

## **К. П. БОКЛЕВСКИЙ И ВОССОЗДАНИЕ РОССИЙСКОГО ВОЕННОГО ФЛОТА: К УЧАСТИЮ ПОЛИТЕХНИКОВ В ПОДГОТОВКЕ К ВЕЛИКОЙ ВОЙНЕ (1908–1914 ГГ.)**

Сараевское убийство и объявление 1 августа 1914 года войны Германской империи Российской застало русские вооруженные силы в стадии активной перестройки. В 1912 г. была принята к реализации масштабная по размаху судостроительная программа военного флота, в 1914 г. подобный же комплекс мер правящими органами был принят по отношению к сухопутной армии. Затраты на перестройку государственной обороны страны перед войной исчислялись в 1606 000 руб., что ежегодно составляло до трети бюджетных ассигнований Российской империи вообще [1, с. 554–569]. Общий просчет сроков стратегического планирования обозначил неготовность русских вооруженных сил к длительному военному противостоянию, по ходу обретавшего новые, тотальные формы.

Сложность внешнеполитической конъюнктуры первого десятилетия XX века для Российской империи, характеризующейся непостоянством, многоаспектностью и отсутствием однозначной определенности в геополитической ориентации, провоцировало правящие круги придерживаться стратегии равномерного развития армии и флота. Вместе с тем, различность взглядов на их состояние, во многом мотивированное их проявлениями в последнем военном конфликте русско-японской войны 1904–1905 гг., создавало очередность и иерархию в понимании их актуальности. Разгромные поражения на море и, как следствие этого, практическое отсутствие военного флота у империи давало этому направлению выраженную приоритетность. В марте–мае 1907 г., в результате ряда совещаний представителей правительства, морского и военно-сухопутного ведомств под общим руководством монарха, этот приоритет в пользу первого был определенно обозначен [1, с. 55–560].

Вместе с тем, плачевность военно-тактического результата флота в русско-японской войне, эволюционный скачок в мировом кораблестроении и тактическом применении боевых типов судов, общественный подъ-

ем и новые политические реалии страны, обозначенные Манифестом об усовершенствовании государственного порядка 17 октября 1905 г. делали невозможным решение данного вопроса исключительно «в недрах» профильных ведомств с использованием сугубо административно-командных механизмов. Игнорирование данных условий властью весьма ярко проявилось в попытке законодательного утверждения ключевой меры первого этапа строительства нового флота – ассигнования на постройку 4 российских дредноутов 25 мая 1908 г. 125 000 000 руб. было отклонено большинством депутатов Государственной думы [2]. Этот отказ основывался на значительной работе думской комиссии по государственной обороне по исследованию текущей ситуации в морском ведомстве, отечественном казенном кораблестроении, а также на основе информации, возникшей в результате контактов с представителями морского управления, состава флота и морской общественности, и сопровождался требованиями реформирования системы управления морским ведомством, необходимостью кадрового обновления министерства, и прежде всего, соответствия организации производственных мощностей судостроительной промышленности кораблестроительным планам и техническим требованиям новых типов судов. Кроме того, выявившаяся в период 1906–1907 гг. конфликтность стратегических и финансовых интересов двух силовых ведомств, с 5 мая 1905 г. объединенных с целью координации деятельности в Совет государственной обороны, руководимый представителями военно-сухопутного генералитета, подвергавшихся как корпоративной, так и общественной критике, провоцировала искать новые схемы организации управления государственной обороной, руководимые незаинтересованной стороной. Этой стороной было определено правительство, руководимое стрессоустойчивым председателем П.А. Столыпиным, в чьи руки на протяжении второй половины 1908 г. – первой половины 1909 г. переходит контроль за основными этапами подготовки и проведения широкой модернизации и постройки военного флота. 18 февраля 1909 г. правительственное курирование процесса постройки новых судов закрепляется высочайшем повелением о межведомственном совещании по судостроению при Совете министров [3, л. 1–42; 4, с. 143]. Стоит отметить, что и правительство, и премьер-министр ранее никогда не привлекались к контролю, а тем более управлению процессами, связанными с военно-морской ко-

раблестроительной сферой, находящихся к этому моменту на острие внимания политической, военно-морской, производственной и финансовой общественности в России и за границей. Ввиду этого, новой инстанции требовалось проведение основательного, но политически взвешенного и научно-технически авторитетного обследования ситуации, и самое главное, осуществленного корпоративно не ангажированной фигурой, тем не менее, имеющей заслуженный авторитет в заинтересованных общественных и политических группах... 26 января 1909 г. личным представителем премьер-министра России в этом вопросе назначается профессор кафедры корабельной архитектуры, декан кораблестроительного отделения Санкт-Петербургского политехнического института К.П. Боклевский, которому П.А. Столыпин дает личное распоряжение провести анализ производственных мощностей судостроительной промышленности, а также собственного представительства в заседаниях межведомственного совещания, касающихся технических вопросов судостроения и правом личного доклада премьеру [5, л. 115]. Профессиональная подготовка и компетентность (К.П. Боклевский был автором одного из проектов русского дредноута, представленных на конкурс, но отклоненных морским министерством), авторитет среди кораблестроителей и научно-технического сообщества России в его лице для этой миссии существенно дополнялась вовлеченностью его персоны в общественные и благотворительные структуры, вносящие свою лепту в дело воссоздания русского флота. Кроме того, участие К.П. Боклевского в дискуссиях морской общественности по проблемам флота, оживленно происходивших в 1905–1908 гг., и популяризация им своих идей и взглядов на будущее развитие русского кораблестроения (особенно повсеместного использования дизельных двигателей внутреннего сгорания взамен паровых), обеспечивало ему признание в инженерно-технической среде, приверженной прогрессивным судостроительным тенденциям. Соучастие его в основании либерального, демократического партийного строительства в 1905–1906 гг., и знакомство с их лидерами обеспечивало его благожелательным отношением к его мнению со стороны значимых фигур политического бомонда [4, с. 184; 6; 7, с. 48–50].

В апреле–мае 1909 г. К.П. Боклевский, и образованная при межведомственном совещании подкомиссия под его началом, к работе в которой привлекаются также и коллеги-корабелы, профессора-политехники

И.Г. Бубнов, И.Н. Воскресенский, рассматривает сметы и проекты будущих дредноутов и приходит к выводу, что постройка русского дредноута исключительно силами отечественных корабелов в поставленные программой сроки (4 года с момента закладки судна) невозможна, потому соглашается с необходимостью иностранного сотрудничества корабелов с русского Балтийского завода, проект которого был отобран к постройке по результату конкурса Морского министерства в 1908 г., с английской фирмой «Джон Браун» [8, л. 8–9, 56]. Обоснование возможности постройки дредноутов на русских верфях, вынесенное авторитетным корабелом, снимает с повестки дня одно из самых острых требований, предъявляемых политической общественностью к морскому ведомству и правительству: обязательность постройки новых типов линейных судов силами русской промышленности. Впоследствии, в июне-декабре 1909 г. подкомиссия К.П. Боклевского рассматривает вопросы организации производства заводами морского ведомства для постройки дредноутов. Произведенная работа приводит к констатации того, что имеющаяся мощность отечественных заводов не позволяет построить дредноуты в назначенный судостроительной программой срок, без предварительного их переоборудования. Вместе с тем, К.П. Боклевским отмечается, что часть производств заводов морского министерства признается вполне пригодной для изготовления нужной продукции, предназначенной для оснащения дредноутов. В связи с чем им была предложена возможность выдачи нарядов на постройку башен для дредноутов Ижорскому и Обуховскому заводу, а Невскому судостроительному – постройки мелких транспортных судов морской программы. В результате деятельности К.П. Боклевского премьер-министр П.А. Столыпин впервые получил законченную, независимую и профессиональную обзорную оценку качества выполнения предстоящих судостроительных мер, а также неотъемлемые условия для их осуществления. Экспертное заключение К.П. Боклевского ускорило принятие морским ведомством мер по реорганизации своих заводов. Выводы, сделанные К.П. Боклевским в личных докладах председателю Совета министров, позволили правильно оценить обстановку в кораблестроении не только профессионально-технически, но и политически, позволяя, не вступая в явный конфликт с морским министерством, позиция безостановочной постройки дредноутов которого находила полное одобрение у царя, и тем не

менее, принимать законодательно те меры, на которых настаивало общество в лице Государственной думы. По результату оперативно проделанной работы для межведомственного совещания, отраженной в личных докладах профессора К.П. Боклевского председателю Совета министров П.А. Столыпину, он был награжден присвоением 18 апреля 1910 г. чина действительного статского советника [8 л. 49–51 об.; 9, 90–90 об.]. Впоследствии, мнение компетентного в состоянии отечественного судостроения консультанта премьера, владеющего полной информацией, привлекается и в рамках Высочайшего обследования деятельности управления кораблестроения, заводов и портов морского министерства членами Госсовета, назначенного под давлением Государственной Думы в августе-декабре 1910 г. и пришедшей к сходным выводам, вполне располагающим к дальнейшей реализации судостроительной программы с учетом модернизации производств [10, л. 79]. Стоит отметить, что причастность в 1909 г. декана кораблестроительного отделения к тесной профессиональной работе с премьер-министром России, а также доверие последнего к его мнению по части военно-морской сферы вообще сказывались и на основании авиационного дела в рамках морской сферы, в результате чего при поддержке П.А.Столыпина в 1909 г. при данном отделении Политехнического института основываются первые авиационные курсы, открытые по инициативе К.П. Боклевского в 1911 г. К началу войны курсы подготовили 210 морских офицеров-авиаторов [11, с. 63–67]. Повседневная представительная деятельность К.П. Боклевского на межведомственном совещании по судостроению в течение 1909–1912 гг. в отношении распределения судостроительных заказов по русским заводам также соответствовала деятельному нраву представителя премьера. Однако отсутствие широких полномочий у данного органа не позволяло ему осуществлять контроль за самой постройкой, на что неоднократно обращало внимание П.А.Столыпина его доверенное лицо, в марте 1911 г. заявлявшее о весьма скромных достижениях совещания по судостроению в деле надзора за исполнением заказов по судостроительной программе. Тем не менее, в результате работы этого совещания им неоднократно выявлялись случаи лоббирования распределения нарядов на заводы со стороны чиновников морского ведомства, а также приводили к противостояниям с ними, одно из которых закончилось скандальным разоблачением и отставкой товарища морского мини-

стра М.В. Бубнова в апреле 1912 г. [12, с. 134–135] Стоит отметить, что деятельность К.П. Боклевского в качестве личного представителя Председателя Совета министров и эксперта, его профессионализм и авторитет позволили правительству в кратчайшие сроки объективно оценить ситуацию, создавшуюся в отечественном кораблестроении к моменту начала воссоздания флота. Эта оценка позволила определить и начать ликвидировать главные организационные и технические недочеты судостроительных производств России без коренной ломки-перестройки судостроительной промышленности, на которую рассчитывали оппозиционно-общественные силы и отдельные слои финансово-предпринимательских сил России. Правильная организация кораблестроительной промышленности оказалась крайне важной для форсированного воссоздания российского флота в условиях надвигающейся войны.

#### **БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:**

- 1. Шацлло К.Ф.** Корни кризиса вооружений русской армии в начале Первой мировой войны / Первая мировая война: пролог XX века. М., 1998.
- 2.** Государственная Дума. Созыв III. Сессия I. Стенографические отчеты. Зас. 61–98: (с 7 мая по 28 июня 1908 г.). СПб., 1908. Зас. № 72,73. Стб. 1400–1484.
- 3.** РГИА. Ф. 565. Оп. 7 Д. 27934.
- 4. Крылов А.Н.** Мои воспоминания. М., 1956.
- 5.** РГИА. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 623.
- 6.** Кронштадтский Вестник. 1906. 21 июня.
- 7.** Политические партии России: партии демократических реформ, мирного обновления, прогрессистов. Документы и материалы. 1906–1916. М., 2002.
- 8.** РГИА. Ф. 1276. Оп. 5. Д. 494.
- 9.** РГИА. Ф. 565. Оп. 14. Д. 121.
- 10.** РГИА. Ф. 1599. Оп. 1. Д. 1.
- 11. Смелов В.А.** Указ. Соч.
- 12. Лаверычев В.Я.** Государство и монополии в дореволюционной России. М., 1982.