительный департамент строил ни к чему не годные корабли, комиссариатский заготавливал испорченную муку и гнилое сукно, внимательном попечительстве медицинского - ежегодно от болезней умирали тысячи матросов, а гидрографический департамент «спал» и даже умудрился «проспать» камень в Балтийском море, на который напоролся русский корабль, простой причине, что он не был обозначен на отечественных Kaprax 18,

Первые признаки грядущих перемен в системе управления морским ведомством обнаружились еще в начале 50-х годов. Как уже отмечалось, составление морского устава в 1850— 1853 гг. комитетом под председательством великого князя не вполне соответствовало обычной практике законодательных работ. Обращение к мнению офицеров флота было исключительным явлением в условиях секретности любых действий превительственного аппарата.

Первый успех на поприще административной деятельнос, во многом определил дальнейшие действия генерал-адмира,

Во-первых, в феврале 1853 г. он обратился к флагманам начальникам отдельных частей морской администрации с серетным предписанием следующего содержания: «Независих от сведений, которые представляются ежегодно для всеподаженейшего отчета по Морскому министерству, я прошу Вас преслать прямо ко мне к 30 марта в запечатанном пакете с неголисью «в собственные руки» соображения Ваши о тех улучинях по предметам вверенного Вам управления, которые Вы презнавали бы особенно полезными, причем я желаю, чтоб Вы васказали мне Ваши мысли с полною откровенностью, не стеснях никакими соображениями, в полной уверенности, что доказательство усердия Вашего по службе будет принято мною искреннею признательностью» 19.

Во-вторых, в 1853 г. взамен бесплодной канцелярии по суду морских постановлений были учреждены комитеты досставления проектов учреждения Морского министерствустава о службе чинов морского ведомства и штатов, хозяй венного устава, портового регламента, госпитального уставова постановлений о морских учебных заведениях 20. Крот того, в русле общегосударственной кампании по сокращент штатов и уменьшению переписки был создан Комитет для в скания средств к сокращению делопроизводства по Морског

министерству.

В-третьих, начались перемены в личном составе министества. Вокруг молодого генерал-адмирала образовался довогно широкий круг его помощников и единомышленников, к колу которых относились А. В. Головнин, гр. Д. А. Толов М. Х. Рейтерн, кн. Д. А. Оболенский, кн. Н. М. Голиць бар. В. Е. Врангель, Д. Н. Набоков, К. С. Варранд, П. Н. Габов, Б. П. Мансуров, Н. К. Краббе, И. А. Шестаков и др. бов, Б. П. Мансуров, Н. К. Краббе, И. А. Шестаков и др.

Молодые энергичные деятели внесли живую струю в бор кратическую рутину Морского министерства. Вместо изучел дел по бумагам новые чиновники принялись проводить ревы течение самих учреждений морского ведомства. В 1854 гг. ревизии подверглись комиссариатский (дважды), канцелярия министерства, кораблестроительных (все эти ревизии артиллерийский департаменты управляющий военно-походной е.и.в. канцелярией и строителье мовский), инспекторский (Д. А. Толстой) (М. Х. Рейтерн) департаменты, а также морские учебные: ведения, для осмотра и изучения которых были приглания комиссии от Министерства народного просвещения и Главе ревизии «им управления военно-учебных заведений. Эти следствием раскрытие целого ряда несовершенств, псустрой беспорядков беспорядков и отчасти злоупотреблений в разных

управления» * ²¹. Они обнаружили «медленность и запутанность в делопроизводстве и счетах, большое излишество письмоводства, состоявшего преимущественно в сложных формах и в беспрерывном представлении отчетов и разнородных ведомостей» ²², наличие в составе Морского министерства совершенно излишних учреждений, «которые стоили казне ежегодно больших денег и без которых можно было легко обойтись» ²³.

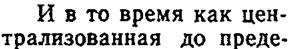
Результаты ревизий были по распоряжению генерал-адмирала доложены комитету по сокращению делопроизводства, и тот к декабрю 1853 г. выработал первую меру к достижению той цели, которая была предметом его занятий. 16 декабря Николай I утвердил журнал Адмиралтейств-совета, согласно которому расширялись права директоров хозяйственных департаментов и их общих присутствий по ведению некоторых финансовых операций 24.

Однако гораздо важнее законодательных мер по расширению прав отдельных частей управления было изменение стиля управления морским ведомством. В поисках совершенных методов управления либеральная бюрократия не только прислушивалась к мнению своих подчиненных и не только с помощью ревизий искала слабые места в административном устройстве, но и внимательно изучала иностранный опыт. В январе 1854 г. в «Морском сборнике» была опубликована статья М. Х. Рейтерна, тогда еще чиновника Министерства юстиции, «Опыт краткого сравнительного исследования морских бюджетов английского и французского». Сравнив структуру обоих бюджетов, Рейтерн выявил, что в Англии управление стоит гораздо дешевле, чем во Франции, благодаря чему львиная доля бюджета английского Адмиралтейства расходуется собственно на флот. Разница в расходах на управление происходила из противоположности основ организации морского управления в Англии и во Франции: «...Английское управление основано на доверии к личности подчиненных, которым, каждому по его части, дается власть действовать по своему усмотрению, не отступая от некоторых, весьма простых правил, но зато с полною ответственностью за все последствия действий. Во Франции, напротив, управление основано на недоверни к подчиненным,

^{*} Рейтерн при ровизии строительного департамента обратил внимание на то, что целый ряд убытков происходил от попустительства его начальства, которое «налагает взыскания за арифметические ошибки и описки и не замечает, когда число печей, на которые отпускаются дрова, превышает число действительно существующих» (ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 810. Л. 207). На колку льда в канавке площадью 117 квадратных аршин и поддержание ее свободной ото льда в течение зимы по смете было исчислено ежедневно 24 рабочих, 3 кузнеца на починку инструмента и один подносчик пиструмента от кузницы к месту работы. На одного рабочего приходилось, следовательно, всего 5 квадратных аршин льда, а расчет кузнецов и подносчика был следаи, как при работах по обтеске гранита (Там же. Л. 202 об. — 203 об.).

т. е. на строгой и в таком сложном управлении, как морское, на весьма мелочной письменной ответственности» 25.

Статья Рейтерна прошла незамеченной. Она настолько увлекла генерал-адмирала, что он тут же потребовал от директора комиссариатского департамента Д. А. Оболенского «собрать какие сведения возможно устройстве комиссар[иатской] и провиант[ской] части в Англии и Франции», а от флота-генералаудитора Н. М. Голицына — соответственно части судебной 26. Рейтерн месяц спустя был принят на службу в Морское министерство чиновником особых поручений, а английские методы управления брались на вооружение морским начальством.





М. Х. Рейтерн

ла машина государственного управления едва поворачивалась растрачивая всю энергию на письмоводство с тщательным соблюдением всех формальностей, в морском ведомстве закипельным живая работа.

Переменив почти всех начальствующих лиц в администрации, генерал-адмирал оказывал новым деятелям немалое дове рие, и «решение многих дел [было] возложено на них под № ответственностью» ²⁷. Военные обстоятельства, повлекшие необ ходимость чрезвычайных мер по приведению флота в боевух готовность, давали министерству возможность отказываться с некоторых обременительных формальностей. Комиссарнатски департамент, пользуясь этой возможностью, не стал в 1854 г. заготавливать провиант через торги, а «действовал хозяйствей» ным образом: приобретая через агентов своих материалы первых рук — и действия его, — согласно отчету о ревизин ме партамента, -- увенчались успехом, доставив казне продукты и дешевле, и лучшего качества» 28. Главному коман диру Свеаборгского порта генерал-адмирал предоставил прав строить на частной верфи флотилию гребных судов, по своем усмотрению «назначить число оных, размерения, устройство цену и иметь общее наблюдение за постройкой», сообщив министерство только «сумму, которая на сис понадобится, дабы внесть оную немедленно в кораблестроительную смету на будущий год» 29. Верхом «попустительства» было строительство в 1854—1855 гг. 75 винтовых канонерских лодок. Изготовление большей части паровых двигателей было заказано частным заводам через чиновника министерства Н. И. Путилова, которому разрешено было действовать на коммерческом праве с тем лишь ограничением, чтобы стоимость каждого двигателя не превышала известную сумму.

Новые веяния в характере морского управления проявились и в первых попытках борьбы с «официальной ложью». В своем циркуляре относительно составления отчетов за 1854 г. Константин Николаевич предписывал начальникам учреждений Морского министерства: «Я желаю, чтоб отчет не ограничивался сухим рассказом того, что сделано, или содержал похвалы удивительному порядку и благоустройству; напротив — требую в нем откровенного изложения тех несовершенств и непорядков, которые следует устранить и улучшить. Этот отчет относится весь ко времени моего управления, и потому я буду особенно взыскателен за непоказание беспорядков и никак не дозволю похвал» 30.

Чтобы самому быть в курсе «несовершенств и непорядков», генерал-адмирал обратился с циркулярным предписанием также и к тем, кто на себе ощущал беспорядки в хозяйственных департаментах — к начальникам дивизий и командирам бригад. По окончании кампании им следовало представить донесения о том, «какие именно вещи, снаряды, припасы и пр. ... были ненадлежащего качества, не в должном количестве или отпущены несвоевременно, доставлялись медленно». Требуя откровенного изложения замечаний, Константин Николаевич напоминал флагманам, что «благосостояние флота зависит от того. в какой степени подчиненные решаются говорить правду начальнику» 31.

Такие предписания были непривычны для глаз николаевских служак. Резали слух и замечания за «особенную медленность в производстве дел по просьбам и жалобам незначительных частных лиц, которые, по-видимому, не имеют ни связей, ни покровительства». Замечания подкреплялись напоминацием, что «каждое лицо, которого дело находится в государственном учреждении, несмотря ни на звание, ни на сан, ни на богатство, имеет право на безостановочное производство дела сего» 32.

Первые шаги морского начальства содержали в себе немалую новизну по сравнению с мертвым формализмом, царившим в других ведомствах, и в действиях Морского министерства уже начинали вырисовываться контуры будущих преобразований.

* •

1855 год можно считать собственно началом периода пре образований в морском ведомстве. Со смертью Николая р Морское министерство могло приступить к проведению наме ченных реформ без риска быть одернутым властной рукой са модержца. И в методах административной работы стали осуществляться такие перемены, которые были просто немысличу год-другой назад.

В ноябре, когда департаменты, управления и командиры портов готовились к представлению своих отчетов за минувши: год, вел. кн. Константин Николаевич издал свой знамениты приказ. Он начинался цитатой из ходившей по рукам «Думу русского» П. А. Валуева о «всеобщей официальной лжи», ца рившей в годовых отчетах правительственных учреждений, о гласно которым «везде сделано все возможное, везде приобретены успехи, везде водворяется если не вдруг, то по крайжі мере постепенно должный порядок». Процитировав несколы: валуевских строк, Константин Николаевич обращался к упраг ляющему Морским министерством вице-адмиралу Ф. П. Вразгелю *: «Прошу Ваше превосходительство сообщить эти праздивые слова всем лицам и местам Морского ведомства, с которых в начале будущего года мы ожидаем отчетов за нь нешний год, и повторить им, что я требую в помянутых отчеты не похвалы, а истины, и в особенности откровенного и глубом обдуманного изложения недостатков каждой части управлены и сделанных в ней ошибок, и что те отчеты, в которых буж нужно читать между строками, будут возвращены мною с боль шой гласностью» 38.

Приказ генерал-адмирала получил большую известность и широкий резонанс в общественных кругах и в среде бюрократии. Цензор А. В. Никитенко отмечал в своем дневнике, че этот документ «производит большой шум в городе. Министрани всем подающим отчеты приказ очень не нравится» за. Оде из приближенных Константина Николаевича, по-видимом А. В. Головнин, сообщал, что приказ «нечаянно получил большую гласность и возбудил в обществе самые разнообразизытельность» огласы приказа была преднамеренной. Трудно вообразить, как внутре ведомственный документ — приказ главы ведомства своем первому помощнику — мог стать достоянием публики без же лания на то его автора. Значение приказа определялось в лания на то его автора. Значение приказа определялось в

^{*} Должность управляющего Морским министерством как заместите начальника Главного морского штаба была введена в 1853 г. специально константина Николаевича. Когда был уволен в отставку начальник Глашко морского штаба А. С. Меншиков, то была упразднена и его должне Константии Николаевич был назначен генерал-адмиралом, а на управляюте о министерством возложили функции его заместителя.

только тем, что нерадивым чиновникам угрожали выдачей на общественное посмеяние, и не только тем, что в нем цитировалась бесцензурная записка, но и тем, что сам он был пущен в публику, подобно этой записке, без цензуры, а его автор, входивший в состав правительства, действовал далеко не в унисон с общим правительственным курсом и не совсем обычными средствами.

Гласность была признана Морским министерством одним из наиболее эффективных средств в руках бюрократии. «Гласность имеет разные степени, - рассуждал Константии Николаевич в одной из записок. — Можно желать оную в весьма гомеопатических приемах, которые равняются отсутствию оной. Гласность необходима в больших размерах и в сильных приемах и необходима прежде всего самому правительству, ибо она есть лучшее средство, чтоб доставлять ему те именно сведения, которые ему более всего необходимы». Польза гласности представлялась либеральной бюрократии весьма многообразной: «Она раскрывает правительству существующее в администрации и в народе зло разных видов, раскрывает задушевные мысли народа, выражает общественное мнение, она есть верный термометр, указывающий именно ту температуру, которую необходимо знать правительству» 36.

Основным каналом гласности для Морского министерства должен был стать «Морской сборник». Цензура этого журнала находилась в руках самого великого князя, и от него, таким образом, вполне зависело, какое направление примет его ведомства. Уже в начале 1855 г. генерал-адмирал предписывал управляющему министерством: «В настоящем «Морской сборник» должен служить верной картиною современной жизни и деятельности нашего флота и Морского министерства и, не скрывая недостатков наших, даже обнаруживая оные для удобства исправления, отнюдь не хвастаться тем, что есть хорошего» 37. В конце того же года генерал-адмирал, указывая программу «Морского сборника» на будущий год, высказал пожелание видеть на его страницах статьи, написанные с целью «опорочить те недостатки, которые ... должны быть заклеймены общественным осмеянием», и материалы, содержащие в себе «порицание системы лжи, замашки показать товар лицом, выказать небывалые заслуги свои и утаить недостатки, упущения и ошибки» 38. В «Морском сборнике» должны были публиковаться также приказы по Морскому ведомству, извлечения, а в некоторых случаях и полные отчеты флагманов эскадр, кораблей и начальников административных учкомандиров реждений.

Гласности в «Морском сборнике» отводилась не только роль прямого канала информации о состоянии дел в морском ведомстве, информации, которую глава флота не рассчитывал получить через плотные фильтры формализма официальных донесений. Гласность должна была также поднимать престиж

флота и укреплять авторитет его начальства в глазах читаю. щей публики.

Оставаясь в правительственном меньшинстве, своего рода «оппозиции его величества», либеральная кратия на первых порах искала себе опору не столько в пра. вительственных кругах, сколько в общественном И «Морской сборник» помогал ей завоевывать общественную популярность, славу «министерства прогресса», «европейского оазиса в азнатской пустыне».

«Морской сборник» во второй половине 50-х годов был од. ним из самых читаемых журналов в России. Ни один ведомст. венный орган не имел такой популярности, как «Морской сборник» в течение недолгого периода времени после Крымской войны. Редакция журнала была завалена статьями на самые животрепешущие темы, и иногда он выходил даже двумя номерами в месяц. На его страницах критические материалы во флотским вопросам чередовались с дискуссионными статьями по проблемам образования, судоустройства и судопроизводства, телесных наказаний, экономики и т. д. Публика зачитывалась даже официальным отделом, где печатались отчеты, рапорты, донесения. Гласность была внове, поэтому восхищаю любое ее проявление. По мнению Головнина, изданием «Сборника» Морское министерство давало правительству прекрасных пример того, «как следует пользоваться прессой. В наш век дозволение критики возбуждает сочувствие, а заказ производит противное» 39 — так объяснял он популярность журнала. ...«Морской сборник» служит в руках министерства силь ным орудием для действия на общественное мнение во флоте,утверждал Н. К. Краббе, -- для направления его согласно вы дам правительства и для предупреждения неосновательных начальства потолков и слухов о распоряжениях морского средством своевременного обнародования истины» 40.

Морское министерство не останавливалось перед тем, чтобы вызывать гласность искусственными мерами. Такие меры дв. беральная бюрократия признавала необходимыми при разработке тех или иных реформ. «Дабы закон был хорош,— разьяснял Головнин мысли великого князя, — необходимо подвергнуть проект оного многостороннему обсуждению... необходимо для законодательных работ создать, так сказать, искусствей ную гласность и усиленно вызывать полемику и борьбу разных инений всего сословия, для которого закон пишется» 41. Глас ность, следовательно, должна быть управляемой, и в свою оче редь с ее помощью можно было управлять общественных

мненнем.

Такой прагматический взгляд на гласность, средством для решения собственных административных и по притических составляться в притических состав литических задач обусловил, с одной стороны, необычайную смелость в пействия смелость в действиях морского начальства, не останавливае шегося лаже перет расстанавливает шегося даже перед распространением в публике ведомственей го приказа, а с другой стороны, непродолжительность периода поощрения гласности. Охлаждение общества к деятельности Морского министерства с началом проведения «великих реформ», появление с этого же времени в прессе критических суждений о флоте и даже сомнений в его необходимости, наконец, изменение в середине 60-х годов политической конъюнктуры повлекли за собой отказ от гласного обсуждения административных вопросов.

Еще одной из отличительных черт деятельности либеральной бюрократии явилась ориентация на европейские образцы. Официальная идеология николаевского царствования не допускала возможности превосходства Европы в коренных началах государственного строя и просвещения. Буржуазная Европа шла к своей гибели, в то время как Россия прочно держалась за «якорь спасения» — православие, самодержавие и ность. Верность этой триаде не исключала заимствования некоторых европейских достижений, главным образом научных и технических. «Народность» цензуры и системы образования должны были отфильтровывать от вредоносных идей реакционно-консервативные либо политически нейтральные достижения европейской мысли. Однако после 1848 г., в эпоху «мрачного семилетия», даже гомеопатические дозы «европейской учености» были признаны вредными. Самодержавие пыталось китайской стеной отгородиться от гибнущей в революционном огне Европы.

И в наступившей Крымской войне именно кризис официальной идеологии стал первым симптомом приближающегося кризиса «верхов». Лишившись оптимизма и чувства уверенности в своем превосходстве — своих самых сильных качеств, — теория официальной народности терпела крах. Самодержавие вынуждено было признать силу своих противников и корни своего поражения должно было искать и в источниках их победы.

Либеральная бюрократия интерес к иностранному опыту проявляла уже на раннем этапе своей деятельности. В своем непредставленном отчете за 1853 г. Константин Николаевич еще до начала боевых действий с Англией и Францией вынужден был признать полное превосходство будущих противников России. «Материальная сила нашего флота, состоящая в судах, много уступает качествами своими флотам иностранным,пессимистически, в диссонанс с трубными звуками Синопской победы констатировал генерал-адмирал. — Свойства леса, постройка, неимение винтовых двигателей, меньшая быстрота хода, такелаж, артиллерия, снаряды, всякое ручное оружие и проч. суть предметы, в которых мы не можем соперничать с флотами английским, французским и американским. Посему, если в какой-либо момент и на известном пункте мы можем быть равны с ними числом вымпелов, то и в таком случае еще не будем равносильны с инми». Сняв со своих глаз официальную пелену государственного всемогущества, великий. князь призывал учиться у тех, кто достиг совершенства в своем деле: «...Совершенно необходимо посылать их (корабли 🔍 А. Ш.) в моря более отдаленные... и на продолжительное вре. мя, в течение которого наши суда встречались бы с иностран. ными флотами». Не менее действенный способ развития мор. ских сил виделся Константину Николаевичу в европейском образовании тех, кому надлежало строить корабли: «...Необхо. димо иметь постоянно за границей некоторое число наших корабельных инженеров, которые должны бы работать на лучших верфях и там изучать кораблестроение. Лучшие корабельные инженеры, которых мы имеем в настоящее время и которых к сожалению, весьма немного, образованы таким образом за границей» 42. Неслучайно, что среди офицеров, приближенных великим князем к себе или определенных на начальствующие должности, было немало тех, кто изучал морское дело и кораблестроение в Англии: Е. В. Путятин, И. А. Шестаков,

Н. А. Аркас, С. И. Чернявский.

По окончании Крымской войны Морское министерство получило возможность посылать своих офицеров и чиновников за границу для изучения иностранных флотов. При этом министерство не ограничивало задачи этих командировок практическим освоением морского дела. Оно искало способы улучшения организации морских сил и поэтому изучало все, что имело прямое или косвенное отношение к этой организацин. Так, для собирания сведений по счетной части и составления затем Счетного устава Морского министерства бы послан во Францию, Пруссию и США М. Х. Рейтерн, для научения устройства министерств в европейских странах был ко мандирован вице-директор канцелярии министерства Н. Н. Ба рановский, судебную часть изучал П. Н. Глебов, морские учебные заведения — Е. В. Путятин. Собирались также сведения о комплектовании флота матросами, о способах производства хозяйственных операций, о порядке делопроизводства. Мате риалы командировок публиковались на страницах «Морского сборника» и должны были служить подготовительными мате риалами для проведения преобразований в России.

Но помимо практических задач подготовки реформ в морском ведомстве зарубежные поездки «константиновцев» вскорстали служить и более перспективным целям. По указаних самого министерства, «нескольким способнейшим чиновниках морского министерства дана была возможность окончить собственное образование и приобрести разные полезные сведения посредством командировки их за границу» 43. «Способнейши чиновникам», согласно политической программе либеральной бюрократии, предстояло вступить на разные поприща государ ственной деятельности, и эта, по словам И. А. Шестакова, «рассылка образованных людей для изучения того, что подлежальной ведомству других министерств» 44, доставляла «константины»

цам» авторитет всесведущих мужей с готовыми рецептами решения всех государственных вопросов.

Развивая новые начала административной деятельности, морское ведомство продолжало изыскивать пути для решения традиционных бюрократических проблем. Одним из вечных вопросов бюрократии являлось уменьшение делопроизводства в государственных учреждениях. Сознание перегруженности государственного аппарата письменной работой не было достижением либеральной мысли. Николаевское правительство время от времени проводило кампании по сокращению штатов и уменьшению делопроизводства 45. Государственное управление съедало слишком большую долю бюджета, и верховная власть пыталась уменьшить это бремя.

Либеральная бюрократия первоначально также поставила этот вопрос как часть проблемы государственных финансов. В своем первом отчете, коснувшись организации управления, генерал-адмирал отметил лишь то, что «на нужды 25 человек, могущих вступить в бой, приходится по одному лицу, занятому письменным делопроизводством... Для уменьшения этого несообразного числа чинов Канцелярий и Департаментов необходимо сократить и уменьшить производящуюся в огромных размерах пустую переписку» 46. И первые шаги Морского министерства в борьбе с чрезмерно раздутыми штатами и прогрессирующе растущим письмоводством отличались от традиционных бюрократических способов только большей решимостью: законодательно расширялись некоторые административные права начальников учреждений, упрощались или передавались в другие ведомства отдельные структурные части министерства *, по результатам ревизий менялась структура департаментов, перестраивался порядок составления департаментских смет. Конечная цель этих реорганизаций, расформирований и переустройств сводилась к тому, чтобы «сообразно небольшому составу самого флота, который есть цель всего морского ведомства, устроить береговые учреждения оного, т. е. Министерство и портовые управления, в самых ограниченных размерах, дабы из денежных способов, отпускаемых на все морское ведомство, сколь возможно более расходовалось на цель оного возможно менее собственно на средства» 47.

Либеральная бюрократия обратила внимание и на другую сторону проблемы, а именно на эффективность работы административного аппарата. Сокращения штатов, уменьшение письмоводства, различные структурные реорганизации не только сокращали финансовые расходы, но и повышали оператив-

^{*} В течение 1853—1856 гг. были упразднены военно-походная е. и. в. канцелярия, канцелярия по Своду морских постановлений, учетный и пароходный комитеты при кораблестроительном департаменте, морское генералинтендантство, а также целый ряд менее значительных учреждений. Департамент корабельных лесов был передан в Министерство государственных имуществ.

ность действий административного аппарата, так как упраздияемые учреждения «приносили вред как совершенно лищине инстанции, которые только замедляли правильное и скорое тение дел» 48.

Однако Морское министерство отнюдь не сводило эффективность управления к его оперативности. Оно видело критери эффективности в конечных результатах административной дся тельности, в достижении не формальных, а реальных целей которые стоят перед тем или иным ведомством. Генерал-адмирал, как писал Головнин, «привык смотреть на флот, т. е. из военные суда, как на цель морского ведомства, а на Морское министерство и на разные береговые управления, как на учреждения второстепенные, которые существуют для флота, а ж флот для них существует» 49.

Либеральная бюрократия Морского министерства приходе. ла к заключению, что формальности делопроизводства, как бы ни были они упрощены, не могут служить гарантией постув ления наверх верной информации снизу, что количество пись менных распоряжений начальства находится пропорции с возможностями их исполнения на местах, что кошроль за деятельностью местной администрации не обеспечивается требованием письменного отчета о каждом ее действи Поэтому, стремясь противопоставить пустому формализму жи вую работу, направленную на реальные цели, морское началь ство искало выхода за рамками традиционных бюрократически средств. Оно отказалось от привычного взгляда на подчине ных как на слепых и послушных исполнителей своей воля? перестраивало всю административную работу на принципаз доверия к нижестоящим деятелям и учреждениям, увеличивы вместе с тем и их ответственность за исполнение возложении на них обязанностей. Министерство приоткрывало «густой во кров канцелярской тайны» и искало содействия общественны сил. Не стеснялось оно и набираться уму-разуму у тех, परी флот оно признавало более сильным, а общественные и поль тические порядки более совершенными. Перестройка управления, а не административные реорганизации, впутренно содержание, а не внешние формы, личность, а не учреждени почитало оно главным в своей реформаторской деятельноста

Этот взгляд нашел свое отражение в обширной запись орисконсульта министерства бар. В. Е. Врангеля «Разные ображения в руководство при вступлении в управление отдельным ведомством» *. Она была написана в 1856 г. по просы Константина Николаевича для его брата вел. кн. Михаила Не колаевича ввиду предполагавшегося назначения его наместы

^{*} В работе Н. П. Ерошкина «Крепостинческое самодержавие и сго в литические институты. (Первая половина XIX века)» (М., 1981) эта запровина ошибочно приписывается управляющему Морским министерством Ф. П. Врангелю (С. 221).

ком Кавказа. Цель всякого учреждения может быть достигнута только при соблюдении следующих условий, рассуждал Врангель: «1). Действия в пределах, установленных законами и учреждениями. 2). Своевременность и возможная быстрота всех распоряжений и 3). Постоянная забота об избавлении казны от излишних и неоправданных действительною необходимостью расходов. К сожалению... нередко случается, что управления, упуская из виду главную, специальную цель своего учреждения, увлекаются исключительно исполнением сих условий». Ни оперативность, ни экономичность управления, следовательно, не являлись сами по себе показателями эффективности управления.

«Если бы Морское ведомство после многолетней деятельности,— пояснял свою мысль примером из недавнего прошлого Врангель,— достигло следующих результатов: наличия определенного числа судов, из коих большая часть по гнилости не в состоянии держаться в море, и определенного числа морского войска, почти никогда не бывшего в море далее о. Готланда,— то очевидно, что главная и логическая цель учреждения Морского ведомства была бы не достигнута, а действительными результатами многолетней деятельности оного оказались бы только: многотомная формальная переписка и бесполезное расходование казенных капиталов».

Автор записки предостерегал против увлечения административными реорганизациями, поскольку «не издание законов и не составление новых положений по всем частям вверенного управления, а действительное и непременное использование существующих правил может преимущественно содействовать успешному ходу дела». Гораздо большее значение в администрации имеют методы, стиль управления. И далее Врангель давал подробные советы, в каком духе следует вести управление просвещенному фачальнику. В первую очередь он обращал внимание на выбор подчиненных и отношения с ними: «...Никогда не следует позволять, чтоб подчиненный действия и распоряжения начальника и собственные свои, а тотчас выражать за это свое неудовольствие. Напротив того, всякое возражение и рассуждение должно выслушивать ласково, благодарить за оное и особенно опасаться подчиненных, которые никогда не спорят и не возражают».

В борьбе с злоупотреблениями подчиненных самое действенное средство — гласность: «...Страх быть заклейменным в общем мнении может удержать от посягательства на незаконные приобретения даже и тех, на которых ни святость присяги, ни возможность безбедного существования честным трудом не имеют более влияния». Гласное наказание полезно еще и тем, что «общее мнение будет в пользу начальника. Напротив того, при системе таинственности — увольнениях от службы без следствия и суда публика всегда берет сторону уволенного или

наказанного и негодует на начальника» 50.

В записке давались также советы подвергать гласному обсуждению законопроекты реформ, проявлять внимание и забосту о подчиненных, изучать их личные качества, контроль за деятельностью подведомственных учреждений осуществлять и по бумагам, а с помощью регулярных, но внезапных ревизий соразмерять финансовые потребности своего ведомства с возможностями казны и т. д. Врангель обобщал тот практический опыт, который накопило в своей административной деятельности Морское министерство.

Его записка, с одной стороны, свидетельствовала о том, что либеральная бюрократия далеко ушла вперед от косного нико лаевского бюрократизма и приблизилась к либеральному по ниманию смысла своей деятельности, а с другой стороны обнажала и ее иллюзии. Путь перестройки правительственного аппарата виделся ей в «просвещении» российской бюрократив в постоянном распространении опыта Морского министерства на всех остальных этажах государственной власти сверку

донизу.

Изменив стиль работы, Морское министерство должно было озаботиться и улучшением внешних форм своей деятельность Потому-то поиск средств сокращения штатов и делопроизводства не прекращался даже во время войны. Но примечательных было то, что средства эти и изыскивались, и применялись ка бы походя, без бюрократической основательности. Представле ния департаментов или «ревизоров» об упразднении должюстей или целых учреждений, о расширении прав инстанций, об упрощении канцелярских форм утверждались бы: промедления, а со своей стороны генерал-адмирал все новых и новых сокращений делопроизводства. что можно было упразднить в составе Министерства, упразднено, а степень власти начальников учреждений, фласманов и командиров была увеличена до пределов, допустины общим законодательством, департаментам оставалось представ лять лишь о невыметенных еще крохах. На очередное, посяе довавшее в феврале 1856 г. требование главы флота о новы предложениях по уменьшению письмоводства департамень откликнулись тремя томами проектов микроскопических Pt форм вроде замены в бумагах изложения содержания законоз указанием на номер статьи в Своде законов 51.

Эти предложения уже не удовлетворяли генерал-адмирала ибо, по его мнению, все они «коснулись предметов мелочных упрощения канцеляр [ских] формальностей и т. п.», в то врем как сам он «желал бы более коренных улучшений и преобразований». Поэтому Константин Николаевич просил управляющего министерством Ф. П. Врангеля подумать над тем, как «для уменьшения самой причины работы» увеличить правы бепартаментов, дивизионных начальников, главных командиров портов настолько, «чтобы по многим предметам они ... решалы сами», а также добиться того, чтобы департаменты «представ»

ляли на утверждение Адмир[алтейств]-совета однажды план операций на год или на полгода и потом, действуя на основании этого плана, не входили с представлениями по каждому частному случаю, разве когда нужно отступление от плана» 52.

Либеральная бюрократия уже не удовлетворялась практическим применением новых административных методов, а ставила вопрос о подкреплении своей практики реорганизацией

системы и структуры управления.

. . .

Подготовка преобразования структуры Морского министерства и портовых управлений велась еще с 1853 г., когда были образованы комитеты для составления проектов устройства Морского министерства и портового регламента. Перед ними, однако, не ставилась задача коренной реорганизации морского управления, а надлежало лишь четко разграничить сферы деятельности отдельных его частей и определить устройство портовых управлений, которые существовали почти в неизменном виде с петровских времен и руководствовались в своей деятельности более обычаем, нежели законодательными нормами.

Комитет для составления учреждения Морского министерства просуществовал, однако, недолго. Генерал-адмирал посчитал, что его председатель бар. В. Е. Врангель «один без Комитета лучше исполнит поручение сие», а потому «упразднил сей Комитет и возложил все дело на него лично. Теперь, когда состоялись предположенные мною издавна коренные преобразования Мор[ского] мин[истерства],— писал вел. кн. Константин Николаевич управляющему министерством в июне 1855 г.,— г. Врангелю легко написать учреждение оного...» 53.

В. Е. Врангель действительно, не мудрствуя лукаво, подытожил те преобразования, которые уже были осуществлены в организации морского управления, и к январю 1856 г. первые главы проекта были уже готовы и напечатаны. «...Данные законом права (начальников учреждений морского ведомства.— А. Ш.) столь обширны, что увеличение оных в общих видах едва ли может быть допущено,— разъяснял автор проекта смысл своей работы.— Та же цель, которую желают достигнуть (уменьшения централизации.— А. Ш.), требует преимущественно точнейшего определения обязанностей мест и лиц Морского ведомства и пояснения, какие обязанности могут быть исполнены окончательно подчиненными местами и лицами и какие требуют общих или специальных разрешений начальства» 54. Руководствуясь этими началами, Врангель и составил проект, который, не меняя в целом структуру управления, детально регламентировал права и обязанности «мест и лиц» 55.

В полном соответствии с принципом «искусственной гласности» при разработке законодательства Константии Николаевич разослал в январе 1856 г. уже готовую часть проекта Врангеля на обсуждение разным чинам флота, Морского ми. У

Большинство опрошенных лиц отписалось похвальными фразами или же указало на самые мелкие недостатки проекта. Настоящие деловые замечания, критику его по существу со. держали в себе немногие записки, а наиболее радикального его изменения требовали чиновники Б. П. Мансуров и Н. Р. Ре. биндер.

Мансуров прежде всего напомнил, что «в 1853 г. настала для Морского министерства новая эра», когда здесь пришля к убеждению, «что прежний порядок почти ни в чем не соответ. ствовал тому, что государство вправе было требовать от фло. та», и решили «немедленно отбросить прежние формы, ввести новые элементы во всех частях, предоставить экстренные права новым начальникам и создать то, чего недостает у нас вездедоверие начальства к подчиненным и подчиненных к началь. ству». Но «коренное устройство всех наших портовых управ. лений остается в том же положении», а проект управления не содержит «нового устройства соответствующего потребностям нашего времени», поэтому «нет никакого сомнения, — полагал Мансуров, — что все наши второстепенные управления требуют решительного, органического воссоздания началах совершенно новых, т. е. на началах доверия и устранения всякой лишней формальности». Именно новые методы, а не обветшавшие, хотя и подновленные формы следовало, в его мнению, закрепить в законе и переустроить всю организа. цию управления не только портового, но и центрального, где «всего более нужны теперь единство и свобода действий всел, начальников, решимость их на всякое доброе начинание в устранение везде бумажной, писанной и печатной, формаль ности» ⁵⁶.

Ребиндер в свою очередь отметил, что «общей правитель ственной реформы нетерпеливо ожидают во всей России» в «пользы народа» требуют «устранения всех бесчисленных за труднений и препятствий к развитию умственной и промышлегь ной деятельности народа, встречаемых им всюду при существующих ныне порядках». Основной недостаток существующей административной системы он видел в слишком большом количестве учреждений, в усложненной формалистике управление «скорее прикрывающей, чем открывающей элоупотребления» «...Чем проще будут формы, установленные для правильног действия хозяйственной части...—писал он далее,— чем бликони будут подходить к обыкновенным формам коммерческым операций, тем успех будет вернее и скорее достигнется цель»

^{*} Остальная часть проекта была напечатана и разослана вослед первед главам в мае 1856 г. Тогда же был распространен и подготовленный сирональным комитетом «Проект портового регламента» (СПб., 1855).

Коснулся Ребиндер и такого важного вопроса, как уменьшение объема делопроизводства, ради которого, строго говоря, и перекраивалась структура управления: «...Все усилия правительства уменьшить делопроизводство с целью сократить затем и самые штаты остались без малейшего успеха... потому что правительство взялось за дело неловко, начало его с конца... Сократите, однако, штаты на половину или на одну треть и увидите, что чиновники, оставшиеся в службе, тотчас почувствуют все бремя, какое ляжет на них одних, и тогда все усердие их обратится на одно только помышление о том, как бы уменьшить делопроизводство и переписку, отменить бесчисленное множество форм, ведомостей и отчетов и по возможности децентрализовать управление, возвратив местным властям жизнь, отнятую у них всепоглощающей централизацией» 57.

В конце 1856 г. в Морское министерство была представлена записка «О главных основаниях для начертания учреждения морского управления», автора которой установить не удалось. По этой записке местные управления должны были бы ведать «личным составом своей части флота, кораблестроением, строительными цивильными работами, всем хозяйством и снабжением своей части флота, заводами и мастерскими, местными школами и т. п.», в то время как «Морское министерство... было бы центральное учреждение для дел, касающихся всех частей флота и требующих общего соображения, как-то: законодательства, морского бюджета, наград, высшего суда, управления учебными заведениями, ученой части, технического рассмотрения чертежей, изготовляемых для судов всего флота и т. п.» 58.

В итоге проект В. Е. Врангеля был забракован, и Морское министерство встало на иной путь переустройства морского управления. До этого либеральная бюрократия разделяла в своем сознании административные методы и административные формы, полагая, что именно разумные методы обеспечивают решение задач управления, в то время как формы играют роль внешних условий, благоприятствие которых заключается лишь в том, чтобы не мешать, не замедлять, не обременять: чем проще формы делопроизводства, тем быстрее и дешевле работает административный аппарат, тем более у него простора для выбора подходящих методов. В ходе обсуждения проекта Врангеля и поиска способов сокращения делопроизводства генераладмирал и его окружение убеждались в том, что новый стиль управления, распространяясь из центра, не пробивается сквозь толщу бюрократического аппарата, что не все из того, что было дозволено генерал-адмиралу, было доступно и командиру флота. Да и в министерстве то, что в чрезвычайных условиях войны сходило с рук, теперь могло встретить противодействие со стороны высших контролирующих учреждений. Либеральная бюрократия начинала связывать в своем сознании эффективность управления как с его стилем, так и с его формальным устройством. И основным началом такого устройства была при. знана децентрализация.

Зимой 1856/1857 г. генерал-адмирал лично занялся разра. боткой организационного переустройства морского управления н составленный им «Проект общего образования управления морским ведомством» коренным образом отличался от труда Врангеля. Новому проекту нельзя отказать ни в последова. тельности децентрализации управления, ни в известной ради. кальности. С целью «дать более прежнего простор деятельности второстепенных начальников и в то же время возложить на них большую ответственность» в проекте было «что только важные дела входят в [Адмиралтейств-] Совет. а прочие дела директоры [департаментов] будут решать своею властью, не испрашивая каждый раз разрешения Совета или управляющего Морским министерством и не слагая таким образом ответственности. Этим самым достигнут и дру. гой результат, а именно: весьма значительное уменьшение бесполезного письменного труда и сокращение делопроизвод. ства». Директорам департаментов проект предоставлял самим определять порядок делопроизводства в подведомственных учреждениях, назначать по своему усмотрению, а не поутвержденным штатам жалованье чиновникам и служителям не выходя лишь за пределы определенной на содержание департамента суммы. Чтобы расширить возможности начальства «приобретать способных и усердных помощников в деятелей и долее удерживать их на тех местах, на которы они окажутся действительно наиболее полезными», устанавливал, что «чины не составляют препятствия к занятию мест по морскому ведомству» 59. Как впоследствии комментировало это положение само Морское министерство, мысль его заключалась в том, что тот или иной начальник «мог бы пр». гласить для службы по морскому ведомству опытного бухгалтера из купеческой конторы; дельного купеческого приказчика для заготовления провианта; известного издателя журнала для редакции журнала морского ведомства; библиотекаря из лиц, имеющих страсть к этому делу, хотя бы н не имеющих чинов, и т. д.» 60. Очевидно, либеральная бюрократив не делала различия между государственной службой и обыкновенной работой по найму.

Структура центрального управления значительно упрошалась за счет ликвидации Морского генерал-аудиториата, департаментов артиллерийского, медицинского, гидрографического в промежуточных инстанций между директорами департаментов и Адмиралтейств-советом как высшим законосовещательным козяйственным учреждением морского ведомства. Высше управление флотом под единой властью генерал-адмирала разделялось на две части — строевую и хозяйственную, каждая из которых находилась в ведении соответственно начальным

штаба и управляющего министерством — главных помощников

генерал-адмирала.

Проект преобразования управления морским ведомством, составленный Константином Николаевичем при непосредственном содействии Головнина, следует признать довольно удачным как с точки зрения воплощения тех начал, которые либеральная бюрократия применяла на практике с 1853 г., так и в смысле оптимальности организации управления. Если Морское министерство действительно имело намерение отказаться почитать себя «начальником флота, учреждением как бы высшим, которому подобает приказывать, а флоту следует исполнять эти приказания» 61, то предполагаемое устройство управления создавало благоприятные условия для реализации этого намерения. Бюрократический централизм и формалистика последовательно заменялись децентрализацией и упрощением управления. При всем том делалось это в разумных пределах, с сохранением необходимой для принятия общих, как программных, так и текущих, решений централизации власти. «Честь и слава Морскому министерству, - писал, по-видимому, по поводу этого проекта «Колокол». -- Наконец является рациональное государственное понятие: что же в самом деле администрация, как не контора для известного рода дел» 62.

«Искусственная гласность», ограниченная, правда, кругом высшей бюрократии и морского начальства, была создана и вокруг этого проекта. На него было получено немало замечаний, по ним к 1858 г. был составлен новый проект 63. Но Морское министерство на этом не успокоилось и, желая еще пошлифовать его, направило на обсуждение и этот, уже третий по счету, проект. Только осенью 1859 г. окончательный вариант законопроекта был внесен в Государственный совет 64.

Изменения, которые были внесены в проекты в ходе этих обсуждений, имели принципиальный характер. Они восстанавливали как некоторые учреждения, так и законные пределы их самостоятельности, от которых с легкостью отказывалось первоначально Морское министерство. Упразднялась должность начальника штаба, но зато возвышалось значение управляющего министерством, вплоть до попытки предоставить ему, как и генерал-адмиралу, права министра. Эти изменения вносились под давлением сановной бюрократии, озабоченной замеченным ею в проекте потрясением бюрократических основ. Предложение Константина Николаевича сделать общей мерой представление министерствами своих отчетов в Государственный совет, а также отмену чинов как условие для занятия государственных должностей были отвергнуты в Совете министров.

Однако у либеральной бюрократии появились к этому времени основания особо и не упорствовать в своих предложениях. Как уже говорилось, в 1857 г. в программных намерениях Константина Николаевича и его окружения происходит крутой поворот от ведомственных проблем к общегосударственным за-

дачам. Для того, чтобы преобразования в морском ведомстве могли «служить примером и руководством в других ведомст. вах», либеральной бюрократии следовало проявлять и умеренность, и покладистость, и известное благоразумие. Для завое, вания главного можно было пожертвовать второстепенным изк малореальным. Главным же была признана децентрализация

Оба проекта — и 1858, и 1859 гг. — сохраняли структурной организации морского управления этот принцип Но если в проекте 1857 г. главный упор делался на упрощение административной структуры, благодаря которому обеспечива. лась и самостоятельность действий каждой отдельной части в рамках общего плана, и четкое разделение ответственности, я оперативность работы аппарата, то последующие проекты в качестве главнейших выгод предстоящей реорганизации указы. вали на удешевление администрации и на возможность вслед. ствие этого привлечения на службу в морское ведомство повы. шенными окладами «способных надежных» чиновников. Н Простота управления была сомнительным преимуществом для большей части бюрократии, которую морское начальство намеревалось совратить в либералы, а финансовые выгоды быль традиционно понятны всем.

При обсуждении проектов реформы морской администрация в Государственном совете принципиальных возражений против переустройства морского управления на началах децентрализации сделано не было. Единственным вопросом, из-за которого возникли более или менее серьезные разногласия, явились штаты административного аппарата, которые предполагали увеличение окладов чиновникам за счет сокращения целого ряда должностей. И хотя при этом все равно достигалась бы финансовая экономия в размере более 100 тыс. руб., повышение ≪конкурентоспособности» Морского министерства вызвало серьезные возражения.

В заседаниях соединенных департаментов законов и экономии Государственного совета, проходивших в октябре — ноябре 1859 гг., 5 членов (жн. П. П. Гагарин, бар. П. К. Мейендорф, Н. Н. Анненков, А. М. Княжевич, А. Г. Сенявин) посчиталь что при неудаче реформы последствием будет «увеличение час ла служащих, но уже непременно с усиленным содержанием неизбежное вследствие того увеличение расходов государственного казначейства». Кроме того, полагали они, «возвышене окладов содержания по новым штатам Морского ведомства даст повод и прочим министерствам и главным управления домогаться такого же увеличения штатов на счет государственного казначейства». Им возражали вел. кн. Константин Нико

управления.

лаевич, адмиралы В. И. Мелихов, Ф. П. Литке, Ф. П. Врангель, Н. Ф. Метлин, а также гр. Д. Н. Блудов, бар. М. А. Корф и Н. И. Бахтин (8 членов), которые утверждали, что «штаты предполагается издать в виде опыта на пять лет и, следственно, наперед предуказывается возможность их изменения». Что же касается «домогательства других министерств и главных управлений о возвышении по их ведомствам окладов содержания», то 8 членов считали, что оно «не составляет препятствия ко введению сих штатов; напротив, пример этот должен служить поощрением всем прочим ведомствам к принятию подобных же мер» 65.

В общем же собрании Совета, состоявшемся 14 декабря, генерал-адмирал во избежание бесконечных прений и возможной вследствие этого критики основных положений проекта присоединился к мнению 5 членов. Эта уступка, впрочем, не была принципиальной, ибо 5 членов хотя и были утверждения повышенных окладов чиновникам Морского министерства, но считали возможным обращать сэкономленные в результате реформы средства «на производство оставляемым на службе лицам ежегодных к штатному содержанию добавок», которые вместе со штатным содержанием могли достигать «размера оклада, в проекте новых штатов для каждой должности определяемого» 66. Результатом же уступки было почти единогласное одобрение проекта в Государственном совете: 41 голосом против одного (ген. Н. О. Сухозанет*) было принято мнение 5 членов соединенных департаментов. «Это выходит победа большая, чем я даже сам мог предположить» 67,— заносил в этот день в свой дневник вел. кн. Константин Николаевич.

27 января 1860 г. Александр II утвердил мнение большинства Государственного совета, и проекты Общего образования управления морским ведомством и Общего образования управления портами стали законом 68. Успех морского ведомства был еще тем значительнее, что на журнале Государственного совета против слов о том, что Морское министерство «прежде всех других министерств приступило к тому, к чему рано или поздно приступят все другие министерства в приличных для них размерах», Александр II написал: «И что я поставляю в пример всем гг. министрам и главноуправляющим, надеясь и возлагая на их попечение достигнуть того же и по вверенным им управлениям» 69.

^{*} Сухозанет считал, что уменьшение состава флота после войны позволяет Морскому министерству «без особенных затруднений уменьшить число чиновников», поэтому «сбережение расходов от такого сокращения служащих, как проистекающее не столько от преобразования учреждений Морского министерства, сколько от сокращения флота, подлежит преимущественно к обращению в пользу Государственного казначейства» (ЦГПА. Ф. 1149. Оп. т. V. Д. 70. Л. 283об.— 284).

Положение 27 января 1860 г. состояло из двух частей: «Об. щего образования управления Морским ведомством» и «Обще.

го образования управления портами».

По новому положению во главе флота и Морского министер. ства стоял генерал-адмирал, наделенный правами министрай Он управлял собственно флотом, «т. е. личным составом оного всею строевою и распорядительною частью и движениями флота» (ч. І, ст. 5). Хозяйственной же частью морского ведомства заведовал на правах товарища министра управляющий мини стерством. В отсутствие генерал-адмирала он управлял всех ведомством, пользуясь при этом правами министра.

Высшим судебным учреждением морского ведомства оставался генерал-аудиториат, а высшим хозяйственным и законо совещательным органом являлся Адмиралтейств-совет. На рассмотрение Адмиралтейств-совета, учреждения коллегиального, председателем которого был генерал-адмирал, проекты новых законов и штатов по морскому ведомству, головая смета всего ведомства и предложения департаментов о стособе выполнения хозяйственных операций, их отчеты по исполнению смет, случаи, когда департаментам необходимо отступать от первоначальных предположений, «дела по претензням частных лиц на казну и по искам казны на частных лица а также «все вообще дела по хозяйственной части, превыша») щие власть управляющего Морским министерством» (с. 13).

Управляющему же министерством вменялось в обязанность получив от генерал-адмирала предписания относительно состава флота и плавания судов, располагать «во всех портах корабле строением, изготовлением или заказом механизмов, снабжениех и вооружением флота» (ст. 34). Он обязан был заботиться о соблюдении выгод казны, наблюдать за выполнением смет хо зяйственными учреждениями, а также разрешать те хозяйствен ные операции, которые выходили за пределы власти началын

ков хозяйственных учреждений.

Управляющему министерством подчинялись все департаменты, управления и комитеты. Число департаментов по новом положению было уменьшено до четырех (инспекторский, корай лестроительный, комиссариатский и гидрографический). В остав министальный став министерства включались также два комитета (Морско ученый и кораблестроительный технический) и три управления (артиллерийское, медицинское и строительное) (ст. 40). Дирек тора департаментов, председатели комитетов и начальники у равлений обладали равными правами (ст. 42). утверждать подряды на сумму до 7500 руб., а в экстренных случаях и выше отой чаях и выше этой суммы, разрешать продажу пспужного казам ного имущество ного имущества, принимать на счет казны убытки недонмки, начеты и взыскапия, безпадежные к поступлению.

все на сумму до 1000 рублей (ст. 43). В своих учреждениях они могли «распределять по собственному усмотрению дела между членами вверенных им управлений», «определять, перемещать и увольнять от должностей и в отпуск» всех подчиненных им лиц, за исключением вице-директоров и членов комитетов, «употреблять по собственному усмотрению на награды и пособия подчиненным лицам остатки сумм, определенных на чинов вверенных им управлений» (ст. 47). Обязанности хозяйственных департаментов и управлений заключались в распределении хозяйственных работ по портам, заготовлении и передаче в портовые магазины необходимых материалов, содержании собственных центральных магазинов, наблюдении за хранением и расходами материальных запасов в портах (ст. 45, 70, 72, 83, 95).

Если сравнить устройство Морского министерства с дореформенной структурой морского управления, то нужно прежде всего отметить его упрощение. Уменьшилось число центральных учреждений, с упразднением генерал-интендантства и общих присутствий департаментов короче стала лестница бюрократической иерархии. Если дореформенную структуру можно представить в виде высокой остроконечной пирамиды, то после реорганизации министерства эта пирамида «осела» и «расплылась». Определением пределов власти, прав и обязанностей департаментов и управлений (в то время как дореформенное законодательство устанавливало лишь их функции) усиливалась роль этих учреждений в центральном управлении, и вместе с тем ослаблялась централизация.

Обратимся к устройству портовых управлений. Общее образование управления портами разделило все порты на главные и порты второго разряда (ч. II, ст. 1). К главным были отнесены Кронштадт, Архангельск, Николаевск (на Амуре), Астрахань, Николаев и на особом положении был определен Санкт-Петербургский порт. К портам второго разряда причислялись Свеаборг, Ревель, Севастополь и другие менее значительные порты

(ст. 2).

В главных портах всей полнотой власти обладали главные командиры, которым подчинялись командиры всех судов, пребывавших в порту, начальники портовых учреждений и все вообще чины морского ведомства, находившиеся в пределах данного порта (ст. 4). Сам главный командир подчинялся непосредственно генерал-адмиралу, а по хозяйственной части — управляющему министерством (ст. 6). Финансово-хозяйственные права его были уравнены с правами управляющего (ст. 24, 26, 27), а в чрезвычайных случаях он мог и превышать определенную законом власть при невозможности «отлагать сию меру до разрешения высшим начальством» (ст. 30).

Все портовые учреждения: штаб, контора над портом (ведала кораблестроением), комиссарнатская, гидрографическая, артиллерийская, медицинская и строительная части — состояли в непосредственном подчинении главному командиру (ст. 35). Только гидрографическая и медицинская части по своим специальным предметам подчинялись центральным учреждениях но по всем остальным вопросам их непосредственным начальных ком был главный командир (ст. 58, 65). Всякие непосредственные сношения флагманов и командиров кораблей по вопросам снабжения с центральными органами прекращались, все свое требования они должны были обращать к портовым учреждениям (ст. 39).

Начальникам портовых учреждений была предоставлена самостоятельность в распорядительных действиях по своей части По всем случаям, превышающим их власть, они обращались главному командиру, который обладал достаточными полножочнями, чтобы решать все хозяйственные и оперативные вопросы на месте. Центральные департаменты и управления (за исключением гидрографического и медицинского) не имели правы вмешиваться в распоряжения портовых начальников, а представляли свои замечания либо управляющему, либо главному командиру. В непосредственном подчинении департаментам находились только портовые учреждения Санкт-Петербургского порта, который не имел главного командира.

Порты второго разряда имели аналогичное, но упрощених устройство. Стоявшие во главе черноморских и каспийских портовых управлений командиры портов и начальники станцы подчинялись не центральной власти, а главным командирам в Николаеве и в Астрахани. Только командиры Свеаборгского в Ревельского портов подчинялись непосредственно управляющем министерством (ст. 89).

Итак, благодаря предоставлению портовым управления значительной власти и самостоятельности общая структура морского управления радикально изменилась. Вся исполнительны деятельность по строительству и ремонту судов, материальном обеспечению флота, денежному довольствию и медицинском обслуживанию морских чинов, строительству береговых сообжений передавалась на места, в портовые учреждения. Цеятральное управление сохраняло за собой функции определенных работ в масштабе всего ведомства, решения технических специальных научных вопросов, снабжения портов денежных капиталами и некоторыми материалами, контроля за деятельностью портовых управлений, а также учета личного составляются в портовых управлений в также учета личного составляются в портовых управлений в портовых управлений в портовых управлений в портовых управлений в портовых управления в портовых управления

Вслед за изданием положения 27 января 1860 г. Морскі министерство выпустило в свет брошюру «Преобразование министративных учреждений морского ведомства в 1860 г. которой излагалась история подготовки реформы, объясияля ее цели и указывалось, каким образом должно действовать различным административным частям при новом порядке управлия. Успех дела мог быть достигнут только в том случае, разлучае, разлуча

стремление «входить во всякие подробности везде, где есть возможность самим распоряжаться; заниматься не только предметами второстепенной важности, но даже самыми мелочными. не предоставляя никаких прав местным начальникам». Брошюра предостерегала начальников всех рангов и от инструктивного творчества, в котором легко можно было найти замену прежнему праву вмешиваться во все дела подчиненных. «Правильная система действий состоит в том, -- говорилось в наставлении, -чтобы замечать возникающие неудобства, вопросы, недоумения, разрешать их, когда нужно, отдельными распоряжениями уже в случае многократного повторения подобных случаев решаться на издание новых правил и постановлений». Портовым учреждениям в свою очередь не следовало «на всякую мелочь испрашивать разрешение из Петербурга». Главам всех учреждений рекомендовалось смотреть на своих подчиненных «не как на простых безответных исполнителей приказаний начальника, но как на помощников и сотрудников, которым известна общая система, намерения, виды и правила начальства».

Большое значение Морское министерство придавало скорейшему введению новых повышенных окладов чиновникам с тем, чтобы «на службу по морскому ведомству пригласить лиц вполне способных» и, назначив сокращаемым служащим пенсии, покончить с той вредной филантропией, когда на службе держали «большое число чиновников, положительно неспособных и бесполезных» 71. Наконец, в брошюре подчеркивалось, что решающая роль в реализации реформы принадлежит получившим большую самостоятельность начальникам отдельных управлений, и поэтому при назначении на эти должности министерство будет руководствоваться исключительно соображениями способности чиновников работать в новых условиях. С лицами, которые будут мешать введению нового порядка, рекомендовалось

без сожаления расставаться.

Таким образом, изданием записки «Преобразование административных учреждений» Морское министерство демонстрировало свое понимание того, что формальным переустройством административной структуры нельзя развить или даже сохранить тот новый стиль управления, который стал уже привычным для главы флота и его ближайшего окружения. И хотя закон создавал для этого достаточные условия последовательной децентрализацией управления, предоставлением возможности выбора исполнителей и «введением», правда, довольно робким, гласности административных распоряжений *, неформальный стиль не поддавался законодательной формализации. Но понимание

^{*} Департаменты, управления и главные командиры обязаны были «о распоряжениях своих о принятии на счет казны убытков и сложении взысканий» объявлять в «Морском сборнике» или в приказах по порту, объясняя «от чего произошел убыток, на какую сумму он простирается, а также по чьему представлению и по каким уважениям принят на счет казны» (ч. І, ст. 43, примечание; ч. ІІ, ст. 27).

этих сложностей, по-видимому, не сокрушало радужных надежд либеральной бюрократии на полное переустройство государст венного управления на новых началах. Постановка монархом реформы морского управления в пример другим ведомствам обозначала далекие перспективы. Публикация брошюры была рассчитана не только на чиновников Морского министерства, но и на тех, кто еще не последовал благому примеру. Нужно было только не останавливаться на этом пути.

Положение 1860 г. не стало и не должно было стать завершением административных преобразований в морском ведом стве. Оно было введено в виде опыта на пять лет с тем, чтобы по исправлении обнаружившихся в нем недостатков, издать новое положение об управлении морским ведомством.

Общие контуры нового устройства морской администраци были намечены вскоре после издания положения 27 январи 1860 г. Уже в 1861 г. управляющий министерством Н. К. Крабе с оптимизмом напоминал генерал-адмиралу о том, что «общее образование управления морским ведомством есть толью этап на пути к дальнейшему совершенствованию; ...более точном определение круга деятельности портов и министерства поведене к большему ограничению деятельности последнего и к приведению береговых учреждений в размеры, более соответствующие боевым силам флота» 72.

Тогда же был намечен и объем дальнейших сокращений в составе центрального управления. В отчете за 1861 г. генерагадмирал писал, что, «ограничивая круг своих действий направлением портовых управлений, в которых сосредоточивается настоящая морская деятельность государства, по пути, указываемому свыше, и наблюдением за исполнением преподанных их указаний для достижений общей цели морского управления со образно надобностям и средствам государства, Морское министерство может упразднить у себя большую часть этих (центральных. — А. Ш.) управлений и ограничить свой состав одным исполнительным учреждением, одним техническим, одним судейным и одним гидрографическим» 73.

Однако новая реорганизация морского управления была за держана чрезвычайными военными приготовлениями в 1863 г. и в следующем году, когда истекал срок действия положены 1860 г., он был продлен еще на два года 74. Только в декабря 1866 г. был издан указ «О главных основаниях для преобразования управления морским ведомством» 75. Этим указом учреж дался Морской технический комитет, на который возлагалого решение технических вопросов кораблестроения, развития артиллерии, строительства береговых сооружений. При этом уграздиялись кораблестроительный и комиссариатский департа раздиялись кораблестроительный и комиссариатский департа менты и артиллерийское и строительное управление, а произвименты и артиллерийское и строительное управление, а произви

дившнеся в них хозяйственные дела предписывалось передать

в порты.

Спустя полгода, 18 июня 1867 г. было утверждено Положение об управлении морским ведомством 76. Прежде чем перейти к его рассмотрению, нужно отметить, что оно содержало в себе лишь общие постановления об устройстве морской администрации. Более подробные «правила о распределении дел и обязанностей между управлениями и должностными лицами морского ведомства, о порядке делопроизводства и вообще о внутреннем устройстве сих управлений» были определены в «Наказе по управлению морским ведомством», изданном 26 мая 1869 г. 77 Поэтому положение 1867 г. следует рассматривать вместе с наказом 1869 г.

Основная идея новой реорганизации морского ведомства заключалась в дальнейшей децентрализации управления путем передачи всей распорядительной деятельности в порты и сокращения до минимума числа центральных учреждений, а также в увеличении роли управляющего министерством в центральном управлении. Хотя положение 1867 г. так же, как и 1860 г., устанавливало, что главным начальником флота и морского ведомства является генерал-адмирал (№ 44714, ст. 2), однако сложившаяся в 60-х годах и предвиденная еще ранее практика, когда генерал-адмирал управлял морским ведомством лишь номинально, а фактически всеми делами заведовал управляющий министерством, потребовала изменений в положении последнего. Управляющему Морским министерством были предоставлены права министра, и на него было возложено управление всем министерством, а не только хозяйственной его частью (ст. 4).

По новому положению Морское министерство включало в себя следующие учреждения: Адмиралтейств-совет, Морской технический комитет, канцелярию министерства, инспекторский и гидрографический департаменты, управление флота генералштаб-доктора, управление морских учебных заведений, экспедицию для ревизии материальной отчетности (ст. 9, 19). Предметом деятельности морского технического комитета являлась техническая сторона кораблестроения, артиллерии и строительного искусства (ст. 24). Комитет состоял из четырех отделений: кораблестроительного, артиллерийского, строительного и ученого, каждое из которых имело своего председателя, облаченного властью и правами директора департамента. Новым учреждением в составе Морского министерства являлась также экспедиция для ревизии материальной отчетности, которой передавались контрольные функции упраздненных департаментов.

В связи с ликвидацией целого ряда хозяйственных учреждений координация деятельности всего морского ведомства была возложена на управляющего министерством. Поскольку это влекло за собой увеличение объема его работы, то значительно вырос круг обязанностей канцелярии министерства. Ей было поручено «составление общей денежной сметы, плана хозяйст-

венных операций и программы плавания судов», в ней производились «дела об ассигновании сметных сумм и об испрошени предметов сверхсметных, о распределении ассигнованных суму между портами и отдельными учреждениями морского ведом ства и о ведении общих счетов сим суммам», а также «дела обще, по роду своему не принадлежащие к ведению других учреждений министерства» и портовых управлений (ст. 35). Канцем рия рассматривала отчеты учреждений Министерства и портовых управляющему министерством (№ 47127, ст. 94), представляла управляющему свои со ображения «о предупреждении развития одной части хозяйства в ущерб другой» (ст. 95), о необходимости пополнения запасса в других разных портах (ст. 96).

Положение 1867 г. и наказ 1869 г. устанавливали порядоготношений и подчиненности между центральными учреждениями и портовыми управлениями. Было постановлено, что члени Морского технического комитета, «посещая адмиралтейства верфи, арсеналы, заводы, мастерские и самые суда, передают свои замечания портовому начальству и доводят до сведени отделений комитета, которые докладывают о том управляющем министерством» (№ 44714, ст. 33). Право непосредственных распоряжений в портах было предоставлено главному командиру и его подчиненным, а из лиц центрального управления только управляющему министерством, а также флота генерал-шизбе

доктору (№ 47127, ст. 138).

По положению 1867 г. портовые управления, как и ране. разделялись на два разряда. Число их уменьшалось, и к гланым портам теперь относились только Кронштадт, Петербург в Николаев, а к портам второго разряда — Свеаборг, Ревель, № хангельск, Баку и Николаевск-на-Амуре (№ 44714, ст. 52). Были упразднены портовые учреждения в Астрахани и Сева стополе.

Вся полнота власти в главных портах принадлежала главне му командиру, «начальнику всех чинов, судов и учреждене морского ведомства, находящихся в порте» (ст. 54). Структур портового управления не претерпела существенных изменене по сравнению с положением 1860 г. Управление главного порті составляли те же учреждения: штаб, контора пад портом, а тиллерийская, гидрографическая, строительная, комиссарна: ская и медицинская части, а также канцелярия с портовы архивом (ст. 77). Однако передача в портовые части функца министерских департаментов значительно возвысила их роль ответственность. Поэтому во избежание возможной централиза ции внутри самого портового управления наказ предупреждения наказ предупреждения начальников портовых частей о том, что они не должны свять о представлять с пред дить с представлениями к главному командиру по таким деля решение которых зависит от собственной их власти, и таким образом уклочет от образом уклоняться от лежащей на них ответственности не полинтельной части» (№ 47127, ст. 203).

Новый порядок, созданный в результате реорганизаций 1860 и 1867 гг. и основанный на принципе децентрализации, имел то неоспоримое преимущество, что повышал эффективность работы административного аппарата, делал его более гибким и оперативным, освобождал местные управления от мелочной опеки министерства. Доказательством возросшей способности местной администрации к живому делу является снаряжение в 1863 г. эскадры под командованием С. С. Лесовского. Ее отправляли из Кронштадта к берегам Америки для ведения крейсерской войны в случае разрыва отношений с Англией и Францией. Подготовка экспедиции проходила спешно в обстановке строжайшей секретности, никто, даже командиры судов, не знали ни цели, ни продолжительности плавания. «Эскадра была украдена є Кронштадтского рейда», — шутил довольный собой Краббе, — тем не менее «суда оказались, по словам Лесовского, снабженными превосходно» 78.

Достижением реформы было также уменьшение числа чиновников и сокращение письмоводства. После преобразования 1860 г. в министерстве оставалось 144 служащих, а в портовых управлениях — 364, в то время как в 1853 г. их число составляло соответственно 391 и 743 79. Сокращение объема переписки в результате этого преобразования выразилось в следующих цифрах: в 1859 г. число входящих и исходящих бумаг в министерстве составляло 165 336, а за первые 10 месяцев 1861 г. — лишь 93 550 80. По кораблестроительному департаменту число бумаг уменьшилось с 32 590 в 1856 г. до 13 195 в 1862 г. 81

Децентрализация управления создавала благоприятные условия для действия портовых властей. Это в свою очередь облегчало деятельность центральных учреждений, которые освобождались от обременительной необходимости заниматься текумелочными делами. Но, расформировав себя во имя децентрализации почти до основания, Морское министерство не озаботилось обеспечить себе условий выполнения главной своей функции — управления развитием флота. В структуре министерства не осталось места для штаба — органа, обеспечивающего сбор и обработку информации, необходимой для принятия решений. Роль штаба не могли принять на себя ни инспекторский департамент как учреждение, занимавшееся текущими делами: учетом личного и судового состава и плаваний Флота, изданием высочайших повелений и приказов по флоту и т. д., — ни Адмиралтейств-совет или Морской технический комитет. Эти высшие коллегиальные учреждения были, по существу, ограничены в своих функциях контролем за выполнением утвержденных первым планов хозяйственных операций и составленных вторым чертежей и спецификаций. Упразднение кораблестроительного департамента лишало Морское министерство также возможности координировать и направлять кораблестроительные работы в масштабах всего ведомства. Дело несколько облегчалось том, что строительство кораблей в 60—70-с годы было сосредоточено в Петербурге. Но кораблестроительное хо зяйство было слишком сложно и обширно, чтобы управлять ну без центрального учреждения. И то, что Морское министерство несмотря на отмену в 1871 г. ограничительных статей Париж ского трактата, так и не приступило в 70-е годы к созданию базы для броненосного судостроения на Черном море, отчасти по-видимому, объясняется и этим обстоятельством. Взять на себя решение этой задачи было некому: главный командир не располагал ни полномочиями, ни средствами для столь грандиозных работ, а у генерал-адмирала и управляющего минастерством при отсутствии кораблестроительного департамента, что называется, руки не доходили до Черноморского флота.

Решение важнейших стратегических и оперативных вопросов по закону относилось к компетенции одного генерал-адмирала. При занятости же великого князя в 60—70-х годах преимущественно делами высшего государственного управления командование флотом сосредоточилось в руках управляющего министерством Краббе, который был и слишком произволен в своих действиях, и не в меру ревнив к своей власти. Да и сам генераладмирал не отличался большой терпимостью к мнениям, идущим вразрез с его намерениями, и к тому же был слишкох доступен для сторонних влияний. Предоставив большую самостоятельность своим подчиненным, и генерал-адмирал, и управляющий министерством еще больше места оставили своечу

волюнтаризму. Все возрастающую роль в управлении морским ведомствоя играла канцелярия. С ликвидацией почти всех учреждений она из передаточной инстанции между управляю шим министерством и подчиненными ему управлениями превращалась до некоторой степени в самостоятельное распорядитель ное учреждение. Это несоответствие места значению было виды невооруженным глазом, и даже А. В. Головнин, которого нелья заподозрить в антипатиях к Морскому министерству, обрати. на это внимание в своих замечаниях на один из министерски отчетов, отметив, что «канцелярия Морского министерства есть важнейшее собственно административное учреждение Морской ведомства» 82. Более резкой критике роль этого учреждения в управлении подверглась в 1882 г. под пером комиссин по пере смотру положения 1867 г. и наказа 1869 г.: «Сосредоточения по положению 1867 г. дел министерства, касающихся хозяй ственной части, в канцелярии министерства, — отмечалось в одном из ее журналов, — создало по сим делам в центральной управлении создало управлении орган, не ответственный за относящиеся к этой части распоряжения министерства, ибо таковым неответствей ным оправом жения министерства, ибо таковым неответствей ным оправом жения министерства, ибо таковым неответствей ным оправом жения жения министерства, ибо таковым неответствей на применения жение и пр ным органом канцелярия является вследствие самого харак тера своих обложение тера своих обязанностей, заключающихся не в самостоятельной) завеловании услайотельной заведовании хозяйством, а в докладе дел, ведении перенной и исполнении постановлений Адмиралтейств-совета и распоряжений управляющего министерством» 83. Децентрализация управления вследствие непродуманности всей структуры достигала обратных результатов: не ослабляла, а усиливала бюрократические порядки. Но причины коренились не столько в недостатках структуры управления, сколько в самом стиле административной деятельности.

Дело в том, что реорганизация всей системы морского управления была задумана в середине 50-х годов, когда либеральная бюрократия Морского министерства имела надежду укоренить государственном управлении новый порядок, основанный на тех началах, которые были приняты в этом министерстве. Для этого, по ее мнению, достаточно было эти начала формализовать в законе, а уже потом сила положительного примера и поддерж-

ка реформы обществом довершат начатое.

Однако, если первые преобразования в морском ведомстве в 50-х годах вызвали широкий резонанс, то к началу 60-х годов пик популярности Морского министерства был уже пройден, и внимание общества было поглощено более важными делами, нежели административные реорганизации морского ведомства. Преобразования прошли почти незаметно. Высшая бюрократия также игнорировала по большей части благие начинания морского начальства, но, поскольку положение 1860 г. было поставлено императором в пример другим ведомствам, вынуждена была формально осуществить некоторые меры по сокращению делопроизводства и ослаблению централизации. Только мининародного просвещения и финансов, возглавляемые «константиновцами» А. В. Головинным и М. Х. Рейтерном, и министерство во главе с Д. А. Милютиным всерьез занялись переустройством своей структуры на началах децентрализации.

К концу 60-х годов растаяли последние мечты либеральной бюрократии о возможности силой примера и убеждения добиться общегосударственных преобразований. С 1866 г. правительство усиливает реакционные тенденции в своей политике, и роль либеральной бюрократии в государственном управлении падает. С изменением политической конъюнктуры меняется и ее отношение к собственным преобразованиям. Они во многом теряют для генерал-адмирала и его единомышленников первоначальный смысл. Административные реорганизации еще продолжаются по инерции, но общий характер политики становится уже совсем иным.

Во-первых, с охлаждением либеральной бюрократии и прежде всего Константина Николаевича к преобразованиям в морском ведомстве осуществление этих реформ целиком передается в руки административного аппарата, и реформы продолжаются уже чисто по-бюрократически, т. е. формально. «Порядок управления и путь составления узаконений остались номинально те же, — вспоминал П. А. Бурачек. — Проекты рассылались, мнения подавались, комиссии составлялись, но министерство стало мало-помалу очень тонко проводить в окончательной редакции свои нивелирующие флот тенденции, и бюрократическых режим, и централизация стали яснее обрисовываться» 84.

Во-вторых, прагматический взгляд либеральной бюрократка на общественное мнение оказался в противоречии с реально действительностью. И обнаружив, что не всегда и не все на правления общественного мнения совпадали с видами и наме рениями морского начальства, бюрократия в 60-х годах уже не стремилась ни обнажать свои язвы, ни прислушиваться і мнению флота. Положение 1867 г., равно как и наказ 1869 г. уже не обмолвилось ни единым словом об обязанности хозя ственных учреждений публиковать сведения о совершаемых им операциях, как это устанавливалось в положении 1860 г. Да: «Морской сборник» перестал играть роль журнала, активы участвующего в обсуждении важных вопросов общественю жизни. С середины 60-х годов он сосредоточил всю свою детельность на сугубо морской тематике и в нем «напрасно бы ло бы искать живого слова, свободного мнения, критическо статьи» ⁸⁵.

Наконец, признавая на словах пользу независимых мненых генерал-адмирал на практике не мог отказаться от убеждены в безошибочности собственных суждений. Он ревниво относка ся к критике в свой адрес и мало считался с теми соображения ми, которые противоречили его намерениям. Так, паприкер только личной прихотью Константина Николаевича може объяснить строительство круглых судов — «поповок», несмотна всеобщую критику этого типа судов как в морских, так и далеких от флота кругах. Управляющему министерством Н. К. Краббе также претила самостоятельность и своеволю флагманов и командиров, и «лиц независимых убеждены (Г. И. Бутакова, И. А. Шестакова, Н. В. Копытова и др.) о умел удалить или за границу, или в отставку, или просто ображения удалить или за границу, или в отставку, или просто ображения удалить или за границу, или в отставку, или просто ображения удалить или за границу, или в отставку, или просто ображения удалить или за границу, или в отставку, или просто ображения удалить или за границу, или в отставку, или просто ображения удалить или за границу, или в отставку, или просто ображения удалить или за границу, или в отставку, или просто ображения удалить или за границу, или в отставку, или просто ображения удалить или за границу, или в отставку, или просто ображения удалить или за границу, или в отставку, или просто ображения удалить или за границу.

странить» 86. Таким образом, в условиях всевластия бюрократни боры с бюрократизмом и централизацией была сведена к просто формальности. Ни искоренения формализма, ни допущев гласности, ни предоставление инициативы и самостоятельност своим подчиненным — ни одна из этих мер не была продоль тельной и последовательной. Бюрократия могла обходиться в бюрократизма до тех пор, пока занималась живым делом. Яск и здравое понимание смысла своей деятельности подсказываей наиболее простые пути решения административных заде-Безусловное доверие верховной власти и единодушная поддержа общественной ка общественного мнения позволяли либеральной бюрокрай действовать отколите действовать открыто, не скрываясь под защитной сенью канка двоских форм и объесть до лярских форм и обрядов. Уверенная в благонамеренности образов от венных устранцей образование образов ственных устремлений, она была готова оказывать полное догове не только своим полнова оказывать полно рие не только своим подчиненным, но и тем силам, которы стояли вне бюрократической нерархии. Бюрократизм мешал

работе бюрократии, и она легко от него отказывалась.

Когда же либеральная бюрократия приступила в 1857 г. к реализации своей политической программы, ей пришлось действовать уже более традиционными, бюрократическими методами. Высшие правительственные круги, до которых Морское министерство намеревалось довести свой опыт, понимали язык законных форм. В силу этого цель деятельности министерства превращалась в форму, а форма становилась целью. Децентрализация управления представлялась основным достижением реформ, а успехи в развитии флота иллюстрировали эту истину. Но попытка частным примером вызвать общую реформу государственного управления оказалась безуспешной. Убедившись в этом на опыте, «константиновцы» охладели к собственным начинаниям, предоставив дальнейшее их развитие бюрократическому аппарату. Поэтому реформа 1867 г. оказалась скорее формальностью, нежели действительным развитием децентрализации. Несмотря на предельное упрощение структуры управления, самый ход административной деятельности имел тенденцию к централизации. При отсутствии же в центральном управлении ответственных распорядительных органов учреждением, которое стало управлять флотом, стала канцелярия, а это вело к еще большей бюрократизации управления.

Административные преобразования в морском ведомстве явились самым интересным опытом реформаторской деятельности Морского министерства. С одной стороны, они демонстрировали довольно высокий уровень политического мышления молодой поросли николаевской бюрократии. С другой стороны, эти обнаружили и бюрократическую ограниченность, и реформы

бюрократическую утопичность их планов.

Сознание слабости и даже неспособности правительственного аппарата к решению вопросов государственного управления порождало у либеральной бюрократии желание подновить его прививкой европейских принципов администрации. Проверку некоторых из этих начал либеральная бюрократия провела в Морском министерстве, и они доказали свою эффективность. Как ни рознятся общие оценки деятельности Константина Николаевича и Морского министерства в целом, мнения сходятся в признании того, что во второй половине 50-х годов министерство имело успех в деле развития флота. Смелость и неординарность решений, быстрота и слаженность исполнения, гласность и пренебрежение к формализму способствовали скорому преодолению тяжелых последствий и Крымской войны, и «николаевщины». Эти успехи принесли Морскому министерству невиданную общественную популярность, а либеральной бюрократии доставили авторитет в глазах монарха. В конце 50-х годов

начинается стремительный взлет карьеры многих «константя. новцев». Как энергичных и опытных деятелей их переводят в статс-секретари и высшие чины у а их покровитель вводится в круг высших государственных дед и все это разыгрывалось как будто по нотам той партитуры. которую написал Головнин. Следующим актом должно было быть распространение опыта Морского министерства по другну ведомствам. Опыт был облечен в форму частного закона, а за. кону был придан характер всеобщего руководства. Организа. ция морского управления была высочайше рекомендована в качестве образца для подражания.

Но формализованный опыт, не подкрепленный живой прах. тикой, оказался не столь эффективным. Да и косность основной массы бюрократии оказалась значительнее, чем предполагало ее либеральное меньшинство. Либеральной бюрократии приходилось рассчитывать главным образом на свои силы. Но живая связь между «константиновцами» в 60-х годах оказалась разор ванной, и они уже не представляли той сплоченной группировки какую они являли собой в Морском министерстве. Постепенно слабел их авторитет в глазах монарха. «Константиновцы» же основную ставку делали именно на самодержца. Общественная популярность была им необходима для того, чтобы доказать императору свою способность направить общественное мненж в свою поддержку. Поэтому их позиции в правительстве укреплялись лишь в годы кризиса, когда самодержавие испытываю острую потребность на кого-нибудь опереться. Государственные авторитет либеральной бюрократии, равно как и ее общественная популярность, подкреплялся в эти годы также успехань административной деятельности. Но в 60-е годы успехи Морского министерства были уже не столь впечатляющими, а в 70-е го ды — даже удручающими. И блеск либеральной бюрократи сразу поблек. Она теряла свое значение посредника между са модержавием и общественным мнением, которое уже не столь благодушно относилось к Морскому министерству, да н к тех ведомствам, куда переселились «константиновцы». Сидеть мей двух стульев становилось невозможным, и «константиновцы» дв. бо увольнялись в отставку, как Головнин, либо припоравливались к новым условиям, как Толстой, либо, отказываясь ⁰¹ политических замыслов, поддерживали свой авторитет дельных администраторов и опытных специалистов, как Рейтери.

Однако говорить о полном крахе планов и деятельности беральной бюрократии не приходится. И в Морском министерстве, и в правительственном аппарате в целом многие изменения были необратимы. Возврата к «николаевщине» не произошло Административный аппарат самодержавия стал более гибких оперативным, менее централизованным. Канцелярские тайну были уже не столь густыми, а «официальная ложь» — 60.16

умеренной.

РЕФОРМЫ МОРСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Воспитание «истинных моряков» Морское министерство всегда ставило на первое место в программах своей деятельности, провозглашая приоритет личности перед материальной силой и учреждениями. В одном из своих отчетов генерал-адмирал писал, что, «приготовив образованных, способных и любящих свое ремесло офицеров и кораблестроителей», министерство «обеспечит будущность флота, ибо эти люди непременно построят хорошие суда и будут с честью управлять ими» 1. Эти заявления отражали политические взгляды либеральной бюрократии, ее веру в то, что личная инициатива и энергия являются настоящим двигателем всякого дела, а личный пример может увлечь за собой целые ведомства. И хотя на практике бюрократия Морского министерства начала свою преобразовательную деятельность с административных новшеств, искусство управления она видела в конечном счете в умении привлекать на службу способных лиц и направлять их энергию в нужном для государственной пользы русле. Либеральная бюрократия предпочитала иметь дело не с механическими исполнителями, а с живыми людьми. Гласность также была рассчитана не на покорное безмолвие толпы, а на пробуждение энергии общества.

Другая отличительная черта воззрений либеральной бюрократии — это просветительская вера в образование как средство политического развития. При этом она видела прямую зависимость между уровнем образования личности и степенью ес либеральности. И твердолобый консерватизм, и безрассудный Радикализм, по ее мнению, были, как правило, следствием недостаточного образования. В одном из писем к генерал-адмиралу Головнин предупреждал его, что молодые офицеры, которые плавают в заграничных морях, отличаются «большой морскою практическою опытностью, морскими знаниями и при этом полуобразованностью во всем остальном и особенно совершенным незнанием России вследствие постоянного отсутствия границей или жизни в Кронштадте. Это незнание... соделает их... восприимчивыми к влияниям подобных лиц, как издатели «Колокола» и «Будущности», нбо они не будут в состоянии разобрать, что эти господа говорят правды и что лжи. Посему

казалось бы полезным всякий раз, когда судно возвращается на похода, увольнять со всевозможными облегчениями офицеров во внутренние губернии и всячески поощрять, чтоб молодые офи церы посещали наши университеты» 2. С развитием высшето образования «константиновцы», сами в большинстве своем пра. воведы и лицеисты, связывали надежды на увеличение свока сторонников.

По-просветительски смотрели они на образование и как на двигатель прогресса вообще. Вел. кн. Константин Николаевич вернувшись в 1857 г. из Франции, с грустью писал ки. Л. И. Ба. рятинскому: «...Мы не должны далее себя обманывать и должны сказать, что мы и слабее и беднее первостепенных держав и что притом беднее не только материальными способами, но и сила. ми умственными, особенно в деле администрации» 3. Вера в ма. гическую силу образования вообще была сильно распространена после Крымской войны и в общественных, и в официальных кругах. Среди причин поражения России низкий уровень просве. щения и образования ставился в первый ряд. М. П. Погодии, в «Историко-политических письмах» которого лучше всего видиа перемена, происходившая в официальных и полуофициальных взглядах, писал, что из учебных заведений выходили людя «не воспитанные, а дрессированные, машины, лицемеры, такке исполнители, которых достаточно было на обыкновенное время, а чуть обстоятельства стали помудренее, так и не сыскалось ня в котором ведомстве за кого взяться, даже в военном, бывшех предметом всех попечений; без настоящего образования ожо показало всю свою жалкую несостоятельность» 4. Даже превосходство европейских армий в материальном отношении представлялось прежде всего следствием более высокого уровня состояния науки и техники.

Морское министерство имело все основания быть озабочевным не только уровнем образования, но и моральным состоянием офицерского корпуса. Опыт Крымской войны показал, что как в армии, так и во флоте многие офицеры оказались лишь послушными механизмами, способными бездумно выполнять волю начальства, но бездарными командирами, боявшимися проявлять инциативу, брать на себя ответственность. В одной записке второй половины 1850-х годов, отложившейся в бумагал генерал-адмирала и озаглавленной «Мысли о состоянии общественного воспитания в России», отмечалось, «что многие из воспитанников казенных заведений годятся только подставлять лоб но совершенно неспособны командовать войском и что офицеры. вышедшие из университетов, оказались несравненно смышлей. нее, и, несмотря на то что большею частию не учились ин меха нике, ни дифференциалам, ни фортификации, их всюду предпочитали воспитанникам военно-учебных заведений» 5. Наконей повальное казнокрадство, которого не гнушались многие офице ры, их формальное отношение к делам службы не могли не за нал ставить как военное, так и морское ведомства задуматься на

способами нравственного развития офицерского корпуса, подня-

тия его воинского и морского духа.

То, что найти такие способы было возможно, показывал пример Черноморского флота. Большинство его офицеров, воспитанных лазаревской школой, отличались искрепней любовью к морской службе, повышенным чувством ответственности и сознанием личного долга, высокими понятиями о чести Андреевского флага и приверженностью национальным морским традициям, стремлением к высшему совершенству в боевой выучке. Сражения с парусным турецким флотом, Севастопольская оборона убедительно продемонстрировали, какую роль играет в войне хорошо обученный и умело воспитанный личный состав.

Надо думать, что пример черноморцев немало способствовал тому, что основу возрождения флота после войны Морское министерство видело именно в воспитании и образовании моряков. «Самое сильное средство, которое морское начальство имеет. чтобы действовать в пользу флота, состоит в воспитании нескольких поколений будущих морских офицеров, строителей кораблей и механиков, — писал в одном из отчетов генерал-адмирал. — Все улучшения и усовершенствования, которые вводятся в нынешнем флоте и морском управлении, маловажны сравнительно с тою пользою, которую может принести хорощее воспитание будущих моряков. ...Посему устройство морского воспитания должно быть главною и самою существенною обязанностью морского начальства» 6. Приоритет педагогики перед техникой объяснялся еще и особенностями развития судостроения в конце 50-х — начале 60-х годов. За только что свершившимся переходом от парусного корабля к винтовому сразу наметился новый переворот, который должен был завершить историю деревянного флота и начать историю флота броненосного. Но в те годы морское командование еще не могло с полной уверенностью определить будущие пути развития флота. Поэтому оно не было расположено тратить крупные суммы из своего скудного бюджета на строительство большого числа кораблей, которые могли оказаться устаревшими всего через несколько лет, а предполагало «оставаться более в выжидательном положении и, наблюдая за всеми новейшими усовершенствованиями, приготовляя посредством частых и дальних плаваний офицеров н матросов» 7, содержать флот в ограниченном составе. Таким образом, в условиях переходного времени Морское министерство рассчитывало воспитанием опытных моряков заложить фундамент будущего флота.

Лучшим средством к достижению этой цели морское командование считало «отправление возможно большего числа судов в дальнее кругосветное плавание» в. «Только постоянное пребывание офицеров в течение двух-трех лет в дальнем плавании, объяснял впоследствии генерал-адмирал, — разнообразие и неожиданность тех положений, в которые их ставят обстоятельства, самые опасности, с которыми им приходится бороться, придают им неоцененные для морской службы свойства: навых и любовь к морской стихии, глубокое сознание чувства долга, твердость характера, отвагу, спокойствие духа, великодушное самопожертвование в минуты опаспости и находчивость, как ка нее выйти» 9.

Дальние плавания соответствовали и стратегическим замыслам морского начальства. Рассчитывая в случае войны с Англы ей или Францией вести против них крейсерские действия, Морское министерство постоянно должно было держать в океаже одну-две эскадры, чтобы всегда быть готовым угрожать морских коммуникациям своих возможных противников.

По окончании Крымской войны флот ежегодно целыми ж. кадрами и отдельными кораблями покидал пределы Балтийского моря и направлялся в Средиземноморье и к дальневосточных берегам России. Дальние плавания 60-70-х годов составиля одну из славных страниц в истории флота. Их романтика была воспета К. М. Станюковичем, их вспоминали в мемуарах, моряки гордились тем, что Андреевский флаг можно было встретить в разных морях. Всякий офицер и матрос почитал за счасты попасть на корабль, отправляющийся в кругосветное плавание Но попадали на эти корабли лучшие офицеры и лучшие комаж ды или по очень сильной протекции. За 25 лет в заграничных плаваниях перебывало 20,5% офицеров и 29,8% матросов от общего числа плавающих моряков 10. Значимость этих итогоз еще более возрастет, если учесть новизну дела, финансовые трудности, малое число кораблей, способных к океанским плаванням.

Дальние плавания доставляли морякам ни с чем не сравнимый опыт, но фундамент их образования закладывался в морских учебных заведениях. Поэтому Морское министерство должно было обратить внимание и на состояние своих училищ.

До Крымской войны будущие вахтенные начальники, комакдиры и флагманы обучались в Петербурге, в Морском кадетском корпусе. Некоторым подспорьем корпусу служила выпускавшая морских офицеров для Черноморского флота школа флотских юнкеров в Николаеве. Состав ее был невелик: в 1855 г. в ней обучалось всего 74 юнкера 11, что было в 7—8 раз меньше числа кадет и гардемарин Морского корпуса. В 1861 г. она была упразднена ввиду того, что при том ограниченном составе Черноморского флота, какой был определен ему Парижских трактатом, не было необходимости содержать для этого флота особое учебное заведение.

Офицеры корпуса флотских штурманов также воспитывались в двух учебных заведениях: в первом штурманском полуэкций мортке и черноморской штурманской роте. Наконец, учебный мортской рабочий экипаж готовил для флота артиллеристов, корабельных инженеров и механиков.

Предметом главной заботы Морского министерства был морской корпус, поскольку из него выходили флотские командиры

цвет морского офицерства. Офицеры-специалисты составляли отдельные корпуса: флотских штурманов, морской артиллерии, корабельных инженеров, инженер-механиков. Они имели сухопутные чины и стояли вне общей флотской нерархии. Находясь на положении «париев» морской службы, они не пользовались большим вниманием морского начальства. Существование отдельных корпусов офицеров-специалистов было данью традициям парусного флота, когда высшим морским искусством считалось управление парусами, и именно флотские офицеры определяли лицо корабля. Однако, несмотря на происшедшие в середине века технические перевороты, повысившие роль специалистов в морском деле, отдельные корпуса продолжали существовать и отношения между ними строились в соответствии с традиционной иерархией. Поэтому реорганизация технических заведений проводилась во вторую очередь и по образцу реформ в Морском корпусе. .

Морской кадетский корпус являлся закрытым сословно-корпоративным учебным заведением. В него принимались флотских офицеров и офицеров морской артиллерии, дети дворян, внесенных в IV, V и VI части дворянской родословной книги (т. е. иностранного, титулованного и столбового дворянства), потомки финляндских, польских и прибалтийских дворян, а также дети генералов и чиновников первых четырех классов 12. Прием производился по кандидатским спискам, которые составлялись за несколько лет до очередного набора в корпус. Кандидаты принимались по очереди, когда им исполнялось 10-12 лет. Для поступления в корпус необходимо было сдать несложный экзамен, основные требования которого сводились к умению читать и писать. Поскольку система приема кандидатов по очереди исключала всякую конкуренцию, то экзамены «служили лишь для того, чтобы определить, в какой класс посадить кандидата; принимались же почти все, кто по списку был на очереди» 13. Так, в 1857 г., согласно отчету корпусного начальства, 60% воспитанников было принято в корпус «со знаниями в объеме ниже вступительной программы» 14. «...Воспитание для флота основано не на том главном условии, выйдет ли из мальчика хороший морской офицер, — делало вывод морское командование, — а на том, где служил его отец и как древен дворянский род его» 15.

Численность обучавшихся в корпусе составляла в 50-х годах 540—590 кадет и гардемарии и определялась не столько потребностью флота в офицерах, сколько числом стоявших на очереди кандидатов. К тому же, как признавал сам директор корпуса, кот излишией снисходительности поступают очень часто в корпус дети, которые при самом их приеме видимо оказывают, что они неспособны к будущему их предназначению по роду службы, и корпус, принимая таких детей, чрез короткое время удо-

стоверяется, что принял на себя излишиюю заботу, от которой трудно избавиться» ¹⁶. В силу этого число поступавших значи тельно превышало реальные потребности флота. Морской корпус, говорилось в одной записке, служил «не столько средством для образования способных морских офицеров, сколько способом, чтобы в награду за службу морского офицера дать на счет казны воспитание его сыновьям» ¹⁷.

Морской корпус был специальным учебным заведением, п поступавшие в него 10-12-летние дети предназначались уже нсключительно для морской службы независимо от обпаружив. шихся впоследствии склонностей и призваний. «Невольный и преждевременный брак сыновей с их будущим поприщем вообще был характерен для системы образования того времени, когда, по образному выражению Н. И. Пирогова, назначали детей, «едва выползших из колыбели, туда, где по разных соображениям и расчетам предстоит им более выгодная карыра» 18. Ранний «специализм» в воспитании весьма неблагоприятно отражался как на нравственном, так и на профессиональном уровне офицеров. По свидетельству лейб-хирурга И. С. Гауровица, служившего в морском ведомстве, «многие морские офицеры, воспитанные в Морском кадетском корпусе... откровенно сознавались, что они никогда не имели особенной охоты к морской службе, говоря, что детьми они помещаемы были в Морской корпус потому только, что бедные родители их, живущие в деревне, или не знали, куда их девать, или пользовались представляющимся случаем определить их в Морской пус» ¹⁹.

Срок обучения в корпусе зависел от уровня образования, которое кандидат получал до поступления в морское учебное заведение, но не превышал семи лет. Он делился на две части: в приготовительном и трех кадетских классах проходили общеобразовательные предметы, а в трех гардемаринских — как общеобразовательные, так и специальные науки. От смешение в одном заведении общего образования и специального страдало и то, и другое. За семь лет кадет обучали «азбуке, чистописьнию, десяти заповедям, общей Кайданова истории, краткой гесграфии, сокращенной грамматике, сокращенной физике, химий сокращенной математике, начертательной геометрии без примо жения к чертежам, корабельной архитектуре без малейшего понятия о ремеслах, на которых она основана, морской практике без плавания в море, астрономии без приложения на деле к мо реходству и пр., и пр.» 20 Число проходимых воспитанинкам корпуса продуждения корпуса предметов приближалось к тридцати, причем в старша классах портомогом классах гардемарины изучали одновременно около дисциплин. Но из этих предметов, докладывал впоследстви генерал-адмирал императору, «ни одного они не узнавали основательно и по отностью и вательно и по выходе из учебного заведения поражали свой невежеством 21 в доли по выходе из учебного заведения поражали свой невежеством 21 в доли по выходе из учебного заведения поражали свой невежеством 21 в доли по выходе из учебного заведения поражали свой невежеством 21 в доли по выходе из учебного заведения поражали свой невежеством 21 в доли по выходе из учебного заведения поражали свой невежеством 21 в доли по выходе из учебного заведения поражали свой невежеством 21 в доли по выходе из учебного заведения поражали свой невежеством 21 в доли по выходе из учебного заведения по выстрания по выстра невежеством» 21. Воспитывавшийся в корпусе сотрудинк редайции «Морского сборника» В. П. Мельницкий отмечал: «Вспояв

ная прошедшее, многие из нас удивлялись общирной программе пройденных нами наук и в то же время сожалели о том, как

мало усвоили мы из этой обширности» 22.

Поверхностный уровень общеобразовательных знаний морских офицеров объяснялся главным образом двумя обстоятельствами. Во-первых, прохождение за семь лет не только общего гимназического курса, но и специального было возможно лишь за счет сокращения времени, затраченного на изучение общих предметов. В то время как в гимназиях отводилось на историю 416 уроков, в Морском корпусе — 385, на географию — соответственно 860 и 385, на русский язык — 848 и 455, на физику — 126 и 70 ²³. Во-вторых, «специализм» в образовании был причиной того, что кадеты смотрели на общеобразовательные предметы как на ненужные для образования морского офицера дисциплины. Как писал в 1862 г. недавно выпущенный из корпуса К. М. Станюкович, «воспитанники думали, что история важна не потому, что она развивает и часто заставляет думать и задумываться человека, а нужна настолько, чтоб и без преподавателя выучить краткое руководство Устрялова... Ведь и без истории морским офицером будешь, а без астрономии нет!» 24 Насколько слабы были гардемарины в знании общеобразовательных дисциплин, обнаружила комиссия, ревизовавшая в 1855 г. морские учебные заведения. «...Кончившие курс оставляют заведение с самыми слабыми средствами в отечественном языке, -- констатировала комиссия в своем отчете. — ...Пишут они со многими грамматическими ошибками...» По истории выпускники «коекак, притом не все могли изложить факты, но показать прагматически их связь с другими фактами, обсудить сколько-нибудь их они были не в состоянии». Несколько лучше обстояли дела с математикой, но и здесь между учащимися оказывалось значительное число малоуспевающих, в каждом курсе от 1/3 до 1/2 числа воспитанников.

Слабость общего образования кадет сказывалась и на уровне их специального образования, когда они переходили в гардемаринские классы. Умственные навыки у воспитанников были развиты недостаточно, и практическое применение зазубренных знаний представляло для них большую сложность. Как заключала комиссия, по астрономии и навигации «ответы на вопросы, основанные на численных отношениях, затрудняли их и требо-

вали несоразмерно много времени» 25.

Успеваемость в корпусе была крайне низкой. В 1853 г., как явствует из отчета директора корпуса, средний балл гардемарин выпускного класса колебался от 9,53 по навигации до 5,82 по географии, т. е. опускался ниже уровня удовлетворительной оценки (в морских, так же, как и в военных учебных заведениях, была 12-балльная система оценок). Еще хуже было положение в младших классах. В младшем кадетском классе средний балл не превышал 7,15 (по закону божьему), а по истории и французскому языку он был неудовлетворительным: 5,91 и 5,13 26. Ежегодно в кадетских классах на второй год оставалось от у до 40% воспитанников.

Низкие успехи кадет и гардемарии происходили также сот краткости учебного года, малого числа уроков по иным предме. там, от недостатка времени для повторения и приготовления уроков ... неимения учебных руководств и даже програмы» и К тому же в течение учебных руководств и даже програмы» и К тому же в течение учебного года, как отмечал в своем всенод даннейшем докладе Константии Николаевич, «в зимнее время, весною и осенью кадет занимали преимущественно фронтовою службою в ущерб классных занятий языками и наука. Ми» 28.

касается методов преподавания, то, по осторожном признанию той же комиссии, они «более или менее устарели» 2. Большинство учителей, вспоминал В. П. Мельницкий, «в преподавании следовало рутине, держалось схоластических сухих приемов, не приноравливалось к способностям слушателей и не обращало большого внимания на практическое применение науки к потребностям морской службы» 30. Другой бывший восийтанник корпуса писал: «Преподавательский персонал, система н методы преподавания были у нас, как и в других учебных заведениях: отсюда и досюда, в случае просьбы объяснить— указывалось: в тетради написано» 31. Сообщение учителем сведений, подлежащих заучиванию, и затем зубрежка кадетаци очередной порции учебного материала — в этом, собственно говоря, заключалась вся премудрость учебного процесса. Ни развитие у воспитанников навыков к самостоятельному труду, на умение применять полученные знания, ни глубина усвоения изучаемых наук не считались действительным критерием уров. ия преподавания. В сфере педагогики, как и везде, господствовал формализм, и формальные экзамены считались единственю реальным мерилом успехов в учебной работе. «В корпусе воспитанинки ожидают экзамена, — признавал в 1862 г. только что заступивший на должность директора этого заведения В. А. Римский-Корсаков, — и все их ученье в корпусе направлено к тому, чтобы его выдержать» 32.

Морская практика кадет и гардемарин также была весьма слабой. «...Предназначавшиеся к морской службе доселе приготовлялись к ней обычно на берегу — в корпусе, — отмечал али. Е. В. Путятин, — и изучали морское искусство большей частью по книгам, изредка только совершая короткие плавания в ближайших водах» 33. Непродолжительное летнее плавание от Кронштадта к Петергофу на «потешном» корабле «приносило мало пользы, — признавал генерал-адмирал, — часто внушало кадетам отвращение к морской службе и приучало глаз к неверним размерам корпусных судов, где они не могли и видеть настоящего порядка морской военной службы». Недостаточность практического освоения морского дела, усугубленная новерхностью полученных в корпусе теоретических знаний, приводила в конестолученных в корпусе теоретических знаний, приводила в конестолученных в корпусе теоретических знаний, приводила в конаблы ном итоге к тому, что «молодые офицеры, вступая на кораблы

начинали не с отправления своих обязанностей, а с изучения, как исполнять их, и выпуждены были выслушивать замечания от тех лиц, которых они, как офицеры, должны бы руководст-

вовать» ³⁴.

Система воспитания в Морском корпусе мало чем отличалась от воспитательных принципов в других военных учебных заведениях. Весь контингент учащихся был разделен на две роты (кадетскую и гардемаринскую), которые делились на отделения. Последние формировались не в зависимости от деления классы, а по ранжиру. Во главе каждого отделения стоял офицер-воспитатель, который неусыпно надзирал за жизнью воспитребовал от них соблюдения военной дисциплины. безусловного повиновения, поддержания внешнего порядка и наказывал ослушников. «Преследовали нас за все, — вспоминал бывший кадет Морского корпуса, — в особенности — за курение, проборы, неряшливость, неуспехи на фронтовом учении и т. п. наши великие прегрешения. Беда была провести пробор, это было одно из высших преступлений, а потому те, которые не чесались ежом, должны были на месте пробора оставлять две прядки волос» 35.

Для наказания широко применялись розги, и хотя начальство корпуса в своих отчетах утверждало, что телесным наказаниям подвергалось лишь 5—8% воспитанников 36, очевидно, что эти цифры были занижены. Тот же воспитанник корпуса свидетельствовал, что по субботам устраивались еженедельные порки нерадивых учащихся, не возбранялось драть воспитанников и в будни. За коллективные шалости при невозможности отыскать виновного секли каждого пятого 37. Возможно, что мемуарист несколько сгущал краски, но, по-видимому, нужно признать тот факт, что, кроме официальных экзекуций, кадетов секли и «по-

домашнему», для скорого увещевания.

Авторитарная система воспитания, характерная для дореформенных военных учебных заведений и основанная на страхе детей перед наказанием, направленная на парализацию их воли и слепое подчинение воспитателям, имела весьма сомнительное воздействие на нравственное состояние будущих морских офицеров. Многие офицеры, выходя из корпуса, не питали никакой любви к избранному поприщу, легко привыкали к сечению матросов и мордобою и быстро осванвали несложные хитрости показывать товар лицом на высочайших смотрах. Строгое соблюдеине воинской дисциплины, безукоснительное исполнение своего долга, безусловное повиновение воле командования, бесстрашие, граничащее с безрассудством, зачастую сочетались у них со звериной жестокостью, беззастенчивостью во лжи, безынициативпостью в службе и страхом перед высшим начальством. Можно с уверенностью сказать, что лучшие черты славной когорты черноморских моряков развились не в корпусе с его духом палочной дисциплины, а уже во время службы, в Инколаеве и Севастоноле, где «Лазареву удалось на самые инчтожные, повидимому, приманки поддеть самолюбие своих подчиненных д создать морской дух в Черноморском флоте» 38.

Подготовка реформ в Морском кадетском корпусе пачалась с учреждения в сентябре 1853 г. Комитета для составления проекта свода постановлений об учебных заведениях морского ведомства. Поскольку «постановления об этих заведениях выходя. ли в разное время, изменяли и отменяли одно другос и быле разбросаны в разных циркулярах, инструкциях, положениях в потому уже недовольно известны, - разъяснял поэже генерат адмирал, - я поручил особому комитету составить подобных постановлений, изменяя и дополняя оные, смотря п надобности» ³⁹. Комитет этот под председательством контр-ади. Б. А. Глазенапа, не мудрствуя лукаво, принялся морские учебные заведения по образцу сухопутных кадетски корпусов. Поэтому в «Проекте положения, штатов и табеле! для учебных заведений морского ведомства», составленном ксмитетом в 1855 г. 40, все нововведения были заимствованы, и небольшим исключением, из Устава сухопутных военно-учебных заведений.

К этому времени, как известно, высшее морское командование отказалось уже от привычных способов административной работы и посредством строгих ревизий, гласного обсуждений недостатков в устройстве различных учреждений морского ведомства, привлечением общественного мнения к разработке не которых преобразований пыталось добиться радикальных улуче

шений во всех отраслях морского управления.

проявились и ф Эти новые методы вполне определенно подготовке преобразования морских учебных заведений. В кожце марта 1855 г. вел. кн. Константин Николаевич обратился к министру народного просвещения А. С. Норову и начальный главного штаба е. и. в. по военно-учебным заведениям Я. И. Ро стовцеву с просьбой поручить опытным педагогам «осмотрет» морские учебные заведения в подробности, отыскать, заметить н выставить все существующие в них недостатки, дабы, узна их, морское начальство могло исправить. При этом морское на чальство настоятельно просит воздерживаться от всяких похва морским учебным заведениям, — оговаривал условия ревизация генерал-адмирал, — ибо оно имело случай неоднократио видей до какой степени похвалы портят не только воспитанинков, в самих директоров, учителей и воспитателей» 41. В начале новитателей» 41. В начале новитателей воспитателей в начале новитателей в начале новитателе новитателе новитателе начале новитателе новитателе новитателе новитателе новитателе новитателе новитателе начале новитателе новитателе новитателе новитателе новитателе новитателе новитателе новита комиссия от Министерства народного просвещения в составляться в калемиков и профессиональной просвещения в составляться в поставляться в профессиональной просвещения в составляться в профессионального просвещения в составляться в просвещения в составляться в профессионального просвещения в составляться в просвещения в применния в просвещения в просвещения в просвещения в просвещения в просвещения в просвещения в применния в применния в применни в академиков и профессоров И. И. Давыдова, Э. X. Деяк А. В. Никитенко, А. Ф. Постельса, И. И. Сомова, Н. А. Вышко градского, О. В. Ствуве законительство. градского, О. В. Струве закончила осмотр Морского кадетского корпуса и представиле командования корпуса и представила свой отчет морскому О многих из недостатков, обнаруженных компесией, уже говоря

лось выше, общий же ее вывод был таков: «В Морском корпусе сторона умственного образования требует значительных измене-

ний для своего усовершенствования» 12.

Осенью того же года Константин Николаевич разослал только что составленный проект комитета Глазенапа на обсуждение по разным ведомствам. Независимо от замечаний, полученных на этот проект и в основном сводившихся к указаниям на частные его недостатки, сам генерал-адмирал нашел «весь этот проект совершенно неудовлетворительным» и полагал, «что следует написать совсем новое учреждение» ¹³. Для этой цели был создан Комитет о преобразовании морских учебных заведений, председателями которого были сначала управляющий министерством Ф. П. Врангель, а затем директоры Морского корпуса вице-адм. А. К. Давыдов и контр-адм. С. С. Нахимов.

В 1856 г. Морское министерство предприняло шаг, который совершенно не вписывался даже в его необычную практику разработки законодательства. Таким шагом было приглашение общества к обсуждению на страницах печати вопросов, связанных с предполагаемой реорганизацией системы морского образования. Эта идея возникла у великого князя еще до проведення ревизий морских учебных заведений. 21 марта 1855 г. Константин Николаевич, определяя цели и характер деятельности «Морского сборника» на будущее, предписывал управляющему иннистерством: «Я полагал бы весьма полезным, чтоб опытный педагог (напр., Постельс*) написал статью о публичном воспитании, а потом один из наших моряков-педагогов дополнил оную соображениями о воспитании собственно моряков» 44. И в первом номере за 1856 г. появилась статья К. Бема «О воспитании», положившая начало педагогической дискуссии в «Морском сборнике». В этой статье высказывались суждения, что цель воспитания «должна состоять в приготовлении воспитанника к действительной жизни», порицалась система, когда «хотели из мальчика сделать человека, совсем готового для его предназначения» 45, и предлагалось начинать обучение в закрытых специальных учебных заведениях не ранее чем с 15-16 лет.

Не успела статья выйти в свет, как генерал-адмирал вновь обратился к Норову и Ростовцеву: «...Я был бы весьма благо-дарен, если б некоторые из состоящих под начальством Вашим просвещенных воспитателей доставили мне по поводу этой статьи свои замечания и соображения, и с искренним удовольствием приказал бы украсить ими наш Сборник» 16. Педагоги быстро откликнулись на просьбу Морского министерства, и уже в мартовском номере «Морского сборника» были напечатаны «Дополнительные статьи к рассуждению Бема "О воспитании"» директора Главного педагогического института И. И. Давыдова, в мае — «Мысли по поводу статьи "О воспитании"» В. И. Да-

училище правоведения.

ля, «Заметки о преподавании русского языка и словесности» Н. И. Греча и заметки «Флотского офицера» (под этим исевдонном скрывался сотрудник редакции «Морского сборника» В. П. Мельницкий), а в июле 1856 г., в девятом номере журнала, увидела свет знаменитая статья Н. И. Пирогова «Вопросы жизни». Надо заметить, что когда статья была представлена в Морское министерство, то управляющий Ф. П. Врангель не решинлся передать ее в редакцию Сборника без санкции генераладмирала, ибо, как полагал Врангель, «основная мысль, развитая в ней, может быть и ложно истолкована, потому что не согласуется с общепринятыми понятиями». Однако Константин Николаевич, ознакомившись со статьей, ответил Врангелю: «Читал с величайшим интересом и вполне разделяю прекрасные мысли Пирогова» 47. Эта резолюция сияла все препоны на ее пути к выходу в свет.

Статья Пирогова принадлежит скорее истории русской педагогической мысли, нежели истории морских учебных заведений и их преобразований, однако для нас важен тот факт, что се появление было вызвано готовившимися преобразованиями морских училищ и идеи, изложенные Пироговым, оказали непосредственное влияние на развитие системы морского образования. «Все готовящиеся быть полезными гражданами должны сначала научиться быть людьми, — писал Пирогов. — Поэтому все до известного периода жизни, в котором ясно обозначаются их склонности и их таланты, должны пользоваться плодами одного и того же нравственно-научного просвещения». Эту мысль об общем образовании как основе формирования личности оп дополнял резкой критикой распространенной во многих учебных заведениях ранней специализации: «...Исполинские успехи наук и художеств нашего столетия сделали специализм необходимою потребностию общества; но в то же время никогда не нуждались истинные специалисты так сильно в предварительном общечеловеческом образовании, как именно в наш век. Односторонний специалист есть или грубый эмпирик, или уличный шарлатан»

После выступления Пирогова точка зрения о необходимость отделения общего образования от специального почти уже на подвергалась сомнению. Морское министерство было теперь озабочено лишь тем, в какие конкретные формы должна вылить ся реорганизация морских училищ, какие меры по улучшению обучения и воспитания будущих офицеров следует еще предпринять, поэтому в последующие годы в «Морском сборнике печатались по преимуществу статьи морских офицеров о необходимых преобразованиях в морских училищах. На его страни цах появлялись статьи И. А. Шестакова, Е. В. Путятных которому было поручено составление проекта реформы морских учебных заведений, В. А. Римского-Корсакова, спустя некоторог время назначенного директором Морского корпуса, молодого мичмана К. М. Станюковича и др. Особенно много статей по явилось в 1860—1861 гг., когда после опубликования Е. В. Путятно

тятиным «Соображений об устройстве морского воспитания в россин на новых началах» и «Проекта преобразования морских учебных заведений с учреждением новой гимназии» ⁴⁹ завязалось обсуждение этих проектов. Свои замечания присылали не только морские офицеры, но и гражданские педагоги: Н. И. Пирогов, А. П. Николаи, К. К. Фойгт, которые, помимо этого, изучали по просьбе морского командования отчеты морских учебных заведений и свои критические мысли и мнения также публиковали в Сборнике.

В целом дискуссия в «Морском сборнике» по педагогическим вопросам принесла несомненную пользу делу реорганизации морского образования. Всего за 1856—1862 гг. в журнале было опубликовано 70 больших теоретических статей на темы воспитания, из которых 18 были написаны писателями, учеными и общественными деятелями, 17 — педагогами, 35 — морскими офицерами 50. Участие в дискуссии лучших педагогических, научых и общественных сил страны давало Морскому министерству возможность воспользоваться последним словом педагогической мысли, устроить систему морского образования на новейших принципах. «...Благодаря Н. И. Пирогову и другим деятелям на поприще педагогической литературы, — подводил итоги дискуссии «Морской сборник», — кажется, можно сказать смело, что общество не стоит за закрытые заведения, не стоит за раннее посвящение детей каким-либо специальностям» 51.

Не меньшее значение педагогическая дискуссия имела и для возвышения престижа Морского министерства в глазах общества. Злободневные статьи в «Морском сборнике» снискали журналу огромную популярность, и на протяжении 1855—1857 гг. число его читателей непрерывно росло 52. Общественный авторитет Морского министерства в эти годы достиг своего пика.

После того как Морскому министерству «чужая», а потому волее строгая комиссия указала на наиболее существенные недостатки морских училищ, а в «Морском сборнике» были предложены возможные пути их исправления, дело оставалось за тем, чтобы составить новый проект устройства морских училищ. В созданном в 1856 г. Комитете о преобразовании морских учебных заведений дело подвигалось, однако, не спеша, и, учины заведений дело подвигалось, однако, не спеша, и, учины заведений дело подвигалось, однако, не спеша, и, учины заведений дело подвигалось при подобных работах, можно было предположить, что плоды его деятельности обнаружатся не скоро. Поэтому в марте 1859 г. генерал-адмирал обратился к находившемуся в то время в Англин адм. Е. В. Путятину с поручением составить проект положения о морских учебных заведениях.

Граф Евфимий Васильевич Путятии, опытный моряк и искусный дипломат, но впоследствии неудачливый министр народного просвещения, был известен своей англоманией и клерикализ-

мом. Его симпатии нашли свое отражение в «Соображениях о способе образования морских офицеров в России на новых нача. лах», которые Путятин представил генерал-адмиралу уже в июне 1859 г. По замыслу автора, система морского образования должна была носить, как и в Англии, преимущественно практи. ческий характер. Воспитанники Морского корпуса, получив об. щее образование в гимназиях или дома и поступив в 14-16-лет. нем возрасте по экзамену в корпус, должны были первые ток года плавать на учебном корвете в заграничных морях. Во время плавания воспитанием и обучением кадет должны были заниматься морские офицеры, преподаватели иностранных языков и законоучитель, на которого возлагалось преподавание всех общеобразовательных предметов. По возвращении из плавания воспитанники переходили бы по экзамену в 2-годичное Морское училище, где изучали бы по преимуществу теоретически предметы. По окончании училища и сдаче экзаменов гардемарины выпускались бы во флот и через год службы в море производились бы в лейтенанты.

«Соображения» Путятина послужили основой для всеподданнейшего доклада генерал-адмирала «О главных основания предполагаемого преобразования морских учебных заведению, представленного императору 30 октября 1859 г. Как явствует в самого названия, в этом докладе были определены только основные принципы реформы. Это предварительное общее образование в гимназиях, прием в корпус по конкурсному экзамену в возрасте 14—16 лет, ограничение срока обучения 4—5 годами. преподавание преимущественно морских наук, сколь возможи частое плавание воспитанников в море, производство по окоячании учебного заведения в корабельные гардемарины и только через два года службы в море — в первый офицерский чак Кадет низших классов, дабы «не лишать родителей воспитывать их детей в раннем возрасте», предлагалось перевести в специально учреждаемую на средства Морского министерства гим назию ⁵³.

После того как доклад великого князя был одобрен Алег сандром II, Морское министерство приступило к детальной раз работке проекта реформы морского образования. В конке 1859 — начале 1860 г. несколько видоизмененные «Соображе ния» Путятина были опубликованы в «Морском В новой редакции вместо трехлетнего плавания сразу по поступления лении в корпус предлагалось начать обучение кадет с теорет ческих занятий в течение двух лет на берегу с 4-месячным от ним плаванием между курсами, затем в звании гардемарин правлять их на тосто правлять их на два года в плавание, после которого гардемарины в тенечие применения ны в течение двух лет должны были продолжать свое теорет ческое образование в высшем отделении корпуса 54.

Вслед за «Соображениями» в конце 1860 г. был надан половленный Путатичных Половиных Путатичных Половиных готовленный Путятиным «Проект преобразования морских 1860 ных заведений с упраждания преобразования морских 1860 ных заведений с упраждания преобразования морских 1860 ных заведений с упраждания преобразования морских 1860 г. был надавительным в конце 1860 г. был надавительным в конце 1860 г. был надавительным преобразования морских действений с упраждания преобразования морских действений преобразований преобраз ных заведений с учреждением новой гимназии» (Спб., 1860) По этому проекту предусматривалось иметь всего два учебных заведения для подготовки морских офицеров: Морской кадетский корпус и Морское техническое училище. Право на поступление в морские училища предполагалось предоставить всем свободным сословиям. Структура учебного курса Морского корпуса оставалась такой же, какой она была очерчена в опубликованных «Соображениях». Для высшего надзора за деятельностью морских учебных заведений Путятин предлагал назначить четырех главных экзаменаторов, а также учредить учебный совет морских училищ, в состав которого вместе с главными экзаменаторами входили бы директора Морского корпуса и Морского технического училища и начальники старших отделений этих заведений.

Возможность гласного обсуждения законопроекта реформы вызвала большой интерес к нему со стороны общества. Количество замечаний на проект было столь велико, что Морское министерство смогло опубликовать на страницах «Морского сборника» только незначительную их часть. Полностью же замечания были напечатаны в отдельном трехтомном издании в количестве 600 экземпляров. Большинство критиков восставали против «того клерикального направления, которое проект придает морским учебным заведениям», при том, что духовенство «само, более всех других, нуждается в преобразованиях». Многие предложения сводились к тому, чтобы «иметь оба училища открытыми, допуская в оные только приходящих учеников, вследствие дознанной педагогической истины, что только подобные училища приносят истинную пользу». Общественное мнение признавало также необходимым «принимать в них не иначе как молодых окончивших полный гимназический т. е. получивших общее образование». Наконец, подавляющее большинство приветствовало разрешение «к приему по состязательному экзамену лиц всех сословий. От этого правила предвидели выгоду как для флота, ибо морские училища имели бы выбор между большим числом желающих поступить в оные, так и для империи вообще, ибо подобное правило повело бы не к разъединению и взаимному недоброжелательству, а к сближенью разных сословий». Однако, по разъяснению высшего морского начальства, «по многим соображениям, отчасти от Морского ведомства не зависящим, оно не могло вполне последовать» всем этим пожеланиям 55.

Вскоре после получения Морским министерством замечаний проект Путятина А. В. Головнин, также будущий министр народного просвещения, составил новый проект устройства морских учебных заведений. Он отличался от предыдущего следующим: весь курс обучения в Морском корпусе сокращался до четырех лет; вместо двухлетнего заграничного плавания предлагалось посылать кадет в море каждое лето на несколько месяцев; воспитанники в Морском корпусе могли быть как казеннокоштные, так и своекоштные; вместо учебного совета всех

училищ проектировалось учредить в каждом заведении свой учебно-воспитательный совет, в состав которого входили бы все преподаватели и воспитатели училища 56. Существенным отступлением от проекта Путятина было предоставление права поступления в корпус одному дворянству.

За изданием второго проекта вновь последовало его обсуждение, и снова в Морское министерство была прислана масса различных замечаний. Во многих из них порицалось восстановление сословных ограничений. Так, главный командир Астраханского порта контр-адм. С. В. Воеводский полагал, что родители воспитанников не перестанут перекладывать на государство обязанность воспитывать их детей до тех пор, пока «Морское ведомство не дойдет до того убеждения, что морское дело не есть исключительность одного сословия, а свободное призвание всех свободных сословий». Замечательно, что сожаление о «невозможности при новом устройстве морских заведений... допустить для обучения в них лица всех сословий» и о том, что «заведения эти не могут быть открытыми» 57, высказывал один яз преподавателей Пажеского корпуса.

Итак, в конце 50-х — начале 60-х годов основные реформы были определены. Всеподданнейший доклад и обз проекта — Путятина и Головнина — предусматривали щение морских училищ в чисто специальные учебные заведения, поступать в которые юноши могли лишь по окончании гимназического курса, хотя и неполного, и только по конкурсному экзамену. Проекты обращали также большое внимание на практаческую подготовку гардемарин и устанавливали обязательног их участие в морских кампаниях в процессе обучения. В то же время, несмотря на то что общественное мнение единодушно отвергло сословные ограничения при приеме в морские учебные заведения, Морское министерство не сочло возможным понтв на это, причем действительно, как это будет видно из дальней. шего, по причинам, «отчасти от Морского ведомства не зависяшим».

В начале 1862 г. был учрежден Комитет для составления устава морских учебных заведений, который и завершил подпотовку реформы морского образования.

Одновременно с разработкой нового законодательства о морских учебных заведениях Морское министерство предпринялу некоторые шаги по практической подготовке предстоящей реформы. Главным препятствием к осуществлению реорганизация морского корпуса являлись составленные на несколько лет вперед списки, по которым принимались в корпус очередные кай дидаты, а также слишком большое число его воспитанников песоразмерное с резко уменьшившимися после войны потребностями флота в офицерах. Морское министерство не смель

нарушить взятые на себя обязательства по воспитанию тех детей, которые уже были зачислены кандидатами, и тем более не могло исключить из корпуса кадетов, не устроив их судьбу. До тех же пор пока число воспитанников превышало численность необходимого ежегодного пополнения командного состава, морское начальство не имело возможности осуществлять коренные преобразования в корпусе.

В 1857 г. была отменена запись в кандидатские списки, однако прием в училище по старым спискам продолжался еще до 1861 г. «Нынешние кандидатские списки служат препятствием к преобразованию наших учебных заведений» 58, — жаловался генерал-адмирал в 1859 г. И, принимая в училище все новых кандидатов, морское ведомство одновременно помышляло о том, как избавиться от лишних офицеров, как служивших во флоте, так и только готовившихся вступить в морскую службу.

Мерой, которая должна была, с одной стороны, «ускорить применение к морским учебным заведениям начала отделения общего образования от специального», а с другой стороны, способствовать «сокращению числа воспитанников, предназначаемых к выпуску на службу в морское ведомство» 59, явилось образование из двух низших классов морских учебных заведений трех гимназий: в Петербурге, Кронштадте и Николаеве. Другим шагом было разрешение родителям забирать своих детей из морских училищ, получая при этом денежное пособие из морского казначейства на их воспитание, а также предоставление права гардемаринам поступать из корпуса в гражданскую службу с чином X—XIV класса.

Благодаря этим мерам в 1864 г. Морское ведомство получило, наконец, возможность произвести прием в Морской корпус по новым правилам — без кандидатских списков. Устав корпуса не был, однако, еще утвержден, и морское начальство, верное тактике «семь раз отмерь — один отрежь», решило проверить применение основных начал реформы на практике прежде их

законодательного утверждения.

20 января 1864 г. управляющий министерством Краббе по своему всеподданнейшему докладу «О приеме воспитанников в Морской кадетский корпус в текущем году» получил разрешение издать составленные комитетом по преобразованию морских училищ «Правила для приема воспитанников в Морской кадетский корпус и для допущения к пробным правилам в 1864 г.» При этом Морское министерство попыталось все-таки принимать в корпус «всех тех, кто имеет право на воспитание в гимназиях, а следовательно, и лиц недворянского происхождения». Однако Александр II не согласился с этим предположением и разрешил поступать в корпус только детям «дворян потомственных, штаб- и обер-офицеров, гражданских чиновников и потомственных почетных граждан» 60.

В «Правилах для приема воспитанников в Морской кадетский корпус» определялось также, что поступать в это заведенне могли кандидаты в возрасте от 14 до 17 лет. Третым усло. внем были состязательные экзамены по программе в объеме 5 классов гимназии. Срок обучения в корпусе устанавливался в четыре года 61. Перед поступлением в корпус кандидаты могли ознакомиться с особенностями морской службы и проверить свои наклонности к ней, участвуя в пробном плавании на учеб. ном судне.

Спустя три года, 18 мая 1867 г., был издан Устав Морского училища 62. Первым нововведением реформы, как видио из самого заглавия закона, было переименование Морского кадетского корпуса в училище. Правила приема не претерпевали серьезных изменений по сравнению с положением 1864 г. Увеличивался только на год возраст поступавших: вместо 14—17 лет — 15—18 (§ 4). Сословный ценз сохранился в неизменном виде, лишь в примечании оговаривалось, что по особо уважительным случаям можно принимать детей лиц и других неподатных сословий, но не иначе как с высочайшего каждый раз разрешения (§ 3, примечание).

Учебный курс делился на два отдела: приготовительный и морской (§ 26). Одногодичный приготовительный курс сохранялся по причине того, что в училище принимали после окончания только пяти классов гимназии. Таким образом, приготовительный отдел должен был хотя бы частично довершить общее образование воспитанников. По своему содержанию он был сходен с программой реальных гимназий: в нем преподавались закон божий, русский язык, история, физика, алгебра, геометрия и тригонометрия (§ 27). Морской курс длился три года и был полностью посвящен специальным наукам. В течение трех летних месяцев проводились практические плавания, для которых ежегодно снаряжался «учебный отряд из приспособленных к этой цели судов под начальством начальника училища» (§ 35).

В системе воспитания в училище допускались следующие меры взыскания: замечания, выговоры, наряды не в очередь на службу, лишение прав на отпуск, отчуждение от товарищей, арест и исключение из училища (§ 67). В качестве награды устанавливалось занесение имен отлично обучавшихся на мраморную доску (§ 66). О телесных наказаниях в уставе ничего не говорилось, так как подразумевалось их безоговорочное запрещение. К тому времени вредность телесных наказаний уже считалась за «дознанную педагогическую истину» и было сочтено неудобным даже упоминать о них в законе.

«Для содействия начальнику училища в управлении учебновоспитательной частью и для обсуждения мер к лучшему ее устройству» был учрежден учебно-воспитательный совет (§ 80). Совет состоял из начальника училища, инспектора классов, за ведующего строевой и хозяйственной частью и ротных командиров (§ 81). Преподаватели приглашались к участию в заседаниях совета только в тех случаях, когда обсуждались вопросы

о приеме воспитанников, переводе их из класса в класс, выпуске

или исключении из училища (§ 82, 83).

Итак, почти пятнадцатилетний период подготовки реформы, в течение которого Морское министерство использовало весьма широкий диапазон средств и методов разработки преобразований, начиная от привычных комитетских заседаний и кончая дискуссией по общим проблемам педагогики и публичным обсуждением законопроектов, наконец, завершился. Единогласное осуждение ранней специализации в образовании и чрезмерного прагматизма в воспитании привело к преобразованию Морского корпуса на началах отделения общего образования от специального. Это было главное достижение реформы.

Однако столь же единодушная критика сословных ограничений при комплектовании корпуса не повлекла за собой отмену этих ограничений. В этом вопросе самодержавие не пошло на уступки, несмотря на пожелание самого Морского министерства предоставить право учиться в Морском корпусе всем сословиям. Морское начальство предвидело, что сословные ограничения в конечном счете обернутся против основного реформы. В своем всеподданнейшем докладе 1864 г. Краббе писал: «Теперь поступлению в корпус будет предшествовать не одно соблюдение формальности подачи прошения о занесении малолетнего в кандидатский список, но многолетний труд самого молодого человека для получения нужных познаний и потом строгий состязательный экзамен. При таких трудных условиях право поступления в корпус теряет характер привилеин известного сословия, и те самые родители, которые при прежнем порядке послали бы своих детей в Морской корпус, откажутся, может быть, от этой мысли теперь. Таким образом, число конкурентов, весьма вероятно, окажется недостаточным, и... придется наполнить комплект воспитанников корпуса недостаточно способными подготовленными к морской или не службе» 63.

Предсказание Краббе сбылось в полной мере. Хотя на про-^{тяжении} десяти лет после реформы на каждое место претендовало 2—3 кандидата, они держали экзамены с такими неудовлетворительными познаниями, что Морское училище вынуждено было сперва замещать неполное число имеющихся в училище вакансий, а потом, когда потребность флота сделало это невоз-^{можным}, понизило уровень требований на приемных экзаменах. ^{Так,} в 1869 г. вступительный экзамен успешно выдержало 10лько 17 кандидатов, а поступило 55, в 1872 г. — соответствен-30 28 и 80 человек. Выход же из этого затруднения был найден ве в отмене сословных ограничений, а в частичном возврате к дореформенным порядкам. В 1876 г. были учреждены приготовительные классы, в которые поступали дети после окончания трех классов гимназии. И хотя морское начальство полагало, чо «с учреждением приготовительных классов морское училище в отношении комплектования воспитанинками находится

таки несравненно в лучшем положении, чем прежий Морской кадетский корпус» 64, отступление от основного начала реформы не могло не отражаться на общеобразовательной подготовке будущих морских офицеров. Самодержавие предпочитало посту. питься качеством подготовки морских офицеров во имя сохраще. ния сословной чистоты морской офицерской касты.

Преобразования в Морском кадетском корпусе не огранция. лись только его организационным переустройством. Радикаль ные меры предпринимались и по улучшению учебного и воспи тательного процесса. Эти преобразования во многом связаны с именем В. А. Римского-Корсакова, директора Морского корву. са в 60-х годах.

Капитан I ранга Воин Андреевич Римский-Корсаков, стар. ший брат знаменитого композитора, опытный морской офицер участвовавший в дальних плаваниях к берегам Тихого океан: н неследовавший там устье Амура и Татарский пролив, проявы себя незаурядным педагогом. Он был сторонником усилени практического воспитания кадет и, заступив в 1861 г. на должность директора корпуса, первым делом обратил внимание ж эту сторону морского образования. «Правильное, систематиче ское занятие с кадетами в кампании, - писал он в своем отчете, -- подготовит их достаточно в практическом отношения в отстранит от корпуса существующее доселе нарекание, что выпускаемые из него воспитанники мало сведущи в морском деле» 65. Плавания на учебных судах по Балтийскому морю вошл при Римском-Корсакове в практику подготовки воспитаннико корпуса.

По ero инициативе в 1864 г. были введены также пробым плавания перед поступлением в училище. Они давали возможность ознакомиться с особенностями избранного поприща тех представления (которые не имели достаточного подросткам, морской службе. Пробные плавания практиковались в течены 9 лет и были отменены в 1873 г., спустя два года после кончины Римского-Корсакова. За это время в плаваниях побывали 464 кандидата. 186 из них, т. е. 40%, впоследствин поступпл

в училище ⁶⁶.

Наиболее значительные изменения претерпели в 60-е годы методы воспитания в корпусе. Краеугольным камнем воспита доверне к своет тельной системы Римского-Корсакова было воспитанникам. «...Встретьте их приветливо всех без исклюя ния как бы застительно ния, как бы заслуживающих доверия детей, о которых вы служивающих доверия детей, о которых выстранизации детей, о которы выстранизации детей, о которых выстранизации детей, о ко шали одно хорошее, — инструктировал он командира учебый корвета — Всеми молостировал он командира учебый корвета. — Всеми мерами обнаружьте для них с первых шарх что вы не чисте что статов. что вы не ищете уловить их вашим надзором, по что вы на партись вышим надзором, по что вы на партись вышим надзором, по что вы на партись вышим надзором на партись вышим надзором на партись вышим надзором на партись вышим надзором на партись вышим на партись вы на партись вышим на партись вы на парти лали бы найтись вынужденным за кем-либо рать» 67. С этой целью было упразднено офицерское дежуров

в старшей роте, и обязанности дежурного были возложены на самих гардемарин. Унтер-офицеры в младших ротах также стали назначаться из числа воспитанников первой роты. Кадеты старались сами поддерживать внутренний порядок в корпусе. Всякое соглядатайство, шпионство, подсматривание, доносы исчезали из их быта 68.

Наказание как метод воспитания было лишено прежнего преобладающего значения. «Вообще касательно взысканий, — полагал директор корпуса, — кажется, можно сказать, что чем их меньше, тем лучше» ⁶⁹. Содержание же наказания должно было заключаться по преимуществу в лишении воспитанников оказанного доверия. «Каждое уклонение от ваших приказаний судите не по важности существенных или возможных его результатов, но как злоупотребление доверия, — инструктировал Римский-Корсаков воспитателей, — и немедленно показывайте виновному некоторое лишение доверия, большее или меньшее, смотря по степени злоупотребления его» ⁷⁰.

Суровые телесные наказания полностью исчезли из практики воспитания в корпусе. В отчете за 1862 г. по этому поводу говорилось: «...Уничтожение розог, хотя и не признано еще в корпусе юридически, но можно сказать, что на деле оно уже утвердилось в мысли воспитанников, так что теперь было бы излишне и даже, может быть, смешно официально провозглашать о том». Однако сохранение хотя бы одной «энергической меры острастки», по мнению директора, было крайне необходимо для правильного хода воспитания, для борьбы с несобранностью, легкомыслием и беспечностью. Поэтому систематически повторяющиеся нарушения дисциплины, пусть даже самые незначительные, могли повлечь за собой исключение н3 Римский-Корсаков считал, что «исключение из корпуса одногодвух виновных спасло бы, может статься, пятьдесят и сто от опаздывания и других замашек беспечности, пустых по сущности, но опасных по дальнейшему влиянию своему, которое может иному испортить всю жизнь, ибо беспечность в мелочах Развивается очень часто до размеров порока». Борьбу с этими недостатками Римский-Корсаков отождествлял чуть ли не с борьбой за переустройство всего общества. «...Не допускать нсключения из числа воспитанников, — полагал он — ...значило бы, по-моему, надолго еще задержать надлежащий ход прогресса, потому что при нынешних средствах мы еще безоружны против небрежности и беспечности — этой болезни, тем более упорной, что корень ее заключается в нашем русском CTBe> 71

Что касается мер поощрения, то необходимо отметить, что в первом своем отчете за 1861 г. Римский-Корсаков писал о широком их применении в практике воспитания. «Воспитанникам, которые ведут себя и учатся весьма хорошо, назначаются воспитательным комитетом награды и подарки, — говорилось в отчете, — Имена таких воспитанинков записывают на красные

доски в ротах и классах, кроме того, такие кадеты назначаются в должности фельдфебелей и унтер-офицеров; им позволяют хо. дить из корпуса по вечерам в будии к родным, напимают для них ложи в театрах и отличным в науках выдают книги после полугодия и по окончании учебного года» 72. Однако уже через год Морской ученый комитет, рассматривая отчеты морских учебных заведений, сделал замечание, что «в Морском корпусе начальство стремится, чтобы воспитанники учились по собствен. ному сознанию пользы и необходимости ученья, а потому, вероятно, оно и не употребляет мер, поощряющих более прилежных и успевающих» 73. По-видимому, директор корпуса все же скептически отпосился к значению наград в деле воспитания. Они «не должны иметь характер каких-либо существенных граждений, как например кормление ягодами и тому подобное» (этим грешил прежний директор корпуса А. К. Давыдов), а «должны состоять в разрешении приятных занятий» 74, — считал Римский-Корсаков. Оказание же воспитанникам доверия, предоставление им относительной свободы в некотором смысле служило авансом поощрения.

Немало изменений происходило и в организации учебного процесса в корпусе в 60-х годах. Уже данные ревизий морских учебных заведений побудили морское начальство принять незамедлительные меры по улучшению дела преподавания в училищах. И, верное своим, чуждым формализма методам работы, Морское министерство, вместо того чтобы заниматься составлением или пересмотром инструкций, долженствующих водворить порядок и преуспеяние в учебном деле, принялось подыскивать для своих училищ способных преподавателей. Новые мовоспитанные, лодые наставники кадет, «совершенно иначе образованные и проникнутые гуманитарным учением Белинского, Грановского и профессорского кружка Московского университета 30-х и 40-х годов», как вспоминал бывший кадет Морского корпуса, повели дело живо, интересно, увлекательно 75. В штурманском училище также «преподавание многих предметов пошло значительно успешнее в руках сведущих лиц, приглашенных или со стороны, или же подготовленных заблаговременно директором из тех же воспитанников корпуса, которым дана была полная возможность изучить излюбленные предметы основательно в высших учебных заведениях и у профессоров»

Педагогическая дискуссия в «Морском сборнике», которую подхватили и другие журналы, общественная борьба по вопросам воспитания и образования в 50—60-е годы и связашый с ней подъем русской педагогической мысли нашли свое отражение и в методах обучения, которые применяли в своей работе

преподаватели корпуса.

С начала 60-х годов они стали приводиться в систему, чему

немало способствовали общие собрания преподавателей, которые проводились регулярно «для обсуждения разных, но общих мер по учебной части, для соглашения взглядов преподавателей и для рассмотрения экзаменационных списков». Помимо этих официальных собраний, а также предусмотренных уставом Морского училища заседаний учебно-воспитательного совета, с 1862 г. ежемесячно проводились «приватные» общие собрания, цель которых заключалась в том, «чтобы дать возможность и начальникам и учителям корпуса видеться в беседе частной, где не стесняясь формами, можно высказываться свободнее» 77.

Благодаря этим условиям вся организация учебного процесса в училище принимала иную направленность: вместо того чтобы нашпиговывать кадет необходимыми сведениями, которые они обязаны были вызубривать к экзамену, преподаватели стали обращать внимание в первую очередь на приучение воспитанников к самостоятельному труду. Свою работу они строили так, «чтобы воспитанники вынуждены были читать соответствующие руководства, а не рассчитывать единственно на объяснение преподавателя», учителя могли «даже вовсе не объяснять воспитанникам некоторых статей, а заставлять их самих добираться до смысла этих статей по принятому руководству». Некоторые предметы, главным образом гуманитарные, преподавались в форме лекций, а не уроков. «...Лекции для старших воспитанников полезны тем, - объяснялось в отчете училища за 1868 г., — что требуют от них самостоятельного труда, как например составления записок, чтения соответствующих сочинений, и вообще до некоторой степени освобождают воспитанника от постоянной опеки преподавателя, заставляя его видеть впереди изучение всего предмета, а не одного какого-либо отдельного урока». При этом от учителей требовалось, чтобы их лекции не ограничивались «только простым изложением фактов», но сопровождались бы «критическими воззрениями на предмет самого преподавателя», тогда и на экзамене можно было бы ожидать от воспитанников «до некоторой степени самостоятельного суждения».

Нужно заметить, что требования к методике преподавания отнюдь не были жесткими, и начальство училища настаивало лишь на том, чтобы в училище применялась та система обучения, «при которой сами ученики были бы постоянно призываемы к разъяснению предмета, при которой ход преподавания основывался бы не на поверке знания последнего урока, но на удостоверении в общем понимании предмета» 78. Таким образом, стремление училищных преподавателей развивать у своих учеников самостоятельность мышления, вырабатывать у них цельный взгляд на изучаемый предмет, добиваться прочного и твердого усвоения воспитанниками учебного материала и умения оперировать им — все это свидетельствовало о том, что дело преподавания в Морском училище вышло из того застоя и ругины, которые были характерны для недавнего прошлого. И ка-

ковы бы ни были отдельные достоинства и недостатки системы воспитания и обучения в Морском училище в 60-х годах, ее отличало то, что она находилась в постоянном развитии, что ноиск наиболее совершенных форм преподавания и воспитательных методов не останавливался, что в сознании педагогов утверждалась мысль о необходимости воспитания человека и гражданина, а не только профессионального исполнителя, как главной цели воспитания вообще.

Одновременно с преобразованиями в Морском кадетском корпусе была проведена реорганизация и системы технического морского образования. Усложнение технической оснащенности флота серьезно повысило значение специальных учебных заведений морского ведомства, и уже в 1856 г. кондукторские роты учебного морского рабочего экипажа были преобразованы в инженерное и артиллерийское училище морского ведомства, а первый штурманский полуэкипаж — в штурманское училищей. Преобразования, которые были вслед за тем осуществлены в этих заведениях, проводились по образцу реформ в корпусе, и в 1867 г., одновременно с введением в действие устава Морского училища, были утверждены временные правила для технических учебных заведений. При этом морское начальство полагало, что окончательное преобразование их внутрениего устройства «будет заключаться лишь в переименовании существующих временных правил в постоянные» 80. Наконец, в 1872 г. было учреждено Техническое училище морского ведомства, которое объединяло обучение по всем техническим специальностям 31

В том же году вследствие отмены ограничительных статей Парижского договора и необходимости развертывания морских сил в Черном море были восстановлены морские юнкерские классы в Николаеве 82. Они учреждались вместо упраздненной еще в 1861 г. черноморской роты флотских кадет 83, которая в свою очередь была преобразована из школы флотских юнкеров в Николаеве. Таким образом, система морского образования в начале 70-х годов была представлена тремя учебными заведениями: Морским училищем, Техническим училищем морского ведомства и морскими юнкерскими классами в Николаеве.

Реформы морского образования с точки зрения изучения программы и методов деятельности либеральной бюрократив интересны тем, что они были незапланированными. Вступая в управление Морским министерством, ни Константии Николае вич, ни его советники не сознавали сложности и масштабности проблемы образования. Если программа административных но вовведений, винтового судостроения, дальних плаваний была

намечена либеральной бюрократией еще до начала реформ, то с необходимостью переустраивать морские учебные заведения она столкнулась уже в ходе своей реформаторской деятельности. Неслучайно, в отчете за 1853 г. генерал-адмирал ни словом не обмолвился о состоянии морских училищ. Морское министерство шло в этом деле наощупь, постигая под влиянием Крымской войны, ревизий своих учебных заведений, затем педагогической дискуссии в «Морском сборнике» суть проблемы и способы ее решения. Это, с одной стороны, доказывает эффективность тех административных методов, которыми пользовалось министерство, а с другой — отчасти объясняет замедленность реформ морского образования.

Другая причина того, что реформы растянулись почти на полтора десятилетия, заключается в том, что преобразования в морских учебных заведениях совпали с радикальным сокращением офицерского корпуса в результате уменьшения судового состава флота после войны. Перекомплект офицеров во флоте вынуждал морское ведомство дожидаться, пока Морской корпус не освободится от сделанных уже наборов. Чтобы поменять мехи для нового вина, нужно было ждать, пока выльется старое.

Неспешность действий Морского министерства объясняется также и тем, что самому этому переустройству либеральная бюрократия придавала общеполитическое значение. Морские училища обладали слишком большой спецификой, чтобы их можно было ставить в пример общеобразовательным заведениям. Но свою политическую роль в этом вопросе Морское ведомство выполнило, превратив «Морской сборник» в трибуну для обсуждения злободневных вопросов педагогики. Когда же в 1861 г. Министерство народного просвещения возглавил сам Головнин, либеральная бюрократия потеряла политический интерес к реформам морского образования, и они завершались обык-

новенным бюрократическим порядком. История подготовки реорганизации морских учебных заведений, а также те преобразования, которые коснулись учебного и воспитательного процесса в Морском корпусе, свидетельствуют, что либеральная бюрократия имела довольно ясный взгляд на вещи, когда ей не слепил глаза яркий свет политических надежд. Все шаги, которые она предпринимала в этом деле, отличались простотой и разумностью. Сознавая свое неведение в специальном вопросе, она пригласила для ревизии училищ про-Фесснональных педагогов. Поиск путей улучшений в морском образовании министерство продолжило на страницах печати. Составление проекта было поручено тому, кто был знаком с постановкой морского образования в других странах, и когда этот проект был готов, вновь был выслушан голос общественного Чнения. Наконец, в деле внутреннего переустройства учебных заведений министерство почло за лучшее не мещать живой работе. Но, несмотря на это, реформа оказалась непоследовательв одном из самых важных своих звеньев — в вопросе о ликвидации сословной замкнутости офицерского корпуса, и как результат — не до конца было реализовано основное начало реформы: отделение общего образования от специального. Пока либеральная бюрократия была в фаворе, она могла быть последовательной в своих начинаниях, но, потерпев неудачу сделать правительственный либерализм системой, она была выпужден довольствоваться малым и незначительное расширение сословного контингента кандидатов на поступление в Морское училе ще расценивать как «огромный шаг перед существовавшею до селе в Морском корпусе сословной замкнутостью» 84.

Консерватизм Александра II в этом вопросе, впрочем, обу. словливался не только политическими соображениями (в отношении к военно-учебным заведениям он оказался более уступчнв). Дело заключалось, по-видимому, в том, что морская служба не отличалась большой популярностью в России. Тяготы ег были гораздо значительнее в сравнении со службой в ариш войны Россия вела в основном на суше, и престиж морского офицера в значительной степени держался на его привилегиюванном положении. Чины во флоте приравнивались гвардни, на кораблях, как и в столичных полках, служило же мало представителей аристократических фамилий, и импераю; вполне мог опасаться, что отмена кастовости морского офицерского корпуса лишит морскую службу привлекательности да дворянства и в то же время не притянет к ней другие сословия Действительно, если не считать чиновников и офицеров, представители недворянских сословий, которые получили право ^{от-} давать своих детей в Морской корпус, почти не воспользовались им. С 1864 по 1880 г. в Морское училище поступило 676 дворянских и 325 обер-офицерских детей, 26 детей священнослужи-

телей и 38 детей потомственных почетных граждан 85.

Тем не менее вряд ли можно согласиться с общим выводох Э. Д. Днепрова о том, что реформа морского образования «практически не состоялась» и что Морское министерство «в ра форме системы морского образования ограничилось лишь полумерами» 86. Несмотря на серьезные отступления начал, провозглашенных передовой педагогической мыслыю россии, и устройство морских учебных заведений, и учебно-восли тательный процесс претерпели значительные изменения. сравнению с дореформенным периодом заметно повысилась у певаемость: если в 1853 г. средний балл гардемарин выпускной класса определательной класса опускался до 5,82 (по географии) и не подинмался вый 9,53 (по навигания) 9,53 (по навигации), то в 1870 г. он колебался уже между в по английскоми сольком в поднималия в (по английскому языку) и 10,66 (по закону божьему). Кодругия, принимаритая в 1960 года. сия, принимавшая в 1869—1870 гг. выпускные экзамены у воглатиников Мороково питанников Морского училища, отмечала, что «теоретическа» ответы всех вообще востительной всех вообще всех всех вообще всех вообще всех во ответы всех вообще воспитанников из морских наук... были вахима удовлетворительников из морских наук... были вахима ма удовлетворительны, а ответы некоторых из них не оставлять даже желать болое инисте даже желать более инчего лучшего» 67. Не скупясь на компаниенты, комиссия объесцения бета бета в в поличения в по менты, комиссия объясняла блестящие успехи

котличною системою обучения, принятою в училище, усерднем и опытностью учителей и глубоким пониманием долга и дела» 88. Разумеется, что к этому времени отчеты, парадный блеск которых сильно потускиел во второй половине 50-х годов, вновь стали отливать золотом и рассчитывать на

строгий критический анализ в них уже не приходится.

Подтверждением того, что на деле не все обстояло так благополучно, как на бумаге, может служить приложенное к отчету за 1870 г. особое мнение штабс-капитана Петрова, которое не было включено в самый отчет «по неверности изложенного в нем мнения о способе преподавания предметов, им посещаемых, и успехах их воспитанников в этих предметах» 89. Однако тот факт, что даже не побоявшийся нелицеприятной критики Петров высказывал неудовольствие не столько качеством подготовки воспитанников, сколько способами преподавания и учебными программами, дает все же основание утверждать, уровень образования выпускаемых во флот офицеров был достаточно высок. В какой-то степени косвенным признанием большей развитости нового поколения моряков служат сетования Шестакова на то, что «при жажде известности даровитые люди ухватились за более легкое средство выказаться и, найдя его в распространении журналов и в принятой системе входить к высшему начальству с своими мнениями, стали пренебрегать изучением мелочных требований дела». «Общее образование, ставши играть более важную роль, нежели доселе, — делал он вывод, — развилось... в ущерб специальности» 90.

Моральный климат во флоте изменился все же в лучшую сторону. Новые принципы воспитания, многочисленные дальние плавания, развитие традиций лазаревской школы флагманами Г. И. Бутаковым, А. А. Поповым и другими адмиралами Балтийского флота делало офицера 60-х годов совсем непохожим на его предшественника 10-15-летней давности. По сравнению с николаевским временем, писал адм. П. А. Бурачек, ^{строй}, жизнь, быт, служба, интересы служебные и жизненные отношения в морской среде, даже наружный вид и форма были Аругие, короче флот во всех своих составляющих [был] облагорожен, — и моряки императора Николая I и моряки императо-

ра Александра II были те, да не те» 91.

Политика Морского министерства по «созданию моряков» в известной степени оправдала себя в русско-турецкой войне 1877—1878 гг. При полном материальном превосходстве турецкого флота на Черном море русские моряки сумели выгодно распорядиться немногочисленными полувоенными средствами. Умелое применение минного оружия, тогда еще только вводившегося в арсеналы морских боевых средств, с использованием при этом пароходов Русского общества пароходства и торговли нейтрализовало действия броненосцев противинка и лишило турецкую армию поддержки с моря. И хотя своей армии оказать поддержки они также не смогли, вины самих моряков в этом не было.

7-262

МОРСКОЕ МИНИСТЕРСТВО И СТРОИТЕЛЬСТВО ФЛОТА

Несмотря на то что Морское министерство неоднократно и громогласно заявляло, что не флот существует для него, а оно для флота, в действительности стержнем всех морских реформ явились именно административные преобразования. Кораблестроение занимало важное, но отнюдь не первеиствующее место в деятельности Морского министерства. Правда, во время Крымской войны и сразу после ее окончания, пока политические амбиции генерал-адмирала еще не вышли за пределы его ведомства, всю свою энергию он употреблял на скорейшее воссоздание морских сил империи. Но и в эти годы политические соображения брали иногда верх над интересами развития флота, и в назидание другим ведомствам Морское министерство собственноручно урезало свои сметы, показывая пример государственной экономии.

Впоследствии же успехи в судостроении были важны для морского начальства главным образом как показатель эффективности его административной деятельности и судостронтельной политики. В этой политике можно выделить два основных аспекта: технический и экономический. Основные проблемы технической стороны политики министерства в области кораблестроения заключались в переходе от парусного флота к парово му и затем от деревянного — к броненосному. В связи с этих вставали вопросы о наиболее эффективных типах кораблей, о назначении отдельных судов и флота в целом, о выборе страте гии, соответствующей реальным силам и возможностям флого. кораблестроения, С другой стороны, в связи с удорожанием усложнением его технической базы все большее значение при обретали отстания обретали экономические проблемы судостроительной политика С технические троблемы судостроительной политика С техническим переворотом в судостроении резко увеличная стоимость отдельных кораблей, общая их численность в составе флота сокративает и стоимость сокративает и кате флота сократилась и, следовательно, возросли требования к кате честву, оперативности и экономичности строительства судов Сложность проблемы усугублялась еще и тем, что расширени судостроительной базы жаба судостроительной базы требовало теперь значительных кайй тальных затрат решения тальных затрат, решения множества технических вопросов, най ма или подготовки кратифительных вопросов, зо ма или подготовки квалифицированной рабочей силы. Все это

повышало роль экономических факторов в судостроительной

политике.

Для самого министерства экономическая сторона кораблестроения оказалось первостепенной. Это было связано не столько с ограниченностью бюджета, сколько с тем обстоятельством, что Морское министерство разрабатывало свою программу экономической политики, которую затем можно было бы предложить в качестве общегосударственной программы. Но для этого нужно было доказать ее эффективность в рамках морского ведомства.

В силу этого экономические аспекты судостроительной политики имеют особое значение и для исследователя деятельности Морского министерства. Но прежде анализа экономической программы министерства и ее реализации попытаемся дать общий очерк строительства флота в 50—60-е годы. Чтобы понять,

как строили, нужно знать, что строили.

К началу Крымской войны основу боевой мощи русского флота, как Балтийского, так и Черноморского, составляли парусные линейные корабли и фрегаты. На Балтике ввиду множества шхер — узких мелководных заливов — вспомогательную роль играли суда прибрежного действия — гребные канонерские лодки. С началом применения пара в военных флотах Россия построила и приобрела за границей несколько пароходо-фрегатов. Эти суда отличались лучшей маневренностью по сравнению с парусными, но использование колеса в качестве двигателя не позволяло разместить на пароходо-фрегатах большое число орудий. К тому же колеса были открыты действию артиллерии противника, что делало эти корабли сильно уязвимыми. Поэтому пароходо-фрегаты не вытеснили, а лишь дополнили парусные флоты морских держав.

С конца 40-х годов на вооружении флотов Англии, Франции и США стали появляться первые военные винтовые корабли. Применение в качестве двигателя винта совершило настоящий переворот в судостроении. Корабль с винтовым двигателем мог иметь то же артиллерийское и парусное вооружение, что и его ходивший только по воле ветра предшественник. Подводное расположение винта делало его и машину малоуязвимыми, зна-

чительно улучшились и мореходные качества судов.

В России Морское министерство не сумело по достоинству оценить это техническое нововведение. К тому же отсутствие в стране развитой машиностроительной индустрии не позволяло строить паровые двигатели дешево и оперативно. И хотя в 1848 г. был построен первый винтовой фрегат «Архимед», после сто гибели в 1850 г. Россия вновь осталась без винтовых судов.

В 1851 г. Морское министерство распорядилось построить винтовых фрегата «Полкан» и «Мария», по-прежнему не

связывая особых надежд с применением випта к липейным кораблям. Между тем в Англии и Франции развернулось бурное строительство винтового флота. В 1852 г., т. е. накануне Крым. ской войны, Англия уже располагала 11 винтовыми линейными кораблями, 10 фрегатами, во Франции насчитывалось 3 линейных корабля и еще 4 строилось. Даже Турция приступила к строительству 2 винтовых кораблей. Русские военно-морские агенты за границей доносили, что винтовое судостроение окончательно вытесняет колесное и что участь парусного флота предрешена. Проявлять консерватизм в таких условиях становилось рискованным, поэтому в начале 1852 г. Николай I пожелал видеть в составе Балтийского флота хотя бы один липейный корабль с винтовым двигателем 1. Было решено установить паровую машину на корабле «Константин», который предназначался к тимберовке * после 15-летней службы.

Вскоре стала очевидной недостаточность этой паллиативной меры, и уже летом 1852 г. император приказал установить при тимберовке винтовой двигатель и на корабле «Выборг», а также

обратить строящийся корабль «Орел» в винтовой.

На Черном море осенью 1852 г. также было решено приступить к строительству винтовых линейных кораблей. В 1853 г. заложили два корабля: «Босфор», переименованный затем в «Синоп», и «Цесаревич». Два винтовых корвета, «Воин» и «Витязь», были заказаны в Англии. Непосредственно перед началом войны в Архангельске был заложен еще один фрегат—«Илья Муромец» и было решено установить при тимберовке машины на кораблях Балтийского флота «Вола» и «Гангут». На 1854 г. планировалось, кроме того, начать строительство 2 ко-

раблей и 1 фрегата².

Но вступление морских держав в Крымскую войну спутало все карты. Двигатели для строящихся судов были заказаны в Англии, и к моменту разрыва с ней отношений в Россию успели доставить только два готовых механизма: для «Выборга» и «Полкана». Остальные заказы были либо конфискованы английским правительством, либо проданы одной гамбургской компании. Поскольку рассчитывать на скорое изготовление судовых механизмов на отечественных заводах не недостроенным кораблям суждено было оставаться на стапелях и в доках на все время войны. Противопоставить винтовым армадам противника однотипные силы Россия не могла на на черном море, ни на Балтике. Но если в Крыму флот преградил путь противнику к главной морской крепости ценой самоунку. тожения, то оборону Кронштадта Морское министерство политалось спецать оборону Талось спецать оборону Кронштадта Морское министерство политалось спецать оборону краниталось обор талось сделать активной. Для этого огневую мощь кроншталось ских фортов било в того огневую мощь кроншталось ских фортов от того ских фортов было решено дополнить отрядом винтовых кано нерских лолок которых нерских лодок, которые могли бы бороться

^{*} Тимберовка — исправление деревянного судна с заменой всех прогнами ших частей.

кораблями противника. Осенью 1854 г. построили 2 лодки, которые были признаны удачными опытными образцами, в декабре приступили к строительству 38 таких судов, и к лету 1855 г. Балтийский флот имел в своем составе 40 канонерских лодок, оснащенных винтовыми двигателями. Успешная их постройка побудила Морское министерство в 1855 г. заложить вторую серию из 35 лодок, а также 14 корветов и 5 клиперов. Малая величина этих судов обусловливала и небольшую мощность двигателей для них (до 70 л. с. для лодок и 200 л. с. для корветов), поэтому изготовление таких машин на отечественных заводах оказалось хотя и трудной, но разрешимой задачей. Все эти суда были построены в течение года, но вступили в строй, когда Крымская война была уже завершена.

Таким образом, к моменту окончания войны русский винтовой флот имел в своем составе всего один линейный корабль, один фрегат и 40 канонерских лодок. Кроме того, на стапелях и в доках находилось 8 линейных кораблей («Константин», «Орел», «Вола», «Гангут», «Ретвизан», «Синоп», «Цесаревич», «Николай І»), 3 фрегата («Мария», впоследствии переименованный в «Аскольд», «Илья Муромец» и «Громобой»), 14 корветов, 5 клиперов и 35 канонерских лодок. Но большая часть этих судов строилась спешно и потому от них нельзя было ожидать «тех достоинств, которые должно иметь военное судно прочно и неторопливо построенное» 3. Морскому начальству следовало озаботиться разработкой долгосрочной судостроительной программы с учетом технических достижений кораблестроения, стратегических задач флота и финансовых возможностей государства.

В апреле 1856 г. в Морском министерстве была составлена записка «О цели и значении русского флота». Флоту России ставилась задача «охранять берега ее на обоих океанах и... пяти морях, содержать полицейский надзор на водах и покровительствовать купеческому судоходству». Хотя последнее назначение выглядело несколько надуманным ввиду слабого развития отечественного торгового мореплавания, но дело это признавалось легко поправимым: «Правительство обязано оказывать всевозможное покровительство и защиту этой полезной промышленности, которая со временем примет еще большее развитие, и посему очевидно, что России необходима для этого морская сила, которая, с одной стороны, решительно преобладала бы над флотами соседних второстепенных держав, а с другой, внушала бы большим державам то уважение, какое могло бы заставить их искать союза с Россиею или ее нейтралитета» 4. Любопытно, что в том же апреле 1856 г. генерал-адмиралом был представлен всеподданнейший доклад по вопросу «изыскания средств к развитию русского торгового флота», где зависимость между коммерческим и военными флотами указывалась обратная. «Для благосостояния военного флота, — писал Константин Николяевич, — весьма важно развитие флота купеческого, который

доставлял бы первому в случае надобности большое число опытных машинистов и матросов и большое число готовых паровых и парусных судов», не говоря уже о том, что «с многочисленным торговым флотом сопряжено существование большого числа частных верфей, заводов, корабельных плотинков и пр.» 5 Парадокс, таким образом, заключался в том, что русский военный флот должен был защищать частное судоходство, развитию которого при этом требовалась государственная поддержка с тем, чтобы частное судоходство усиливало средства военного флота.

Совершенно очевидно, что защита торгового мореплавания была лишь доводом для оправдания необходимости создания крупного военного флота. Истинная же цель строительства морских сил определялась тем, что без флота «Россия потеряла бы и значение большой державы» 6. Господство в Балтийском море, обеспечивающее политический вес в европейских делах и защиту государственного суверенитета — таковы были реальные задачи будущего флота.

Морскому министерству нельзя отказать в трезвом взгляде на положение дел, когда оно заявляло, что «Россия не имеет возможности содержать морскую силу, равную или преобладающую совокупным силам Англии и Франции», но сильный флог, по его мнению, должен был уменьшить «самую вероятность и возможность войны», так как противники России «принуждены будут, во-1-ых, устраивать вновь громадные коалиции, что вссыма нелегко, и, во-2-ых, решаться на огромные издержки, которые также не всегда возможны» 7.

На основании этой записки была определена и в 1857 г. угверждена программа строительства русского винтового ф.1012. По этой программе морские силы России должны были включать в свой состав 18 линейных кораблей, 12 фрегатов, 9 пароходо-фрегатов (все — в Балтийском море), 26 корветов (14на Балтике и по 6 — в Черном море и на Дальнем Востоке). 6 клиперов (все — в Сибирской флотилии), 100 канонерских лодок (в Балтийском флоте), не считая вспомогательных судова. Но осуществить эту программу «невозможно в скором времени, - объяснял генерал-адмирал в Государственном совете, а тем менее при ограниченности денежных способов. Посему морское начальство предположило себе... достигнуть указанного его императорским величеством состава флота только через 20 лет» 9. Рассрочка выполнения программы на два десяти. летия делала ее устаревшей уже в момент утверждения. Технический прогресс в судостроении в середине XIX в. развивался столь стремительно, что расчетам на 20 лет вперед суждено было рухнуть всего 2—3 года спустя.

Уже в 1859 г. Морское министерство признало, что определенный программой состав флота «пельзя почитать окончатель но утвержденным, ибо морское искусство беспрерывно идет вперед, разные изобретения и улучшения следуют одно за другим

и с тем вместе меняется боевое значение судов разного ранга и являются суда, которые были вовсе псизвестны» 10. Первым отступлением от программы стала приостановка строительства линейных кораблей и усиленное сооружение фрегатов. Появление в 1859 г. в составе английского и французского флотов первых броненосцев ставило под сомнение значение деревянных линейных кораблей. К тому же опыт первых послевоенных лет показал, что при ограниченности бюджета и слабости судостроительной базы Россия не могла рассчитывать на успех в соперничестве с морскими державами в деле сооружения линейного флота. Его слабость могли хотя бы отчасти компенсировать крейсерские действия мощных фрегатов при надежной защите балтийского побережья судами прибрежного действия и береговой артиллерии 11. Неопределенность в соотношении сил флота и их назначении вынудила морское начальство в конце концов признать, что «желаемое значение и силу нашего флота вернее можно определить не каким-либо численным составом или штатом, а просто выражением мысли, что Россия должна быть третья по силе морская держава (следуя непосредственно за Англиею и Франциею) и должна быть сильнее союза второстепенных морских держав» 12.

В 1857—1862 гг. дополнительно к тем судам, что начали строить накануне и во время Крымской войны было заложено 9 фрегатов («Генерал-адмирал», «Светлана», «Олег», «Пересвет», «Ослябя», «Дмитрий Донской», «Александр Невский», «Севастополь», «Петропавловск»), 9 корветов, 7 клиперов и 1 канонерская лодка. В 1862 г. для Морского министерства стала очевидной полная бесперспективность строительства деревянного флота, и программа 1857 г. была окончательно похоронена.

Наступала эра броненосных флотов.

Первое боевое применение судов, обшитых броней, относится к Крымской войне. Три французских плавучих бронированных батареи были использованы при взятии крепости Кинбурн в октябре 1855 г. и сумели разрушить русские береговые укрепления, не понеся при этом значительного ущерба. Но стать прототипом нового класса судов эти батарен не смогли, так как совершенно не обладали мореходными качествами: в Черное море они дошли большей частью на буксире.

Тем не менее бронирование судов стало уже насущной необходимостью. Развитие артиллерии и вооружение судов и береговых укреплений орудиями, стреляющими разрывными гранатами, сделало деревянный флот слишком уязвимым, особен-

по перед береговыми батареями.

Некоторое время военно-морская мысль не могла найти технического решения применения брони к линейным кораблям.
Нензбежное сокращение числа орудий, уменьшение скорости и
маневренности кораблей при бронировании служили препятствнем к строительству броненосцев. Кораблестроители не желали поступаться ни одним из качеств деревянного корабля

ради его защиты. Поэтому вторая половина 50-х годов — время. когда усиленно строились деревянные паровые суда и одновие.

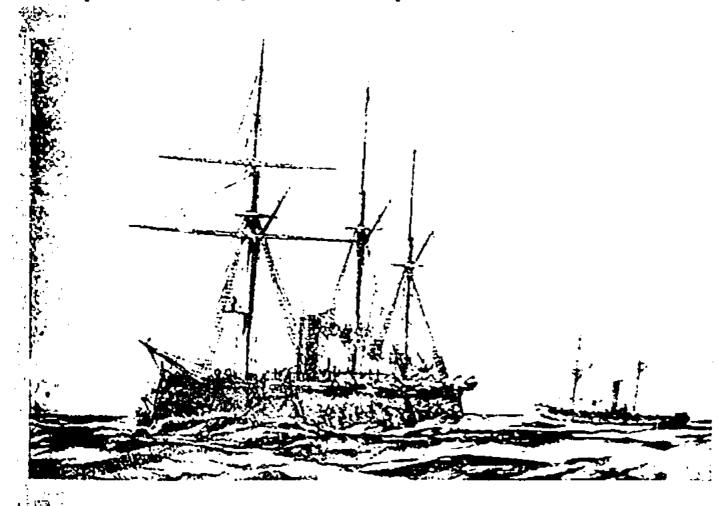
менно шел поиск нового типа корабля — броненосца.

Морское ведомство России фактически осталось в стороне от этих поисков. Это объясиялось, однако, не консервативностью морского начальства, а отсутствием материальных средств для строительства опытных броненосцев. Начиная с 1858 г. генераладмирал доказывал необходимость дополнительных ассигнова. ний для начала броненосного судостроения. Представляя в Го. сударственный совет смету Морского министерства на 1859 г., Константии Николаевич писал в объяснительной записке: «Едва ли будет благоразумно, видя, что делается за границей, не приступить у нас к постройке по крайней мере одного такого корабля или заказать его за границей». Спустя год в подобном же представлении он с уверенностью утверждал, что «окованные фрегаты произведут совершенный переворот в морском искусстве и во всяком случае будут весьма сильными орудиями в морской войне. Посему казалось бы крайне неблагоразумных еще долее не предпринимать постройки для нашего флота хотя одного такого фрегата» 13. Впрочем, Морское министерство было не слишком настойчивым в своих требованиях. Испрашивая на 1859 г. сверхсметную сумму на строительство броненосцев, генерал-адмирал просил о выделении этой суммы «только к условному отпуску, полагая, что, быть может, Министерство и не воспользуется оною». И действительно, вслед за тем Константин Николаевич «убедился в необходимости выждать результаты, которые будут достигнуты первоклассными морскими державами» ¹⁴.

В 1859 г. во Франции вошел в строй первый мореходный броненосец «Ла Глуар». Он был перестроен из линейного корабля путем общивки бортов броневыми плитами. При этом количество орудий уменьшилось, и корабль перешел в ранг фрегата. Год спустя появился первый броненосец и в английском флоте — «Уорриор». Он был построен из железа, но как и «Ла Глуар» был отнесен к рангу фрегатов по классифи-

кации, принятой в деревянном флоте.

Если до этого времени Морское министерство и испытывало некоторые сомнения относительно возможности стронтельства и использования броненосцев и не смело настанвать на намении супсольство нении судостроительной программы, то в 1861 г. министерство с уверенностью утверждало, что «убеждение образованиях и знающих моряков всех наций уже сходится к тому, чтобы выдеть будущность военных флотов в железных броненосных до в дах, вооруженных артиллериею самого большого калабра в дальнего положений применений применений в железных ороненований в в дальнего полета» 16. Тем не менее полностью отказываться от программы 1857 программы 1857 г. министерство не решалось, а на дополни тельные крепиты на браните тельные кредиты на броненосное судостроение рассчитывать не могло. Поэтому короблоствоеное судостроение рассчитывать не могло. Поэтому кораблестроительный департамент предложение отменяя строительность постои строительный департамент предложение не отменяя строительства деревянных фрегатов, строить вместо недостающего до штата числа линейных кораблей меньшее число окованных фрегатов (стоимость броненосца фрегатского ранга оценивалась вдвое выше стоимости деревянного линейного корабля). «Если мы будем выжидать, чем решится вопрос о замене деревянных судов железными, не принимая мер к усвоению себе технической стороны этого дела, — говорилось в отчете департамента, — то... трудно будет, если не невозможно, успеть вдруг соорудить надлежащее число таковых судов в то время, когда польза постройки будет уже делом решенным и наши противники будут считать их уже десятками» 16.



Броненосная батарея «Первенец»

В 1861 г. в России было построено первое броненосное судно «Опыт». Это была небольшая канонерская лодка, уже из названия которой видно, что Морское министерство не придавало ей большого значения как боевому судну. В том же году в Англии была заказана броненосная батарея «Первенец». Этот корабль строился по типу первых английских броненосцев, но уступал «Уорриору» в размерах и вооружении.

К этому времени у Англии, Франции и Италии было в строю уже по два броненосца, и судостроительная промышленность этих стран продолжала наращивать темпы строительства броненосных кораблей. Новый переворот в кораблестроении вновь, как и накануне Крымской войны, обеспечивал Англии и Франции не только количественное, но и качественное превосходство в силе военных флотов. В связи с этим Морское министерство

вынуждено было признать, что «не только наступательная, но и оборонительная война с морскими державами в настоящее время для России *невозможна*» ¹⁷.

9 марта 1862 г. состоялся первый в истории бой броненос. ных кораблей. Это сражение произошло в ходе Гражданской войны в США, и участие в нем приняли корабль южан «Мерримак» и принадлежавший северянам «Монитор». Оба корабля имели сильную броневую защиту, благодаря чему ин тот, ин другой не получили серьезных повреждений. Бой между «Мерримаком» и «Монитором» окончательно решил спор между деревянными и броненосными кораблями в пользу последних Броненосцы доказали свою неуязвимость перед тогдашией артиллерией, и преимущество в числе орудий, которое предполагалось у деревянного корабля, таким образом, сводилось на нет. Вследствие этого в кораблестроительной программе российского Морского министерства были сделаны радикальные изменения, фактически отменявшие ее. Не выдвигая еще новой програмиы, Морское ведомство предприняло ряд мер в отношении строквшихся и уже построенных деревянных судов. Находившисся на стапелях фрегаты «Севастополь» и «Петропавловск» было обратить в броненосцы, для чего их деревянные корпуса следовало общить броней. Последние по времени постройки линейные корабли «Николай I», «Синоп» и «Цесаревич», а также лучший фрегат «Генерал-адмирал» также предполагалось обшить броней, но только в случае необходимости срочно усилить средства флота. Все остальные линейные корабли, а также фрегаты «Илья Муромец» и «Громобой» как не имевшие никакого боевого значения должны были находиться в гаванях без всякого применения.

Что касается новых судов, то для составления программы их строительства нужно было определить назначение броненосного флота и избрать наиболее соответствующий такому назначению тип боевого корабля. Пока решался этот вопрос, Морское министерство задумало построить еще две броненосные батарен по типу сооружавшегося в Англии «Первенца». Эти батарен — «Не тронь меня» и «Кремль» — были начаты тельством только в 1863 г., а вступили в строй соответственно в

1864 и в 1865 гг.

Броненосные батарен, имея сильное бортовое вооружение, явились прямым развитием деревянных судов и отвечали принятой в парусном флоте линейной тактике. Но бой «Меррима» ка» и «Монитора» показал, что бортовым броненосцам с успе-ченным число орудий, но сильной броней. «Монитор» имел все то 1200 т вопочением. го 1200 т водонзмещения против 3500 т у «Мерримака» и два 280-му опущи против 16 280-мм орудия против 10 пушек своего соперника. сплошное бронирование «Монитора» и размещение артиллерии во врашающейся башие и во вращающейся башие уравияло силы противников. К тому же малые размеры положи то малые размеры делали его трудноуязвимой целью.

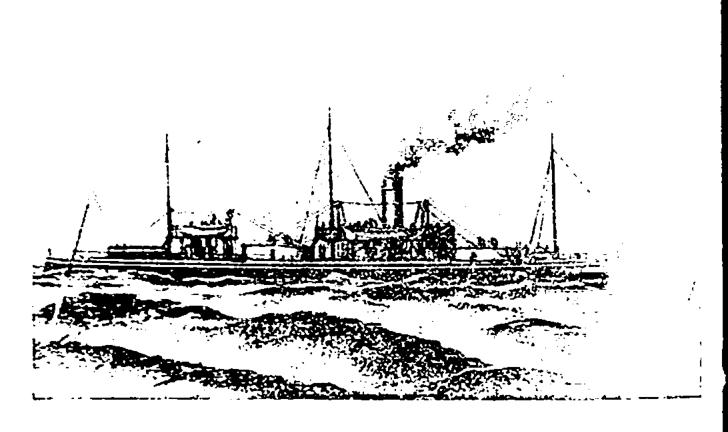
Эти обстоятельства заставили Морское министерство обратить внимание на новый тип судов. Относительная простота конструкции и быстрота постройки делали его наиболее предпочтительным для русского флота, поскольку ии финансовые средства, ни состояние металлургической промышленности не позволяли Морскому министерству строить сразу несколько крупных кораблей. К тому же министерство было весьма обеспокоено беззащитностью своих балтийских берегов перед броненосными флотами потенциальных противников. Мониторы же, по мнению морского начальства, были «по малому своему углублению более других доныне известных броненосных судов пригодны для подвижной прибрежной обороны, надежное обеспечение которой естественно составляет первую обязанность

морского ведомства» 18.

На 1863 г. было запланировано начать строительство 3 мониторов, которые должны были вступить в строй весной 1865 г. Но, как Крымская война ускорила переход от парусного к винтовому судостроению, так и осложнение отношений с Англией и Францией в связи с польским восстанием стало основанием усиленного строительства броненосного флота. И в 1854 и в 1863 гг. переход к созданию нового флота начинался со строительства небольших по размеру судов, предназначенных прибрежного действия. В марте 1863 г. была утверждена так называемая мониторная программа судостроения, по которой предполагалось срочно построить 11 броненосных башенных лодок (мониторов): одну двухбашенную («Смерч») и 10 однобашенных («Латник», «Броненосец», «Ураган», «Тифон», «Лава», «Перун», «Стрелец», «Единорог», «Колдун», «Вещун»). Сроки сооружения этих судов были установлены крайне жесткие: все 11 броненосцев должны были вступить в строй к весне будущего года. При этом нужно учитывать, что за исключением небольшой лодки «Опыт» и едва начатой строительством батарен «Не тронь меня», морское ведомство не располагало ни единым броненосцем, а следовательно, ни опытом, ни развитой производственной базой для строительства целой серии судов нового типа. Тем не менее все мониторы были спущены на воду в марте - июне 1864 г., и так как чрезвычайные обстоятельства к этому времени миновали, то Морское министерство получило ⁸⁰³можность «отдалить срок окончательной отделки броненосцев с целью произвести [ee] не столь спешным и более тщательным образом» 19. Поэтому вступление мониторов в строй ра-^{стян}улось до августа 1865 г.

Принятие мониторной программы явилось отражением сложившихся в Морском министерстве взглядов на назначение флота и в то же время способствовало более четкому оформленю стратегической доктрины морского командования. Немалую роль в этом сыграли и действия флота в 1863 г., а именно переход к берегам США двух эскадр: под командованием С. С. Лесовского — к атлантическому побережью, и эскадры

А. А. Попова — к тихоокеанскому. Обе эскадры в случае начала войны должны были, базируясь на порты Северных штатов, действовать «на торговых путях океана для нанесения всевозможного вреда обширной морской торговле неприязненных... держав и в случае возможности делать нападения на слабые места неприятельских колоний» 20. Успех этого предприятия укрепил Морское министерство в избранной стратегии сочетания оборонительного и крейсерского флотов.

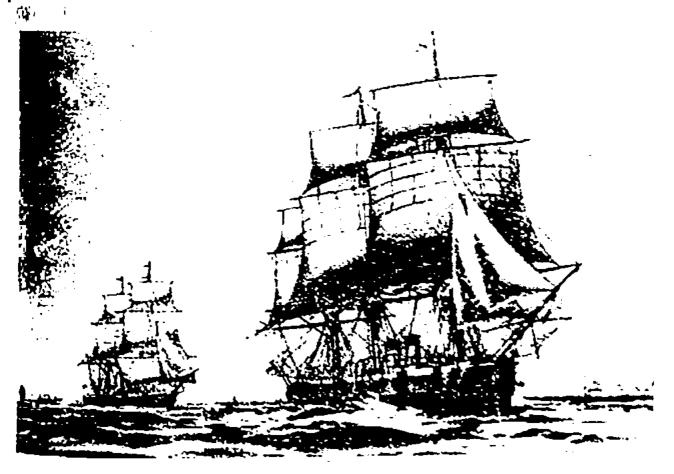


Двухбашенная броненосная лодка «Смерч»

Русская судостроительная и металлургическая промышленность была не в силах состязаться с индустрией морских держав в строительстве больших мореходных броненосцев, способных к линейному бою. Обшивка же построенных деревянных судов броней была признана Морским министерством неэффективным средством. «Мы, — писал в отчете генерал-адмирал-...должны придерживаться системы исключительно железного судостроения, и... со временем придем с меньшими издержками в более могущественное, как морская держава, положение, не жели, если бы увлеченные нетерпением и желанием создать скоро, мы приняли систему поспешных и недолговечных построек Следовательно, Морское министерство могло рассчитывать на использование деревянного флота лишь для крейсерской служ. бы. Те же средства, которые ассигновывались на броненосное судостроение, министерство полагало употребить первоначально «на сооружение судов, необходимых для обороны, и потом уже. когда защита прибрежий, и в особенности Кронштадта, будег достаточно обеспечена, — приступить к постененному введения во... флот броненосных судов, обладающих высшими морскими качествами и способных совершать долгие переходы морями и океанами» 22. Строительство мониторов, таким образом, вполне соответствовало стратегической доктрине, взятой на вооружение

Морским министерством.

дВ 1864 г., когда мониторная программа уже близилась к своему завершению, была принята новая судостроительная программа, предусматривавшая постройку 8 разнотипных броненосцев. Два из этих судов, «Русалка» и «Чародейка», были определены по классификации того времени как двухбашенные канонерские лодки и представляли собой усовершенствованный тип монитора. Еще два броненосца, «Адмирал Спиридов» и «Адинрал Чичагов», строились как двухбашенные фрегаты, а «Адмирал Грейг» и «Адмирал Лазарев» — трехбашенными фрегатами. Все эти суда, имевшие сильную артиллерию и мощную броню, являлись броненосцами береговой обороны (к этому классу судов они и были отнесены по классификации 1892 г.). Хотя они и обладали лучшими по сравнению с мониторами мореходными качествами и большей скоростью, но рассчитывать на их действия в открытом море, а тем более на океанские переходы было нельзя.



Полуброненосный фрегат «Минин»

Еще одна пара броненосцев, «Князь Пожарский» и «Минин», была заложена как броненосные корветы (впоследствии были отнесены к рангу фрегатов). Эти два корабля предназначались для действий в открытом море и представляли собой не башеные, а казематные броненосцы. Прототином для них послужил

йнглийский броненосец «Беллерофон». У этого корабля артиллерия располагалась не вдоль всего борта подобно тому, как это делалось на деревянных судах и на батарейных броненосцах, а концентрировалась в каземате — относительно небольшой, но хорошо забронированной части корабля. Это позволило отказаться от сплошного бронирования борта, вследствие чего уменьшалось водоизмещение корабля и увеличивалась его скорость, что отчасти компенсировало сокращение артиллерийского вооружения. В середине 60-х годов такой тип корабля был признан лучшим для линейного боя в открытом море.

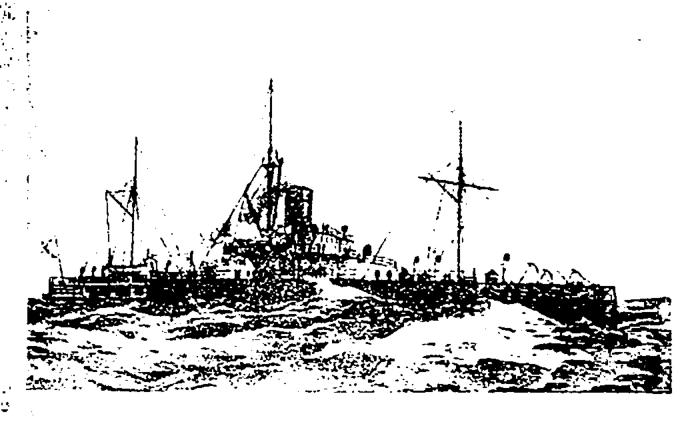
Закладка двух мореходных броненосцев являлась некоторым отступлением от программы строительства оборонительного флота. Это хорошо сознавало Морское министерство, и оно спешило оправдаться, доказывая, что «суда эти, сооружаемые пренмущественно с оборонительной целью, не могут быть рассматриваемыми как самостоятельная наступательная сила, и хотя им возможно появиться и действовать у неприятельских берегов, но существенное содействие в наступательной войне они могут оказать лишь в соединении с эскадрою линейных бронсносных судов» 23. В действительности же, имея наряду с машиной полное парусное вооружение и благодаря этому обладая увеличенным запасом хода, «Пожарский» и «Минин» предначенным запасом хода у предначенным запасом запасом запасом запасом з

значались главным образом для крейсерской службы.

Семь из заложенных в 1864 г. судов вступили в строй в 1869 г. Стронтельство восьмого броненосца — «Минина», растянулось на полтора десятилетия. Уже после закладки этого корабля английский судостроитель Ч. Кольз предложил британскому адмиралтейству проект мореходного броненосца мониторного типа с полным рангоутом. Поскольку тип монитора импонировал российскому морскому начальству, то идею Кольза было решено применить к строящемуся «Минину». Началась перестройка казематного броненосца в башенный. Однако в 1870 г. построенный по проекту Кольза «Кэптен» потерпел катастрофу: обладая малой остойчивостью, он был опрокинут внезапно налетевшим шквалом и затонул. Морскому министерству пришлось отказаться от идеи Кольза, и строительство «Минина» было приостановлено. Был разработан новый проект перестройки «Миниа», и он вступил в строй только в 1878 г.

С завершением к концу 60-х годов второй мониторной программы задача создания оборонительного флота была сочтена практически выполненной. Балтийский флот имел в своем составе 23 броненосца, не считая лодки «Опыт». Два деревянных фрегата, обшитых броней («Севастополь» и «Петропавловск»), и казематный фрегат («Князь Пожарский») были готовы как к прибрежным, так и к крейсерским действиям; 4 башенных фрегата («Адмирал Спиридов», «Адмирал Чичагов», «Адмирал Грейг», «Адмирал Лазарев») и 3 батареи («Первенец», «Не тропь меня» и «Кремль») должны были прикрывать проходы между кропштадтскими фортами, а 3 двухбащенные лодки («Смерч»,

Фусалка» и «Чародейка») и 10 мониторов предназначались к действиям на мелководье. По плану обороны Кронштадта, утвержденному в 1871 г., для обеспечения надежной защиты подступов к столице требовалось «лишь увеличение числа мелкосидящих судов» ²⁴. Морское министерство получило возможность сконцентрировать свои усилия на сооружении флота наступательного, способного к океанским переходам и к действиям в открытом море.



Броненосный корабль «Петр Великий»

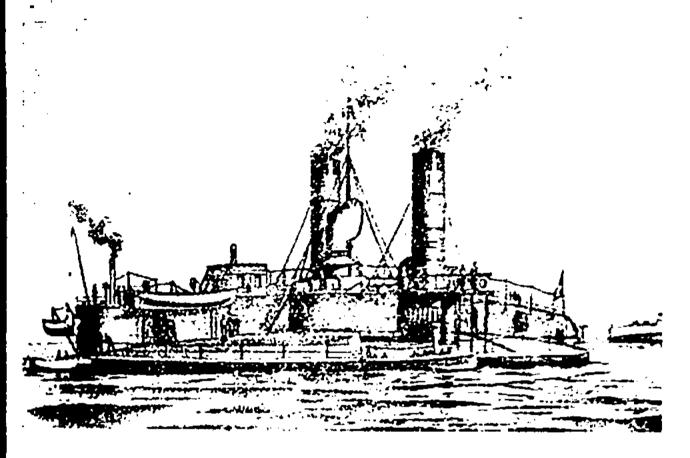
🗦 В 1869 г. был заложен спроектированный известным кораблестроителем А. А. Поповым мореходный броненосец «Крейсер», переименованный впоследствии в «Петр Великий». Это был корабль мониторного типа, вооруженный четырьмя 12-дюймовыми орудиями в двух башнях, которые наряду с бортами и палубой были бронированы. Он обладал хорошей остойчивостью благодаря отказу от рангоута, который длительное время считался необходимым дополнением к винтовому двигателю. Вместе со стронвшимся одновременно в Англии однотипным броненосцем «Девастейши» «Петр Великий» являлся наиболее совершенным чореходным броненосцем того времени. Однако успех в области технической мысли не был подкреплен ее практической реализацией. Спущенный на воду в 1872 г., «Петр Великий» вступил в строй лишь в 1877 г. Английский же флот имел «Девастейшн» в своем составе уже в 1873 г., и на протяжении 70— 80-х годов продолжал пополняться аналогичными и усовершенствованными кораблями этого типа. В России же долгие годы «Петр Великий» останался единственным кораблем, способным

к бою в открытом море с самыми сильными, кораблями противника.

Трудности строительства крупных броненосцев вынудили Морское министерство и в 70-е годы придерживаться доктрины сочетания оборонительного и крейсерского флотов. В соответствии с планом обороны Кронштадта было построено 9 кано. нерских лодок («Ерш», «Дождь», «Туча», «Вихрь», «Бурун», «Буря», «Град», «Гроза», «Снег»), назначение которых заклю. чалось в защите мелководных прибрежий Финского залива. Крейсерский же флот пополнился тремя броненосными крейсерами и восемью неброненосными клиперами («Крейсер», «Джигит», «Разбойник», «Стрелок», «Наездник», «Пластун», «Вестник», «Опричник»). Броненосные крейсера «Генерал-адмирал» н «Герцог Эдинбургский» (первоначально названный «Александр Невский») предназначались для совершения океанских переходов. Хорошая скорость (14-15 узлов), большая автономность плавания благодаря полной парусной оснастке, вооружение 8- и 6-дюймовыми орудиями делали их вполне пригодными для крейсерской службы. И в отличие от английских неброненосных крейсеров, «Генерал-адмирал» и «Герцог Эдинбургский» имели броневой пояс по ватерлинии, что обеспечивало им превосходство перед иностранными кораблями того же класса. По типу этих крейсеров был завершен в 1878 г. и «Минии». Вместе с «Князем Пожарским» все эти суда возглавили 4 крейсерских отряда, которые совершали постоянные переходы из Балтийского моря к дальневосточным берегам России и обратно. Каждый отряд состоял из 3 судов: одного броненосного крейсера и двух неброненосных клиперов. Последние строились из железа, были вооружены тремя 6-дюймовыми орудиями и имели скорость от 11 до 13 узлов. Таким образом, к концу 70-х годов в результате 20-летнего развития железного судостроения Морскому министерству удалось создать оборонительный флот в составе 30 броненосцев для защиты побережья Финского залива, а также построить 12 судов, пригодных к крейсерским действиям на океанских коммуникациях. Лишь один корабль был способен принять бой в открытом море, с броненосцами противника.

Гораздо более безотрадным было положение дел на Черном море. После Крымской войны по условиям Парижского трактата Черноморский флот мог иметь в своем составе не более 6 корветов. Его слабость Морское министерство попыталось компенсировать созданием и поддержкой частной пароходной компании. Опыт использования Англней и Францией во время Крымской войны частных транспортных судов для восных нужд подсказал российскому морскому начальству возможности обойти ограничения Парижского договора. Русское общество пароходства и торговли (РОПИТ) как частная акционерная компания было создано при поддержке и пепосредственном участии Морского министерства уже в 1856 г. По пароходы

рОПИТа при всей их многочисленности (74 парохода в 1872 г.) 25 не могли служить полноценной заменой боевого флота. Поэтому первейшей задачей российской дипломатии после Крымской войны была отмена ограничительных статей Парижского трактата. Решить ее удалось в 1871 г.



Броненосец береговой обороны «Вице-адмирал Попов»

Однако успех Министерства иностранных дел не был поддержан действиями министерства Морского. Несмотря на отсутствие политических препятствий к возрождению Черноморского Флота, его силы в течение 70-х годов почти не выросли. Верное своей доктрине сочетания оборонительного и крейсерского флотов, Морское министерство ограничилось постройкой на Черном море лишь двух «поповок» («Новгород» и «Вице-адмирал Попов») — круглых мелкосидящих кораблей с сильной артиллерней и броней, но невысокими мореходными качествами. Крейсерские же действия по-прежнему возлагались пароходы РОПИТа.

Подводя итоги судостроительной деятельности Морского минестерства за 1850—1870-е годы, следует признать, что оно сучело после Крымской войны осуществить двойную техническую реконструкцию флота. Русские броненосные корабли по своим техническим данным мало в чем уступали лучшим кораблям норских держав, а в некоторых отношениях и превосходили их. но по своей численности российский флот не шел ни в какое сравнение с флотами Англии и Франции, а к концу 70-х годов обнаружилось его отставание и от морских сил Германии. Русско-турецкая война показала слабость его боевой мощи. И при-

чины ее заключались не только в недостаточности морского бюджета. Отставание флота, как, впрочем, и определенные успехи в его развитии, во многом объяснялось особенностями эко. номической политики Морского министерства.

Перед Крымской войной русский флот сооружался на казенных верфях, преимущественно из казенных материалов и посредством казенной же рабочей силы. Корабли Балтийского флота строились в Петербурге (в Новом Адмиралтействе и на Охте), в Кронштадте, а также в Архангельске. На Черном море судостроительной базой являлся Николаев. Иногда к строительству кораблей привлекались частные подрядчики, но такие случан были относительно редки. На Балтике с подряда отдавали только тимберовку судов, на которую зачастую не хватало ни казенного леса, ни рабочих рук. Черноморское ведомство чаще обращалось к частным подрядчикам ввиду трудности доставки на юг казенного леса. Строительство кораблей от казны считалось более выгодным, чем с подряда, поскольку морское ведомство пользовалось при этом даровой рабочей силой и дешевыин казенными металлами и лесом. Да и при подрядном стронтельстве подрядчики обеспечивали только рабочую силу, ^{иногда} поставляли и лес, но доки, элинги, мастерские были казенными.

Первый опыт подрядного строительства корабля Балтийского флота был сделан в 1852 г. По просьбе ораниенбаумского купца I гильдии С. Г. Кудрявцева, который уже тимберовал до этого 11 военных судов, ему был отдан подряд на строительство винтового фрегата «Мария» 26. Фрегат строился в Новом Адмн. ралтействе из казенного леса, но мастеровыми, нанятыми под-

ДИДЧИКОМ.

Заключив контракт на строительство «Марии», Кудрявцев решил попытаться получить от Морского министерства и новые подряды. В конце 1852 г. он обратился к А. С. Меншикову с предложением построить своими силами из собственного леса винтовой линейный корабль 27. Положительного ответа не последовало, но в марте 1853 г., когда во главе министерства стоял уже Константин Николаевич, Кудрявцев вновь

строить линейные корабли.

Предложение Кудрявцева на этот раз заинтересовало Мор. ское министерство, и генерал-адмирал потребовал от корабле строительного департамента и департамента корабельных лесов представить свои соображения относительно выгод подрядного строительства услования строительства кораблей. Департамент корабельных лесов ус. мотрел в передаче заготовления леса в частные руки косвенное поринание собствения — поринание поружения поринание поружение поринание поружение поринание порина порицание собственных действий и заявил, что «казна всегда имеет возможность заполение имеет возможность заготовлять в казенных дачах корабельные деса лешение изстития в казенных дачах корабельные деса лешение изстития по выправания в населения дачах корабельных дачах корабельн леса дешевле частных лиц, а Департамент корабельных лесов...

может доставить к адмиралтействам леса всех действительно нужных для кораблестроения размеров». Однако кораблестроительный департамент взглянул на этот вопрос по-иному. Во-первых, «тимберовка судов с подряда оканчивается всегда в определенные сроки, — говорилось в докладной записке, — тогда как при тимберовке судов от адмиралтейства... весьма часто случались... остановки и суда те к назначенным срокам не изготовлялись»; во-вторых, «тимберовка судов чрез подряд обходится казне и выгоднее, если принять в соображение ценность найма мастеровых... от Адмиралтейства, а равно считать по таким же ценам и бывших при таких работах казенных мастеровых»; наконец, казенный лес доставлялся несвоевременно и далеко не в тех количествах, которые требовались 28.

Аргументация кораблестроительного департамента была сочтена более убедительной, и Кудрявцеву наряду с тимберовкой кораблей «Вола» и «Гангут» был отдан подряд на строительство корабля «Ретвизан». Еще одно винтовое судно — фрегат «Громобой» — было заказано в 1854 г. Гельсингфорской купеческой верфи. Вместе с линейными кораблями «Константин» и «Выборг», которые перестраивал в винтовые подрядчик Н. Соболев, число судов, отданных с подряда в 1852—1854 гг., составляло 5 линейных кораблей и 2 фрегата из общего числа 6 кораблей и 4 фрегатов, начатых строительством или тимберов-

кой в эти годы.

"Если выгодность подрядного кораблестроения в сравнении с казенным вызывала у Морского министерства некоторые сомнения, то ограничиться только казенными предприятиями при заказе корабельных двигателей было невозможно. Адмиралтейские Ижорские заводы, хотя и имели опыт изготовления машин для отдельных пароходов, были не в состоянии выполнить заказ на несколько двигателей большой мощности. Когда в январе 1853 г. генерал-интендант Л. Ф. Богданович по высочайшему повелению запросил директора Ижорских заводов А. Я. Вильсона, в какой срок могут быть изготовлены винтовые двигатели для кораблей разных рангов, то Вильсон ответил, что «двигатеин могут быть здесь сделаны всех размеров с соблюдением совершенства отделки, заграничными строителями сего рода достигнутою» ²⁹, но указать конкретные сроки затруднился. Полагаться только на заграничные заказы также было нельзя: это значило бы обречь морские силы на полную зависимость доброй воли иностранных правительств. Поэтому, заказав 5 двигателей для кораблей и фрегатов в Англии, Морское министерство летом 1853 г. решило разместить заказы еще на 3 машины на частных машиностроительных заводах. В августе генераладмирал сообщил Пароходному комитету высочаншее повелеине, чтобы «в поощрение частной заводской промышленности... заводчикам... было предложено принять на себя изготовление рех винтовых машин для восьмидесятных (80-пушечных. — А. Ш.) кораблей около 500 сил», и предписал комитету сделать вызов к торгам 30. Торги состоялись в ноябре, и на них заказ

на все три двигателя взял Э. Нобель.

Весной 1854 г., в связи с конфискацией Англией трех двига. телей для уже почти построенных кораблей, встала необходимость разместить в России заказы и на эти двигатели. В мае Морское министерство заключило контракт с Гальванопластическим, литейным и механическим заведением, принадлежав. шим наследникам герцога Лейхтенбергского, на изготовление 360-сильного двигателя для фрегата «Мария», в октябре Гальва. нопластическое заведение взяло еще заказ на такой же двигатель для фрегата «Громобой» 31.

Успешное заключение первых контрактов с частными промышленниками дало основание Морскому министерству развер. нуть широкую программу строительства винтового флота. Летом 1854 г. по поручению генерал-адмирала Пароходный комитет обратился к владельцам и управляющим целого ряда заводов, среди которых были Гальванопластическое заведение, заводы С. И. Мальцева, Э. Нобеля, Ф. Берда, Александровский завод Николаевской железной дороги, с вопросом «могут ли они, к какому времени, за какую цену и сколько изготовить винтовых механизмов в 500 сил, работая со всевозможною поспешностью и не щадя издержек и усилий» 32. Управляющий Гальванопластическим заведением ген.-майор Фуллон на этот вопрос ответил: «...Если управляемому мною Заведению оказано будет пособие к усилению ныне существующих средств... то... можно надеяться достигнуть чрез некоторое время изготовлять ежегодно две пары винтовых машин в 500 сил... Если таковых машин заказано будет не менее четырех, то Заведение соглашается принять приготовление их за ту цену, какая утверждена за механизм для фрегата «Мария»...» 33 Условия Фуллона были приняты Морским министерством, и Гальванопластическому заведению, а также заводу Берда было заказано по четыре 500-сильных двигателя.

Таким образом, в течение 1853-1854 гг. Морское министерство разместило на 3 частных предприятиях заказы на 11 корабельных и 2 фрегатских двигателя. Только одну машину (для будущего корабля «Николай I») предполагалось изготовить на

казенных Ижорских заводах.

Широкое привлечение частной промышленности к строитель. ству винтовых линейных кораблей и фрегатов хотя и было уснлено военными обстоятельствами, но все же являлось скорее проверкой ее перспективных возможностей. На пополнение флота этими кораблями во время войны Морское министерство не могло рассчитывать. Гораздо более действенную пользу часть ные заказы оказали при сооружении флотилии винтовых кано. нерских лодок.

По замыслу Морского министерства необходимо было построить в течение зимы 38 таких лодок, причем «это предстоя до следать в нать-шест строить в нать-шест в ло сделать в нять-шесть зимних месяцев при коротких наших днях и морозах, прекращавших работу в обыкновенных обстоятельствах. Задача была поистине трудная и без общего сочувствия невозможная» ³⁴. Главная сложность заключалась, конечно, в изготовлении двигателей, и при экстренном характере работ министерство не могло обойтись без содействия частной промышленности. 6 машин было заказано на Ижорских заводах, а остальные 32 следовало разместить на частных предприятиях. Хозяйственную часть этого дела возложили на чиновника особых поручений кораблестроительного департамента Н. И. Путилова, человека на редкость предприимчивого.

Путилову было предоставлено право действовать с полной самостоятельностью, с одним, по сути дела, условием: не выходить за пределы 20 тыс. руб. за каждый двигатель. Он разместил заказы на нескольких предприятиях, причем «по степени приспособления заводов должно было раздробить самые заказы, так что предметы, входящие в состав одного механизма, изготовлялись порознь на нескольких заводах» 35. Отдельные детали Путилов изготовлял в небольших мастерских, в том числе в придворном экипажном заведении, где работы велись «тайно... без ведома министра двора и придворной конторы. Нужна была промышленная находчивость, — восхищался Путиловым Шестаков, — чтобы заключить, что каретное заведение может делать части парового механизма» 36.

Успех предприятия превзошел все ожидания: все лодки были построены в срок, и в навигацию 1855 г. флотилия из 40 канонерских лодок совершала редкие, но смелые выходы за линию фортов против отдельных кораблей противника. Путилов полностью уложился в отведенную ему сумму и даже сэкономил в пользу казны 20 тыс. руб.

К строительству следующей серии из 35 лодок, 14 корветов и 5 клиперов вновь была привлечена частная промышленность. Корпуса лодок и корветов были заказаны С. Г. Кудрявцеву, а изготовление двигателей для них было опять поручено Путилову, который распределил заказы на них между 10 предприятиями. Клипера же вместе с машинами строились в Архангельске казенными средствами.

Все эти суда уже не поспели к окончанию войны, хотя строимнсь столь же быстро, что и лодки первой серии. Как отмечалось выше, качество судостроения было принесено в жертву оперативности. Не отличались хорошим исполнением и двигатели, так как «новость дела и поспешность, с которою заводы должны были изготовлять оные, притом заводы, сами едва родившнеся во время и вследствие войны, конечно, не могли иметь полезного влияния на качество механизмов». Тем не менее Морское министерство отнюдь не теряло надежду на успешное развитие винтового судостроения в России. Для изготовления более качественных судов и механизмов, считал генерал-адмирал, было «необходимо всемерно поддерживать... отечественные заводы и оказывать им всевозможное покровительство и содействие» ³⁷.

С охончанием войны стала яснее вырисовываться экономи. ческая программа Морского министерства в области корабле. строения. Образцами при ее разработке служили судостроитель. ные структуры вчерашних противников России. своем отчете силы русского флота с английским и французским, вел. кн. Константин Николаевич видел корни преимущества последних в тех огромных вспомогательных средствах, «которые Англия и Франция имеют в своем торговом флоте и в частных заводах» 38. Опыт Крымской войны свидетельствовал, что и в России можно с успехом привлекать частный капитал к судостроению. Экономические расчеты, не отличавшиеся, правда, большой точностью, показывали, что казенное строительство судов не имеет особых преимуществ перед частным с точки зрения финансовой экономии. Напротив, подрядная система кораблестроения, как писал в одной из своих записок адм. В. И. Мелихов, должна была принести Морскому министерству немало выгоды.

Во-первых, действия через подрядчика позволяли «уменьшить число рабочих экипажей и, следовательно, сократить все издержки, на содержание их употребляемые». Во-вторых, сокращение хозяйственных операций, производимых от казны, имело бы следствием «уменьшение делопроизводства и состава самой администрации кораблестроительного ведомства». В-третьих, с уменьшением рабочих экипажей и вследствие этого сокращением потребности в рекрутах «менее людей будут выходить из сословий, платящих государственной подати», в то время как «значительному числу рабочих... представятся средства приобрести деньги и, следовательно, быть исправными в платеже податей». Наконец, «кораблестроительные работы будут совершаться быстрее и, может статься, даже отчетливее, потому что собственная выгода подрядчика побудит его иметь для работ самых исправных и надежных рабочих, для приискания которых он имеет гораздо более средств, чем казна». Даже представляющаяся доселе безусловно выгодной безвозмездная поставка казенных лесов и металлов «входит, однако, расходными статьями в сметы тех Министерств, которые снабжают сами материалами Адмиралтейство, следовательно, эта выгода в отношении общих государственных расходов только мнимая» 39.

Но переход к исключительно подрядной системе строительства судов в условиях слабого развития частного судостроения мог бы поставить морское ведомство в полную зависимость от подрядчиков. До сих пор министерство имело на Балтике «только одного надежного подрядчика в лице купца I гильдии Кудрявцева, — разъяснял В. И. Мелихов. — Но если он не пожелает принять на себя подряд или предложит условия обременительные для казны, что тогда будет делать Адмиралтейство?... В Англии, Соединенных Северо-Американских штатах и других

морских державах, где существует множество вольных верфей, подобного затруднения встретиться не может; но в России, где построение кораблей не развито почти вовсе... обстоятельство сне заслуживает особенное внимание». Небольшая компания частных предпринимателей, зная, «что Адмиралтейство ослабило или даже уничтожило свои средства для постройки кораблей и что существование флота зависит собственно от нее, вправе будет предлагать условия, какие она сама заблагорассудит. Противиться такой монополии могло бы одно Адмиралтейство, но оно уже не будет иметь к тому средства» 40.

Опасение Морского министерства оказаться в зависимости от частной промышленности побуждало его проявлять умеренность при заказах частным верфям и заводам. Эти заказы обходились дороже заграничных и расценивались генерал-адмиралом как «пожертвовання правительства для поддержания такой отрасли промышленности, в которой на случай войны» необходимо быть независимыми от иностранцев. Морское министерство отнюдь не стремилось при этом взвалить на себя все бремя развития частного судостроения и «казенными заказами поощрять заводчиков к сооружению таких заведений, которые могут существовать только при условии беспрерывного ряда таких заказов» 41.

🤜 Разделить интерес Морского ведомства в развитии судостроительной промышленности могло бы коммерческое судоходство. «...С многочисленным торговым флотом сопряжено существовачастных верфей, заводов, корабельных ние большого числа пр., — мотивировал генерал-адмирал необходиплотников и мость развития торгового мореплавания. - Все подобные учреждения могут быть полезны для военного кораблестроения». Купеческий флот сверх того давал бы военному флоту при необходимости «большее число опытных машинистов и матросов н большее число готовых паровых и парусных судов, которые Правительство могло бы нанимать для перевозки грузов и десанта», подобно тому как «важную услугу оказали Англии и Франции в последнюю войну их купеческие флоты» 42. Однако при тогдашнем состоянии российского торгового флота Морскому министерству, прежде чем искать в нем опору, предстояло озаботиться его развитием.

Гораздо более надежную основу экономической независимости Морского ведомства представляла казенная промышленность. Но казенные верфи, заводы и мастерские не удовлетворяли Морское министерство медленностью и низким качеством своих работ. Обозревая деятельность портов и заводов в одном за своих отчетов, генерал-адмирал замечал: «Снаряжение военных судов к плаванию, ноправления на них, постановка механизмов и т. п. работы производились вообще медленно и весьма часто неудовлетворительно. Медленность в снаряжении судов происходила большею частью от несовершенства в устройстве заводов, механических заведений и разных учреждений в пор-

тах; ...много времени проходит в бесплодной переписке, между тем как работы на судах останавливаются. ... Материалы, употребляемые в дело, как например лес и железо, далеко не соответствуют тем качествам, которых следовало бы желать» 13 Для наведения порядка министерству недостаточно было ограничиться административными преобразованиями, но следовало реорганизовать казенную промышленность на таких основаниях, которые позволили бы ей сравняться с частной как по производительности, так и по качеству работ.

Таким образом, экономическая программа кораблестроения, как она обрисовалась во второй половине 50-х годов, была нацелена на создание независимой от иностранной промышленности отечественной базы судостроения. В общем объеме судостроительной промышленности большая доля отводилась частным предприятиям. Сознавая необходимость правительственной поддержки таких предприятий, Морское министерство в то же время страшилось однобокости их развития, ориентированного исключительно на военное судостроение. Развитие морского торгового судоходства могло освободить морское ведомство от обязанности делать заказы определенным заводчикам и предоставить ему право выбора между множеством конкурентов.

В центре судостроительной структуры должна была стоять казенная промышленность как верный гарант независимости морского ведомства от промышленности частной. Окруженные сетью частных заводов и верфей, казенные предприятия могли бы выполнять отдельные заказы, не принимая на себя основное бремя кораблестроительных работ. Подобные структуры существовали уже в Англии и Франции, опыт которых являлся главным руководством для Морского министерства в реформаторской деятельности.

Поставив перед собой цель достигнуть независимости в судостроении от иностранных держав, Морское министерство тем не менее послевоенное кораблестроение начало с заграничных заказов. Из-за низкого качества исполнения двигателей, а также в связи с конструктивными недостатками в машинах той системы, которая была принята для первых кораблей, министерство вынуждено было в начале 1856 г. аннулировать 8 заказов Берду и Гальванопластическому заведению. С ними заказов Берду и Гальванопластическому заведению. С ними заказаны в Ангиючили новые контракты, но уже только на два двигателя с каждым. Остальные четыре механизма были заказаны в Ангии с тем, чтобы приобрести необходимый опыт в машиностроении.

Отечественная кораблестроительная промышленность, в обличие от машиностроительной, была в достаточно зрелом возрасте, чтобы на нее можно было положиться при возрождени флота после войны. В техническом отношении строительство ко

рабельных корпусов не претерпело принципиальных изменении из-за установки на них паровых машин, если не считать необходимости использовать более прочный лес. Но именно это обстоятельство побудило Морское министерство построить несколько кораблей на зарубежных верфях. «...Суда из ценных лесов, — замечал генерал-адмирал, — должно строить весьма медленно н притом отличными мастеровыми, которые берегут лес и не изводят дорогой материал от неумения с ним обращаться. Не имея еще достаточного числа подобных людей и принужденные после войны строить суда довольно поспешно, мы должны были заказывать некоторые из них за границей» 44.

Во второй половине 50-х годов на иностранных верфях было построено два фрегата («Генерал-адмирал» и «Светлана») один корвет («Баян»). «Генерал-адмирал», фрегат ской постройки, стал лучшим кораблем русского послевоенного флота в доброненосный период, а по утверждению Морского министерства, «в первое время по окончании его был лучшим судном этого рода во всех флотах» 45. Обошелся он казне ненамного дороже фрегатов, строившихся на частных верфях и заводах России. Если его корпус стоил 1130 тыс. руб., или 260 руб. за 1 т водоизмещения, то корпус фрегата «Олег» обошелся казне в 160 руб. за 1 т, «Дмитрия Донского» — в 200 руб. и «Александра Невского» — в 220 руб. Стоимость же двигателя составила всего 345 тыс. руб., или 430 руб. за 1 л. с., в то время как у «Осляби» она равнялась 510 руб. за 1 л. с., у «Дмитрия Донского» и «Александра Невского» — по 520 руб., у «Пересвета» — 790 руб.

Заграничные заказы рассматривались Морским министерством как мера временная и вынужденная. Общий же курс судостроительной политики оставался неизменным: опора на отечественную промышленность. Однако для того, чтобы российские верфи и заводы не уступали зарубежным ни по качеству работ, ни по их дешевизне, ни по быстроте исполнения, необходимо было провести реорганизацию казенной промышленности

н содействовать развитию частной.

С середины 50-х годов Морское министерство твердо встало на путь покровительства частному судостроению и машиностроению. Это покровительство выражалось прежде всего в прямых субсидиях, а также в разрешении беспошлинного приобретения за границей необходимых материалов и деталей. Так, например, в 1853 г. Нобелю по условиям контракта на изготовление трех корабельных двигателей было предоставлено право выписать на-за границы и получить беспошлинно некоторые металлы и части машин. Когда же «по случаю открывшихся военных действий приобретение оттуда сих предметов оказалось невозможным» и Нобель «просил о выдаче ему по сделанному расчету в дополнение контрактной сумме 192 510 руб.», то Морское министерство вынуждено было удовлетворить эту просьбу, потребовав, правда, при этом от генерал-интенданта, «чтобы за ока-

зываемым заводчику Нобелю пособием от него не были уже принимаемы пикакие просьбы с домогательством увеличения платы по данному ему заказу» 46.

Другим каналом покровительства частным заводчикам служило предоставление им не единичных, а серийных подрядов либо гарантированное обеспечение будущими заказами. Когда Морское министерство сделало первое приглашение петербургским предпринимателям к участию в торгах на изготовление двигателей, оно сразу же заверило заводчиков в том, что «настоящий вызов есть начало постоянных заказов на будущее время от Морского ведомства» 47. Свое обещание министерство подкрепило единовременным заказом сразу трех двигателей Э. Нобелю. Следующие контракты также стали серийными. «...Ни один завод не может принять заказа менее 4-х машии одновременно, - объяснял глава Морского ведомства министру финансов необходимость крупных затрат на строительство парового флота, - ибо устройства, которые нужно для сего на заводе сделать, огромны, составляют как бы полное преобразование завода и не окупятся барышом от оплаты одного или двух механизмов. Посему с одной стороны потребность флота, а с другой — заводские требования побуждают Морское мини-стерство заказать разом не менее 8 машин...» 48 Вслед за Нобелем серийные заказы (по 4 двигателя) получили Гальванопластическое заведение и завод Берда.

При начале подрядного строительства кораблей морское ведомство также практиковало серийные заказы. Тимберовка «Константина» и «Выборга» была одновременно отдана с под-ряда купцу Н. Н. Соболеву, а тимберовка «Гангута», «Волы» н еще двух фрегатов по одному контракту брал на себя С. Г. Куд-

рявцев.

Взяв курс на покровительство частной отечественной промышленности, Морское министерство сразу столкнулось с требованиями льгот и привилегий со стороны предпринимателей. Э. Нобель, едва получив приглашение участвовать в торгах на изготовление двигателей, тотчас выдвинул целую программу желаемых правительственных мер. Его готовность участвовать в торгах была, по его словам, основана «единственно на уверении Правительства и впредь делать подобные заказы». Но такая гарантия не вполне удовлетворяла фабриканта. Он выразил надежду, «что Правительство в видах поощрения русской заводской промышленности примет на будущее время меры к наложению на иностранные машины пошлины, которые обеспечат здешних заводчиков». Запретительный тариф, убеждал Нобель, будет полностью соответствовать государственным интересам, так как «при существующей в России значительной потребности в механических изделиях возникло бы много новых заводов, коих конкуренция обеспечила бы казну относнтельно тщательного выполнения и дешенизны заказов». Откровенное изложение своих требований Нобель дополинд

н рядом намеков. Он заметил, что причины высоких цен на продукцию отечественного машиностроения кроются: «а) в дороговизне металлов и горючих материалов, б) в неимении постоянных заказов и необходимости содержать множество людей
без занятий в ожидании будущих работ... и в) в обеспечении
подрядов и задатков залогами, от которых освобождены иностранные заводы» 49. Элементарная логика подсказывала, что,
если правительство желало снижения цен на отечественные машины, то оно должно было устранить эти причины. (Удешевление металлов, по-видимому, связывалось Нобелем с ликвидацией запрета на ввоз чугуна и железа морем, в чем были
сильно заинтересованы владельцы машиностроительных предприятий, в особенности петербургские.)

Морское министерство было готово пойти навстречу некоторым из этих требований. Но оно опасалось, что не частная проиышленность станет обслуживать казенные потребности, а морское ведомство будет содержать своими заказами частные заводы. Разделить бремя поддержки отечественного судостроения и машиностроения оно предполагало с российским коммерческим флотом. В апреле 1856 г. по ходатайству вел. кн. Константина Николаевича был высочайше учрежден Комитет для изыскания средств к развитию русского торгового флота. В состав Комитета под председательством управляющего министерством Ф. П. Врангеля вошли два чиновника Министерства финансов, чиновник Государственной канцелярии и семь коммерсантов и судохозяев. Комитет поставил перед собой задачу выяснить, «какие законы следовало бы дополнить, отменить или изменить для облегчения торгового мореплавания и какие льготы следовало бы предоставить судохозяевам и негоциантам для этой цели» ⁵⁰.

По этим вопросам было представлено несколько записок. Коммерции советник И. Савин подал «Мнение о причинах, препятствующих к развитию Российского купеческого мореплавания», в которой предлагал правительству предоставить «существенные преимущества тем из русских купцов, которые будут производить за свой счет заграничную торговлю», «выдавать ссуды под русские купеческие корабли, а также и под отправляемые и привозимые на них русскими негоциантами товары», облегчить получение коммерческого и мореходного образования, «даровать большую свободу желающим поступить на суда», а также ограничить как каботажное, так и своеземное (т. е. между российскими портами в разных морях) плавание исключительно отечественными судами от при правных морях.

Предложения Савина оказались довольно умерениыми и, за всключением последнего пункта, не содержали в себе требований исключительных прав и преимуществ. Но лиха беда начало! Спустя три месяца пять негоциантов, среди которых был и Савин, подали записку в дополнение к первой. Теперь уже коммерсанты сетовали на то, что «нет возможности сделать отли-

чие образованного, просвещенного негоцианта от простого сидельца в лавке, записавшегося в гильдию, или торговца на го. родской площади». Авторам записки весьма было желательно. чтобы купцам, занимающимся внешней торговлей, «было нс. ключительно присвоено звание негоциантов, постановив сбор с таковых негоциантов наравне с купцами I гильдии, но дав им пред сими последними преимущества на получение почетного гражданства и звания коммерции советника». Не претендуя на исключительное право для своих соотечественников на занятия внешней торговлей, они требовали «взимать с иностранных гостей по крайней мере большие повинности, как с коренных русских негоциантов», а для большего облегчения конкурсиции с иностранцами испрашивали «небольшие денежные вознаграждения за плавания в чужие края». Правительству предлагалось устронть купеческую корабельную верфь на 6 кораблей, половину которой следовало отдать в бесплатное пользование частному судостроителю или компании на 10-15 лет, а другую половину предоставить бесплатно же для желающих строить корабли с обеспечением лесом по казенным ценам 52. Для образования «отечественных мореходцев», считали купцы, необходимо было, чтобы морское ведомство незамедлительно выполняло просьбы судохозяев об отпуске им военных моряков, а вольных матросов освобождало от рекрутской повинности и время плавания на торговых судах засчитывало в срок военной службы.

Таким образом, обсуждение вопроса о развитии торгового флота показало Морскому министерству, что его стремление опереться на коммерческое судоходство наталкивалось на желание самих коммерсантов и судохозяев найти казенную опору и поддержку. Для казны, и без того обремененной покровитель. ством железнодорожному строительству и тяжелой промышленности, такая поддержка была бы тяжелой обузой. Поэтому государство ограничило свое покровительство торговому мореплаванию участием в учреждении в 1856 г. Русского общества пароходства и торговли. Правительство было прямо заинтересовано в деятельности этого общества, так как в условиях действия Парижского трактата слабость Черноморского флота оно надея. лось компенсировать развитием частного пароходства. В случае войны оно полагало усилить флот пароходами РОПИТа. Казенная поддержка РОПИТа была весьма энергичной: правительство не только скупило треть акций общества на 2 млк руб., но и передало обществу некоторые казенные пароходы, а также постоянно субсидировало компанию помильной платой за плавание судов.

В 50—60-е годы РОПИТ был единственной крупной пароходной компанией в России. Однако практическая польза об нее для Морского министерства была невелика. Судостроительная база общества оставалась слабой, и в эти годы оно в основном покупало пароходы за границей. Правда, во время войны 1877—1878 гг. министерство нашло эффективное применение некоторым пароходам РОПИТа, использовав их для минных

атак турецких кораблей.

Самой надежной основой отечественного судостроения попрежнему оставалась казенная промышленность. Однако казенные верфи и заводы в том виде, в каком они находились в середине 50-х годов, как уже отмечалось выше, не удовлетворяли министерство. Либеральная бюрократия, признавая превосходство частнокапиталистической организации производства, соответственно и реорганизацию казенной промышленности намеревалось вести на началах, заимствованных из опыта частных предприятий. Когда в 1853 г. в Морском министерстве возникла уже упомянутая выше переписка между кораблестроительным департаментом и департаментом корабельных лесов по вопросу о сравнительной выгоде казенного подрядного способов И строительства кораблей, то второй из департаментов предложил исследовать подрядную систему с целью «приискать средства и при производстве работ казенными распоряжениями и лесами к достижению тех удобств, дешевизны и сокращения расходов, которые подали повод к принятию системы постройки кораблей с подряда» 53. Но изучить способы действий подрядчиков оказалось не так-то просто. На вопрос, «какие причины дают подрядчику возможность при производстве работ достичь по некоторым статьям расходов сокращения и дешевизны сравнительно с издержками, делаемыми по тем же статьям казною», С. Г. Кудрявцев, один из основных подрядчиков морского ведомства, витневато, но без всякой дипломатии уклонялся от ответа: «...Я стараюсь пользоваться всеми различными, однако же неопределенными, но законными обстоятельствами по своим коммерческим сношениям, какие только благоприятствуют выгодному для меня исполнению обязательства с казною» 54.

Несмотря на неудачу попыток проникнуть в тайны распоряжений частных подрядчиков, Морское министерство в целом хорошо представляло себе основные преимущества капиталистических предприятий. Рациональная организация производства, коммерческий расчет, эксплуатация вольнонаемного труда — эти начала были очевидны и без детального исследования деятельности частных предпринимателей. Применение же этих начал к организации казенного хозяйства Морское министерство считало одной из самых насущных своих задач. «В настоящее время,—товорилось в его отчете,— необходимость заставляет нас действовать более экономическим образом, вводить постепенно хозяйственные расчеты и соображения, и все сие неминуемо поведет к выгоде для казны и народа» 55. Во второй половине 50-х годов морское министерство предприняло ряд мер, направленных на применение этих начал к организации казенного хозяйства.

Рационализация устройства адмиралтейств, портов и заводов ограничилась четким распределением кораблестроительных работ по различным заведениям, а также реорганизацией их админет из министративного управления. Разбросанность адмиралтейств в

Петербурге й Кронштадте, отмечалось во всеподданнейшем 👸 чете, «соделывает невозможным правильное хозяйство и успеш. ный, действительный надзор за кораблестроительными работа. ми». В результате сосредоточения кораблестроительных средств в Петербургском порту он стал главным центром строительства кораблей Балтийского флота. При этом Новое Адмиралтейство предназначалось для сооружения судов казенным способом, а верфь на Галерном островке — для подрядных построек. В Кронштадте концентрировались «средства для вооружения и содер. жания или ремонтирования флота». Основным предприятием по ремонту судов становился Кронштадтский пароходный завод. Наконец, Ижорским заводам предстояло заниматься «исключк. тельно изготовлением механизмов, прокаткою железа и больши. ми ковками» 56. Таким образом, организация кораблестроитель. ного хозяйства, рассредоточенного по трем центрам, приобрела более четкую и рациональную структуру.

Что касается административного управления кораблестронтельным ведомством, то его реорганизация совершалась в рамках общей реформы Морского министерства и портовых управлений. Предоставление больших прав капитанам над портами и подведомственным им учреждениям должно было способствовать развитию их инициативы. Однако самостоятельность чиновников, как бы она ни была велика, не могла сравниться с самостоятельностью частных предпринимателей. Пока существовала служебная ответственность первых, они не могли пользоваться той свободой коммерческих распоряжений, какой пользовались вторые. Выгоды казны должны были по-прежнему обеспечиваться соблюдением определенных формальных требований. Поэтому и коммерческий расчет в деятельности казенных предприятий должен был обрести такие формы, которые обеспечивали бы

надежный административный контроль.

С целью выработки таких форм в 1856 г. за границу был отправлен чиновник особых поручений Морского министерства М. Х. Рейтери. За три года он объехал Пруссию, Францию, Англию и США. Он изучал финансовую сторону деятельности морской администрации этих стран и по возвращении опубликовал в «Морском сборнике» несколько статей, посвященных денежному и материальному счетоводству во французском и прусском морских управлениях 57. Правда, к этому времени опыту и знаниям Рейтерна было найдено более широкое применение, чем преобразование бухгалтерии Морского министерства. Он стал главным советником вел. кн. Константина Николаевича по финансовым проблемам империи, и ему уже уготована была деятельность по Министерству финансов. Тем не менее некоторые замыслы Рейтерна прошли первоначальную проверку в морском ведомстве, в частности введение единства кассы, двойной итальянской бухгалтерии и т. д.

Гораздо более существенным нововведением в организации казенного хозяйства была ликвидация крепостного труда и за-

мена его вольнонаемным. Мысль о том, что выгоды дарового подневольного труда являются мнимыми, укрепилась в сознании генерал-адмирала и его окружения еще в то время, когда они только брали бразды морского правления в свои руки. В первую очередь либеральная бюрократия обратила внимание на расточительное отношение казны к тому, что дается ей даром. «Основная мысль рекрутской повинности, как налога личного и самого тягостного, -- взывал к здравому смыслу глава флота, -состоит в том, что народ обязан выставлять из среды своей воинов на защиту отечества, но отнюдь не людей на разные мирные работы, как напр., чтоб быть дворниками при казенных домах, очищать снег и нечистоты, возить воду, служить кучерами, мастеровыми и т. п. От постоянного обращения на подобное дело большого числа казенных людей у нас вышло, что казенный человек или личная услуга его ценится гораздо дешевле денег, т. е. что начальнику или ведомству, имеющему в своем распоряжении нестроевых членов, весьма легко назначать их на разные работы, тогда как трудно ассигновать казенные суммы» 58.

Отвлечение матросов от морской подготовки, непомерно большая доля нестроевого контингента, расточительность эксплуатации дарового труда заслуживали осуждения не только по соображениям гуманности или заботы о боевом духе флота, но и представлялись Морскому министерству невыгодными в экономическом смысле. И если в 1856 г. Константин Николаевич еще с некоторою осторожностью заявлял, что труд казенных мастеровых «несравненно хуже и обходится часто дороже труда наемных людей» 59, то спустя три года это мнение было выражено более категорично: «...Работа с воли, наймом всегда лучше и выгоднее работы обязательной» 60.

Формы организации казенной рабочей силы в морском ведомстве были весьма многообразны. Они были представлены рабочими экипажами, в которых состояли мастеровые и рабочие верфей и заводов, ротами портовыми, комиссариатскими, госпитальными, конюшенными, военно-рабочими, арестантскими. Крепостными работниками морского ведомства считались охтенские и черноморские поселяне, приписанные еще в XVIII в. к адмиралтействам в Петербурге и Николаеве.

Ликвидация крепостного труда в морском ведомстве началась с освобождения охтенских поселян от адмиралтейской повинности. Повинность эта в середине XIX в. была в значительной степени номинальной, и Морскому министерству легче всего было ликвидировать то, что уже почти не существовало. В 1854 г. Б. П. Мансурову, чиновнику из молодой плеяды, было поручено изучить историю и современный быт охтенских поселян. Первые плоды изысканий Мансурова были опубликованы в конце того же года 61. Спустя два года Морское министерство издало его развернутый четырехтомный труд «Охтенские адмиралтейские селения. Историческое описание» (Спб., 1856). Исследование Мансурова доказывало, что зависимость поселян от морско-

то ведомства обременительна как для самих поселян, так и для министерства, поскольку усложняет его административную работу. В 1858 г. охтенские поселяне были уволены из адмиралтейского ведомства. При этом им было разрешено либо приписаться к городским или сельским сословиям, либо вступить в отдельное Охтенское пригородное общество. Вся земля, отведенная Охтенским селениям, сохранилась за обществом, причем наделы, которыми пользовались отдельные поселяне, безвозмездно передавались им в потомственное владение, а остальные земли оставались в общественном пользовании. В 1861 г. последовал указ об увольнении из морского ведомства и черноморских поселян 62.

Пока исследовался вопрос о том, как возникли адмиралтей. ские селения, во что они развились и каким образом от них избавиться, Морское министерство предприняло шаги к упразднению и других форм крепостного труда. В 1856—1857 гг. были переведены в военно-сухопутное и гражданское ведомство морские арестантские роты, а работы, которые они выполняли, были переложены частью на матросов, частью на вольнонаемных рабочих. В 1860 г. упразднены были военно-рабочие роты, занимавшиеся строительными работами. Их труд был заменен вольным трудом с подряда.

Ликвидация портовых, комиссариатских, госпитальных конюшенных рот проводилась постепенно. Особую сложность представляло упразднение рабочих экипажей. Здесь наряду с так называемыми валовыми рабочими, употреблявшимися малоквалифицированные работы, состояли и мастеровые, имевшие большие навыки в корабельных ремеслах. Уволив их разом, Морское министерство рисковало остаться без квалифицированной рабочей силы. Поэтому министерство приняло следующую паллиативную программу, которая была изложена в 1860 г. в записке «О мерах, принимаемых по морскому ведомству к замене обязательного труда вольнонаемным», составленной по запросу Военного министерства: 1) «Упразднение рабочих экипажей совершить не вдруг, а постепенно, замещая естественную в них убыль вольнонаемными мастеровыми». Пропорция замены наемными рабочими казенных была определена как 2:3. 2) Принимать в адмиралтейства и на заводы учеников, «назначая им в виде поощрения и для удовлетворения их насущных пужд некоторую плату». 3) «По мастерствам, мало встречающимся частной промышленности, иметь постоянные кадры мастеровых». Под постоянными кадрами разумелись казенные рабочие, которые получали бы плату и пользовались бы правами наравне с вольнонаемными, за исключением права увольнения. 4) Заменять по мере возможности «силу людей и надобность в них оруднями и силою паровых и других мехапизмов». Что касается валовых рабочих, то записка объясняла, что «к совершенной замене вольными рабочими пижних чинов, высылаемых на валовые работы, в настоящее время видят затруднение в значительности расхода, которого потребует эта мера» ⁶³.

В 1860 г. Морское министерство приступило к реализации этой программы. Был объявлен набор учеников в адмиралтейские и заводские мастерские, и к началу 1861 г. в них поступили первые 97 человек. Срок обучения определялся в 5 лет с платой им от 20 до 50 коп. в день.

В результате «естественной убыли», которая не пополнялась с 1856 г. новыми рекрутами, а в 1859 г. была ускорена сокращением срока службы в рабочих экипажах с 25 до 20 лет, в 1860 г. соотношение между вольными и казенными мастеровыми в человеко-днях достигло 1:3,85. Среди валовых рабочих оно было менее выгодным — соответственно 1:8,5864. Рост числа вольнонаемных рабочих ставил перед морским ведомством проблему регламентации отношений с ними. Одной из сторон этого вопроса была продолжительность рабочего дня. По условиям производства они должны были работать столько же, сколько и казенные рабочие. Рабочий день в адмиралтействах был определен еще Регламентом Петра I и колебался от 12,5 до 13,5 часов. Однако, по мнению кораблестроительного департамента, необходимая интенсивность работ могла поддерживаться лишь при рабочем дне, не превышающем 10 часов. Департамент пояснял, что «только при этом числе можно требовать от мастеровых, чтобы они, находясь на работе, употребляли рабочее время исключительно на работу, а не на беспрепятственные отдыхи под разными благовидными предлогами» 65. По представлению министерства высочайшим указом рабочий день в адмиралтействах и на заводах морского ведомства был ограничен 10 часа-MH 66.

Другая сложность заключалась в невозможности сопоставить реальную стоимость казенной и наемной рабочей силы. Казенный мастеровой получал 15 коп. в день, в то время как наемный — в среднем около рубля. По мере замены крепостного труда свободным показатели расходов на рабочие силы непомерно возрастали бы, что могло поставить под сомнение экономическую выгоду реформ. Поэтому кораблестроительным департаментом была исчислена стоимость рабочей силы казенного мастерового. Помимо платы за работу и прямых расходов на содержание, она включала в себя также издержки на больных, на отвлечение мастеровых от основных работ службой, а также поправку на более низкую производительность труда в сравнении с вольнонаемным рабочим (2:3). По исчислениям департамента эта стоимость составляла 73 коп. в день, и как расчетная велична она была утверждена высочайшим указом 67.

Итак, во второй половине 50-х годов Морское министерство приступило к широкой и планомерной реорганизации своей сумостроительной базы. Используя опыт противников России в Крымской войне, опо стремилось сделать своей опорой частнокапиталистическую промышленность. В тех условиях не было иното пути к созданию судостронтельной базы, как через частную промышленность. Переход от паруса к пару делал этот путь всеобщим. Во всех странах воснное кораблестроение, ранее процветавшее на казенных верфях, должно было в связи с необходимостью включить в судостронтельную структуру машиностроение, опираться и на казенную, и на частную промышленность. В России же сложность развития кораблестроения усугублялась еще господством на казенных предприятиях крепостного труда и бюрократическим параличом николаевской системы. Поэтому для Морского министерства не менее важной задачей была и реорганизация казенной промышленности с использованием опыта частных предпринимателей.

. . .

Начало броненосного судостроения поставило перед Морским министерством новые экономические проблемы. Если переход к паровому флоту усложнял промышленную базу военного флота за счет машиностроения, но при этом давал морскому ведомству возможность опереться на предприятия, обслуживающие разные сферы народного хозяйства, то замена деревянных кораблей броненосцами требовала основания особого производства, ориентированного почти исключительно на потребности военного флота. Морское министерство должно было ограничить свой выбор теми предприятиями, которые готовы были перестроить свое производство применительно к его запросам.

Самой сложной проблемой материального обеспечения броненосного судостроения для Морского министерства была выделка брони. Первые опыты по производству броневых плит в 50-х годах успеха не имели, и морское ведомство ограничилось наблюдением за подобными опытами в морских державах. К моменту сражения «Мерримака» и «Монитора» в 1862 г., после которого Морское министерство твердо взяло курс на строительство броненосного флота, технология изготовления «блиндажных плит» была уже известна. Поэтому в числе экстренных шагов, направленных вдогонку за ушедшими вперед западными державами, было начало строительства прокатного цеха на Ижорских заводах.

Однако осложнение международной обстановки в 1863 г. не позволило Морскому министерству дожидаться, пока флот будет полностью обеспечен отечественной броней. «...При столь крайних условиях,— объяснял Кораблестроительный департамент,— ... не представляло[сь] решительно никакой возможности ограничиться употреблением исключительно русского железа и по необходимости надо было допустить употребление железа как русского, так и иностранного...» 68. Первая броня была за-

казана в США и Англии.

Одновременно прилагались деятельные усилия к открытию производства брони на частных заводах. По на предложения ми-

Нистерства отозвался только Ф. Берд. «...Столь недостаточный и малообещавший результат естественно возбудил вопрос: какими заказами правительство могло бы обеспечить завод, если б таковой был построен частным лицом для изготовления брони и вообще тяжеловесных вещей» 69. Министерство финансов отказалось поддерживать такой завод, который мог стать тяжелой обузой для казны. Так как броня «будет изготовляться кроме Адмиралтейских Ижорских заводов также и на Уральских Горных заводах, -- разъяснялось это решение, -- ...и производительность всех этих заводов... будет более чем достаточна для удовлетворения потребностей Морского и Военного ведомств, то устройство здесь частного бронеделательного завода не представляется существенно необходимым» 70. Таким образом, невозможность опереться на частные предприятия без оказания им существенной финансовой поддержки вынудила Морское министерство сосредоточить производство брони на казенных заво-

- Гораздо больше возможностей использовать частный капитал оказалось в деле строительства самих броненосцев. Первый, если не считать лодки «Опыт», русский броненосец «Первенец» был построен за границей, в Англии. Последующие корабли министерство рассчитывало строить только в России. Оно полагало экономически целесообразным передать заказы на эти корабли частным судостроителям, «дабы таким образом избежать до адмиралтействах новых времени необходимости устройства В приспособлений для железного судостроения» 71. Батарен «Не тронь меня» и «Кремль» были заказаны соответственно английскому судостроителю Митчеллу (с условнем, чтобы строительство шло в России) и заводу Семянникова и Полетики. Броня для обеих батарей была изготовлена в Англин, а двигатели были сияты с потерявших свое значение деревянных В 1863 г. была заложена серия из 11 мониторов, из которых 2 («Ураган» и «Тифон») строились на казенных верфях Нового адмиралтейства, а остальные 9 были отданы с подряда. Один монитор («Смерч») строил Митчелл, другие же подрядчики получили парные заказы: «Латник» и «Броненосец» взялись строить Карр и Макферсон, «Перун» и «Лаву» — Семянников и Полетика, «Стрелец» и «Единорог» достались Кудрявцеву, а «Кол-Аун» и «Вещун» — бельгийскому обществу Кокериль. Все суда строились в России, только обществу Кокериль было разрешено начальные работы выполнить в Бельгии. Двигатели частью бы-

После завершения первой мониторной серии Морское министерство тут же заложило вторую серию броненосцев. «Необходимость эта обусловливалась тем соображением, — разъясиялись

Макферсон, Кокериль), частью заказаны Берду (для монито-

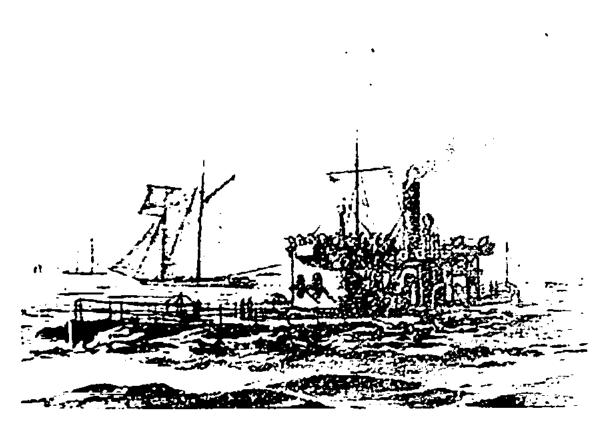
две машины для лодок Кудрявцева изготовили Ижорские за-

ля изготовлены самими судостроителями (Митчелл, Карр

ров, строившихся от казны и у Семянникова

и Полетики) и

причины серийного строительства флота,— что частные заводчики и судостроители, принявшие на себя сооружение судов, могли, покончив заказы, отпустить большую часть мастеров и рабочих, уже успевших привыкнуть к новому у нас делу, и тогда обстоятельство это могло бы вовлечь в невыгодные последствия в отношении не только качественного исполнения и стоимости последующих заказов, но и самой деятельности частных заводов, поддержка коих составляет насущную потребность Морского ведомства как средство выйти из зависимости иностранной заводской промышленности» 72.

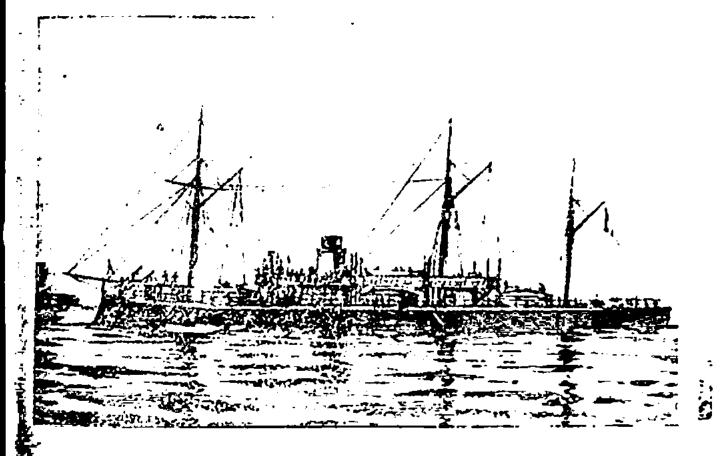


Монитор «Ураган»

Вторая серия должна была состоять из 8 броненосцев. Семь из них министерство решило строить с подряда, а восьмой — казенными средствами. «...Если эта постройка и могла обойтись дороже, чем с подряда,— мотивировало оно необходимость участия казны в строительстве хотя бы одного корабля, — но зато представлялась как лучшее средство для всестороннего изучения нами на практике разных хозяйственных и технических распоряжений, достоинств и недостатков исполнения и самих средств к устранению оных, а главное — стоимости материала и работы» 73. Морское министерство желало научиться строить корабли и экономично, и качественно.

На строительство остальных судов были объявлены торги, причем было решено «во избежание затруднений в переговорах с лицами, недостаточно знакомыми с броненосным судостроением как с делом исключительно специальным и малоизвестным даже Морскому ведомству, вызовы эти ограничить лишь теми частными судостроителями, кои производят уже постройку бро-

неносных судов». На торги были приглашены Семянников и Полетика, Карр и Макферсон, Кудрявцев, Митчелл и представитель общества Кокериль. Перед ними было поставлено условие строить корабли только из русского железа. Министерство также предупредило конкурентов, что «подряд будет предоставлен не исключительно тому, чья цена окажется ииже прочих цен, а... тому, кто сверх выгодности кондиций будет призван могущим выполнить постройку согласно с видами и требованиями Морского ведомства, которое предоставляет себе решить и то, кому, сколько и какого рода судов заказать с подряда» 74. Три из семи кораблей были отданы Семянникову и Полетике (фрегат «Минин» и башенные фрегаты «Адмирал Чичагов» и «Адмирал Спиридов»), лодки «Русалка» и «Чародейка» взялся стронть Кудрявцев (после смерти Кудрявцева его вдова передала этот заказ Митчеллу) и по одному судну заказали Митчеллу



Броненосный башенный фрегат «Адмирал Лазарев»

(фрегат «Киязь Пожарский») и Карру и Макферсону (башен-

ный фрегат «Адмирал Лазарев»).

В Двигатели для всех судов были заказаны отдельно, и при выборе подрядчиков Морское министерство должно было озаботяться тем, чтобы «распределить заказ по возможности между всеми здешними главнейшими частными механическими заводами — дабы, дав им работу, поддержать их существование и развить между ними до пекоторой степени конкуренцию». Подряд на четыре машины принял на себя завод Берда, причем министерство отметило, что «заказом этим ему будет наравне с друтими заводами оказана поддержка» 75, два двигателя достались Семянникову и Полетике и еще два — Карру и Макферсону.

Строительство двух серий броненосцев определило основной круг подрядчиков морского ведомства по броненосному судостроению. Министерство не стремилось расширить этот круг, так как и без того ему необходимо было «для развития конку. ренции» равномерно загружать заказами все заводы. Напротив, «конкуренция» еще более сузила этот круг, и главными частны. ми судостроительными партнерами морского ведомства стали завод Карра и Макферсона (будущий Балтийский судостронтельный и механический завод) и завод Семянникова и Полетики (в будущем Невский судостроительный и механический завод). Эти два завода все более привязывали свое производство к потребностям морского ведомства, а само ведомство - к себе. Морское министерство не получило той свободы выбора, к ко. торой оно стремилось. При неразвитом торговом флоте министерство должно было либо вовсе отказаться от использования частной промышленности, либо постоянно поддерживать ее гарантированными заказами или прямыми субсидиями. Первый путь не соответствовал ни программным установкам министерства, ни его экономическим расчетам. Но и второй путь не приносил особых выгод, поскольку поддержка избранных заводов снижала остроту конкурентной борьбы и в конце концов вела к превращению частных предприятий в казенные.

Переход частных предприятий в казну начался, правда, не с судостроительной промышленности, а с производства артиллерии. Первенцем в этом деле стал Обуховский сталелитейный завод. Он был основан в 1863 г. товариществом П. М. Обухова, Н. И. Путилова и С. Г. Кудрявцева специально для производства морских артиллерийских орудий. С этим заводом Морское ведомство связывало надежды на развитие в России стальной нарезной артиллерии крупного калибра, способ изготовления которой был изобретен Обуховым. Масштабы производства, также дорогостоящие опыты по совершенствованию орудий и технологии их изготовления оказались не по силам едва основанному товариществу, и Морское министерство вынуждено было прямыми субсидиями поддерживать его. Это предопределило дальнейшую судьбу завода. Затраты казны были велики, что владельцы завода так и не смогли погасить свою задолженность, и уже в 1865 г. завод перешел в совместное с казной управление, а двадцать лет спустя стал полной собственностью казны. Та же участь постигла в конце концов и Балтийский завод. Уже в 1871 г. Карр и Макферсон заявили о своей несостоятельности. Морское министерство назначило администрацию по делам завода, и спустя три года он был куплен Английским обществом. В 1877 г., когда Английское общество было преобразовано в Русское Балтийское железоделательное и механическое, Морское министерство владело уже 8 405 акциями из 10 000, а в 1894 г. совершился окончательный переход завода в собственность казны.

Поддерживая и одновременно опираясь на частную промыш-

ленность, морское ведомство продолжало развивать и свои собственные силы. Оно не только расширяло производственную базу заводов и верфей, но и пыталось повысить экономическую

эффективность своих предприятий.

С 1862 г. министерство приступило к ликвидации крепостного труда на своих заводах и верфях. 2 июня было издано Положение о постоянных мастеровых Кроиштадтского пароходного завода, а 8 октября — Положение о постоянных мастеровых и рабочих морского ведомства по кораблестроительной части 76. По этим положениям, часть нижних чинов рабочих увольнялась в отставку или переводилась в другие команды флота, а «лучших людей по искусству и нравственной благонадежности» зачисляли в разряд постоянных мастеровых и рабочих. Эта категория работников так же, как и вольнонаемные рабочие, получала плату за свой труд, пользовалась личными правами свободных сословий, за исключением права оставлять службу на заводах морского ведомства по собственному желанию. В дальнейшем, по мере увольнения из службы бывших чинов рабочих экипажей, Морское ведомство рассчитывало пополнить кадры постоянных мастеровых подготовкой учеников при верфях и заводах, а также заключением срочных (до 5 лет) соглашений с вольными работниками. Для привлечения в кадры квалифицированных рабочих положения 1862 г. устанавливали широкие льготы для постоянных мастеровых. Им обеспечивалось бесплатное лечение в госпиталях, частичная оплата дней, пропущенных по болезни; при несчастных случаях на производстве увечным или семействам погибших выплачивались пенсии от 20 до 140 руб. в год. Для детей мастеровых при заводах и портах открывались школы, где они получали бесплатное начальное образование. Постоянные рабочие имели право приобретать продукты и одежду из казенных магазинов по ценам казенных заготовлений. Положения 1862 г. предусматривали развитие социального страхования путем учреждения заводских товариществ со вспомогательными кассами и участие морской администрации в этих кассах.

Замену крепостного труда «правильно организованной постоянной силой» Морское министерство мотивировало сложностью найма достаточного числа квалифицированных рабочих, а также тем обстоятельством, что мастеровые оставляют заводы в значительном числе в летнее время для полевых работ». При этом оно ссылалось на опыт английских адмиралтейств, в которых мастеровые признавались состоящими на государственной службе и «пользовались правом на пенсию не только за раны и

увечья, но и за продолжительную службу» 77.

Постоянные мастеровые и рабочие, по мысли морского начальства, должны были составлять «не всю ту ручную рабочую силу, которая время от времени требуется для адмиралтейств и заводов, а только часть оной, так сказать, ее корень» 78. Основной контингент рабочих должен был пополняться обычным, или

временным, наймом. Действительно, доля постоянных рабочих в общей массе рабочих сил, занятых на предприятиях морского ведомства, не превышала половины. Несложные подсчеты на основе отчетных данных кораблестронтельного департамента показывают, что в 1863 г. количество рабочих дней постоянных ма. стеровых и рабочих, даже включая в их число рабочих из нижних чинов, составило 47,5% от общего количества мастеровых н рабочих, занятых «в сложности одного дня». В 1864 г. этот процент снизился до 42,0, а в 1865 г. — до 38,6. Ввиду отсутствня сводных данных об использовании рабочей силы в мор. ском ведомстве за последующие годы можно проследить изменения соотношения между эксплуатацией постоянной и временной рабочей силы по сметным ассигнованиям, публикуемым в «Памятных книжках по Морскому ведомству». При этом нужно иметь в виду три обстоятельства. Во-первых, сметные ассигнования не совпадают с реально произведенными расходами. Во-вторых, при выделении Морскому министерству сверхсметных сумм на рабочие силы эти суммы, как правило, употреблялись на найм дополнительного числа временных рабочих,

Сметные ассигнования Морского ведомства на содержание постоянных и наем временных мастеровых и рабочих (в тыс. руб.)

Год	Постоянные ма и рабоч		Временные мастеровые н рабочие				
ТОД	в тыс. руб.	в %	в тыс. руб.	43,1 44,0 46,8 46,7 45,1 41,2 62,4 60,9 50,8 60,3			
1863	864	56,9	655,3	43.1			
1864	866.4	56,0	680,1	44,0			
1865	864	53,2	760,4	46,8			
1866	848,3	53,3	744,7	46,7			
1867	569,8	54,9	467,9	45,1			
1868	591,9	58,8	414,2	41,2			
1869	592,5	37,6	982,5	62,4			
1870	592,7	39,1	924,9				
1871	583,8	49,2	603,2	50,8			
1872	752,0	39,7	1140,4				
1873	814,7	39,9	1229,0				
1874	814,7	45,9	988,9	54,1			
1875	877,3	38,0	1430,3	62,0			
1876	879,9	44,7	1087,9	55,3			
1877	879,4	42,4	1196,8	57,6			
1878	880,1	39,5	1349,4	60,5			

а не на расширение штата постоянных мастеровых. В-третых, штатное содержание постоянного рабочего было выше, чем жалованье временного. Учет этих обстоятельств обязывает нас предполагать, что реальное соотношение между числом постоянных и временных рабочих было более в пользу временных, нежели соотношение между ассигнуемыми на содержание тех и других суммами.

Таким образом, ликвидация крепостного труда на предприятиях морского ведомства приближала их организацию к типу капиталистических предприятий. Но в отличие от частных завопов казенные заведения не довольствовались обычным наймом рабочей силы, а долгосрочными договорами обеспечивали себя постоянным контингентом мастеровых и рабочих. Это преимущество достигалось ценой сокращенного рабочего дия и искоторых льгот для рабочих. С одной стороны, «филантропия» Морского министерства основывалась на либеральных принципах решения рабочего вопроса. Либеральная бюрократия исходила из того, что производительность и качество труда находятся в прямой зависимости от условий жизни и труда рабочих. Но с другой стороны, морское ведомство могло позволить себе какими угодно льготами привлекать рабочую силу на свои верфи и ваводы именно из-за того, что опи стояли вне листических предприятий. Работая почти исключительно по государственным заказам, они не только не испытывали конкуренини со стороны частных заводов, по и вообще, не зная ни прибыли, ни убытков, не могли быть сопоставимы по своим номическим показателям с частными предприятиями.

Наряду с ликвидацией крепостного труда средством повышения эффективности работы казенных предприятий должен был стать коммерческий расчет. «В настоящее время,— писал генерал-адмирал в 1861 г.,— необходимость заставляет нас действовать более экономическим образом, вводить постепенно хозяйственные расчеты и соображения, и все это неминуемо поведет

к выгоде для казны и народа» 79.

Же Главной трудностью на этом пути оказалось элементарное неумение вести учет денежным суммам и материалам. В денежном и материальном счетоводстве царил полный хаос, и первым результатом ревизий делопроизводства департаментов было изменение порядка составления смет. Новая система заключалась в точном указании расходов по каждой сметной статье взамен укореннящегося обычая «преувеличивать сознательно требование на одну статью, чтоб иметь остатки для употребления на другой, впрочем полезный предмет, но на который по всей верожетности не последовало бы разрешения отпустить деньги» 80.

Министерство не довольствовалось прекращением самообмана и продолжало поиски более совершенных форм учета и контроля. Оно справедливо рассудило, что доморощенная бухгалтерия, несмотря на множество журналов, ведомостей и таблиц, не в состоянии определить, ни во сколько реально обходится казне строительство корабля, ни какими суммами и материалами располагает министерство в каждый момент. Поэтому особые напежды Морское ведомство возлагало на результат командировия М. Х. Рейтерна за границу.

По возвращении Рейтерном были опубликованы материалы об организации денежного и материального счетоводства морского ведомства во Франции и Пруссии, Вслед за этими мате-

рналами на страницах «Морского сборника» появилась статья «О преобразовании государственного контроля и некоторых частей финансовой администрации в России» в также, по-видимому, подготовленная Рейтерном. Во всех этих материалах проводилась мысль о необходимости введения единства кассы всех министерств, итальянской двойной бухгалтерии и публикации государственного бюджета.

Как это уже было привычным для Морского министерства, оно испытало на своем опыте новой порядок ведения финансовых операций прежде, чем единство кассы стало общегосударственной мерой. С 1860 г. все денежные суммы департаментов сосредоточивались в министерском казначействе, откуда они уже распределялись в точном соответствии со сметными требованиями департаментов. Спустя два года, когда Рейтери уже управлял Министерством финансов, единство кассы стало общегосударственным положением 82. В Морском же министерстве в 1862 г. было введено новое «Положение о счетоводстве и отчетности портовых магазинов, адмиралтейств и заводов». Это положение подводило итог попыткам министерства ввести хозяйственные расчеты в деятельность своих предприятий. Оно лишь упорядочивало контроль за финансовой и производственной деятельностью заводов, верфей, портов, но, по сути дела, знаменовало отказ министерства перевести их на коммерческую основу. Источником их финансирования оставались сметные ассигнования Морского министерства, а продукция по-прежнему сдавалась в казну. Стоимость этой продукции исчислялась произведсиными затратами труда и материалов и являлась не более чем бухгалтерской категорией. Новшества заключались лишь в том, что все расчеты делались в денежном измерении, а для их усовершенствования вводились накладные проценты, которые должны были учитывать амортизацию основного капитала. Накладные проценты, дифференцированные по отдельным мастерским, служили также для определения стоимости тех изделий, которые изготовлялись по частным заказам, и таким образом бюрократическая регламентация, а не рыночная конъюнктура определяла хозяйственные расчеты казенных предприятий на свободном рынке. Казенные предприятия по-прежнему строили свою деятельность на иных основаниях, чем частные промышленные заведения. Преобразования в этой области, по сути дела, ограничились только ликвидацией крепостного труда, усовершенстводенежного и материального счетоводства, а также введением единства кассы и более рационального порядка составления смет.

Если попытаться оценить успехи преобразований в морском ведомстве по результатам его судостроительной деятельности, то они представятся незначительными. После Крымской войны Россия не только пе сократила свое отставание от Англии и

франции, по, напротив, еще более увеличила его, а к концу 70-х годов с усилением морской мощи Германии стала утрачивать и позиции третьей морской державы. Речь, правда, идет только о количественном отставании, так как в техническом отношении русский флот держался вполие на современном уровне. Однако главную задачу Морского министерства — обеспечить неуязвимость России с моря — можно считать неисполненной. В 1878 г. ничто не помешало английскому флоту войти в Мраморное море и быть готовым бомбардировать черноморское побережье. Причины такого провала коренились не только в стратегических просчетах министерства, но и в противоречивости экономической программы морского ведомства.

🗜 С одной стороны, либеральная бюрократия пыталась встать на уровень государственного, а не ведомственного мышления. Это приводило ее к пониманию того, что военная мощь государства зависит в конечном счете от уровня экономического развития страны в целом, возможности которого в свою очередь обратно пропорциональны размерам военного бюджета. Трезвый взгляд либеральной бюрократии на финансовые проблемы открывал ей пути их решения не в безграничном росте морского бюджета, а в эффективном использовании отпущенных денег. Поэтому поиск средств повышения эффективности судостроения, а также хозяйственной деятельности ведомства в целом составил одну из важнейших стороп экономической программы министерства. Экономическое переустройство своего хозяйства министерство замысливало на либеральных принципах опоры на частную промышленность, замены обязательного труда вольнонаемным, реорганизации казенных предприятий на коммерческих вачалах.

😰 С другой стороны, Морское министерство с самого начала искусственно ограничило свободу своих хозяйственных распоряжений задачей создания отечественной судостроительной базы. Это ограничение также вызывалось государственной необходимостью. Не только общие задачи индустриализации требовали покровительства отечественной промышленности, но и потребности обороны, как непосредственной функции морского ведомства, не позволяли ему, несмотря на очевидную выгоду, отдавать предпочтение заграничным заказам кораблей и двигателей. Но какой бы полезной ни была поддержка отечественной промыш-Ленности, эта сторона экономической программы противоречила первой. Вместо того чтобы пользоваться выгодами свободной конкуренции, Морское министерство должно было гарантированными заказами, а то и прямыми субсидиями поддерживать частные предприятия. Оно вынуждено было полностью свое громоздкое казенное хозяйство и еще более расширить его. Свои собственные предприятия точно так же, как и частные, Морское министерство должно было загружать заказами, и при полной их ориентации на казну оно не могло рассчитывать ни на что нное, как на бюрократическое управление ими.

Строительство флота при таких обстоятельствах обходилось казне слишком дорого, и, добровольно ограничивая собственный бюджет, Морское министерство не могло рассчитывать на быстрое развитие морских сил. По сути дела, на протяжении 60-70-х годов морское ведомство строило не флот, а его промышленную базу. Достаточно указать на миллионные ассигнования «на усиление денежных средств Обуховского завода в видах поддержания дальнейшей его деятельности», которые в конце 60-х — начале 70-х годов составили более половины общих расходов на морскую артиллерию.

Обуховский завод в конечном счете стал предметом гордости Морского министерства. Субсидируя дорогостоящие опыты по производству нарезных крупнокалиберных орудий, оно шло на большой риск, порой казавшийся авантюрой. Но конечный услех дела оправдал его политику, и Россия стала второй после Германии державой, в которой было налажено производство

стальных орудий самого большого калибра.

Другой предмет гордости министерства — прекращение заграничных заказов. К середине 60-х годов морскому ведомству удалось полностью обеспечить себя отечественными металлами и прокатом брони. Производство корабельных механизмов и артиллерии также было размещено на отечественных заводах. Морское министерство было поставлено Александром II в пример другим ведомствам, и в 1866 г. он повелел «прекратить на будущее время правительственные заказы за границей, подобно тому как это уже приведено в исполнение по морскому ведомству, и затем все заказы... исполнять внутри государства, несмотря ни на какие затруднения или неудобства, которые это могло бы представить на первых порах» 83.

Для самого Морского министерства исполнение роли образцового ведомства представляло немало затруднений и неудобств и не только на первых порах. Создание собственной судостронтельной базы отнюдь не ускорило и не удешевило сооружение флота. Напротив, в 70-е годы корабли строились еще дольше и дороже. Судостроение этого времени называли «хроническим». Корабли пребывали на стапелях по нескольку лет, да и после спуска их на воду достройка затягивалась на годы. Это удорожало и без того немалую стоимость работ. По подсчетам Н. М. Чихачева, ставшего в конце 80-х годов морским министром, за 1870-е годы русский флот пополнился 39 судами общим водоизмещением 58 660 т, в то время как в 60-е годы было построено 71 судно, суммарное водоизмещение которых равнялось 89 672 т. Темпы судостроения в эти годы были ниже не только, чем в Англии, Франции или Германии, но в этом отношении Россия уступала также Италии и Австрии. По дороговизие кораблестроительных работ Россия далеко превосходила все свропейские державы. Одна строевая тонна обходилась Германии в 315 руб., Франции — 391 руб., Итални и Австрии — по 397 руб., Англии — 441 руб., в России же стоимость одной тонны достигала 817 руб. 84.

Образцовое постоянство покровительственной политики морского ведомства, подкрепляемое аскетической скромностью бюджетных требований, обрекало флот на то, чтобы являть собой собрание лишь отдельных, хотя в техническом отношении и современных кораблей. На протяжении 20 лет министерство сосредоточивало средства для последующего развертывания морских сил. «Без прочного основания флот всегда был и будет лишним бременем для государства, - разъяснял свою политику генерал-адмирал. — Построение прочного основания есть дело времени, при твердом же основании постройка сильного флота будет делом денег» 85. Однако времени для создания фундамен-§та морской мощи потребовалось слишком много. Строительство флота как боевого целого стало уделом деятелей нового царствования, когда вел. кн. Константина Николаевича на генераладмиральском посту сменил его никчемный племянник — вел. кн. Алексей Александрович, но зато управляющим министерством был назначен умный и энергичный И.А. Шестаков. Простое увеличение морского бюджета дало возможность преемникам Константина Николаевича немедленно приступить к наращиванию морской мощи.

Итак, судостроительная политика Морского министерства в 50-60-е годы развивалась в том же русле и совершала те же повороты, что и в других сферах его преобразовательной деятельности. На первых порах либеральная бюрократия, руководствуясь скорее здравым смыслом, нежели дальновидными замыслами. изыскивала и применяла наиболее эффективные средства быстрого и качественного сооружения винтовых кораблей. Широкое привлечение частной промышленности наряду с заграничными ваказами позволило морскому ведомству в сжатые сроки воссоздать основные силы флота. К концу 50-х годов экономическая программа либеральной бюрократии приняла более четкие очертания. Главным экспертом по финансово-экономическим вопросам в министерстве стал М. Х. Рейтери, и его взгляды сущности определяли эту программу. Она не только выходила за рамки практических задач морского ведомства, но и отводила этому ведомству скромную роль в достижении главной цели — экономического и финансового укрепления государства. От Морского министерства требовалось не обременять слишком сильно своими расходами государственный бюджет, ограничиться заказами только внутри страны, дабы не позволять капитарам утекать за границу, поощрять частную промышленность. диквидировать крепостной труд. Как и в других сферах своей деятельности, оно должно было явить собой пример разумной росударственной политики. Таким образом, и в судостроительной политике Морское министерство взвалило на себя решение вадач, которые лежали вне пределов его ведения. Умеренность бюджета, участие в развитии отечественного машиностроения и судостроения в большей степени удовлетворяли интересы Мивистерства финансов, нежели обеспечивали строительство флота.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Одним из политических феноменов истории российского самодержавия во второй половине XIX в. стало появление в правительственном аппарате довольно многочисленной, иногда сплоченной, порой влиятельной группировки либеральной бюрократии. Раньше всего эти силы обнаружили себя в Морском министерстве, находившемся с 1853 г. под начальством вел. ки. Константина Николаевича. Здесь либеральная бюрократия громко заявила о себе с первых дней царствования Александра II.

Но формирование этой группировки относится к более раннему времени — к последним годам царствования Николая І н являлось одним из симптомов кризиса николаевского режима. Этот кризис в полной мере обнаружился во время войны, но первые проявления его были ощутимы и в предвоенные годы. «Мрачное семилетие» 1848—1855 гг. демонстрировало не столько могущество, сколько слабость самодержавия. Это было время крайнего напряжения сил, по сути, уже агонизирующего режима. И если николаевская бюрократия потоком собственного славословия при всеобщем молчании пыталась создать иллюзию полного благополучия, то этим она не могла обмануть даже самое себя. Не только в общественных кругах, но и в ее собственной среде складываются уже иные настроения. Формируются они среди молодых столичных чиновников, которые благодаря своему образованию, общественным связям поднимаются над традиционным уровнем понимания государственных вопросов, ищут приложения своей энергии и не находят бесплодной канцелярской работе. На языке у них вертится критическое слово, но, не смея поднять голос против бюрократии в целом, они патриотически негодуют против засилья немцев. Они объединяются в кружки и даже научные общества, где под августейшим покровительством пытаются заняться полезной деятельностью. И когда столь же либерально настроенный вел. кн. Константин Николаевич получает в управление целое ведомство, они спешат туда, где есть простор живой работе.

Смерть Николая I была воспринята в обществе с облегчением и с надеждами не только потому, что она произошла в разгар Крымской войны. От его строгости устала и сама бюрократия, которая с первых же дней нового царствования спешила ослабить крючки своего мундира. Крымская война обусловила не столько самое перемену правительственного курса, сколько широту и решительность этой перемены. Она превратила смену

царствований не просто в смену политического курса, а в начало нового исторического периода — эпохи буржуазных реформ. У И для Морского министерства смерть Николая I лишь открывала неограниченную свободу действий, в то время как уроки Крымской войны расширяли программу преобразований. Либеральная бюрократия раскручивала спираль своих начинаний, вовлекала в орбиту своего внимания все новые и новые вопросы и постепенно выходила за рамки своих ведомственных задач. Широкий диапазон общественных проблем, которых касалось и делало предметом публичного обсуждения министерство, подкрепленный нетрадиционными, но подкупающими своей простотой и здравомыслием административными методами, снискал министерству необычайную общественную популярность. Это в свою очередь укрепляло его авторитет и глазах монарха. В условнях, когда престиж самодержавия был подорван военным поражением, оно остро ощущало потребность в общественной поддержке. Морское министерство в известной степени возвышало и престиж самого монарха. Поэтому в первые годы царствования Александр II ни в чем не сдерживал кипучей энергии своего порывистого брата.

В середине 1857 г. в политике самодержавия определяется более решительный поворот в сторону либерализма. К этому же времени относится и переоценка либеральной бюрократией Морского министерства задач своей деятельности. Воочню увидев силу французского флота, его промышленные средства, поякакомившись с политическими порядками и учреждениями Франции, генерал-адмирал пришел к заключению (и Головнин ему помог в этом), что как бы широки, радикальны и последо-**Вательны ни были преобразования во флоте, они не смогут воз**родить морскую мощь России, пока будут существовать в государстве те отсталые социальные и политические институты, которые сдерживают его развитие. Головнин набросал программу Ёсобходимых общегосударственных реформ и план ее реализаци, согласно которому либеральной бюрократии предстояло оклонить императора на свою сторону, подняться на высшие Олжности государственного управления и затем проводить отпри при при премени реформы. Морскому ведомству в этом иане отводилась роль полигона, где проходили бы предвариульные испытания все преобразования, а также академии, от-Уда бы выходили на высшие государственные посты кадры ли-**⊈**ральной бюрократии.

Новая программа Морского министерства не изменила направления его деятельности, но несколько сместила в ней акщенты. Не сами реформы, а их подготовка, не практические дела, а принципы, на которых они основаны, приобретали теперы приостепенное значение. В действиях министерства стало больше методичности, степенности, основательности. Жертвуя финансовыми интересами своего ведомства, вникая во все обсужнаемые в правительстве вопросы, либеральная бюрократия делаемые в правительстве вопросы диберальная бюрократия делаемые в правительстве в правительность в

монстрировала государственный подход к делу. Шаг за шагом план Головинна воплощался в реальность. Сначала Константин Николаевич, а за инм и «константиновцы» приглашаются в различные комитеты и комиссии, получают назначения на высокие должности, и конечная цель казалась уже близка.

Действительно, в конце 50-х годов, в условиях общественного подъема и кризиса самодержавия, либеральная бюрократия в целом приходилась ко двору в разных учреждениях. Самодержавие видело, что выйти из кризиса можно только пути реформ и что без либеральной бюрократии в этом деле не обойтись. Либеральная бюрократия обещала по меньшей мере две выгоды от реформ. Во-первых, реформы должны были усилить государство в экономическом отношении. Материальная слабость России в войне явилась результатом ее экономической отсталости, что в свою очередь было следствием отсталости социальных и политических институтов. Ссылаясь на европейский опыт, либеральные чиновники доказывали, что ход прогресса объективен и устаревшие институты заменяются более прогрессивными независимо от того, хочет или не хочет правительство. Если государство добровольно идет на преобразование отживших форм, то оно упреждает тем самым движение снизу и предотвращает революцию. В этом заключалась вторая выгода реформ. Гарантию того, что государство не собыется с правильного пути при проведении преобразований, либеральная бюрократия видела в самодержавии как силе надклассовой и обеспечивающей единство интересов и действий. Инициатива реформ должна была исходить от самодержавия, и им же они должны были проводиться. Но при подготовке реформ возможно и желательно было привлечение общественного мнения кусственная гласность»), что уменьшило бы возможность бок и в то же время обеспечило поддержку правительственным начинаниям.

Первая выгода реформаторского пути прельщала самодержавие ввиду итогов Крымской войны. Но некоторое время после ее окончания оно надеялось решить обнаружившиеся проблемы без радикальной ломки социальных и политических институтов. Поэтому первое привлечение либеральной бюрократии было довольно осторожным. Общий перевес сил в правительстве оставался на стороне николаевских сановников. Но к концу годов самодержавие нуждалось в более действенной свежих сил. Крестьянское движение и крестьянские настроения вынудили правительство занять более либеральную позицию в крестьянском вопросе, а это в свою очередь угрожало конфликтом с дворянством. С другой стороны, в нарастающем общественном движении раздавались требования более серьезных преобразований, нежели косметическая чистка последствий прежнего царствования. Для подготовки этих реформ и для обуздания общественного движения либеральная бюрократия призывалась на верхние этажи государственной власти.

весь успех своего дела приписывала рациональности плана, не придавая особого значения тем политическим условиям, которые делали возможным его выполнение. Она надеялась, что самодержавие твердо встало на путь либерализма, и если и существуют какие препятствия на этом пути, то это только непросвещенные реакционные сановники, которые оказывают дурное влияние на императора. Чиновники морского ведомства рассаживались по министерским и комитетским креслам и принимались за крупные дела. Здание морских реформ с прочным фундаментом, с красиво оформленным фасадом было брощено своими зодчими. Чертежи были сохранены, но оставлены в руках ремесленников, которые слабо в них разбирались. Все реформы были завершены, но далеко не так, как они были задуманы, и совсем не с теми результатами, которые могли бы оправдать те общественные надежды, какие на них возлагались. на эту особенность морских реформ обратил внимание своих воспоминаниях И. А. Шестаков. Основательность его суждения да и особенности стиля требуют привести его здесь целиком: «Предприятиями, не входящими в круг действий Морского министерства и доставляющими лишь минутное одобрительном говоре не вникающей в дело толпы, теперь (писано в начале 1870-х годов. — А. Ш.) нельзя никого ввести ваблуждение. Та же самая публика, которая поощряла нас на дутях, нам чуждых, рукоплескала инициативе нашей в современных вопросах, пела хвалебные гимны административным преобразованиям, рассылке образованных людей для изучения то-**10, что подлежало ведомству других министерств, публика** приветствовала радостно эти проявления жизни в одной незнадительной части управления, когда все остальные не выказывали еще настоящей государственной деятельности, удовлетворенной всеобщим пробуждением, уже хладнокровно посмотрит на судорожную разнообразную деятельность Морского министерства и отрезвленная тем, что небывалое сделалось обыденным, направит зоркий критический взгляд на сущность взгляд тем более строгий, что полезная деятельность морского ведомства по частям, не входящим в круг его действий, должна вести к заключению, будто собственно по своей части оно достигло еще более полезных результатов. Самые неблагоприятные обстоятельства, очевидные для каждого мыслящего человека, но не принимаемые в расчет массою, жаждущей быстрых осязательных успехов, повели не только к тому, что у нас нет современного флота, но и к тщетности для будущего больщей части наших усилий» 1.

Сама же либеральная бюрократия Морского министерства

Авторитет Константина Николаевича, Головинна и многих фругих «константиновцев» в 60-70-е годы не был уже высок ни в общественных кругах, ни в правительстве. Их слаженный ор-кестр распался, и большинство, вопреки ожиданиям Головинна, вместо того чтобы солировать, стали подстраиваться к новым

ансамблям. Да и солисты замечали, что их голоса становились все менее слышными, заглушаемые хором той же, но отнюдь не отличающейся либерализмом генерации бюрократии. План Головинна выполнялся до тех пор, пока самодержавие не могло обойтись без либеральной бюрократии. Сложности уже с 1862 г., когда обнаружилось, что половинчатые меры не могут остановить нарастающего революционного движения. Общественное мнение, которым либеральные чиновники обещали управлять по-европейски, не поддавалось управлению. Великий князь в Варшаве, а Головнин в здании у Чернышева моста лавировали между самодержавием и общественным мнением и не могли угодить ни тому, ни другому. Первым потерпел поражение Константин Николаевич, либеральные методы которого были в 1863 г. опровергнуты М. Н. Муравьевым, а спустя три года не у дел оказался и Головнин. Остальные «константиновцы» надолго застряли на вторых ролях, за исключением Рейтерна, который благодаря своей деловитости И невмешательству в крупные политические проблемы продержался во главе Министерства финансов более полутора десятилетий. Самодержавие, перейдя к реакции, не вернулось все же к николаевским порядкам и удерживало в числе министров не только Рейтерна, но и Д. А. Милютина. Последний в своем военном ведомстве провел почти те же реформы, что и в морском, но сделал это быстро и последовательно, не задаваясь целью ни потрясти публику, ни переделать государственный строй. Константин Николаевич же, потерпев крах в Варшаве и вернувшись к делам морского ведомства, не сохранил ни прежней энергии, ни своих способных сотрудников. Разочарованный в своих начинаниях, он махнул на флот рукой, отдавшись целиком руководству прениями в Государственном совете.

Но фундамент, заложенный либеральной бюрократней в Морском министерстве, оказался крепким. Несмотря на свою непоследовательность, морские реформы оказали благотворное влияние на развитие русского флота в послевоенный период. Можно утверждать, что морское ведомство с честью вышло из того тяжелого положения, в каком оно оказалось в результате Крымской войны. В относительно короткий срок при довольно ограниченных средствах Морское министерство сумело создать военный флот, оснащенный паровыми двигателями. За 1853—1863 гг. было построено 58 винтовых судов, не считая 76 кано-

нерских лодок.

Флот этот не бездействовал в Маркизовой луже *, а плавал в дальних морях и океанах. Моральный дух моряков, несмотря на недавнее поражение в войне, был высок благодаря и этим

^{*} Это название части Финского залива между Кронштадтом и устьем Невы связано с морским министром начала XIX в. маркизом де-Траверсе, при котором плавания судов состояли главным образом в переходах между Кронштадтом и Петербургом.

плаваниям, и вниманию морского начальства к их службе и быту, и большей гуманности в отношениях офицеров к нижним чинам. Морское начальство пыталось следовать лазаревским градициям в подготовке личного состава и не только дальними плаваниями, но и деятельностью «Морского сборника», устройством библиотеки в Кронштадте, организацией лекций по истории и современному развитию флота воспитывало «истинных моряков». Уровень образования и нравственный климат во флоте в 50—70-е годы выгодно отличались от более позднего периода, когда по свидетельству многих мемуаристов и публицистов было построено много судов, но командовать ими было некому, и равнодушие к службе вновь водворилось в настроениях морских деятелей.

С началом броненосного судостроения морское ведомство запоздало. При ограниченном бюджете оно не рисковало делать дорогостоящие опыты и выжидало, пока подобные опыты на Западе не принесут определенных результатов. Дотянув до последнего момента, оно, как и во время Крымской войны, в авральном порядке ввиду чрезвычайных обстоятельств приступи-

ло, наконец, к строительству броненосного флота.

Стратегия развития броненосного флота, избранная Морским министерством, имела цекоторые разумные основания, ориентируясь прежде всего на возможность войны с Англией. Сочетание крейсерских действий с надежной обороной собственных прибрежий давало морскому ведомству возможность при финансовых ресурсах быть готовым к такой войне. Но искусственное разделение морских сил на флот «оборонительный» и «наступательный» повело к тому, что около десяти лет и миллионы рублей были затрачены на строительство «целой эскадры броненосных судов с тем только, чтобы стоять под прикрытием батарей» 2. Столь же искусственное правило строить суда исключительно на отечественных верфях, с привлечением отечественных мастеров и из отечественных материалов приводило к тому, что корабли строились и долго, и дорого. При тех финансовых средствах, которыми располагало министерство, это была непозволительная роскошь.

Русско-турецкая война 1877—1878 гг. показала, что Россия оказалась не готовой к войне на море. В Черном море Турция располагала 22 броненосцами, в то время как русские броненосные силы ограничивались двумя «поповками» — круглыми судами, предназначенными для береговой обороны. Крейсерские действия пароходов РОПИТа и атаки минных катеров сумели нейтрализовать турецкие броненосцы, но это было следствием не столько силы русского флота, сколько слабости турецкого. Когда же английский флот вошел в Мраморное море, Россия вынуждена была уступить требованиям великих держав о перемотре Сан-Стефанского договора. Надежды справиться с Английс крейсерскими операциями при полной беззащитности чер-

номорских побережий русское правительство не питало.

Отсутствие флота на Черном море было серьезным просчетом Морского министерства, просчетом тем более значительным, что общая стратегия развития флота на протяжении 50-70-х годов предусматривала в качестве потенциального противника именно Англию. Морское ведомство не сумело распорядиться отпущенным ему после отмены ограничительных статей Парижского трактата временем. Само министерство объясняло свой неуспех отсутствием на юге России необходимой промышленной базы: «Ни по степени развития нашей заводской промышленности и железных путей сообщения на юге, ни по состоянию нашего николаевского адмиралтейства и черноморских портов, ни по громадности требующихся затрат, — писало оно в своем юбилейном обзоре, -- мы не могли бы непосредственно приступить к созданию башенных или батарейных крейсеров того типа, которые строятся в настоящее время у нас и в иностранных флотах, имея предназначением действие в открытом море. Так как юге до сих пор не имеется ни одного железоделательного завода, то созданию броненосцев подобного типа должно было бы предшествовать создание заводов, казенных и частных, с приспособлением их к броненосному судостроению» 3.

Объяснения были верные, но не оправдывали бездействия министерства. И хотя главный командир Черноморского флота Н. А. Аркас и писал в 1879 г., что «на юге... устроены уже заводы, поддерживаемые правительством, ожидающие только заказов; ... что есть не тронутые еще отличные залежи магшитной руды и даже весьма близко Николаева» 4, это были уже запоздалые уверения. Прислушаться к ним пришлось новому генераладмиралу — вел. кн. Алексею Александровичу, а точнее будет сказать, новому министру — И. А. Шестакову. Он сумел воспользоваться и ожидающими заказов заводами, и возрастающими

год от года кредитами.

Наследство, которое оставлял Константин Николаевич своему преемнику по управлению флотом, было небольшим, но далеко не жалким. Броненосный флот «по своей малочисленности и разнообразию типов удовлетворял только техническим потребностям министерства, но не мог служить орудием для политических целей... - писал в своих мемуарно-публицистических заметках адмирал В. Стеценко.— Но для флота остался хороший личный состав, машино- и кораблестроительные значительно развитые средства, сталелитейный пушечный завод и мастерская для выделки брони» 5. Реформы не прошли бесследно для флота, и, несмотря на то что к концу 70-х годов он оказался не столь уж силен, как того можно было ожидать, нельзя уже было сравнить не только по внешнему виду, но и по внутреннему строю с тем, каким он был накануне Крымской войны. В то же время из-за непоследовательности и половинчатости реформ уже в те годы в морском ведомстве были заронены семена будущей Цусимской катастрофы. Однако им еще предстояло взойти.

Введение

Епифанов П. П., Комаров А. А. Военное дело. Армия и флот // Очерки русской культуры XVIII века. Ч. 2. М., 1987. С. 254, 255. Шацилло К. Ф. Русский империализм и развитие флота накануне пер-

вой мировой войны (1906—1914 гг.). М., 1968.

Захарова Л. Г. Самодержавие и отмена крепостного права в России.

1856—1861. М., 1984. Днепров Э. Д. «Морской сборник» в общественном движении периода первой революционной ситуации в России // Революционная ситуация в России в 1859-1861 гг. М., 1965; Он же. «Морской сборник» в общественном движении периода первой революционной ситуации в России: Дис. ... канд. ист. наук. Б/м., 1966.

Замечания разных лиц на проекты преобразования морских учебных заве-

дений адмирала графа Путятина. 1860—1861. Спб., 1861. Ч. 1—3.

 ЦГАВМФ. Ф. 224 (Вел. кн. Константина Николаевича); 410 (Канцелярия министерства); 158 (Кораблестроительного департамента) и др.

¹ ОР ГПБ. Ф. 208 (А. В. Головиниа). Д. 67, 70.

Записки научного общества марксистов. № 7 (1). М.; Л., 1927.

ДГАОР. Ф. 722 (Мраморного дворца). Оп. 1. Д. 607. Там же. Д. 928—939; ОР ГПБ. Ф. 208. Ед. хр. 2, 9, 10, 12, 21—23; ЦГИА.

Ф. 851 (А. В. Головина). Д. 49, 50, 80.

. ОР ГПБ. Ф. 856 (И. А. Шестакова). Ед. хр. 1—7. Обстоятельный источиниковедческий анализ этих мемуаров дан в статье: Лапии В. В. Мемуары адмирала И. А. Шестакова // Вспомогательные исторические дисципли-Квы. Т. XIV. Л., 1983.

Манн К. А. Воспоминания // Исторический 1917. вестник. Мамантов Н. Н. При шести министрах // Вестник имп. общества рев-внителей истории. Вып. 3. Пг., 1917; Ковалевский П. М. Власти пре-

Держащие // Русская старина. 1909. № 1.

Аркас Н. А. Из воспоминаний генерал-адъютанта Н. А. Аркаса // Исто-№ рический вестинк. 1901. № 4; Денорвиль П. (Де-Ливрон А. К.). От-∥рывки из воспоминаний старого моряка// Море. 1906. № 7/8, 33/34; A p-Сеньев Д. С. Из записок адмирала // Русский архив. 1910. Вып. 10, 11. [М. К.] Морской кадетский корпус в конце пятидесятых и начале шестидесятых годов прошлого столетия. (Прошлое и пережитое) // Море. 1909. No 4; Мертваго Д. Ф. Из записок Д. Ф. Мертваго. Морской кадетский жорпус 1856—1858 гг. // Морской сборник. 1918. № 12; Крылов А. Н. Мон воспоминания. Л., 1979; [Огородников С. Ф.] бывшего кадета (1835—1857). Кронштадт, 1884. Воспоминания <u>ЦГАОР.</u> Ф. 722. Оп. 1. Д. 89, 91—124.

"ЦГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 331—337; ОР ГПБ. Ф. 208. Ед. хр. 52—57. "См.: Джаншиев Г. А. Эпоха великих реформ. М., 1898; Кони А. Ф. Великий князь Константии Николаевич // Великая реформа. Т. 5. М., 1911; Павлов-Сильванский Н. П. Великий князь Константин Николае-

вич. Биографический очерк // Соч. Т. 2. Спб., 1910.

Житков К. Г. Светлой памяти великого князя Константина Николаевича, генерал-адмирала русского флота. (Биографический очерк). Спб. 1912. Диепров Э. Д. «Морской сборник»... М., 1965. С. 235.

²¹ Днепров Э. Д. «Морской сборник»... Дис. С. 31.

²² Там же. С. 33.

²⁰ Kipp J. Charisma, Crisis and the Genesis of the Reform: the Konstantinovitsy and Russian Naval Modernization, 1853—1858 // Comission Internationale d'Histoire Militaire. Washington, 1975. Acta N 2; I dem. M. Kh. Reutern on the Russian State and Economy: a Liberal Bureaucrat during the Crimean Era, 1854—1860 // Journal of Modern History, 1975. Vol. 47. N 3.

²⁴ Kipp J. Consequences of Defeat: Modernizing the Russian Navy, 1856-1863 // Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. Wiesbaden, 1972. Bd 20. H. 2. I dem. Das Russiche Marineministerium und die Einfuhrung der Panzer-

schiffe // Marine-Rundschau. 1981. N 4.

25 Comission Internationale d'Histoire Militare. Acta. N 2. P. 85.

Морское ведомство в 1850—1860-е годы

1 Отчет минувшего двадцатипятилетия в отношении к устройству морских сил Российской империи // Сб. имп. Русского исторического общества. (Далее — Сб. РИО). Т. 98. Спб., 1896. С. 450.

2 Краткий отчет по Морскому министерству за 1853 и 1854 гг. Спб., 1855.

C. 3.

³ Там же. С. 5.

4 Аркас Н. А. Из воспоминаний генерал-адъютанта Н. А. Аркаса // Исторический вестник. 1901. № 4. С. 118, 130.

5 Коргуев Н. Русский флот в царствование императора Николая I//

Морской сборник. 1896. № 8. Неоф. отд. С. 45.

⁶ Сб. РИО. Т. 98. С. 450.

⁷ Шестаков И. А. Полвека обыкновенной жизни.— ОР ГПБ. Ф. 856 (И. А.: Шестакова). Ед. хр. 2. С. 2.

⁸ ЦГАВМФ. Ф. 19 (А. С. Меншикова). Оп. 1. Д. 362. Л. 23 об.

⁹ ОР ГПБ. Ф. 856. Ед. хр. 2. С. 2.

¹⁰ Краткий отчет по Морскому министерству за 1853 и 1854 гг. С. 13.

11 Цит. по: Зайончковский А. М. Восточная война 1853—1856 гг. в Т. 1. Спб., 1908. связи с современной ей политической обстановкой. C. 656.

12 Афанасьев Д. М. К истории Черноморского C 1816 no флота. 1833 г. // Русский архив. 1902. № 3. С. 423-424.

13 Валуев П. А. Дума русского во второй половине 1855 года // Русская старина. 1893. № 9. С. 513.

¹⁴ ЦГАОР. Ф. 722. Оп. 1. Д. 928. Л. 57.

Феоктистов Е. М. За кулисами политики и литературы. 1848—1896. M., 1929. C. 150.

¹⁶ ЦГАОР. Ф. 728 (Зимнего дворца). Оп. 1. Д. 2903. Л. 3.

¹⁷ Там же. Л. 18.

- ¹⁸ ОР ГПБ. Ф. 856. Ед. хр. 2. С. 348, 349.
- 19 Милютин Д. А. Дневник Д. А. Милютина, Т. 4. М., 1950, С. 44. 20 Феоктистов Е. М. Указ. соч. С. 140.

²¹ Перетц Е. А. Дневник Е. А. Перетца (1880—1883). М.; Л., 1927. С. 94.

²² Штакеншнейдер Е. А. Диевник и записки (1854—1886). М.; Л., 1934. C. 174.

²³ Валуев П. А. Диевник П. А. Валуева, министра внутрениих дел. Т. 2. M., 1961. C. 35.

²⁴ Перетц Е. А. Указ. соч. С. 50.

²⁵ Богданович А. В. Три последних самодержца. М.; Л., 1924. С. 47. 26 Вел. кн. Константин Николаевич А. В. Головшину. 17 октября 1863 г.-

ОР ГПБ. Ф. 208. Ед. хр. 56. Л. 10—10 об. ²⁷ Оржеховский И.В. Из истории внутренней политики самодержавня в 60—70-х годах XIX века. Горький, 1974. С. 19—20.

28 Штакеншнейдер Е. А. Указ соч. С. 174.

²⁹ Валуев П. А. Дневник... Т. 1. М., 1961. С. 170.

³⁰ Половцов А. А. Из дневника А. А. Половцова (1877—1878) // Красный архив. 1929. Т. 2 (33). С. 171.

- 31 Милютин Д. А. Указ. соч. Т. I. М., 1947. С. 187—189; Коше-А. И. Записки Александра Ивановича Кошелева. Берлин, 1884.
- о. 190—192. В Милютин Д. А. Указ. соч. Т. 4. С. 44. См.: Зайончковский П. А. Кризис самодержавия на рубеже 1870-х—1880-х гг. М., 1964; Чернуха В. Г. Внутренняя политиче поставля середины 50-х до начала 20 м 377. 1880-х гг. М., 1964; Чернуха В. Г. Внутренняя политика царизма с

ы ЦГАОР. Ф. 722. Д. 928. Л. 87 об.

» OP ГПБ. Ф. 208. Ед. xp. 11. Л. 45—45 об.

- 蜷 Аксакова В. С. Дневник Веры Сергеевны Аксаковой. 1854-1855. Спб., 1913. С. 50, 62.
- .37 Семенов П. П. История полувековой деятельности императорского Русского географического общества. 1845—1895. Спб., 1896. Т. 1. С. 58.
- 58 Захарова Л. Г. Самодержавие и отмена крепостного права в России. 1856--1861. M., 1984. C. 31.
- 39 Обзор работ Комитета, учрежденного в 1850 году для составления Морского устава. [Спб., 1853]. С. 6—7.

40 ЦГАДА. Ф. 30. Д. 13. Л. 42.

. 41 ОР ГПБ. Ф. 208. Ед. хр. 2. Л. 120.

- 42 ЦГАВМФ. Ф. 19. On. I. Д. 363. Л. 1—152.
- ⁴³ ЦГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 275. Л. 195—198.

4 ОР ГПБ. Ф. 208. Ед. хр. 2. Л. 140 об. 45 Морской сборник. 1855. № 3. С. VI.

46 ЦГАОР. Ф. 722. On. 1. Д. 928. Л. 221 of. 47 Краткий отчет по Морскому министерству за 1853 и 1854 гг. С. 6. 48 ЦГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 269. Л. 427 об.

49 Краткий отчет по Морскому министерству за 1853 и 1854 гг. С. 9.

50 Там же. С. 22.

51 Всеподданнейший доклад о сокращении переписки по Морскому министерству от 2 октября 1856 г.— ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1211. Л. 352.

⁵² ОР ГПБ. Ф. 856. Ед. хр. 2. С. 359. ⁵³ ОР ГПБ. Ф. 208. Ед. хр. 2. С. 75.

⁵⁴ ЦГАОР. Ф. 728. Оп. 1. Д. 2903. Л. 20 об.

⁵⁵ Феоктистов Е. М. Указ. соч. С. 130.

56 Долгоруков П. В. Петербургские очерки. М., 1934. С. 383—384.

⁵⁷ ОР ГПБ. Ф. 856. Ед. хр. 2. С. 360—361.

58 Арсеньев Д. С. Из записок адмирала Д. С. Арсеньева // Русский ар-XHB. 1910. № 11. C. 408.

Феоктистов Е. М. Указ соч. С. 129.

Долгоруков П. В. Указ соч. С. 383—384.

⁶¹ ОР ГПБ. Ф. 856. Ед. хр. 2. С. 359.

⁶² ЦГАОР. Ф. 728. Оп. 1. Д. 2903. Л. 11 об.

[©] Там же. Л. 203.

⁶⁴ Валуев П. А. Дневинк... Т. 1. С. 137.

- ⁶⁵ Никитенко А. В. Дневник, Т. 2. М., 1955. С. 256.
- ⁶⁴ Половнов А. А. Дневник государственного секретаря А. А. Половно-Ba. T. 1. M., 1966. C. 448-449.

⁶⁷ ОР ГПБ. Ф. 856. Ед. хр. 2. С. 364.

⁶⁰ Там же. С. 235.

- ⁵⁰ Там же. С. 363—364.
- ⁷⁰ Конн А. Ф. Александр Васильевич Головиин // За последние Спб., 1896. С. 402.
- ⁷¹ А. В. Головини вел. кн. Константину Николаевичу. 17 августа 1858 г.— ЦГАВМФ. Ф. 224. On. I. Д. 333. Л. 50—50 об.
- .72 А. В. Головини вел. ки. Константину Николаевичу. 2 августа 1860 г. ЦГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 334. Л. 64—64 об., 68 об.—69.

78 Записки научного общества марксистов. 1927. № 7 (1). С. 143.

В. Головини — вел. ки. Константину Николаевичу. 7 июня 1861 г.— ЦГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 335, Л. 57 об.

⁷⁶ ОР ГПБ. Ф. 208. Ед. хр. 11. Л. 87—88.

²⁶ Там же. Л. 88—90.

- ⁷⁷ Там же. Л. 90—91.
- ⁷⁸ Там же. Л. 92—92 об. ⁷⁹ ЦГАОР. Ф. 722. Оп. 1. Д. 928, Л. 221 об.— 222.
- ⁸⁰ ОР ГПБ. Ф. 208. Ед. xp. 11. Л. 91 91 об.
- ⁸¹ Там же. Ед. хр. 44. Л. 1 об.
- ⁸² Захарова Л. Г. Указ. соч. С. 49, 50. ⁸³ ЦГАВМФ. Ф. 224. Он. 1. Д. 333. Л. 46.
- 84 Journal of Modern History, 1975, N 3, P. 453.
- 85 Головини А. В.— всл. ки. Константину Николаевичу. 18 мая. 1858 г.— ЦГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 333. Л. 10. ⁸⁸ См.: Чернуха В. Г. Указ. соч. С. 15—45.
- ⁸⁷ Головини А. В.— вел. ки. Константину Николаевичу. 11 декабря 1862 г.— ЦГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 336. Л. 72.
- ⁸⁸ Головини А. В.— вел. ки. Константину Николаевичу. 26 июня (8 июля) 1861 г.— Там же. Д. 335. Л. 77 об.
- ⁸⁹ ОР ГПБ, Ф. 208. Ед. хр. 236. Л. 19.
- ⁹⁰ Феоктистов Е. М. Указ. соч. С. 132.
- ⁹¹ Валуев П. А. Диевник... Т. 1. С. 67.
- 92 Чичерии Б. Н. Воспоминания Бориса Николаевича Чичерина. Московский университет. М., 1929. С. 192.
- ⁹³ Кавелин К. Д. Письма К. Д. Кавелина к А. И. Скребицкому. 1862— 1883 // Вестник Европы. 1917. Кн. 3. С. 178—179.
- ⁹⁴ Вел. кн. Константик Николаевич бар. Ф. П. Врангелю. 3 марта 1855 г.— ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 983. Л. 2, 3 об.
- 95 ОР ГПБ. Ф. 208. Ед. хр. 11. Л. 28 об.—29.
- ⁹⁶ Там же. Ед. хр. 67. Л. 2 об.
- 97 Запись в дневнике 24 сентября 1859 г.— ЦГАОР. Ф. 722. Д. 91. Л. 85 об.
- № Русский архив. 1889. № 1. С. 131, 132.
- Э ОР ГПБ. Ф. 208. Ед. хр. 11. Л. 29.
- 100 Представление е. н. в. вел. князя генерал-адмирала в Государственный совет со смстами на 1860 г. // Отчет по Морскому ведомству за 1856, 1857 и 1858 годы. Спб., 1860. С. 163.
- 101 ОР ГПБ. Ф. 208. Ед. хр. 12. Л. 70.
- 102 ОР ГПБ. Ф. 856. Ед. хр. 4. С. 190.
- ¹⁰³ Там же. Ед. хр. 3. С. 340.
- 104 ОР ГПБ. Ф. 208. Ед. хр. 12. Л. 18.
- 106 Там же. Ед. хр. 54. Л. 2. 106 Бурачек П. А. Заметки о флоте // Морской «борник. 1908. № 8. Нсоф. отд. С. 6.
- ¹⁰⁷ ОР ГПБ. Ф. 856. Ед. хр. 4. С. 192.
- 100 Милютии Д. А. Указ. соч. Т. 2. М., 1949. С. 8. 109 Морской сборник. 1908. № 8. Неоф. отд. С. 6.
- ¹¹⁰ Милютин Д. А. Указ. соч. Т. 2. <u>С</u>. 8.
- Ленорвяль (Де-Ливрон) П. Отрывки из воспоминаний старого моряка // Море. 1906. № 7/8. С. 268.
 Валуев П. А. Диевник... Т. 2. С. 322.
- 113 Милютин Д. А. Указ. соч. Т. 1. С. 120.
- 114 Долгоруков П. В. Указ. соч. С. 403.
- 115 ЦГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 978.
- ³¹⁶ Арсеньев Д. С. Указ. соч.// Русский архив. 1910. № 11. С. 402.
- ¹¹⁷ ОР ГПБ. Ф. 856. Ед. хр. 4. С. 210.
- ¹¹⁸ Там же. С. 213.

Реорганизация морского управления

- ¹ См.: В алуев П. А. Дума русского во второй половине 1855 г. // Русская старина. 1893. № 9; Погодин М. П. Историко-политические письма в продолжение Крымской войны // Соч. Т. 4. М., 1874.
- 2 Зайончковский П. Л. Правительственный аппарат самодержавной России в XIX в. М., 1978. С. 110.
- ² ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 9. № 9069. § 40.
- ⁴ ЦГАОР. Ф. 722. Он. 1. Д. 174. Л. 19, 24 об.

- **5** ЦГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 290. Л. 46—46 об.
- Там же. Л. 151 об.— 152.
- 7 ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 9. № 9069. § 46, 52, 69.
- ЦГИА. Ф. 1149 (Департамента законов Государственного совета). Оп. т. V. 1859 г. Д. 70. Л. 2 об.
- 9 Морской сборник. 1856. № 6. Офиц. ст. и изв. С. 50.
- Краткий отчет по Морскому министерству за 1853 и 1854 гг. Спб., 1855.
- ¹¹ ЦГАОР. Ф. 722. Оп. 1. Д. 192. Л. 69—69 об. ¹² Сб. РИО. Т. 98. Спб., 1896. С. 448—456.

- 13 Краткий отчет по Морскому министерству за 1853—1854 гг. С. 25—27. 14 ОР ГПБ. Ф. 208. Ед. хр. 77. Л. 6 об. 15 А. Д. Камовский А. С. Меншикову. 29 августа 1853 г.— ЦГАВ: Ф. 19. Оп. 2. Д. 100. Л. 132. 1853 г.— ЦГАВМФ.
- 16 ЦГАВМФ. Ф. 410. On. 2. Д. 1157. Л. 39 oб.—40.
- **17 ЦГАОР.** Ф. 722. Оп. 1. Д. 192. Л. 28 об.—29.
- 18 Цебрикова М. К. Пятидесятые годы. (Из воспоминаний о войне 1853— 1855 гг.) // Вестник всемирной истории. 1901. № 11. С. 57.
- **19** ЦГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 230. Л. 213—213 об.
- » ЦГАВМФ. Ф. 410. On. 2. Д. 1013. Л. 5.
- 21 ЦГАОР. Ф. 722. Оп. 1. Д. 192. Л. 23.
- ²² ЦГИА. Ф. 1149. Оп. т. V. 1859 г. Д. 70, Л. 2 об.
- ²⁵ Краткий отчет по Морскому министерству за 1853 и 1854 гг. С. 19-20.
- № ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 28. № 27770.
- **ж** Морской сборник. 1854. № 1. Ч. уч.-лит. С. 33.
- **ж** ЦГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 252. Л. 65, 65 об.
- " ЦГАОР. Ф. 722. Оп. 1. Д. 192. Л. 30. " ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 809. Л. 70 об.
- ²⁹ ЦГАВМФ. Ф. 224. On. 1. Д. 275. Л. 47.
- Цит. по: Огородников С. Ф. Исторический обзор развития и деятельпости Морского министерства. Спб., 1902. С. 151.
- ³¹ ЦГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 275. Л. 161—161 об.
- ³² Там же. Д. 281. Л. 140 140 об.
- ²⁰ Русская старина. 1891. № 5. С. 359.
- ^н Никитенко А. В. Диевиик. Т. 1. М., 1955. С. 426.
- ¹⁵ ЦГАОР. Ф. 722. Оп. 1. Д. 191. Л. 6.
- * ОР ГПБ. Ф. 208. Ед. хр. 2. Л. 331 об.—332. "ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 983. Л. 2— 2 об.
- 38 Русская старина. 1891. № 5. С. 360.
- » А. В. Головини вел. кн. Константину Николаевичу. 15 октября 1862 г.— ЦГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 336. Л. 47.
- * Обзор деятельности Морского министерства, прочитанный Н. К. Краббе в ноябре 1861 г. в Совете министров. — ОР ГПБ. Ф. 208. Ед. хр. 77. Л. 11.
- ¹¹ ЦГАОР. Ф. 722. Оп. 1. Д. 192. Л. 21 об.—22. 12 ЦГАВМФ. Ф. 19. Оп. 1. Д. 363. Л. 6, 74 об., 149—149 об.
- о Отчет по Морскому ведомству за 1856, 1857 и 1858 годы. Cno., C. 83,
- ⁴ ОР ГПБ. Ф. 856. Ед. хр. 4. С. 220.
- ⁶ Ерошкин Н. П. Крепостинческое самодержавие и его политические ин-<u>сти</u>туты: (Первая половина XIX в.). М., 1981. С. 219.
- <u>" ЦГАВМФ. Ф. 19. Оп. 1. Д. 363. Л. 11.</u>
- ^п ЦГАОР. Ф. 722. Оп. 1. Д. 192. Л. 39.
- ч Там же. Л. 27.
- Ч Там же. Л. 21 21 об.
- ¹⁶ Там же. Д. 607. Л. 3—7.
- ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1209—1211.
- Там же. Д. 1211. Л. 99, 352 об.
- . Там же. Д. 1013. Л. 5 об.
- рапорт бар. В. Е. Врангеля бар. Ф. П. Врангелю от 29 марта 1856 г.— ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1211. Л. 143 об.— 144.
- Проект образовання Морского министерства. Сиб., 1856.

38 ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1157. Л. 43 об.—44, 51, 52 об.—53.

⁵⁷ Там же. Л. 136—139.

⁵к Там жс. Д. 1389. Л. 8 об.—9.

⁵⁹ Там же. Д. 1402. Л. 8 об.—10 об.

административных учреждений Морского ведомства в Преобразование 1860 г. Спб., 1860. С. 8. 61 ЦГАОР. Ф. 722. Оп. 1. Д. 192. Л. 22 об.

62 Колокол. 1857. № 1. С. 7.

65 Общее образование управления Морским ведомством. Проект. Спб., 1858;

Общее образование управления портами. Проект. Спб., 1858.

общее образование управления Морским ведомством. Проект. Спб., 1859. Общее образование управления портами. Проект. Спб., 1859.

⁶⁵ ЦГИА, Ф. 1149. Оп. т. V. 1859 г. Д. 70. Л. 258—261.

⁶⁶ Там же. Л. 291 об.

⁶⁷ ЦГАОР. Ф. 722. Оп. 1. Д. 91, Л. 107 об.

⁶⁵ ПСЗ, Собр. 2-е. Т. 35. № 35386.

- ⁶² ЦГИА, Ф. 1149, Оп. т. V. 1859 г. Д. 70, Л. 340. ⁷⁰ ПСЗ, Собр. 2-е. Т. 35. № 35 386. Ч. І. Ст. 3. Далес ссылки на статьи закона - в тексте.
- 71 Преобразование административных учреждений Морского 1860 г. С. 61, 69, 71, 72, 76. ведомства в

72 ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 2471. Л. 4.

73 Отчет по Морскому ведомству за 1861 г. Спб., 1862. С. 41—42. 74 ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 39. № 41 208.

⁷⁵ Там же. Т. 41. № 44 010.

76 Там же. Т. 42. № 44 714. Далее ссылки на статьи закона — в тексте.

77 Там же. Т. 44. № 47 127. Далее ссылки на статьи закона — в тексте.

78 Докладная записка Н. К. Краббе вел. кн. Константину Николаевичу. 1 августа 1864 г.— ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 2670. Л. 98.

79 Всеподданнейший отчет по Морскому ведомству за 1855—1880 гг. Спб.,

1880. C. 143.

№ ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 2471. Л. 79—79 об.

№ Морской сборник. 1860. № 5. Оф. ст. и изв. С. 184; Приложения к отчету по (Морскому ведомству за 1862 г. Т. 1. Спб., 1863. Прил. № 2. С. 277.

⁸² ОР ГПБ. Ф. 208. Ед. хр. 82. Л. 37.

- ⁸³ ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 2731. Л. 7 об.
- ы Бурачек П. А. Заметки о флоте // Морской сборник. 1908. № 6. Неоф.

*5 Морской сборник. 1908. № 8. Неоф. отд. С. 7.

⁸⁶ Там же.

Реформы морского образования

¹ Отчет по Морскому ведомству за 1856, 1857 и 1858 годы. Спб., C. 18.

² ЦГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 335. Л. 86 об.

³ Русский архив. 1889. № 1. С. 132.

4 Погодин М. П. Историко-политические письма в продолжение Крымской войны // Соч. Т. 4. М., 1874. С. 257.

⁵ ЦГАОР. Ф. 722. Оп. 1. Д. 626. Л. 20.

6 Отчет по Морскому ведомству за 1856, 1857 и 1858 годы. С. 18.

⁷ Отчет по Морскому ведомству за 1859 г. Спб., 1860. С. 15.

⁶ Краткий отчет по Морскому министерству за 1853 и 1854 г. С. 7. 9 Всеподданнейший отчет по Морскому ведомству за... 1855-1880. Cno. 1880. C, 11.

¹⁰ Там же. С. 15.

- 11 Обзор деятельности морского управлення в России... Спб., 1880. Т. 2. C. 586.
- 12 Правила приема в Морской кадетский корпус // Морской сборник. 1855. № 4. Оф. ст. и изв. С. 335—336.

13 Обзор деятельности морского управления в России... Т. 2. С. 588.

- ії ЦГАВМФ. Ф. 432 (Морского кадетского корпуса). Оп. 1. Д. 3979. Л. 76 об.
- 16 Перечень главных распоряжений по Морскому ведомству в последние три года (1853, 1854 и 1855). Спб., 1856. С. 35.

 Отчетные сведения по Морскому кадетскому корпусу за 1854 и 1855 гг.— ЦГАВМФ. Ф. 432. Д. 3824. Л. 70 — 70 об. и ЦГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 294. Л. 21 об.—22.

- и Пирогов Н. И. Вопросы жизни // Морской сборвик. 1856. № 9. Ч. неоф. C. 573, 574.

20 Шестаков И. А. Старые мысли на новое дело // Морской сборник. 1858. № 1. Ч. неоф. С. 6.

и ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1700. Л. 44.

²² Флотский офицер. Прошедшее и будущее в воспитании моряка // Морской сборник. 1856. № 7. Ч. неоф. С. 205.

23 Отчет комиссии о ревизовании учебных заведений морского ведомства.--

ЦГАВМФ. Ф. 432. Оп. 1. Д. 3825. Л. 181 об.

24 Станюкович К. М. Мысли по поводу глуповцев г. Щедрина // Морской сборинк. 1862. № 11. Смесь. С. 42.

» ЦГАВМФ. Ф. 432. Оп. I. Д. 3825. Л. 19 — 22, 25 об.

™ Там же. Д. 3824. Л. 18 — 18 об.

²⁷ Там же. Д. 3825. Л. 44 об.

- **ж** ЦГАВМФ. Ф. 410. On. 2. Д. 1700. Л. 43.

²⁹ ЦГАВМФ. Ф. 432. Оп. 1. Д. 3825. Л. 44 об. ³⁰ Морской сборник. 1856. № 7. Ч. неоф. С. 206.

31 [М. К.] Морской кадетский корпус в конце пятидесятых и начале шестидесятых годов // Море. 1909. № 4. С. 103.

³² ЦГАВМФ. Ф. 432. Оп. 1. Д. 4590. Л. 77 об.—78.

33 [А. С.] Соображения об устройстве морского воспитания в России на новых началах // Морской сборник. 1859. № 12. Ч. неоф. С. 465.

³⁴ ЦГАВМФ, Ф. 410. Оп. I. Д. 1700. Л. 43—43 об.

35 Mope. 1909. № 4. C. 102.

» ЦГАВМФ. Ф. 432. On. 1. Д. 3824. Л. 12, 57 об.; Д. 3904, Л. 21; Д. 3979. Л. 68 об.

³⁷ Mope. 1909. № 4. C. 104.

Римский-Корсаков В. А. О морском воспитания // Морской сборник. 1860. № 7. Ч. неоф. С. 212.

³⁹ ЦГАВМФ. Ф. 410. On. 2. Д. 1700. Л. 40 oб.— 41.

⁴⁰ Там же. Д. 332. <u>Л</u>. 11—288.

⁴¹ Там же. Д. 993. Л. 10.

⁴² ЦГАВМФ. Ф. 432. Оп. 1. Д. 3825. Л. 42—42 об.

предписание генерал-адмирала управляющему министерством от 17 января 1856 г.— ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 993. Л. 179.

" ЦГАВМФ. Ф. 224. On. 1. Д. 290. **Л**. 246 об.

46 Бем К. О воспитании // Морской сборник. 1856. № 1. Ч. неоф. С. 3, 4.

⁴⁶ ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 983. Л. 22.

¹⁷ Там же. Л. 107.

48 Морской сборник. 1856. № 9. Ч. неоф. С. 577, 580.

19 [А. С.] Соображения об устройстве морского воспитания в России на новых началах // Морской сборник. 1859. № 11, 12; 1860. № 2; Путя. тин Е. В. Проект преобразования морских учебных заведений с учреждением новой гимназии. Спб., 1860.

Днепров Э. Д. «Морской сборник» в общественно-педагогическом движении 60-х годов XIX в. // Советская педагогика. 1964. № 10. С. 83-84.

⁵¹ Несколько слов по поводу учреждения новых гимназий // Морской сборник. 1862. № 10. Смесь. С. 103.

Диепров Э. Д. «Морской сборник» в общественном движении периода первой революционной ситуации в России // Революционная ситуация в России в 1859—1861 гг. М., 1965. С. 242.

³⁴ ЦГАВМФ. Ф. 410, Оп. 2. Д. 1700, Л. 50 o6.—54.

[А. С.] Соображения об устройстве морского воспитания в России на ноых началах // Морской сборник. 1860. № 2. Ч. неоф. С. 467-468.

- 3 Замечання разных лиц на проекты преобразования морских учебных заведений адмирала графа Путятина. 1860—1861. Т. 1. Спб., 1861. С. 12—14.
- 56 Проект общего образования морских учебных заведений и объяснительная записка к оному. Спб., 1861.

⁵⁷ ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1702. Л. 19 of., 78.

- ⁵⁸ ЦГАОР. Ф. 722. Оп. 1. Д. 191. Л. 26 oб.
- 59 Отчет по Морскому ведомству за 1862 г. Спб., 1863. С. 58. 60 ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 2606. Л. 145, 149. 61 ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 39. № 40 507. С. 2, 5, 6 (примечание).

- 62 ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 42. № 44 541. Далее ссылки на параграфы закона в

⁶³ ЦГАВМФ. Ф. 410. On. 2. Д. 2606. Л. 149 o6.—150.

ч Обзор деятельности морского управления в России... Т. 1. Спб., 1880. C. 34; T. 2. C. 615.

⁶⁸ ЦГАВМФ. Ф. 432. Оп. 1. Д. 4478. Л. 109 об.—110.

66 Обзор деятельности морского управления в России... Т. 1. С. 33.

⁵⁷ ЦГАВМФ. Ф. 432. Оп. 1. Д. 4478. Л. 169 oб.

⁶⁸ Mope. 1909. No 4. C. 106.

[∞] ЦГАВМФ. Ф. 432. Оп. 1. Д. 4590. Л. 13 об.

70 Там же. Д. 4478. Л. 169.

⁷¹ Там же. Д. 4590. Л. 12 — 12 об., 15, 18 — 18 об. ⁷² Там же. Д. 4478. Л. 112.

- ¹³ ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 2651. Л. 3 об.—4.
- 74 ЦГАВМФ. Ф. 432. Оп. 1. Д. 4478. Л. 171 об. 75 Море. 1909. № 4. С. 104.

76 [Огородников С. Ф.] Воспоминания бывшего кадета. Кроиштадт, 1884. С. 52. Авторство устанавливается по дарственной надписи на экземпляре, который хранится в Центральной восино-морской - библистске.

⁷⁷ ЦГАВМФ. Ф. 432. Оп. 1. Д. 4959. Л. 37—38, 40.

74 Там же. Л. 14—16, 18, 23.

79 ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 31. № 30 478.

⁸⁰ Отчет по Морскому ведомству за 1868 г. Спб., 1869. С. 80.

81 ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 47. № 50 984.

⁸² Там же. № 50 985.

^{вз} Там же. Т. 36. № 37233. В 1862 г. прекратила свое существование и чер-

номорская штурманская рота (ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 37. № 38 401). Ч Докладная записка Н. К. Краббе вел. ки. Константину Николаевичу от 7 февраля 1865 г.— ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 2670. Л. 63.

в Обзор деятельности морского управления в России... Т. 2. С. 614.

⁸⁶ Днепров Э. Д. «Морской сборник» в общественном движении периода революционной ситуации в России. Дис. С. 203—204.

*/ ЦГАВМФ. Ф. 432. On. 1. <u>Д</u>. 3824. Л. 18 об.; Ф. 162 (Морского ученого

комитета). Оп. 1. Д. 1405. Л. 16, 21. ⁸⁵ Там же. Ф. 162. Оп. 1. Д. 1353. Л. 5.

⁸⁹ Там же. Д. 1405. Л. 33 — 33 об.

90 ОР ГПБ. Ф. 856. Ед. xp. 4. C. 169—170.

91 Бурачек П. А. Заметки о флоте // Морской сборник. 1908. № 6. Ч. неоф. C. 12.

Морское министерство и строительство флота

¹ ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 258. Л. 3. ² ЦГАВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 1343. Л. 26.

3 Краткий отчет по Морскому ведомству за 1855 г. Спб., 1856. С. 9.

⁴ ЦГАОР. Ф. 722. Оп. 1. Д. 928. Л. 259—259 об. ⁵ ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1281. Л. 2.

⁶ ЦГАОР. Ф. 722. Оп. 1. Д. 928. Л. 259 об.

7 Там же. Л. 260 — 261 об.

* Отчет по Морскому ведомству за 1856, 1857 и 1858 годы. Спб., 1860. C. 111—112.

- Там же. С. 142.
- № Там же. С. 114.
- "Kipp J. Consequences of Defeat: Modernizing the Russian Navy, 1856-: 1863 // Jahrbücher fur Geschihte Osteuropas, Wiesbaden, 1972. Bd. 20. H. 2. S. 222.
- 12 Отчет по Морскому ведомству за 1856, 1857 и 1858 годы. С. 114.
- ¹⁵ Там же. С. 157, 167.
- Приложения к отчету по Морскому ведомству за 1860 г. Спб., 1861. Т. І. · Прил. № 17. С. 5—6.
- Отчет по Морскому ведомству за 1860 год. Спб., 1861. С. 13.
- в Приложения к Отчету по Морскому ведомству за 1860 г. Т. 1. Прил. № 5. C. 4—5.
- Отчет по Морскому ведомству за 1861 год. Спб., 1862. С. 11.
- Отчет по Морскому ведомству за 1862 г. Спб., 1863. С. 20.
- ¹⁰ Отчет по Морскому ведомству за 1863 год. Спб., 1864. С. 16.
- 🕫 Там же. C. 11.
- Отчет по Морскому ведомству за 1861 год. С. 12—13.
- ²² Отчет по Морскому ведомству за 1863 г. С. 17.
- Отчет по Морскому ведомству за 1864 г. Спб., 1865. С. 34.
- ²⁴ Отчет по Морскому ведомству за 1870—1873 гг. Спб., 1874. С. 49. ²⁵ Иловайский С. И. Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. Одесса, 1907. С. 129.
- **™** ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 698. Л. 68 об.
- [#] ЦГАВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 1252. Л. 2—3.
- 18 Там же. Л. 35—35 об., 78—78 об.
- ²⁹ ЦГАВМФ. Ф. 258. Оп. 1. Д. 1311. Л. 5 об.
- ³⁰ ЦГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 246. Л. 663. ³¹ ЦГАВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 1462. Л. 3—4; Д. 1475. Л. 3—8.
- ³² Краткий отчет по Морскому министерству за 1853 и 1854 гг. Спб., 1855. C. 203—204.
- · 33 ЦГАВМФ. Ф. 224. On. 1. Д. 275. Л. 69—69 oб.
- ³⁴ ОР ГПБ, Ф. 856. Ед. xp. 2. C. 292.
- Краткий отчет по Морскому ведомству за 1855 год. С. 54.
- ³⁶ ОР ГПБ. Ф. 856. Ед. xp. 2. C. 296.
- ³⁷ Краткий отчет по Морскому ведомству за 1855 год. С. 9.
- ³⁶ Отчет по Морскому ведомству за 1856, 1857 и 1858 годы. С. 9.
- 🦥 Записка адм. В. И. Мелихова от 20 апреля 1855 г. ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1064. Л. 8 об.—9 об., 6 об.
- ⁴³ Там же. Л. 10 об.—11 об., 12 об.—13.
- ⁴¹ Отчет по Морскому ведомству за 1859 г. Спб., 1860. С. 14—15.
- ⁴² Всеподданнейший доклад генерал-адмирала от 16 апреля ↓ ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1281. Л. 2 2 об. 1856 г.-
- ⁴³ Отчет по Морскому ведомству за 1856, 1857 и 1858 годы. С. 222—223.
- ⁴⁴ Там же. С. 40—41.
- 45 Отчет по Морскому ведомству за 1859 г. С. 43.
- ⁴⁶ ЦГАВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 1360. Л. 62—66, 355—355 об.
- ⁴⁷ Там же. Д. 1361. Л. 103. ⁴⁸ Там же. Д. 1475. Л. 140—140 об.
- там же. Д. 1360. Л. 17—18 об.
- ⁵⁰ ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1281. Л. 28—29.
- ⁵¹ Там же. Л. 41—47 об.
- ⁵⁷ Там же. Л. 64—64 об., 65 об.—66, 69.
- ⁸⁵ ЦГАВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 1252. Л. 36 об.
- 4 ЦГАВМФ. Ф. 164 (Кораблестронтельного технического комитета). Оп. 1. Д. 19. Л. 6—6 об., 9.
- S Отчет по Морскому ведомству за 1860 г. С. 4.
- 6 Отчет по Морскому ведомству за 1856, 1857 и 1858 годы. С. 32—33. Морской сборинк. 1859. № 1—3.
- **Краткий отчет по Морскому ведомству за 1855 г. С. 5.**
- там же.
 - Отчет по Морскому ведомству за 1856, 1857 и 1858 годы. С. 14.

61 Мансуров Б. П. Охтенские адмиралтейские селения // Морской сбор. ник. 1854. № 11, 12. ⁶² ПСЗ. Собр. 2-е Т. 33. № 32 910; Т. 36. № 37 245.

- [©] ЦГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 2393. Л. 24—26.
- ы Отчет о действиях Кораблестроительного департамента Морского министерства за 1860 г. // Приложения к Отчету по Морскому ведомству за 1860 г. Спб., 1861. Т. І. Прил. 5. С. 197.

⁶⁵ Там же. С. 205.

66 ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 36. № 36 492.

67 ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 35. № 36 370.

S Отчет директора Кораблестроительного департамента за 1863 г. // Приложения к Отчету по Морскому ведомству за 1863 г. Т. 1. Спб., 1864. Прил. 2, С. 10.

⁶⁹ Там же. С. 129.

70 Отчет Кораблестронтельного департамента за 1864 г. // Приложения к Отчету по Морскому ведомству за 1864 г. Т. 1. Спб., 1865. Прил. 2. С. 122.

71 Отчет директора Кораблестроительного департамента за 1863 г. С. 2.

72 Отчет Кораблестронтельного департамента за 1864 г. С. 61.

⁷⁸ Там же. С. 84. ⁷⁴ Там же. С. 66, 67.

75 Отчет директора Кораблестронтельного департамента [за 1865 г.] // Приложение к отчету по Морскому ведомству за 1865 г. Т. 1. Спб., 1866. Прил. 2. С. 22—23.

76 ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 37. № 38 429, 38 773 а.

77 Отчет директора Кораблестроительного департамента за 1863 г. С. 218.

⁷⁸ Там же. С. 219.

⁷⁹ Отчет по Морскому ведомству за 1860 г. С. 4.

60 Краткий отчет по Морскому ведомству за 1855 г. С. 125.

⁸¹ Морской сборник. 1859. № 1. Ч. неоф. С. 1—49; № 2. Ч. неоф. С. 229—259; № 6. Ч. неоф. С. 436—468; № 12; Ч. неоф. С. 284—327.

²² ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 37. № 38 309.

- 83 Цят. по: Обзор деятельности морского управления в России... Т. 1. Спб., 1880. С. 517.
- Чихачов Н. М. Относительная производительность морских бюджетов. Европы. Одесса, 1880. Вклейка на с. 34-35, С. 11.

55 Представление государя великого князя генерал-адмирала в Государственный Совет со сметами на 1862 г. // Приложения к Отчету по Морскому ведомству за 1861 г. Т. 2. С. 9.

Заключение

¹ ОР ГПБ. Ф. 856. Ед. хр. 2. С. 219—220.

² Мнение Н. А. Аркаса по записке Н. М. Чихачева о реорганизации флота. 19 января 1879 г.— ЦГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 627. Л. 47.

³ Обзор деятельности морского управления в России..., Т. 1. Спб., 1880. C. 574.

⁴ ЦГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 627. Л. 51.

5 Стеценко В. Старое и новое. (Исторические выписки и заметки о флоте) // Морской сборник. 1896. № 3. Неоф. отд. С. 23.

Архивные фонды

OP ГПБ — Отдел рукописей Государственной публичной библиотеки им. М. Е. Салтыкова-Щедрина Ф. 208— А. В. Головиина

Ф. 856 — И. А. Шестакова

ЦГАВМФ СССР — Центральный государственный архив Военно-Морского Флота СССР

Ф. 4 — Г. И. Бутакова Ф. 6 — Б. А. Глазенапа

· Ф. 19 — А. С. Меншикова

Ф. 26 - И. А. Шестакова

Ф. 158 — Кораблестроительного департамента

Ф. 162 — Морского ученого комитета

Ф. 163 — Пароходного комитета

Ф. 164 — Кораблестроительного технического комитета

Ф. 224 — Вел. кн. Константина Николаевича

Ф. 283 — Инспекторокого департамента

Ф. 315 — Материалы по истории русского флота (коллекция)

Ф. 410 — Канцелярии министерства

Ф. 921 — Санкт-Петербургского порта

Ф. 1188 — Н. К. Краббе

ЦГАДА — Центральный государственный архив древних актов

Ф. 30 — Новые дела

ЦГАОР СССР — Центральный государственный архив Октябрьской революции, высших органов государственной власти и органов государственного управления СССР

Ф. 722 — Мраморного дворца

Ф. 728 — Зимнего дворца

ЦГИА СССР — Центральный государственный исторический архив СССР

Ф. 851 — А. В. Головинна

Ф. 1149 — Департамента законов Государственного совета

Ф. 1152 — Департамента экономии Государственного вета

Вопросы, представленные разными лицами на обсуждение. Спб., 1856.

Всеподданнейшая записка, представлениая государю императору управляющим Морским министерством генерал-адъютантом Краббе 12 ноября 1861 г. Б/м., б/г.

Всеподданнейший отчет по Морскому ведомству за первос двадцатипятилетие царствования государя императора Алек-

сандра Николаевича. 1855—1880. Спб., 1880.

Замечания разных лиц на проект преобразования морских учебных заведений адмирала гр. Путятина. Ч. 1—3. Спб., 1861.

Камовский А. Д. Отчет статс-секретаря и сенатора Камовского по обревизованию Морского министерства. Ч. 1—4. Спб., 1861—1862.

Константин Николаевич, вел. кн. Циркулярная записка е.и.в. Константина Николаевича, предназначенная к рассылке всем главным чинам морского управления // Русская старина. 1891. № 5.

Краткий отчет по Морскому министерству за 1853 и 1854 гг.

Спб., 1855.

Краткий отчет по Морскому ведомству за 1855 г. Спб., 1856.

Обзор действий по обревизованию делопроизводства Комиссариатского департамента Морского министерства. Спб., 1853.

Обзор деятельности морского управления в России в первос двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. 1855—1880. Сост. под руководством К. А. Манна. Ч. 1—2. Спб., 1880.

Обзор заграничных плаваний судов русского военного фло-

та с 1850 по 1868 год. Т. 1—3. Спб., 1871—1872.

Обзор работ Комитета, учрежденного в 1850 году для составления Морского устава. Спб., 1853.

Общее образование управления морским ведомством. Проект.

Спб., 1858.

Общее образование управления морским ведомством. Проект. Спб., 1859.

Общее образование управления портами. Проект. Спб., 1858.

Общее образование управления портами. Проект. Спб., 1859.

Объяснительная записка к проекту общего образования управления морским ведомством и портового управления. Спб., 1858.

Отчет по Морскому ведомству за ... [1856—1883] год. Спб., 1859—1884.

Перечень главных распоряжений по Морскому ведомству в последние три года (1853, 1854 и 1855). Спб., 1856.

Преобразование административных учреждений морского вс-

домства в 1860 г. Спб., 1860.

Проект образования Морского министерства. Спб., 1856.

Проект общего образования морских учебных заведений и объяснительная записка к оному. Спб., 1861.

Проект положения об управлении Черноморским ведом-

ством. Спб., 1856.

Проект положення об устройстве портовых управлений Кас-

пийского флота. Спб., 1856.

Проекты штатов Общего образования управления Морским ведомством и управления портового, представленные в Государственный совет е. и. в. генерал-адмиралом в 1859 году. Спб., 1860.

Путятин Е. В. Проект преобразования морских учебных

заведений с учреждением новой гимпазии. Спб., 1860.

Сметы Морского министерства на ... [1862—1883] год. Спб., 1862—1882.

Сметы сумм, потребных Морскому мишистерству на ... [1858—

1861] год. Спб., 1857—1860.

Собрание узаконений и других распоряжений по Морскому ведомству за ... [1853—1870] год. Спб., 1853—1870.

Хропологический указатель морских постановлений за время с 1700 по 1875 г. с объяснениями Кодификационного управ-

ления Морского министерства. Ч. 2. Спб., 1876.

Яневич-Яневский К. Собрание узаконений, относящихся к обязательствам по договорам с казною и в особенности к казенным подрядам и поставкам. Спб., 1856.

Публицистика

А. С. Несколько слов о соображениях об устройстве морского воспитания на новых началах // Морской сборник. 1860. № 5.

Бем К. О воспитании // Морской сборник. 1856. № 1.

Броненосное судостроение // Морской сборник. 1864. № 1.

Валуев П. А. Дума русского во второй половине 1855 года // Русская старина. 1893. № 9.

Головнин А.В. Общие заметки о поездке по некоторым губерниям в 1860 году // Записки научного общества марксистов. М.; Л., 1927. № 7 (1).

Давыдов И. И. Дополнительные статын к рассуждению

Бема «О воспитании» // Морской сборник, 1856. № 5.

Даль В. И. Мысли по поводу статых «О воспитании» // Морской сборник. 1856. № 7.

Долгоруков П. В. Петербургские очерки. Памфлеты

эмигранта. 1860—1867. М., 1934.

Еще по поводу вопроса: нужен ли флот России? // Морской сборник. 1863. № 6.

Зарудный В. О. О морском образовании во Франции //

Морской сборинк. 1860. № 12.

Казнаков Н. О. О броненосных судах как средствах защиты берегов // Морской сборник, 1864. № 2.

Краткий очерк главных распоряжений по морскому ведомству за последние 7 лет // Морской сборник. 1862. № 9.

Лисянский П. Несколько слов о морском воспитании

в России // Морской сборник. 1860. № 4.

Львов, к н. Портовое управление во Франции // Морской сборник. 1857. № 9.

Мельницкий В. П. С нашего берега // Морской сборник.

1862. № 9.

Мертваго Д. Ф. Военно-морское дело за границею и в России в 1875 году. Спб., 1875.

Н. Ф - ъ. Современное значение броненосного флота // Мор-

ской сборник. 1864. № 4.

Николан А. П. Замечания на отчеты морских учебных заведений за 1859 г. // Морской сборник. 1860. № 7.

Нужен ли флот Россин? // Время. 1863. № 3.

Оболенский Д. А. Несколько мыслей о способах совершения и исполнения казенных подрядов // Морской сборшик. 1860. № 12.

О преобразовании государственного контроля и некоторых частей финансовой администрации в России // Морской сборник. 1859. № 6, 12.

Первый в России частный пушечный завод // Морской сбор-

ник. 1864. № 11.

Пещуров М. А. Несколько слов по поводу статьи князя Оболенского «О способах совершения казенных подрядов» // Морской сборник. 1860. № 13.

Пирогов Н. И. Вопросы жизни // Морской сборник. 1856.

№ 9.

Пирогов Н. И. Замечания на отчеты морских учебных заведений за 1859 г. // Морской сборник. 1860. № 13.

Пирогов Н. И. Об уставе новой гимназии, предполагаемой проектом преобразования морских учебных заведений // Морской сборник. 1861. № 2.

Пирогов Н. И. Школа и жизнь // Морской сборник. 1860.

№ 1.

Рейтери М. X. Влияние экономического характера народа на образование капиталов // Морской сборник. 1860. № 5.

Рейтери М. Х. Денежное счетоводство французского мор-

ского ведомства // Морской сборник. 1859. № 1.

Рейтери М. Х. Материальное счетоводство французского

морского ведомства // Морской сборник. 1859. № 2.

Рейтери М. Х. Опыт краткого сравнительного исследования морских бюджетов Английского и Французского // Морской сборник. 1854. № 1.

Римский-Корсаков В. А. О морском воспитании //

Морской сборник. 1860. № 7.

Станю кович К. М. Мысли по поводу глуповцев г. Щедрина // Морской сборник. 1862. № 11.

Флотский офицер [Мельпицкий В. П.] Прошед-

шее и будущее в воспитании моряка // Морской сборник. 1856. № 7.

Фойгт К. Мнение об отчетах по морским учебным заведениям за 1860 г.// Морской сборник. 1861. № 6.

Чернышевский Н. Г. Морской сборынк // Поли. собр.

соч. Т. 2. М., 1949.

Чихачов Н. М. Относительная производительность морских бюджетов Европы. Одесса, 1880.

Шестаков И. А. Старые мысли на новое дело // Морской

сборник. 1858. № 1.

O. S. О морском воспитании в Англии // Морской сборник. 1857. № 9.

Дневники, воспоминания, письма, некрологи, биографические очерки

Аркас Н. А. Из воспоминаний генерал-адьютанта Н. А. Аркаса // Исторический вестник. 1901. № 4.

Арсеньев Д. С. Из записок адмирала Д. С. Арсеньева //

Русский архив. 1910. № 10, 11.

Валуев П. А. Дневник П. А. Валуева, министра внутренних дел. 1861—1876. Т. 1—2. М., 1961.

Головичи А. В. Письма А. В. Головинна кн. А. И. Баря-

тинскому в 1860—1861 гг. // Русский архив. 1889. № 6.

Денорвиль П. [Де-Ливрон А. К.] Отрывки из воспоми-

наний старого моряка // Море. 1906. № 7/8; № 33/34.

Житков К.Г. Светлой памяти великого князя Константина Николаевича, генерал-адмирала русского флота. Спб., 1912.

Житков К. Г. Светлой памяти Григория Ивановича Бутакова, адмирала русского флота // Морской сборник. 1912. № 4.

Ковалевский П. М. Власти предержащие // Русская старина, 1909. № 1.

Кони А. Ф. Александр Васильевич Головиии. 4 ноябр

1886 г. // Кони А. Ф. За последние годы. Спб., 1898.

Кони А. Ф. Великий князь Константин Николаевич // Ве-

ликая реформа. Т. 5. М., 1911.

Константин Николаевич, вел. ки. Переписка вел. ки. Константина Николаевича с ки. А. И. Барятинским // Русский архив. 1889. № 1, 2.

Генерал-адъютант, адмирал Николай Карлович Краббе.

(Биографический очерк) // Морской сборник. 1876. № 2.

Крылов А. Н. Мон воспоминация. Л., 1984.

Львов Л. Ф. Диевник лейтенанта Л. Ф. Львова. 1850— 1856 гг. // Сборник старинных бумаг, хранящихся в Музее П. И. Щукина. Ч. 8. М., 1901.

Любавский М. К. Великий князь Константин Николае-

вич // Освобождение крестьян. Деятели реформы. М., 1911.

М. К. Морской кадетский корпус в конце пятидесятых и

начале шестидесятых годов прошлого столетия. (Прошлое н пережитое) // Море. 1909. № 4.

Мамантов Н. Н. При шести министрах // Вестник имп.

общества ревнителей истории. Вып. 3. Пг., 1917.

Манн К. А. Воспоминация // Исторический вестник. 1917. № 1—7/8.

Мертваго Д. Ф. Из записок Д. Ф. Мертваго. Морской кадетский корпус. 1856—1858 гг. // Морской сборник. 1918. № 12.

Мертваго Д. Ф. Очерки педавнего. Воспоминания офицера русского флота // Морской сборник. 1866. № 3.

Милютин Д. А. Дневник. Т. 1-4. М., 1947-1950.

Несколько слов в воспоминание В. А. Римского-Корсакова // Морской сборник. 1872. № 3.

Никитенко А. В. Диевинк. Т. 1—3. М., 1955—1956.

[Огородников С. Ф.] Воспоминания бывшего кадета (1835—1857). Кронштадт, 1884.

Павлов - Сильванский Н. П. Великий киязь Константин Николаевич. Биографический очерк // Собр. соч. Т. 2. Спб., 1910.

Перетц Е. А. Дневник (1880—1883). М.; Л., 1927.

Половцов А. А. Дневник государственного секретаря А. А. Половцова. Т. 1—2. М., 1966.

Половцов А. А. Из дневника (1877—1878 гг.) // Красный

архив. 1929. Т. 2 (33).

Ридингер Н. Адмирал Николай Федорович Метлии // Русская старина. 1885. № 11.

Семевский М. И. Александр Васильевич Головиии. Очерк

и заметки // Русская старина. 1887. № 3.

Семевский М. И. Е.ш.в. великий князь Константин Николаевич // Русская старина. 1892. № 2.

Тютчева А. Ф. При дворе двух императоров. Воспомина-

кия-дневник. Т. 1—2. М., 1928—1929.

Феоктистов Е. М. Воспоминания Е. М. Феоктистова. За кулисами политики и литературы. 1848—1896. Л., 1929.

Шварц К. Н. Барон Фердинанд Петрович Врангель // Рус-

ская старина. 1872. № 3.

Шкот П. Я. Из воспоминаний русского моряка. Посмерт-

ные записки вице-адм. П. Я. Ш-та. Кронштадт, 1886.

Штакеншнейдер Е. А. Дневник и записки (1854— 1886). M., 1934.

Литература

Арбузов В. В. Броненосцы «Петр Великий» и «Девастейши» // Судостроение. 1984. № 7.

Аренс Е. И. Роль флота в войну 1877—1878 гг. Спб., 1908.

Афанасьев Д. М. К истории Черноморского флота (1768—1857 гг.) // Русский архии. 1902. № 2—4, 6.

 Балтийский судостроительный и механический завод. Спб., 1908.

Варбашев Н. И. К истории мореходного образования в России. М., 1959.

Белавенец П. И. Материалы по истории русского флота.

М.; Л., 1940.

Беляев Очерк военного судостроения в России в период от 1863 г. до броненосного фрегата-крейсера «Владимир Мономах». Спб., 1885.

Бескровный Л. Г. Русская армия и флот в XIX веке.

Военно-экономический потенциал России. М., 1973.

Бестужев И. В. Крымская война и революционная ситуация в России // Революционная ситуация в России в 1859—1861 гг. М., 1961.

Блиох И. С. Финансы России XIX столетия. Спб., 1882.

Боголюбов Н. П. История корабля. Спб., 1881.

Бородкин М. Война 1854—1855 гг. на финском побережье. Исторический очерк. Спб., 1904.

Бугсгевден А. О морских реформах в 50-60-х годах //

Морской сборник. 1903. № 1—2.

Бурачек П. А. Заметки о флоте // Морской сборник. 1908. № 5—6, 8—9; 1909. № 1—2; 1910. № 2—3, 10; 1911. № 6—7, 12; 1917. № 6.

Бурун А. На заре. Из записной книжки моряка о реформах и судьбе их во флоте // Русский вестник. 1900. № 11—12.

Вильсон. Броненосцы в бою. Т. 1-2. Спб., 1896.

Витте А. Г. Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах. Спб., 1907.

Врубель В. Из истории строительства первых русских

броненосцев // Военно-исторический журнал. 1978. № 7.

. Головнии Ю. И. Винтовые каноперские лодки береговой лобороны // Судостроение. 1986. № 1.

Городков Г. Адмиралтейские Ижорские заводы. Краткий

исторический очерк. Спб., 1903.

Грибовский В. Ю. Русские броненосные корабли переходного периода // Судостроение. 1983. № 3.

Демии Л. М. Сквозь туманы и штормы: Мореплаватель

Воин Андреевич Римский-Корсаков. М., 1986.

Джаншиев Г. А. Эпоха великих реформ. М., 1898.

Дмитриев Н. И., Колпычев В. В. Судостронтельные заводы и судостроение в России и за границей. Спб., 1909.

Днепров Э. Д. «Морской сборник» в общественном движения периода первой революционной ситуации в России // Революционная ситуация в России в 1859—1861 гг. М., 1965.

Днепров Э. Д. «Морской сборник» в общественно-педагогическом движении 60-х годов XIX в. // Советская педагогика.

1964. № 10.

Диепров Э. Д. Общественно-педагогическое движение и Русский флот. 60-е гг. XIX в. // Советская педагогика. 1969. № 8.

Ерошкин Н. П. Крепостническое самодержавие и его политические институты: (Первая половина XIX в.). М., 1981.

Зайончковский А. М. Восточная война 1853—1856 гг. в связи с современной ей политической обстановкой. Т. 1. Спб.. 1908.

Зайончковский П. А. Военные реформы 1860—1870-х годов в России. М., 1952.

Зайончковский П. А. Правительственный аппарат самодержавной России в XIX в. М., 1978.

Захаров В. В. Подготовка к броненосному судостроению в России // Судостроение. 1976. № 12.

Захарова Л. Г. Самодержавие и отмена крепостного пра-

ва в России. 1856—1861. М., 1984.

Зеленой А. И. Исторический очерк Штурманского лища. 1798—1871. Кронштадт, 1872.

Золотарев В. А., Козлов И. А. Российский военный флот на Черном море и в Восточном Средиземноморье. М., 1988.

Измайлов И. В. Пятидесятилетие РОПИТ. Одесса, 1907.

Истомин М. К. Балтийский флот 50 лет тому назад, в кампанию 1854—1855 годов. Спб., 1904.

История военно-морского искусства. Т. 2. М., 1954.

История Обуховского сталелитейного завода в связи с прогрессом техники // Морской сборник. 1901. № 5—12.

История русской армии и флота. Т. 12. М., 1913.

Коргуев Н. А. Обзор преобразований Морского кадетского корпуса с 1852 года. Спб., 1897.

Коргуев Н. А. Русский флот в царствование императора Николая I. Спб., 1896.

Кренке В. Д. Оборона Балтийского побережья в 1854-1856 гг. Спб., 1887.

Кротков А. С. Морской кадетский корпус. Краткий исторический очерк. Спб., 1901.

Кузнецов К. А., Лифшиц Л. З., Плясунов В. И. Балтийский судостроительный (1856-1917). Л., 1970.

Мансуров Б. П. Охтенские адмиралтейские селения. Историческое описание. Т. 1-4. Спб., 1856.

Мельников Р. М. Винтовой фрегат «Александр Невский» // Судостроение. 1979. № 1.

Мельников Р. М. Клипер «Разбойник» // Судостроение. 1979. № 5.

Мельников Р. М. Корабли прибрежного действия в русском флоте // Судостроение. 1974. № 8.

Мельников Р. М. Корвет «Витязь» // Судостроение. 1979. № 8.

Мельников Р. М. Первые бропеносные корабли русского флота // Судостроение. 1976. № 12.

Мельников Р. М. Полуброненосный фрегат «Минин» // Судостроение, 1979. № 3.

Мельников Р. М. Фрегат «Киязь Пожарский» // Судо-

строение. 1979. № 2.

Мордовин П. Русское военное судостроение в течение последних 25 лет. 1855—1880 гг. // Морской сборник. 1880. № 8, 10; 1881. № 7—11.

Обзор различных отраслей мануфактурной промышленности

в России. Т. 2. Спб., 1863.

Огородников С. Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802—1902). Спб., 1902.

Огородников С. Ф. 50-летие журнала «Морской сбор-

ник» (1848—1898). Спб., 1898.

Оржеховский И.В. Из истории внутренней политики самодержавия в 60—70-е годы XIX века. Горький, 1974.

Павлович Н. Б. Развитие тактики военно-морского флота.

Ч. 1. М., 1979.

Пароменский А. И. Исторический очерк Морского виженерного училища. Спб., 1898.

Революционная ситуация в России в середине XIX века. М.,

1978.

Русско-турецкая война 1877—1878. М., 1977.

Семенов П. П. (Тян-Шанский). История полувековой деятельности императорского Русского географического общества. 1845—1895. Спб., 1896.

Стеценко В. Старое и новое (Исторические выписки и

заметки о флоте) // Морской сборник. 1896. № 3.

Татищев С. С. Император Александр II. Его жизнь и царствование. Т. 1—2. Спб., 1911.

Черников И. И. Канонерская лодка «Опыт» // Судостроение. 1986. № 3.

Чернуха В. Г. Внутренняя политика царизма с середины 50-х до начала 80-х гг. XIX в. Л., 1978.

Чубинский В. Историческое обозрение устройства управ-

ления морским ведомством в России. Спб., 1869.

Шевырев А. П. Либеральная бюрократия Морского министерства в 1850—1860-е гг. // Вестинк Московского университета. Сер. 8. История. 1986. № 3.

Шершов А. П. К истории военного кораблестроения. М.,

1952.

Щербацкий В. Т. Архангельские винтовые клипера //

Судостроение. 1984. № 6.

Kipp J. W. Charisma, Crisis and the Genesis of the Reform: the Konstantinovtsy and Russian Naval Modernization, 1853—1858//Comission Internationale d'Histoire Militaire. Washington, 1975. Acta N 2.

Kipp J. W. Consequences of Defeat: Modernizing the Rus-

sian Nany, 1856—1863 // Jahrbücher für Geschichte Osteuropas.

Wiesbaden, 1972. Bd. 20. H. 2.

Kipp J. W. M. Kh. Reutern on the Russian State and Economy: a Liberal Burcaucrat during the Crimean Era, 1854—1860 // Journal of Modern History. 1975. Vol. 47. N 3.

Kipp J. W. Das Russiche Marineministerium und die Ein-

fuhrung der Panzerschiffe // Marine-Rundschau. 1981. N. 4.

Kipp J. W., Kipp M. A. The Grand Duke Konstanlin Nikolaevitch: the making of a Tzarist Reformer. 1827—1853// Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. Wiesbaden, 1986. Bd. 34. H. 1.

Violette A. J. The Grand Duke Konstantin Nikolayevich and the Reform of Naval Administration. 1855—1870 // The Slavonic and East European Review. 1974. Vol. LII. N 129. October.

Библиографии и справочные издания

Веселаго Ф. Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. Спб., 1872.

Монсеев С. П. Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.). М., 1948.

Общий морской список. Ч. 1—13. Спб., 1885—1907.

Памятная книжка морского ведомства на ... [1853—1880] год. Спб., 1853—1880.

Петров И. Указатель статей «Морского сборинка». 1848—

1872. Cnf., 1875.

Шокальский Ю. М., Мордовин К. П. Систематический каталог библиотеки Морского министерства: Отделы военно-морской и военный. Пг., 1916.

Зеленой Н. Указатель статей «Морского сборинка».

1873—1882. Спб., 1883.

СОДЕРЖАНИЕ

введение						•	•	•				•	٠	
MOPCKOE	BEJ	LON	(CT	BO	B	185	0-1	860	e [од	Ы			
РЕОРГАНИ:	зац	ИЯ	M	OP.	CKC	γO	Уſ	TPA	влі	ЕНИ	R			
РЕФОРМЫ	MO	PC	ког	0	06	PA	30B	AHI	R					
MOPCKOE	MI	4H N	1CT	EP	CTB	0	И	CI	PO	ите	ЕЛЬ	CTI	ВО	
ФЛОТА	•	•												
ЗАКЛЮЧЕН	HE	•					•		•		•		•	
Примечания		•				ı							•	
Библиографа	10													