
Глава четвертая
ФЛОТ ДЛЯ РОССИИ

Мало кто в России не читал роман В. А. Обручева «Земля Санникова», вышедший впервые в 1926 году. А если не читал, то смотрел поставленный по этому роману фильм с участием незабвенных Олега Даля и Георгия Вицина. В фильме, однако, не нашлось места для самого первого эпизода романа, с которого и начинается его завязка.

Описывается заседание учёного общества. Оно проходит в небольшом зале, на стенах которого развешены портреты «сановных покровителей и председателей общества». За длинным столом перед кафедрой сидят члены Совета общества — «все видные учёные и известные путешественники». Публика, переполнившая зал, с затаённым дыханием слушает доклад экспедиции, «снаряжённой для поисков пропавшего без вести барона Толля и его спутников». На кафедре — «морской офицер, совершивший смелое плавание на вельботе через Ледовитое море с Новосибирских островов на остров Беннетта». «Мужественное лицо докладчика, — читаем далее в романе, — обветренное полярными непогодами, оставалось в полутени зелёного абажура лампы, освещавшей рукопись его доклада на кафедре и его флотский мундир с золотыми пуговицами и орденами».

В двух пространных абзацах, порой очень близко к знакомому нам тексту, пересказывается содержание доклада. Знакомо звучит и конечный вывод: партия Толля, несомненно, погибла во льдах, а Земля Санникова не существует.

Описанное в романе заседание — это скорее всего общее собрание отделений Математической и Физической географии Русского географического общества, состоявшееся 10 января 1906 года¹. В. А. Обручев, видимо, был на том заседании. А докладчик — морской офицер с мужественным лицом — это, несомненно, А. В. Колчак. Неназванный и незнанный, он со страниц известного романа, многократно

переиздававшегося, долгие годы вёл разговор с отечественным читателем — все те годы, когда о его подвигах запрещалось говорить и его имя отовсюду вычёркивалось.

Прощание с Русской полярной экспедицией

Колчак надеялся, что успеет поправиться и вернуться в строй до окончания войны с Японией. Однако здоровье возвращалось медленно. После госпиталя его уволили в шестимесячный отпуск. Лето 1905 года Александр Васильевич и Софья Фёдоровна провели на одном из южных курортов (где точно, — установить не удалось). Тем временем война окончилась.

Колчаки вернулись в Петербург в начале осени 1905 года. Александр Васильевич чувствовал себя здоровым и бодрым. Находясь ещё в отпуске, он решил, что пора привести в порядок и закончить брошенные перед отъездом в Порт-Артур дела. Прежде всего — итоговый отчёт о спасательной экспедиции, которой он руководил.

Работа над отчётом была закончена 12 ноября 1905 года (впоследствии он был опубликован в «Известиях Русского географического общества»). В Петербурге в это время беспорядочной чередой шли забастовки, шумел Совет рабочих депутатов, где оттачивал своё красноречие молодой Л. Д. Троцкий. Колчак, как видим, в забастовках не участвовал, по улицам с флагами не ходил. Мирно занимался своими делами.

Пространный и очень подробный отчёт был использован для краткого доклада на заседании Русского географического общества 10 января 1906 года — на том самом, которое, судя по всему, описано в романе Обручева. Оно шло под председательством академика Ф. Н. Чернышёва, который во вступительном слове отметил, что спасательная экспедиция Колчака — это «беспримерно смелое географическое предприятие»².

Отчёт о спасательной экспедиции — это был первый, самый неотложный долг. Были и другие долги перед Академией наук, перед памятью Толля. На полках академического архива мёртвым грузом лежали пухлые папки с записями результатов гидрографических наблюдений, с материалами топографических съёмок, проведённых во время Русской полярной экспедиции. Между тем полугодовой отпуск подходил к концу.

8 декабря 1905 года великий князь Константин Константинович обратился с письмом к морскому министру А. А. Би-

рилёву. Оно было написано в духе «просвещённого абсолютизма» и в соответствии с его этикетом. Представитель царствующего дома ходатайствовал о том, чтобы лейтенанта Колчака, «достаточно способного для умственной работы», как снисходительно отмечал великий князь, временно откомандировали в распоряжение Академии наук. Заканчивая письмо, августейший президент Академии уведомлял министра о своём всегда благосклонном к нему отношении и искреннем уважении³. По приказу министра Колчак был прикомандирован к Академии наук с 29 декабря 1905 года по 1 мая 1906 года «для обработки картографического и гидрографического материалов Русской полярной экспедиции»⁴.

Это был один из тех немногих в жизни Колчака периодов, когда он вёл жизнь научного работника: занимался дома в кабинете или же в библиотеке, ездил в физическую обсерваторию.

В 1906 году Главное гидрографическое управление Морского министерства издало три карты, подготовленные Колчаком. На двух были отображены очертания западной части Таймырского полуострова от места стоянки «Зари» и далее на северо-восток, а на третьей — западное побережье Котельного с бухтой Нерпичьей. Две первые карты были составлены на основании коллективных съёмки, а для третьей все съёмки и промеры глубин делал Колчак.

Одновременно Колчак работал над монографией «Лёд Карского и Сибирского морей». Некоторые её главы, в черновом виде, были написаны ещё в экспедиции. Поэтому работа шла быстро. 22 марта 1906 года Колчак доложил о законченной книге на собрании Академии наук, а в 1909 году она вышла в свет (169 страниц большого формата с таблицами и иллюстрациями).

«Предметом исследования в предлагаемой работе, — писал в предисловии автор, — является исключительно морской лёд, образующийся из солёной воды Северного Ледовитого океана. Основанием для этого исследования служат наблюдения над льдом в Карском и Сибирском морях, а также в районе Ледовитого океана, расположенном к северу от Новосибирских островов, произведённые Русской полярной экспедицией в течение 1900, 1901, 1902 и 1903 гг.». Там же, в предисловии, Колчак выражал благодарность А. А. Бялыницкому-Бируле за предоставленную им возможность использовать его наблюдения над льдами и «за труды и заботы, связанные с печатанием и изданием» книги⁵. В 1909 году Колчак отбыл в новую экспедицию, так что техническую ра-

боту, связанную с подготовкой рукописи к печати и с изданием книги, в значительной мере взял на себя Бируля.

В одиннадцати главах монографии Колчака описываются и раскрываются сложные процессы замерзания морской воды в бухтах, на плёсах и в открытом море, его взламывание с образованием трещин, торосов и полыней, таяние ледяного покрова с наступлением весны, а также формирование многолетнего льда (пака) и его движение в океанских просторах. Многочисленные фотографии, помещённые в тексте и на отдельных вклейках, были сделаны Матисеном, Бялыницким-Бирулей, Толлем и Воллосовичем. Сам Колчак, видимо, не фотографировал. В 1928 году одна из глав книги Колчака была переведена на английский язык и издана в США в составе сборника Американского географического общества⁶.

В 1907 году вышла книга А. А. Бялыницкого-Бирули «Очерки из жизни птиц полярного побережья Сибири», также основанная на материалах экспедиции Толля⁷. Книги Бирули и Колчака — две наиболее крупные работы, написанные по её результатам. А если учесть карты, изданные Колчаком и другими участниками Русской полярной экспедиции, то можно считать, что, вопреки опасениям и сомнениям Толля, она оставила видный след в науке и заняла достойное в ней место.

От кружка офицеров до Генерального штаба

Цусимский разгром стал потрясением для русского общества. Prestиж военно-морского флота в глазах общественности резко пал. Критика флотских порядков началась, правда, ещё до Цусимы, и разгневанный Алексей Александрович сажал на гауптвахту профессора Н. Л. Кладо, известного морского теоретика. Но после гибели 2-й Тихоокеанской эскадры газетные нападки с обидными преувеличениями и переклёстами приобрели небывалый размах. Морское министерство называли не иначе как «Цусимским ведомством», а корабли Русского флота — «самотопами». Конечно, всё это было замешано на политике: Цусима стала любимой игрушкой в руках оппозиции.

Николай II отлично это понимал и, по возможности, старался уберечь моряков от публичной порки. Так, он распорядился не трогать их на Порт-Артурском процессе. Одно-временно он пресекал попытки сухопутного генералитета, воспользовавшись обстановкой, поживиться за счёт вечных своих соперников.

Высшее морское командование сохраняло невозмутимое спокойствие, за которым легко угадывалась растерянность. От министерства не исходило никаких положительных идей и предложений.

Острое чувство незаслуженной обиды испытывали многие молодые офицеры, побывавшие в боях, вернувшиеся из плена и теперь подвергаемые поношениям у себя на родине. К этому чувству примешивалось и понимание того, что общественная критика, несмотря на её огульность и дилетантство, где-то, в чём-то всё-таки права. Ведь погибли же обе эскадры, ведь была же Цусима. Возникло желание обсудить создавшееся положение, обменяться мнениями, попытаться извлечь уроки из опыта войны, наметить, с их учётом, пути воссоздания флота. И наконец, — противопоставить размашистой и беспардонной критике разъяснение общественности задач флота, его необходимости для безопасности государства.

В 1905—1906 годах в Петербурге, Кронштадте и других городах возник ряд кружков и объединений морских офицеров («Лига обновления флота», «Российский морской союз», «Общество офицеров флота», «Общество ревнителей военно-морских знаний» и др.). Некоторые из них имели свои печатные органы⁸.

Наибольшую известность приобрёл «Петербургский военно-морской кружок».

9 ноября 1905 года на квартире у лейтенанта А. Н. Щеглова собрались пятеро морских офицеров: лейтенанты Г. К. фон Шульц, М. М. Римский-Корсаков, А. Н. Воскресенский, А. Н. Кирилин и гостеприимный хозяин. Самым известным среди них был Шульц, с успехом командовавший в Порт-Артуре миноносцем. В дальнейшем (уже после мировой войны) он стал контр-адмиралом финского флота. А Римский-Корсаков был произведён в контр-адмиралы А. И. Деникиным. Вообще же никто из инициаторов знаменитого кружка в дальнейшем блестящей карьеры не сделал.

«Мы, нижеподписавшиеся, — значится в первых строках протокола, — собрались сего числа, чтобы обсудить вопрос об организации кружка морских офицеров, интересующихся военно-морскими вопросами, и установили нижеследующие решения». В первом из них говорилось, что кружок «ставит себе целью заниматься рассмотрением исключительно военно-морских вопросов, с проведением резолюций собраний в жизнь исключительно закономерным путём». В частности, ставилась цель «собрать, формулировать и обработать опыт последней войны, чтобы он не пропал и не рассеялся с тече-

нием времени под влиянием текущих условий». Решено было принимать в кружок офицеров не старше чина капитана 2-го ранга, «чтобы условностями чиновничества не лишить свободы мнений прочих членов». Собравшиеся взяли на себя обязательство привлечь в кружок знакомых офицеров, которые пожелают участвовать в его работе⁹.

Следующее заседание, 14 ноября, происходило, видимо, уже в здании Морской академии, ставшем отныне постоянным местом встреч. Присутствовало восемь человек, в том числе четверо новых: герой Порт-Артура Н. Л. Подгурский, М. А. Кедров (один из немногих, кому удалось побывать в двух главных морских сражениях Русско-японской войны — в Жёлтом море и при Цусиме; в 1920 году командовал флотом при эвакуации Крыма), Н. Н. Шрейбер и Колчак. Последнего пригласил скорее всего Шульц, наверняка знавший его по Порт-Артуру.

На заседании обсуждался устав кружка. Прения, видимо, были бурными и беспорядочными, потому что в конце концов постановили «на будущее время установить парламентский порядок, чтобы говорил только один человек, а не все зараз»¹⁰.

В дальнейшем кружок ещё более расширился. В частности, его стали посещать В. К. Пилкин и Д. В. Ненюков — будущие адмиралы. Большинство членов кружка составляли младшие морские офицеры и инженеры. Однако на третьем заседании едва не произошёл раскол.

11 ноября в Севастополе вспыхнуло восстание солдат и матросов. Восставшим удалось захватить броненосец «Св. Пантелеймон» (бывший «Потёмкин») и крейсер «Очаков». Командование ими принял на себя 38-летний лейтенант Пётр Шмидт. Его попытки присоединить к восстанию всю эскадру успеха не имели. 15 ноября в Севастопольской бухте произошёл морской бой, закончившийся разгромом восставших кораблей.

21 ноября Римский-Корсаков, открывая очередное заседание кружка, попросил собравшихся высказаться по поводу того, «своевременен ли теперь, ввиду тяжких севастопольских событий, образовывать общество офицеров для разработки военно-морских вопросов». Иными словами: тем ли мы здесь занимаемся?

Были высказаны разные мнения. Е. А. Беренс, например, говорил, что заниматься теоретическими вопросами сейчас не лучшее время. Не надо «оставаться в стороне от событий», — призывал он. «Мы заслужим справедливый упрёк, если не попытаемся бороться за наши морские принципы,

за влияние над командой, которое вырывается из наших рук революционерами». (Кто бы мог подумать, что через 12 лет он перейдёт на сторону большевиков и станет командующим Морскими силами республики.)

Подгурский возражал: «Эта задача нам непосильна, разве можно бороться с движением, охватившим всю страну. Между тем наш долг, насколько возможно, сохранить для будущего идеи военно-морского искусства». Кедров вообще высказался за роспуск кружка: «Заниматься внутренней политикой нам не по силам, так как вопрос этот сам по себе очень велик, а заниматься теоретическими вопросами не время, поэтому учреждать теперь общество не время»¹¹.

Выступил и Колчак. Вернувшись в Россию после десяти лет, проведённых в плаваниях, экспедициях и на войне, он, по правде говоря, не очень понимал, что происходит в стране. Позднее он признавал, что не придавал тогда большого значения развернувшемуся народному движению, считая, что в нём выразилось прежде всего «негодование народа за проигранную войну». Этим же он склонен был объяснять и волнения на флоте. В протоколе заседания записаны следующие фразы из его выступления: «Начальнический состав флота за эту войну оказался не на высоте технических знаний и поэтому потерял доверие своих подчинённых. Все наши беспорядки во флоте именно от потери доверия к начальству. Мы можем оказать содействие флоту на этом поприще. Вовлекаясь же на текущие события, мы вступаем на скользкую почву». Как видно, Колчак был решительно против вовлечения армии и флота в политику, во внутривнутриполитические события. Это вполне соответствовало его общим взглядам: сильные вооружённые силы всегда будут нужны России, их можно иметь при любом строе — Россия всегда останется Россией¹².

Председатель поставил на голосование вопрос: «Ввиду исключительности переживаемого флотом времени надлежит ли допускать *отклонения общества* [то есть кружка] от поставленных на прошлых заседаниях целей в сторону возможности обсуждения событий дня?»

За «отклонения» высказалось шесть человек, в том числе Беренс, Кедров, Шульц и Щеглов. Против — тоже шестеро, в том числе Колчак, Подгурский и Римский-Корсаков.

Чтобы сохранить единство, решили пойти на компромисс, который выразился в том, что в устав кружка внесли дополнительный пункт, допускающий обсуждать «те вопросы текущей жизни личного состава флота, против обсуждения которых не встретится препятствий со стороны морского начальства». За это проголосовали единогласно¹³.

На следующем заседании, 28 ноября, офицеры обсуждали устав своей организации, в разработке коего участвовал и Колчак. Клубок, ставший уже довольно многочисленным, решили назвать «Обществом младших офицеров флота». Министр, однако, не утвердил это название. С его стороны встретил возражения и пункт, где говорилось, что членами объединения могут быть только младшие офицеры. Тогда остановились на названии «С.-Петербургский военно-морской клубок» и решили допустить в свои ряды старших офицеров¹⁴. Председателем клубка был избран Римский-Корсаков, вице-председателями — Кирилин и Пилкин. Впоследствии председателем стал Колчак¹⁵.

30 января 1906 года Колчак сделал в клубке доклад «О постановке мин заграждения с миноносцев», вызвавший оживлённые прения. В качестве гостя на заседании присутствовал адмирал В. П. Верховский. Позднее, 6 февраля, Колчак предложил пригласить в клубок лейтенанта в запасе Филиппова для доклада о разработанном им типе судна с тепловым двигателем (передовая для того времени идея). Но председатель заявил, что «не следует увлекаться техникой», и приглашение не состоялось¹⁶. Дружеские же отношения между Колчаком и Филипповым, как видим, продолжались.

Члены клубка были единодушны в понимании того, что морское ведомство нуждается в серьёзной перестройке. Главный морской штаб, основной орган, при помощи которого морской министр руководил флотом, был громоздкой и неуклюжей организацией. Он тонул в общем хаосе разнообразных дел. Военно-морской учёный совет, существовавший в его составе, был, наверно, самой незаметной структурной его частью. Вопросы морской стратегии, коренные вопросы развития флота (какие корабли строить, в каком количестве и соотношении) серьёзно не прорабатывались. Их решал министр или генерал-адмирал (великий князь) волевым порядком. Русско-японская война показала неэффективность такой системы руководства флотом¹⁷.

В конце 1905 года один из основателей морского клубка, А. Н. Щеглов, изучив деятельность Главного морского штаба по руководству действиями флота, пришёл к мысли о необходимости выделить из него структурные части, отвечающие за разработку стратегических задач флота, его развитие и за подготовку к войне морских театров. На основе этих подразделений предложено было создать Морской генеральный штаб. Свой проект, писал впоследствии Щеглов, он прочитал на первом собрании клубка, «в присутствии полтора десятков офицеров», и собравшиеся постановили пред-

ставить проект на утверждение морского министра. Бирилёв, однако, не дал делу хода. Тогда, писал Щеглов, он на свой страх и риск ознакомил с проектом капитана 1-го ранга графа А. Ф. Гейдена, начальника военно-морской походной канцелярии Николая II. Гейден представил проект государю, который, прочитав его, повелел морскому министру провести соответствующую реформу в том виде, в каком она представлена в записке. В дальнейшем, утверждал Щеглов, он же подбирал и сотрудников Моргенштаба.

Через много лет, уже в эмиграции, Щеглов с обидой и горечью отмечал, что долгие годы идея и труд по созданию Моргенштаба приписывались то Бирилёву, то Колчаку или «даже сообществу офицеров», а имя его «действительного создателя» замалчивалось. Особое негодование у него вызывало то, что Колчак на допросе в Иркутске показал, что «якобы он был создателем Моргенштаба». Щеглов объяснял эти странные претензии тем, что протоколы допроса «составлялись большевиками», которые и присвоили Колчаку не принадлежащую ему заслугу¹⁸.

После нескольких лет службы в Моргенштабе Щеглов был послан военно-морским агентом (по-нынешнему — атташе) в Турцию и в дальнейшем дослужился только до капитана 1-го ранга. Вполне понятны его обида и негодование, когда мемуаристы или историки забывали его упомянуть, повествуя об этом крупном преобразовании в морском ведомстве: участие в этом деле было самым ярким событием в его не очень удачной карьере.

Однако Щеглов слишком субъективен. Только он создал Моргенштаб. Даже Гейден и царь выполняли как бы технические функции: один передавал, другой подписывал. Субъективный подход predetermined и субъективное запоминание событий. Щеглов помнит только то, что делал он, и не очень помнит, что делали другие и в какой обстановке это происходило. Неточности в его рассказе всплывают одна за другой. Так, он называет основателями кружка Римского-Корсакова, Пилкина, Колчака и себя. Выше мы видели, что это не совсем так. Утверждение же о том, что на первом заседании кружка был заслушан его доклад о создании Моргенштаба, не подтверждается протоколом. Да и не было на том собрании «полтора десятка офицеров», а всего пятеро. Далее по ходу изложения обнаружатся и другие неточности. Главное же, вызывает сомнения сама версия, будто мало кому известный лейтенант волею судьбы чуть ли не единолично провёл важнейшую реформу в морском ведомстве. Так дела не делаются.

Столь подробный разбор этого дела потребовался потому, что Щеглов бросает тень на имя Колчака, пытаясь смягчить это ссылкой на козни большевиков. Но зачем большевики стали бы приписывать Колчаку создание Моргенштаба?

В действительности Колчак не отрицал заслуг Щеглова. В одной из своих служебных записок, датированной началом 1912 года, он называл его «инициатором» создания этого учреждения. В том же году вышла книга Колчака «Служба Генерального штаба», в которой он более подробно коснулся этого вопроса. Первая записка Щеглова, писал Колчак, носила чисто фактологический характер. В ней анализировалась работа Главного морского штаба в годы минувшей войны. Особую же роль сыграла вторая его записка — «Значение и работа штаба на основании опыта русско-японской войны». Именно в ней содержался проект создания Морского генерального штаба, который, как предполагалось, должен был подчиняться непосредственно царю¹⁹.

Однако на допросе Колчак действительно говорил: «...Мною и членами этого кружка [Военно-морского] была разработана большая записка, которую мы подали министру...» На первый взгляд в этом есть противоречие с тем, что Колчак писал ранее. Хотя дальше в стенограмме допроса упоминаются имена Щеглова, Римского-Корсакова, Пилкина (видимо, как раз в связи с составлением записки)²⁰. Не очень ловкое выражение «мною и членами этого кружка», наверно, не надо понимать так, что Колчак приписывал себе руководящую роль. Шёл допрос, и пленный адмирал должен был рассказывать о себе, а не о создании Моргенштаба.

М. А. Петров, морской офицер, младший современник Колчака и Щеглова, в своей книге тоже отмечал «крупное влияние» щегловской записки. Но вместе с тем он писал, что проект создания Морского генерального штаба был выдвинут из среды офицеров флота. Бирилёв ему не сочувствовал, а потому реформу пришлось проводить «окольными путями», причём, как отмечал Петров, «главным проводником» при дворе был Гейден²¹. Автор, надо думать, был осведомлён, что записка Щеглова «Значение и работа штаба...» и проект создания Моргенштаба — это один и тот же документ. И всё же, как и Колчак, считал его как бы коллективным творением. Так кто же автор проекта и вообще всей реформы?

К сожалению, в архиве Моргенштаба упомянутую записку (или проект) обнаружить не удалось. История создания этого органа по архивным документам прослеживается с 1 апреля 1906 года. В этот день исправляющий должность начальника Главного морского штаба контр-адмирал А. Г. Ви-

рениус телеграфировал в Либаву о срочном вызове в Петербург командира крейсера «Громобой» капитана 1-го ранга Л. А. Брусилова «для обсуждения вопросов, связанных с организацией Оперативного отделения, начальником коего он будет назначен»²².

Далее в архивном деле следует докладная записка Брусилова на имя морского министра. Брусилов пишет, что ознакомился с запиской Щеглова и пришёл к мысли, что начать работу, «надеясь на её успешность», можно только при определённых условиях. Первым из этих условий было назначение в новый орган перечисленных в докладной записке офицеров. В списке Брусилова значилось пять капитанов 2-го ранга (первым упоминался Римский-Корсаков) и 11 лейтенантов. В лейтенантском списке Колчак шёл четвёртым, Щеглов — пятым, а последним — М. И. Смирнов (впоследствии — ближайший сподвижник Колчака)²³. Таким образом, у Щеглова обнаружилась ещё одна неточность — список сотрудников Моргенштаба составлял не он.

22 апреля 1906 года в здании Адмиралтейства состоялось совещание по вопросу об организации Управления Морского генерального штаба. Были приглашены, с одной стороны, старые, заслуженные адмиралы, а с другой — кое-кто из молодёжи, в том числе Римский-Корсаков, Щеглов и Кирилин. Открывая совещание, Бирилёв, в частности, сказал: «Большинство знакомо с проектом лейтенанта Щеглова; этот проект хорош — он не сам его составил, ему это было поручено, и Щеглов внёс в этот проект всё, что может внести даровитая и пылкая юность»²⁴.

В этой тираде особо примечательны слова «...он не сам его составил, ему это было поручено...». Кем поручено? Конечно, не Бирилёвым, который тормозил это дело, хотя в конце концов вынужден был назвать себя его сторонником. И не Вирениусом, который на том же совещании выступал за очень постепенное проведение реформы — так, чтобы её и не было заметно. Тогда... — Гейденом?!

Да, А. Ф. Гейден, племянник известного общественного деятеля П. А. Гейдена, вряд ли был просто передаточной инстанцией. Скорее всего его роль была активнее и он был знаком не только со Щегловым, но и с другими членами кружка (ведь он был почти их ровесником), хотя высокое положение, которое он занял, препятствовало ему появляться на его заседаниях. Вполне возможно, что мысль о создании Моргенштаба действительно впервые возникла у Щеглова на основании его работы с документами. Но вопрос, по всем косвенным данным, обсуждался в кружке. Может

быть — и на частных встречах с Гейденом. В конце концов Щеглову было *поручено* составить записку. После обсуждения в кружке она была направлена сначала «законным» путём — через министра, а затем — «окольным». Кандидатуру Брусилова наметил либо кружок, либо сам Гейден. При такой комбинации вполне понятно, что Щеглов, человек очень субъективный, смотрел на записку, как на своё произведение, а другие участники этих дел, как Колчак, или очевидцы, как Петров, считали, что это в какой-то мере всё же плод коллективного творчества.

24 апреля 1906 года последовал «высочайший» рескрипт на имя морского министра о выделении из состава Главного морского штаба стратегической части «в отдельное в составе Морского министерства учреждение» под названием Управление Генерального штаба²⁵. (Щеглов же, как мы помним, планировал вывести его из министерства и подчинить непосредственно царю.) 5 июня того же года был издан указ об образовании Морского генерального штаба, который, как говорилось в указе, «имеет предметом своих занятий составление плана войны на море и мероприятий по организации боевой готовности морских вооружённых сил Империи»²⁶.

Начальником Моргенштаба был назначен Лев Алексеевич Брусилов (1857—1909), возведённый вскоре в звание контр-адмирала. Это был младший брат генерала А. А. Брусилова, прославившегося в годы Первой мировой войны своим знаменитым прорывом. Младшего Брусилова знающие люди называли «выдающимся офицером флота своего времени»²⁷, и его звёздный час наступил раньше, чем у старшего брата. В Моргенштабе вокруг Брусилова сплотились многие талантливые и преданные делу офицеры. Среди них был и Колчак, прикомандированный к Штабу с 1 мая 1906 года и в том же месяце назначенный заведовать Отделением русской статистики²⁸.

«Отделение русской статистики, — писал Колчак, — имеет главной своей задачей представить в обработанном виде военно-статистический материал, относящийся до Русского флота, который явился бы основанием для занятий Оперативного отделения с конечной целью выработки плана войны». Короче говоря, руководимое Колчаком отделение должно было в каждый данный момент знать, каковы силы и средства флота. Под началом Колчака служили лейтенанты Л. Постриганев, П. Владиславлев и И. Черкасов. Колчак и Постриганев занимались вопросами личного состава, Владиславлев ведал всем, что касалось сигнализации и средств связи, карт и планов крепостей, Черкасов собирал сведения

об артиллерийском и минном вооружении, бронировании кораблей, о заказах орудий, снарядов, мин и пороха²⁹.

Первая и Вторая тихоокеанские эскадры формировались из состава Балтийского флота. Их гибель в 1904—1905 годах по существу означала, что погиб Балтийский флот. В 1906 году огромное по протяжённости балтийское побережье России (от шведской границы на севере до немецкой на юге) охраняла эскадра из двух броненосцев («Слава» и «Цесаревич», вернувшийся с Дальнего Востока), двух броненосных крейсеров («Россия» и «Громобой») и четырёх крейсеров 1-го ранга («Олег», «Богатырь», «Диана» и «Аврора»). Кроме того, был ещё один очень устаревший броненосец «Александр II»³⁰.

Пришла в упадок и береговая оборона, которой в предшествующие годы не уделяли должного внимания. Обследовав её, начальник Моргенштаба пришёл к печальным выводам: «Вся оборона берегов представляется вполне карточной и, конечно, не представляет никакой серьёзной обороны... Кронштадт и Петербург де-факто совсем не защищены»³¹. Такое положение, когда столицу с моря можно было взять едва ли не голыми руками, конечно, было нетерпимо. Восстановление Русского флота, прежде всего Балтийского, стало насущной государственной задачей.

В это время на Балтийском заводе в Петербурге достраивались броненосцы «Андрей Первозванный» и «Император Павел I», заложенные ещё до войны. В Англии был заказан броненосный крейсер «Рюрик», во Франции — броненосный крейсер «Адмирал Макаров» и дивизион из восьми миноносцев³². Но из-за недостатка средств строительство их затянулось. Война и революция опустошили государственную казну. Так, например, в 1906 году Морскому министерству на судостроение было отпущено всего 4 миллиона рублей, и Бирилёв ломал голову, на что же их употребить³³.

Однако достройка заложенных броненосцев тоже не решала проблему защиты балтийского побережья. Эти корабли были уже устаревшими, ибо строились по старым чертежам. Между тем мировое военное кораблестроение, основываясь на опыте Русско-японской войны, перешло к новому типу линейных кораблей. Первый из них, построенный в Англии, был назван «Дредноут» («Неустршимый»). Это стало общим названием броненосцев нового типа.

«Дредноуты» имели новейшие турбинные двигатели, резко увеличившие скорость их хода, броню повышенной прочности и мощную артиллерию с орудиями до 16—18 дюймов. Появление «дредноутов» сделало устаревшим весь мировой

броненосный флот, и главные морские державы стали спешно перевооружаться.

Осенью 1906 года морской министр Бирилёв вошёл в Совет министров с просьбой об отпуске средств на постройку двух «дредноутов». Правительство передало вопрос на заключение Совета государственной обороны (СГО). В этом совещании большинство мест принадлежало сухопутным генералам, которые считали, что России нужен прежде всего минный флот, а не линейный. Такого же мнения придерживался и председатель СГО великий князь Николай Николаевич. Чтобы снять вопрос о «дредноутах» с очереди, он потребовал от морского министра представить общую кораблестроительную программу.

Бирилёв приказал Моргенштабу срочно составить программу судостроения для Балтийского моря на ближайшее четырёхлетие. В Штабе велась работа над общей перспективной программой судостроения, и в середине декабря Брусиллов представил министру составленный на её основе проект «Малой судостроительной программы», рассчитанной на ближайшие четыре года. Не очень доверяя Моргенштабу, министр дал такое же поручение и Главному морскому штабу. Обе программы предусматривали строительство четырёх «дредноутов», но Моргенштаб хотел присоединить к ним несколько броненосных крейсеров, а Главный морской штаб разработал более «облегчённый» вариант, включавший большее число лёгких крейсеров, миноносцев и подводных лодок.

Бирилёв не стал согласовывать программы, а заслал обе в СГО. Николай Николаевич очень возмущился тем, что морской министр представляет недоработанные документы, и вернул всё обратно. Произошёл скандал, и Бирилёв должен был уйти в отставку³⁴.

Николай II предложил освободившийся пост Ф. В. Дубасову, но тот отклонил предложение, сославшись на плохое здоровье (он и в самом деле вскоре умер). Главное же, что заставило Дубасова отказаться, — это казавшаяся ему безнадежной борьба с Николаем Николаевичем. Тогда Николай II спросил о других кандидатурах и, в частности, об Е. И. Алексееве. Дубасов пришёл в ужас от возможности такого назначения и без утайки высказал своё мнение. В конце концов морским министром стал адмирал И. М. Диков. Это был пожилой человек и, как говорили, не очень подходящий для этого поста³⁵. Но, как бы то ни было, при Дикове «проблема Николая Николаевича» была решена.

2 апреля 1907 года новый морской министр вошёл к ца-

рю с докладом о программе судостроения. Николай II снова направил вопрос в СГО, сделав пометку, что в основе программы «должен быть поставлен линейный флот». Заседание СГО было долгим и бурным. «Подобные затраты на флот для государства непосильны», — говорили сухопутные генералы, не желая, чтобы моряки перехватывали ассигнования, которые могли пригодиться в их ведомстве. А Николай Николаевич вновь нашёл предлог, чтобы задержать дело. Теперь он требовал, чтобы прежде была представлена единая программа развития вооружённых сил Империи. Это мнение поддержало большинство Совета, за исключением моряков³⁶. Работа над такой программой ещё не была завершена ни в сухопутном Генеральном штабе, ни в Морском. Сухопутный Генштаб вообще действовал медленнее, чем Морской. Так что вопрос о судостроении откладывался на долгий срок.

Дело, однако, обернулось иначе. Николай II не утвердил журнал СГО и созвал под своим председательством специальное морское совещание. Оно и утвердило «Малую судостроительную программу», рассчитанную на четыре года³⁷. Затем она рассматривалась в Совете министров, который предоставил морскому министру право вносить соответствующие ассигнования в ежегодную смету своего министерства, утверждаемую в законодательном порядке. Осенью 1907 года собралась III Дума, в которую был внесён бюджет на следующий год. Смета расходов военного и морского ведомств рассматривалась в Комиссии по государственной обороне, председателем которой был лидер партии «Союз 17 октября» А. И. Гучков.

Подкомиссия, рассматривавшая вопрос о судостроении, собиралась, как вспоминал октябрист Н. В. Савич, то в Таврическом дворце, то в менее официальной обстановке — на какой-либо частной квартире, чаще у Ю. Н. Милютина, одного из основателей и лидеров «Союза 17 октября», или у А. А. Столыпина, брата председателя Совета министров.

В качестве экспертов в этих обсуждениях участвовали молодые офицеры из Моргенштаба. «...Первое впечатление от этих встреч было подкупающим, — писал Савич. — И среди этой образованной, убеждённой, знающей своё ремесло молодёжи особенно ярко выделялся молодой, невысокого роста офицер. Его сухое, с резкими чертами лицо дышало энергией, его громкий мужественный голос, манера говорить, держаться, вся внешность — выявляли отличительные черты его духовного склада, волю, настойчивость в достижении, умение распоряжаться, приказывать, вести за

собой других, брать на себя ответственность. Его товарищи по Штабу окружали его исключительным уважением...» Этим офицером, как догадался читатель, был лейтенант А. В. Колчак. Савич добавлял к сказанному, что «Колчак был страстным защитником скорейшего возрождения флота, он буквально сгорал от нетерпения увидеть начало этого процесса, он вкладывал в создание морской силы всю свою душу, всего себя целиком, был в этом вопросе фанатиком»³⁸.

Однако обстановка и в подкомиссии, и в комиссии мало способствовала проведению в жизнь идей Колчака и его друзей. Многие члены Думы отдавали дань «антифлотским» («цусимским») настроениям. А кроме того, бюджетный дефицит составлял около 200 миллионов рублей, и это заставляло экономить и заниматься крохоборством.

«Опыт недавней войны засвидетельствовал, — говорилось в докладе подкомиссии, — что вся организация как центральных, так и местных установлений морского ведомства нуждается в коренном преобразовании. Только глубокая реформа административных и технических учреждений министерства способна обеспечить действительно плодотворную работу ведомства вообще, а в деле судостроения в частности».

Таким образом, от Морского министерства требовали прежде всего реорганизации. А пока, как считали думские деятели, оно должно озаботиться обороной берегов: модернизировать имеющиеся морские базы, строить новые, развивать малый и вспомогательный флот (миноносцы, подводные лодки, плавучие базы). Что касается «дредноутов», то их необходимость пока неясна, конструкция не отработана, с новыми турбинными двигателями будут проблемы. А потому вопрос лучше отложить на год, когда закончится реорганизация и всё более или менее выяснится³⁹. 3 марта 1908 года состоялось заседание Комиссии по государственной обороне, на которое были приглашены председатель Совета министров П. А. Столыпин и морской министр Диков. Возможно, присутствовали и офицеры Моргенштаба, в том числе Колчак.

Возражая против предложения озаботиться прежде всего обороной берегов, для чего нужен якобы только малый и специальный флот, морской министр говорил: «В этом большая ошибка. Оборонять берега надо в открытом море. Надо господствовать на море, тогда берега будут обеспечены, а это можно сделать с линейным флотом». Конечно, продолжал Диков, наилучший вариант — строить и флот, и базу. Но если денег не хватает, то сначала нужно строить флот, «потому что флот без базы имеет значение, база же без флота — разве только для того, чтобы неприятель во-

шёл»⁴⁰. Современники, видимо, недооценивали старого адмирала Дикова. Это был прекрасный профессионал, хорошо разбиравшийся в морском хозяйстве, в морской стратегии и тактике.

Вслед за морским министром слово взял П. А. Столыпин, который, при всей своей миролюбивой и взвешенной внешней политике, был активным сторонником возрождения флота.

Среди членов комиссии, говорил он, есть люди, которые считают, что флот для России, по крайней мере линейный, совсем не нужен, что Россия — не морская держава, что ей нужны только береговые оборонительные сооружения. Конечно, продолжал премьер, «убеждать людей очень трудно, а переубедить почти невозможно». Такое мнение, не разделяя его, нужно учитывать, хотя не надо забывать и того, что «если флота не будет, то придётся отойти вглубь страны».

Однако, говорил Столыпин, большинство комиссии, как видно, всё же считает, что флот для России нужен, в том числе и линейный флот: «Правительству во флоте не отказывают и говорят, что оно легко может заняться воссозданием сухопутной армии, затем перестроить морское ведомство, и уж затем перестроенное ведомство перестроит флот».

Общая программа реорганизации и усиления вооружённых сил государства постепенно разрабатывается, докладывал премьер. Дело это долгое и трудоёмкое, ибо нелегко представленные обширные теоретические программы согласовать с действительными нуждами и финансовыми возможностями. И пока план ещё не разработан окончательно, надо «и в армии, и во флоте принимать меры паллиативные».

Реформирование морского ведомства уже началось и продолжается, говорил Столыпин. И если сейчас остановить обновление флота, если ждать, когда он обратится в «коллекцию какой-то старой посуды», то будет убит тот дух обновления и созидания, который «ещё жив до сих пор во флоте». (По-видимому, Столыпин знал о движении молодых флотских офицеров и сочувствовал ему.)

Конечно, говорил председатель Совета министров, кое с чем надо подождать, «но нужно ждать умело», чтобы «не убить жизнеспособности флота» и не лишить его возможности «осуществить скромную задачу защиты наших берегов». «...В свойстве нашего русского характера, — сказал в заключение Столыпин, — есть известного рода наклонность к промедлению... Никаких пышных фраз я произносить не желал бы, но мне в данную минуту припоминаются слова, сказанные создателем Русского флота, всё тем же Петром

Великим, при котором впервые застучал топор русского строителя на русских верфях. И эту фразу, сказанную в то время, нужно помнить и теперь. Слова эти: “Промедление смерти безвозвратной подобно”»⁴¹.

Ни речь Дикова, очень доходчивая, понятная даже дилетантам, ни речь Столыпина, очень яркая, с типичной для него эффектной концовкой, поколебать думскую комиссию не смогли. Видимо, и в самом деле убедить людей очень трудно, а переубедить почти невозможно. В итоге Комиссия по государственной обороне утвердила кредиты на окончание строительства заложенных судов, на сооружение миноносцев, подводных лодок и плавучих баз, но отклонила ассигнования на закладку новых линейных кораблей. Это решение было утверждено на пленарном заседании Думы⁴².

Колчак, как видно из его слов на допросе, тяжело переживал эту неудачу. Её можно считать одной из причин того, что вскоре он покинул Моргенштаб⁴³. Уход, как позже выяснилось, был поспешным. И как раз ко времени расставания с Моргенштабом Колчак закончил свой теоретический труд «Какой нужен России флот».

Впервые с докладом на эту тему Колчак выступил в своём кружке 21 декабря 1907 года. Затем повторил его в Клубе общественных деятелей в Петербурге, в Кронштадтском обществе офицеров флота и в Обществе ревнителей военных знаний. В 1908 году этот труд был опубликован в двух номерах (шестом и седьмом) «Морского сборника» за подписью «Капитан 2-го ранга Колчак» (в апреле 1908 года он получил это звание).

Как человек военный, Колчак, конечно, не был пацифистом, не верил в утопии о «вечном мире». «Война, — писал он, — есть одно из основных явлений жизни государства, сущность которого заключается в непреклонном осуществлении государственной воли по отношению к противнику путём применения открытой силы»⁴⁴. Война может быть наступательной, агрессивной (такая война, считал Колчак, не всегда бывает действительно необходимой) и оборонительной, и эта война является неизбежной, если агрессор не желает отступить от своих замыслов.

Но такое разделение, утверждал Колчак, касается только политики, но не военной стратегии. «Как всякая борьба, — писал он, — единственно целесообразно может быть война только наступательная, уже по одному основному её принципу желательности перенесения всей тяжести военных действий и связанных с ними разрушений на территорию против-

ника». Это был для Колчака основополагающий принцип, которому он оставался верен до конца своих дней.

«Современный строй государства, — продолжал Колчак, — опирается на политико-экономические основания такого свойства, что не только не умалется сколько-нибудь значение войн, но они принимают уже формы, не позволяющие ни одному государству быть безучастным зрителем вооружённого столкновения соседей. И чтобы иметь право принять или не принять участие в борьбе за посторонние интересы, надо иметь силу, обеспечивающую это право». Чтобы не участвовать в войне соседей, справедливо подчёркивал Колчак, надо тоже иметь силу, иначе одна из сторон или обе вместе попытаются отыграть за счёт ресурсов и интересов беззащитной страны.

«Безопасность государства, или — что то же самое — его границ, не может быть обеспечена ни чем другим, кроме вооружённой силы, единственного средства настоящего времени, способного разрешить межгосударственные интересы, не укладывающиеся в рамки дипломатических сношений, — писал Колчак. — Безопасность государства не может зависеть от состояния политики и быть обусловленной какими-либо трактатами или договорами, если последние не опираются на реальную силу. Морские границы не представляют в этом смысле исключения, наоборот, они, как более опасные, требуют особенно надёжного обеспечения»⁴⁵.

Во время войны море, замечал Колчак, соединяет силы той стороны, которая на нём господствует, и разъединяет силы той, у которой более слабый флот. Во время войны морская граница страны, имеющей сильный флот, может быть отодвинута вплоть до побережья противника. И наоборот, страна со слабым флотом может ожидать неприятельский десант в любой точке своего побережья.

Территориальное развитие Русского государства, полагал Колчак, ещё не вполне закончилось — Россия не достигла своих естественных границ, определяемых открытыми морями и океанами. Она вышла только к внутренним морям, выходы из которых ею не контролируются. Поэтому, теоретически рассуждая, она должна бы иметь на каждом из таких морей флот, равный или превосходящий морские силы наиболее крупного на этом море государства. Но это в настоящее время невозможно, да и безопасность государства этого не требует. Ибо, как указывал Колчак, морские границы не на всём своём протяжении имеют одинаковое значение.

Приобретение в аренду участка на берегу Жёлтого моря, писал Колчак, ныне именуют «дальневосточной авантю-

рой». Но разве походы Хабарова, Пояркова и Атласова — не авантюры? А подвиги Невельского, поднявшего русский флаг там, где не было приказа его поднимать? А деятельность Муравьёва-Амурского? Всё это, отмечал Колчак, не вызывалось «действительной государственной необходимостью и не определялось реальной государственной мощью». Всё это — вклад в далёкое будущее, который пока не приносит процентов. «Распространение России на берега Тихого океана, — писал он, — этого Великого Средиземного моря будущего, является пока только пророческим указанием на путь её дальнейшего развития, связанный всегда с вековой борьбой, ибо только то имеет действительную ценность, что приобретено путём борьбы, путём усилий. Минувшая война — первая серьёзная борьба за берега Тихого океана...»

Колчаковские оценки Русско-японской войны, как видим, отличались трезвой реалистичностью. Эта война рассматривалась им в контексте векового движения России к Тихому океану — движения, в котором неизбежны победы и поражения.

И пока, продолжал Колчак, прилегающие к Тихому океану владения России недостаточно заселены и освоены, их безопасность должна достигаться политическими методами, опирающимися на военную мощь государства. Но постоянное присутствие последней, в виде сильного флота, не обязательно. Величина страховки не должна превышать стоимость страхуемого имущества, если рассматривать флот как страховое средство⁴⁶.

Совершенно иначе представлялся автору Южно-русский край, прилегающий к Чёрному морю. Это важнейший промышленный район, и сюда, как полагал Колчак, в будущем, возможно, сместится экономический центр государства. Угроза Черноморскому побережью представляет для России величайшую опасность, но на берегах этого моря нет державы, от которой может реально исходить такая угроза. Она может появиться в том лишь случае, если какая-либо другая, нечерноморская страна приведёт сюда свои вооружённые силы. «Борьба за неприкосновенность Чёрного моря и наших границ, на нём расположенных, — делал вывод Колчак, — имеет все данные разрешиться на западном сухопутном фронте Империи, частью на других северных водах»⁴⁷.

Гораздо сложнее, по мнению автора, обстояло дело на Балтике, где Россия соприкасалась с одной из сильнейших держав мира, политика которой отличалась воинственностью и была направлена против её мирового конкурента — Англии. Германский флот, писал Колчак, в настоящее вре-

мя господствует на Балтике, контролируя её воды вплоть до передовых фортов Кронштадта — всего в 50 верстах от Петербурга. «Взятие и потеря столицы всегда в истории войн имели огромное значение, а иногда определяли окончание вооружённой борьбы за интересы государства, так как столица, с военной точки зрения, является одною из основных организационных и снабжающих баз вооружённых сил страны». Кроме того, в случае войны войска западного фронта будут иметь у себя на фланге и в тылу море, где господствует неприятель. «Наше политическое могущество 200 лет назад создалось на водах Балтики, — писал Колчак, — и нет решительно никаких оснований думать, что за этот период значение Балтийского моря для нас утратилось. Исходя поэтому из оснований государственной безопасности... следует признать, что вооружённая морская сила должна быть соддаема на Балтийском море»⁴⁸.

Таким образом, Колчак, трезво оценив финансовые возможности России и рассмотрев её геополитическое положение, сделал вывод о решающем значении балтийского морского театра. Именно здесь предлагал он создать самый сильный и передовой в техническом отношении флот.

Какие же корабли должны были составлять этот флот? Об этом шла речь во второй части статьи Колчака.

Он решительно отвергал распространённые в то время теории о «дешёвом», «оборонительном» флоте. Такой флот не только не защитит берегов, доказывал он, но и обойдётся фактически дороже, чем «нормальный», способный вести войну в открытом море флот.

Основываясь на опыте войны с Японией, Колчак писал, что «главною и основной операцией морской войны есть бой с вооружёнными силами противника». Бой ведётся силами линейных кораблей. Но поединку линкоров предшествует разведка, а после боя перед победившей стороной встаёт задача «эксплуатации победы», ибо основательное преследование побеждённого противника — это, по сути дела, ещё одна победа. Разведку и преследование ведут главным образом лёгкие крейсера и миноносцы. Поэтому эскадра и должна состоять из этих основных компонентов, но главная ударная её сила — это линейные корабли.

Колчак отрицал право на существование такого типа кораблей, как «броненосец береговой обороны». Тихоходный, с ограниченным радиусом действия, этот корабль не может противостоять современному «дредноуту» ни в открытом море, ни у берегов. Миноносцы же, занимавшие видное место в теориях «оборонительного флота», в действительности

годились, по мнению автора статьи, лишь для разведки, для добывания кораблей с ослабленной обороной и для внезапных ночных атак. Но на Балтике, писал Колчак, в период белых ночей такие атаки малопродуктивны⁴⁹.

Особенно обстоятельно разобран в статье вопрос о подводных лодках. Этот новый вид боевого корабля, считал Колчак, возник вследствие малой эффективности минных атак со стороны надводных кораблей (миноносцев) в дневное время. Миноносец как бы ушёл под воду, стал почти незаметен и получил возможность атаковать днём. Но при этом сильно потерял в скорости. Кроме того, подводная лодка плохо видит, что делается над поверхностью вод, а в воде и вовсе слепа. Так что «идея замены современного линейного флота подводным, не имеющим пока никакого боевого опыта, может увлечь только дилетантов военного дела, да и то смотрящих на это дело с экономической точки зрения». По существу же, писал Колчак, подводная лодка «является миной заграждения с увеличенным радиусом вероятного действия... и в этой роли она является достаточно грозным оружием, чтобы признать полную законность его существования. Что же касается самостоятельности её действия в открытом море в качестве главного агента войны, то ясно, что лодка до этого ещё не доросла, да и вряд ли когда-нибудь дорастёт»⁵⁰.

«Какой же флот нужен России? — этот вопрос Колчак задавал в конце статьи и отвечал на него. — России нужна реальная морская сила, на которой могла бы быть основана неприкосновенность её морских границ и на которую могла бы опираться независимая политика, достойная великой державы... Эта сила лежит в линейном флоте и только в нём... Ограничивая временно значение морской силы под давлением условий внутреннего состояния государственно-го, следует ограничить до известного предела размеры создаваемой силы, не изменяя её качественно»⁵¹.

Статья Колчака, отличавшаяся одновременно принципиальностью и реалистичностью, была основана на господствовавших в Моргенштабе идеях, в формировании которых он сам участвовал. По сути, она стала теоретическим обоснованием всего военного судостроения накануне Первой мировой войны.

Единственный существенный недостаток этой статьи, который усмотрели современники, касался подводных лодок. Д. В. Ненюков писал впоследствии, что Колчак «был одним из виновников запоздания развития нашего подводного флота, так как верил в неодолимую силу дредноутов. В

1913 году он сознал свою ошибку, не побоялся открыто высказать это и настаивал на скорейшем создании сильного подводного флота во всех наших морях»⁵².

Колчак участвовал и в перестройке аппарата управления морского ведомства. В архиве сохранилась его записка «Основные соображения для реформы Главного управления кораблестроения и снабжений и Технического комитета». Управление, в чьём ведении находились все состоящие в морском ведомстве заводы и верфи, которое ведало кроме того строительством портов, крепостей и маяков, а также закупало для флота топливо, металл и продовольствие, составляло сметы Морского министерства, Колчак считал образцом непомерной «централизации хозяйства». Глава этого ведомства в ведомстве, писал Колчак, «доминирует над плавающим боевым флотом, который, пребывая в материальном гнёте слишком 20 лет, с плохо построенными, дурно снабжёнными кораблями, безыскусно потонул при Цусиме». Неудовлетворительное функционирование Морского технического комитета он объяснял нагромождением на него самых разных обязанностей.

Решение проблемы Колчак видел в том, чтобы каждая структурная часть Морского министерства полностью отвечала за возложенное на неё какое-то одно главное дело. Кроме того, следовало как можно более «раздецентрализовать» в порты функции Главного управления кораблестроения и снабжений и совершенно отделить флот строящийся и ремонтируемый от плавающего, позволив последнему сосредоточиться на боевой подготовке. С этой целью Колчак намечал создать ряд новых органов с минимальным центральным аппаратом: Дирекцию кораблестроения, Техническое бюро, Главное управление верфями (для ремонта судов) и Главное морское интендантское управление (для снабжения плавающего флота). Колчак предостерегал от соединения кораблестроительной и технической (конструкторской) частей. «Первая из них, — писал он, — по своему духу всегда консервативна, вторая — олицетворяет новаторское начало и технический прогресс. Только разъединив их, можно добиться того, чтобы утверждённый проект воплощался в жизнь таким, каким он был создан»⁵³.

Реформа, однако, пошла по несколько иному пути. В 1911 году Главное управление кораблестроения и снабжений и Морской технический комитет были объединены в Главное управление кораблестроения, а функции снабжения были отданы вновь созданному Главному морскому хозяйственному управлению⁵⁴.

В Моргенштабе, вспоминал Ненюков, Колчак «играл немаловажную роль»: «Здесь мне удалось ближе к нему приглядеться. Александр Васильевич был человек глубоко честный и преданный своему делу. Карьеризма в нём не было никакого. Наоборот, он был, пожалуй, даже слишком скромный, и ловкачи из его товарищей шли всегда впереди него по службе. Он выдвигался исключительно своими делами, а не умением показать товар лицом... Будучи прекрасным оратором, он мог подчинять себе мнение слушателей...» Далее мемуарист упоминал такие черты характера Колчака, как решительность и порывистость, отмечая, что «порой сдерживающие тормоза у него плохо действовали»⁵⁵.

Колчаки снимали квартиру на Большой Зелениной, 3. В этом довольно удалённом районе на Петербургской стороне жили средней руки чиновники и офицеры. Четырёхэтажный дом с тяжёлыми эркерами сохранился до наших дней, хотя выглядит сейчас неприглядно. Если пройти под арку, откроется внутренний дворик — типичный петербургский «колодец». «Наша обстановка (хотя и не всё в ней), — писала Софья Фёдоровна в одном из писем, — носит отпечаток изящества и благородства, известной уютности»⁵⁶. Домашних забот прибавилось, когда родилась дочь Татьяна (25 января 1908 года)⁵⁷.

Александр Васильевич, судя по всему, мало участвовал в домашних делах. Возвратившись со службы довольно поздно, садился за труды Х. Мольтке, известного немецкого военного теоретика. Софья Фёдоровна не жаловалась на жизненные тяготы. «...Честолюбивым людям, — писала она, — надо мириться с сравнительной бедностью и огорчаться нечего, если... не хватает того или другого». Слово «честолюбие» она производила от коренного слова «честь», а не от производного — «чувствовать». Она говорила, что отсутствие чести, то есть нечестность, вкупе с «материализмом», то есть с погоней за материальными благами, за богатством, погубили Россию в минувшую войну и «губят всё, на чём основана жизнь человеческая»⁵⁸.

Однако Мольтке явно вызывал у неё чувство ревности. Она грозила, что «когда-нибудь» (уточняя — «в случае войны с Германией») обольёт керосином и предаст огню его труды. С удовольствием сообщала мужу, что одна из её знакомых «видела в натуре этого героя твоих дум» и рассказывала, что у него была маленькая голова и что он был высок и некрасив⁵⁹.

Софья Фёдоровна оставалась всё той же идеалисткой, какой вышла из Смольного института. А Колчак сильно изменился и посуровел после Порт-Артура. Ослабла привитая в

детстве религиозность. Из одной фразы, проскользнувшей в письме Софьи Фёдоровны, можно понять, что её муж высказывал сомнения в христианском учении о бессмертной человеческой душе: «...Для меня главное спокойствие духа, той самой души, которую ты берешь на себя смелость отрицать»⁶⁰. Из писем С. Ф. Колчак можно понять, что отношения между супругами были не всегда ровными.

* * *

Осенью 1908 года вопрос о «Малой судостроительной программе» неожиданно получил благоприятный оборот. Государственный совет, верхняя палата российского парламента, восстановил в государственной росписи кредиты на судостроение. Дума уступила. Николай II приказал приступить к постройке четырёх линейных кораблей.

30 июня 1909 года были заложены первые русские «дредноуты»: «Петропавловск», «Севастополь», «Гангут» и «Полтава». В том же году, к большой радости моряков, был упразднён Совет государственной обороны, который сильно затруднял перевооружение флота. Поэтому на следующий год, когда разнеслась весть о предстоящем перевооружении турецкого флота, довольно легко прошёл вопрос о строительстве трёх «дредноутов» для Чёрного моря. В конце 1911 года на верфях в Николаеве были заложены линейные корабли: «Екатерина II», «Император Александр III» и «Императрица Мария»⁶¹. Это было частью «Большой судостроительной программы», которая разрабатывалась в Моргенштабе.

Вообще же за период 1905—1909 годов в морском ведомстве произошли важные перемены. Помимо упразднения должности генерал-адмирала и создания Моргенштаба, была проведена ещё одна крупная реформа: расширены права старшего плавающего адмирала, стоящего во главе флота (в мирное время он назывался начальником соединённых частей, в военное — командующим флотом). Если прежде руководство флотом осуществлялось с берега, то теперь командующие самостоятельно решали многие вопросы.

В эти же годы был отменён так называемый «морской ценз» — совокупность требований, установленных со специальной целью затруднить служебное продвижение молодых офицеров. Колчак, например, в чине лейтенанта прослужил около десяти лет, побывав за это время в двух полярных экспедициях и в осаждённом Порт-Артуре. Отмена «морского ценза» открывала возможность талантливым офицерам быстрее восходить по служебной лестнице.

И наконец, флот перешёл на круглогодичную морскую службу. В эпоху парусного флота с окончанием навигации флот зимовал в гаванях, а команды перебирались на берег в морские экипажи — судовая жизнь останавливалась. Эти порядки долго держались и в эпоху парового флота, когда появилась возможность круглогодичного пребывания на судне. И только после войны с Японией были введены новые порядки: продолжительность плавания увеличилась, команда постоянно оставалась на корабле, военно-морская подготовка не прекращалась и зимой⁶².

Однако в 1908 году в руководстве флота произошли перестановки, на некоторое время задержавшие дальнейшие перемены.

Начальники двух Генеральных штабов, морского и сухопутного, по-разному смотревшие на многие вопросы, сошлись в одном важном пункте. Оба считали, что Генеральные штабы, по германскому образцу, должны подчиняться не министрам, а непосредственно императору⁶³. По-видимому, были сделаны какие-то шаги, чтобы провести в жизнь эту идею. Дело дошло до министров, и начальник сухопутного Генерального штаба генерал Ф. Ф. Палицын тут же был отправлен в отставку. Уход Брусилова обставили более деликатно. В 1908 году он получил звание вице-адмирала и был назначен младшим флагманом Балтийского флота. Конечно, он понимал, что это отставка. Человек очень впечатлительный, он тяжело переживал то, что его отстранили от главного дела его жизни. Вскоре он заболел и в 1909 году умер.

Начальником Моргенштаба стал контр-адмирал А. А. Эберггард, в своё время служивший в штабе у Е. И. Алексеева и усвоивший многие его традиции. Вскоре ушёл в отставку Диков. Новый министр, С. А. Воеводский, быстро расстроил наладившееся было сотрудничество с Государственной думой. Работа Моргенштаба теряла былое одушевление. Многие сподвижники Брусилова получали новые назначения. Щеглов перед уходом заявил, что «Моргенштаб скоро перестанет существовать, но через некоторое время его придётся создавать вновь»⁶⁴. Колчак, не оставляя пока старую должность, начал читать лекции в Морской академии⁶⁵.

В это же время начальник Главного гидрографического управления А. И. Вилькицкий обратился к Колчаку с предложением возобновить исследовательскую работу в Северном Ледовитом океане. Возможно, Колчак и сам уже подумывал над этим. Служба в Моргенштабе приобрела рутинный характер, а Колчак больше всего ненавидел рутину. Арктика же притягивала не только в силу какого-то осо-

бого своего магнетизма в отношении тех, кто там побывал, но и воспоминаниями об ушедшей молодости и о первых крупных жизненных успехах.

И всё же уход из Моргенштаба был нелёгким, ибо осталось ощущение незаконченного дела.

Снова — в Арктику

Война с Японией наглядно показала, насколько важен для России Северный морской путь. Только с его помощью Русский флот мог бы перебросить свои силы на Тихий океан, не совершая полукругосветных путешествий. Только с его помощью Россия могла установить действенный контроль над своими северо-восточными окраинами, упрочить их экономические связи с метрополией.

Для изучения вопроса о Северном морском пути в 1906 году была создана специальная комиссия во главе с адмиралом В. П. Верховским. На одном из её заседаний, 23 августа 1906 года, А. В. Колчаку было поручено составить для морского министра записку об условиях плавания вдоль арктического побережья России. В сентябре того же года Колчак представил «Памятную записку о плавании Северо-восточным проходом вдоль берегов Сибири от устья р. Енисей до Берингова пролива». Основываясь на опыте экспедиции Э. В. Толля и других, более ранних экспедиций, Колчак утверждал, что наибольшие трудности для плавания представляет район Таймыра — самая северная часть Евразийского континента. Далее же к востоку «имеются все шансы на беспрепятственную навигацию благодаря влиянию на прибрежные части моря великих сибирских рек». Вследствие этого систематические исследования, гидрографические и картографические, он предлагал начать у западных берегов Таймырского полуострова и продолжать их постепенно далее на восток⁶⁶.

Комиссия Верховского разработала план широкомащтабной комплексной экспедиции. Предполагалось отправить в Арктику три исследовательских отряда (по два корабля в каждом), а на её побережье и на островах построить 16 геофизических станций. Председатель комиссии в записке морскому министру утверждал, что «через два года от снаряжения экспедиции русские отряды и эскадры боевых судов будут ежегодно делать проходы Ледовитым океаном во Владивосток»⁶⁷.

Однако состояние государственной казны было не столь блестящим, чтобы этим планам суждено было осуществить-

ся в полном объёме. Главное гидрографическое управление Морского министерства, взявшее в свои руки дело освоения Северного морского пути, должно было исходить из тех сравнительно небольших средств, которые отпускало ему правительство. Пришлось ограничиться одним экспедиционным отрядом — из двух кораблей. Кроме того, по ходатайству дальневосточной администрации было решено начать исследование Северного морского пути с востока на запад — из Владивостока. Власти Дальнего Востока видели первоочередную задачу в том, чтобы наладить морские транспортные связи с обширными территориями северо-востока России, в частности, с бассейнами Лены и Колымы. Их беспокоило также положение на Чукотке и Камчатке, где бесконтрольно хозяйничали иностранные торговцы, главным образом американские.

По плану Главного гидрографического управления экспедиционные корабли должны были в течение двух-трех лет выходить в арктические воды и возвращаться в конце навигации во Владивосток, избегая зимовок в Северном Ледовитом океане. Продвигаясь каждый раз всё дальше на запад, они должны были в конце концов обогнуть мыс Челюскин, перейти в западную часть Арктики и после этого базироваться уже на Архангельск или на Александровск-на-Мурмане⁶⁸.

Н. И. Евгенов, участник этой экспедиции, впоследствии вспоминал, что к обсуждению её планов были привлечены морские офицеры, побывавшие в экспедиции Толля. Они-то и предложили послать в Арктику «более активные корабли, чем деревянные суда зверобойного типа»⁶⁹. Если бы среди этих офицеров (их, как мы помним, было трое) не было Колчака, они были бы названы поимённо.

«Находясь в Генштабе, — рассказывал Колчак, — я разработал проект этой экспедиции и подал Вилькицкому. ...Я на основании всего предшествующего опыта полярного плавания... остановился на организации новой экспедиции на стальных судах ледокольного типа, конечно, не таких, которые могли бы ломать полярный лёд, так как опыт “Ермака” показал, что это невыполнимо и что активная борьба с океанским льдом невозможна. Но опыт показал, что конструировать судно, которое выдержало бы давление льдов, вполне возможно... Я считал необходимым иметь два таких судна, чтобы избежать случайностей... Я, оставаясь пока в штабе, принимал в разработке этого проекта активное участие, всё свободное время я работал над этим проектом, ездил на заводы, разрабатывал с инженерами типы этих судов. В этом принимал участие и мой бывший спутник Матисен»⁷⁰.

В 1907 году на верфях Невского судостроительного завода в Петербурге были заложены два небольших корабля, каждый по 54 метра в длину и 11 метров в ширину (по максимуму). Их корпуса получили скругленную, яйцеобразную форму. При сжатии льдов они должны были выталкиваться вверх, избегая разрушения. Собственным своим весом, наезжая на ледяную кромку, корабли могли ломать однометровый молодой лёд, прокладывая себе путь по замёрзшим полыньям и трещинам между ледяными полями. На каждом пароходе было по два котла. При тихой погоде и свободной от льда воде запасов угля хватало на 12 тысяч миль. Суда, получившие названия «Таймыр» и «Вайгач», стали первыми стальными кораблями, сооружёнными специально для исследовательских работ в Арктике⁷¹.

29 мая 1908 года, когда строительство кораблей ещё не было закончено, Колчак был назначен командиром транспорта «Вайгач». 30 сентября того же года его зачислили во 2-й Балтийский флотский экипаж — это означало уход из Моргенштаба⁷². Отныне служебные обязанности Колчака состояли в наблюдении за строительством ледокола, комплектовании офицерского состава и команды и подготовке к экспедиции.

В начале 1909 года в семье случилось горе: 18 января, не прожив и года, умерла дочь Татьяна⁷³. Это было первым ударом по семейному счастью.

Осенью 1909 года закончились заводские работы. 24 сентября Колчак вступил на капитанский мостик «Вайгача», а Матисен — «Таймыра». Началось пробное плавание в Финском заливе. Существенных недостатков оно не обнаружило, и корабли вернулись в устье Невы, бросив якоря ниже Николаевского моста (ныне — лейтенанта Шмидта), недалеко от того места, откуда отправилась в плавание «Заря».

Теперь надо было принять оборудование, приборы, топливо, продовольствие для дальнего путешествия через тёплые воды во Владивосток, а затем — в Арктику.

28 октября 1909 года «Таймыр» и «Вайгач» вышли в море⁷⁴. Прощаясь с Софьей Фёдоровной, Колчак уже знал, что она вновь беременна.

На каждом корабле, кроме командира, было по четыре морских офицера и 38—40 человек команды. И офицеры, и судовые врачи помимо прямых обязанностей должны были вести научные наблюдения — каждый в близкой ему области. Оба врача оставили воспоминания об экспедиции, изданные в советское время. По понятным причинам имя Колчака в них не упоминается — как будто его там совсем

не было. К сожалению, наименее информативные из этих воспоминаний принадлежат как раз Э. Е. Арнгольду, плававшему на «Вайгаче». По существу, они были «смонтированы» после его смерти двумя редакторами из его лекций, записанных другим человеком. Наоборот, Л. М. Старокадомский, врач с «Таймыра», оставил подробные и ярко написанные воспоминания.

На Балтике немного штормило, но суда благополучно прошли через её воды, посетив Стокгольм, Копенгаген и Киль. Русские моряки с любопытством осмотрели недавно построенный Кильский канал. Германия деятельно и всесторонне готовилась к войне. Постройка Кильского канала дала ей возможность быстро и беспрепятственно перебрасывать свой флот из Балтийского моря в Северное и обратно. В дальнейшем, во время войны, русские адмиралы ни на миг не забывали о существовании этого канала.

В Северном море «Таймыр» и «Вайгач» попали в жестокий шторм. Каждый бывалый моряк знает, что корабли со скругленными обводами — это любимая игрушка разбушевавшихся волн. Ледоколы швыряло, как мячики. Такой стремительной и частой качки до сих пор не знали, может быть, даже капитаны. На «Таймыре» кочегары по недосмотру «упустили» воду из котлов, и едва не случился взрыв. Один котёл вышел из строя. Пришлось идти в ближайший порт — Роттердам.

Голландские власти были немало смущены и обеспокоены заходом в их порт, без приглашения и согласования, двух русских военных кораблей (на каждом по четыре пушки и по два пулемёта, а экипажи имели личное оружие). После объяснений с капитанами и чиновниками из русской миссии инцидент вроде был исчерпан. Но голландцы заломили за ремонт непомерную цену. Видимо, они всё же не хотели чинить русские военные корабли, опасаясь бросить тень на свой нейтралитет. Из Петербурга пришло распоряжение идти во французский Гавр⁷⁵.

Котлы на «Таймыре» потребовали большого и сложного ремонта. Суда простояли в Гавре два с половиной месяца. Многие офицеры съездили в Руан, чтобы полюбоваться на знаменитый собор, а также в Париж и Лондон. Трудно сказать, участвовал ли в этих поездках Колчак. Побывал ли он, например, в Париже и интересовал ли его этот город. Если побывал, то именно тогда — больше такой возможности не представилось.

Когда ремонт был окончен, из Петербурга пришло распоряжение — идти под одним котлом, чтобы не застрять в

океане, если вдруг откажут оба. Это уменьшило ход и удлинено плавание.

Европу огибали вдали от берегов. Вечером и ночью лёгкий ветерок доносил из Испании и Португалии аромат цветущих апельсиновых и лимонных садов. Корабли прошли через Гибралтар и вскоре оказались на рейде Алжира. Был конец февраля — белый город, раскинувшийся на огромном косогоре, утопал в весенней зелени и цветах. Матросы сходили на бой быков, который происходил на большой арене при громадном стечении народа. Кровавое зрелище не понравилось русским морякам⁷⁶.

Следующим пунктом остановки был Порт-Саид, грязный, чёрный от угольной пыли городок, живший какой-то странной жизнью. Он буквально преображался, когда к нему подходил большой корабль (даже если это было ночью), становился шумным и суетливым. Уходил корабль — и городок вновь погружался в сон.

В Порт-Саиде, у входа в Суэцкий канал, произошла новая задержка: из Петербурга пришло распоряжение, чтобы Матисен сдал корабль новому командиру. Наказание, в связи с поломкой котла, было явно несправедливым. К тому же нового командира, капитана 2-го ранга А. А. Макалинского, пришлось ждать около трёх недель. Это был товарищ Колчака по службе в Морском генеральном штабе, отнюдь не полярник, взявшийся довести «Таймыр» только до Владивостока.

Воспользовавшись остановкой, некоторые офицеры побывали в Каире, съездили в район пирамид, который в те времена на 15 километров отстоял от египетской столицы, а сейчас соединился с ней. На самую высокую пирамиду, Хеопса, туристам тогда разрешалось взбираться (в сопровождении проводника). Подъём по камням высотой до метра был очень труден. На верхней площадке, неровной и тесной (со стороны около трех метров), посетителей ожидал мальчик с кувшином воды и кофейником⁷⁷.

Известны случаи, когда моряки, в том числе русские, поразившись красотой и величием древних Фив и Мемфиса, оставляли морское дело и навсегда уходили в загадочный мир храмов, гробниц, стройных и смуглых богов с головами зверей и птиц, полустёртых надписей на раскалённых камнях, рассыпающихся папирусов и ссохшихся мумий, которые когда-то были живыми людьми. Конечно, египтология — профессия для немногих. Но мог ли Колчак, которого как магнит притягивало всё таинственное и мистическое, не побывать в Каире или Луксоре? И вновь остаётся только гадать, потому что источники молчат.

Пройдя Суэцким каналом, «Таймыр» и «Вайгач» остановились в Джибути, французском владении на восточном берегу Африки. «Наши суда, — писал Старокадомский, — были первыми русскими военными кораблями, совершавшими далёкое заграничное плавание после русско-японской войны... По-видимому, частые остановки в разных портах делались не без умысла: они служили демонстрацией русского военно-морского флага, впервые после Цусимы»⁷⁸.

Стоянка в Джибути была сравнительно краткой, но всё же у офицеров была возможность съездить по железной дороге в Аддис-Абебу, столицу Эфиопии — в самое сердце Африки...

Посреди Индийского океана вновь случилась поломка котла — в этот раз на «Вайгаче». Чтобы поднять пары на другом котле, требовались сутки. Эта остановка запомнилась тем, что на обоих кораблях устроили охоту на акул. С заведённой над морем стрелы был спущен крюк с испорченным мясом. Акулы появились очень быстро. В сгустившихся сумерках фосфоресцировало море, высвечивая круги и зигзаги, которые они делали вблизи приманки. В какой-то момент они образовали звезду вокруг неё. Наконец одна из них, самая смелая и голодная, схватила кусок мяса — и сразу повисла на крюке, а другие отпрянули в сторону. Пойманная акула, около двух метров длиной, распласталась на палубе, и здесь с ней пришлось много повозиться, прежде чем она угомонилась⁷⁹.

Через несколько дней корабли пришли в знакомый уже Колчаку порт Коломбо на Цейлоне. Здесь отремонтировали котёл на «Вайгаче» и очистили от ракушек днища обоих кораблей. Стоянка заняла две с половиной недели.

К Сингапуру подошли ночью. Бросили якоря неподалёку от какого-то военного корабля. Его силуэт показался странно знакомым. Велико же было утормление и негодование русских моряков, когда в стоящем рядом корабле под японским флагом они узнали крейсер «Варяг». Тот самый «Варяг», о котором в России сложено столько песен, который стал легендой и символом. Японцы подняли его со дна моря, назвали «Азами» и сделали учебным кораблём для своих курсантов. Японские юноши весело и задорно гонялись на шлюпках друг за другом, с любопытством рассматривали русские корабли, делая круги вокруг них. Русские же моряки старались не смотреть в ту сторону, где стоял бывший «Варяг»⁸⁰.

3 июня 1910 года «Таймыр» и «Вайгач» прибыли во Владивосток. Немедленно была создана специальная комиссия,

которая осмотрела судовые машины и механизмы и пришла к выводу, что корабли нуждаются в основательном ремонте⁸¹.

Пока шёл ремонт, приехал новый командир «Таймыра», лейтенант Б. В. Давыдов, незадолго до того окончивший Военно-морскую академию по гидрографическому отделению. Несколько невзрачный на вид, с большим лбом, ровный и мягкий в обращении, он всем понравился.

Затем приехал начальник экспедиции, полковник корпуса флотских штурманов И. С. Сергеев, известный и опытный гидрограф. Это был пожилой человек, неразговорчивый и неприветливый. Работал всегда добросовестно и тщательно, но отличался большой осторожностью. Гидрографы о нём говорили: «Где Сергеев прошёл, там всякий пройдёт». Сергееву понравилось это высказывание, и он любил его повторять. Но молодые офицеры, сразу его невзлюбившие, истолковали этот афоризм в том смысле, что Сергеев не пойдёт туда, где не всякий пройдёт⁸².

Начальник экспедиции обосновался на «Таймыре». 17 августа 1910 года «Таймыр» и «Вайгач» покинули бухту Золотой Рог в сопровождении транспорта «Аргунь», нагруженного углем и пресной водой.

Через несколько дней суда подошли к Камчатке, вошли в Авачинскую бухту и долго плыли вглубь её, пока не прошли узкий проход между берегом и песчаной косой, не вошли во внутреннюю гавань и не увидели рассыпанную на берегу кучку деревянных домов. Это был Петропавловск-Камчатский. За ним, как бы прижимая его к морю, высилась огромная гора с курящейся белоснежной вершиной — Авачинская сопка. Правее виднелась ещё более высокая сопка — Корякская.

Когда сошли на берег, оказалось, что город состоит всего из одной улицы с двумя церквями. Офицеры и матросы осмотрели достопримечательности — памятники Витусу Берингу и Жану Франсуа Лаперузу, французскому мореплавателю, посетившему Петропавловск в 1787 году и вскоре после того пропавшему без вести. Побывали они и на могиле русских моряков, погибших в 1854 году при отражении десанта англо-французской эскадры. В Петропавловске в начале XX века насчитывалось всего 600 жителей. Тем не менее в порт часто заходили русские, американские и японские пароходы, ежегодно проводился пушной аукцион⁸³.

Когда «Таймыр» и «Вайгач» бросили якоря на рейде Петропавловска, там стоял транспорт «Колыма». Офицер с этого судна, Е. Н. Шильдкнехт, заинтересовался незнакомым ему типом корабля и поднялся на борт «Вайгача». Как

раз в это время на палубу вышел командир. Шильдкнехт попросил разрешения осмотреть судно, и Колчак охотно провёл его по всему кораблю, рассказывая о его устройстве, о льдах и торосах, о Северном морском пути и перспективах его освоения. «Обладая колоссальной эрудицией, как общей, так и в этом специальном вопросе, — вспоминал Шильдкнехт, — Колчак сделал свою лекцию настолько, не скажу даже интересной, а просто увлекательной, что я не заметил, как пролетели два часа, проведённые с ним»⁸⁴.

На пути дальше на север, к бухте Провидения, корабли вновь попали в шторм, не менее сильный, чем у берегов Голландии. Но на этот раз всё обошлось благополучно. На берегах бухты Провидения, у входа в Берингов пролив, путешественники впервые увидели чукотские яранги — сферические постройки, обтянутые оленьими шкурами. В этой бухте перегрузили уголь и воду с транспорта «Аргунь» и распрощались с ним.

«Таймыр» и «Вайгач» подошли к крутым, обрывистым берегам мыса Дежнёва, вершина которого утопала в нависшей сизой мгле. Мыс Принца Уэльского, на противоположном, американском берегу, совсем не был виден, хотя до него было не более 70 километров⁸⁵.

Ледоколы вошли в Северный Ледовитый океан и остановились у селения Уэлен.

Едва «Вайгач» бросил якорь, как к его борту подошла байдарка с несколькими чукчами. К немалому удивлению моряков, один из чукчей на прекрасном французском языке попросил разрешения подняться на палубу. Оказалось, что это француз, одетый в чукотскую одежду. Поспорив с кем-то на большую сумму денег, он совершал кругосветное путешествие пешком. Согласно условиям спора, переправляться через морские преграды можно было только в самых узких проливах. Отправившись из Парижа на восток, он дошёл до Чукотки и теперь уже две недели ожидал оказии, чтобы перебраться в Америку.

В наши дни такие путешествия называются экстремальными. Но именно так, «на своих двоих», «экстремальным» способом делал человек свои первые географические открытия. И всякий, кто участвовал в подобных путешествиях (или просто ходил с рюкзаком по туристским тропам), скажет, что они приносят в тысячу раз больше знаний и впечатлений, чем современные переезды и перелёты.

Французу пришлось отказать, поскольку посещение Америки не входило в программу экспедиции. Но он вскоре уехал на американской шхуне⁸⁶.

Побывал на «Вайгаче» и ещё один гость — на этот раз настоящий чукча. Он принёс роскошную шкуру белого медведя, которую хотел продать. Долго не могли понять, чего он за неё хочет. Чай, сахар, табак он отвергал. Наконец выяснилось: 200 долларов (400 рублей по тем деньгам) или... бутылку водки. Цена в долларах была непомерной, а водку северным народам продавать было запрещено. (Правда, русские и американские торговцы мало считались с этим запретом.) Разочарованный чукча покинул корабль, не совершив сделки⁸⁷.

В программу исследовательских работ входило точное астрономическое определение мыса Дежнёва. Но день за днём шла низкая облачность, не давая ни малейшего просвета. В ожидании ясного неба занялись береговой съёмкой. Лейтенанту Георгию Брусилову с «Вайгача» было поручено установить на мысе мореходный знак пирамидальной формы. Он был связан триангуляцией с пунктом подполковника Неелова, принятым за основной⁸⁸. Впоследствии к «знаку Брусилова» стали привязывать другие пункты побережья.

Доктор Старокадомский вспоминал, что лейтенант Г. Л. Брусилов (1884—1914), сын покойного вице-адмирала Л. А. Брусилова, был человеком жизнерадостным, энергичным, предприимчивым, хорошо знал морское дело. Он участвовал в гидрографической экспедиции и на следующий год. В 1912 году взял отпуск и на свои средства организовал экспедицию в Арктику на парусно-моторной шхуне «Св. Анна». В Карском море шхуна попала в ледовый плен и была унесена в высокие широты. После второй зимовки Брусилов разрешил группе матросов во главе со штурманом В. И. Альбановым покинуть судно и идти пешком. Сам он остался с теми, кто был послабее. В пути погибли девять человек, дошли — двое. Они принесли с собой вахтенный журнал «Св. Анны» и записи метеорологических наблюдений. Оставшиеся на шхуне пропали без вести⁸⁹.

Простояв неделю у посёлка Уэлен и не дождавшись хорошей погоды, «Таймыр» и «Вайгач» двинулись на запад. Чукотское море было свободно от льда, температура держалась выше нуля. Начали описывать и наносить на карту береговую линию. В этом году, однако, не подтвердилось предположение Колчака, высказанное в упоминавшейся выше записке, о том, что Чукотское море сравнительно тёплое и больших затруднений для навигации не представляет. Близ мыса Инцова, в 30 километрах от Уэлена, ледоколы натолкнулись на сплочённый лёд, преодолеть который было не в их силах. Из-за начавшихся снегопадов пришлось прекратить описные работы. Температура опустилась ниже ну-

ля. К тому же обнаружались неполадки в котлах на «Таймыре» — ещё во Владивостоке инженеры не ручались за их надёжность и требовали замены. 20 сентября экспедиция отправилась в обратный путь⁹⁰.

На пути во Владивосток ледоколы, укрываясь от штормов, несколько раз заходили в необитаемые бухты. В заливе Наталии были описаны бухты Петра и Павла, которые, как оказалось, гораздо глубже вдаются в берег, чем было показано на картах⁹¹.

20 октября «Таймыр» и «Вайгач» вернулись во Владивосток.

Арктические путешествия не бывают лёгкими, но на этот раз в составе экспедиции не было даже заболевших.

В советской литературе, как известно, были развиты виртуозные формы иносказаний. Л. М. Старокадомский, не называя Колчака по имени, сумел дать ему (заодно с капитаном Давыдовым) самую хорошую характеристику. «По прекрасной традиции лучших представителей русского морского командования... — писал он, — здоровье и благополучие команды “Таймыра” и “Вайгача” были предметом постоянной заботы командиров и врачей этих судов. Конечно, в царском флоте офицерский состав был резко обособлен от “нижних чинов”, но на судах экспедиции, по крайней мере во внешних проявлениях, отношение командного состава к матросам было достойно культурных и гуманных людей»⁹².

Вскоре по возвращении во Владивосток пришла телеграмма: Колчака вызывали в Петербург для продолжения службы в Морском генеральном штабе. Впоследствии он рассказывал, что не без колебаний согласился на возвращение в Штаб. Было досадно, что в экспедиции, организации которой он отдал столько времени и сил, ему удалось дойти только до мыса Инцова. У этой экспедиции были блестящие перспективы: ведь именно она, когда её возглавил герой Порт-Артура Б. А. Вилькицкий, открыла Землю Николая II (ныне архипелаг Северная Земля). Но, с другой стороны, из Петербурга сообщали, что появились возможности для скорейшего продвижения в жизнь судостроительной программы⁹³. И перевесило стремление участвовать в дальнейшей работе по воссозданию Российского флота.

В послужном списке Колчака говорится, что 9 ноября 1910 года «приказом командира Владивостокского порта по приказанию товарища морского министра» он командирован в Петербург. 15 ноября транспорт «Вайгач» был сдан. После этого Колчак выехал в столицу. Дома его ждали жена и сын Ростислав, родившийся 24 февраля 1910 года⁹⁴.

Мир, которого не хватило

В архиве Колчака хранится один интересный и загадочный документ. Это шутливое послание в виде стилизованной под старину грамоты. К ней приделана даже вислая печать.

6 апреля 1912 г.

Александр Васильевич.

Шалды-Балды-Хан.

Большая часть Вашей продолжительной службы, проникнутой беззаветной преданностью театральным интересам Балтийского моря, любовью к Отечеству, протекала в рядах Балтийского флота.

Ввиду исключительной энергии и отменных дарований, проявленных Вами во время плодотворной службы Вашей, я в 1910 году призвал Вас на пост начальника 1-й оперативной части Морского генерального штаба.

Будучи поставлены на страже численного и материального состава морских сил Балтийского моря в тяжёлую пору неурядицы, беспорядка и распутницы, Вы, с непреклонною стойкостью убеждений, принятыми сообразно потребностям времени решительными мерами оказали ценные услуги делу воссоздания Балтийских сил.

Дальнейшие годы Вашей деятельности будут одушевлены просвещённым стремлением к пользе строевого флота.

В сегодняшней день исполнившейся высочайшей воли назначения Вашего командир-пашой эскадренного миноносца «Уссуриец» я в особом внимании к выдающимся трудам Вашим жалуя Вас не по чину, а по любви подарком, который при сём препровождается...

Пребываю к Вам неизменно благосклонный и любящий Вас
Оттон I.

Дан сей в г. Санкт-Петербурге 6 апреля 1912 г.⁹⁵

Кто такой этот «Оттон I», «благосклонный и любящий»? Приходит в голову мысль, что это какой-то большой начальник. Например, адмирал И. К. Григорович, в 1910 году — товарищ морского министра, вызвавший своим приказанием Колчака из Владивостока в Петербург. В 1911 году Григорович стал морским министром и занимал эту должность вплоть до падения монархии. Человек он был сложный и неоднозначный, но министром оказался хорошим. Морское министерство при нём стало одним из самых деятельных, особенно в годы войны. К Колчаку он относился покровительно. И всё же, наверно, не он был автором этого до-

кумента, насквозь пронизанного своего рода «балтфлотским» патриотизмом. Ясно, что писал его человек, связанный с Балтийским флотом. Кроме того, вряд ли Григорович, имевший в своём происхождении польские корни, стал бы подписываться немецким именем.

Должность начальника соединённых отрядов Балтийского флота (командующего флотом в мирное время) с ноября 1908 года занимал Николай Оттович Эссен. Ещё в 1907 году он был произведён в контр-адмиралы, в 1910 году — в вице-адмиралы, а позднее, в 1913 году, стал полным адмиралом. Колчака он заметил, видимо, ещё в Порт-Артуре. В дальнейшем, когда Колчак служил в Генштабе, знакомство стало более близким. Сомнительно, однако, что именно Эссен писал «грамоту» с вислой печатью. Зачем бы ему подписываться Оттоном?

Если это действительное имя автора документа, то нам придётся спуститься по служебной лестнице на пару ступенек вниз. Начальником Оперативного отдела в штабе Эссена служил барон Оттон Оттонович Рихтер, на три года старше Колчака, участник Цусимского сражения. Конечно, в таком случае звучат как явный перебор слова о том, что именно он «призвал» Колчака на должность начальника 1-го оперативного отделения, ведавшего в Генеральном штабе делами Балтийского флота. Однако и весь документ носит шутовской характер. Но, как видно, многие люди (Григорович, Эссен, Рихтер) хотели, чтобы Колчак занял этот пост, и многие прилагали усилия, чтобы вытащить его из Владивостока.

Если «Оттон I» — это Рихтер, то слова насчёт «распутницы» в какой-то мере характеризуют отношение офицеров его круга к такой злободневной в то время проблеме, как *распутинщина*, к усилению влияния на официальное правительство придворной камарильи, олицетворением которой был Г. Е. Распутин.

К слову сказать, отрицательное отношение к Распутину и распутинщине было свойственно большинству морских офицеров. Колчак впоследствии рассказывал, что в 1912 году на флоте распространился слух, будто Распутин собирается навестить императорскую семью, отдыхающую на яхте в шхерах, и ему для этого дадут миноносец. «Я помню, — говорил Колчак, — со стороны офицеров было такое отношение: что бы там ни было, но я не повезу, пусть меня выгоняют, но я такую фигуру у себя на миноносце не повезу. Это было общее мнение командиров». Слух, к счастью, не подтвердился⁹⁶.

* * *

Срочный вызов Колчака в Петербург объяснялся тем, что Морское министерство получило разрешение царя на пересмотр 10-летней программы военно-морского строительства и Генеральный штаб должен был приступить к разработке новой программы, рассчитанной на 22 года и получившей название «Закон об императорском флоте». Программа составлялась в тесном контакте с командующими флотами, их штабами и с администрацией судостроительных заводов. Колчак, в частности, поддерживал связь с адмиралом Эссенем и с его флаг-капитаном по оперативной части В. М. Альтфатером (с ним он когда-то вместе служил на «Аскольде»). «Мне приходилось постоянно ездить на флот, принимать участие в маневрах, рассматривать задания для маневров и т. д. Таким образом, я находился в тесной связи с Балтийским флотом», — вспоминал Колчак⁹⁷. (Отмеченное в формулярном списке пребывание Колчака на эскадренном миноносце «Уссуриец» и посылном судне «Азия» в мае-июне 1911 года, видимо, было связано как раз с участием в маневрах.)⁹⁸

В начале апреля 1911 года Генеральный штаб представил императору проект «Закона о флоте». На Балтике, по этому проекту, предполагалось иметь две боевые и одну резервную эскадры (каждая в составе 8 линейных кораблей, 4 линейных крейсеров и 8 лёгких, 36 миноносцев и 12 подводных лодок).

Чтобы не пугать думских деятелей таким размахом военно-морского строительства, решили выделить из «Закона» и детально разработать ту его часть, которая касалась усиления Балтийского флота в ближайшие пять лет. Так была создана «Программа усиленного судостроения Балтийского флота на 1911—1915 гг.». По этой программе планировалось построить 8 крейсеров (4 линейных и 4 лёгких), 36 миноносцев и 12 подводных лодок.

Ознакомившись с программой, Николай II высоко её оценил. «Отлично исполненная работа, видно, что стоят на твёрдой почве, расхвалите их от меня», — сказал он начальнику Моргенштаба, имея в виду офицеров, работавших над программой. В июне 1912 года с некоторыми сокращениями она была одобрена Думой⁹⁹.

Однако судьба этой программы оказалась печальной. Только небольшую её часть удалось реализовать в последние предвоенные годы и в начале войны. Остальное пришлось законсервировать. Многие годы на заводских стапелях про-

стояли ржавеющие остовы недостроенных судов, пока их не распилили на металлолом. Мирных лет не хватило.

В задачи 1-го оперативного отделения, которым руководил Колчак, входило также составление плана войны на Балтийском театре. К 1911 году окончательно определилась расстановка сил на мировой арене. Было ясно, что на Балтике Русскому флоту, находящемуся в стадии возрождения, будет противостоять мощный германский флот. Существовала угроза неприятельского десанта в устье Невы и захвата Петербурга. Эта опасность страшно преувеличивалась в российских правящих верхах, включая генералитет и часть адмиралов. От Балтийского флота требовали полного сосредоточения всех сил на защите столицы и ближайших к ней подступов — даже в ущерб обороне других участков балтийского побережья России, быть может, ещё более уязвимых.

Колчак, насидевшийся в Порт-Артуре, питал глубокое отвращение к тактике глухой обороны. Но он получил директивы в самом определённом смысле и должен был разработать соответствующий план операций. 17 июня 1912 года этот план был «высочайше» одобрен. Его односторонность заключалась в том, что он вовсе не предусматривал тот случай, если бы немцы не предприняли наступательных действий в Финском заливе. Никаких определённых директив на этот счёт не содержалось¹⁰⁰. Впоследствии Колчаку пришлось вести отчаянную борьбу против составленного им самим плана войны на Балтике.

В эти же годы Колчак вёл преподавательскую работу в офицерских классах и на дополнительном курсе военноморского отдела Николаевской Морской академии. В архиве сохранились написанные им в связи с этим теоретические работы «О боевых порядках флота», «О бое»¹⁰¹.

В 1912 году вышла, под грифом «Не подлежит оглашению», книга Колчака «Служба Генерального штаба». В ней содержался обзор деятельности морских генеральных штабов крупнейших держав мира. Здесь Колчак дал новое, более развёрнутое теоретическое определение войны по сравнению с тем, которое имеется в работе «Какой нужен России флот». «Война, — писал он, — есть одно из неизменных проявлений общественной жизни в широком смысле этого понятия. Подчиняясь, как таковая, законам и нормам, которые управляют созданием, жизнью и развитием общества, война является одной из наиболее частых форм человеческой деятельности, в которой агенты разрушения и унич-

тожения переплетаются и сливаются с элементами творчества и развития, с прогрессом, культурой и цивилизацией»¹⁰². Колчак, таким образом, настаивал на том, что война играет в мировой истории не только разрушительную, но и созидательную роль.

После того как были составлены планы и программы, служба в Генеральном штабе вновь потеряла для Колчака интерес. К тому же он видел, что развитие этого органа идёт не в том направлении, которое он считал правильным. В январе 1912 года, незадолго до ухода из Моргенштаба, Колчак представил начальству записку о его реорганизации.

Задача Генерального штаба, как полагал Колчак, состоит в том, чтобы собрать, проанализировать и представить командованию сведения о сложившейся в данный момент обстановке и, получив от него директивы, разработать их в оперативный план — план войны, или план подготовки к войне.

В 1906 году, когда создавался Моргенштаб, именно так и смотрели на это дело. Благодаря своей целеустремлённости и деловитости Генеральный штаб быстро завоевал авторитет в военно-морской среде, и это, к сожалению, не пошло ему на пользу. Вследствие того, что в морском ведомстве сохранилась излишняя централизация в сочетании с отсутствием ясно определённой специализации и компетенции учреждений, в Генеральный штаб стали обращаться все, кто не смог добиться решения вопроса в другом месте. Генеральный штаб стал принимать на себя роль ходатая по разным делам, вплоть до постановки какого-нибудь судна в док, вмешиваться в текущее управление. Качество основной работы Генерального штаба, утверждал Колчак, начало понижаться, а в морской среде возникло недоумение, своим ли делом занимается это учреждение.

«Всякая организационная, распорядительная, административная, техническая деятельность, — настаивал Колчак, — должна быть изъята из Генерального штаба, так как для этой цели существуют специальные органы, и их неспособность или недостатки не могут явиться основанием для развития Генерального штаба в этом направлении». Генеральный штаб надо вернуть на прежний путь развития. Генеральный штаб — это мозг флота. Его дело — разрабатывать общие идеи, а не устранять отдельные недостатки. К своей записке Колчак приложил детальную схему реорганизации Моргенштаба¹⁰³.

Записку Колчака подшили в дело — и всё в общем-то осталось по-прежнему.

* * *

Адмирал Эссен пригласил Колчака в Балтийский флот, и, недолго думая, Колчак согласился. 15 апреля 1912 года «высочайшим» приказом по морскому ведомству он был назначен командующим эскадренным миноносцем «Уссуриец»¹⁰⁴. Пришлось срочно укладывать вещи и ехать в Либаву (нынешняя Лиепая), где базировалась минная дивизия. Семья осталась пока в Петербурге.

Либава была единственным незамерзающим портом на балтийском побережье России. В своё время именно это обстоятельство привлекло внимание великого князя Алексея Александровича и его стратегов. Здесь стали строить военный порт, названный именем Александра III. Потом, правда, обнаружилось то, на что сначала как-то не обратили внимания — Либава слишком близка к германской границе. Тогда пришлось раскошеливаться на строительство новой военно-морской базы — в Ревеле, которую назвали крепостью Петра Великого. Её так и не успели как следует оборудовать.

После Петербурга Либава должна была показаться глухой провинцией. Здесь был всего лишь один плохенький театр. Офицеры посещали также благотворительные концерты, кафешантан «Гамбургский сад». Летом центр вечерней жизни перемещался в кургауз (городской сад)¹⁰⁵.

Иногда дивизия заходила в Ревель — там соблазнов было побольше. Колчак по своей натуре не был отшельником. Но молодость его была потрачена на полярные экспедиции, сидение в Порт-Артуре, составление планов возрождения флота, изучение Мольтке. Теперь, судя по некоторым данным, пришло время несколько восполнить упущенное.

Летом 1912 года семья отдыхала в Мюленгофе близ Юрьева (Тарту). До Софьи Фёдоровны доходили неясные слухи. «За кем же ты ухаживал в Ревеле на вечере? — интересовалась она. — Удивительный человек, не можешь жить без дам в отсутствие жены! Надеюсь, что о существовании последней ты ещё не забыл»¹⁰⁶. Софья Фёдоровна в то время часто болела. Славушка, по её словам, был «худ и бледен». «Мы — слабая команда», — писала она мужу.

Характером и внешностью мальчик начинал походить на отца. «Славушка ужасно вспыльчив, но добр», — сообщала Софья Фёдоровна, добавляя, что он «впечатлительный и не по летам развитой, умный мальчик». Иногда он приставал к Софье Фёдоровне: «Мама, расскажи одну минуточку про папу». А иногда делал вид, что одевается, и говорил: «Прощайте». — «Ты куда?» — «Уезжаю в город Либаву»¹⁰⁷.

В начале зимы 1912 года семья перебралась, наконец, в Либаву. В начале апреля 1913 года Александр Васильевич и Софья Фёдоровна срочно выезжали в Петербург на похороны В. И. Колчака. А 30 ноября того же года у них родилась дочь Маргарита.

А служба шла своим чередом. В мае 1913 года по распоряжению Эссена Колчак сдал «Уссуриец» и вступил в командование эскадренным миноносцем «Пограничник» — посольным судном адмирала, на котором он часто поднимал свой флаг. Вскоре Колчака привлекли к работе в штабе Эссена, на первое время — помощником О. О. Рихтера («Оттона I») ¹⁰⁸.

Должность командира «Пограничника» была очень беспокойной, ибо Эссен не любил сидеть на месте. Целые дни, а то и ночи он был в движении. Он всё хотел знать и видеть сам. «Пограничник» под адмиральским флагом без устали бороздил воды Финского и Рижского заливов, а когда эскадра в полном составе выходила в море, адмирал переходил на флагманский крейсер «Рюрик».

Эссен считал, что корабли должны много плавать, что офицеры и матросы должны чувствовать себя в море, как дома. В прежние времена корабли на Балтике находились в плавании всего четыре месяца в году. Эссен выходил в море в середине весны и завершал кампанию поздней осенью. Ему приходилось вести бесконечные пререкания с Морским министерством, которое было недовольно перерасходом угля и нефти. Эссен же доказывал, что беречь топливо за счёт уменьшения плавания — значит наносить ущерб боеспособности флота.

Эссена любили офицеры и матросы. В личном общении адмирал был обаятелен и утончённо деликатен ¹⁰⁹. На Балтийском флоте Эссен пользовался полным авторитетом. Его недоброжелатели должны были с этим смириться. Григорович благоразумно решил, что лучше не вести во флоте внутренние войны, и поддерживал с адмиралом достаточно корректные отношения. В отличие от него адмирал Вирен, главный командир Кронштадтского порта и военный губернатор Кронштадта, оградил себя бюрократическим валом, и Эссен вместе со штабом должен был вести с ним постоянные тяжбы, особенно если требовался срочный ремонт судов. Вирен был очень непопулярен среди матросов, солдат и гражданского населения, потому что ввёл в городе казарменные порядки, так что даже гимназисты должны были вытягиваться во фронт, встретив на улице адмирала или генерала ¹¹⁰.

25 июня 1913 года в финских шхерах, где отдыхал на яхте с семьёй Николай II, производилась учебно-показательная постановка мин. На смотр прибыл отряд минных заградителей (по-старому — минных транспортов) и миноносцев. Конвоирующие миноносцы расположились в отдалении. Заградители пошли строем, на ходу сбрасывая мины, а «Пограничник» следовал параллельным курсом, чтобы следить за правильностью постановки.

На борту «Пограничника» собрались Николай II, Григорович, Эссен и вся императорская свита. Колчак, занятый управлением судном, в их беседах не участвовал. Учение продолжалось около двух часов. После этого государь вернулся на яхту «Штандарт», «очень довольный состоянием команд и судов», как записал он в дневнике. Затем Григорович, Эссен и все командиры судов были приглашены на поздний завтрак к императору¹¹¹.

У Николая II была образцовая семья: по-старорусски многодетная, религиозная и весёлая. Родители любили друг друга. Глава семьи был не деспотом, но авторитетом, особенно для детей. Четыре дочери были красавицы, особенно вторая из них, Татьяна. Наследник престола, Алексей Николаевич, крупный для своего возраста и симпатичный подросток, был окружён особенным вниманием всего семейства. На первый взгляд казалось, что Николай II был одним из немногих русских самодержцев, имевших крепкую, надёжную семью.

Во время завтрака, как обычно, роль гостеприимного хозяина принадлежала государю. Его супруга была молчалива — она так и не смогла до конца жизни преодолеть свою застенчивость и неловкость в большом обществе. У дочерей, особенно младших, был несколько скучающий вид. Цесаревич, одетый в матроску, был бледен, в его глазах угадывалась грусть. Он ещё не оправился от тяжёлого потрясения осенью 1912 года, когда дело дошло до того, что стали составляться бюллетени о состоянии его здоровья¹¹².

С самого своего рождения наследник-цесаревич стал центром всей семьи — это было её будущее и будущее династии. Но это оказалось и самым слабым местом императорской фамилии. Гемофилия, страшное наследственное заболевание Алексея, полученное по материнской линии, не обещало ему долголетия и ставило под вопрос возможность восшествия его на престол. Когда Николай II говорил, что его долг — передать своему сыну Россию такой, какой он принял её от отца, он закрывал глаза на правду. У него был

сын, но по сути не было наследника. Как не оказалось прямого наследника у старой, императорской России.

Командирам судов, участвовавших в смотре, в том числе Колчаку, было объявлено «имянное монаршее благоволение»¹¹³. В штабе Эссена стали готовить бумаги для производства командира «Пограничника» в следующий чин. Запросили аттестацию у непосредственного начальника Колчака, командующего 1-й минной дивизией контр-адмирала И. А. Шторре.

Такие аттестации, отсылавшиеся в Главный морской штаб, составлялись в виде ответов на определённые вопросы и считались документами секретными — аттестуемое лицо с ними не знакомилось.

В первом пункте, где стоял вопрос о способности аттестуемого к службе, Шторре написал: «Выдающийся офицер во всех отношениях».

В следующих пунктах это раскрывалось детально:

«Нравственность, характер и здоровье: Характера твёрдого, установившегося, немного нервен в управлении кораблём, здоровья крепкого.

Воспитанность и дисциплинированность: Весьма дисциплинарен, воспитания отличного.

Особенности познания и иностранные языки: Большая начитанность по морским вопросам, специальная подготовка к службе Генерального штаба. Языки знает».

В последнем пункте контр-адмирал дал краткую и выразительную характеристику своего подчинённого: «Обширные познания по морскому делу, удивительная работоспособность, выносливость и отношение к порученному делу ставят капитана 2 ранга Колчака на выдающееся место среди молодых штаб-офицеров флота». Документ был датирован 21 августа 1913 года¹¹⁴.

6 декабря 1913 года «за отличие по службе» Колчак был произведён в капитаны 1-го ранга. Через три дня его назначили исправляющим должность начальника Оперативного отдела Штаба командующего морскими силами Балтийского флота (вместо Рихтера). Несколько месяцев Колчак совмещал эти обязанности с командованием «Пограничником» и, наконец, 3 марта 1914 года сдал миноносец другому командиру. 14 июля того же года он начал исполнять в Штабе Эссена обязанности флаг-капитана по оперативной части. Это соответствовало должности генерал-квартирмейстера в сухопутных войсках. В тот же день, в связи с визитом в Россию президента Франции Р. Пуанкаре, Колчак был награждён французским орденом Почётного легиона¹¹⁵.

* * *

К 1914 году, по сравнению с тем временем, когда Колчак начинал службу, на флоте многое изменилось. Ещё в 1904 году, в манифесте по случаю рождения наследника-цесаревича, было объявлено об отмене телесных наказаний в армии и флоте. Уходили в прошлое офицеры старого образца — матерщинники и держиморды. Отношения на корабле постепенно гуманизировались. Конечно, офицеры были разные: одних команда особо выделяла и любила, а других не любила — за формализм, надменность, презрительное отношение к матросам.

Адмирал Эссен был начальником строгим, но разумным. Он понимал: чем реже матросы бывают на берегу, тем хуже они там себя ведут. Когда корабль стоял в резерве, он разрешал увольнять на берег не только по праздникам, но и раз в неделю. Матросы стали заводить на берегу знакомства, всё реже там бесчинствовали, реже возвращались пьяными.

«Последние годы перед войной, — вспоминал офицербалтиец Г. К. Граф, — уже было любо смотреть на фронт едущих на берег. ...Все одеты с иголочки, не узнать и обычно грязных кочегаров. Хотя и было запрещено переделывать казённую одежду, всё же многие матросы пригоняли её по фигуре, на что судовое начальство смотрело снисходительно... Матросы лучше выглядели в хорошо пригнанном бушлате и хорошо сидящих брюках, чем в мешковатой одежде, делавшей их фигуры неуклюжими». Хорошо одетый матрос и вёл себя приличнее на берегу.

В рождественские праздники на кораблях стали устраивать ёлки с раздачей подарков. Некоторые команды снимали зал где-нибудь в городе. На праздничный вечер матросы приглашали своих девушек — чаще всего горничных из офицерских семей. Приглашались и офицеры, но не все, а с разбором. Это было своеобразной проверкой их популярности.

Вечер начинался с выступлений корабельных артистов: певцов, фокусников, юмористов. Затем офицеры тактично уходили. Начинались танцы, в коих матросы порой показывали неожиданное умение. Непременным условием для разрешения таких вечеров было отсутствие в буфете спиртных напитков. Но офицерам необязательно было обо всём знать — главное, чтобы не было пьяных скандалов.

О матросах Императорского флота, писал Граф, нельзя судить по тем «революционным типам», которые сыграли такую печальную роль в событиях 1917—1918 годов. Но он же далее отмечал: «Несмотря на то, что отношения между

офицерами, плававшими на кораблях, и матросами... были вполне здоровыми и никакого взаимного озлобления не было, но между нами лежала грань происхождения, которую нельзя было перейти и которая мешала сближению и доверию со стороны матросов. Конечно, эта непреодолимая грань лежала не только между нами и нашими матросами, но и вообще между широкими массами русского народа и правящими классами монархии... Это разделение становилось всё более нежизненным и мешало развитию нации». Как бы ни заботились офицеры о команде, матросы всё же видели в них «бар», чуждых их интересам¹¹⁶.

Даже с учётом этого замечания, думается всё же, что Г. К. Граф сильно «высветлил» общую картину. В 1911 году среди офицеров Балтийского флота обсуждалась докладная записка лейтенанта Бертенсона с крейсера «Богатырь» по вопросу о дисциплине. Автор писал, что прибывающие на флот новобранцы отличаются хорошей дисциплиной, но к концу службы от неё не остаётся и следа.

На записку поступило несколько отзывов, в том числе «Особое мнение капитана 1-го ранга Максимова». В учебных ротах, писал он, новобранцы находятся под властью строевого унтер-офицера, обычно из крестьян и хорошего службиста. Он учит их строевой выправке, прививает привычку к дисциплине и старанию.

На корабле обстановка совсем другая — скорее фабричная, чем казарменная. Строевые унтер-офицеры, получающие грошовое жалованье, здесь не в почёте. Новобранец попадает под власть и влияние унтер-офицера-специалиста, обычно из фабричных. Этот наставник — человек бывалый, более развитой, к тому же и жалованье у него побольше. Обучая молодого матроса азам обращения с техникой, он вместе с тем пересказывает ему то, чего наслушался от городских ораторов. Матрос начинает смотреть на всё иными глазами, у него падает уважение к начальству, а вместе с тем и к службе, которую он теперь несёт спустя рукава. В случае беспорядков на судах, писал офицер, руководителями будут скорее всего не эти «просветители» из числа старших кочегаров и мотористов. Руководить будут люди более простые, даже более примитивные, но смелые. Роль корабельных «просветителей» — другая, писал автор. Она подобна той, которую играют в университетах левые профессора, наслушавшись которых, первокурсники устраивают забастовки¹¹⁷.

Старая императорская Россия переживала кризис. Везде было какое-то неблагополучие — в городе, деревне, в церкви, в армии и флоте. Кризис этот развился ещё в конце

XIX века, ярко проявился во время первой русской революции и не был преодолен в межвоенный период: отчасти по краткости этого периода (мир, которого не хватило), отчасти же вследствие сопротивления правящих классов, прежде всего дворянства, реформам Столыпина. А отчасти потому, что сами эти реформы порою были недостаточно глубоки, как, например, на флоте.

Современникам многое не нравилось в тогдашней русской жизни. Это уже потом, в эмиграции, нахлынули ностальгические чувства, многое забылось, и поэт Саша Чёрный, в прошлом один из самых язвительных критиков российской действительности, написал проникновенные строки, обращённые к России:

О тебе, волнуясь, вспоминаем, —
Это всё, что здесь мы сберегли...
И встаёт бывшее светлым раем,
Словно детство в солнечной пыли...¹¹⁸