

Семнадцатый Морской министр Императорского флота России вице-адмирал Воеводский Степан Аркадьевич



Семнадцатый морской министр, военно-морской деятель, член Государственного Совета, член конференции Николаевской морской академии, вице-адмирал Степан Аркадьевич Воеводский родился 3 мая (22 марта) 1859 года в Санкт-Петербурге. Из потомственных дворян Смоленской губернии, хотя имение имелось и в Подольской губернии. 23(11).09.1874 г. молодой юноша Степан поступил в Морское училище (морской корпус) воспитанником, а с 28(16).04.1875 г. ему начала засчитываться действительная служба во флоте. Директором морского училища в то время был контр-адмирал Епанчин Алексей Павлович. С 4 июня (23 мая) по 1 сентября (20 августа) 1875 г. воспитанник морского училища С.Воеводский находился в первом плавании по Балтийскому морю на 18-пушечном винтовом корвете "Варяг" под командой капитана 2 ранга Ермолаева Платона Ивановича.

16(4).11.1876 г. Степан был произведен в младшие унтер-офицеры, а в 1877 г. в старшие. В 1876 г. учебная практика младшего унтер-офицера С.Воеводского проходила в плавании по Балтийскому морю в период с 11 июня (30 мая) по 1

сентября (20 августа) на корвете "Гиляк" под командованием капитан-лейтенанта Мессера Александра Павловича, а в 1877 г. старший унтер-офицер Воеводский проходил практику там же на корвете "Варяг" под командою капитана 2 ранга П.И.Ермолаева.

28(16).04.1878 г. по приказу генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича Степан был произведен в гардемарины. Циркуляром инспекторского департамента от 9.05.(27.04).1878 г. гардемарин С.Воеводский был назначен в 5-й флотский экипаж. В это время уже 2-й год шла русско-турецкая война 1877-1878 гг. Практику 1878 г. гардемарин С.Воеводский проходил в кругосветном плавании в период с 30(18) апреля по 30(18) сентября на 6-пушечном винтовом клипере "Джигит" под командою капитана 2 ранга де-Ливрона Карла Карловича (впоследствии вице-адмирал). 11.09.(30.08).1878 г. гардемарин С.Воеводский высочайшим приказом был произведен в мичманы.

2.09.1882 г. циркуляром инспекторского департамента морского ведомства мичман (первое офицерское звание в русском флоте) С.Воеводский был прикомандирован к 8-му флотскому экипажу на время сдачи вступительного экзамена в Николаевскую морскую академию (первый раз). А 25.10.1882 г. циркуляром того же ведомства было объявлено, что решением Конференции Николаевской морской академии он зачислен в неё постоянным слушателем на кораблестроительное отделение. Этим же циркуляром и от этого же числа Степан Аркадьевич был прикомандирован к Морскому училищу (морскому корпусу) на время обучения в академии (в то время воспитанники корпуса и слушатели академии территориально находились в одном здании и под командой одного и того же лица).

13(1).01.1884 г. С.Воеводский высочайшим приказом был произведен в лейтенанты, а 28(16) октября этого же года прикомандировали к 8-му флотскому экипажу. Через 20 дней, 18(6) ноября, Главный Морской Штаб (ГМШ) своим циркуляром объявил, что Степан Аркадьевич по 1-му разряду окончил кораблестроительное отделение Николаевской морской академии, с вручением ему знака об окончании этой академии и предоставлением прав и преимуществ, установленных положением о Николаевской морской академии.

21(9).11.1884 г. молодой выпускник Николаевской морской академии лейтенант С.Воеводский циркуляром ГМШ был прикомандирован к Санкт-Петербургской портовой конторе, а 2.12(20.11).1884 г. приказом командира Санкт-Петербургского порта его назначили наблюдателем за постройкой миноносцев в Новом адмиралтействе. В период с 6 июня (25 мая) по 5 сентября (24 августа) 1885 г. он находился в плавании по Балтийскому морю и Финскому заливу выполняя обязанности вахтенного начальника на 11-пушечном винтовом

корвете "Боярин" под командой капитана 2 ранга Николая Алексеевича Зеленого 7-го в отряде морского училища.

13(1).01.1886 г. приказом по морскому ведомству Степан Аркадьевич был назначен делопроизводителем низшего оклада ГМШ, а через 2 месяца 26.02.1886 г. (по ст.ст.) с этой должности его отчислили и перевели в 1-й флотский его императорского высочества генерал-адмирала Константина Николаевича экипаж.

16(4).03 этого же года приказом командира Кронштадтского порта лейтенант С.Воеводский был назначен командиром 6-й роты команды императорской винтовой яхты "Царевна", но согласно табеля комплектации, объявленного приказом по морскому ведомству от 2.04(21.03).1887 г., императорская яхта "Царевна" отдельной команды не составляла, поэтому лейтенант С.Воеводский был отчислен с нее от должности ротного командира, но, тем не менее, в период с 22(10) мая по 20(8) октября 1887 г. он исполнял обязанности вахтенного начальника в плавании по Балтийскому морю на этой яхте под командованием капитана 2 ранга Кригера Александра Христиановича. Надо отметить, что в период с 1883 г. по 1889 г. "Царевна" была практически яхтой императрицы Марии Федоровны, на которой она совершала 2-3 недельные плавания по финским шхерам в летний период.

25(13).04.1887 г. отношением командира 1-го флотского экипажа Степан Аркадьевич назначен начальником команды императорской яхты "Царевна", а 23(11).05 этого же года его утвердили на должность минного офицера этой яхты. В период с 22(10) мая по 2 ноября (20 октября) 1887 г. на этой яхте под тем же командованием он находился в плавании по Балтийскому морю с заходом в Данию и Швецию.

13(1).01.1888 г. высочайшим приказом по морскому ведомству лейтенанта С.Воеводского наградили первым орденом Святого Станислава 3-й степени.

4.02(23.01).1888 г. приказом Главного командира Кронштадтского порта Степан Аркадьевич назначается старшим штурманом императорской яхты "Царевна", а с 24(12) мая по 12 сентября (31 августа) этого же года, на этой же яхте под тем же командованием, исполняя обязанности старшего штурмана, находится в плавании по Балтийскому морю в составе практической эскадры. В 1889 г. в той же должности на той же яхте под командованием капитана 2 ранга Фридрихса Василия Николаевича в период с 19(7) мая по 23(11) октября он повторяет прошлогодний поход с заходом в Данию и Германию.

21(9).10.1889 г. ему пожалован датский орден Данеброга кавалерского креста.

23(11).10.1889 г. С.Воеводского прикомандируют к 8-му флотскому экипажу, а 18(6).08.1890 г. Николаем II ему всемилостивейшее жалован перстень с драгоценными камнями. В 1890 г. с 13(1) мая по 4 ноября (23 октября) он повторяет поход 1889 г. без захода в порты иностранных государств.

14(2).10.1891 г. Степан Аркадьевич переводится в 17 флотский экипаж, а через 5 дней приказом младшего флагмана, командующего сводным отрядом флотских экипажей в Санкт-Петербурге, он утверждается в должности командира 6-й роты этого отряда, повторяя с 29(17) мая по 5 ноября (24 октября) полностью поход 1889 года, с заходом в порты тех же иностранных государств.

1.05.(19.04).1892 г. С.Воеводского переводят в 13-й флотский экипаж, а 15(3).05 этого же года назначают старшим офицером на крейсер 2-го ранга "Азия". В период с 15(3) мая по 14(2) ноября, исполняя обязанности старшего штурмана крейсера "Азия" под командой капитана 2 ранга Абаза Алексея Михайловича Степан Аркадьевич находится во внутреннем плавании по Балтийскому морю.

11.01.1893 г. Степан Аркадьевич предписанием ГМШ назначается в комиссию под председательством контр-адмирала Развозова для составления заключения о столкновении парохода русского общества пароходства и торговли с пароходом торгового дома Майер №287, а 13(1).01.1894 г. ему пожалован орден Святой Анны 3-й степени.

27(15).11.1895 г. С.Воеводский командирован в Гавр к месту постройки крейсера 1 ранга "Светлана". Отправляется он туда через 7 дней 4 декабря (22 ноября), а 18(6) декабря этого же года он становится старшим офицером этого крейсера. Этим же приказом от 18(6) декабря 1895 г. С.Воеводского производят в капитаны 2 ранга и 4.04(21.03).1896 г. награждают серебряной медалью на Александровской ленте в память царствования императора Александра III.

7.06(26.05).1897 г. Степан Аркадьевич был пожалован французским орденом Почетного легиона офицерского креста, а 6 декабря этого же года орденом Святой Анны 2 степени. 6.06(25.05).1898 г. ему пожалован португальским королем знак военного ордена Святого

Бенедикта Авизского а 1.04(20.03).1899 г. серебряная медаль в память священного коронования императора Николая II.

14(2).08.1899 г. С.Воеводский становится командиром мореходной канонерской лодки "Храбрый" с переводом в 1-й флотский его императорского высочества генерал-адмирала Константина Николаевича экипаж, а 20(8) сентября этого же года ему объявлена высочайшая благодарность.

9 сентября (28 августа) 1899 г. на Кронштадтский рейд, под брейд-вымпелом управляющего Морским министерством вице-адмирала Тыртова Павла Петровича вошла яхта "Нева". Павел Петрович прибыл на "Храбрый", пожелал офицерам и команде счастливого плавания, а после его убытия канонерская лодка "Храбрый" снялась с якоря и отправилась в заграничное плавание под командой капитана 2 ранга Степана Аркадьевича Воеводского. И тут начались неприятности. Через несколько часов появилась вода в шкиперском отделении. Разобрав шкаф, установили, что она поступает со стороны левого борта в стыке броневой палубы у 12-13-го шпангоута, где вследствие некачественной работы при постройке образовалась щель. Течь появилась после приема всех запасов и на ходу, при волнении. Щель забили деревянными клиньями с ветошью и салом. Прошло чуть больше часа, и вода показалась в трюме рулевого отделения и офицерском провизионном погребе, куда она проникала через отверстие в обшивке под броней - там вместо заклепки был вставлен болт. Отверстие загерметизировали паклей на сурике.

Управляли канонеркой с кормового мостика. Рулевой привод плохо действовал на обратный ход, приходилось подрабатывать машинами. Выяснилось, что управление с переднего мостика на боевой рубке абсолютно ненадежно. На переходе из Копенгагена в Киль "Храбрый" попал в шторм, из-за перегрузки нос плохо всходил на волну. Вода подмочила офицерские каюты на 60-65-м шпангоутах. От ударов волн лопнули два иллюминатора. Наблюдалась сплошная течь верхней палубы по заклепкам и болтам. Из минного отделения воду постоянно откачивали брандспойтом. Желоба с электропроводкой наполнились соленой водой, вследствие этого произошло короткое замыкание, воспламенились провода на полубаке, освещение вышло из строя.

По традиции, командиры русских кораблей, проходящих проливами, обязаны были нанести визит особам царствующего дома, если таковые находились в Дании. Вдовствующая императрица Мария Федоровна (жена Александра III) ежегодно гостила на своей родине, бывал там и Николай II. Зная это, С.А.Воеводский зашел в Копенгаген и был принят в Бенсдорфе Николаем II, который проявил горячий интерес к качеству работ на "Храбром". Разомлевший от царского внимания, Степан Аркадьевич выложил все как на духу. *"...Я не считал себя вправе скрывать от него что-либо"*, - объяснялся впоследствии С.Воеводский. Император приказал произвести все нужные исправления, спросив, где лучше это сделать. Не испытывая желаний возвращаться в Петербург, где его ожидало разъяренное морское начальство морского ведомства, Степан Аркадьевич предложил продолжить плавание, чтобы при хорошей погоде пройти Бискайский залив и стать на ремонт в Тулоне. Об этом он уведомил ГМШ, испросив разрешения для скорейшего выполнения воли государя. ГМШ, которому ничего другого не оставалось, предписал командиру "Храброго" идти в Тулон для необходимого ремонта. Представленное донесение С.А.Воеводского произвело сенсацию разоблачением недостатков нашего судостроения, фактическим руководителем которого был адмирал Владимир Павлович Верховский.

В Петербурге тем временем была пущена в ход бюрократическая машина морского ведомства. Всем причастным к строительству и испытанию "Храброго" разослали выписки из рапортов С.А.Воеводского для сведения, МТК (морской технический комитет) поручили дать заключения по недостаткам, а Главному Управлению Кораблестроения и Снабжения (ГУКиС) срочно изыскать источники для финансирования ремонта согласно высочайшему повелению.

В Бресте для перехода Бискайским заливом приняли полный запас угля в ямы и еще 60 т на ют и шканцы, вследствие чего увеличился дифферент на корму. В море благополучно миновали 7-балльный шторм, при этом всего три раза приняли воду на полубак. Ход при том же числе оборотов увеличился. Однако после заглупления кормы появились течи по верхнему шельфу; в тех местах, где щели были замазаны суриком, теперь, под напором волн он вылетел, и вода полилась струей. Снова все забили ветошью с салом и залили цементом. Из Бреста в Ферроль проследовали 10-узловым ходом.

В конце ноября "Храбрый" пришвартовался к пристани завода общества "Форж и Шантье де ла Медитерране" в Ла-Сейне, где его уже поджидала комиссия во главе с командиром императорской яхты "Штандарт" капитаном 1 ранга Римским-Корсаковым 1-м. В состав

комиссии вошли: младший судостроитель К.П.Боклевский, старший инженер-механик П.П.Ведерников, при участии командира лодки С.Воеводского, директора завода М.Лагана и делопроизводителя лейтенанта Змеева с "Храброго". Комиссия, осмотрев лодку, подтвердила все недостатки и выявила множество новых.

Все работы выполнялись на плаву, предварительно разгрузив лодку, При пробном снятии нескольких броневых болтов из отверстий полилась вода, а сами они оказались неправильной формы и значительно больших размеров. Пространство за броней все было заполнено водой. Из каждого болтового отверстия было извлечено от 1,5 до 2,0 фунта пакли. Плоскости шайб и обшивки не совпадали. Между броней и подкладкой обнаружился зазор до 5 см. Между плитами попадались щели, обильно замазанные суриком. Немало подивившись особенностям национального русского судостроения, французы все зафиксировали и приобщили к делу целый альбом фотографий, копии которых были отправлены в Петербург. На ремонт предлагалось 4 месяца.

Морской Технический Комитет (МТК), рассмотрев полученные из Франции материалы, предложил провести работы, обеспечивающие безопасность плавания в Россию, где и провести капитальный ремонт. Вице-адмирал П.Тыртов, памятуя о том, что дело о ремонте "Храброго" находится на контроле у императора (при этом было не до экономии), дал телеграмму Римскому-Корсакову с разрешением на доковые работы за рубежом. При последующих осмотрах выявились новые примеры технологической "сообразительности" русских мастеровых. При снятии корпуса иллюминатора оказалось, что отверстие в борту больше требуемого на 2 см, оно заполнено серповидной вставкой из свинца, замазано суриком и покрашено. Во множестве были обнаружены заклепки, забитые в одно отверстие по две и даже по три. На броневой палубе зазоры между плитами составляли больше 0.5 см. Магистральная труба по фланцам давала сильные течи. Все работы на корабле были выполнены крайне небрежно, а в труднодоступных местах и того хуже.

Ознакомившись с материалами из Парижа, управляющий морским министерством П.Тыртов разослал их всем причастным к постройке "Храброго", с постановкой на вид за дурное исполнение работ, вызвавшее необходимость капитального ремонта в иностранном порту. Инженеру К.Боклевскому поручили вести наблюдение за ними. Был найден крайний. Вице-адмирал П.Тыртов объявил им старшего судостроителя Н.Михайлова, руководившего достройкой судна при навешивании брони. *"Оставление его более на службе"* сочли невозможным.

Инженер К.П.Боклевский рассмотрел замечания С.Воеводского. Главную причину судостроитель усматривал в сильно развитом таране, который при широком корпусе и большом заглублении гонит перед собой большую массу воды, что видно из снимков корабля на ходу. *"Нельзя говорить о неудачности конструкции, кроме большой высоты метацентра, а следовательно, речь идет о недостатках постройки"*.

В начале января 1900 г. "Храбрый" с разрешения морского министра Франции был введен в док тулонского арсенала и после очистки днища осмотрен представителями завода и наблюдающим инженером. К большой радости младшего судостроителя К.Боклевского, вся подводная часть оказалась в полном порядке и была выполнена на уровне мировых стандартов. Далее К.П.Боклевский, на основании знакомства со всеми "прелестями" казенного судостроения, ссылаясь на осведомленность императора, взял на себя смелость изложить свое видение причин неудачной работы: *"недостаток хороших мастеровых и низкая квалификация имеющихся, из-за чего работы выполняются небрежно и часто теоретически неправильно; отсутствие контроля со стороны чертежной; некачественность материалов; отсутствие у строителя самостоятельности и избыток канцелярской работы"*. Далее наблюдающий инженер произвел сравнение отечественного опыта с заграничным, и выдал заключение: *"...У нас все зависит от случайного подбора специалистов, строителя и воли капитана над портом. Я не порицаю существующий строй, а как обязанный к тому долгом службы"*.

Через месяц сняли все плиты, кроме четырех в корме, начали исправление поперечных переборок, провели перенастилку верхней палубы и перестановку иллюминаторов, исправили рулевое управление. А очередные недостатки при этом продолжали всплывать. В подводной части подкладка за броней вся была пропитана водой и частично сгнила, рубашка оказалась покрыта толстым слоем ржавчины.

В это же время все причастные к постройке "Храброго" сочиняли объяснительные записки по поводу обнаруженных дефектов. Отмечалось, что недостатки по отверстиям под броневые болты были замечены помощником судостроителя В.И.Киприановичем, но их не

устранили. Послание это сопровождается замечаниями вице-адмирала П.Тыртова, отпечатанными на отдельных листочках. Он сетует: "...Почему судовое начальство доложило Государю и продолжило плавание для показа дыр иностранцам - очень хотелось побыстрее уйти в плавание". На это указывал и корабельный инженер Петербургского порта Н.А.Субботин: "...Лодку стремились быстрее отправить в плавание". МТК больше упирал на отсутствие самостоятельности: "...Где нет полной самостоятельности, не может быть и полной ответственности". И как вывод: "Виновата сама система судостроительного дела в казенном строении". После исправления всех замеченных недостатков был подписан приемо-сдаточный акт. Так, благодаря словоохотливости капитана 2 ранга С.Воеводского, "Храбрый" был подвергнут качественному "евроремонту", что обошлось российской казне в 447601 франков 43 сантима (172 239 руб.), то есть больше четверти стоимости постройки корпуса. Но на состоянии казенного российского судостроения это никак не отразилось, для изменений в нем понадобилось поражение в русско-японской войне 1904-1905 гг.

Облегченная после ремонта, канонерская лодка отправилась выполнять поставленные задачи. В греческом порту "Храбрый" вошел в состав отряда контр-адмирала А.А.Бирилева. Россия вместе с другими державами содержала свои суда в Средиземном море для поддержания мира на о.Крит, где недавно произошло восстание греков. Несмотря на родство по династии (королева эллинов Ольга Константиновна приходилась Николаю II двоюродной теткой), российская дипломатия поддержала турецкую сторону. Кроме того, отряд А.Бирилева являлся резервом для морских сил Дальнего Востока. Канонерская лодка "Храбрый" под командой С.А.Воеводского в течение нескольких лет совершала походы по портам Средиземного моря, как в составе отряда, так и в одиночку. В начале 1901 г. на "Храбром" появился новый командир, прибывший из Парижа, бывший морской агент, капитан 2 ранга Сергей Павлович Шеин (погиб в Цусимском бою, командуя крейсером "Светлана"). Основное время канонерка проводила в греческих водах. 2.11(19.10).1900 г. С.Воеводский жалован королем Испании знаком ордена "За морские заслуги" 3-го класса, а 21 декабря (по ст.ст.) португальским орденом "Зачатия" 2-й степени.

18(5).02.1901 г. Степан Аркадьевич был отчислен от должности командира мореходной канонерской лодки "Храбрый" и 4 мая (21 апреля) этого же года переведен в 14 флотский экипаж. 4 ноября (22 октября) этого же года он назначается командиром учебного судна "Верный", а 9.06(27.05).1902 г. его жалуют французским орденом Камбоджи Командорского креста.

9 октября (25 сентября) 1902 г. капитан 2 ранга С.А.Воеводский был зачислен в Николаевскую морскую академию (2-й раз) на курс военно-морских наук, которую успешно окончил 14(1) апреля 1903 г. и возвратился командовать учебным судном "Верный" (от должности которого был отчислен 19 (6) декабря 1903 г.).

17(4) сентября этого же года Степан Аркадьевич назначается членом комиссии по медицинскому осмотру и приему новобранцев в призыв этого года для укомплектования команд Балтийского флота, а 25(12) сентября он становится членом комиссии для обсуждения разных вопросов, касающихся Морского кадетского корпуса и его учебного отряда.

19(6).12.1903 г. его отчисляют от должности командира учебного судна "Верный", и награждают орденом Святой Анны 2-й степени. 2 мая (19 апреля) 1904 г. капитан 2 ранга С.Воеводский назначается командиром крейсера 1 ранга "Герцог Эдинбургский" с оставлением в должности заведующего учебной командой строевых квартирмейстеров. 20(7) августа 1904 г. Степан Аркадьевич председатель комиссии по экзамену лиц на чин прапорщика по морской и механическим частям.

Высочайшим приказом по морскому ведомству от 19(6) декабря 1904 года за отличие по службе С.А.Воеводский произведен в капитаны 1 ранга с утверждением в должности командира крейсера 1 ранга "Герцог Эдинбургский", а 26(13) декабря этого же года он был пожалован орденом Святого Владимира 4-й степени с бантом за выслугу 25-ти лет в офицерском чине и совершение восьми шестимесячных кампаний.

Циркуляром ГМШ от 30(17) сентября 1905 г. Степану Аркадьевичу назначено вознаграждение за долговременное командование судами 1 и 2 рангов по 540 рублей в год начиная с 14(1) июля 1904 года. 31(18) мая 1906 г. он был назначен командующим учебным отрядом Морского кадетского корпуса на кампанию этого года, а приказом исполняющего должность главного командира флота и портов и начальника морской обороны Балтийского моря он 5 июня (23 мая) утвержден в этой должности. 2 августа (20 июля) этого же года ему государем императором объявлено монаршее благоволение. 30(17) августа 1906 г. Степан Аркадьевич приказом по морскому ведомству назначен исполнять должность Начальника

Николаевской морской академии и директора морского корпуса. Это было время, когда в морском ведомстве потребовались коренные реформы, При нем приступили к преобразованию постановки дела подготовки будущих офицеров, как в стенах морского корпуса, так и во время плавания на судах отряда, а так же к преобразованию Николаевской морской академии.

За последние десять лет он был первым директором морской академии, получившим высшее (двойное) академическое образование. 19(6) декабря этого же года ему пожалован орден Святого Владимира 3 степени. 17(4) марта 1907 г. Воеводский назначен командующим учебного отряда морского корпуса на кампанию этого года.

18(5) апреля 1907 г. за отличие по службе произведен в контр-адмиралы. 13 июля (30 июня) 1908 г. назначен в свиту его императорского величества с оставлением в прежней должности. Император Николай II, произведя 9, 11 и 13 июля (26, 28 и 30 июня) 1908 года на рейде Питкопас смотр отряду судов, назначенных для плавания с гардемаринами и кадетами морского корпуса в составе: крейсеров "Аврора" и "Диана", учебных судов – "Минин", "Рында", "Воин" и "Верный" и шхун "Моряк" и "Забава" и, оставшись особенно довольным состоянием означенных судов, бодрым и молодцеватым видом гардемарин, кадет и команд, изъявил монаршее благоволение начальнику отряда контр-адмиралу Степану Аркадьевичу. Объявил высочайшую благодарность командирам судов отряда и всем офицерам, гардемаринам, кадетам и нижним чинам объявил свое царское спасибо и пожаловал: старшим боцманам и кондукторам флота – по десять рублей, боцманам – по пять рублей, прочих унтер-офицерских званий – по три и рядовым по одному рублю, а всем, имеющим знак отличия военного ордена, кроме того, по 4 рубля на человека. Этим же приказом и числом Степану Аркадьевичу объявлено монаршее благоволение за смотр отряду судов на Питкопасском рейде.

Когда в морском ведомстве после неблагоприятной войны с японцами 1904-1905 гг. потребовались коренные реформы, морской министр предложил в 1908 г. С.А.Воеводскому пост своего товарища, в должности которого он был утвержден 20 (7) июля этого же года с оставлением в свите его императорского величества. Дальнейшая карьера Степана Аркадьевича, несмотря на отсутствие особых заслуг и боевого опыта, твердых взглядов в области военно-морского строительства, оказалась стремительной.

19(6) октября 1908 г. С.Воеводский был назначен членом Конференции Николаевской морской академии, а 2 ноября (20 октября) этого же месяца пожалован шведским орденом Меча командорского креста 1-го класса. 19(6) декабря ему был пожалован орден Святого Станислава 1-й степени.

21 (8) января 1909 г. контр-адмирал С.А.Воеводский был назначен на пост морского министра с оставлением в свите Николая II. С этого времени для энергии молодого министра открылось широкое поприще. 19 (6) мая этого же года он был зачислен в списки морского кадетского корпуса.

17 (4) сентября 1909 г. Степан Аркадьевич был произведен в вице-адмиралы.

28.02.1911 г. на его имя был получен высочайший рескрипт:

"Степан Аркадьевич!

В заботах о скорейшем воссоздании боевого флота мною было поручено членам Государственного Совета: инженер-генералу Рербергу, генералу-от-инфантерии Редигеру и тайному советнику Дмитриеву обследовать в хозяйственном и административном отношениях деятельность Главного Управления кораблестроения и снабжений, казенных морских заводов и портов и по обследовании представить мне о наилучших способах достижения указанной цели.

Облеченные моим доверием лица закончили возложенное на них поручение и представили мне 24 января сего года свое заключение.

Из этого заключения я с полным удовлетворением убеждаюсь в том, что обследование деятельности предсказанных мною учреждений морского ведомства не обнаружило таких обстоятельств, которые давали бы повод подозревать злоупотребления, что нежелательные отступления от установленного порядка, которые наблюдались в деятельности морского ведомства, обратили на себя внимание как ваше, так и подчиненных вам начальников, и что в Морском Министерстве принимаются уже сильные меры к их устранению.

Это дает мне уверенность в том, что когда в общем законодательном порядке будет разрешен возбужденный по моим предначертаниям вопрос о средствах, которые могут быть уделены на развитие наших морских сил в ближайшее время, и эти средства будут предоставлены в распоряжение Морского министерства для выполнения плана судостроения, то устраняться все поводы к обвинению Морского министерства в

отсутствию планомерности в одной из важнейших областей военно-морского управления-судостроения.

Признавая, тем не менее, предупредить возможность нарушения в будущем правильного хода деятельности Морского министерства, поручаю вам:

1. Представить вам на мое утверждение особое положение о порядке составления и утверждения проекта кораблей и о выполнении этих проектов.

2. Внести на рассмотрение Адмиралтейств-совета вопрос о возможности преобразования Главного Управления кораблестроения и снабжений и технического комитета на началах, предположенных во всеподданнейшем докладе членов Государственного Совета, производивших обследование, и заключение Адмиралтейств-Совета представить мне одновременно с проектом общего преобразования центральных управлений морского ведомства.

3. При заканчиваемом в настоящее время пересмотре положения об управлении заводами морского ведомства, иметь в виду указываемые во всеподданнейшем докладе членов Государственного Совета, производивших обследование, несовершенства действующего положения и принять меры к их устранению.

4. По представлении мне проекта нового положения об управлении центральными учреждениями морского ведомства незамедлительно перейти к окончательной разработке нового положения об управлении военными портами и закончить это дело в ближайший, по возможности, срок. Пребываю к вам неизменно благосклонный.

Николай. 28.02.1911г."

А через 20 дней С.Воеводский был уволен с поста морского министра.

Деятельность Степана Аркадьевича как морского министра, носила характер отказа от уже начатой после войны 1904-1905 гг. реформы морского ведомства, необходимость которой признавалась как правительством, так и личным составом самого флота. Даже те слабые попытки нового курса, которые были сделаны его предшественниками, С.Воеводским постепенно ликвидировались. Так положение о начальниках морских сил наших морей, на которых возлагалась ответственность за боевую подготовку флота, постепенно изменялось, и полномочные начальники опять превращались в прежних флагманов с ограниченным кругом действий, зависящих от береговых учреждений. Учебные отряды, из которых одно время только и состоял русский флот, вновь разрастались в ущерб боевому флоту. Разрабатывался план восстановления прежних флотских экипажей, в которые предполагалось вновь поселять на зиму свозимые с кораблей команды.

Хозяйство морского ведомства при С.А.Воеводском оставалось в прежнем состоянии, играя самодовлеющую, а не подчиненную боевым задачам флота роль.

31(18) марта 1911 г. Степан Аркадьевич был назначен членом Государственного Совета и одновременно его на посту морского министра заменил вице-адмирал И.К.Григорович.

В 1913 г. С.А.Воеводскому было присвоено звание адмирала.

19(6) сентября 1917 г. Степан Аркадьевич написал письмо бывшему в то время морскому министру Временного Правительства контр-адмиралу Д.Н.Вердеревскому:

"По возвращении моем в Петроград я получил письмо от 17 августа настоящего года за №25362 бывшего в то время морским министром А.Ф.Керенского, предложившего мне, в видах чрезвычайных обстоятельств текущего момента и необходимости сократить число высших чинов флота, подать прошение об увольнении меня в отставку. С моей стороны, имея намерение пойти навстречу такому пожеланию, прошу вас, господин контр-адмирал, передать Временному Правительству мою просьбу об увольнении меня в отставку по расстроенному здоровью с мундиром и пенсией. Вместе с тем надеюсь, что при установлении размера назначенной мне пенсии, Временное Правительство примет во внимание мое расстроенное на государственной службе здоровье, а также тяжелое материальное положение..."

Степан Аркадьевич был женат первым законным браком на дочери генерал-майора Арапова Михаила Устиновича девице Анне Михайловне Араповой. В брак вступил 20(8).11.1887 г. и имел 4 сыновей: Николая (7.09.1888-1975) - офицер Кавалергардского полка, летчик, командир 1-го авиа дивизиона в Первую мировую войну, кавалер ордена Святого Георгия 4-й ст., в 1917 авиационный агент при российском посольстве в Лондоне; Сергея (8.09.1899-1961, Нью-Йорк) - с 1916 командир 4-го эскадрона Кавалергардского полка, в эмиграции кассир в банке; Георгий (8.03.1891, Санкт-Петербург 1954, Лейк-Форест, штат Иллинойс, США.) В 1917 ротмистр, временно командующий полком. С 1920 во Франции.

Впоследствии землевладелец в Америке; Владимир (21.06.1899 - после 1917- офицер Кавалергардского полка.

Вся семья православного вероисповедания. После гражданской войны С.А.Воеводский покинул Россию. Умер в эмиграции 18 августа 1937 г. в г.Виши и похоронен в Ницце (Франция). С.А.Воеводскому принадлежит несколько научных работ по морским вопросам.

СИРЫЙ С.П.

*председатель военно-исторической секции Дома ученых РАН,
председатель секции истории Российского флота и историограф СПб МС,
заслуженный работник высшей школы России, профессор, капитан 1-го ранга в отставке*