

Морской журнал

29-36 (1930)

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
М80

М80 Морской журнал: 29-36 (1930) / – М.: Книга по Требованию, 2021. – 244 с.

ISBN 978-5-519-02654-3

ISBN 978-5-519-02654-3

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

Разрабатывая вопросы въ различныхъ областяхъ морского дѣла, конечно, по порученію и подъ руководствомъ своихъ высшихъ начальниковъ, и если по своей инициативѣ, то съ одобренія начальства, они нерѣдко дѣлали, въ присутствіи своихъ начальниковъ, личные доклады Ивану Константиновичу, — что, конечно, подбодряло молодежь и заставляло ее тщательно относиться къ порученной имъ работѣ.

Обладая живымъ умомъ, настойчивымъ и твердымъ характеромъ, Иванъ Константиновичъ былъ проникнутъ завѣтомъ Петра Великаго, что „промедленіе времени — смерти невозвратной подобно“, и онъ стремился сейчасъ же претворить въ дѣло всякое состоявшееся рѣшеніе, благодаря чему съ назначеніемъ Ивана Константиновича Морскимъ Министромъ работа въ Морскомъ Вѣдомствѣ и въ зависящихъ отъ него предпріятіяхъ буквально закипѣла.

Давая въ общихъ чертахъ директивы для разработки какого-либо вопроса, Иванъ Константиновичъ при докладѣ о результатѣ работы не очень жаловалъ подробностей и длиннотъ доклада, вѣрно и быстро оцѣнивая сущность его и тутъ же постановляя рѣшеніе. Онъ легко и безошибочно разбирался во всѣхъ рѣшительно вопросахъ морского дѣла, приглашая иногда для выслушанія мнѣній и постороннихъ министерству, но компетентныхъ въ данномъ вопросѣ лицъ.

Какъ только Иванъ Константиновичъ вступилъ на постъ Морского Министра, онъ сейчасъ же приступилъ къ реорганизации Морского Вѣдомства по готовому уже проекту, давно разработанному Морскимъ Генеральнымъ Штабомъ и почему то задерживавшемуся отъ претворенія въ законъ, который по утвержденіи Государемъ вскорѣ же появился въ видѣ „Положенія объ управленіи Морскимъ Вѣдомствомъ“, согласно коему были слиты Техническія и Хозяйственныя учрежденія въ центральныхъ и портовыхъ управленіяхъ, чѣмъ уничтожились бывшія до сего времени тренія между техническими учрежденіями, не имѣвшими въ своемъ распоряженіи кредитовъ, и хозяйственными учрежденіями, которые вѣдали ими и зачастую отказывали въ ассигнованіяхъ первымъ, ссылаясь на тѣ или другія причины.

Этимъ сляніемъ была устранена несогласованность и безответственность въ дѣйствіяхъ этихъ старыхъ учреждений, и въ преобразованномъ Морскомъ Вѣдомствѣ Главное Управление Кораблестроенія стало органомъ, всецѣло вѣдавшимъ постройкой кораблей, — ихъ боевымъ вооруженіемъ и снабженіемъ, всецѣло отвѣтственнымъ за исполненіе судостроительныхъ программъ въ установленные сроки, такъ какъ оно вѣдало не только обширными техническими средствами, но и необходимыми для исполненія кредитами.

Такъ же въ спѣшномъ порядкѣ была произведена реорганизация управленія заводами Морского Вѣдомства на основахъ коммерческаго и почти независимаго хозяйственнаго управленія съ предоставленіемъ широкихъ правъ Начальникамъ заводовъ, что не замедлило сказаться на быстромъ подъемѣ ихъ производительности.

Эта кипучая дѣятельность Морского Министерства, съ первыхъ же шаговъ новаго Министра, разсѣяла недовѣріе Государственной Думы къ способности Морского Вѣдомства возсоздать боевой флотъ и установила благожелательную атмосферу въ отношеніи Морского Вѣдомства.

Вскорѣ же были ассигнованы необходимые кредиты для выполнения программы — для Чернаго моря состоявшей изъ 3 линейныхъ кораблей, 9 эскадренныхъ миноносцевъ и 6 подводныхъ лодокъ съ готовностью къ 1915, а въ концѣ 1910 было, наконецъ, приступлено къ постройкѣ 4 линейныхъ кораблей для Балтійскаго Флота на приспособленныхъ стапеляхъ Балтійскаго и Адмиралтейскаго заводовъ.

Наконецъ, весной 1912 г. была проведена малая судостроительная программа, состоявшая для Балтійскаго Флота = изъ 4 линейныхъ крейсеровъ („Измаилъ“), 4 легкихъ крейсеровъ („Свѣтлана“), 36 эскадренныхъ миноносцевъ (типа „Новикъ“) и 18 подводныхъ лодокъ.

Для Чернаго моря, вдобавокъ къ предыдущей программѣ = 2 легкихъ крейсера (того же типа, что и въ Балтійскомъ морѣ), 9 эскадренныхъ миноносцевъ и 6 подводныхъ лодокъ.

Для Дальняго Востока = 2 легкихъ крейсера (въ 4300 т.).

Наконецъ, были ассигнованы кредиты на постройку морской крѣпости въ Ревелѣ и тамъ же порта Императора Петра Великаго. Вотъ грандіозный планъ, который долженъ быть исполненъ въ ближайшіе 4-5 лѣтъ.

Только въ очень краткихъ чертахъ я излагаю дѣятельность Ивана Константиновича въ области осуществленія этой программы, въ области наиболѣе мнѣ знакомой, такъ какъ въ ней я сотрудничалъ съ Иваномъ Константиновичемъ съ конца 1911 г. — вплоть до революціи, — вначалѣ въ качествѣ Начальника Главнаго Управленія Кораблестроенія, а затѣмъ — его помощника, вѣдавашаго технической и хозяйственной частями Морского Вѣдомства.

Приведенію въ стройную систему Управленія Морскимъ Вѣдомствомъ сопутствовало учрежденіе Совѣщанія по Судостроенію, подъ предсѣдательствомъ Товарища Морского Министра, состоявшее изъ высшихъ чиновъ Министерства, и директоровъ департаментовъ — Государственнаго Контроля, Министерства Финансовъ, Торговли и Промышленности, которое

рѣшало вопросы по распредѣленію заказовъ, по выполненію судостроительныхъ программъ, а также окончательно редактировало контракты съ частными предпринимателями, и разрѣшало отдачу за границу тѣхъ заказовъ, кои не могли быть исполнены къ сроку еще не достаточно разившейся отечественной промышленности.

Журналы этихъ совѣщаній утверждались Морскимъ Министромъ на 2-й, много на 3-й день, послѣ еженедѣльныхъ совѣщаній.

Этотъ порядокъ много содѣйствовалъ упрощенію и быстротѣ работы, освобождая Министерство отъ длительныхъ сношеній съ подлежащими Министерствами. Въ случаѣ разногласій въ Совѣщаніи по Судостроенію, возникнувшее разногласіе разрѣшалось между Морскимъ и заинтересованнымъ Министромъ, однако я не припоминаю, чтобы было хотя одно разногласіе, нуждавшееся въ вышеупомянутомъ вмѣшательствѣ Министровъ; а я засѣдалъ въ Совѣщаніи по Судостроенію въ теченіи 5 лѣтъ.

Для претворенія въ жизнь грандіозныхъ плановъ въ намѣченные сроки и, притомъ, средствами и силами отечественной промышленности, конечно, требовалось, чтобы таковая была способна удовлетворить потребности Морского Вѣдомства не только въ настоящемъ, но и въ будущемъ, при дальнѣйшемъ развитіи Морскихъ силъ Россіи, и совершенно обходиться безъ помощи заграницы, если не сейчасъ же, то въ ближайшемъ будущемъ.

Само собой разумѣется, что казенные заводы и верфи были недостаточны для этой цѣли, а частные судостроительные заводы почти отсутствовали въ это время въ Россіи, металлургическіе же заводы были недостаточно подготовлены для выполнения всѣхъ заказовъ Вѣдомства. Корабли же надо было строить и выдержать сроки ихъ готовности.

Задержанныя въ продолженіи нѣсколькихъ лѣтъ Государственной Думой ассигнованія на постройку 4 линейныхъ кораблей были даны, и приспособленные для ея выполнения Балтійскій и Адмиралтейскій заводы съ честью справились съ этой задачей, и въ теченіи 1911 были спущены на воду и вступили въ строй — первый „Севастополь“ осенью 1914, а остальные 3 корабля въ зиму съ 1914 на 1915 г.

Иначе дѣло обстояло въ Черномъ морѣ. Въ Севастопольскомъ Адмиралтействѣ изъ-за недостатка мѣста нельзя было строить линейныхъ кораблей, пришлось обратиться къ частной предпримчивости. Николаевскій заводъ Наваль со старымъ оборудованіемъ былъ запущенъ и даже послѣ обновленія и приспособленія стапелей не могъ построить всѣхъ 3 линейныхъ кораблей по 1-й программѣ для Чернаго моря, а затѣмъ и легкихъ крейсеровъ по малой судостроительной программѣ.

Надо было построить новый заводъ и привести Наваль въ должное состояніе, — послѣднее могъ сдѣлать только новый энергичный директоръ завода, каковой и былъ назначенъ правленіемъ завода, по настоянію Морского Министерства.

Что же касается постройки новаго судостроительнаго завода, то тутъ Иванъ Константиновичъ проявилъ большое гражданское мужество; въря предприимчивости, энергіи и талантамъ русскихъ инженеровъ, онъ не задумался дать заказъ на постройку линейнаго корабля и 2-хъ крейсеровъ несуществовавшему еще судостроительному заводу Руссудъ.

Въ началѣ 1912, осматривая мѣсто будущаго завода, я ходилъ по обрывамъ, поросшимъ кустарникомъ на берегу рѣки Ингуль, а въ концѣ 1912 состоялась закладка на стапель, выстроеннаго на берегу этой рѣки, завода Руссудъ — линейнаго корабля „Императрица Марія“, вступившаго въ строй въ 1915 и принявшаго участіе въ войнѣ.

То же мы видимъ и въ Балтійскомъ морѣ. Какъ по волшебству, вырастаютъ заводы — въ Ревелѣ — грандіозный „Ревельскій судостроительный и механическій заводъ“ для постройки всѣхъ типовъ судовъ; заводъ „Беккера“ для постройки крейсеровъ и миноносцевъ; заводъ „Нобель — Лесснера“ для постройки подводныхъ лодокъ. Въ Петербургѣ — „Путиловскій заводъ“ вновь оборудовался для постройки крейсеровъ и мин-цевъ, и, наконецъ, „Металлическій“ заводъ для постройки миноносцевъ, башенъ и пр.

Такой размахъ въ возникновеніи новыхъ судостроительныхъ заводовъ, помимо расчета предпринимателей получить заказы, былъ возможенъ лишь при государственной мудрости челоѣка, стоявшаго во главѣ Морского Вѣдомства и поощрявшаго предпринимателей къ развитію ихъ дѣятельности въ предвидѣніи какъ военнаго, такъ и коммерческаго судостроенія.

Но не одни судостроительные и механическіе заводы озабочивали Морского Министра; нужны пушки, снаряды, порохъ, взрывчатые вещества, башни, мины, аккумуляторы и т. д., и все это необходимо въ срочномъ порядкѣ, чтобы корабли по Малой Судостроительной программѣ были готовы въ 1916 году.

Казенные заводы, имѣя за собой большой опытъ въ постройкѣ судовъ и вооруженія, хотя и расширенные, все же не могли удовлетворить всей потребности Морского Вѣдомства, и тутъ частная предприимчивость, чутко относясь къ поощрительному и доброжелательному отношенію Морского Министра, приложила всѣ свои усилія къ расширенію старыхъ и созданію новыхъ заводовъ.

Такимъ образомъ, появились новый пороховой заводъ Барановскаго, — (начавшій изготовлять бездымный порохъ на купленномъ въ Америкѣ пирокселинѣ), — который въ будущемъ предполагалось выкупить въ казну; заводъ въ Грозномъ для

изготовленія взрывчатыхъ веществъ и разныхъ нефтяныхъ продуктовъ; царицынскій заводъ для изготовленія пушекъ и крупныхъ отливокъ, нѣсколько аккумуляторныхъ заводовъ и др.

Конечно, къ началу войны не могло быть закончено то, что должно было быть готово, и то при всемъ напряженіи, только въ 1916, — но существовавшій въ то время флотъ уже былъ снабженъ всѣмъ необходимымъ не только для текущихъ мирныхъ потребностей, но и на случай военныхъ осложненій.

Война не застала Морское Вѣдомство врасплохъ — въ его распоряженіи были подвезенные въ порты — базы флота — громадные запасы угля, нефти, снарядовъ, зарядовъ, запасныхъ орудій, минъ, взрывчатыхъ веществъ и пр., — и по объявленіи мобилизаціи Морскому Вѣдомству не только пришлось уступить Военному Вѣдомству большую часть производительности заводовъ, исполняющихъ его заказы, но и подѣлиться съ нимъ кой-чѣмъ изъ своихъ боевыхъ запасовъ, главнымъ образомъ, — взрывчатыми веществами.

Такое, я скажу, блестящее состояніе Морского Вѣдомства въ годину войны было результатомъ дружной и интенсивной работы не только учреждений и портовъ Морского Вѣдомства, но и частныхъ заводовъ, подъ постояннымъ и бдительнымъ руководствомъ и надзоромъ Ивана Константиновича, настойчиваго и твердаго въ своихъ требованіяхъ и вѣрнаго слову въ своихъ обѣщаніяхъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ удивительно мягкаго въ общеніи какъ съ подчиненными, такъ и вообще съ людьми.

Благодаря своему быстрому уму, всестороннимъ большимъ знаніямъ — Иванъ Константиновичъ не требовалъ, да и не любилъ длинныхъ объясненій и докладовъ, изобилующихъ деталями, онъ сразу схватывалъ суть дѣла, давая ему вѣрную оцѣнку.

Иванъ Константиновичъ не терпѣлъ промедленій по разъ уже состоявшемуся рѣшенію, хотя бы еще не получившему окончательной санкціи, и я приведу характерный примѣръ этому — изъ его дѣятельности.

Въ апрѣлѣ 1912 въ соединенномъ засѣданіи комиссій Государственной Думы, бюджетной и военно-морской, собравшемъ болѣе половины членовъ Государственной Думы (при 100 съ небольшимъ членовъ этихъ комиссій, т. е. имѣющихъ право голоса) горячо обсуждалась Малая Судостроительная программа. На этомъ засѣданіи, кромѣ Морского Министра и чиновъ Морского Министерства, присутствовалъ и бывший въ то время Предсѣдателемъ Совѣта Министровъ и Министромъ Финансовъ графъ Владиміръ Николаевичъ Коковцевъ, который, выслушавъ внимательно всѣ доводы противниковъ Малой Судостроительной программы, съ присущей ему логикой и талантомъ разбилъ всѣ

доводы противника и оказаль мощную поддержку Морскому Министерству.

Малая Судостроительная программа въ засѣданіи этихъ соединенныхъ комиссій была принята, и вопросъ можно было считать предрѣшеннымъ, но чтобы вылиться въ законъ, ей нужно было пройти всѣ необходимые для сего этапы, т. е. пленарное засѣданіе Государственной Думы, обсужденіе и принятіе ея Государственнымъ Совѣтомъ, и наконецъ, утвержденіе Государемъ. На все это потребовалось бы болѣе или менѣе значительное время; а проведеніе программы и безъ того задержалось не по винѣ Морского Вѣдомства, шель уже 1912-й годъ, исполненіе программы должно быть закончено въ 1916; оставалось 4 неполныхъ года; каждый день былъ дорогъ.

И вотъ Иванъ Константиновичъ, считая, что рѣшающій этапъ въ процедурѣ законодательства былъ благополучно пройденъ, чуть ли не на другой день послѣ этого соединеннаго засѣданія отдаеть приказаніе: заложить и начать постройку, на Балтійскомъ и Адмиралтейскомъ заводахъ, линейныхъ крейсеровъ типа „Измаиль“. А, между тѣмъ, законъ о Малой Судостроительной программѣ еще не вышелъ. Увѣреть, что другой министръ не рѣшился бы на это.

Не могу обойти молчаніемъ еще одно дѣло, которому въ высшей степени сочувствовалъ и старался провести Иванъ Константиновичъ. Это дѣло созданія огромнаго Русскаго коммерческаго флота немедленно же послѣ окончанія войны. Дѣйствительно, мы видимъ, что всѣ великія морскія державы имѣють большіе коммерческіе флоты. И это не даромъ. Коммерческій флотъ служитъ какъ бы плодородной почвой, питающей военный флотъ. Дѣйствительно, комплектованіе личнымъ составомъ военнаго флота представляло у насъ большія затрудненія и сопряжено было съ большими денежными затратами по обученію разныхъ спеціалистовъ, потребныхъ флоту. Содержаніе школъ и учебныхъ отрядовъ составляло очень замѣтную часть бюджета Морского Вѣдомства; между тѣмъ, будь у насъ значительный океанскій коммерческій флотъ, нѣкоторая часть спеціалистовъ, какъ машинная команда, электрики, радіотелеграфисты могли бы хотя отчасти комплектоваться съ коммерческаго флота, который, въ свою очередь, тоже хотя бы частью принималъ отъ Морского Вѣдомства, къ себѣ на службу, выходящихъ въ запасъ спеціалистовъ, а также офицеровъ и, такимъ образомъ, эти запасные, продолжая службу на морскихъ судахъ, являлись бы по мобилизаціи на боевой флотъ, не утративъ своихъ спеціальныхъ знаний и опыта.

Съ другой стороны — до войны около 80% всего товарообмѣна совершалось морскимъ путемъ и изъ этого только ничтожная часть грузовъ перевозилось на отечественныхъ судахъ.

И такимъ образомъ Россія изъ года въ годъ какъ бы уплачивала контрибуцію въ размѣрѣ большихъ милліоновъ — въ видѣ оплаты иностранцамъ фрахта за ввозимые и вывозимые товары, что неприятно отзывалось на расчетномъ балансѣ Государственной казны.

Въ то же время судостроительная и металлургическая промышленность (вслѣдствіе мощнаго толчка, даннаго ей сперва малой, а затѣмъ и имѣвшей воспослѣдовать за ней большой судостроительными программами и вызвавшего развитіе ея и созданіе новыхъ заводовъ) должна была нуждаться все въ новыхъ и новыхъ заказахъ. Эти нужды и были бы покрываемы не только потребностями военного флота, но въ большей мѣрѣ и потребностями большого коммерческаго флота.

Проектъ устава коммерческаго флота былъ выработанъ въ нѣдрахъ Морского Министерства и по докладѣ Иваномъ Константиновичемъ Государю получилъ полное Его одобреніе. Въ частныхъ совѣщаніяхъ съ вліятельными членами Государственного Совѣта этотъ проектъ получилъ также сочувствіе, что было необходимо для проведенія въ законодательномъ порядкѣ гарантіи Государствомъ доходовъ по облигаціонному капиталу предпріятія, параллельно подобному уже существовавшему закону для частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Акціонерный капиталъ былъ гарантированъ консорціумомъ частныхъ банковъ въ размѣрѣ 500 милліоновъ рублей. Чертежи пароходовъ были разработаны и готовы. Предполагалось немедленно по благополучномъ окончаніи войны приступить къ постройкѣ въ первую очередь серіи однотипныхъ грузовыхъ пароходовъ. Но все это не осуществилось — война завершилась революціей, — но, вѣрю я, что это благое начинаніе Ивана Константиновича и его сотрудниковъ еще будетъ приведено въ исполненіе, когда кошмаръ, въ коемъ находится сейчасъ Россія, исчезнетъ; — ибо безъ большого коммерческаго пароходства обладаніе сильнымъ боевымъ флотомъ будетъ искусственно и непрочное, — и, какъ показала исторія, военный флотъ будетъ то расцвѣтать, то приходить въ упадокъ.

Да, Иванъ Константиновичъ былъ большой государственный человѣкъ, понимавшій не однѣ только нужды Морского Вѣдомства, но и заглядывавшій далеко впередъ.

Въ будущей морской исторіи Россіи имя Ивана Константиновича займетъ почетное и видное мѣсто.

Адмиралъ П. Муравьевъ.

Письма въ Редакцію.

Милостивый Государь, Михаилъ Сергѣевичъ.

Въ газетѣ „Возрожденіе“ отъ 7 апрѣля с. г. № 1770 помѣщена была статья А. Бенклевскаго: „Страничка русской славы. Бой «Св. Евстафія» съ «Гебеномъ»“.

Въ началѣ статьи говорится о томъ, какъ члены Государственной Думы пришли къ заключенію о необходимости флота для Россіи; о судостроительной программѣ Турціи; о сдѣланномъ ею финансовомъ усилии для заказа въ Англіи двухъ дреднаутовъ „Османіе“ и „Рашидіе“; о назначеніи адмирала Григоровича министромъ; о кореннымъ образомъ измѣнившемся отношеніи Государственной Думы къ флоту, результатомъ чего былъ срочный заказъ 3 линейныхъ кораблей на Николаевскихъ заводахъ со срокомъ готовности въ 1915 году.

Далѣе авторъ статьи живописно и красиво описываетъ бой, но, увы, это описаніе не имѣетъ ничего общаго съ дѣйствительностью.

Въ бою 5 ноября 1914 года я, какъ начальникъ 4 Дивизиона эскадренныхъ миноносцевъ, согласно распоряженій Командующаго Флотомъ, находился со своимъ 4 и 5 Дивизиономъ на лѣвомъ траверзѣ Адмирала и ясно видѣлъ весь бой. Кромѣ того, я присутствовалъ на засѣданіи флагмановъ, гдѣ очень тщательно и добросовѣстно разбирался бой 5 ноября, разбирались дѣйствія каждаго корабля отдѣльно, указывались сдѣланныя ошибки.

Какъ же было въ дѣйствительности?

Эскадра Чернаго моря, послѣ операций у Анатолійскаго побережья и Трапезунда, слѣдовала на мысъ *Сарычъ*, а не на Ялту, какъ пишетъ А. Бенклевскій. По случаю пасмурной погоды флотъ продолжалъ плаваніе въ томъ же ночномъ строѣ. Бой произошелъ у мыса Сарыча, что и было официально оповѣщено Ставкой Верховнаго Главнокомандующаго: „Бой Черноморскаго флота съ крейсеромъ «Гебень» у Сарыча“.

Крейсеры шли въ головѣ флота. Въ началѣ перваго часа Начальникъ Бригады крейсеровъ сообщаетъ по радіо „глоголь“ „такой то квадратъ“. Красивое описаніе: „Алмазь“ несется навстрѣчу эскадрѣ съ поднятымъ на мачтѣ сигналомъ: «Вижу неприятеля» — не соотвѣтствуетъ дѣйствительности. Какъ близко долженъ былъ бы приблизиться „Алмазь“ къ эскадрѣ, чтобы сигналъ былъ бы разобранъ, если стоялъ настолько густой туманъ, что флотъ, какъ описано въ статьѣ, не могъ видѣть „Гебена“ и открыть по немъ огня? Какъ это „Алмазь“ рѣшился самостоятельно выйти изъ строя, чтобы донести сигналомъ о томъ, что было его флагманомъ сообщено по радіо? Какъ „Алмазь“ рискнулъ въ туманѣ приблизиться къ эскадрѣ, ожидавшей

появленія непріятели, слѣдовательно, рискуя, что флотъ, принямая во вниманіе туманъ, конечно, начнетъ по немъ стрѣлять?

Въ 12 ч. 15 м., слѣдуя движеніямъ Адмирала, флотъ поднялъ стеньговые флаги. Изъ пасмурнаго горизонта появился силуэтъ „Гебена“. Разстояніе — 40 кабельтовыхъ. Командующій Флотомъ тотчасъ же приказалъ своему флагманскому кораблю открыть огонь, поднявъ на лѣвомъ носѣ „Л“. Этотъ маневръ, перевести противника на правый бортъ, былъ вызванъ желаніемъ поставить непріятельскій крейсеръ между флотомъ и берегомъ. I-му Дивизиону эскадренныхъ миноносцевъ Адмиралъ приказалъ атаковать крейсеръ „Бреслау“, державшійся вдали; остальнымъ дивизионамъ быть готовыми къ атакѣ и выйти на лѣвый траверзъ Адмирала.

Согласно организациі артиллерійской стрѣльбы, пристрѣлку долженъ былъ начать второй въ строѣ кильватера, т. е. линейный корабль „Іоаннъ Златоустъ“. Въ данномъ случаѣ адмиралъ Эбергардъ нарушилъ правила организациі стрѣльбы, открывъ пристрѣлку самостоятельно, *ни единой секунды не ожидая установки прицѣла съ „Златоуста“.*

Одновременно послѣдовало два залпа: съ „Евстафія“ — давшій накрытіе, и „Іоанна Златоуста“ — маленькій перелетъ. Считая свои залпы накрытіемъ, оба корабля открыли бѣглый огонь. Такъ какъ лин. корабль „Іоаннъ Златоустъ“ передалъ впередъ и назадъ установку своихъ прицѣловъ, то ошибка была на „Евстафіи“ тотчасъ усмотрѣна и исправлена.

Какъ было сказано выше, Адмиралъ нарушилъ организацию стрѣльбы, но иначе онъ поступить не могъ. Внезапность появленія противника и близкое разстояніе требовали дѣйствовать энергично. Адмиралъ рискнулъ и выигралъ. Первый же залпъ флагманскаго корабля далъ накрытіе; бѣглый огонь, инициатива боя оказались въ рукахъ адмирала Эбергарда. „Гебенъ“ замѣшался, открылъ энергичный огонь, но огонь его вскорѣ ослабъ: кормовая башня 11" орудій выведена изъ строя, пушки этой башни молчатъ, пожаръ на ютѣ, на бакѣ, пробоина въ борту...

Дымъ флота мѣшалъ нашей стрѣльбѣ, мѣшалъ и противнику, но туманъ разсѣялся и „Гебенъ“ на разстояніи 32-35 кабельтовыхъ былъ видѣнъ хорошо не только съ кораблей, но и съ миноносцевъ.

„Ростиславъ“ видитъ только „Бреслау“ и пристрѣливается къ нему — пишетъ А. Бенклевскій.

„Ростиславъ“ былъ концевымъ; какъ онъ могъ видѣть „Бреслау“, который находился въ 45-55 кабельтовыхъ отъ головного нашего корабля? Даже „Гебенъ“, находившійся въ 35-40 кабельтовыхъ отъ флота, „Ростиславомъ“ былъ почти что не виденъ.

„Старикъ «Евстафій» сражается съ мощнымъ дреднаутемъ, сосредоточившимъ на немъ весь свой огонь...“ повѣствуетъ А. Бенклевскій; конечно, огонь „Гебена“ былъ сосредоточенъ по адмиральскому кораблю, но по „Гебену“ то стрѣляла вся эскадра.

„Гебенъ“, получивъ достаточное число попаданій, рѣшилъ прекратить бой; развивъ большой ходъ, онъ вышелъ изъ сферы огня и скрылся въ пасмурномъ горизонтѣ; за нимъ ушелъ крейсеръ „Бреслау“.

Пріятно читать воспоминанія о славныхъ дѣянiяхъ нашего доблестнаго флота. Но если воспоминанія расходятся съ истинной, съ фактами, имѣвшими мѣсто, то они теряютъ всякое историческое значеніе.

К.-адм. кн. В. Трубецкой.

II.

Глубокоуважаемый Михаилъ Сергѣевичъ.

Въ „Морскомъ Журналѣ“ за № 28 помѣщено письмо въ редакцію А. Н. Щеглова по поводу моей статьи „Памяти Адмирала А. В. Колчака“.

Авторъ письма нашелъ въ моей статьѣ искаженіе служебной дѣятельности его и покойныхъ Начальника Морского Генеральнаго Штаба контръ-адмирала Л. А. Брусилова и Начальника Сухопутнаго Генеральнаго Штаба ген. Ф. Ф. Палицына.

Перечитавъ еще разъ мою статью, я не нашелъ въ ней ни одного слова, ни одной мысли, касающейся дѣятельности этихъ трехъ лицъ, и нужна большая доля предвзятости, чтобы найти въ статьѣ мысли, которыхъ ея авторъ никогда не имѣлъ.

Свое мнѣніе объ искаженіи дѣятельности упомянутыхъ лицъ А. Н. Щегловъ основываетъ на слѣдующихъ моихъ словахъ: „лѣтомъ (1915 г.) вниманіе Германіи было обращено на Рижскій заливъ. Оборона его не входила въ первоначальный планъ операций нашего флота, тѣмъ не менѣе заливъ былъ только приведенъ въ состояніе обороны по плану Колчака и, какъ извѣстно, превосходнымъ силамъ германскаго флота не удалось завладѣть водами Рижскаго залива“.

А. Н. Щегловъ далѣе пишетъ, что оборона Рижскаго залива была введена въ первоначальный планъ, разработанный имъ въ 1906/07 годахъ и утвержденный Государемъ Императоромъ къ неизмѣненному руководству и исполненію, но затѣмъ, по винѣ какихъ то лицъ, была исключена изъ Высочайше утвержденного плана.

Изъ моей статьи совершенно ясно, что я говорю о первоначальномъ планѣ операций нашего флота въ томъ видѣ, какъ онъ существовалъ въ 1914 году, т. е. о планѣ первоначальнаго стратегическаго развертыванія *наличныхъ* силъ Балтійскаго флота