



**СЛАВА И ТРАГЕДИЯ
БАЛТИЙСКОГО ЛИНКОРА**



СЛАВА
Морская летелись



СЛАВА И ТРАГЕДИЯ БАЛТИЙСКОГО ЛИНКОРА



СЛАВА И ТРАГЕДИЯ БАЛТИЙСКОГО ЛИНКОРА

Москва
«Вече»

УДК 94(47)
ББК 63.3(2)5
С47



**С47 Слава и трагедия балтийского линкора / Авт.-сост.
Н.А. Кузнецов. — М.: Вече, 2013. — 288 с. : ил. — (Морская
летопись).**

ISBN 978-5-4444-0731-8

Знак информационной продукции 16+

Линкор «Слава», последний корабль из серии броненосцев типа «Бородино», активно участвовал в операциях на Балтике в годы Первой мировой войны и героически погиб в 1917 г. во время Моонзундской операции. В мирное время на его долю также выпало немало дальних походов и славных дел, одним из которых было участие в спасении жителей итальянского города Мессина, пострадавших от разрушительного землетрясения в 1908 г. В предлагаемый читателю сборник включены воспоминания и статьи, посвященные различным страницам истории знаменитого корабля. Многие из них были напечатаны в эмиграции, а некоторые, сохранившиеся в архивах, публикуются впервые.

**УДК 94(47)
ББК 63.3(2)5**

ISBN 978-5-4444-0731-8

© Кузнецов Н.А., составление, 2013
© Емелин А.Ю., 2013
© Лихачев П.В., 2013
© Саммалсоо П., 2013
© ООО «Издательство «Вече», 2013

ВВЕДЕНИЕ

Линкор «Слава», последний корабль из серии броненосцев типа «Бородино», активно участвовал в операциях на Балтике в годы Первой мировой войны и героически погиб в 1917 г. во время Моонзундской операции. В мирное время на его долю также выпало немало дальних походов и славных дел, одним из которых было участие в спасении жителей итальянского города Мессина, пострадавших от разрушительного землетрясения в 1908 г. Наиболее подробно история корабля изложена в фундаментальной монографии С.Е. Виноградова «Броненосец “Слава”. Неспобежденный герой Моонзунда» (М., 2011). В предлагаемый читателю сборник входят воспоминания (многие из которых были напечатаны в эмиграции, а некоторые, сохранившиеся в архивах, публикуются впервые), а также статьи современных авторов, посвященные различным малоизвестным страницам истории балтийского линкора.

Особую ценность публикуемым материалам придает тот факт, что большинство из них освещает одни и те же события с разных точек зрения их участников, как оказавшихся в эмиграции, так и оставшихся в СССР. Работы же современных исследователей позволяют уточнить многие факты на основании сохранившихся архивных документов.

Линейный корабль «Слава» 21 апреля 1901 г. был зачислен в списки судов Балтийского флота и 19 октября 1902 г. заложен на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге; спущен на воду 16 авгу-



ста 1903 г. и вступил в строй в октябре 1905 г. 27 сентября 1907 г. переклассифицирован из класса эскадренных броненосцев в линейные корабли. В 1910—1911 гг. прошел капитальный ремонт в Тулоне (Франция). В декабре 1908 г. участвовал в оказании помощи населению города Мессина на острове Сицилия в Италии, пострадавшему от землетрясения. Участвовал в Первой мировой войне (оборопа Рижского залива в 1915—1916 гг., Ирбенская (26 июля — 8 августа 1915 г.) и Моонзундская (29 сентября — 6 октября 1917 г.) операции) и Февральской революции. 4 октября 1917 г. в бою с отрядом германских кораблей на рейде Куйвасту линкор «Слава» получил ряд повреждений и ввиду невозможности прохода через Моонзундский пролив из-за увеличившейся осадки по решению командования был взорван и затоплен экипажем. 29 мая 1918 г. исключен из списков судов Балтийского флота.

Основные тактико-технические данные линкора «Слава»

Водоизмещение (нормальное): 14 415 т.

Основные размерения (длина, ширина, осадка; наибольшие):
121,31 × 23,17 × 8,48 м.

Энергетическая установка: 2 паровые машины мощностью
по 8182 л. с.

Скорость (максимальная/экономическая): 17,64/10 узлов.

Дальность плавания: 1970 миль.

Вооружение: 2 × 2 — 305-мм; 6 × 2 — 152-мм; 20 — 75-мм;
2 — 64-мм; 20 — 47-мм; 2 — 37-мм. С 1911 г. — 2 × 2 — 305-мм; 6 ×
2 и 8 × 1 — 152-мм; 20 — 75-мм; 4 — 47-мм орудий; 8 — 7,62-мм
пулеметов; 4 (с 1911 г. — 2) 381-мм торпедных аппаратов.

Бронирование: борт — 102—178 мм; палуба — 31—75 мм;
рубка — 203 мм; башни — 152—254 мм; казематы — 76 мм.

Экипаж 822 человека¹.

¹ Бережной С.С. Линейные и броненосные корабли. Канонерские лодки: Справочник. М., 1997. С. 46—47.



* * *

Воспоминания и статьи в настоящем сборнике публикуются в авторской редакции. Это касается прежде всего написания имен собственных, а также сокращений и аббревиатур и, в ряде случаев — оформления научно-справочного аппарата. В биографических работах все даты, относящиеся к периоду до 1918 г., приводятся по юлианскому (старому) стилю. В белых войсках, действовавших на Востоке, Севере и Северо-Западе России, был принят григорианский (новый) стиль, на Юге России, вплоть до окончания Гражданской войны, употреблялся юлианский (старый) стиль.

МЕССИНА — ПОДВИГ РУССКИХ МОРЯКОВ

Н.И. Евгений

ЭТО БЫЛО В МЕССИНЕ¹

В середине октября 1908 года четыре русских военных корабля — «Слава», «Цесаревич», «Адмирал Макаров» и «Богатырь» — вышли из Балтийского моря: корабельные гардемарины, только что окончившие Высшее военно-морское училище², отправлялись в практическое заграничное плавание.

Наши суда посетили в пути порты Англии, Испании и к концу ноября стали на якорь в Бизерте, на северном побережье Туниса. Но и здесь пребывание судов не было длительным. Для продолжительной стоянки был избран старинный итальянский городок на восточном берегу Сицилии — порт Аугуста. Выбор этот был сделан не случайно — большая и закрытая бухта, расположенная в стороне от оживленных морских путей, представляла значительные удобства для прохождения учебной практики.

Все благоприятствовало походу — погода стояла прекрасная, местное население относилось к русским морякам исключительно радушно, гостеприимно.

¹ Впервые опубликовано: Нева. 1958. № 12. С. 185—187.

² Речь идет о Морском корпусе. — *Примеч. сост.*



Я был одним из гардемаринов на «Славе» и до сих пор хорошо помню наши увлекательные путешествия, которые мы совершали по воскресным дням, — бродили по живописным окрестностям Лугусты, знакомились с соседними старинными итальянскими городами.

Морская практика, артиллерийские стрельбы, маневрирование чередовались с отдыхом. Но катастрофа, внезапно обрушившаяся на Италию страшное горе нарушили привычный распорядок нашей жизни.

В четвертом часу утра 28 декабря (по повому стилю) экипаж на борту линкора «Слава» был внезапно разбужен — наш огромный корабль сотрясался, точно какая-то неведомая могучая рука наносила тяжелые глухие удары по его корпусу.

Некоторые из нас бросились на верхнюю палубу. Матрос, стоявший на вахте, взволнованно рассказывал:

— Сперва мы услышали какой-то гул, но где-то там, далеко...

Его перебил другой вахтенный:

— И вдруг с моря хлынула в бухту волна... Мертвая зыбь, одним словом... Она и раскачала наш линкор.

Оказалось, что эта волна была такой силы, что она заставила нашу «Славу» описать на своих якорных цепях полный круг. Почти одновременно с этим послышались крики на берегу, ночную темноту прорезали вспыхнувшие в некоторых домах огни, снова до нас докатился какой-то шум. Затем все стихло, и казалось, что берег снова погрузился в предутренний покой.

Вскоре из Катании (город к северу от Лугусты) на флагманский корабль, к начальнику отряда контр-адмиралу Литвинову прибыл наш вице-консул с горестным известием: оказывается, этой ночью разразилось страшное землетрясение. Оно охватило юго-западную Италию — Калабрию и северо-восточную Сицилию. Особенно сильно пострадали города Мессина и Реджо. Под обломками зданий погребены десятки тысяч жителей, а те, кто уцелел, остались без крова, без пищи, без воды.

Учитывая это, контр-адмирал Литвинов решил, не дожидаясь указаний из Морского министерства, немедленно идти в Мессину. Это решение нашло самый горячий отклик у судовых



экипажей. Все были охвачены одним чувством, одним желанием — помочь, как можно скорее помочь терпящему бедствие народу Италии.

Вечером наш отряд вышел в Мессину, — мы рассчитывали прибыть туда на следующий день с рассветом. А пока на кораблях кипела работа — готовились для спасательных команд лопаты, кирки, топоры, ремни, вещевые сумки, флаги. Все наши продовольственные запасы были взяты на строгий учет. В лазаретах комплектовали медицинские пункты, оборудовали операционные. Здесь также было много хлопот — надо позаботиться об инструментах, медикаментах, перевязочном материале. Руководил этим наш флагманский врач А.А. Бунге — в прошлом известный исследователь дельты реки Лены и Новосибирских островов.

Утром 29 декабря перед нами открылись подернутые легкой дымкой берега Мессинского пролива. Щемящая боль сжала сердце: что суждено нам увидеть на берегу? Но даже глядя на море, можно было судить о размерах тяжкого бедствия, — по волнам неслись обломки мебели, домашняя утварь, ящики, корзины.

Чем ближе мы подходили к берегу, тем печальнее становилась раскрывающаяся перед нами картина. Обвалившиеся стены, упавшие купола церквей, клубы дыма, вырывающиеся языки пламени...

Корабли стали на рейде Мессины. Нет, это только издали казалось, что катастрофа миновала нарядные дома на набережной, — держались здесь лишь фасады, а все остальное — крыши, потолки, полы — обвалилось, образовав внутри зданий груды бесформенных обломков. Набережная, куда мы высаживались, была повреждена нахлынувшей на нее в начале землетрясения большой — до десяти метров высоты — волной. Красавица Мессина — оживленный южный город — лежала перед нами в дымящихся руинах, в грудах камней, покрытых густым слоем известковой пыли.

Катастрофа, разразившаяся ночью, погребла под обломками тысячи жертв. Надо было срочно, не медля ни минуты, начинать раскопки: быть может, еще удастся спасти людей от гибели.



Судовые команды, разбившись на группы по шесть — десять человек, приступили к раскопкам во всех наиболее пострадавших районах города. Моряки работали мужественно, нередко рискуя своей жизнью, — ведь эти полуразрушенные стены, под которыми велись раскопки, могли обрушиться от малейшего толчка и засыпать отважных матросов.

Группе, которой мне пришлось руководить, выпала нелегкая задача — пробиться к двум засыпанным и заваленным балками жителям города. Это были муж и жена, застигнутые катастрофой во сне. Мужчину нам не удалось спасти, но жена его была еще жива. Мы подобрали валявшуюся дверь и, уложив на нее спасенную женщину, с большим трудом, преодолевая огромные завалы на улицах, доставили ее на врачебный пункт.

Исключительную находчивость и мужество проявили матросы, вызвавшиеся спасти людей, застрявших на междуэтажных перекрытиях. Балаксируя зачастую на очень большой высоте, проявляя чудеса ловкости, они пробирались к людям, обреченным на неминуемую гибель, и спасали их.

В районе землетрясения погибло около ста сорока тысяч человек. Стоящие в городе воинские части почти полностью были погребены в своих казармах. Но из уцелевших людей каждый, кто чувствовал в себе хоть немного сил, самоотверженно помогал нам в трудной, но благородной работе по спасанию мессинцев. Так, в группе со мной в течение целого дня работал один молодой инженер итальянец, окончивший политехникум в Риме. Мы быстро с ним подружились и понимали друг друга с полуслова.

Первый день наших раскопок подходил к концу. Над городом ступалась темнота — работать становилось с каждой минутой все трудней и трудней.

Около восьми часов вечера послышался гул, за которым последовало несколько сильных подземных толчков. На этот раз рухнули еще кое-где сохранившиеся остатки стен. Новые тучи известковой пыли опять окутали многострадальный город.

С наших судов поступили сигналы — командам немедленно возвращаться на корабли. Мы благополучно (если не считать ушибов и ссадин) выбрались из развалин и вернулись на свои



корабли. Но, несмотря на страшную, нечеловеческую усталость, уснуть я не мог. Вместе со своим другом гардемарином Алексеем Белобровым поднялись на палубу. Вдали лежала погруженная в темноту Мессина, только лучи прожекторов с наших судов бродили по городу, как бы ощупывая его развалины. Времнами багровое зарево пожарищ озаряло небо.

Несколько часов сна, и как только забрезжил рассвет, мы снова взялись за кирки и лопаты. Но если в первый день мы вели сравнительно поверхностные раскопки, то позднее перешли на более глубокие. Для этого понадобилось строить целые галереи, прорубать глубокие шахты. И все это приходилось делать несмотря на продолжавшиеся подземные толчки и грозный гул. Один из толчков чуть не стоил жизни старшему инженер-механику линкора «Цесаревич» штабс-капитану Федорову. Он работал со своей командой в построенной им галерее, но в разгар раскопок после сильного толчка часть галереи обрушилась, и Федоров очутился под обломками. К счастью, его же матросам после полуторачасовой работы удалось спасти своего командира из-под обломков.

Мы не прекращали раскопок в Мессине около пяти дней. В результате этих трудов русским командам удалось спасти немногим более двух тысяч человек.

Вскоре сюда прибыли транспорты с войсками из Северной Италии и военные суда разных наций, в том числе наши канонерки «Гиляк» и «Кореец». Эти суда вышли из Палермо, там их застала весть о землетрясении, и они немедленно взяли курс в район бедствия.

Тысячи спасенных из-под обломков людей нуждались в лечении, тщательном уходе, усиленном питании. Их надо было срочно вывезти из Мессины, но пассажирских пароходов для этой цели Италия сразу предоставить не могла. Контр-адмирал Литвинов принял решение — выделить часть русских судов для перевозки пострадавших из Мессины в другие города Италии.

И вот «Слава», жилые палубы которой превращены в огромный лазарет, приняв на борт четыреста раненых и больных мессинцев (главным образом женщин и детей), берет курс на Неаполь.



В Неаполе нас встречают толпы народа. Вот как описывает эту встречу Алексей Максимович Горький в своей книге «Землетрясение в Калабрии и Сицилии 15—28 декабря 1908 года»:

«Первос судно, прибывшее в Неаполь, — наша “Слава”, — воистину команда этого судна оправдала его имя, как о том единодушно и горячо свидетельствует пресса всей Италии. Воистину моряки нашей эскадры героически работали в эти дни горя Италии. Отрадно говорить об их подвигах, и да будет знаменательным и всцим для эскадры это первое ее боевое крещение, полученное ею не в страшном и позорном деле борьбы человека с человеком, а в деле братской помощи людям, в борьбе против стихии, одинаково враждебной всему человечеству.

На “Славс” прибыли женщины и дети. Матросы сходили на берег, неся на руках ребят и женщин. О подвигах матросов уже знали в Неаполе, и Неаполь встретил русских восторженными рукошескапаниями.

— Да здравствуют русские моряки! Да здравствует Россия, — гремел город.

Неаполитанцы, рыдая, обнимали, целовали моряков; кто-то из русских сказал по-итальянски:

— Вы помогли нам в Чемульпо¹, мы вам в Мессине. Все люди должны помогать друг другу! Все люди — братья!

Это вызвало общий восторг экспансивного Неаполя».

В январе 1909 года отряд Литвинова покинул Италию. Пережитое вместе с итальянцами сблизило нас, укрепило нашу взаимную дружбу.

«В память содружества» — так называется медаль, врученная итальянским правительством всем морякам нашего отряда. Она вечно будет напоминать о давних и славных традициях нашего флота, приумноженных советскими моряками: первыми прийти на помощь в беде.

¹ Чемульпо — бухта, в которой погиб в неравном бою с японской эскадрой в 1904 году наш крейсер «Варяг». Находившийся неподалеку итальянский крейсер оказал помощь морякам «Варяга». — *Примеч. авт.*

*Н.А. Кузнецов***НИКОЛАЙ ИВАНОВИЧ ЕВГЕНОВ (1888—1964)**

Н.И. Евгенов родился 2 августа 1888 г. в семье учителя. В 1909 г. окончил Морской корпус. В 1908 г., будучи корабельным гардемаринном, Евгенов на линкоре «Слава» находился в плавании отдельного Балтийского отряда. Вместе с другими русскими моряками он участвовал в спасении жителей итальянского города Мессина, разрушенного землетрясением и цунами.

В 1913—1915 гг. Н.И. Евгенов принял участие в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на ледокольных транспортах «Таймыр» и «Вайгач», которую возглавлял Б.А. Вилькицкий. 21 августа 1913 г., находясь севернее полуострова Таймыр, участники экспедиции (причем одним из первых был именно Евгенов) обнаружили неизвестный ранее остров, получивший название Земля Николая II (в советское время переименован в архипелаг Северная Земля). Пролив между полуостровом Таймыр и вновь открытой землей получил название пролив Цесаревича Алексея. Обнаружение Северной Земли стало крупнейшим географическим открытием XX века. Также в навигацию 1913 г. экспедиция открыла и нанесла на карты остров, получивший название остров Вилькицкого, описала Землю Императора Николая II, острова Цесаревича Алексея (Малый Таймыр) и Старокадомского.

В годы Первой мировой войны Евгенов служил штурманским офицером на эсминце «Орфей»; в октябре 1917 г. он участвовал в Моонзундском сражении, будучи старшим офицером эскадренного миноносца «Капитан Изымльстев». Предвидя скорый конец Российского флота, Евгенов поступил на курсы по подготовке гражданских судоводителей, но вскоре курсы закрылись, Российский флот был распущен, а Евгенов и его соплаватель по «Вайгачу» А.Г. Никольский отправились на Дальний Восток, а оттуда в Америку, где Евгенов и Никольский работали делопроизводителями по разбору архивов Российского посольства



в Вашингтоне. Из Вашингтона Евгенов отправился в Сибирь, поступив в вооруженные силы Всероссийского правительства адмирала А.В. Колчака. Первоначально он рассчитывал продолжить работу в Гидрографической экспедиции Б.А. Вилькицкого, по запросу которого он и был вызван в Сибирь. Но нормальной связи между Восточным и Северным Белыми фронтами не существовало (а база экспедиции находилась в Архангельске), поэтому служба Н.И. Евгенова проходила в омском Морском министерстве.

Когда Евгенов прибыл в Сибирь, войска адмирала Колчака уже отступали под ударами Красной армии. Впрочем, служба Николая Ивановича проходила не на фронте, а в Гидрографическом управлении Морского министерства. 23 августа 1919 г. он был назначен начальником Геодезического отделения управления. Уже через шесть дней он получил «по линии» очередной чин старшего лейтенанта. 10 сентября 1919 г. Н.И. Евгенов был назначен представителем от Морского министерства в Междуведомственное совещание по вопросам техники съемочных работ, созываемое Министерством земледелия.

По всей вероятности, Евгенов был достаточно близок к А.В. Колчаку. Скорей всего, он был с ним знаком еще в бытность будущего Верховного Правителя командиром ледокольного транспорта «Вайгач» в 1910 г. Во всяком случае, по сведениям С.В. Дрокова, Евгенов был в числе немногих морских офицеров, арестованных в январе 1920 г. вместе с А.В. Колчаком. Но уже 25 февраля 1920 г. Евгенов был освобожден из Иркутской тюрьмы по постановлению Чрезвычайной следственной комиссии «за отсутствием состава преступления».

В Советской России Евгенов продолжил работу в качестве гидрографа. В 1920—1925 гг. он вел гидрографические исследования в устье реки Оленек (фактически это была первая советская научная экспедиция в Арктику), в дельте и нижнем течении Лены, в бухте Тикси, на западных берегах Новой Земли; с 1926 г. в течение шести лет возглавлял Карские экспедиции. В 1937 г. он получил ученую степень доктора географических наук. Его диссертацией стала первая лоция Карского моря. Она была восторженно встре-



чена не только моряками-полярниками, но и учеными. Участвовал Евгений вместе с Н.Н. Зубовым и в трех первых высокоширотных экспедициях на ледокольном судне «Садко». С 1933 по 1938 г. он был заместителем начальника Гидрографического управления Главсевморпути.

В 1938 г. Николая Ивановича постигла трагическая судьба многих ученых — он был арестован. Вместе с ним по «делу Гидрографического управления Главсевморпути» было арестовано 13 человек. Помимо Евгенова, в Морском министерстве правительства Колчака также служил П.К. Хмызников — выпускник Морского корпуса 1915 г. Обвинения, предъявленные арестованным гидрографам, были стандартными для тех страшных времен — создание антисоветской контрреволюционной организации и шпионаж (трагически знаменитая 58-я статья). В работе В. Звягинцева приводятся материалы обвинительного заключения, поражающие своей абсурдностью... *«Евгенов же, по версии следствия, являлся “резидентом английской разведки “Интеллидженс-сервис” и активным участником английской контрреволюционной организации “Российский Общевоинский Союз”».* В обвинительном заключении подчеркивалось, что Евгений еще *«в 1918 году эмигрировал в США, где по 1919 год служил в бывшем царском посольстве в Вашингтоне, затем был переброшен в штаб армии Колчака, где служил в карательном отряде на штабном пароходе»*, в 1930—1936 годах передавал завербовавшему его Рекстину и другим английским агентам *«секретные военно-морские карты Финского залива, Черноморского и Мурманского побережья, сведения о состоянии военно-морских сил РККФ, усовершенствованиях судовой артиллерии, минном хозяйстве и о вводе в строй новых кораблей».* Эти секретные сведения он якобы получал от военных гидрографов Исаева, Эмме и Меперского, осужденных по другому делу. Далее говорилось, что по заданию английской разведки Евгений в начале 30-х годов создал в Гидрографическом управлении контрреволюционную организацию, в которую вовлек Петрова, Хмызникова и Гернега. А двое последних в свою очередь к тому времени уже работали на японскую разведку.



В защиту Н.И. Евгенова выступили многие видные ученые, в том числе академики А.Н. Крылов и Ю.М. Шокальский. Академик Крылов писал: *«Географические и гидрографические работы Н.И. Евгенова занимают весьма видное место в исследованиях Арктики... имеет 39 печатных трудов, их совокупность доставила ему почетную должность как выдающегося советского гидрографа и исследователя Арктики наряду со славными именами Папанина, Федорова, Ширшова, Кренкеля, Шмидта, Визе — нашими современниками и именами деятелей начала прошлого столетия: Сарычева, Пахтусова, Литке, Врангеля»*. Но, несмотря на поддержку видных деятелей науки, машину сталинского «правосудия» остановить не удалось, и в 1939 г. Евгенов был осужден на 8 лет исправительно-трудовых лагерей. В октябре 1943 г. его условно-досрочно освободили (как отличника производства).

На следующий год после освобождения Евгенову удалось продолжить научную деятельность — он был назначен старшим инженером, а затем и директором Архангельской научно-исследовательской лаборатории, а затем (до 1947 г.) работал старшим научным сотрудником Архангельского стационара АН СССР. В 1947 г. Евгенову удалось вернуться в Ленинград. В 1947—1951 гг. Николай Иванович был профессором кафедры океанологии Ленинградского гидрометеорологического института, а затем, до 1961 г. — старшим научным сотрудником Ленинградского отделения Государственного океанографического института. Скончался Н.И. Евгенов в 1964 г. в Ленинграде.

Круг научных интересов Н.И. Евгенова был необыкновенно широк. Хорошо знавший его полярный исследователь и ученый Я.Я. Гаккель называл Евгенова мореведом. Высоко оценивал научную работу Н.И. Евгенова начальник Ленинградского отделения Государственного океанографического института Ю.В. Преображенский: *«Евгенов Н.И. по роду своей деятельности сочетает в себе опытного навигатора-морьяка, гидрографа-исследователя арктических морей с производственным уклоном научного работника-океанолога, и, наконец,*



педагога высшей школы области океанографических наук». Сам же Николай Иванович скромно считал себя «географом-путешественником». Он писал о себе в 1958 г.: *«Моя служба на флоте была обусловлена в большей степени желанием побывать в "Дальних странах", впитать в себя новое с точки зрения географа. В связи с этим я старался, по возможности, участвовать в дальнем плавании, в малоисследованных районах, хотя это мне не всегда удавалось»*. Николай Иванович Евгенов оставил научное наследие в виде более ста научных работ.

Именем Евгенова названы: мыс на острове Большевик (архипелаг Северная Земля), мыс в Антарктиде, бухта в заливе Седова на восточном побережье Новой Земли. В честь Евгенова был назван гидрографический бот, принадлежавший Главному управлению Северного морского пути. После ареста Н.И. Евгенова, приказом начальника ГУСМП И.Д. Папанина № 225 от 16 июня 1938 г. бот был переименован в «Летчик Махоткин» (в 1942 г. по ложному доносу был арестован и В.М. Махоткин; сведениями о дальнейших переименованиях судна автор пока не располагает). В 1974 г. в строй вошло лоцмейстерско-гидрографическое судно «Николай Евгенов» (в настоящее время принадлежит Архангельской гидрографической базе Государственного унитарного гидрографического предприятия Министерства транспорта Российской Федерации).

Награды: золотой знак об окончании полного курса наук Морского корпуса (1910 г.); светло-бронзовая медаль в память 300-летия царствования Дома Романовых (1913 г.); орден Святой Анны 3-й степени (1913 г.); светло-бронзовая медаль в память 200-летия Гапгутской победы (1915 г.); орден Святого Владимира 4-й степени (12 ноября 1915 г.); мечи и бант к ордену Святой Анны 3-й степени; орден Святой Анны 4-й степени с надписью «За храбрость»; мечи и бант к ордену Святого Владимира 4-й степени; малая золотая медаль Русского географического общества (1924 г.)



Источники и литература

- Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 579.
 Оп. 1. Д. 38. Оп. 2. Д. 21, 23. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 124.
 Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 39597.
 Оп. 1. Д. 67. Л. 112, 131, 150.
 70 лет полярной гидрографии. СПб., 2003.
 Бизертинский «Морской сборник» 1921—1923. Избранные страницы. М., 2003.
Евгенова Н.И. Студенные вахты (Воспоминания об исследователе Арктики). СПб., 2006.
Звягинцев В. Трибунал для флагманов. М., 2007.
Попов С.В. Гидрограф Евгенов. Якутск, 1988.
 Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства. Пг., 1916.

Основные опубликованные работы Н.И. Евгенова¹

- Экспедиция к устьям рек Лены и Оленека. Л., 1929.
 Лоция Карского моря и Новой Земли. Л., 1930.
 Лоция Карского моря. Ч. 2. Карское море и Новая Земля. Л., 1935. Коллектив авторов, общее редактирование.
 Лоция Карского моря. Ч. 1—2. Л., 1938—1940. Коллектив авторов².
 Морские течения, 2 изд. Л., 1954, 1957.
 Гидрографическая экспедиция в Северном Ледовитом океане на судах «Таймыр» и «Вайгач» (1910—1915) // Известия Всесоюзного географического общества. 1957. Т. 89. Вып. 1.
 Научные результаты полярной экспедиции на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910—1915 годах. Л., 1985. В соавторстве с В.П. Купецким.

¹ Полная библиография работ Н.И. Евгенова насчитывает 114 наименований (РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 38. Л. 13—21). В книге Евгеновой Н.И. «Студенные вахты» (Воспоминания об исследователе Арктики) (СПб., 2006) на с. 160—165 приведен список из 106 опубликованных работ Н.И. Евгенова.

² Так как данное издание вышло уже после ареста Евгенова, его фамилия в нем не упоминается.



В.Н. Янкович

ПОВЕСТЬ О ГЕРОИЧЕСКИХ ПОДВИГАХ РУССКИХ МОРЯКОВ ПРИ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИИ В ИТАЛИИ В 1908 г.¹

В текущем году² истекает 50 лет со времени этой катастрофы, когда соединению кораблей русского военно-морского флота пришлось принимать активнейшее участие в спасении населения разрушенного землетрясением портового города Мессина.

Немедленно после окончания Русско-японской войны возникла задача восстановления русского военного флота. В этих целях сохранившиеся боевые корабли Балтийского флота были сведены в особый отряд для проведения на нем учебной и боевой подготовки личного состава. Летом корабли выполняли эту работу в отечественных водах, а на зимние 6—7 месяцев посылались в заграничные плаванис. На кораблях отряда проходили практическое обучение окончившие военно-морские училища корабельные гардемарины и ученики строевых унтер-офицеров.

В 1908—1909 гг. в состав так называемого гардемаринского отряда входили линейные корабли «Цесаревич» — под флагом контр-адмирала Литвинова и «Слава»; крэйсеры: «Адмирал Макаров», «Богатырь» и «Олег». В конце декабря 1908 г. отряд стоял на рейде порта Аугуста в южной части острова Сицилия. Корабли выполняли большую программу обучения личного состава, выходили соединенно на маневрирование в море, а в день землетрясения — 28 декабря — проводилась практическая стрельба.

Автор данной повести о героическом поведении русских моряков плавал тогда корабельным гардемаринном на линейном корабле «Слава».

¹ Публикуется впервые по машинописному варианту авторской рукописи, хранящемуся в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ). Ф. 231. Оп. 1. Д. 47. Л. 94—108. Даты приведены по григорианскому (новому) стилю.

² Рукопись датирована автором 21 ноября 1958 г.



Впечатления от ужасных последствий этого катастрофического землетрясения никогда не изгладятся из памяти тех, кто так или иначе их переживал. В повести приводятся как личные воспоминания автора, так и свидетельства других лиц о работе и подвигах наших моряков. Автор, как один из участников спасательных работ, подолгу задерживался на раскопках отдельных заживо погребенных людей и не мог бы дать представления об общей значимости помощи русских кораблей несчастным мессинцам.

Около 5 час. 30 мин. 28 декабря при штилевой погоде на рейде порта Аугуста почувствовалось, что с моря вкатилась большая и крутая волна. Липейный корабль «Славу» раза два рвануло на якорь так сильно, что вахтенный начальник отдал команду: «Второй якорь к отдаче изготавить». На берегу колебание земли ощущалось довольно сильно, но лишь некоторые дома получили повреждения.

В этот же день вечером на «Цесаревиче» прибыл командир порта Аугуста и показал адмиралу Литвинову полученную им только что телеграмму: «Город Мессина наполовину разрушен землетрясением; множество убитых и раненых. Просят оказать немедленную помощь». Тотчас же сигналом с флагманского корабля к адмиралу были вызваны все командиры кораблей. Им было сообщено о катастрофе в Мессине.

Не имея на такой непредвиденный случай каких-либо указаний своего высшего морского начальства, начальник отряда приказал все же липейному кораблю «Слава» и крейсеру «Богатырь» немедленно поднимать пары и по готовности следовать полным ходом в порт Мессину. Отдавая приказ двум кораблям, адмирал не учел психологию русских людей. Остальные командиры, поговорив со своими офицерами, вернулись на «Цесаревич» и стали настаивать, чтобы все корабли были посланы на помощь бедствующим людям.

Литвинов в конце концов согласился идти с 4-мя кораблями, оставив лишь крейсер «Олег», на котором было мало топлива. В ближайшие дни ожидался из Черного моря пароход-угольщик для бункеровки всего отряда. Но экипаж «Олега» не примирился с бездеятельностью. Вскоре командир крейсера вновь прибыл к адмиралу и доложил, что мэр города согласился отдать крейсеру



затонувшую на отмели баржу с углем, и что, несмотря на все трудности работы, команда крейсера с энтузиазмом уже приступает к добыче угля из баржи. Начальнику отряда пришлось разрешить «Олегу», пополнив запасы угля, догнать отряд.

Около часу ночи «Цесаревич», «Слава» и «Адмирал Макаров» уже выходили в направлении порта Мессины. Крейсер «Богатырь» несколько задерживался.

Ночью люди на кораблях не спали: готовились носилки, лопаты, ломы, кирки, пилы, топоры.

На «Славе» две трети команды расписывались на спасательные группы во главе с офицерами и корабельными гардемаринами. Ночью нас обогнал большой английский крейсер «Sutley», шедший с Мальты.

Еще значительно не доходя до Мессины, в море встречали массу обломков деревянных строений, пустые шлюпки, всевозможную рухлядь, трупы людей и лошадей.

Около 7 час. 30 мин. 29 декабря липейные корабли с большой осторожностью вошли в порт. Крейсер «Адмирал Макаров» под командой кап. 1-го ранга Пономарева, искусно управляясь среди затонувших судов, подошел совсем близко к набережной, где и стал на якорь.

Оставшиеся в живых жители немедленно подвезли на лодках на ближайший русский корабль своих голодных, изуродованных людей. На носилках лежали раненые: без рук, без ног, с переломами костей, с окровавленными головами.

Приехавшие на флагманский корабль «Цесаревич» итальянцы говорили, что все ждут помощи русского адмирала, потому что прибывший на несколько часов раньше английский крейсер стоит и ничего не предпринимает. В дальнейшем англичане принимали участие в раскопках; часть английских матросов по собственному желанию включилась в группы русских моряков.

Итальянцы долгое время не видели помощи со стороны своих властей или флота. Во время землетрясения в порту Мессины стоял миноносец «Saffo». По сообщению газеты «Tribuna», на миноносце ощущали сотрясение, наблюдали возникшее волнение моря и около 10 часов утра увидели, как огромная волна ринулась



на город, повредив и выбросив на берег многие мелкие суда, а также разрушив частично набережную. Восемь матросов с «Saffo» сходили на берег для оказания помощи пострадавшим. Но им, видимо, эта работа не понравилась, и командир миноносца счел лучшим, под предлогом доставки донесения о случившемся, уйти в Неаполь. Здесь он присоединился к многим другим кораблям флота, бездействовавшим в связи с увольнением команд по домам на рождественские праздники.

28-го днем из Мессины ушли два заходившие сюда парохода итальянской компании «Flogio», не оказав несчастным жителям никакой помощи и даже не взяв никого из живых на борт.

Иначе поступил германский пассажирский пароход «Therapia» под командой капитана Хейна. Зайдя в это же время в Мессину, он простоял здесь целый день и взял свыше 500 способных двигаться пострадавших для доставки их в Неаполь.

Русский путешественник с этого парохода писал, что никто из пассажиров, потрясенных случившимся, не захотел завтракать. Только один американец, узнав о страшной катастрофе, промычал: «Oh yes!» и принялся с аппетитом за еду.

С наших кораблей, ставших на якорь, усматривались вдоль набережной стены больших домов, в некоторых зияли огромные бреши, а далее стелились дымные многочисленные пожары. Но, как потом оказалось, строения, которые с моря выглядели уцелевшими, в действительности состояли из растрескавшихся, полуобвалившихся стен. Крыши и все междуэтажные перекрытия с внутренними стенами провалились до самого низа.

Перед последствиями Мессинского землетрясения побледнели все описанные историей подобные случаи.

В данное время можно сказать, что большим ужасом сопровождалась лишь бесчеловечная атомная бомбардировка американскими империалистами незащитных японских городов Хиросимы и Нагасаки.

28 декабря в 5 час. 30 мин., когда все жители Мессины спали, произошел первый и самый сильный подземный удар, продолжавшийся около 25—35 секунд, а через две минуты все было кончено — все было перевернуто вверх дном. Люди даже не



успели сообразить, что случилось, как оказались погребенными под развалинами, совершенно раздетые в холодную зимнюю ночь. Со всех сторон раздались стоны, мольбы или смех помешавшихся людей. Немногим живым, пытавшимся спастись по сухому пути, пришлось пережить страшные часы, прежде чем им представилась возможность добраться до мест, где им могли оказать какую-либо помощь. Все дороги были испорчены до неузнаваемости землетрясением и непрерывными дождями. Около двух суток власти ближайших к Мессине местностей не могли оказать действенной помощи беженцам несчастного города.

Подземные толчки (свыше 100) продолжались весь день 28 декабря и несколько реже и слабее в последующие дни; один из водных потоков, пересекавших Мессину и высохший в первый день землетрясения, через два дня снова наполнился водой, но уже горячей. В довершение бед в несчастном городе сразу же взорвались газгольдеры и в разных местах запылали склады керосина, деревянного масла и каменного угля. Пожары распространялись во всех направлениях; тушить их было некому и нечем.

Для спасения оставшихся в живых мессинцев с русских кораблей съехал на берег почти весь личный состав. По велению сердца нести вахту на кораблях и обслуживать механизмы брались больные люди. Например, двухсменную палубную вахту на «Славе» нес больной флагманский артиллерист кап. 2 р. Молас.

Когда мы первоначально высадились на набережную, к нам хлынула толпа полутолых, в отрепье людей, вызывая о помощи. Лица больные, изуродованные, глаза у всех дикие, блуждающие. Обожженный человек хватается за руки и с пеной у рта кричит: «У меня засыпано трое — отец, мать и сестра, скорее, скорее на помощь!» Женщина бросается на колени, простирает руки, плачет, смотрит полоумными глазами, куда-то показывает, но не в состоянии что-либо сказать. Становилось страшно при виде этого человеческого безысходного горя!

Голод и жажда мучили оставшихся в живых людей, и для них сразу же было организовано на набережной питание. Хорошо развернули эту работу англичане с крейсера «Sutley», богато снабдившиеся в своей базе на Мальте.



Здесь же, на набережной наш медицинский персонал открыл перевязочные пункты. Непонятно каким образом один трубопровод на набережной давал пресную воду; видимо, она поступала самотеком по сохранившемуся акведуку с гор.

Разрушенные дома лежали перед нами огромной грудой камня, древесных обломков и мусора. Бывшие большие улицы представлялись широкими расселинами на обширном поле развалин.

Съехавшие на берег русские моряки, разбившись на мелкие группы, — иногда даже по два человека, пошли по этим развалинам.

В день прибытия русских кораблей 29 декабря и когда высаживались первые отряды, развалины были еще полны жизни. Всюду под землей были слышны плач, стоны и стуки, ведь живо погребено было около 70 000 человек.

Тяжко было сознавать, что здесь, под тобой, молят о спасении живые люди, другие мучаются в предсмертной агонии — и сколько уже там бездыханных трупов. Жутко было ступать ногами на такие руины.

Русские моряки работали в полном смысле слова самоотверженно. Во многих случаях они рисковали быть засыпанными под рухнувшими остатками домов. Землетрясение еще продолжалось. Под землей часто раздавался густой, тяжелый гул. Однажды подземный удар был такой сильный, что на «Славе» на рейде люди выскочили на верхнюю палубу посмотреть, не происходит ли что-либо на берегу. Ощущение колебания земли под ногами совершенно особенное; его ни с чем не сравнить, — оно вас подавляет.

Группе моряков пришлось однажды работать около громадной отвесной стены с трещинами, готовую каждую минуту рассыпаться. Из-под груды камней у подножия стены доносились тяжкие стоны нескольких людей. Был ряд подземных толчков, стена качалась, с нее сыпались камни, моряки то отскакивали, то косились на стену и с замиранием сердца ожидали, что произойдет. Стена устояла, и здесь было открыто пять человек.

Но был случай, когда при очередном сотрясении земли окончательно обрушившееся здание засыпало инженер-механика



Федорова с линейного корабля «Цесаревич» и четверть часа он не слышал голосов, хотя матросы с отчаянной энергией отрывали его. Аналогичный случай произошел с матросом «Славы», когда он переносил спасенную им девушку и оказался под развалинами внезапно обвалившейся стены городской ратуши. К счастью, оба случая закончились благополучно.

Один мессинец подвел группу моряков с крейсера «Адмирал Макаров» к месту, где итальянец со слезами и рыданиями умолял начать раскопки. Из-под груды камней доносились слабые стоны. Пришлось долго работать, пока наконец докопались до головы засыпанной женщины. Лицо девушки лет семнадцать выражало неопределимый ужас, она была жива, но за полтора дня совершенно поседела. Продолжая рыть, моряки докопались до ее груди, и тут поняли ужас молодой женщины — ее сжимал в объятиях мертвец с раздробленным черепом. Потребовалось еще часа три работы, чтобы вытащить несчастную из-под развалин и освободить от трупа.

Оставшиеся в живых мессинцы, обычно являвшиеся лишь зрителями таких работ, со слезами на глазах обнимали моряков, целовали, благодарили и тащили в разные стороны опять на раскопки. Но всем помочь было невозможно, тысячи людей были заживо погребены. Часто возникал драматический вопрос: кругом под землей слышны голоса, кого же спасти? Возиться ли с одним человеком, к которому вас влекут живые, или же попытаться спасти за это время нескольких? Сколько несчастных затихло в первый же день нашего прихода и как много продолжало еще страдать!

По сообщению из Лондона, 11 января специальный корреспондент газеты «Daily Telegraph» со слов мессинца описывал героизм русских моряков: «Они с героическими душами никогда не думали об опасности, их ловкость была изумительна. Русские шли туда, куда, по-видимому, людям нельзя было проникнуть. Я сам видел следующий факт. Один из дворцов в Мессине был разрушен и держался лишь его фасад. На третьем этаже фасада в окне находилась молодая девушка, впереди которой и за которой открывалась пропасть. Русский моряк без лестницы и без каната взобрался на окно и снес девушку вниз невредимой. Вы скажете — это вещь невозможная. Но русские совершали всякие



невозможные дела». Описание этого случая близко к истине. Действительно, лейтенант Лордкипанидзе и матрос Карамышев со «Славы» поднялись на качающуюся стену по ее торцу и сверху добрались до женщины.

В первый день работ лейтенант Рыбкин с «Цесаревича» спас женщину, которая висела со стены вниз головой, у нее были зажаты ноги. Она провисела так около полутора суток, осталась жива и была спасена.

Германский доктор Годель, прибывший на русском корабле в Мессину на четвертый день катастрофы, писал после этого в газете «Frankfurter Zeitung»: «Что меня поразило, так это русская неутомимость. Русские моряки забыли про сон и пищу. Как кошки карабкались они с раннего утра по грудам стен, лазали по развалинам и спускались в темные ямы. Повсюду стучали они палочками, кричали “алло” и прислушивались, нет ли под ними живой человеческой души. А раздастся откуда-либо слабый стон, нужно было видеть, во что превращались мои белокурые товарищи, с каким рвением принимались они за работу. Не могу вспомнить их без слез на глазах... И у того, кто воочию видел этих настоящих людей, сердце как-то шибче бьется в груди».

Нам, морякам, приходилось попадать в совершенно невероятные положения. Был случай, когда один гардемарин с опасностью для жизни пробирался по выступам стены, желая спасти человека, взывающего о помощи. В это время полуголая женщина с искаженным от злобы лицом начала бросать в него камни. Гардемарин должен был проникнуть к ней в комнату, в тяжелой борьбе связать сошедшую с ума женщину и с помощью веревки спустить ее вниз.

Спасенных людей укладывали чаще всего на извлекшемся из развалин двери, матрацы, покрывали пайденными здесь же одеялами, какой-либо одеждой и сносили к русским перевязочным пунктам на набережной или к шлюпкам для доставки на корабли.

Наши врачи были в самом тяжелом положении. Часто бывала необходима немедленная и сложная операция, а при данных условиях она была невозможна. Приходилось ограничиваться удалением оторванных рук, ног, осколков костей с наложением



соответствующих повязок. Поразительно работал старший врач со «Славы» Е.В. Емельянов; откуда у этого грузного, немолодого человека бралось столько силы и выносливости. Когда уже по приходе в Неаполь он навестил в госпиталях своих мессинских пациентов, они встречали его с искренней радостью, а итальянские хирурги выражали свое удивление в отношении наложённых врачами отряда повязок, которые несмотря на самые невероятные условия оказались образцовыми.

В день прибытия гардемаринского отряда в Мессину (29 декабря) было решено свозить всех спасённых на крейсер «Адмирал Макаров», и в этот же вечер он вышел в Неаполь, приняв на борт свыше 300 лежащих раненых; больше крейсер не мог вместить.

30 декабря в Мессину прибыли из Палермо русские канонерские лодки «Гиляк» и «Кореец». Последний доставил продовольствие и итальянский медицинский персонал, который развернул госпиталь на прибывшем сюда своем пароходе.

В этот день спасённых свозили на «Славу» и на «Гиляка» с «Корейцем». Поздно вечером канонерские лодки вышли в Торренто, а «Слава» в Неаполь. У нас были заполнены лежащими большими все помещения корабля. «Цесаревич» вышел в эту же ночь в Сиракузы.

Заслуживают серьезного упрека итальянские власти, которые оказались неспособными организовать даже вывоз людей из Мессины. Была бы спасена жизнь еще не одной тысячи человек, если бы многочисленные команды гардемаринского отряда занимались только раскопками и наши военные корабли не вынуждены были отвлекаться на перевозку спасённых.

Тяжела была почта перехода «Славы» из Мессины в Неаполь. Никто на корабле не спал. Приходилось поить, кормить людей, подавать банные бачки для естественных надобностей, успокаивать детей и оказывать больным всевозможную медицинскую помощь. В частности, многие страдали от ожогов. На смазку обожженных мест тела не хватало вазелина — в ход пошло нефтяное пушечное сало. У одной молодой женщины была сильно обожжена спина. Измученная, она не могла ни лечь, ни облокотиться. Наш матрос бесценно просидел с нею рядом на палубе всю ночь, поддерживая ее.



В эту многострадальную ночь на корабле было суждено появиться на свет новому человеку. В судовом лазарете военные врачи приняли поворожденную девочку. Некий итальянец предстояло всю жизнь указывать в своих личных документах: место рождения — русский броненосец «Слава» на пути из Мессины в Неаполь.

Поразительно, как при самых тяжелых обстоятельствах обычная жизнь брала свое: красивая девушка, придя в себя, попросила зеркало, гребенку, одесколн. Два гардемарина, спасшие ее, утешали своей подопечной, как могли, а наутро в Неаполе... девушка рыдала, не хотела расставаться со своими спасителями, — им пришлось сопровождать ее в госпиталь.

Ночью по приказанию командира я, говоря на французском языке, связался с Неаполем и получил разрешение местных властей не салютовать из орудий при подходе к этому порту утром 31 декабря, чтобы не пугать раненых.

Масса народа ожидала, когда «Слава» подойдет к причалу. Раненых выносили осторожно, регистрировали и затем принимали к перевозке. В массе частных открытых автомобилей сидело по четыре человека, которые клали носилки или двери к себе на плечи и так доставляли больных в госпитали. Выносили людей долго — оказалось, что «Слава» взяла в Мессине свыше 700 человек.

С прибытием кораблей, доставлявших спасенных мессинцев, настроение жителей Неаполя переходило от уныния к энтузиазму. Толпа приветствовала русских офицеров и матросов где бы они ни появлялись. Знаменитый певец Баттистини шел по улице во главе огромной толпы, окружавшей нескольких наших моряков, и не щадя своего горла кричал: «Да здравствуют наши братья русские!» И вся толпа подхватывала этот крик: «Viva I nostri fratelli russi!», гудело в воздухе. А русские не знали, как уклониться от неожиданной овации. То было истинное проявление солидарности народов, как то, что русские выказали в Мессине, так и то, чем население отвечало им в Неаполе.

Итальянская пресса восторженно отзывалась о самоотверженности и человечности русских офицеров и матросов. Например, в газете «Il Giorno» Матильда Серас писала: «Пусть будет отмечено в истории человеческого милосердия, на бессмертной странице, память о всем



том, что совершили русские моряки в Мессине!.. Да сопровождают их на жизненном поприще повсюду одни удачи и счастье!.. Первая бессмертная страница ярко-светлой истории проявления доброты, великодушия и милосердия была написана этими белокуроыми славянами... умеющими благородно жить и благородно умирать!»

1 января вечером, возобновив запасы воды, продовольствия и перевязочных материалов, «Слава» вышла из Неаполя и 2 января утром была опять в Мессине.

На рейде много судов разных наций.

Сейчас же по приходе снова спарядили команды и отправились на раскопки. От массы разлагающихся трупов воздух ужасный. Затыкаем носы ватой, пропитанной камфарой.

Появились группы грабителей — приходится ходить вооруженными пистолетами.

Высадившаяся на берег группа людей взбирается на развалины. Уже не слышно явных признаков жизни в этом хаосе разрушения. Моряки останавливаются, и кто-либо кричит зычным голосом: «Siniore!» Все, притаив дыхание, прислушиваются, нет ли где-нибудь слабого отклика из-под развалившегося здания.

Уже упоминавшийся нами германский врач Годель писал в «Frankfurter Zeitung», что на пятый день после катастрофы трудно было различать стопы заживо погребенных. Русские моряки натыкались на них как-то инстинктивно, и в этот день удалось спасти свыше 100 человек. Даже тогда, когда итальянцы, прибывшие на раскопки, бросали работу и, махнув рукой, заявляли, что тут никакое спасение невозможно, русские с этим не соглашались и зачастую вытаскивали несчастную жертву.

Этот врач, служивший нам переводчиком, рассказывает: «Вот слышу я слабый стон женщины где-то под нами. Видишь ли свет? — спрашиваю я. — Нет! — Руки, ноги свободны? — Нет! — Ты одна? Вместо ответа послышался какой-то жалобный стон. Но русские моряки почти раскопали опасное место и через полчаса работы они вытащили молодую женщину, находившуюся вместе с разлагающимся трупом».

На шестой день после начала землетрясения моряки со «Славы» спасли 30 человек. Прибывший из Неаполя в Месси-



пу с нами русский научный работник зоологической станции в Неаполе С. Кушакевич отмечал в своих путевых впечатлениях, что спасаемые люди составляют ничтожную часть от тысяч людей, ждущих своего освобождения и медленно утасающих под развалинами города. Самое ужасное заключалось в том, писал Кушакевич, что большинство несчастных можно было бы спасти, действуй итальянское правительство и войска иначе. Итальянцы подали помощь лишь на четвертый день. Привезенные на место катастрофы итальянские войска выказали полную растерянность, а ипогда прямо-таки преступную халатность. Сам Кушакевич был свидетелем, как итальянские солдаты с офицером во главе стояли и смотрели на раскопки, производимые русскими. Когда он осведомился у офицера о причине такого бездействия, тот с горечью сказал: «С такими людьми, как ваши матросы, можно работать, а наши только болтать умеют».

При этих условиях необычайно ярко выделялась на общем фоне деятельность наших моряков. Как это ни дико в данных условиях, быстрые и целесообразные действия гардемаринского отряда, человеколюбивая, самоотверженная работа русских, восхваляемые широкой итальянской общественностью, вызывали зависть, а под конец плохо скрываемую неприязнь местных военных и морских итальянских властей.

Уже на третий день после прибытия русских кораблей только что назначенный итальянский комендант города заявил, что он обладает теперь достаточным количеством своих солдат и может обойтись без посторонней помощи.

Задаваясь целью спасти как можно больше человеческих жизней, русское командование вынуждено было не считаться с такой безответственной болтовней коменданта, и работы продолжались. Но когда уже морской министр адмирал Мирабелло, поблагодарив от имени короля и нации за помощь, оказанную русскими кораблями, сообщил, что, ввиду наличия достаточных средств не представляется необходимым дальнейшее содействие отряда, контр-адмирал Литвинов приказал своим кораблям следовать в порт Аугуста для пополнения запасов угля.



Вечером 3 января линейный корабль «Слава» покинул несчастный город-кладбище, где мы видели столько человеческого горя и страданий.

Впоследствии телеграф сообщал из Мессины, что на тринадцатый-четырнадцатый день после землетрясения были найдены еще несколько живых человек. Из этого можно заключить, в каких страшных страданиях умерло большинство заживо погребенного населения.

Муниципалитет города Аугуста в знак признательности за оказанную его соотечественникам помощь подарил кают-компанию «Славы» большую ветвь единственной в городе сосны для устройства на корабле елки в рождественские дни, праздновавшиеся тогда в России по старому стилю.

В 1911 году крейсер «Аврора» посетил порт Мессину и доставил всем русским морякам, участвовавшим в спасении итальянцев, медали, отчеканенные в память землетрясения в Сицилии и Калабрии 28 декабря 1908 г.

ДАЛЬНИЕ ПОХОДЫ «СЛАВЫ»

В.Н. Янкович

К РЕВОЛЮЦИОННОМУ ДВИЖЕНИЮ В ЦАРСКОМ ФЛОТЕ. СОБЫТИЯ НА ЛИНЕЙНОМ КОРАБЛЕ «СЛАВА» В 1910—1911 гг.¹

Настроения и события на линейном корабле «Слава», свидетелем которых мне довелось быть, являлись отголоском общего революционного движения на военном флоте.

Высхав за границу, Владимир Ильич Ленин в декабре 1900 г. выпустил первый номер газеты «Искра». В любом общественном слое газета поддерживала проявления недовольства существовавшими в царской России порядками. В «Искре» Ленин опубликовал принципиальные организационные начала для создания в России действительно революционной рабочей партии. Эти принципы получили поддержку большинства участников II съезда РСДРП, состоявшегося с 17 июля по 10 августа 1903 г. С этого времени возникла партия большевиков.

¹ Публикуется впервые по машинописному варианту авторской рукописи, хранящемуся в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ). Ф. 231. Оп. 1. Д. 48. Л. 35—68. Рукопись датирована автором августом 1964 г. Даты приведены по юлианскому (старому) стилю.



После разгрома вооруженных сил царской России в войне с Японией пролетарское движение в соединении с крестьянскими восстаниями поколебали императорские армию и флот.

Вслед за беспощадно подавленным восстанием на черноморском броненосце «Потемкин» в 1905 г. большевики усилили свою революционную деятельность в войсках и во флоте. К осени этого года они создали ряд партийных военных организаций. Лето и осень 1905 г. отмечены десятками революционных выступлений рабочих, солдат и крестьян. В конце 1905 — начале 1906 г. ряд военных партийных организаций начал издавать специальные газеты для солдат и матросов. После разгрома революции 1905 г. большевики являлись единственной революционной силой в стране. Подпольные организации меньшевиков развалились. Чисто внешняя революционность эсеров еще оказывала на кое-кого некоторое влияние, но партия эта находилась в состоянии идейного и организационного распада.

В 1907 г. из заграничного плавания возвратился так называемый гардемаринский отряд Балтийского флота. Команды его кораблей встречались в иностранных портах с русскими политэмигрантами и, в частности, с членами РСДРП, которые вели революционную пропаганду среди матросов. В конце мая 1907 г. жандармы обнаружили социал-демократическую литературу на линейных кораблях «Слава» и «Цесаревич», и в связи с этим на этих судах были произведены многочисленные аресты.

В 1910 г. политическое недовольство среди матросов и отдельных лиц младшего командного состава усилилось. Оно распространилось настолько, что, например, командир крейсера «Аврора» в отчете о состоянии корабля доносил начальнику морских сил о политической неблагонадёжности почти всей команды, так как «большинство нижних чинов из рабочих, а не землепашцы». Летом этого же года в кратковременное заграничное плавание выходили крейсера «Рюрик» и «Аврора». Их матросы встречались с эмигрантами социал-демократами. После возвращения в Россию на «Рюрике» была обнаружена нелегальная литература.

По воспоминаниям бывшего матроса С.П. Лукашевича, летом и осенью 1910 г. революционно настроенные матросы были поч-



ти на всех кораблях Балтики и в береговых частях. На кораблях «Слава», «Цесаревич» и др. были небольшие кружки и группы, организованные матросами-большевиками, которые работали исключительно осторожно, но влияние их росло.

В августе 1910 г. в заграничное плавание вышел большой отряд судов, в том числе линейные корабли «Слава» и «Цесаревич». Осенью среди матросов распространился слух, что на этих кораблях и крейсерах команды подняли восстание. Слух не подтвердился, но вызванное им возбуждение было очень велико.

Поскольку в мою задачу входит описание событий, вызвавших общее недовольство личного состава и революционное брожение среди части команды линейного корабля «Слава» в период его ремонта на заводе во французском порту Тулон в 1910—1911 гг., необходимо охарактеризовать порядок службы и взаимоотношений матросов и офицеров за предыдущее сравнительно длительное время. Я прослужил на этом корабле четыре с половиной года: около 8-ми месяцев в звании корабельного гардемарина, а остальное время офицером — в чине мичмана. Со времени вступления корабля в строй в 1905 году на нем сформировалась и долго сохранялась как основной костяк большая часть как офицерского, так и матросского состава. Многие офицеры до этого прошли с боевыми отличиями тяжелые испытания Русско-японской войны. Они поняли, какие недостатки в организации службы, боевой подготовки и во взаимоотношениях среди личного состава кораблей являлись причинами поражений в столкновении с неприятелем. Эти офицеры узнали и то, как должны строиться сознательная служебная дисциплина и добропорядочные отношения среди всего экипажа боевого корабля, начиная от его командира до младшего матроса.

Руководящая роль в этом деле принадлежала спаянному подлинно товарищескими отношениями офицерскому коллективу, объединявшемуся в кают-компанию корабля.

Необходимо отметить, что в течение 1908—1910 гг. командовал кораблем уже не молодой капитан 1-го ранга Кетлер, в высшей степени честный и добрый человек. Старшими офицерами за это время были: капитаны 2-го ранга В.А. Любимский и П.П. Па-



лецкий — хорошие администраторы, требовательные по службе, но справедливые и мягкие в отношениях с подчиненными. Они являли хороший пример остальным офицерам, а эти последние — непосредственно им подчиненным подразделениям команды.

Отлично помню, что даже к незначительным дисциплинарным взысканиям у нас прибегали очень мало, а наказание в виде содержания несколько дней в карцере было редким исключением.

Приведу пару примеров, очень характерных для установившегося на корабле распорядка. Для повышения по службе на должность артиллериста к нам на линейный корабль был переведен с канонерской лодки офицер, незадолго до этого окончивший артиллерийскую академию. Провожая своего соплавателя, на канонерской лодке ему устроили торжественный ужин, как говорится, затянувшийся далеко за полночь. На следующее утро во время общей приборки на «Славе» этот офицер был доставлен на корабль в нетрезвом состоянии, и таким его видела палубная команда. В этот же день под председательством старшего офицера состоялось общее собрание в офицерской кают-компании, и было принято решение просить командира списать провинившегося офицера на берег. Просьба была удовлетворена. Второй случай был другого порядка, но не менее показательный. На корабль был назначен вахтенным начальником лейтенант Б. Вскоре, делая замечание, этот офицер высокомерно постучал пальцем по носу матроса. Вечером после ужина кают-компания обсудила поступок нового офицера и со всей серьезностью предупредила его, что при повторении подобного поступка он будет списан в береговой экипаж «с протестом». А это означало лишение права быть назначенным на корабль в течение двух лет.

За три года моей службы на корабле — с 1908 по 1910 год — никаких существенных недоразумений между офицерами и матросами не происходило. Не было и проявлений группового недовольства среди команды. Хорошему питанию на корабле уделялось большое внимание, и в результате, например, хлеб всегда оставался не использованным в значительном количестве. Примечательно, что при выходе в заграничное плавание, где отпускался белый хлеб, вначале всегда бывал его перерасход, но через



некоторое время потребление хлеба не только приходило в норму, но и появлялись остатки. То же происходило по возвращении в Россию с черным хлебом, который вначале поедался с большим аппетитом. Это было в порядке вещей, и команда никогда не ограничивалась в этом основном продукте питания. Во время тяжелых работ по погрузке угля на корабле ставились для питья баки воды с красным вином и готовились улучшенные обеды и ужины.

Офицеры всегда принимали прямое участие в погрузках угля и возглавляли соревнования ротных подразделений команды. Служба и боевая подготовка на корабле выполнялись спокойно и образцово. Для этого не приходилось прибегать к мерам принуждения. Бойманы на корабле не походили на своих собратьев из морских рассказов Станковича; о рукоприкладстве не могло быть и речи. Тем, кто представляет себе службу на всех кораблях флота в царское время как каторгу, может показаться, что я идеализирую жизнь на линейном корабле «Слава». Но разве не характеризуют взаимоотношения комсостава и матросов то, что многие офицеры по личному желанию систематически проводили занятия в группах по ликвидации неграмотности; часто на ночных вахтах вели со многими матросами общеобразовательные беседы. Были и случаи, что с особо жаждущими знаниями молодыми людьми занимались отдельно.

Таков был корабельный режим на «Славе», когда она в конце лета 1910 г. выходила в кратковременное заграничное плавание в составе отряда судов Балтийского флота, посланного в Черногорию для участия в торжествах по случаю провозглашения королевством черногорского княжества. Этот поход кораблей был затеян царским правительством с запозданием, а поэтому отряд шел не с нормальной для длительного плавания скоростью, а с повышенной. На пути был запланирован заход в Портсмут на восточном берегу Англии. Здесь старший инженер-механик капитан Водов доложил командиру «Славы», что в мастерских английского порта придется заказать значительное количество невозвратных клапанов к донкам (насосам), питающим пресной водой главные котлы системы Бельвиля. Как докладывал старший механик, отшлифованные и притертые к гнездам поверхности всех клапанов быстро разъедались, образовывались раковины, клапаны начинали пропускать



воду, и котлы не получали достаточного питания. Вследствие этого котельные трубки недопустимо перегревались, деформировались, возникала утечка воды в связях, и котлы один за другим выходили из строя. Приходившие в негодность клапаны были изготовлены на Пароходном заводе при предыдущем зимнем ремонте «Славы» в Кронштадтском порту. В Портсмуте был оформлен срочный заказ, и ко времени выхода в море мы имели большое количество клапанов, изготовленных из английского металла.

Покинув Англию, отряд продолжал идти большим ходом в направлении Гибралтара. На этом переходе инженер-механик Водов скрывал от командира, что приходили в негодность и клапаны английского производства. На подходе к Гибралтарскому проливу «Слава» первоначально оказалась не в состоянии соблюдать заданную начальником отряда скорость хода, а затем остановилась, так как почти все котлы уже не годились к работе.

Не имея обстоятельного доклада от старшего механика, командир приказал мне, как вахтенному офицеру, спуститься в кочегарное отделение и досконально выяснить, что там происходит и какие имеются перспективы в отношении возможности возобновить движение.

Я спустился вниз. Обе кочегарки были в удручающем состоянии. Везде в соединениях трубок сочилась вода, помещение было заполнено паром, трудно было сказать, сколько из 20 котлов можно было привести в рабочее состояние, да и то ненадолго, так как все запасные клапаны к питательным насосам были уже использованы. Ведавший котлами инженер-механик Берг за несколько дней похода совершенно сбился с ног. Пришедший ему на помощь А.А. Иерхо¹ рыдал, тяжело переживая позор родного корабля. Толпившиеся здесь вахтенные и подвахтенные кочегары, мокрые и черные от угольной пыли, не знали, что делать. У некоторых были слезы на глазах. Я обратился к Иерху. Честно доложи командиру, сказал он, что котлы не могут быть введены в действие, и мы дальше самостоятельно идти не сможем.

¹ Иерхо Генрих Генрихович. Примечание А.Ю. Емелина. Далее — *Примеч. А.Е.*



Недвижный корабль был взят на буксир флагманским линейным кораблем «Цесаревич» и таким образом доведен до внешнего рейда Гибралтарского порта. Отряд ушел в Черногорию, а «Слава» осталась здесь для выяснения состояния котлов и решения, как поступать с кораблем дальше. В местных мастерских вновь была заказана партия клапанов, и судовыми средствами котлы понемногу приводились в порядок. Прибывшая из Петербурга по распоряжению Морского министерства авторитетная техническая комиссия во главе с инженер-механиком генерал-лейтенантом Ведерниковым не смогла определить первопричину аварии, т.е. разьедания клапанов донок. Наиболее вероятным было предположение, что это произошло под воздействием электрического тока. В электропроводке наблюдалась его утечка вследствие некоторой неисправности проводов. Комиссии Министерства было также поручено выяснить виновников аварии. Инженер-механик Водов был признан виновным в том, что своевременно не доложил командиру о необходимости прервать поход и, не форсируя движение, возвращаться в Россию. Командира корабля капитана 1-го ранга Кетслера комиссия пантажировала. Если бы он принял на себя ответственность и высказался за возвращение из Гибралтара в Кронштадт, то делались намеки, что дальнейшие неприятности ему не грозят. Но сама комиссия рекомендовать такой поход воздержалась. После длительного обсуждения было решено подремонтировать котлы в Гибралтаре, а затем направить корабль небольшим ходом во французский порт Тулон, где произвести полную смену котлов, а также заменить неисправную часть электропроводки.

Аварийный случай с выходом боевого корабля из строя на длительное время произвел на весь его личный состав тяжелое впечатление. Самолюбию офицеров, считавших свой корабль во всех отношениях примерным, был нанесен большой удар. И среди команды высказывались сожаления об утрате «Славы» ее хорошей репутации. Вместе с тем в группах революционно настроенных матросов агитаторы получили благодарный материал для критики своего начальства, а также общих порядков в стране, при которых возможны подобные происшествия.



Морской переход Гибралтар — Тулон прошел благополучно. Здесь корабль был поставлен к заводу «Форж-э-Шантё», где и пробыл в ремонте 10 месяцев до момента возвращения на родину. В Тулон прибыли вновь назначенные на корабль: командир кап. 1-го ранга Н.Н. Коломейцев (Коломейцов. — *Примеч. ред.*) и старший инженер-механик подполковник Невсинов. Вместе с бывшим командиром по собственному желанию и с разрешения высшего начальства отбыл в Россию старший офицер кап. 2-го ранга П.П. Палецкий¹. Его заменил старший лейтенант М.И. Смирнов.

Под Адмиралтейским шпицем в Петербурге могли думать, что авария в котлах корабля произошла не только вследствие технических причин, но и по вине судового личного состава. В таком случае следует назначить на «Славу» командира, который смог бы поднять дисциплину и навести порядок на провинившемся корабле. Видимо, с таким предвзятым намерением прибыл к нам новый командир. Ему надо было иметь среди офицеров своего человека, чтобы всегда знать настроения кают-компаний, и он привез с собой на должность ревизора лейтенанта Энгельгардта — родственника своей жены. Из перечня многочисленных обязанностей ревизора военного корабля известно, что никто из офицеров не имеет оснований в любое время общаться с командиром; быть может, только старший офицер, при отсутствии у него должной самостоятельности или недостаточно четкой организации службы на корабле.

На глазах вновь назначенного командира офицеры и команда корабля тепло проводили кап. 1-го ранга Кетлера, как можно было догадаться, теперь уже навсегда оставлявшего морскую службу. Инженер-механик Водов отбыл с корабля как-то незаметно. Развязный и самоуверенный, он не сыскал к себе ни любви, ни уважения. Служивший до «Славы» на судах, комплектовавшихся

¹ Не совсем точная информация. Капитан 1-го ранга Э.Э. Кетлер сдал должность Н.Н. Коломейцову и покинул корабль 10 декабря; капитан-лейтенант П.П. Палецкий 25 октября был назначен командиром балтийского эсминца «Расторопный», на который и убыл 4 ноября. — *Примеч. А.Е.*



привилегированным гвардейским экипажем, он не приобрел здесь знаний, а усвоил какую-то неприятную напыщенность.

Репутация нового командира в смысле отношений к подчиненным, и особенно к матросам была известна. В 1901 г. он командовал яхтой «Заря» в экспедиции, организованной Академией наук и возглавлявшейся Э.В. Толлем. Это судно направлялось с научной целью в море Лаптевых и осенью 1901 г. вынужденно зазимовало, значительного не дойдя до мыса Челюскина, — в архипелаге Норд-дешельда. Коломейцев был чрезвычайно суров к команде. Из-за этого с самого начала путешествия не поладил с начальником экспедиции. Толль относился к команде просто, охотно разговаривал с матросами, шутил. Коломейцев считал, что такое отношение разлагает судовой состав, и доказывал невозможность дружбы между «нижними чинами» и офицерами. Во время зимовки, когда общие работы сближали людей, матросы стали называть ученых и самого Толля по имени и отчеству. Коломейцеву как властному, требовательному и замкнутому человеку это казалось чудовищным нарушением дисциплины. В конце концов ему пришлось подать Толлю рапорт об освобождении его от обязанности командира «Зари» и направлении на материк. Начальник экспедиции был рад избавиться от неприятного соплавателя и для обоснования своего решения дал Коломейцеву поручение в течение ближайшего лета подготовить угольные базы на островах Диксон и Котельный.

И вот такой человек прибыл теперь на корабль, на котором давно сложились хорошие взаимоотношения между командой и офицерами. Коломейцев решил круто изменить обращение с подчиненными. Подобно тому, как на «Заре» ему пришлось не по душе либеральное отношение начальника экспедиции и ее научного состава к простым матросам, вновь назначенному на «Славу» командиру не понравились хорошие отношения большинства офицеров к команде корабля.

С первых же его слов и поступков почувствовалось, что Коломейцеву кажется, будто он вступил в командование дисциплинарным батальоном с людьми разряда штрафованных. Но на линейном корабле «Слава» после нескольких круглогодичных плаваний были четко отработаны все виды судовой службы. Про-



водилась и боевая подготовка, но, разумеется, в ограниченном объеме, так как в связи со сменой котлов для действия мощных механизмов корабельной артиллерии не было судового электротока. Завод обеспечивал с берега лишь освещение корабля и действие некоторых механизмов для бытового обслуживания экипажа; дисциплина, как и раньше, была на высоком уровне, а потому Коломейцев на первых порах мог прибегать лишь к мелким придирам. Но вскоре он надумал мероприятия физически тяжелые, наподобие каторжных работ, и вместе с тем раздражающие как матросов, так и офицеров своей нецелесообразностью. Видимо, командир задавался целью утомлять людей так, чтобы отбить у них охоту размышлять о горькой доле рабочих и крестьян, в порядке воинской повинности облаченных в матросское платье. Старший офицер получил приказание организовать очистку, якобы от ржавчины, междудонных отделений и бортовых коридоров огромного корабля. На самом деле все эти помещения постоянно осматривались, вовремя проветривались, просушивались и окрашивались суриком высшего качества. Одним словом, помещения содержались в отличном состоянии. Целью Коломейцева было также опорочить существовавшие порядки на корабле. Как на «Славе» всегда практиковалось при общих тяжелых работах, на них вместе с подразделениями команды выходили и офицеры. Это сразу не понравилось командиру. Он считал, что офицеры обязаны только руководить — командовать, а что участие в работах вместе с нижними чинами умаляет их достоинство. Когда же он узнал, что в команде ропщут на тяжелую и не оправдываемую необходимостью работу, он счел участие в ней офицеров как демонстрацию против него лично. Людям приходилось трудиться весь день в очень тесных и холодных помещениях в подводной части корабля. В междудонных отделениях нельзя было разогнуться. Краска прекрасно держалась и с трудом отбивалась. В сухих же бортовых коридорах ее приходилось срубать зубилами, так что искры летели. Листы обшивки корпуса стали походить на кожу лица, изуродованную рябинами оспы. В кают-компании, естественно, много говорилось об изобретенной командиром «принудительной» работе. Разговоры бывали шумными и, конечно, с одной стороны,



«просачивались» через вестовых в матросские кубрики, а с другой стороны, они дошли и до командира, который сообщил старшему офицеру то, что ему было передано. Коломейцев не назвал источника своей информации, но по ее содержанию стало ясно, что ему наушничает ревизор лейтенант Энгельгардт, присутствующий при многих «ярких высказываниях».

Когда старший офицер — Михаил Иванович Смирнов — передал в кают-компанию неудовольствие командира, я — мичман Янкович — в упор спросил ревизора, не через него ли осведомляется Коломейцев. Энгельгардт это не отрицал, а я в свою очередь назвал его поступок низким, недостойным офицера — члена кают-компания. Энгельгардт вышел, а через несколько минут через вестового вызвал меня в коридор и объявил, что вызывает меня на дуэль. Я ответил, что вызов принимаю и доведу его до сведения своей офицерской кают-компания. По положению для заграничного плавания коллектив офицерской кают-компания приобретал права и обязанности суда чести, существовавшего в офицерской среде. Мой конфликт с Энгельгардтом обсуждался собранием офицеров корабля, и было решено, что вызов на дуэль принимает на себя вся кают-компания. При этом даже два судовых врача в гражданских званиях заявили, что они не желают составлять исключения¹. Уточняя процедуру дуэли, кают-компания решила стреляться с Энгельгардтом всем по старшинству чинов. О принятом офицерским коллективом постановлении старший офицер доложил командиру корабля. Во внутреннем плавании право разрешать дуэли между офицерами принадлежало Начальнику морских сил, а в заграничном плавании — командиру корабля. Коломейцев дуэли не разрешил, столкновение между двумя офицерами осталось не урегулированным до возвращения корабля из заграничного плавания. В дальнейшем интриги ревизора привели к тому, что командиру пришлось в апреле 1911 г. отправить своего родственника в Петербург. С приходом «Славы»

¹ Ситуация с вызовом Энгельгардтом на дуэль кают-компания изложена совершенно неверно. Подробнее см. основанную на документах статью А.Ю. Емелина в этом же сборнике. — *Примеч. А.Е.*



в Кронштадт в июле месяце стало известно, что Энгельгардт по какой-то причине застрелился¹.

Затея командира по обдиранию краски в указанных выше помещениях корабля вскоре провалилась, так как старший офицер все же убедил Коломейцева лично удостовериться в ее нецелесообразности. Пропасть во взаимоотношениях командира с офицерами все ширилась. В хорошей товарищеской среде нередко бывало, что, невзирая на чины и занимаемые должности, офицеры оказывали один другому дружеские одолжения. Как мы видим, у командира «Славы» отношения с подчиненными были совершенно иные. Коломейцев этого не понимал и в связи с приездом жены 3 января 1911 г. приказал одному из офицеров отправиться на шлюпке в таможенную оформить пропуск и доставить на корабль свои семейные вещи. На другой день старший офицер доложил Коломейцеву, что в кают-компании находят псевдобным дня офицеров в порядке выполнения приказаний ездить по личным делам командира. Не поняв свою бестактность, Коломейцев пошел в этом отношении еще дальше. В объявленном для всеобщего сведения приказе по кораблю он попытался использовать в свое оправдание статью 1091 Морского Устава. Эта статья предусматривает порядок, при котором корабль, впервые прибывший в иностранный порт, посылает на берег свои шлюпки сначала под командованием офицеров. Сам Коломейцев признавал, что при длительных стоянках в портах это не делается и в Тулоне он этого не будет требовать. Тем не менее данный случай недовольства офицеров командир квалифицировал как нарушение дисциплины.

Отголосок углублявшихся недоразумений среди командного состава проникал к матросам. До поры до времени в команде все было тихо. Во всяком случае, насколько мне известно, никаких проявлений брожения не наблюдалось. В офицерской среде недовольство командиром не имело политической окраски, хотя выражалось все активнее. В команде же оно, как потом оказалось,

¹ Михаил Константинович Энгельгардт скончался в конце февраля или начале марта 1912 г., сведений о его самоубийстве пока не обнаружено. — *Примеч. А.Е.*



«подливало масла в огонь» назревавшему революционному движению. Большая неприятность в отношениях с командиром произошла из-за вестового — молодого матроса III. Командир имел двух вестовых. И когда в Тулон приехала его жена¹ и поселилась на пригородной даче, Коломейцев не постеснялся направить для обслуживания своей барыни одного из вестовых. Жена командира была чрезвычайно высокомерна в отношении к молодому добродушному матросу. Обслуживая дачу весь день, ночевал он на корабле. Съезжая на берег с первой шлюпкой, матрос возвращался на корабль к ужину, а за весь день хозяйка его не кормила. Все это до поры до времени сносилось безропотно, но однажды утром матрос пришел ко мне — его ротному командиру — в слезах и заявил, что на дачу больше не поедет. Если же его не освободят от обязанностей вестового, он повесится, так как больше не в силах стирать грязное белье барыни. К счастью, в царском флоте существовало положение, в силу которого вестовые к офицерам назначались с согласия самих матросов и их ротных командиров. Пользуясь этим правом, я заявил старшему офицеру, что отзываю матроса III. из командирских вестовых. Прошу это доложить Коломейцеву. Доклад был принят молча, и без второго вестового для дачи командирская чета вынуждена была обходиться.

Затем офицеров корабля возмутило присвоение Коломейцевым очень большой суммы так называемых окрасочных денег. По существовавшему положению окрасочные отпускались пор-

¹ Николай Николаевич Коломейцев 12 июля 1909 г. вступил в брак с Ниной Дмитриевной Рауш фон Траубенберг, урожденной Набоковой. Она родилась 14 октября 1860 г. в Петербурге, в семье Дмитрия Николаевича (1826–1904) и Марии Фердинандовны (1842–1926) Набоковых. Ее отец дослужился до чина действительного тайного советника, был министром юстиции. В 1880 г. Нина вышла замуж за Евгения Александровича Рауш фон Траубенберга (1855–1923), с которым развелась 11 июня 1909 г., за месяц до новой свадьбы. Ее братом был Владимир Дмитриевич Набоков (1869–1922), известный конституционный демократ, соответственно известный писатель Владимир Владимирович Набоков (1899–1977) приходился ей племянником. Скончалась в Париже 28 сентября 1944 г., всего за восемь дней до гибели мужа. — *Примеч. А.Е.*



товой конторой ежемесячно в определенных для каждого корабля размерах. Командир не был обязан отчитываться перед портом в этих деньгах и был вправе расходовать их на окраску корабля в мере надобности по своему усмотрению. Это, разумеется, не значило, что командир получал право положить деньги специального назначения в свой личный карман. Честно относились к этим суммам все предыдущие командиры «Славы», и на корабле накопилась значительная их экономия. Хранились окрасочные деньги на общих основаниях в судовом денежном сундуке и, также как остальные суммы, ежемесячно проверялись судовой ревизионной комиссией в соответствии с приходно-расходными документами. Коломейцев посмотрел на дело иначе и по соглашению с ревизором весь остаток окрасочных денег за несколько лет изъяс из сундука и присвоил. Возмущение офицерства поступками командира вылилось, наконец, в редкое на флоте чрезвычайное происшествие. По заведенному на больших кораблях порядку, командир столовался в своем салоне отдельно от кают-компаний. Поэтому на «Славе» грек-ресторатор готовил завтрак, обед и ужин на командира и офицеров отдельно. Вместе с тем, по обычаю, в воскресенье после богослужения кают-компания приглашала командира к себе отобедать. Когда все офицеры, бывало, соберутся к столу, старший офицер говорил: «Господа, я иду приглашать командира». Такая форма приглашения соблюдалась в соответствии с Морским Уставом, в котором указывалось: «Кают-компания имеет право приглашать командира к своему столу». Коломейцев восстановил офицерство против себя настолько, что однажды, когда старший офицер М.И. Смирнов произнес обычную фразу — «иду приглашать командира», послышались возгласы: «а мы не приглашаем». Смирнов густо покраснел. «Господа, я не шучу!» «И мы не шутим, — не хотим видеть Николая Николаевича (Коломейцева) у себя за столом». Старший офицер замолчал и, сядя в свое председательское кресло, пробормотал: «Господа, прошу к столу». Конфликт с командиром достиг апогея. Вестовой не накрывал стол в помещении командира, ресторатор не готовил на него обед. Коломейцев долго ждал приглашения и нервно шагал по



салону. Посланный им вестовой доложил, что господа офицеры уже обедают. Командиру оставалось потребовать паровой катер и отправиться к жене на дачу¹.

День ото дня на корабле создавалось все более напряженное состояние. Командир решил отомстить хотя бы старшему офицеру за всех остальных и добился в Главморштабе отзыва М.И. Смирнова в Петербург и назначения на корабль кап. 2-го ранга Доливо-Добровольского. Но эпизод смены старших офицеров причинил новый и притом очень чувствительный укол самолюбию командира. Торжественные и сердечные проводы Смирнова на корабле без ведома и участия Коломйцева были невозможны. Поэтому это чествование офицеры организовали в общем зале популярного в Тулоне ресторана в присутствии многочисленных посетителей. По соглашению с хозяином ресторана большой обед исключительно из русских закусок и кушаний готовился в кухне ресторана матросами-поварами со «Славы». Разумеется, этот инцидент, как и все остальные, тотчас же стал известен всему экипажу корабля.

О настроениях офицеров командир мог судить по доносам Энгельгардта, хотя после памятного инцидента с дуэлью этому информатору крылья были подрезаны. Среди команды недовольство Коломйцевым стало проявляться вскоре же после его прибытия на «Славу». Не нравился этот суровый, всегда мрачный человек со стального цвета злыми глазами. Возмущали людей им надуманные совершенно нецелесообразные и изнурительные работы. Как писал матрос Сергей Белов в Россию своему брату Константину, «на «Славе» порядки пошли новые, начали экономить масло, хлеб и прочее, как бы «сумления» какого не выпало...» Как это во все времена бывало на флоте, повышенное нервное настроение в командах выражалось в придирчивости матросов к некоторым видам питания. Даже изредка готовившиеся на ужин горох и чечевица

¹ В показаниях офицеров «Славы» относительно «дуэльной истории» нет упоминаний ни о присвоении командиром покрасочных денег; ни о демонстративном отказе от приглашения командира на воскресный обед. — *Примеч. А.Е.*



вызывали протест и отказ от еды. На «Славе» матросы стали собираться небольшими группами и о чем-то по секрету разговаривали между собой. Когда после арестов на корабле производилось следствие, то выяснилось, что на «Славе» большевистскими группами велась довольно значительная пропагандистская работа против существовавшего в России государственного строя. Неизвестно общее число матросов — участников Социал-демократических (большевистских) ячеек на «Славе». Флотская жизнь заставила партийные организации выработать сложную систему конспирации. Корабельная организация состояла из «десятков», а в них входили 2—3 группы по 3 человека. Группа, как правило, знала лишь руководителя своего «десятка». Между собой «десятки» не общались; только их руководители знали общекорабельного организатора или уполномоченного им связного. Бывало даже так, как, например, на крейсере «Рюрик». Там с осени 1910 г. существовали два подпольных социал-демократических кружка, а члены этих кружков долго не знали друг о друге. Связь была установлена лишь через год с помощью гельсингфорской организации РСДРП. Насколько эта система конспирации была действенной на «Славе», видно из захваченных при обысках документов. В расшифрованном письме арестованного машинного унтер-офицера Н.А. Молодцова указывалось, что в кружке было 30 человек; в письме к брату матрос С.А. Белов называл в кружке 10 человек; машинист А. Самсон писал в Ригу на латышском языке некоему А. Миски, что в организуемой группе около 50 человек. Хорошо поставленная конспирация мешала командованию корабля и тайной полиции полностью раскрыть и ликвидировать партийную организацию на «Славе». Примечательно одно обстоятельство в расследовании дел эсеровских групп на судах учебно-минного отряда Балтфлота. Когда эта организация была раскрыта прежде всего на учебном судне «Двина» в январе 1911 г., несколько предателей с этого корабля перечислили все суда, на которых им были известны эсеровские организации. Линейный корабль «Славу» они не называли, видимо, потому, что там прочно закрепилось влияние матросов-большевиков.

Как я уже отметил, конспирация среди команды «Славы» осуществлялась успешно, однако многие товарищи, причаст-



ные к революционному движению на корабле, вели себя крайне неосторожно. Это позволило командованию корабля установить наблюдение за партийной работой среди команды. Я уже отмечал донесение командира крейсера «Аврора», в котором он считал политически более надежными «землепашцев», т.е. крестьян. Такое мнение вообще господствовало среди командного состава флота. И поскольку из числа квалифицированных рабочих едва удавалось комплектовать машинные команды и других специалистов, то на комсндоров и артиллерийских унтер-офицеров в специальных военно-морских школах обучались главным образом крестьяне. Это были в большинстве политически мало развитые люди, и, кроме того, среди них встречались кулацкие сынки. Привыкая на флоте к обеспеченному и относительно культурному быту, многие бывшие крестьяне не стремились возвращаться к тяжелой трудовой жизни в деревне и охотно оставались на сверхсрочную службу. На «Славе» эта особенность в среде команды была учтена, и по приказанию командира корабля артиллерийские офицеры с помощью своих подчиненных артиллерийских унтер-офицеров и комсндоров организовали слежку за всеми матросами.

В материалах дознания и следствия частично приводятся доносы артиллерийского унтер-офицера Вьюнова о том, что на корабле матросы собираются в кружки и при его приближении прекращают разговоры. Чаще всего это происходит с участием матроса 1-й статьи Сергея Белова, который, по наблюдению Вьюнова, был их руководителем. Когда в январе 1911 г. команда не захотела есть на ужин горох, а комендоры во главе с Вьюновым сели за столы, Белов сказал боцманмату комендору Жихареву: «Ладно, мы с вами потом рассчитаемся». Видимо, Жихарев донес об этой угрозе по начальству, потому что дальше он сообщал: когда после этого по распоряжению командира были перенесены в кормовой погреб все ружейные патроны и 3-линейные винтовки, он случайно слышал по переговорной трубе разговор комендора Михаила Гущина и матроса разряда штрафованных Федора Зилотина. Они ругали сверхсрочнослужащих за то, что они мешают работать. При этом как будто Гущин говорил, что хорошо еще сделали, положив патроны и винтовки в одно место. Гущин копил



деньги на покупку револьвера и однажды сказал гальванерному унтер-офицеру Васильеву: «Мы в город зря не ходим, мы там дела делаем». Командор боцманмат Жихарев информировал также, что около матроса Белова собирались: Зилотип, Гущин, Серов, Петров и Полтинников. Другие же замечали в этой группе и минно-машинного унтер-офицера Федора Гоцелюка.

В связи с эпизодом отказа части команды от ужина с горохом фельдфебель Пивен рассказывал, что когда люди не спускали подвесные столы и не садились за еду, он обратился с вопросом к машинисту 1-й ст. Кириллу Седову: «Почему не опускаешь стол?» Тот ответил: «Мы и в мирное время не спускали, а теперь тем более». Этот разговор был дня за два-три до ареста Молодцова и Белова. Вьюнов слышал, как один матрос говорил другому: «Вы требуйте все, что полагается по части продовольствия; на судне в левой машине все согласны».

Некоторыми своими подчиненными в качестве сыщиков среди команды руководили два артиллерийских офицера. Они явно были в курсе намерений командира корабля, когда он 21 марта 1911 г. перед строем команды стал по списку вызывать тех, кого был намерен арестовать. Старший и младший артиллеристы стали по обе стороны Коломейцева как бы для его защиты от всяких случайностей. Старший артиллерист впоследствии фигурировал в обвинительном акте как свидетель¹.

К командиру «Славы» информация о подпольной работе большевистских ячеек могла поступать и в другом порядке. Через некоторое время после прибытия «Славы» в Тулон и назначения нового командира царская политическая полиция, имевшая свой филиал в Париже, по-видимому, прикомандировала к кораблю своего сотрудника под фамилией Саванова. Он появился якобы как политэмигрант, вынужденный заниматься фотографией для заработка. Если бы это не был агент охранки, то как политический эмигрант Саванов не смог бы получить от командира свободный доступ на

¹ Старший артиллерийский офицер — лейтенант Готфрид Людольфович Дорн, младший — лейтенант барон Оскар Брунович Фитингоф. — *Примеч. А.Е.*



корабль. «Фотограф снимал «Славу» во всех видах, а главное, он втерся в доверие команды, проводил среди матросов целые дни, фотографировал по сходным ценам каждого отдельно и группами, был услужлив и лобезен. Разумеется, он многое видел и слышал, а потому мог быть хорошим осведомителем». Было еще одно обстоятельство, характеризующее организацию Коломейцевым политической слежки среди команды. Согласно записи в судовом вахтенном журнале за 21 марта, в этот день были арестованы 12 человек и среди них машинный унтер-офицер Даниил Литовченко. Из приказа командира от 9 апреля № 118 видно, что за 22 и 24 марта во время производства дознания судовой комиссией было арестовано еще 8 человек, — всего 20 человек. Согласно этого же приказа на транспорт «Океан» было списано 19 человек. Среди них не было Литовченко, значит, можно думать, что он способствовал слежке и дознанию и поэтому лишь временно — для обмана команды — был взят под стражу, а затем освобожден.

Из всего сказанного видно, насколько командир «Славы» был осведомлен о подпольной революционной работе. Через свою агентуру Коломейцев знал также о тайных собраниях на берегу участников кружков, возглавлявшихся машинным унтер-офицером Молодцовым и матросом Беловым. Попутно надо отметить, что Бслов был развитым человеком. Он до военной службы получил образование штурмана торгового флота, на «Славе» же исполнял обязанности писаря в судовой канцелярии.

В обвинительном акте по «Делу 59-ти» говорится, что на собраниях, устраиваемых в трактирах и ресторанах города Тулона, обсуждалась подготовка вооруженного восстания. Кроме матросов «Славы» присутствовали — агитатор «товарищ Алексей» и матрос — подручный кочегара Д. Краснокуцкий еще с двумя матросами, покинувшими «Славу» в январе 1909 г. при стоянке в Александрийском порту в Египте. Агитатор «товарищ Алексей», по-видимому, был командирован в Тулон В.И. Лениным. Надежда Константиновна Крупская в «Воспоминаниях о Ленине» (вып. II, Соцэкгиз, 1931, ст. 42) рассказывает, что большевики «Славы» обратились с письмом к Владимиру Ильичу в Париж с просьбой прислать литературу и агитатора, который помог бы



вести пропагандистскую работу среди моряков, и эта просьба была выполнена.

Разраставшееся среди команды резкое недовольство командиром на фоне общего революционного подъема не успело вылиться в какие-либо эксцессы и тем более в восстание. У командира же было вполне достаточно сведений о революционном движении на корабле, чтобы приступить к арестам причастных к нему матросов. 21 марта 1911 г. около 5½ час. вечера перед ужином вся команда была вызвана на верхнюю палубу и выстроена во фронт. Уже за значительное время перед этим, под предлогом наблюдаемых им нарушений караульного устава, Коломейцев приказал назначать караульными начальниками поочередно трех младших офицеров-мичманов. Вызвав из строя по списку 12 человек, командир приказал караульному начальнику взять их под стражу и спустить в обширное и совершенно изолированное от остальных частей корабля румпельное отделение. Оно сообщалось единственной широкой шахтой-лазом с коридором в офицерском помещении около кают-компания.

Коломейцев настолько восстановил против себя всех, что даже значительная часть офицеров не верила в обоснованность действий командира. С большинством арестованных матросов у их непосредственных начальников были вполне дружественные отношения. Настроение в кают-компании стало мрачным и тягостным; явно опускалось сочувствие арестованным. Оно выражалось во многих мелочах. Для хорошей вентиляции румпельного отделения туда на все время был спущен виндзейль (сшитая из парусины большого диаметра труба, раструбом в верхней своей части устанавливаемая против ветра). Из камбуза «выводной» матрос караула приносил лучшего качества пищу с увеличенным пайком мяса. «Выводной» сопровождал заключенных в одну из офицерских уборных. Разумеется, через этого матроса арестованные могли иметь связь с товарищами. Но же они, конечно, имели через банщика при регулярном пользовании баней. Офицеры — караульные начальники — были «первыми сочувствующими» арестованным.

Тотчас же после ареста первой группы в 12 человек приказом командира корабля от 22 марта № 101 была назначена комиссия под председательством самого Коломейцева для допроса заключенных.



В их личных вещах был произведен тщательный обыск. Давно служившие на корабле матросы привыкли к спокойным взаимоотношениям с офицерами. Поэтому даже те, кто были причастны к революционной деятельности, проявили крайнюю беспечность в хранении явно компрометирующей их переписки и агитационной социал-демократической литературы. Молодцов в зашифрованном письме обращался в Париж якобы к эсерам с просьбой о присылке в Тулон агитатора. Странным кажется, что шифр к этому письму будто бы был найден у минно-машинного унтер-офицера Гоцелюка, причем шифр был написан на клочке бумаги. Эти находки, возможно, были искажены в порядке следствия для доказательства связи арестованных с эсерами. У матроса Алексея Полтинникова нашли письмо от некоего Чичова, датированное 8 марта 1911 г. Полтинникова спрашивали: «Это ты так думаешь или так думает вся “Слава”, или может быть перешли от слова к делу».

При обыске обнаружили следующую литературу: у комендора Петра Герасименко — брошюру «Евреи в наше время» изд. Революц. Соц. группы «Свобода»; у строевого унтер-офицера Степана Никитенко — брошюру «Теория анархизма», разрешенную цензурой в 1905 г.; у машиниста Петрова — брошюру «Две речи П.А. Алексеева и Варлена», Женевское изд. 1906 г. со штампом Центр. ком. соц. Дем. Рабоч. партии, а также брошюру «Наш светлый праздник» с предисловием Плеханова. У машиниста Кирилла Серова — три брошюры: «Классовые интересы» Каутского, «Куда идет развитие общества» Вернера, «Кризис и безработица» — все брошюры книгоиздательства «Молот».

Правила конспирации, выработанные большевиками для воинских частей и кораблей, запрещали подпольщикам хранить при себе агитационную литературу, а тем более партийные документы. «Слава» в заграничном порту была на особом положении, а потому при обыске на корабле было кое-что обнаружено.

Рассказав подробно о событиях, связанных с революционным движением на «Славе», мне хочется обратиться к опубликованной Институтом Истории Академии наук в 1948 г. капитальной работе С.Ф. Найда о «Революционном движении в царском флоте». В этом труде автор проводит общую мысль, что эсеры постоянно вредили



партийной работе большевиков и во многих случаях служили осведомителями для жандармерии и полиции. Но в отношении «Славы» С.Ф. Найда, пожалуй, несобоснованно приписывает эсерам то, что они информировали русскую тайную полицию в Париже о большевистской организации на этом корабле и что благодаря им Коломейцев получил от полиции список подпольщиков. Командиру корабля это совершенно не требовалось, ибо, как мы видели, предатели на самой «Славе» сообщили командованию многие фамилии матросов, участников революционных кружков. С.Ф. Найда также сообщает, что «находившиеся в Тулоне эсеры стали ухаживать за матросами, приносили им литературу, обещали оружие, деньги», т.е. пытались всячески «обработать» и привлечь на свою сторону. Для характеристики такой всесторонней и коварной деятельности эсеров следовало бы привести какие-либо веские показания, документальные свидетельства, а у тов. Найды их, по-видимому, не нашлось. При обысках на «Славе» не было обнаружено ни одного печатного издания партии эсеров, в то время как нашлись многие социал-демократические. Может быть, тов. Найда считался с расшифрованным письмом Молодцова, который якобы писал, что имеет прямую связь с партией социал-революционеров в Париже. Далее Молодцов будто бы пишет, что в Тулоне имеется человек, который проводит агитационную работу, и за месяц из ничего уже создалась организация около 30 человек, «сочувствующих делу». Вместе с тем он просит какого-то Александра Павловича похлопотать, чтобы выслали в Тулон работника партии. При сопоставлении этого письма с тем, что рассказывала Н.К. Крупская об обращении со «Славы» к В.И. Ленину, — достоверность письма Молодцова вызывает большое сомнение и смахивает на фальшивку. Извращенная трактовка обращения Молодцова за помощью в Париж нужна была царским следственным органам, чтобы доказать принадлежность революционных ячеек «Славы» к партии эсеров. Как разъясняется в книге Найды «Революционное движение в царском флоте», жандармы и охранка боялись эсеров, которые, как политические авантюристы, иногда совершали террористические акты и проповедовали немедленное насильственное свержение царского строя. В 1910—1911 гг. ор-



ганы охраны самодержавия и капитализма еще не разбирались в политической деятельности социал-демократов (большевиков).

Арестованным на «Славе» матросам недолго пришлось просидеть в румпельном отделении корабля. 8 апреля на 10 дней зашло в Тулон учебное судно транспорт «Оксан», возвращавшееся в Россию из практического плавания. На него 9 апреля были переведены арестованные. Командир «Славы» хотел списать на «Оксан» и четырех офицеров, в том числе автора этого исторического очерка. О таком намерении в кают-компанин узнали от командира «Оксана» кап. 1-го ранга Григорьева, к которому заезжал Коломейцев и просил подготовить каюты для списываемых им офицеров. Имелись в виду: лейтенанты В.А. Леонтьев, В.К. Крафт, Ф.Ю. Довконт и мичман В.Н. Янкович¹. Трое последних плавали на корабле давно, начали службу на нем, будучи еще корабельными гардемаринами. Они хорошо относились к команде. Она отвечала им взаимностью; среди матросов было много их учеников. Убрать с корабля названных офицеров командиру «Славы» не удалось, так как он не сообразил, что лейтенант Крафт был сыном начальника Главного Морского Штаба адмирала Крафта². На списание на родину офицеров с корабля заграничного плавания требовалось согласие Главморштаба. Когда Коломейцев запросил об этом Крафта, отец телеграммой спросил сына, в чем дело. Последний сообщил, что это результат наущничания и интриг ревизора, лейтенанта Энгельгардта, родственника Коломейцева, приведенного им с собой в Тулон. Главморштаб распорядился: четырех офицеров не списывать, а немедленно отправить в Петербург одного Энгельгардта. Единственно, что в этих условиях Коломейцев

¹ Автор неверно указывает не только инициалы офицеров (правильно: В.К. Леонтьев, В.Е. Крафт, Ф.Ю. Довконт и мичман В.Н. Янкович), но и самих офицеров. Подробнее смотри в статье А.Ю. Емелина. — *Примеч. А.Е.*

² На самом деле соплаватель В.Н. Яковича лейтенант Владимир Евгеньевич Крафт (09 декабря 1885—16 мая 1914) был сыном Евгения Карловича Крафта (22 июля 1861 — ?), в описываемый период — капитана 1-го ранга, и.д. начальника штаба Действующего флота Балтийского моря. — *Примеч. А.Е.*



мог сделать, — это не отправлять своего клеветника на «Океане», а предоставить ему проезд по железной дороге.

19 апреля 1911 г. транспорт «Океан» покинул Тулон, и очнь долго не было никаких сведений об увезенных им 19 матросах со «Славы». Более чем через год, т.е. 22—24 июля 1912 г., в Петербурге состоялся временный военно-морской суд по делу о 59-ти нижних чинах Балтийского флота учебного судна «Двина», крейсера «Аврора» и линейного корабля «Слава». Я перечислил суда в таком порядке потому, что основные обвинения, рассматривавшиеся судом, относились к деятельности эсеров на «Двине» и «Авроре». На «Славе» проводили свою работу подпольщики-большевики, и они с чистым сердцем могли утверждать на суде, что к партии социалистов-революционеров и их программе никакого отношения не имеют. На следствии и суде никто из матросов «Славы» ни в чем не сознался и никого не выдал. Совершенно иначе вели себя моряки других кораблей, причисляемые судом к эсерам. По сути дела это были революционно настроенные люди, недовольные господствующими в стране порядками. Когда осенью 1910 г. на кораблях учебно-минного отряда «Двине», «Николаеве» и «Адмирале Корнилове» образовались революционные кружки, случилось так, что в это время эсеры попытались проникнуть во флот. Вожаком на этих судах оказался восемнадцатилетний фельдшер с «Двины» Илья Коломейцев. Он был связан с эсеровскими заграничными центрами, откуда получал деньги и литературу. В конце января 1911 г. революционная организация на «Двине» претерпела сокрушительный провал, и Коломейцев с несколькими своими единомышленниками бежал, но вскоре они были задержаны. При ведении следствия арестованные сознавались в предъявляемых им обвинениях и выдавали многих других. Оказавшиеся среди арестованных единичные социал-демократы на следствии и суде молчали о своей партийной принадлежности. Несмотря на то что эсеровские ячейки были малочисленны, Коломейцев хвастливо выдавал себя за организатора и руководителя чуть ли не всех кружков во флоте. Юноша Коломейцев объявлял себя убежденным социал-революционером и заявлял, что дело вооруженного восстания в Балтийском флоте поставлено прочно,



что оно «подобно стоголавой гидре, у которой если отрубить одну голову, то вместо нее вырастет другая».

Провокатор, минер 1-й ст. Сорокин с уч. судна «Двина» показывал, что, присутствуя на тайных собраниях и из разговоров, он узнал, что среди команд учебно-минного отряда, а также линейных кораблей «Слава», «Цесаревич» и «Андрей Первозванный» в конце 1910 г. образовалось преступное сообщество, которое задалось целью перебить офицеров, захватить в свои руки флот, овладеть Кронштадтом и Петербургом и, уничтожив начальствующих лиц и всех буржуев, избрать из своей среды новое правительство. На такого рода показаниях следователями и прокурором строились обвинения. Матросы «Славы» их решительно отвергали, о своей партийной принадлежности молчали и никого других не выдавали. Из числа 19-ти человек, арестованных на «Славе», суд с натяжкой смог вынести приговор только пяти. Решение суда в отношении этих матросов видно из следующей его «Резолюции».

Выписка из резолюции временного В.М.Суда в С.-Петербурге от 22—24 июля 1912 г. в отношении нижних чинов Балтийского флота, команды линейного корабля «Слава»:

«Резолюция

1912 года Июля 22—24 дня временный Военно-морской Суд в С.-Петербурге в следующем составе:

Председатель Генерал-Майор Алабышев

Временные члены: капитаны 1-го ранга Барц, Балк, Бурхановский и Гросман.

Выслушав дело о 59-ти нижних чинах Балтийского флота команд линейного корабля «Слава», крейсера «Аврора» и учебного судна «Двина», признал виновными:...

1) ...матроса 1 ст. Сергея Белова и машинного унтер-офицера 2 ст. Николая Алексеева Молодцова — каждого в участии в сообществе, заведомо поставившем целью своей деятельности изменение существующего в России общественного строя, причем (перечисляются смягчающие вину обстоятельства, как то: длительное предварительное заключение и пр.)...



5) ...стросового унтер-офицера Степана Никитенко, машиниста 1 ст. Сергея Петрова... в хранении преступных сочинений, статья-ми 104 и 132 Угол. Улож. указанных, заведомо зная о содержании их, хотя и без цели распространения;

6) комендора Михайла Гущина — в заочном оскорблении царствующего государя императора и наследника престола, по неразумению и невежеству;

7) сверх того Суд признал виновными вышеуказанных нижних чинов: ...Сергея Белова в подговоре к неповиновению начальни-кам.

Но Суд не признал виновными всех вышеуказанных нижних чинов, а равно и подсудимых (перечисляются фамилии 31 подсудимого) в предъявленном им обвинении в том, что они вступили в преступное сообщество, образовавшееся на учебном судне “Двина”, линейном корабле “Слава”, положившее в основание своей деятельности программу социалистов-революционеров и стремившееся, согласно этой программе, к насильственному посягательству на изменение в России существующего государственного строя, причем в качестве членов этого сообщества хранили и распространяли преступную литературу и участвовали в тайных собраниях сообщества, где разрешали вопросы партийной деятельности, а также обсуждали вопросы о явном восстании и убийстве начальников-офицеров — по недоказанности сего обвинения.

А потому и на основании ст. ст. (перечисляются законные основания) Военно-Морской Суд приговорил:

...матроса 1 ст. Сергея Белова, 24 лет, из мещан, и машинного унтер-офицера 2 ст. Николая Молодцова, из крестьян, — в каторгу на 4 года... с исключением всех восемнадцати осужденных из службы, лишением воинского звания, прав состояния и с прочими праволишениями в ст.ст. 25, 28—30, 34 и 35 Уголовного Уложения указанными;

...строев. унт.-офиц. Степана Никитенко, 26 лет, машиниста 1 ст. Сергея Петрова, 26 лет... к содержанию в военно-исправительной тюрьме морского ведомства в С.-Петербурге на шесть месяцев каждого, с переводом в разряд штрафованных и потерей некоторых прав и преимуществ по службе в 50 ст. В.М.Уст.



о наказаниях, указанными и без освобождения от телесных наказаний во время пребывания в тюрьме.

Комеандора Михаила Гущина — к содержанию в военно-исправительной тюрьме морского ведомства в С.-Петербурге на четыре месяца, с переводом в разряд штрафованных и потерей некоторых прав и преимуществ по службе в ст. 50 того же Устава указанных и без освобождения от телесных наказаний на время пребывания в тюрьме.

Всех подсудимых, признанных невиновными по обвинению их по 102 ст. Угол. Улож., а Коломейцева — еще и по обвинению в простой краже, считать, согласно 1 п. 825 ст. В.М.С.У, оправданными по суду, за недоказанностью судом обвинений».

Оправившись после частичного разгрома, учиненного ей командиром корабля, большевистская организация «Славы» продолжала работу.

К осени 1911 г. она заметно усилилась, и вообще в Балтийском флоте революционная деятельность стала принимать широкие размеры. В налаживании партийной работы в Балтийском флоте большую помощь оказали члены русского отделения при финской социал-демократической партии. Их влияние особенно усилилось с декабря 1911 г., когда партийные организации «Рюрика», «Цесаревича» и «Славы» наладили с ними тесную связь. Партийная организация на «Рюрике» в это время представляла своеобразный руководящий центр социал-демократических организаций в Балтийском флоте. Революционно настроенные группы на линкорах, крейсерах и других кораблях имели по несколько десятков распропагандированных матросов и еще большее число политически недовольных, составлявших мощный резерв большевистских ячеек. В этих условиях 31 декабря 1911 г. партийные организации «Славы» и «Рюрика» впервые созвали большую сходку в лесу в 2-х километрах от Гельсингфорса.

В 1912 г. в ряде армейских частей и особенно во флоте стали нарастать мощные революционные выступления. Характерной особенностью нового этапа было то, что революционная борьба, как правило, проходила под лозунгами большевистской партии.



В октябре 1917 г. большевики под гениальным руководством В.И. Ленина создали первое в мире рабоче-крестьянское государство. В этом великом перевороте Балтийский флот сыграл выдающуюся роль.

* * *

Прошло много лет. В 1938—1941 гг. я работал в должности помощника Главного аварийного инспектора в Министерстве рыбной промышленности СССР.

Однажды ко мне на службу пришел гражданин в форме командного состава морского торгового флота. Этот товарищ, уволившийся с должности капитана небольшого черноморского порта, просил предоставить ему работу аварийного инспектора при флоте одного из периферийных рыбтрестов. Проситель, назвавшийся Сергеем Беловым, присмотревшись ко мне и узнав мою фамилию, спросил: не был ли я в 1910—1911 гг. офицером на линейном корабле «Слава» в Тулоне. Я отвечал утвердительно. Тогда Белов рассказал, что он был писарем на этом корабле, подвергся аресту и был отправлен на транспорте «Океан» в Кройцштадт. Через некоторое время в числе других матросов разных кораблей его судили и приговорили к каторге.

Тут я, конечно, узнал Белова, так как в свое время часто встречался с ним в канцелярии корабля. Его лицо мне было хорошо знакомо, однако с тех пор он очень изменился и постарел.

Мой собеседник сообщил, что на «Славе» действительно существовал заговор и он — Белов — играл в нем руководящую роль. Имелось в виду поднять восстание, ликвидировать враждебных команд офицеров и завладеть кораблем. Меня предполагали избрать командиром корабля.

Команда, должно быть, видела во мне офицера, всегда благожелательно относившегося к простым людям из рабочих и крестьян. Матросы будто угадывали, как я должен был отнестись к грядущей революции. После Великого Октября за рубежом в г. Мюнхене была издана книга под названием: «На “Новике” (Балтийский флот в войну и революцию)». Автор — бежавший за границу бывший командир этого миноносца Г. Граф — писал: «...среда морских



офицеров была очень однородна. В общей массе офицерство было монархично и совершенно не сочувствовало перевороту. Но и среди кадровых офицеров встретились такие, которые стали яркими сторонниками новой власти. Можно привести ряд имен офицеров, занявших себя поведением во время революции, например: вице-адмирал Максимов, контр-адмирал Альтфатер, капитаны 1-го ранга Немитц, Ружек, М. Иванов, капитаны 2-го ранга Мякишев, Майдель, Третьяков, старшие лейтенанты Янкович и др.».

Белов говорил, что в порядке следствия большинство матросов были освобождены, а в отношении других, как следователям, так и прокурору, на суде не удалось доказать подготовку восстания. Поэтому подсудимым были вменены в вину менее тяжкие преступления. Я с интересом выслушал этот рассказ, но, к сожалению, ничего не зафиксировал в подробностях, так как в этот день через несколько часов уезжал в командировку. Уже без меня Белов был назначен на должность аварийного инспектора одного из Азово-Черноморских рыбтрестов. Незадолго до Великой Отечественной войны Белов был освобожден от занимаемой должности, и дальнейшая его судьба мне неизвестна. Я неоднократно обращался к мысли уточнить и возможно лучше осветить революционное движение на «Славе». Большой интерес представляли бы воспоминания Сергея Белова. Но где он?! Доступные мне меры поисков ничего не дали.

В конце декабря 1958 г. газеты Советского Союза отмечали 50-летие героической помощи русских военных моряков жителям итальянского города Мессина, жестоко пострадавшим от катастрофического землетрясения. Так или иначе на газетные статьи отзывались и немногие еще здравствующие матросы и офицеры кораблей, участвовавших в спасательных работах в 1908 году. Из Ангасякской средней школы Дюртюлинского района Башкирии группа комсомольцев сообщила в редакцию газеты «Советская Россия» следующее: «В Ангасяке живет бывший матрос — вестовой с линейного корабля “Слава” Федор Афанасьевич Титов. Он был в Мессине в 1908 г. и списан с этого корабля в запас флота в 1912 г.». Таким образом, по времени он являлся свидетелем событий на «Славе», связанных с арестом 19 человек матросов 21—24 марта 1911 г.



Через комсомольцев названной школы я сообщил старому со-
плавателю все, что уже знал о существовании и деятельности боль-
шевистских кружков на «Славе» и, со слов матроса Сергея Белова,
о готовившемся восстании. Вместе с тем я просил Титова написать
мне об известных ему подробностях, которые могли бы дополнить
мои сведения. Титов ответил, что он ничего не может добавить и
что на «Славе» все происходило так, как я описываю.

На этом я заканчиваю свой исторический очерк о революци-
онном движении на этом корабле.

Литература и документы

1. История КПСС. М., 1960.
2. *Найда С.Ф.* Революционное движение в царском флоте.
М., 1948.
3. Судовые вахтенные журналы л/к «Слава» за 1911 г.
ЦГА ВМФ. Ф. 870. Д. 45215.
4. Приказы командира л/к «Слава» за 1911. ЦГА ВМФ. Ф. 771.
Д. 1.
5. Обвинительный акт по делу о военно-революционных ор-
ганизациях среди нижних чинов команд учебн. судна «Двина»,
лин. корабля «Слава», крейсера «Аврора» и др. Музей Революции
СССР. Ф. 4880/1. Д. 9—18 с.
6. Резолюция С.-Петербургского В.М. суда от 22—24 июля
1912 г. по делу 59-ти. ЦГА ВМФ. Ф. 407. Д. 364а.

Н.А. Кузнецов

ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ ЯНКОВИЧ

(1888—1965)

Владимир Николасвич Янкович родился 5 февраля 1888 г. в
городе Торжок Тверской губернии. Происходил из потомственных
дворян Воронежской губернии. Отец его был кавалерийским офи-
цером (имел чин штаб-ротмистра; скончался в 1920 г.). В Торжке
В.Н. Янкович окончил 4 класса Реального училища. 1 сентября



1902 г. он поступил в младший специальный класс Морского кадетского корпуса. 6 мая 1908 г. произведен в корабельные гардемарины, а 24 марта 1909 г. — в мичманы. За время обучения в Морском корпусе Янкович совершил плавания на учебном судне «Моряк» (10 мая — 8 августа 1910 г.); крейсере 1-го ранга «Князь Пожарский» (7 мая — 6 августа 1905 г.); крейсере 1-го ранга «Аврора» (11 мая — 24 июня 1907 г.); учебном судне «Воин» (24 июня — 1 августа 1907 г.); линейном корабле «Слава» (3 июня 1908 г. — 23 марта 1909 г.). Во время этого похода русские моряки оказали помощь жителям итальянского города Мессина, пострадавшим от разрушительного землетрясения.

6 апреля 1909 г. Янкович был зачислен в 1-й Балтийский флотский экипаж, 17 апреля назначен в 4-й дивизион 1-й минной дивизии на эскадренный миноносец «Летучий». 20 августа переведен на линейный корабль «Слава». 29 октября командирован в распоряжение штаба Кронштадтского порта для обучения новобранцев. С 2 ноября 1909 г. по 23 марта 1910 г. занимался обучением новобранцев, затем вновь вернулся на линкор «Слава». 23 августа 1911 г. назначен исполняющим должность ревизора корабля. 27 августа утвержден в должности командира 3-й роты. В период службы на «Славе» в 1909—1912 гг. исполнял обязанности вахтенного офицера, вахтенного начальника, младшего и старшего штурмана, ротного командира и ревизора. С июля 1912 г. по июль 1913 г. — командир посыльного судна (бывшего миноносца) № 119. 6 декабря 1912 г. Янкович был произведен в лейтенанты. С июля 1913 г. по август 1914 г. — флаг-офицер штаба Балтийского флота.

В этой должности Янковичу довелось принять участие в становлении радиоразведки Российского флота. В ночь с 12 на 13 августа 1914 г. в условиях сильного тумана германский крейсер «Магдебург» выскочил на камни у острова Оденсхольм (Осмусаар) в устье Финского залива. Попытки сняться с камней самостоятельно успехом не увенчались. В итоге командир корабля решил взорвать крейсер, а личный состав пересадить на борт миноносца V-26. Последнее намерение осуществить не удалось, миноносец из-за сильного тумана ушел. «Магдебург», на котором



успели взорвать носовые погреба, были захвачены русскими моряками. Об этих событиях В.Н. Янкович рассказал в воспоминаниях, опубликованных в 1961 г.: *«Когда видимость улучшилась, стало ясно, что немцы бросили крейсер. "Лейтенант Бураков" подошел к "Магдебургу". На нем оставались командир и два матроса. Около 50 человек команды оказались на острове и в шлюпке. Их взяли в плен.*

С "Магдебурга" было перенесено на миноносец "Лейтенант Бураков" много узелков и чемоданчиков с личными вещами команды крейсера. В них были найдены записные книжки и дневники. В одном из узелков обнаружили сигнальную книгу. О находке передали по семафору на крейсер "Рюрик", который в это время также подошел к Оденсхольму.

С "Рюрика" для осмотра "Магдебурга" на эскадренном миноносце "Пограничник" отправился начальник штаба флота с несколькими офицерами, в числе которых был и я, тогда флаг-офицер штаба. При осмотре радиорубки мною была замечена под столом картонная папка, в которой оказался лист бумаги с карандашными записями. Записи могли представлять интерес, и я взял папку с собой. Ничтожный листок бумаги оказался очень ценным документом.

По возвращении "Рюрика" на Ревельский рейд начальник штаба приказал мне, как хорошо владевшему немецким языком, ознакомиться с поступившими материалами и о результатах доложить. Приступив к работе, я обратил внимание на то, что авторы большинства дневников и записных книжек особо останавливались на событиях 17 августа [по "повому" стилю. — Н.К.].

В этот день (17 августа 1914 года) бригада русских крейсеров в составе: "Громобой", "Адмирал Макаров", "Паллада" и "Баян", под командой контр-адмирала Коломейцева находилась в дозоре на меридиане маяка Пакерорт. Около 15 часов наши наблюдатели заметили дымы к западу от маяка Тахкона. Бригада пошла в этом направлении и вскоре обнаружила два германских крейсера, которые шли на сближение с русскими крейсерами. Флагманский штурман Сакеллари высказал предположение, что противник намерен навести бригаду на свое минное заграждение.



Адмирал Коломейцев согласился со своим штурманом и приказал бригаде повернуть обратно на восток.

Сопоставляя записи, удалось выяснить, что крейсера "Аугсбург", "Магдебург" и три миноносца имели назначение конвоировать к устью Финского залива заградитель "Дейчланд" с 800 минами заграждения. Крейсера шли впереди, а на некотором расстоянии от них заградитель с миноносцами. Когда немцы уже подходили к намеченному месту постановки заграждения, они увидели, что навстречу им идет более сильная по вооружению бригада русских крейсеров. Немецкий адмирал на "Аугсбурге" приказал "Дейчланду" уходить полным ходом на запад, решив завязать бой с русскими кораблями, чтобы отвлечь их на себя, выиграть время и таким образом спасти заградитель. Немецкие крейсера всегда могли выйти из боя благодаря своему большому преимуществу в скорости хода. И когда наша бригада неожиданно для противника уклонилась от боя, напряженное состояние у немцев сменилось ликованием. "Дейчланд" был немедленно возвращен, и германский адмирал донес своему командованию о благополучном завершении операции.

За уклонение от боя, при котором имелась возможность уничтожить немецкие крейсера либо, преследуя их с боем, настигнуть очень тихоходный "Дейчланд", контр-адмирал Коломейцев и штурман Сакеллари были списаны с действующего флота¹.

Каковы же были координаты поставленного немцами минного заграждения? На этот вопрос ответ был получен после изучения листка, взятого мною в радиорубке. Вслед за обычными для всех радиограмм начальными обозначениями следовал текст из буквенных сочетаний. Это побудило меня обратиться к сигнальной книге. В расшифрованном совершенно секретном донесении противника сообщалось о том, что 17 августа во столько-то часов поставлено минное заграждение, и указывались точные его координаты в наших водах.

¹ Н.А. Сакеллари в 1915 — 1916 гг. командовал учебными судами «Астартга» и «Рогнеда», а Н.Н. Коломейцев в 1915 — 1917 гг. командовал Чудской военной флотилией. — Примеч. Н.К.



Штаб флота немедленно сообщил эти данные всем, кому надлежало. Наши тральщики проверили позицию заграждения, и в дальнейшем оно явилось первым звеном большой передовой минной позиции, постепенно создававшейся нами поперек Финского залива. В течение войны здесь нашли могилу многие корабли противника.

Обнаружение связи между немецкой радиোগраммой о постановке минного заграждения и сигнальной книгой имело важнейшие и далеко идущие последствия. Оно позволило русскому и союзному морскому командованию использовать в целях разведки перехватываемую радиопередачу противника. Организованная нами радиоразведка заключалась, во-первых, в приеме и раскрытии зашифрованных радиোগрамм противника и, во-вторых, в пеленговании нашими береговыми радиостанциями работающих немецких судовых радиостанций».

Еще одним последствием захвата неприятельских шифров стало учреждение 15 марта 1915 г. радиостанции особого назначения (РОН) в составе Южного района Службы связи Балтийского моря. Она была расположена на мысе Шпитгамн, ее задачей была расшифровка перехваченных радиোগрамм и доклад о них командованию. О ее создании Янкович писал: «Для лучшего прослушивания эфира место выбрали в лесу, вдали от населенных пунктов. Все здания были скрыты от посторонних взоров, а личный состав станции лишен общения с внешним миром. Необходимое снабжение доставлялось сюда в определенное время на автомобиле из Ревеля. На радиостанцию возлагался только прием германских радиোগрамм на несколько радиоприемников. Подземный кабель соединял радиостанцию с управлением южного района службы связи. Персонал станции был тщательно подобран из числа офицеров и лучших радиотелеграфистов, знающих немецкий язык. Работа станции сохранялась в строгой тайне, чтобы противник не знал о ее существовании. И в русском флоте только немногие знали о ней.

Немцы широко пользовались радиосвязью, и вскоре у нашей радиостанции особого назначения накопился обширный материал по различным сторонам жизни, службы и боевой деятельности германского флота».



С августа 1914 г. — по январь 1917 г. Янкович — исполнял должность флагманского интенданта штаба Балтийского флота; с января по апрель 1917 г. — помощника главного интенданта штаба Балтийского флота. 6 декабря 1916 г. он получил чин старшего лейтенанта. В апреле 1917 г. назначен главным интендантом Балтийского флота. Одновременно, с мая по ноябрь 1917 г. Владимир Николасвич командовал посыльным судном «Кречет». В период Первой мировой войны Янкович совершил ряд плаваний крейсерах «Россия» и «Рюрик», а также посыльном судне «Кречет». Деятельности Янковича на этом посту нелестную характеристику дал в своих воспоминаниях флаг-капитан по распорядительной части Штаба Командующего флотом Балтийского моря капитан 1-го ранга (впоследствии контр-адмирал) С.Н. Тимирев: *«Хозяйством флота и вопросами общего снабжения и продовольствия, а также денежной частью ведал и. о. флагманского интенданта лейтенант Янкович; этот офицер, пожалуй, единственный из всего Штаба, был не на месте. Он, несомненно, обладал хозяйственными способностями, но, вследствие отсутствия общего служебного опыта, совершенно не в состоянии был разобраться в сложных вопросах денежных операций, заготовок и снабжения всего флота».*

После октябрьского переворота 1917 г. Янкович продолжил службу в рядах Красного флота. Г.К. Граф в своей известной книге «На “Новике”», опубликованной в эмиграции, отмечал этот факт: *«Можно привести целый ряд имен офицеров, запятнавших себя своим поведением во время революции, например: вице-адмирал А. Максимов (революционный командующий флотом), контр-адмирал В. Альтфатер (прежде состоявший при Ставке Верховного Главнокомандующего, впоследствии — правая рука Троцкого); капитаны 1-го ранга: А. Немитц (ныне командует советским Красным флотом и имеет орден Красного Знамени), А. Ружек (коммунист), Модест Иванов (командует судами, находящимися в распоряжении “Чека”), и В. Шельтинга (коммунист); капитаны 2-го ранга: В. Мякишев (агент “Чека”), барон В. Майдель, Н. Третьяков и Н. Пини; старшие лейтенанты: В. Янкович, Б. Радзиевский и К. Василевский; лейтенанты: С. Калауцкий (агент “Чека”), Б. Элленбоген и П. Ламанов; подполковник корпуса*



гидрографов А. Ножин (коммунист) и прапорщик С. Гарфильд (один из главных деятелей переворота в Гельсингфорсе) и так далее». Эти строки В.Н. Янкович цитировал в каждой своей автобиографии и в некоторых публикациях в печати.

Командуя посыльным судном «Кречет», Янкович принял участие в «Ледовом» походе кораблей Балтийского флота из Гельсингфорса в Кронштадт. В ноябре 1918 г. он сдал командование «Кречетом» и продолжил службу в должности главного интенданта Балтийского флота. В 1919 г. принимал участие в снабжении отрядов моряков Балтийского флота, воевавших на сухопутном фронте. Этот период службы Янковича член РВС Балтийского флота и член комитета обороны Петрограда В.И. Зоф охарактеризовал следующим образом: «...а знаете, товарищ Янкович, если бы белым хоть на короткий период удалось занять Петроград, они бы вас повесили». Эти слова Владимир Николаевич, также как и цитату из книги Г.К. Графа, с гордостью приводил в автобиографиях советского периода.

В апреле 1920 г. Янкович был назначен начальником снабжения личного состава Балтийского флота (одновременно — начальником снабжения Балтийского морского транспорта). В сентябре 1920 г. он занял должность начальника Управления тыла Балтийского флота. В феврале 1921 г. за упразднением Управления тыла зачислен в распоряжение Штаба Балтийского флота. 16 мая 1921 г. назначен флагманским интендантом Штаба Морских сил Республики. В ноябре того же года зачислен в резерв штаба. 25 февраля 1922 г. назначен помощником начальника Хозяйственного управления Главного морского технико-хозяйственного управления. 1 февраля 1923 г. зачислен в резерв Морского штаба Республики, а в ноябре того же года уволен с военно-морской службы. Далее, как писал сам Янкович в одной из автобиографий, «...с ноября 1923 года, ввиду осуждения за преступление по службе и отбывания наказания, был уволен с морской службы. По освобождении от отбывания наказания в августе 1924 г. служил в Днепрострое (временно)...»

Далее для Янковича, как и для многих других «бывших» на некоторое время наступили «смутные дни». Офицер флота был вынужден работать в Управлении Днепростроя в Москве и в агентуре



распространения издательства Ассоциации художников революции России (в 1924 г.). В октябре следующего года он поступил на должность члена Постоянной межведомственной калькуляционной комиссии при Управлении помощника начальника Морских сил Республики по технической хозяйственной части. Однако новая служба продолжалась недолго, и уже через месяц Янкович был отчислен от должности, в связи с неутверждением назначения начальником Морских сил. С 9 ноября 1925 г. по апрель 1928 г. Янкович вновь работал в издательстве Ассоциации художников революции России, заведывая экспедицией. С этой должности он был уволен *«по рационализации аппарата и изменению штата»*.

В 1928 г. Янковичу удалось вернуться на флот. На сей раз — торговый. С этого момента начинается новая страница его биографии, связанная с Арктикой. С июня 1928 г. по январь 1933 г. он работал в «Комсевморпути», занимая различные должности, связанные как с эксплуатацией флота, так и в аппарате организации. Комитет Северного морского пути (изначально созданный в 1919 г. при Всероссийском правительстве А.В. Колчака) в Советской России начал функционировать при Сибирском революционном комитете под председательством Ф.И. Локацкого с 12 апреля 1920 г. Его основными задачами были научные изыскания по всестороннему изучению Северного морского пути в целях превращения его в артерию постоянной практической связи с Европой, Америкой и Японией, техническую организацию и осуществление товарообмена с зарубежными странами, транспортировку грузов этим путем. Постановлением Совета Народных комиссаров от 12 июня 1928 г. и Совета Труда и Оборона от 15 июня 1928 г. «Комсевморпуть» перешел в ведение Наркомата торговли (Союзнаркомторга). При этом на акционерное общество были возложены следующие задачи: *решение проблемы «максимального развития вывоза из местностей, тяготеющих к Северному Морскому Пути, тех видов экспорта, которые не находят выхода на внешние рынки другими путями или удорожаются при вывозе другим путем; развертывания промышленной деятельности по использованию экспортных ресурсов вышеназванных местностей, в частности — лесобработывающей промышленности, зверобойного*



прямых, эксплуатации недр и рыбоконсервного дела; всестороннего изучения и оборудования Северного морского пути». В 1933 г. «Комсевморпуть» был передан в ведение Главного управления Северного морского пути.

В.Н. Янкович плавал в должности помощника капитана (одновременно — инспектора Обь-Иртышской части Карской экспедиции) на теплоходе «Анастас Микоян» при перегоне его из Гамбурга (где было построено судно) в реку Обь, капитаном на пароходе «Мейснер» (с 28 июня 1929 г.) во время плавания в Карском море (экспедиция в Ныдоямский залив в 1930 г.), возглавлял судоподъемную партию в Карском море.

13 января 1931 г. В.Н. Янкович был арестован в Красноярске. Его должность на момент ареста указана, как «командир (по др. сведениям, начальник эксплуатационного отдела) парохода “Мейснер”». Ему было предъявлено обвинение по статье 58—7 уголовного кодекса РСФСР (противодействие нормальной деятельности государственных учреждений и предприятий или соответствующее использование их для разрушения и подрыва государственной промышленности, торговли и транспорта). По всей видимости, Янкович был довольно быстро освобожден. Более того, ни в одном из сохранившихся его личных документов об этом аресте не говорится ни слова. Заведенное же в 1931 г. дело № П-3647 было прекращено прокуратурой Красноярского края лишь 20 мая 2005 г.¹

¹ Такая информация содержится в электронной версии мартиролога жертв политических репрессий, составленного Красноярским обществом «Мемориал». В архиве московского центра «Мемориала» хранится архивная справка от 17 мая 2011 г., составленная сотрудниками Государственного архива Красноярского края, на основании документов фонда р-2400, д. 3647. В ней говорится о том, что Янкович был арестован 15 августа 1931 г. и обвинялся в том, что являлся членом контрреволюционной организации «Комсевморпути» и осуществлял вредительские действия. В этой же справке указано, что «*постановлением о привлечении в качестве обвиняемого Уполномоченного второго отделения Д[орожно-]Т[ранспортного] О[тдела] ОГПУ Томской железной дороги от 28 января 1931 года Янкович В.Н. был привлечен в качестве обвиняемого по ст. 58-7*



В январе 1933 г. Янкович был переведен в Главное управление Северного морского пути при Совете народных комиссаров СССР (ГУСМП), где продолжил работу, связанную с эксплуатацией флота. Он занимал должность старшего морского инспектора. Летом 1933 г. он плывал в Арктике, будучи помощником капитана теплохода «Первая Пятилетка», участвовавшего в экспедиции по проводке речных судов в море из Оби в Лену вокруг мыса Челюскин. В своих воспоминаниях он писал о ней: *«В 1933 г. по заданию Советского правительства был совершен перегон двух речных судов — буксирного теплохода “Первая пятилетка” мощностью 1400 л. с. и несамоходного лихтера “Северопуть № 7” грузоподъемностью 3 тыс. т из Омска в Якутск Северным морским путем. Речные суда прошли 7656 км, в том числе по Иртышу, Оби и Лене 4662 км и в океане при сложной ледовой обстановке около 3 тыс. км.*

Переход от о. Диксон до бухты Тикси по морям Карскому и Лаптевых протяжением в 1126 морских миль был выполнен за 9,5 суток (229 часов). Из этого числа 173 часа, или 75 % времени, суда шли во льдах частично самостоятельно, а на протяжении 499 миль (104 часа) при содействии ледокола “Красин”. Появление на р. Лене новых крупных речных судов послужило началом эксплуатации на ней современного флота.

Перегон речных судов был частью первой Ленской экспедиции, осуществлявшейся созданным в декабре 1932 г. Главным управлением Северного морского пути. Поход речных судов из Омска в Якутск, несомненно, был выдающимся плаванием своего времени».

В 1935 и 1936 гг. Янкович участвовал в арктической навигации, будучи групповым капитаном Ленской экспедиции. В сентябре 1937 г. в Морском управлении Главсевморпути была упразднена

УК РСФСР. Прокуратурой Красноярского края 20 мая 2003 года Янкович В.Н. на основании Закона РФ «О реабилитации жертв политических репрессий» ст. 3 п. «б» был реабилитирован». Автор выражает искреннюю признательность за помощь сотруднику «Мемориала», историку, географу, писателю Сергею Алексеевичу Ларькову (г. Москва).



должность старшего морского инспектора. С 11 октября 1937 г. по 16 марта 1938 г. Янкович находился на лечении (к этому времени он вышел на пенсию), одновременно работая в издательстве «Водный транспорт», редактируя советское издание «Международного свода сигналов».

С 10 марта 1938 г. Владимир Николаевич занял должность помощника и заместителя начальника Аварийной инспекции управления «Главрыба» Наркомата рыбной промышленности (НКРП) СССР. Начальник Аварийной инспекции так писал о работе Янковича: «...по ознакомлении со специфическими особенностями флота рыбной промышленности, [Янкович] инициативно выдвинул ряд основных предложений по упорядочению работы флота, в целях поднятия на должную высоту техническую его эксплуатацию.

Основным из них является принятие коллегией НКРП... предложения неотложно разработать четкую структуру органов управления флота. ...

Работа тов. Янковича характеризуется настойчивостью в проведении намеченных мер. Например, при усиленном воздействии аварийной инспекции достигнута установка конденсаторов на пароходах северного Каспия, усилено внедрение в эксплуатацию судовых котлов Антидепона, заготавливаются, наконец, лампы и фонари судового типа, вводятся должности капитанов-инструкторов, соответствующими организационными мерами прекращены, бывшие систематическими, аварии на Лопатинской банке, в Дагрыбтресте и т.п.».

С 3 марта 1941 г. Янкович — старший научный сотрудник экономического отделения Арктического института Главсевморпути.

Директор института Я.С. Либин, характеризуя работу Янковича, писал: «С 1940 г. тов. Янкович проводит регулярную научно-исследовательскую работу, дав за ряд лет оригинальные работы: "Тактический анализ морских операций на Северном морском пути". Кроме того, перу тов. Янковича принадлежит первая солидная работа "Руководство для плавания во льдах по Северному морскому пути", в части обширных указаний судоводителям для их работы во льдах».



В феврале 1948 г., в связи с воссоединением московского филиала Арктического института с основным институтом в Ленинграде, Янкович был переведен на работу в Морскую инспекцию Управления арктического флота и портов Главсвморпути. В этой должности Янкович проработал вплоть до окончательного выхода на пенсию 1 июня 1954 г. В конце жизни В.Н. Янкович написал и опубликовал (правда, в сокращенном виде) воспоминания об участии в ликвидации последствий землетрясения в Мессине, а также о событиях Первой мировой войны и работе на Севере в 1930-х годах. Для уточнения исторических фактов он работал в Центральном архиве военно-морского флота. В.Н. Янкович рецензировал отдельные главы фундаментальной работы, подготовленной Арктическим и антарктическим научно-исследовательским институтом — «История открытия и освоения Северного морского пути» (Белов М.И. Научное и хозяйственное освоение Совetskого Севера 1933—1945 гг. Т. 4. Л., 1969).

В 1961 и 1963 гг. Янкович передал в фонды Центрального военно-морского музея в Ленинграде ряд материалов: фотографии, нагрудные знаки, серебряный подстаканник из кают-компания линкора «Слава», серебряный браслет с двумя золотыми звеньями с изображением флюгарки линкора, рукопись воспоминаний о радиоразведке в Балтийском флоте в Первую мировую войну. После смерти Янковича в Москве, в 1967 г. его жена — Евгения Галактионовна Янкович — передала архив своего мужа в Центральный архив народного хозяйства (в настоящее время — Российский государственный архив экономики).

Награды: золотой знак об окончании полного курса наук Морского корпуса (11 мая 1910 г.); монаршее благоволение во время смотра судам на Большом Кронштадском рейде 27 июля 1910 г. (1 августа 1911 г.); итальянская серебряная медаль за оказание помощи пострадавшим от землетрясения в Сицилии и Калабрии в 1908 г. (4 октября 1911 г.); орден Святого Станислава 3-й степени (7 декабря 1911 г.); медаль в память 100-летия Отечественной войны 1812 г. (1912 г.); светло-бронзовая медаль в память 300-летия царствования Дома Романовых (1913 г.); орден Святой Анны 3-й степени (6 декабря 1914 г.); офицерский крест



французского ордена черной звезды (1914 г.); светло-бронзовая медаль в память 200-летия Гангутской победы (1915 г.); мечи и бант к ордену Святой Анны 3-й степени (29 июня 1915 г.); орден Святого Станислава 2-й степени с мечами (11 января 1916 г.); персональная премия в размере 1000 руб. от ЦИК Якутской АССР за проводку через Северный Ледовитый океан с реки Обь в реку Лена теплохода «Первая Пятилетка» (14 декабря 1933 г.); орден «Знак Почета» (1945 г.); медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне» (5 ноября 1945 г.); орден «Знак почета» (2 декабря 1945 г. «за успешное выполнение заданий правительства и самоотверженную работу по освоению Северного Морского пути в дни Великой Отечественной войны»); знак «Почетному полярнику» (29 апреля 1943 г.), почетные грамоты и ценные подарки от руководства ГУСМП.

Источники и литература

Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 231. Оп. 1. Д. 1, 6, 11, 12, 71, 89. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 300.

Бурков Г. Челюскинская эпопея: героизм или авантюра? // Морские вести России. 2009. № 3 (303).

Граф Г.К. На «Новике». Балтийский флот в войну и революцию. СПб., 1997.

Красноярское общество «Мемориал». Мартиролог. Электронная версия: http://www.memorial.krsk.ru/martirol/yan_yanc.htm

Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства. Пг., 1916.

Тимирев С.Н. Воспоминания морского офицера / Введ., подг. текста, коммент. А.Е. Иоффе. СПб., 1998.

Опубликованные работы В.Н. Яковича¹

Портостроение на Енисее // Индустриализация Севера. Центральный торговый бюллетень ТАСС. № 20—21 (477—478). 1932. 17 апреля. С. 6—8.

¹ Список, вероятно, неполный.



Полнее использовать Северный морской путь // Водный транспорт. № 99. 1932. 29 мая.

К вопросу о лоцманах на Енисее // Индустриализация Севера. Центральный торговый бюллетень ТАСС. № 28 (485). 1932. 31 мая. С. 7—8.

Большой каботаж — Северным морским путем // Водный транспорт. № 117. 1932. 20 июня.

Арктика сдаст позиции // Водный транспорт. № 215 (795). 1934. 17 сентября.

Арктические экспедиции 1934 года // В бой за технику. № 9. 1934.

Мореплавание в Арктике // Новости техники. № 56—57. 1934.

Побежденная Арктика // Большевик Заполярья. № 69 (515). 1935. 21 сентября.

Арктика в 1936 году // Водный транспорт. № 34. 1936. 10 марта.

Навигация в арктических водах // Водный транспорт. № 109 (1287). 1937. 6 августа.

Русские моряки в Мессине // Огонек. № 3. С. 14. 1952.

Великая революция // Морской флот. № 11. 1957. С. 6—7.

По велению сердца [о событиях в Мессине в 1908 г.] // Водный транспорт. 1958. 27 декабря.

К истории возникновения радиоразведки в русском флоте // Военно-исторический журнал. 1961. № 2. С. 114—117.

Из Омска в Якутск на речных судах // Летопись Севера. Вып. V. М., 1972. С. 120—129.

А.Ю. Емелин

«ТУЛОНСКАЯ ИСТОРИЯ»

Давно замечено, что постановка службы на корабле и царящая на нем атмосфера во многом зависят от командира, и вновь пришедший командир может легко разрушить то, над чем до него трудились его предшественник и экипаж. История линейного корабля



«Слава» дает нам яркий тому пример. Двойной конфликт — между командиром и кают-компанией, а также между кают-компанией и приближенным к командиру офицером — привел к серьезным последствиям: несостоявшейся дуэли между тем самым офицером и всеми (!) членами кают-компаний, а также к списанию с корабля двух офицеров. Имевшее место после инцидента разбирательство дало нам возможность «заглянуть» в жизнь кают-компаний, обычно освещаемую только мемуаристами.

После известного происшествия с аварией котлов¹ высшее морское начальство приняло решение сместить на «Славе» командира, считая капитана 1-го ранга Э.Э. Кетлера в известной степени ответственным в случившемся позоре. Высочайшим приказом от 15 ноября 1910 г.² новым командиром линейного корабля был назначен капитан 1-го ранга Николай Николаевич Коломейцов. Офицеры корабля 10 декабря тепло проводили отбывавшего в Россию Эдуарда Эдуардовича и познакомились с новым командиром. Из всего состава кают-компаний ранее с Н.Н. Коломейцовым плавал лишь лейтенант В.В. Лютер, который предпочел лишь многозначительно улыбаться — мол, сами увидите.

Что же, имя Коломейцова на флоте было уже хорошо известно. Познакомимся с ним и мы.

Николай Николаевич родился 16 июля 1867 г. в с. Покровка Елизаветградского уезда Херсонской губернии в семье отставного поручика лейб-кирасирского Псковского полка Николая Васильевича Коломейцова (Коломейцева) и его жены Надежды Васильевны (ур. Келеповской, дочери подполковника). В 1881 г. мальчика отправили учиться в Морское училище, которое он и окончил в 1887 г. по успеваемости 28-м из 71. За несколько первых лет службы успел послужить на Черном, Балтийском и Белом морях, причем в кампании 1890 и 1891 г. являлся производителем гидрографических работ на беломорском барказе «Кузнечиха» (в 1891 г. одновременно являясь и командиром барказа). В 1891/92 гг.

¹ См. воспоминания Н.Н. Крыжаповского и И.Ф. Берга, а также работу П.В. Лихачева, опубликованные в данном сборнике. — *Примеч. сост.*

² Даты приведены по юлианскому (старому) стилю.



прошел обучение в Минном офицерском классе, после чего в 1893 г. принял участие в Енисейской экспедиции под руководством лейтенанта Л.Ф. Добровольского. В 1894 г. вновь плавал на Балтике, откуда на мином крейсере «Гайдамак» в качестве старшего штурмана перешел на Тихий океан. В 1895—1897 гг. служил на Дальнем Востоке России минным офицером мореходной канонерской лодки «Отважный». В 1897—1899 гг. находился в запасе, совершая на судах Добровольного флота плавания из Европы во Владивосток и обратно.

К 1899 г. Н.Н. Коломейцов приобрел богатый опыт плаваний и хороший — гидрографических работ. Именно поэтому руководитель Русской полярной экспедиции барон Э.В. Толль пригласил его на должность своего ближайшего помощника — командира шхуны «Заря». Правда, Эдуард Васильевич долго сомневался, и было отчего — все знавшие Коломейцова отмечали его тяжелый характер. Толль прекрасно понимал, что в дальнем плавании, да еще во время возможной арктической зимовки, характер командира судна может оказать существенное влияние на успех предприятия, но выбора у него не оказалось — все другие варианты отпали, и опыт Коломейцова (в том числе плавания в Карском море!) перевесил все. Чем это кончилось — хорошо известно. Конфликт Коломейцова и Толля, основанный на вопросах отношения к другим членам экспедиции и привлечения команды к выполнению научно-экспедиционных задач, привел к редчайшему решению — в феврале 1901 г. командир шхуны с одним каюром и почтой пешком с третьей попытки (!) ушел на Диксон, преодолев около 800 километров.

После окончания сотрудничества с Императорской Академией наук, 8 апреля 1902 г. был откомандирован в распоряжение Министерства финансов для командования ледоколом «Ермак». С началом Русско-японской войны был назначен командиром эсминца «Буйный», на котором в составе 2-й эскадры Тихого океана, преодолев труднейший путь, прибыл на театр военных действий. В ходе Цусимского сражения 14 мая 1905 г. принял активное участие в спасении моряков, оказавшихся в воде после гибели эскадренного броненосца «Ослябя». Позднее под обстрелом подвел перегруженный миноносец (около 200 спасен-



ных!) к борту горящего флагманского эскадренного броненосца «Князь Суворов» и, несмотря на большую опасность повредить на сильном волнении хрупкий кораблик о борт флагмана, спас командующего эскадрой вице-адмирала З.П. Рожественского, а также нескольких чинов его штаба и моряков. Следующим утром поврежденный миноносец пришлось затопить, адмирал и штаб были переданы на эсминец «Бедовый», а экипаж и спасенные с «Осляби» перешли на крейсер «Дмитрий Донской». Вечером того же 15 мая «Донскому» пришлось выдержать жестокий бой с японскими крейсерами, во время которого Н.Н. Коломейцов был ранен. Ночью героический корабль затопили на глубине у о. Дажелет, а свезенная на берег команда вскоре попала в плен. За боевые отличия в Цусимском сражении Николай Николаевич был удостоен ордена Св. Георгия 4 ст. и золотого оружия с надписью «За храбрость» — уникальный случай!

После возвращения из плена Н.Н. Коломейцов трудился в различных комиссиях, был произведен в капитаны 1-го ранга, в 1907—1908 гг. прошел обучение на Курсе военно-морских наук Николаевской морской академии. С января 1908 по ноябрь 1910 г. он на Балтике командовал яхтой (бывшим крейсером 2-го ранга) «Алмаз». И вот — срочное назначение на «Славу», один из двух находившихся на тот момент в строю сравнительно боеспособных линейных кораблей Балтийского флота.

В написанном в 1964 г. мемуарном очерке бывший мичман «Славы» Владимир Николаевич Янкович давал понять, что, зная о трудном характере Коломейцова и его «истории» на «Заре», ничего хорошего от этого назначения офицеры корабля не ждали¹. Напротив, в данных в 1911 г. показаниях по поводу инцидента на «Славе» тот же Янкович писал: «...известие это было встречено с удовольствием, так как по слухам у большинства было мнение, что новый командир хороший моряк и храбрый офицер»².

Очень интересно сравнить, как описывал первые шаги нового командира В.Н. Янкович в 1911 и 1964 гг. В публикуемых в этом

¹ Воспоминания В.Н. Янковича публикуются в данном сборнике.

² РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 60 об.



сборнике позднейших мемуарах Владимир Николаевич вначале даст несколько идеализированную картину взаимоотношений офицеров и матросов корабля, настаивая, что именно это не понравилось сухому и официальному Коломейцову. Придуманная им работа по отдиранию краски в трюмных помещениях вызвала недовольство как матросов, так и офицеров. Офицеры по существовавшей на корабле традиции вышли на работы вместе с матросами, и это было воспринято командиром как демонстрация против него лично. С этого все и началось.

В показаниях 1911 г. В.Н. Янкович тему взаимоотношений офицеров и матросов и мнения на сей счет Н.Н. Коломейцова не затрагивает вовсе, как не писали о ней и другие участники событий (включая самого командира). Очевидно, за полвека ориентиры в голове автора воспоминаний сильно сместились. В 1911 г. ему все представлялось несколько иначе. Авария котлов стала для офицеров настоящей трагедией. Немного придя в себя, они решили в максимальной степени использовать время нахождения корабля в ремонте. В начале ноября 1910 г. и. д. старшего офицера старший лейтенант М.И. Смирнов провел совещание офицеров, на котором был составлен обстоятельный план занятий с нижними чинами всех специальностей. *«Офицеры не ленились и решили всех матросов обучить морскому делу по программе учеников строевых унтер-офицеров, комендоры все время должны были практиковаться в стрельбе пулями, общее артиллерийское учение по боевой тревоге было рассматриваемо как главное учение»*¹. Расписание занятий 16 ноября 1910 г. было утверждено командиром и объявлено приказом по кораблю. Новый командир, однако, считал, что во время ремонта команду следует максимально занять работой. Ему не понравилось, что трюмы, междудонные отсеки и бортовые коридоры «Славы» были выкрашены свинцовым суриком, а не любезным его сердцу железным. В итоге в течение первых трех недель января вся команда зубилами отдирала прекрасно лежащий сурик, нанося неизбежный ущерб переборкам. Всякие учебные занятия были прерваны. *«Мог ли в этой работе, часть которой*

¹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 60 об.



безусловно была бесполезна, командир увидеть лень или противодействие со стороны офицеров? Я полагаю, что нет, потому что командир, не зная, что у нас офицеры работают всегда со своими ротами, приказывал назначить 2 офицеров, чтобы они ходили смотреть за работой. На это старший офицер доложил, что на "Славе" принято, что все офицеры работают со своими частями команды¹. Напомню, что к 1964 г. В.Н. Янкович изменил свое мнение. А зря! В приказе командира от 21 января 1911 г., с выражением благодарности команде по поводу завершения работ, в частности, сказано: «От лица службы выражаю благодарность старшему офицеру старшему лейтенанту Смирнову, как главному руководителю всей работы. Господа офицеры, исполнявшие работы, показали, что они не боятся тяжелого и черного труда и переносили все невзгоды трюмной работы наравне с матросами. С такими работниками можно быть спокойным, что порученная им работа будет выполнена не только для смотрового щегольства, но также и для добросовестного сохранения корабля от ржавчины»². Кто бы ни был прав в данном споре, мы видим то, что зафиксировано многими свидетелями — офицеры вовсе не были такими белоручками, какими их пытались представить в советские годы.

Между тем, покончив с суриком, новый командир устроил артиллерийское учение. Матросы, не тренировавшиеся два месяца в связи с аварией, началом работ в Тулоне и покраской внутренних помещений, не показали прежнего блеска. «По этому поводу командир высказал то, что сквозило в каждом шаге, т.е. что все, что есть на корабле, дурно, и в речи, сказанной артиллерийским унтер-офицером, смысл был тот, что корабль рвань и никто ничего не делает. Приказано было заниматься только артиллерийскими учениями. Продлилось несколько дней. Было сделано шлюпочное учение, и начался новый период шлюпочных учений с эволюциями под веслами. Других учений в этот период не производилось. Естественно, что такой метод обучения ко-

¹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 61 об.

² Там же. Л. 49.



рабля вызывал среди офицеров разговоры. Тяжело было видеть, что без всякой причины отмечается то, что было полезно. Люди забывали все, чему их научили, и ничего взамен забытого не приобретали»¹. По мнению В.Н. Янковича, такие постоянные сбои в судовой жизни привели к падению дисциплины в команде, появлению «нетчиков» при возвращении из увольнений, а также к нарушениям в караульной службе.

Ситуацию усугубило то, что корабль, находясь на территории завода (но не у стенки, а на мертвом якорс), почти месяц (в конце февраля — марте) был лишсн электроэнергии. Конечно, в темноте контролировать матросов стало сложнее, равно как и занимать их полезной деятельностью. Это привело к возникновению на корабле революционного кружка, часть членов которого была арестована 21 марта 1911 г.

Однако еще до этого произошло событие, положившее начало конфликту командира со своими офицерами.

В январе 1911 г. Н.Н. Коломейцов пришел к убеждению, что следует сменить ревизора — лейтенанта С.М. Кавелина. Занять эту должность никто из офицеров не пожелал, и командир попросил Главный морской штаб прислать из России хорошо знакомого ему по предыдущей службе на «Алмазе» лейтенанта Михаила Константиновича Энгельгардта. Летом 1911 г., отвечая на вопросы по поводу случившегося инцидента, Коломейцов писал: «Энгельгарда я ранее знал только по службе его у меня на “Алмазе”. На войне он был на “Нахимове”, после войны ушел в запас, а затем снова поступил на службу, был рекомендован и представлен мне капитаном 2-го ранга Львовым как прекрасный офицер, в чем я и убедился на “Алмазе”, где он за время резерва исполнял все возложенные обязанности (офицеров было мало) от вахтенного начальника до старшего офицера включительно, вполне заслужил мое доверие как толковый, образованный и работающий офицер и джентльмен по рождению, воспитанию и взглядам на жизнь и службу. Уходя с “Алмаза”, я его представил к производству в лейтенанты, и очевидно, что когда мне понадобился ревизор —

¹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Л. 1471. Л. 62–62 об.



я не мог не вспомнить об нем, хотя знал, что раньше он ревизором не был (если не ошибаюсь). В кают-компании "Алмаза" он уживался прекрасно»¹.

Впоследствии Коломейцов писал, что кают-компания сразу же не приняла Энгельгардта, увидев в нем ставленника командира, как бы его агента. Напротив, офицеры в своих показаниях настаивали на том, что новичок офицерами был принят хорошо, но очень быстро настроил против себя всех своим бестактным поведением. В чем оно заключалось?

В один из первых дней по прибытии Энгельгардта был общий обед членов кают-компания и командира, на котором вновь прибывший ревизор произнес речь. По свидетельству старшего лейтенанта Г.Л. Дорна, ее смысл был в следующем: *«Как плохо и низко смотрят в Кронштадте на офицеров "Славы", что у нас происходит сплошное, беспробудное пьянство, но что он надеется, что все пойдет хорошо и что он уверен, что никакого пьянства нет»*². Конечно, офицерам корабля, которые, сравнительно с другими, отличались трезвым поведением, услышать такое было более чем обидно.

Дальше — больше. Камнем преткновения стал вопрос о том, хорошо ли несется служба на корабле. Командир прибыл на «Славу» с установкой — всех «подтянуть», и, действительно, увидел целый ряд отступлений от уставных требований. Офицеры же считали, что служба несется «по-семейному», вкладывая в это понятие отсутствие лишнего формализма, активное участие офицеров во всех работах, постановку во главу угла прежде всего конечного результата обучения нижних чинов, т.е. качественного выполнения кораблем учебных задач. Стремление обеспечить своему кораблю первенство, не уронить честь корабля значили для офицеров очень много. По мнению В.Н. Янковича (1964 г.), *«служба на корабле выполнялась спокойно и образцово»*. Кроме того, на кораблях Балтийского отряда традиционно большое значение имели кают-компания, которые с помощью баллотировки нередко определяли желательных или не-

¹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 42.

² Там же. Л. 89.



желательных на кораблях офицеров, и командиры обычно с этими настроениями считались.

Командир же видел в первую очередь мелкие отступления от уставных требований и иногда проглядывавшее недовольство офицеров его распоряжениями. Очень показательным оказался случай с посылкой вахтенного офицера мичмана Е.Ф. Винтера на катере в порт для получения с таможи командирского чемодана. Винтер счел, что командир мог его лишь попросить об этом выполнении фактически частного поручения, но не приказывать ему в категорической форме, отрывая при этом от общесудовых работ. Другие офицеры поддержали товарища и просили старшего офицера М.И. Смирнова частным образом довести до командира просьбу *«давать подобные поручения в более деликатной форме»*. Михаил Иванович, памятуя высказанное Н.Н. Коломсайцевым по прибытии на «Славу» приглашение советоваться с ним о трудных ситуациях, поговорил с ним, подчеркнув, что это частный разговор, просьба¹. Командир поблагодарил его за откровенность и тут же издал громовой приказ по кораблю (от 4 января 1911 г.), ставящий на вид офицерам выражение ему, командиру, неосновательной и недисциплинарной претензии. При этом в приказе содержалась ссылка на статью Морского устава, требующую, чтобы в иностранных портах все шлюпки отправлялись на берег с офицерами, что во время длительных стоянок никогда не выполнялось и на соблюдении чего командир не настаивал ни тогда, ни впредь. Да и приказание командира было иного рода — не даром мичману предписывалось быть в кителе при кортике². Ситуация, таким образом, намеренно переводилась командиром в другую плоскость, искажалась. Из таких обидных для самолюбия офицеров мелочей и формировалась постепенно основа будущего конфликта.

Приглашенный командиром на «Славу» Михаил Константинович Энгельгардт придерживался примерно той же точки зрения. Он завел записную книжку, в которой отмечал все недочеты службы — кто-то на его глазах плюнул на палубу, кто-то был не по форме одет

¹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 54.

² Там же. Л. 64.



и т.д., а затем зачитывал свои наблюдения в кают-компании, стараясь доказать другим — «все плохо». Офицеры, давно плававшие вместе и сдружившиеся между собой, встречали критику постановки службы на любимом корабле в штыки. Они считали, что по отдельным недостаткам или промахам не следует делать вывода о системе в целом, и задавали контрвопрос: «А что Вы сделали для прекращения беспорядка?» Точка зрения старшего офицера была та же — если офицер видит беспорядок, он должен его устранить или доложить старшему офицеру, а не устраивать демарши в кают-компании. Столкновения, однако, не прекращались.

Команда тоже не была довольна смсной ревизора, так как по его представлению командир без объяснения причин сменил прежних артельщиков. Попытки этих матросов через ротных командиров узнать, в чем они провинились и за что были опозорены, успеха не имели. В данной ситуации, очевидно, команда была на стороне «своих», т.к. в совокупности с уменьшением выдач хлеба, назначение командиром «своего» ревизора было воспринято как попытка «окрутить» нижних чинов.

Здесь необходимо обратить внимание на следующее обстоятельство. Офицеры кораблей русского флота по установившейся системе взаимоотношений крайне редко общались непосредственно с командиром. Это официально не возбранялось, но чаще всего делалось через старшего офицера, докладывавшего командиру по всем делам службы. Командир бывал в кают-компании лишь по приглашению, обычно — один раз в неделю, на обед в воскресенье. Был, однако, один офицер, которому постоянно требовалось решать многие вопросы непосредственно с командиром — ревизор. И офицеры кают-компании начали подозревать, что их новый соплаватель злоупотребляет положением, докладывая командиру о разговорах в кают-компании. По некоторым свидетельствам, Энгельгардт даже неоднократно говорил «мы», имея в виду себя и командира: «мы вам прикажем, мы вас назначим».

Терпение лопнуло вечером 27 февраля. Во время очередной перепалки между лейтенантом младшим пгтурманом В.Е. Крафтом и мичманом В.Н. Янковичем, с одной стороны, и ревизором — с другой, были произнесены резкие слова. Энгельгардт, в частности,



заявил, что командир цепит 14 офицеров, а других 10 — не цепит, и он знает, кого командир не одобряет, но фамилий не назовет. На одно из замечаний Крафта последовал совершенно недопустимый в офицерской среде ответ: «Вы лжете», мичман же Янкович был обвинен в «подлизывании к командиру», на что Владимир Николаевич ответил: «Это наглость». Разгоряченный Энгельгардт при этом заявил, что если другие офицеры сочтут его неправым, то он дает честное слово списаться с корабля¹. Свидетелем спора стал доктор А.А. Тетьев.

Уже хорошо знакомый нам В.Н.Янкович в 1911 г. описал инцидент так:

«...после вечернего чая... разговор зашел о кают-компанийской экстре [экстраординарных расходах. — А.Е.] по приему гостей. Лейтенант Энгельгардт высказался в том смысле, что кают-компания не надо считаться с отдельными своими членами, и что если есть лица несогласные с общим мнением, то пусть они совсем уходят с корабля. На это возразил штабс-капитан Иерхо, сказавший в том смысле, что лейтенант Энгельгардт еще слишком мало в кают-компании, поэтому ему легко сказать, но те, кто давно плавают, ценят дружбу и спокойствие в ней, и потому не могут решиться заставить кого-либо уйти, тем что большинством постановят расход непосильный меньшинству, вернее даже нескольким членам кают-компании. Лейтенант Энгельгардт с этими доводами не согласился и говорил, что вот он внесет старшему офицеру предложение по вопросу об экстре, результатом чего должно быть подчинение несогласных большинству или их уход. Далее лейтенант Энгельгардт сказал, что, по-видимому, он вообще по взглядам своим не подходит к кают-компании и что если бы старший офицер ему сказал, что он нежелателен, будь это с мотивировкой или даже без мотивировки, он дает честное слово, что так или иначе он на корабле бы не остался и устроил бы себе списание. <...> После того, что лейтенант Энгельгардт говорил о списании, он продолжал критику судовых порядков. Я в это время ходил по кают-компании,

¹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 55.



и когда споривший с лейтенантом Энгельгардтом лейтенант Крафт сказал, что как только вернемся в Россию, он постарается списаться, я заметил, что это сделают многие офицеры. <...> Чтобы задеть нас, он (Энгельгардт — А.Е.) рассказал, что в Кронштадте плававшие у нас прежде корабельные гардемарины говорили, что нет ничего удивительного в том, что сожжены котлы, так как корабль в беспорядке. Это действительно задело за живое лейтенанта Крафта, который заметил Энгельгардту, что лейтенант Энгельгардт, кажется, теперь уже знает, какую цену следует придавать этим разговорам, потому что приехав на корабль он рассказывал, что те же гардемарины говорили, что на "Славе" сплошное беспробудное пьянство. На это лейтенант Энгельгардт заявил, что он говорил о сплошном пьянстве, а не о беспробудном. Лейтенант Крафт сказал, что он настаивает именно на сплошном и беспробудном пьянстве. Тогда лейтенант Энгельгардт сказал: "Вы лжете". Лейтенант Крафт прямо опешил. Случай небывалый в кают-компанийской жизни, и он не мог сразу даже говорить. <...> [Энгельгардт] сказал, что я, критикуя командира, сам во время стрельбы ему пульки считаю, бегаю по юту, и даже резво бегаю. Нахальство Энгельгардта превосходило все границы, но я сдержался и сказал лишь: "Знаете, Михаил Константинович, меня удивляет Ваша наглость". На это он меня спросил, не откажусь ли я от своих слов, и, получив ответ, что не откажусь, сказал, что даст делу законный ход. После этого лейтенант Крафт, спросив Энгельгардта, откажется ли он от своих слов, сказал, что он в свою очередь тоже даст делу ход»¹.

На другой день офицеры корабля обсудили инцидент в отсутствии его участников и признали виновным как в нем, так и в развязывании других постоянных бурных споров именно ревизора. Воспользовавшись данным М.К. Энгельгардтом словом покинуть корабль, если таково будет решение офицеров, члены кают-компании просили старшего офицера М.И. Смирнова довести до лейтенанта просьбу — списаться. Об этом старший офицер и доложил вернувшемуся с берега командиру, подчеркнув, что

¹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 69—70 об.



Энгельгардта просят списаться в соответствии с его же словом, а отнюдь не на основании решения суда кают-компании (т.к. отсутствовал проступок, предусматриваемый ст. 210 кн. XVII Свода морских постановлений).

Через день по настоянию командира в присутствии всех офицеров Энгельгардт извинился перед Крафтом и взял назад свой рапорт против Янковича, признав себя виновным в этой ссоре. Перейдя ко второй части конфликта — просьбе о списании ревизора, — Н.Н. Колемейцов заявил, что кают-компания законного права на такое требование не имеет. Офицеры на этом и не настаивали, указывая, что они просят Энгельгардта списаться по его же честному слову.

Вновь процитируем показание В.Н. Янковича 1911 г.: *«Командир сказал, что он лейтенанта Энгельгардта не спишет, что ему нужен работник, и что мы на корабле для работы, а не для установления добрых отношений. Командир сказал, что знает, что вся история разыгралась на почве постоянной критики его распоряжений, это командир выводил из слов лейтенанта Энгельгардта, который говорил командиру, что его задевают потому, что критиковали при нем командира — человека, которого он любит и уважает. Что кают-компания смотрела будто бы на лейтенанта Энгельгардта, как на ставленника командира»*.

Офицеры отрицали оба утверждения командира, но командир ничего не слушал, стоял на своем, говорили как будто на разных языках. Слишком большое влияние имел на командира Энгельгардт, умел играть на слабых струнах»¹.

Из ситуации с данным словом — списаться по требованию кают-компании — Энгельгардт «вывернулся» элементарно. Он сам потом рассказывал мичману Г.Е. Чаплину, с которым у него были несколько лучшие отношения, что, подавая командиру рапорт о списании, он сказал: *«Николай Николаевич, спишите меня, пусть я буду козлом отпущения, зато исправятся Ваши отношения с кают-компанией»*². Конечно, командир, бывший на его стороне, рапорт не принял.

¹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 71 об.

² Там же. Л. 72.



Следующий этап отношений Энгельгардта с кают-компанией походил на «вооруженный нейтралитет». Офицеры не общались с лейтенантом иначе, как по службе, выжидая, когда же он покинет корабль. Михаил Константинович пытался вести себя как ни в чем не бывало, иногда продолжая провоцировать споры, от которых все уклонялись. Так бы, наверное, и досуществовали до возвращения в Россию, если бы Энгельгардт, посмотрев, как хорошо на берегу устроилась приехавшая в Тулон жена командира, не решил «выписать» свою.

Согласно обычаю, кают-компания посылала к таким «приезжающим» женам одного из офицеров с визитом, приветствием. В данном же случае старший офицер, которому Энгельгардт сообщил о приезде жены, испытал затруднение — как поступить? Михаил Иванович понимал, что офицеры, уже не считающие ревизора членом кают-компания, будут против визита. Если бы он, не считаясь с настроением офицеров, своей властью поручил кому-то из офицеров выполнить эту миссию, то спровоцировал бы офицера не неповиновение. Мало того, в процессе обсуждения этого вопроса могли прозвучать резкие выражения, могущие усугубить конфликт далее. Поэтому Смирнов решил устроить баллотировку данного вопроса — утром за завтраком предложил офицерам проголосовать в письменной форме. Как и ожидалось, все, за исключением четырех, высказались против. Конечно, никто не имел ничего против дамы, которую никто и не знал. Однако визит, нанесенный в дом офицера, с которым кают-компания не общается, мог быть или не принят, или же воспринят как решение примириться с человеком, несмотря на его продолжающееся вызывающее поведение. Кроме того, в случае общего приема в кают-компания «с дамами» пришлось бы позвать и мадам Энгельгардт, которая оказалась бы в странном положении, когда на ее глазах с мужем никто бы не общался. Кают-компания предпочла сделать вид, что о пребывании жены ревизора в Тулоне ей ничего не известно. С другой стороны, и Энгельгардт с приехавшей женой визитов в русские дома в Тулоне не наносили (кроме, разумеется, дома командира и его жены).

На Страстной неделе в пятницу (по другим свидетельствам — в субботу) М.К. Энгельгардт пришел в М.И. Смирнову с вопросом —



почему его жену проигнорировали? Причина вопроса понятна — командир пригласил всех офицеров на разговение в командирское помещение, и жене Энгельгардта, как не принятой кают-компанией, появиться там было бы неудобно. Старший офицер объяснил мотивы кают-компания, подчеркнув, что никто никого не хотел оскорбить, а скорее наоборот, таким образом предотвращались возможные инциденты. Выслушав его, Энгельгардт стал жаловаться на свое тяжелое положение и предложил примирение: он публично извиняется перед кают-компанией, а она со своей стороны «выражает сожаление обо всем произошедшем». На следующий день Смирнов в отсутствие ревизора провел с остальными офицерами обсуждение данного вопроса и заявил, что и сам хотел бы избежать нынешнего «тягостного положения дел». Члены кают-компания, однако, «на основании прежних поступков» не поверили в искренность Энгельгардта и отказались от примирения. В тот же день Смирнов сообщил лейтенанту о неудаче своей попытки примирения.

Кульминация наступила в субботу, 9 апреля. Вечером, незадолго до пасхальной заутрени, лейтенант М.К. Энгельгардт вошел в кают-компанию и передал одному из офицеров, старшему артиллеристу Г.Л. Дону, лист бумаги, после чего сразу вышел. На листе клетчатой тетрадной бумаги мелким нервным почерком было написано:

«Ваши высокоблагородия, милостивые государи.

После имевших место между Вами и мною недоразумений Вы нашли необходимым баллотировать вопрос — следует ли, или нет, делать моей супруге (приехавшей из России) визит от лица кают-компания. Из заявления старшего офицера мне известно, что как при баллотировке этого вопроса, так и при вторичном его разборе, большинством голосов он был решен отрицательно.

Считая таковое решение явно по отношению к моей супруге оскорбительным, покорнейше прошу господ офицеров, подавших свой голос «против» — принять мой вызов.

Последовательность, в которой мои вызовы будут приняты, мне совершенно безразлична. Однако я позволяю себе просить господ офицеров для избежания ненужных дальнейших осложнений содействовать мне по существу с формальной стороны.



Лейтенант Михаил Энгельгардт.

9 / 22 апреля 1911 г.

Лин. кор. Слава. Тулон»¹.

Позже в рапорте командиру М.К. Энгельгардт пояснял, что прибег к письменной форме вызова потому, что «считал необходимым поставить офицеров в известность о своих намерениях, просить же офицеров собраться для выслушивания моего заявления изустно я не нашел возможным, т.к., во-первых, это причинило бы всем беспокойство, а, во-вторых, мое заявление могло вызвать реплики, которых я хотел бы избежать»².

На заутреней и разговении у командира М.К. Энгельгардт присутствовал без жены, хотя, формально, привести ее мог — в помещении командира офицеры ведь были такими же гостями, как и она. На следующее утро Энгельгардт как ни в чем не бывало сидел в кают-компании. Увидевший его старший артиллерист Г.Л. Дорн немедленно доложил командиру, после чего Энгельгардт был арестован при каюте без несения вахтенной службы, но с правом съезда на берег.

В воскресенье днем офицеры собрались и обсудили беспрецедентную ситуацию. По свидетельству старшего судового врача, «было решено объявить лейтенанту Энгельгардту, что вызов мы принимаем, но что нельзя вызвать лиц, голосовавших против делания визита его жене, потому что это решение кают-компании, обязательное для всех. Кроме того, потребовали от лейтенанта Энгельгардта вызова в приличной форме. Он сейчас же написал рапорт на имя командира с вызовом всех офицеров вверенного командира корабля, а старший офицер передал его командиру, объявив, что кают-компания принимает вызов...»³ Беспрецедентный вызов приняли: старшие лейтенанты В.К. Леонтьев и Г.Л. Дорн, лейтенанты барон О.Б. Фитиноф, П.Г. фон Витт, Г.Н. Лордкипандзе, Л.М. фон Галлер, Н.Н. Крыжановский, В.Е. Крафт, С.М. Кавелин, Б.Э. фон Гебгард, мичманы Г.Е. Чаплин, С.В. Вяткин, В.Н. Янко-

¹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 26.

² Там же. Л. 27 об.—28.

³ Там же. Л. 106.



вич, Е.В. Винтер, штабс-капитаны В.П. Сатин, Г.Г. Иерхо, поручик И.Ф. Берг, подпоручик О.Х. Рейн, даже судовые врачи коллежский советник Е.В. Емельянов и титулярный советник А.А. Тетьев. Офицеры, находившиеся в отпуске (старший инженер-механик подполковник М.И. Невсейпов и лейтенант В.В. Лютер), по возвращении на корабль (15 и 17 апреля соответственно) также приняли вызов¹. Как видим, старший судовой врач Емельянов, отсутствовавший на корабле несколько месяцев и вернувшийся лишь в страстную пятницу, а потому, естественно, против визита жене Энгельгардта не голосовавший, также поддержал общее настроение.

Вечером того же дня старший офицер просил у командира его катер для нанесения визитов. Во время разговора капитан 1-го ранга Н.Н. Коломейцов задал вопрос: «А мадам Энгельгардт будут делать визит?», и, получив неизбежный отрицательный ответ, сказал: «Ну, смотрите!»²

13 апреля 1911 г. на стол морского министра И.К. Григоровича легла расшифрованная секретная телеграмма из Тулона от 11 апреля, явно выведшая его из состояния душевного равновесия:

«Для поддержания дисциплины и прекращения интриг среди офицеров и скрытого противодействия моим распоряжениям старший офицер и еще четыре должны быть списаны. Прошу разрешения списать на Океан. Рапорт почтою. Коломейцев».

За все годы службы Иван Константинович о таком даже не слышал — командир в заграничавании просит списать пятерых офицеров! Его решение было «средним», половинчатым: *«Старшего офицера списать по болезни, одного офицера передать на "Океан", остальных списать в разное время на усмотрение командира. Дальнейшее списание не допускаю. И.К.Г. 13.IV»*. При этом начальник Главного морского штаба Н.М. Яковлев недвусмысленно сообщил командиру «Славы» о недовольстве министра и запросил фамилии.

В тот же день от Коломейцова была получена вторая телеграмма на имя начальника ГМШ: *«Подробный рапорт шесть*

¹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 29—29 об., 30.

² Там же. Л. 106.



листов сегодня послал. Леонтьев, Гебгард, Янкович, вероятно, Крафт»¹. В тот же день дополнительной телеграммой Коломсейцов счел нужным пояснить: «Неумение управлять кают-компанией, несоблюдение ст. 1114, скрытое противодействие мешают мне работать»².

Во время всей этой телеграфной переписки на борту «Славы» царило понятное беспокойство. Командир никак не проявил своего отношения к вопросу о дуэли, не вынес никакого решения. Все ждали. В том, что командир, занимающий сторону ревизора, не допустит дуэли — практически не сомневались. Ожидали другого — что командир спишет кого-то из офицеров «с протестом», чем фактически поломает им карьеру. Ситуацию попробовали разрядить врачи: они сделали то, чего не могли строевые офицеры — написали письма с описанием ситуации своему медицинскому начальству. Конечно, письма ходили медленнее телеграмм, хотя сама по себе идея, возникшая от безысходности, сработала — медицинский инспектор Кронштадтского порта передал копию письма Е.В. Емельянова главному командиру порта вице-адмиралу Р.Н. Вирсону, а тот уже 20 апреля переслал ее в Главный морской штаб. Мы не знаем, когда на стол министру лег рапорт Н.Н. Коломсейцова от 12 апреля, но, вероятно, выписка из письма врача отстала от него не на много. 28 апреля Григорович пометил рапорт Вирена: «Хранить до прибытия „Славы“, когда произвести следствие...»

До следствия, однако, было еще далеко. Пока же командир «Славы» основную вину за произошедшее возложил на и. о. старшего офицера корабля старшего лейтенанта Михаила Ивановича Смирнова. С точки зрения Коломсейцова, дело было так: прибыв на корабль, он сразу начал подтягивать дисциплину, чем вызвал недовольство офицеров и их обсуждение действий командира; после прибытия выписанного из России М.К. Энгельгардта члены кают-компании перенесли на него свое раздражение командиром, а, кроме того, своими высказываниями против командира провоцировали его на резкие заявления. Старший же офицер не

¹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 11.

² Там же. Л. 12.



смог навести порядок в кают-компании, прекратив обсуждения распоряжений Коломейцова, и в неверном свете информировал командира о событиях: *«Между мной и кают-компанией стояла стена в лице старшего офицера»*. *«Энгельгардт лично ни при чем, это козел отпущения. Интрига же идет с целью сломить упрямого командира, забрать его в руки и служить так, как нравится и приятно офицерам. Считаю необходимым списать и. д. старшего офицера старшего лейтенанта Смирнова, если как не зачинщика, то как попустителя, или же как офицера, который не может держать в руках кают-компанию»*¹. Заканчивался рапорт Коломейцова примечательными словами: *«Наружная, внешняя дисциплина подчеркивается офицерами, но за моей спиной идет интрига, и т.к. старший офицер заодно с кают-компанией, то считаю, что прежде всего следует удалить одного интригана, который, как строевой морской офицер, негоден на корабле, ибо морского дела не знает, команды боится и кают-компанию в руках держать не может или не хочет, т.к. это не кают-компания, а какая-то республика»*².

В целом конфликт на «Славе» закончился сравнительно мирно. Списанный командиром старший офицер М.И. Смирнов 20 апреля уехал в Россию, вместо него временно был назначен командиром не очень-то им любимый старший минный офицер В.К. Леонтьев. 27 апреля прибыл назначенный на смену Смирнову бывший старший офицер линейного корабля «Пантелеймон» капитан 2-го ранга Б.И. Доливо-Добровольский. Показательно, что М.И. Смирнов приказом от 2 мая был назначен... и. д. старшего офицера «Пантелеймона». Такая вот рокировка без ущерба для карьеры офицера, конечно, в какой-то степени была «щелчком по носу» Н.Н. Коломейцову. Не исключено, что назначение состоялось после беседы с М.И. Смирновым в Главном морском штабе.

«Дуэльную историю» Н.Н. Коломейцов фактически «замаял», не дав ей никакого формального решения в законном порядке, в чем главный военно-морской прокурор Н.Г. Матвеевко чуть позднее

¹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 19.

² Там же. Л. 20.



усмотрел «противозаконное бездействие власти»¹. Через несколько дней после памятной Пасхи командир пришел в кают-компанию обсудить ситуацию. В разговоре он получил от офицеров заверение, что бойкот Энгельгардта относился только лично к ревизору и не носил характера скрытой демонстрации недоброжелательности к командиру. Успокоившись в этом отношении, Коломейцов дал в Петербург телеграмму, в которой сообщал, что после списания старшего офицера и беседы с офицерами не видит необходимости в других списаниях. В написанном им 28 апреля рапорте он указал, что *«не находит более препятствий на списание Энгельгардта, тем более, что лейтенант Галлер изъявил желание принять ревизорство»*². Николай Николаевич понимал, что существование рядом офицеров, которые, возможно, по решению Суда посредников вскоре сойдутся на дуэли — недопустимо. При этом он не устал подчеркивать: *«Однако списание Энгельгардта никоим образом не может иметь характера репрессивного. Это прекрасный офицер, трудолюбивый работник, аккуратный ревизор, но недостаточно выдержанный и резкий с товарищами, и при попустительстве лейтенанта Смирнова был доведен до вызова на дуэль»*. 3 мая (вот работала почта!) документ поступил в Главный морской штаб и в тот же день (!) был доложен морскому министру, который приказал немедленно списать Энгельгардта в Россию, передав дело на отзыв главному военно-морскому прокурору. В тот же день в Тулон ушла шифрованная телеграмма: *«Министр приказал немедленно списать лейтенанта Энгельгардта и отправить его в Петербург»*³. 5 мая Михаил Константинович сошел на берег.

Дальнейшая судьба М.К.Энгельгардта незавидна. Летом 1911 г. он плывал на заградителе «Онега», причем аттестация уже была не блестящей — «мало инициативен». 2 января 1912 г. он был зачислен в запас флота, а 5 марта того же года — исключен из списков флота умершим. Верны ли сведения В.Н. Янковича о его самоубийстве — из документов выяснить не удалось.

¹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 31

² Там же. Л. 25.

³ Там же. Л. 23.



Эти два офицера — М.И. Смирнов и М.К. Энгельгардт — так и остались единственными, списанными в результате конфликта.

Между тем ремонт корабля наконец-то был закончен. После соответствующих испытаний «Слава» 23 июня 1911 г. вышла из Тулона в Саутгемптон и 10 июля пришла в Россию. Все материалы по «тулонской истории» в июле 1911 г. были переданы Главным морским штабом командующему Морскими силами Балтийского моря вице-адмиралу Н.О. фон Эссену для проведения «подробного формального расследования». Николай Оттович 12 июля поручил эту не очень приятную процедуру начальнику 1-й Минной дивизии контр-адмиралу светлейшему князю А.А. Ливену¹.

Александр Александрович собрал показания большей части офицеров «Славы», а также в письменном виде задал ряд вопросов И.Н. Коломейцову. Не опросил он лишь находившегося в Кронштадте М.К. Энгельгардта — «по недостатку времени» (на получение письменных показаний М.И. Смирнова из Севастополя время нашлось). Бросается в глаза, что показания Коломейцова испещрены на полях пометами князя, большинство из которых — «неправда». Заключение А.А. Ливена, представленное им 29 августа 1911 г., было однозначным — по его убеждению, инциденты «были вызваны исключительно неумелым и бестактным поведением самого командира капитана 1-го ранга Коломейцева». И далее:

«Этот офицер очевидно мало знаком с организацией службы на корабле и, прибыв на “Славу”, своими бестолковыми распоряжениями и приказами не только не водворял порядка на судне, но нарушал его на каждом шагу; рядом бестактностей он деморализовал как офицеров, так и команду. Видя, что вследствие собственного неумения у него дело не ладится, он это приписывал противодействию офицеров, существовавшему на самом деле лишь в его воображении. Наконец, он совершенно подпал под влияние лейтенанта Энгельгардта, который ловко сумел воспользоваться слабостями командира для сведения личных счетов со старшим офицером и другими членами кают-компании»².

¹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 5.

² Там же. Л. 37.



Главный военно-морской прокурор Н.Г. Матвеенко фактически согласился с Ливеном, так как после знакомства со всеми материалами пришел к убеждению, что *«капитан 1-го ранга Коломейцев выказал полную свою неспособность быть начальником и руководителем отдельной воинской части и вряд ли может быть поэтому оставлен в должности командира без явного вреда для службы»*¹. Не усмотрев в материалах дознания никаких признаков интриг, а также чего-либо, что в поведении офицеров могло бы вызывать нарекания, прокурор признал мнение Коломейцова о «скрытом противодействии» и интригах «несоответствующими истине», а подачу им рапорта — «более чем легкомысленным поступком». Он согласился с А.А. Ливеном, что командир, подпав под влияние Энгельгардта, *«всцело поверил заявлениям последнего о том, что все недоразумения между ним, лейтенантом Энгельгардтом, происходят исключительно на почве критики и осуждения офицерами действий и распоряжений командира»*. Более того, прокурор пришел к заключению, которого не сделал Ливен: *«...я лично прихожу к выводу, что образ действий капитана 1-го ранга Коломейцева по отношению к команде мог удручающе влиять на последнюю и тем создавать почву, благоприятную для агитации»*. Для 1911 г. — достаточно серьезное обвинение.

В вопросе же о дуэли мнения А.А. Ливена и Н.Г. Матвеенко разошлись. Если первый считал, что дело следует передать в Суд посредников, то второй высказался категорически против: *«1) при рассмотрении этих недоразумений в их исторической последовательности Совету посредников ввиду тесной связи действий лейтенанта Энгельгардта с действиями и распоряжениями капитана 1-го ранга Коломейцева, — пришлось бы неизбежно коснуться и сих последних, что я признаю неудобным; 2) недоразумения эти в сущности были уже ликвидированы списанием лейтенанта Энгельгардта с корабля; 3) сделанный лейтенантом Энгельгардтом членам кают-компании вызов... не может считаться приемлемым и должен быть признан ничтожным, тем более что этим вызовом лейтенант Энгельгардт, видимо, искал*

¹ РГА ВМФ. Ф. 407. Оп. 1. Д. 5696. Л. 5 об.



не действительного удовлетворения за нанесенную ему обиду, а лишь выхода из создавшегося для него неудобного положения». При этом прокурор счел, что Энгельгардтом «выказаны в полной мере такие отрицательные качества, которые с моей точки зрения характеризуют его не только как нежелательного, но и вредного для службы офицера»¹.

Как видим, заключение главного военно-морского прокурора от 16 сентября носит довольно жесткий характер. Под статью ему была и резолюция морского министра: *«Начальнику главного морского штаба. 1) Предложить командующему Морскими силами Балтийского моря представить мне кандидата для назначения на линейный корабль "Слава"; 2) светлейшему князю Ливену предложить закончить опросом лейтенанта Энгельгардта, которому до окончания сего дела никакого назначения не давать»*².

Как ни странно, каких-либо последствий для Н.Н. Коломейцова расследование данного дела и процитированные заключения не имели — он командовал «Славой» до ноября 1913 г. Можно лишь предположить, что против его удаления высказался адмирал Николай Оттович фон Эссен. В мае 1914 г. Коломейцов в чине контр-адмирала был назначен начальником Бригады крейсеров Балтийского моря, однако уже 7 августа по результатам первых действий против неприятеля фон Эссен записал в своем «журнале»: *«Контр-адмирал Коломейцев произвел на меня дурное впечатление. Всегда до войны считал его беззаветно храбрым человеком, а тут он начал высказывать свои взгляды, что мы слишком слабы, сравнительно с германским флотом, а потому должны только стоять на позиции, не противодействуя его агрессивным действиям к западу от позиции, что ходить без тралов нельзя, надо сначала протралить все устье залива, что неприятельские крейсера обладают преимуществом артиллерии и хода, а у нас ничего этого нет, что наши крейсера истрепали свои машины и т.п. Одним словом, я увидел человека, впавшего*

¹ РГА ВМФ. Ф. 407. Оп. 1. Д. 5696. Л. 6.

² Там же. Л. 6—6 об.



в маразм, и с таким настроением идти в бой нельзя»¹. В письме Эссена морскому министру И.К. Григоровичу от 6 декабря 1914 г. прямо ставился вопрос о необходимости снятия Коломейцова с должности «как несоответствующего требованиям военного времени»² (в качестве преемника предлагался М.К. Бахирев). Эта просьба была удовлетворена. В дальнейшем Николай Николаевич почти два года командовал созданной под его руководством Чудской флотилией, но вскоре после Февральской революции был арестован матросами. В 1918 г. был вновь арестован, некоторое время просидел в Крестах, после освобождения бежал в Финляндию. В эмиграции жил в Париже, где 6 октября 1944 г. погиб под колесами американского грузовика.

Интересно, что в принципе Н.Н. Коломейцов не являлся противником дуэлей. В ноябре того же 1911 г. по просьбе его шурина, одного из лидеров конституционных демократов Владимира Дмитриевича Набокова, он передавал вызов на дуэль главному редактору газеты «Новое время» М.А. Суворину. Правда, последний от дуэли уклонился.

При обсуждении «тулонской истории» невольно возникает вопрос: а удалось ли Н.Н. Коломейцову добиться повышения боевой готовности линейного корабля «Слава», усовершенствовать несение на нем службы? Однозначного ответа мы, конечно, не найдем. Приведем, однако, аттестацию, данную Коломейцову 31 августа 1912 г. начальником Бригады линейных кораблей эскадры Балтийского моря вице-адмиралом Н.С. Маньковским: *«Командир не из выдающихся; чисто морское дело знает хорошо, в остальных отраслях военно-морского дела значительно слабее; управляется кораблем уверенно и хорошо. Обладает довольно неровным и тяжелым характером, не всегда бывает корректен и иногда отдает приказания и делает распоряжения только по собственному усмотрению, далеко не всегда правильному и законному; результатом здесь является то, что офицеры избегают служить на "Славе" и при первом удобном случае стараются*

¹ РГА ВМФ. Ф. 757. Оп. 1. Д. 46. Л. 22.

² Там же. Ф. 24. Оп. 1 Д. 111. Л. 60.



уйти под приличным предлогом. Правда, после неприятной истории с офицерами во время пребывания "Славы" в Тулоне он стал значительно сдержаннее и осторожнее, и никаких историй не выходит, но все же офицеры избегают служить с ним. Все это, конечно, отражается и на самом корабле, который при нем, как по чистоте и порядку, так и по службе, далеко не тот, каким он был при его предшественниках-командирах»¹.

Н.Н. Крыжановский, И.Ф. Берг

АВАРИЯ КОТЛОВ ЛИНЕЙНОГО КОРАБЛЯ «СЛАВА» В 1910 г.²

13 июля 1910 года вечером я возвращался с берега на линейный корабль «Слава», где я тогда плавал старшим штурманом. На пристани в Ревельской гавани собралось много офицеров в ожидании отхода своих шлюпок.

Передавали что-то новое, сенсационное.

— Ну, штурман, готовь свои карты, — услышал я голос своего соплавателя.

— А в чем дело?

— Ну как же, идем за границу, на коронацию черногорского короля.

— Вот уж и не знаю, радоваться ли?

— Ну а в чем же дело? Что ты, влюблен, что ли? Ведь идем в твое любимое Средиземное море.

— Да, а которое сегодня число? Тринадцатое.

— Ну вот, сразу штурмана видно. Мы же ведь не сегодня с якоря снимаемся. Это ведь только получено приказание готовиться.

— Время вышло, — доложил унтер-офицер, старшина парового катера.

¹ РГА ВМФ. Ф. 873. Оп. 10. Д. 380. Л. 1 об, 2.

² Впервые опубликовано: Морские записки. 1958. № 1 (46). С. 66—78. Даты приведены по юлианскому (старому) стилю.



— Отваливай!

В кают-компании на «Славс» большое оживление. Все разговоры только о предстоящем походе.

Я сразу пошел к своему приятелю Гансу Бергу, инженер-механику, ведавшему котлами. Мы уже неоднократно беседовали на его болезную тему о котлах.

Берг был в первом и раздраженном состоянии и снова повторил то, что мы, старые «славцы», слышали от него все лето.

— Суда почти каждый день ходят на стрельбу артиллерийскую или минную. Ходим мы средними и выше-средними ходами.

Ты знаешь, что у нас 20 котлов Бельвилля и около 200 кочегаров. Котлы Бельвилля — аппараты нежные и чувствительные и требуют точного режима и ухода. В особенности нужно соблюдать периодическую чистку и выпелачивание. Кочегары наши в массе уходят по сроку службы, а замена им не приходит. Ты помнишь, я тебе говорил, что подавал рапорт старшему механику капитану Водову о том, что нужно срочно увеличить, т.е. дополнить число кочегаров, или уменьшить выходы в море. Водов мне сказал (устно), что добавочная команда ожидается, но что расписание выходов в море должно быть выполнено. После некоторого естественного колебания я подал рапорт непосредственно флагманскому инженер-механику подполковнику Онищенко. Стрельбы продолжаются по-старому, и теперь поход за границу.

— Не иначе, Ганс, как тебе придется подать рапорт будущему черногорскому королю.

— Да, я так и думаю сделать, но что меня заботит, так это то, как мы дойдем до Черногории.

* * *

В конце лета в Бискайском заливе из Англии шли суда Гардемаринского отряда в составе: линейного корабля «Цесаревич», флаг контр-адмирала И.С. Маньковского, командир — кап. 1-го ранга Любимов; линейного корабля «Слава», командир кап. 1-го ранга Кетлер; броненосного крейсера «Рюрик», командир кап. 1-го ранга Угрюмов и крейсера «Богатырь», командир кап. 1-го ранга Петров-Чернышин.



На походе в Бискайке начались неполадки с котлами на «Славе». Предоставим опять слово Ивану Федоровичу Бергу.

— Начало сдавать питание котлов. Казалось, что донки не в состоянии подавать достаточно воды для питания котла. От недостатка воды стали выбывать из действия котлы один за другим. Соль начала показываться у горловин. Нижние трубки выгнулись, и конуса пропускали все сильнее. Сначала пара не хватало для 12-узлового хода (эскадренный ход отряда), а потом не хватало уже и для малого. Наконец машины стали.

Все мы были в состоянии оцепенения. Держать свое место в строю мы не могли. Каждый час снизу прибегал кто-нибудь из инженер-механиков и докладывал командиру о выводе из строя еще и еще новых котлов.

Отряд находился в виду португальских берегов, севернее Лиссабона. К счастью, погода была штилевая, не «бискайская». В видимости отвесного, скалистого берега мы простояли с застопоренными машинами 16 часов.

После докладов нашего командира адмирал приказал «Цесаревичу» взять «Славу» на буксир.

Операция была не банальная для морской практики. Подали, выровняли и закрепили якорные канаты на «Цесаревиче». Осторожно давали малый ход. Потом все наладилось, и «Цесаревич» повел нас в Гибралтар. Там мощные английские буксиры (колесные) привели нас в аванпорт и поставили на бочки.

Мы не имели пара, а потому не было электричества, вентиляции и рефрижерации. Пришлось выгрузить на баржи весь боевой запас: снаряды, заряды, мины и пр.

Я срочно наладил ночную сигнализацию фонарем Табулевича, действовавшего дутьем. При походе на буксире «Цесаревича» я бросал ручной лаг (по малости хода). Эти старинные приборы времен парусного флота у меня были в полном порядке, больше для показа корабельным гардемаринам на занятиях.

В палубах было «пиронафтовое» освещение фонарями. Под каждым фонарем — ведро с песком и стирка.

Был конец июля, стояла сильная жара. Днем пекло солнце и накаливало Гибралтарскую гору. Ночью гора отдавала тепло об-



ратно. На корабле без вентиляции было невероятно жарко. Весь корпус прокаливался.

Суда Гардемаринского отряда ушли в Черногорию. Мы спешно зачинивались «насколько возможно» для перехода в Тулон, на завод «Forge et Chantier de la Mediterranee».

После возможных починок части котлов «Слава» перешла в Тулон и вскоре опшвартовалась у завода «Forge et Chantier» в La Seyne на противоположном берегу бухты от порта Тулона.

Послушаем дальше, что говорит по воспоминаниям и мемуарам И.Ф. Берг:

— В Тулон приехала комиссия от Морского министерства для расследования дела аварии, включая адмирала Князева, инженер-механика генерал-майора Велдерпикова, инженер-механика капитана Брунс.

Был произведен полный и подробный разбор дела. Офицеры подавали личные рапорты с описанием всего им известного по делу аварии.

В своем рапорте я упомянул о моих письменных докладах капитану Водову и подполковнику Опищенко.

Комиссией было постановлено, ввиду плохого состояния котлов и их шестилетнего возраста, сменить все котлы и произвести капитальный ремонт 8 донок.

Приезжали специалисты по котлам Бельвилля из Парижа. Но они точно не могли назвать причину аварии.

В Петербурге, тем временем, разбирали все документы по аварии. Мне потом передавали, что адмирал Рейцшигтсйн, резюмируя прикосновенность офицеров личного состава, между прочим сказал, без вины в эту историю попал инженер-механик поручик Берг, так как он все сделал, что было в его силах.

Так объясняется то, что единственным уцелевшим из прикосновенных лиц был я.

По мнению И.Ф. Берга, следственная комиссия не выяснила точно причины аварии и если вынесла определенное постановление, то таковое и сегодня для него не убедительно. По этому



поводу он говорит: «Вспоминая от времени до времени весь этот эпизод моей службы на “Славе” (1906—1912), авария котельной системы мне представлялась всегда как кошмар, как злое колдовство, насколько неувесисты были все найденные комиссиями и высшим начальством причины этой катастрофы».

Член комиссии, которая припимала котлы после их ремонта, инженер-механик генерал-майор Михаил Николаевич Яненко, близко соприкасавшийся с лицами, производившими следствие, говорит, что причиной катастрофы были признаны разъедавшиеся штоки питательных донок.

В Тулоне командир, кап. 1-го р. Кетлер, старший инженер-механик, капитан Водов и флагманский инженер-механик подполковник Онищенко были смещены, отозваны в Петербург и уволены в отставку.

Мы все, офицеры, бесконечно жалели Кетлера. Это был очень выдержанный, образованный, воспитанный и приятный человек. Он уже несколько лет командовал «Славой» во внутренних и заграничных плаваниях, был командиром, когда мы были на Сицилии при землетрясении и спасении погибших в Мессине. В своей прошлой службе Кетлер был военно-морским агентом (атташе) в Германии.

Вместо Кетлера был назначен кап. 1-го р. Н.Н. Коломейцев. Коломейцев был назначен Главным Морским штабом и «под шпирцем» ему было, по-видимому, сказано, что на корабле «развал и беспорядок», и что нужно исправить все и подтянуть.

Сказано это было без всякого основания, без разбора порядка службы и вопреки той репутации, которую имели в то время корабли Гардемаринского отряда. «Слава» того периода была образцовым кораблем, служившим учебным кораблем для корабельных гардемарин и учеников стрелковых унтер-офицеров. Поэтому служба на нем шлась исключительно аккуратно, а персонал занимался обучением с полным энтузиазмом. Поначалу на Гардемаринский отряд офицеров назначали по предварительной баллотировке и за отличием. Из окончивших курс корабельных гардемарин первые получали предложение остаться на корабле на освобождающуюся вакансию.



Государь Император при посещении «Славы» сам говорил нам, что он считает «Славу» блестящим кораблем.

И вдруг, когда случилось несчастье, — «Слава» стала плохим кораблем.

Коломейцев с места стал «рвать и метать», стараясь подтянуть и, очевидно, «вырвать зло с корнем». Появились крики, ругань, чего раньше на корабле не было, и такая система была не в моде.

Сам Коломейцев — очень хороший моряк, храбрый офицер, волевой и напористый, но грубый и несколько отставший от боевого после-Цусимского флота периода возрождения. Он много плавал на «отхожих промыслах», ходил в полярные экспедиции, командовал ледоколом «Ермак».

Однако по прошествии некоторого времени Коломейцев, приглядываясь, стал приходить к заключению, что порядок и служба на корабле вовсе не плохи...

Но отношения между командиром и офицерами уже дали трещину, а это всегда плохо отражается на команде.

Жизнь несколько скрашивалась стоянкой в хорошем порту, в чудном климате на французской Ривьере. Час-два езды на поезде — и можно гулять в таких знаменитых местах, как Канны, Вильфранш, Ницца, Монако, Монте-Карло и пр.

Кое-кто из женатых выписали жен и поселились вблизи завода в чудном загородном месте Тамарис.

Одни из холостых окунулись в местную светскую жизнь, другие вошли в ту жизнь французских морских офицеров, которую так талантливо и красочно описал Клодт Фаррер в его «Les petites allées».

* * *

Когда определилось, что «Слава» остается в ремонте в Тулоне почти на год, немедленно социалистические партии, работавшие над созданием будущего счастья России, командировали своих агентов для пропаганды своих учений среди команды. Мы вскоре об этом узнали и даже знали имена или клички некоторых агентов.



Многие офицеры переменились, корабельные гардемарины ушли, а также все ученики, будущие стросвые унтер-офицеры. Связь и близость с командой стали меньшей.

Обстановка на корабле была мрачная, так как не было электрического освещения и палубы были погружены во мрак. Вся машинная команда была занята ремонтом вместе с французскими рабочими.

Днем вахтенные начальники служили преимущественно переводчиками. К ним непрерывно приходили наши машинные и кочегарные унтер-офицеры вместе с французскими указателями и рабочими. Нужно было переводить их переговоры. Делать это было не просто, так как вплеталось много технических терминов, да к тому же французские рабочие в большинстве говорили на смеси провансальского наречия.

* * *

Однажды зимой к старшему офицеру пришел матрос и доложил по секрету, что он подслушал разговор нескольких матросов. Из этого разговора выяснилось, что группа распропагандированных матросов намеревается произвести вооруженное восстание на корабле, перебить всех офицеров, завладеть кораблем и уйти в Южную Америку.

Из этого доклада и других данных было намечено около 20 человек «революционного комитета».

Коломейцев немедленно приказал арестовать всех подозревавшихся и произвести у них обыск.

Арест и обыск были произведены. Арестованных заперли в рулевом отделении, под офицерскими помещениями.

В командирском салоне заседала комиссия из офицеров и части кондукторов. Обыск и опросы дали результат и выяснили список участников. Как всегда, был сформирован «революционный комитет», человек из 20, и были, кроме того, сочувствующие.

При обыске в вещах одного машиниста нашли зашифрованное письмо. Это была криптограмма, т.е. шифр, когда одна буква текста заменяется другой.

На допросе машиниста спросили: «Что это такое?»



Он на это ответил, что это одно старинное «тверское» наречие.

— Ну а ты можешь его прочесть?

— Никак нет, Васкородис, не могу. Замятовал.

При более подробном осмотре вещей этого филолога нашли ключ к шифру. Азбука была написана подряд в одну линию. Под ней подписана та же азбука, только в обратном порядке. Буквы верхнего ряда заменялись буквами нижнего. Такие примитивные шифры открываются очень легко по данным процентной встречаемости букв в русском языке. Но не было надобности ломать голову.

Письмо это было черновой копией письма машиниста к какому-то «товарищу Н.Н.». Там говорилось приблизительно следующее:

«Дорогой товарищ Н.Н.,

как я вам раньше уже сообщал, что на корабле были условия, при которых нельзя было сделать ничего, даже пропаганда не имела успеха. Но теперь все совершенно изменилось. Убрали наиболее реакционные элементы, как то: корабельных гардемарин, учеников унтер-офицеров, ушли некоторые старые офицеры. Новый командир завел настоящую тиранию, и офицеры сделались как звери. Поэтому по прошествии всего 2-х месяцев образовалась сознательная группа человек в 20, готовых на действия, и каждый день приносит много сочувствующих.

На берегу мы встречали товарища Х., и он снабдил нас литературой и новостями. Доступ теперь на корабль легкий и т.д. и т.д. ...»

Таким образом, «Тверское наречие» дало нам полное подтверждение наших подозрений и открытий.

Командир срочно обо всем доложил в Морское министерство и сообщил конфиденциально командиру французского порта Тулон.

Арестованных держали в рулевом отделении под офицерским помещением. Офицеры ночью частью не спали и сидели вооруженными в кают-компании. Ручное оружие было с палуб убрано.

Общее настроение было удручающее. После лет полного порядка, открытых и хороших отношений с командой, когда люди друг друга знали и друг другу верили, — трудно было уместить в душе опять «постановление комитета перебить всех офицеров».



Постепенно стало выясняться, что вовлеченных в революционную пропаганду было мало, а остальные боялись и молчали. Были надежные строевые унтер-офицеры, но и они были не в курсе, т.к. их остерегались... Этот контингент был отличный, т.к. ежегодно, по окончании курса, новые унтер-офицеры уходили на корабли флота. Из всего выпуска выбирали 2—3-х человек, которых оставляли на корабле на освобождающиеся вакансии.

* * *

За нашу стоянку в Тулоне до наступления революционных неприятностей было несколько интересных, приятных и печальных случаев.

Припоминается один печальный случай. В воскресенье очередное отделение команды уволено в город. Два кочегара, оба татарина, ушли за город погулять на природе и увидели очень красивые места, зеленые лужайки стриженной травы, какие-то круглые земляные валы правильной формы, покрытые травой. Стояли столбики с надписями на дощечках по-французски.

Солнце уже склонялось к вечеру, и наши кочегары решили идти напрямик к городу через эти лужайки, т.к. уже приближалось время возвращения на корабль.

Попшли. Вдруг сзади и со стороны услышали какие-то окрики. Обернулись — французский часовой. Наши кочегары пригнулись и побежали.

— Бежим, братишка, еще забрсут.

Оба были в белых форменках (рубашках). Часовой прокричал опять «Halte la». Потом выстрелил. Один татарин упал, убитый наповал. Другой остановился. Прибежал французский караул. Живого арестовали. Вызвали со «Славы» офицера для перевода. Опросили кочегара. Когда французское начальство выяснило, что все было лишь трагическим недоразумением, они были очень сконфужены. Конечно, случай тут сыграл большую роль. Часовой оказался молодым солдатом, едва ли не впервые стоявшим на отдельном посту. Стрелял он с большого расстояния по бегущему человеку, при неярком освещении и... убил наповал. Часовой был



прав, т.к. это была запретная зона пороховых погребов, огражденная столбиками с соответствующими надписями.

Через два дня, по соглашению с нашим командиром, французское командование устроило кочегару пышные похороны.

На кладбище были наряды от матросов и сапер. Было начальство, кроме наших офицеров и матросов.

На кладбище французы привели злополучного часового, совсем робкого и потерянного. Его подвели к нашему оставшемуся в живых татарину, и молоденький солдатик через нашего офицера сказал ему: я очень сожалею, что так вышло. Я действовал по уставу. Я бы просил, чтобы русский матрос не имел злого чувства против меня.

Наш кочегар ответил: я бы на твоём месте поступил так же. Мы были виноваты. У меня нет злобы на тебя. Бог простит. И оба участника трагедии пожали друг другу руку.

Для убитого кочегара французы приготовили могилу. Перед тем, как его нести к могиле, вышел наш буфетчик, матрос Хаме-дулин, и читал над убитым молитвы по-татарски.

Затем он подошел к командиру и доложил:

— Вас-ко-родие, в этой могиле нашего татарина хоронить нельзя.

— Почему?

— Так что голова не на восток.

Это являлось неожиданным затруднением, но командир сейчас же сказал об этом старшему французскому начальнику. Тот сейчас же вызвал саперов и спросил, где и как можно сделать могилу. Было выбрано место нужного направления, и саперы вырыли новую могилу.

Наш батя, отец Александр, умный и образованный священник, много плававший и отнюдь не косный, прочитал молитвы по православному обряду возле католической часовни.

Мы этого отцу Александру не простили. В следующий раз, когда батя кого-либо вчистую обыгрывал в домино или трик-трак (а он был по этим играм «чемпионом Атлантического океана»), проигравший ему грозил:

— Если, отец, ты меня еще так загонишь, я подам рапорт протопресвитеру, что ты татарина по православному обряду в католической часовне отпевал...



* * *

На заводе «Forge et Chantier» заканчивали постройку роскошной яхты «Hirondelle» для Принца Монакского, известного океанографа. Яхта была оборудована самыми новейшими приборами для оксанографических исследований.

Ко дню спуска на заводе около стапеля были построены трибуны и ложи. Наш командир и офицеры были приглашены в специальную ложу.

В назначенный час со стороны Тулона к заводу подошел роскошный катер. На нем был Принц, свита и его семья. Мы на «Славе» отдавали ему королевские почести.

Позже, в ложе, мы были представлены Принцу. Вокруг было блестящее общество приславших из Княжества и с Ривьеры. Роскошные туалеты, красивые женщины... Французы распинаясь допелзая, принимая «настоящего» Принца.

На флаге княжества — шахматная доска.

* * *

Приблизительно через месяц после наших трагических революционных открытий в Тулон пришло учебное судно машинной школы «Океан», которое и приняло всех наших арестованных.

По этому поводу в советском журнале «Красная Летопись», № 4 (37) 1930 г., издательство «Красная Газета», Ленинград, 1930, на стр. 128 написано, что на «Славе» с революцией вышла неудача, когда часть матросов была арестована, а остальные раскассированы.

Как всегда, в советской летописи или истории есть фальсификация. Никто из команды не был раскассирован, а были арестованы почти все участники заговора, т.к. было их немного.

* * *

Летом 1911 года ремонт котлов был окончен и «Слава» вернулась в Россию. Арестованные заговорщики, насколько мне известно, были лично прощены Государем Императором. Старые офицеры, почти все, со «Славы» ушли.



* * *

Дальше опять предоставим слово инженер-механику, капитану 2-го ранга И.Ф. Бергу.

«Прошло много лет. Вернувшись в 1921 году из Сибири, где я был флагманским инженер-механиком, сперва штаба 3-го дивизиона боевой флотилии на Каме, а потом штаба командующего Обь-Иртышской боевой флотилией у адмирала Колчака, в родной Ревель, я в 1926 году получил место директора Соединенного пароходства внутренних вод в Юрьеве. Примерно в 1930 году приехали к нам в Юрьев котельный инспектор инженер-механик Тюрна из главного морского управления (Эстонского) для осмотра котлов.

Инженер Тюрна окончил Морское Инженерное Училище Императора Николая I, я думаю, в 1916 или 17 году. После осмотра котлов мы посидели вместе и говорили о прошлом, когда Тюрна вдруг сказал: между прочим, вам будет интересно узнать, что недавно я встретил одного из бывших нижних чинов “Славы”, который был на корабле во время аварии котлов. Он сообщил мне, что авария котлов была последствием саботажа группы команды. Когда “Слава” с отрядом находилась в открытом море Бискайского залива, члены этой революционной группы скрытно закрывали разобшительные клапаны на магистральных трубах питания котлов. Эти трубы проходили поверху котлов, отчасти по так называемым квадратам, по бокам дымоходов.

В эти места во время хода редко кто заходил. По очереди работая таким образом в разных местах трубопровода питания, можно было оставить котлы без воды и, как говорится, “сжечь котлы”.

При недостатке воды начинался перегрев и изгибание нижних трубок, течь конусов и наконец приходится выключать котел».

* * *

Капитан 2-го ранга Берг, как бывший котельный механик, совершенно убежден, что причиной аварии был именно такой саботаж.

Генерал-майор Яненко считает, что если саботаж имел место, то он только «докончил» аварию, но не был ее основной причиной.



Комиссия от Морского министерства и французских инженеров, специалистов по котлам Бельвиля, приходили к различным заключениям о причине аварии котлов на «Славе», за исключением намеренной порчи.

Не могло это также прийти в голову нашим механикам и старшим, стоявшим на вахте у котлов.

Шулера ведь всегда обыгрывают честных людей.

* * *

Естественно напрашивается вопрос, какому в таком случае риску подвергали саботажники остальную команду и корабль? При «сожжении» котлов могли происходить взрывы, ожоги и сварение людей... Затем корабль, лишенный двигателя в Бискайском заливе, вблизи берегов Испании или Португалии мог разбиться о прибрежные скалы, если бы задул ветер силой до шторма, столь частый в Бискайке. Было бы невозможно взять «Славу» на буксир. Стать на якорь в тех местах негде, так как нет для того подходящих глубин.

* * *

Бунтари намеревались после вооруженного восстания идти в Южную Америку.

«Слава» этого сделать не могла по малому запасу угля. Бунт можно было произвести только на обратном пути в Россию, иначе французские власти не выпустили бы корабля из своих вод.

* * *

Небольшая революционная группа могла сравнительно легко неожиданно перебить большинство офицеров.

Но, думается, что при тогдашнем составе команды «Славы» ее было бы нелегко взять в руки террором. Тогда еще был хороший контингент унтер-офицеров, кондукторов и сверхсрочнослужащих. Они могли скоро совладать с бунтарями и потушить восстание.

Как всегда, заговор был типично большевистским. Небольшая группа намеревалась перебить офицеров, а остальную команду



терроризировать и подчинить. Им не нужно очень широкой пропаганды, — с ней легче влопаться. Несочувствующим нельзя позволить организовать.

По этому образцу происходили все воспные бунты, по этому образцу произошел и великий солдатский бунт в России в 1917 году.

* * *

В заключенис я хочу еще раз почтить память бывшего командира «Славы», ныне уже покойного, кап. 1-го р. Эдуарда Эдуардовича Кетлера.

Специальная комиссия Морского министерства, состоявшая из отменных специалистов, определяла причину аварии котлов «Славы». Решение ее по сегодня может вызвать разнотолки и сомнения.

Как мог что-либо предугадать или предупредить командир корабля, когда он имел успокоительные заверения старших чинов инженерной части?

«Под шпицем» не приняли во вниманис всю долгую и безупречную службу Э.Э. Кетлера на флоте и без всякого колебания выкинули его со службы.

Было это непохоже на то милостивое прощение, которое получили заблудшиеся заговорщики из рук Государя Императора. Они были прощены.

Н.А. Кузнецов

**ИВАН ФРИДРИХОВИЧ (ФЕДОРОВИЧ) БЕРГ
(1883—1974) И НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ
КРЫЖАНОВСКИЙ (1886—1964)**

И.Ф. Берг родился в Ревеле 15 сентября 1883 г. Окончил Николаевское Морское инженерное училище в Кронштадте в 1906 г. В 1906—1909 гг. плавал на линкоре «Слава» в должности вахтенного механика. 11 марта 1913 г. зачислен по флоту для службы на



Балтийском судостроительном и механическом заводе. 6 декабря 1914 г. произведен в инженер-механики старшие лейтенанты.

После октябрьского переворота сражался с большевиками в Сибири в составе белых войск Восточного фронта. С 9 января 1919 г. занимал должность помощника начальника Механического отделения Морского технического управления Морского министерства Всероссийского правительства А.В. Колчака. 18 апреля 1919 г. произведен в чин инженер-механика капитана 2-го ранга за отличие по службе. 13 августа 1919 г. назначен председателем комиссии по ликвидации дел и отчетности 3-го дивизиона судов Речной боевой флотилии (Камской). 27 августа 1919 г. переведен из Речной боевой флотилии (Камской) в Обь-Иртышскую речную боевую флотилию.

По окончании военных действий первое время проживал в Эстонии. Состоял в Кассе взаимопомощи русских моряков. В 1939 г. выехал в Германию. В 1941 г. мобилизован в Кригсмарине с назначением инженером по наблюдению за постройкой кораблей на верфи в Гамбурге. В конце войны — старший советник морского судостроения. После капитуляции Третьего рейха переехал на жительство в Бразилию. В 1950-х гг. в качестве главного инженера сухого дока, эллинга и мастерских работал в судостроительной фирме в Сангосе. Умер 29 декабря 1974 г. в ФРГ.

Награды: серебряный знак по окончании полного курса наук Морского инженерного училища Императора Николая I (1910 г.); итальянская серебряная медаль за оказание помощи пострадавшим от землетрясения в Сицилии и Калабрии в 1908 г. (4 октября 1911 г.); светло-бронзовая медаль в память 300-летия царствования Дома Романовых (1913 г.); светло-бронзовая медаль в память 200-летия Гаггутской победы (1915 г.); орден Святой Анны 2-й степени с мечами за подвиги мужества и храбрости в боях с неприятелем (2 сентября 1919 г.).

Н.П. Крыжановский родился 29 июля 1886 г. Уроженец Тверской губернии. В 1905 г. он окончил Морской корпус. Как он сам писал в некрологе, который составил незадолго до смерти, *«выпуск, еще до производства, попал в гуцу так называемой 1-й революции. Так, во время Крещенского парада в Высочайшем*



присутствии, знаменная полурота Корпуса, в которой Крыжановский был гардемарин-рядовым, была обстреляна картечью из салютующих орудий с противоположенного берега Невы, и знамя Корпуса было пробито». Летом 1906 г. Крыжановский был вахтенным начальником на крейсере «Память Азова». В этот период «Память Азова» был флагманским кораблем Учебно-Артиллерийского отряда Балтийского моря. В ночь с 19 на 20 июля на крейсере вспыхнуло восстание. Об этих событиях Крыжановский оставил воспоминания, озаглавленные «Бунт на “Памяти Азова”», опубликованные в 1948—1949 гг. в эмигрантском журнале «Морские записки», издававшимся в Нью-Йорке (перепечатаны в книге: Мельников Р.М. Полубронепосный фрегат «Память Азова» (1885—1925). СПб.: Издание альманаха «Боевые корабли мира», 2003. С. 93—107). В 1907 г. Николай Николаевич был назначен на линкор «Слава», на котором он плавал до лета 1911 г. (с 8 июня 1908 г. в должности младшего штурманского офицера). В 1908 г. он участвовал в событиях в Мессине. В 1911 г. Крыжановский был назначен старшим штурманским офицером (в 1910 г. зачислен в штурманские офицеры 1-го разряда) линкора «Павел I». Осенью 1912 г. командовал миноносцем № 219, находившимся в охране рейда Штандарт, во время пребывания там Императора Николая II на яхте «Штандарт». После этого Николай Николаевич получил назначение флагманским штурманом 1-й бригады крейсеров. По его воспоминаниям, «с объявлением войны, бригада держала завесу в устье Финского залива и имела встречи и перестрелки с судами германского флота. ...Во время зимних походов для постановки минных заграждений в неприятельских водах Н.Н., помимо обязанностей флагманского штурмана, состоял и старшим флаг-офицером начальника Бригады, адмирала Бахирева». 6 декабря 1914 г. Н.Н. Крыжановский был произведен в старшие лейтенанты за отличие. 31 декабря 1915 г. его назначили исполняющим должность флагманского штурманского офицера Штаба начальника минной обороны Балтийского моря. 6 декабря 1916 г. Крыжановский был произведен в чин капитана 2-го ранга, а в следующем году назначен флагманским штурманом Балтийского флота. Под его руководством были выведены из Гельсингфорса в



Кронштадт корабли и суда во время «Ледового» похода Балтийского флота весной 1918 г.

После демобилизации из состава «старого флота» Н.Н. Крыжановский был назначен начальником Управления безопасности кораблестроения Балтийского моря (Убекобалта) (18 июня 1918 г.), а в начале 1920 г. — начальником Управления безопасности кораблестроения Черного и Азовского морей (Убекочерноаз). В официальной «Истории гидрографической службы Российского флота» отмечен его вклад в гидрографическое изучение Черного и Азовского морей. Сам Крыжановский писал о том, что в этот период он «...искал способа выбраться из того бедлама, который образовался на месте старой России». Одной из важных операций, осуществленных под его личным руководством, был вывод 20—21 июля 1920 г. с минного поля в районе Одессы итальянских транспортов, на которых из Франции были доставлены солдаты русских бригад, восставшие там. За это командующий Морскими силами республики А.В. Немитц хотел представить Крыжановского к ордену Красного Знамени (со слов последнего), но это награждение не состоялось в силу того, что гидрографические учреждения считались комиссарами «белогвардейскими гнездами».

О жизни Н.Н. Крыжановского в эмиграции рассказывается в предисловии: «Зимой 1921 г. Н.Н. с женой¹ бежал по льду Днестра в Румынию; в 1922 г. служил в Бессарабии, а в 1923 г. перебрался в Югославию, где работал по съемке реки Моравы. Осенью 1923 г. прибыл в Нью-Йорк, где с женой [Крыжановские] стали работать на фабрике. Осенью 1925 г. был принят научным сотрудником в Америк[анское] Географич[еское] Об[щество] во для составления карт Южной Америки. В этом учреждении он проработал 31 год, когда в 1958 г., по предельному возрасту, был отправлен в отставку. Пенсии не получил, но была выдана небольшая сумма денег. Последние годы иногда получал переводы от

¹ Первой женой Н.Н. Крыжановского была старшая сестра А.В. Колчака — Екатерина Васильевна Колчак (1875—?; осталась в СССР), второй женой, с которой Н.Н. Крыжановский жил в эмиграции, — Ксения Леонидовна Добротворская (1895—1979), дочь контр-адмирала Л.Ф. Добротворского.



Колумбийского университета и Географич[еского] Об[ществ]а с русск[их] научных статей по геологии, картографии, гляциологии и т.п.». В 1930—1931 гг. Н.Н. Крыжановский был председателем Общества бывших офицеров Российского Императорского флота в Америке. Скончался в Нью-Йорке 10 января 1964 г., похоронен на кладбище в Ново-Дивеево.

Награды: орден Святой Анны 3-й степени (6 декабря 1906 г.); золотой знак по окончании полного курса наук Морского корпуса (1910 г.); итальянская серебряная медаль за оказание помощи пострадавшим от землетрясения в Сицилии и Калабрии в 1908 г. (4 октября 1911 г.); светло-бронзовая медаль в память 300-летия царствования Дома Романовых (1913 г.); орден Святого Станислава 2-й степени с мечами (16 февраля 1915 г.); светло-бронзовая медаль в память 200-летия Гангутской победы (1915 г.); орден Святого Владимира 4-й степени с мечами и бантом (26 августа 1915 г.); орден Святой Анны 2-й степени с мечами (31 марта 1916 г.).

Источники и литература

Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ). Ф. 1471. Оп. 1. Д. 42. Л. 3об. Ф. 9431. Оп. 1. Д. 304. Л. 38об.

Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 39597. Оп. 1. Д. 67. Л. 41, 104, 137, 141об.

Богданов К.А. Под адмиралтейским шпиком. Л., 1989.

Бюллетень Общества офицеров Российского Императорского флота в Америке. 1956. № 1. 1975. № 132.

Волков С.В. Офицеры флота и морского ведомства. Опыт мартиролога. М., 2004.

История Гидрографической службы Российского флота (к 300-летию создания Военно-Морского флота). Т. 2. Гидрографическая служба Российского флота (1917—1996). СПб., 1997.

История Штурманской службы флота России. М., 2003.

Некролог Н.Н. Крыжановского // Бюллетень Общества офицеров Российского Императорского флота в Америке. 1964. № 103. С. 15—16.

Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства. Пг., 1916.



Опубликованные работы Н.Н. Крыжановского

Восстание на крейсере «Память Азова» в 1906 г. // Морские записки. 1948. № 3—4. 1949. № 1, 2.

Енисейская экспедиция // Морские записки. 1950. № 2.

Как пишется история в СССР // Морские записки. 1957. № 1—2.

Авария котлов на линейном корабле «Слава» в 1910 г. // Морские записки. 1958. № 1. В соавторстве с И.Ф. Берг.

На минах у Одессы в 1920 г. // Морские записки. 1958. № 2.

Адмирал М.К. Бахирев и его современники // Морские записки. 1963. № 1.

П.В. Лихачев

ЗЛОСЧАСТНЫЙ ПОХОД

(17 ИЮЛЯ 1910 г. — 10 ИЮЛЯ 1911 г.)¹

Главной задачей отряда, направляющегося в Средиземное море, было участие в церемониях, посвященных пятидесятилетию нахождения на престоле Черногорского князя Николы I. Но для «Славы» этот поход не заладился с самого начала...

Уже на третий день (20 июля 1910 года) линкор оказался участником столкновения у острова Бронхольм.

...В 15 часов 30 минут, двухмачтовая датская шхуна «Еген», небрежно маневрируя, очутилась в опасной близости от русских кораблей. «Цесаревич» с трудом избежал столкновения, но шедшая у него в кильватере «Слава» получила удар в носовую часть — впереди казематов носовых трехдюймовых орудий.

Отряд русских кораблей остановился. Флагман запросил «Еген», имевший сломанный буршприт и форштевень: «Требу-

¹ Статья написана по материалам: РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 4035. Даты приведены по юлианскому (старому) стилю.



ется ли помощь?» Датчанин ответил отказом и самостоятельно направился к Бронхольму.

По пути в Портсмут в машинной части корабля были отмечены ряд мелких неисправностей, приписанных «неопытности и не привычке команды к длительным переходам». Пар держался плохо, вырос расход угля.

В Портсмуте котлы промыли, пар стал держаться лучше. Ничто, казалось, не предвещало угрозы. Корабли вышли из Портсмута в Гибралтар без особых происшествий.

...Но 2 августа рутинные хлопоты Морского министерства были взорваны срочной телеграммой контр-адмирала Маниковского из Гибралтара:

«При переходе из Портсмута обнаружилась полная неисправность главных котлов и котельных донок (подчеркнуто в подлиннике. — П.Л.) Бельвиля “Славы”. Был вынужден двое суток идти 6 и 8 узлов и 9 часов стоять с застопоренной машиной. Довел “Славу” до Гибралтара последние 35 миль на буксире “Цесаревича”. ...И теперь уже можно сказать, что ремонт потребуется капитальный, который полагал бы произвести в Тулоне... Комиссия сегодня произведет предварительный осмотр, результат которого донесет командир... так как сегодня с остальными судами иду в Алжир, чтоб прибыть по назначению 14.8.1910. Идти... “Слава” безусловно не может».

Ответ морского министра С.А. Воеводского последовал незамедлительно:

«Телеграфируйте, в чем состоит неисправность... какая причина повреждения. Точка. Акт о повреждениях немедленно пришлите с одним из младших механиков, могущих дать разъяснения».

Совещание, экстренно собранное Морским техническим комитетом (МТК), выяснило: котлы отремонтированы Балтийским заводом в 1908 году, новые питательные донки были установлены в межсезонье 1909—1910 годов. Все было принято, освидетельствовано и признано исправным. Испытания прошли удовлетворительно, при 110 оборотах машин в течение 3 часов. Установить же причину столь тяжелой аварии, не имея дополнительных сведений с корабля, не представляется возможным. Для более подробного



отчета о произошедшем на корабль был командирован полковник Корпуса корабельных инженеров-механиков Ведерников.

Через несколько часов из Гибралтара подоспело заключение «предварительной комиссии»: не менее месяца на первичный ремонт и 3—4 месяца капитального ремонта в Тулоне. Ремонтные работы были начаты немедленно.

Четвертого августа в министерство поступила шифrogramма командира корабля — капитана 1-го ранга Эдуарда Эдуардовича Кетлера с «подробностями»:

«Донные штоки, золотники, клапана, набивные кольца — изъедены. Сальники не держат, воды не подают. У котлов разрушены дефлекторы, обилие свищей в котлах и арматуре, везде течь. Восемь котлов перегреты, некоторые трубки лопнули. Причина — загрязнение котлов в связи с расстройством питания. Надеюсь собрать здесь же (в Гибралтаре. — П.Л.) 12 котлов и донок...»

Он же, шестого августа: *«Утром в Петербург отправлен штабс-капитан корпуса корабельных инженеров с докладом. ...Корабль без паров, освещения, водоотливных и пожарных средств, опреснения нет».*

В тот же день поступил (из Алжира) и акт «предварительной комиссии». Грустная картина происшедшего, теперь открылась перед министерством в полном объеме...

Прошедшая недавний ремонт, «Слава» считалась совершенно исправным кораблем и не вызывала никаких в том сомнений вплоть до 29 июля 1910 года.

По выходу из Кронштадта на корабле имелось лишь 25 штатных кочегаров, в дополнение к которым в плавание было взято 30 учеников кочегаров и 2 инструктора. На их неопытность и отпосили «мелкие неисправности» начала похода.

Но по выходу из Портсмута допки работали все хуже. При разборке обнаруживалось задиранье и износ набивочных колец. Ничего не помогало.

29 июля около 15 часов, по приказанию флагмана увеличили ход до 13 узлов. Но «Слава» тут же донесла о неисправности допок (вышли из строя четыре из восьми, две из оставшихся — ненадежны). Приходилось постоянно снижать ход.



Около 15 часов 30 минут 30 июля снова увеличили ход до 13 узлов. Но уже через три часа пришлось вывести два котла, и «Слава» начала снова отставать от отряда.

Сальники парили, все время увеличивался расход воды, котлы перекаливались. Ход уменьшался. К 4 часам утра 31 июля в строю оставалось только 12 котлов. Дальше пришлось выводить котел за котлом. Воды не хватало все больше. В котлах открывались свищи, они накаливались докрасна.

В 12 часов застопорили машины, чтобы только опреснять воду. При этом функционировали только два котла. В 22 часа 15 минут двинулись, имея под парами 9 котлов, которые из-за повреждений вводили в строй поочередно. В 7 часов утра 31 июля застопорили машину, имея четыре рабочих котла. Вода кончилась совершенно, из-за чего вынуждены были перейти на заборную.

В ночь на 1 августа, в виду близости (35 миль) Гибралтара, «Цесаревич» взял «Славу» на буксир и довел до гавани, имея при буксировке 6 узлов хода при 45 оборотах в минуту.

Опасались потери энергоснабжения корабля и, как следствие — перехода на ручное управление. При поставке на якорь — «в живых» оставалось два или три котла...

На следующий день, по вскрытии котлов, комиссии открылось воистину «душераздирающее зрелище»: внутреннее пространство котлов было забито обломками разрушенных, разъеденных деталей, залитых мерзкой массой продуктов разложения машинного масла, накипи и ржавчины. Именно обломки щитов паросушителей, попадая на трущиеся поверхности механизмов, и вызвали, по мнению комиссии, порчу механизмов. Ряд трубок был забит, внутренние поверхности донка были изношены.

Причиной же столь невероятного количества грязи в котлах — стал продолжительный недосмотр и недостаточная тщательность их чистки.

Эти «недосмотр и небрежность», стали, по мнению «предварительной комиссии», результатом некомплектности команды и низким уровнем ее подготовки, в сочетании с поспешным выходом в заграничное плавание.



В августе же были сделаны и предварительные выводы о причинах аварии: несмотря на ряд серьезных упущений и недосмотров в эксплуатации силовой установки — причиной столь резкого и неожиданного разрушения механизмов стало резкое усиление кислотности котельной воды, вызвавшее быстрое их разъедание.

Причиной же большой кислотности могло быть, по мнению комиссии, либо небрежность (попадание в котельную воду большого количества машинного масла), либо... злой умысел (введение в воду большого количества кислоты). Для дальнейших же выводов комиссия считала необходимым проведение тщательного обследования всех частей питательного устройства, которое было уже большей частью разобрано и утеряно для следственных действий.

Ни о каком «плаванье» теперь говорить не приходилось. Уже 7 августа последовало решение о ремонте котлов в Тулоне — на заводах Бельвиля.

20 августа Кстлер доложил в Петербург о готовности выйти в Тулон, имея предварительно исправленными 15 котлов и все донки. Выяснилось, что весь объем работ по изготовлению и установке трубок не позволит вернуться кораблю в Кронштадт до заморозков. Предполагалось, что окажется возможным, сделать осенний переход «без форсировки, под 17 котлами» — для окончательного ремонта в России.

К этому же времени была установлена довольно высокая степень износа трубок, небрежно эксплуатировавшихся еще на судостроительном заводе — до сдачи корабля флоту (затянувшейся по причине Русско-японской войны 1904—1905 годов). Было также установлено, что со времени вступления корабля в резерв — котлы ни разу не подвергались систематической чистке.

Но даже при этом было очевидно, что при правильном уходе котлы могли прослужить еще год-два безаварийно.

Оценки объема восстановительных работ и сметы на них, произведенные в Тулоне — были неутешительные: Несмотря на то, что «окончательно испорченным» был признан только один котел — состояние остальных было таким, что речь шла только о замене всех 20 котлов. Имелось большое количество прогнутых трубок, тоже подлежащих замене.



Из огромного объема предстоящих работ следовала невозможность осеннего возвращения корабля в Россию и полугодовая задержка на ремонт во Франции (русские заводы брались произвести ремонт только за 8 месяцев). Согласие морского министра на капитальный ремонт в Тулоне последовало 4 сентября.

Окончательная смета (цена небрежности и недосмотра!) была определена в 820 тысяч золотых франков...

На время ремонта последовало резкое сокращение экипажа корабля (до примерно 500 человек). Из-за сокращенного состава вести занятия на корабле согласно боевому расписанию уже не представлялось возможным. Чаще всего велись артиллерийские учения на каком-либо отдельно взятом орудии. К концу ноября была закончена разборка и выгрузка котлов. Производимые помимо этого на корабле ремонтные работы были столь многочисленны и многообразны, что не поддаются перечислению. Фактически был произведен капитальный ремонт всех частей корабля, завершившийся только к маю 1911 года.

1 декабря, воспользовавшись отсутствием боекомплекта, проверили водонепроницаемость носового патронного погреба среднего калибра. По наполнению его никаких течей не было обнаружено. Заполнение погребов заняло 15 минут.

8 декабря корабль был введен в док, где после освидетельствования корпуса была проведена его очистка и окраска. Этими хлопотами и закапчивалась служба Э.Э. Кетлера — 10 декабря 1910 года он был снят с должности, нового назначения не получил и после нескольких месяцев «нахождения в распоряжении начальника ГМШ» был уволен в отставку.

Назначенный на его место капитан 1-го ранга Николай Николаевич Коломейцев был опытным моряком, прошедшим жестокую школу Русско-японской войны и Цусимского сражения. Каких-то пять лет назад он, командир миноносца «Буйный», рискнул подойти к разбитому, погибающему броненосцу «Князь Суворов». Проявив и мужество, и мастерство, он снял с флагмана тяжело раненного вице-адмирала Рожественского и его штаб. И его новый корабль, пятый и последний в серии броненосцев типа «Бородино» — в каждой части своей был для него ожившей памятью о судном дне русского флота...



Уже 19 декабря новый командир был вынужден доложить о «несчастном случае по причине недисциплинированности нижних чинов»: двое кочегаров, опоздав из увольнения, заблудились в порту и вышли к пороховым складам. Оклик часового они не подчинились и пытались бежать. Открыв огонь, часовой застрелил кочегара 1-й статьи Мухаммеда Зипур-Габбасабиров. Похороны его прошли 21 декабря в присутствии представителей официальных представителей города и порта. В траурной церемонии приняли участие пехотный батальон от гарнизона и рота матросов от Тулонского порта.

С приближением окончания ремонтных работ беспокойство Коломейцева нарастало. Все очевидней становилось для него, что ни одна из «береговых» причин прошлогодней аварии не устранена и он должен был выполнять те же задачи, с такими же кадрами, и тем же отношением флота к кораблям, что и уволенный Кетлер.

Тревога еще более возросла, когда с пришедшего в Тулон учебного судна «Оксан» вместо настоящих кочегаров на «Славу» перешли 96 «учеников», в дополнение к числящимся на линкоре 27 кочегарам. Таким образом, по степени опытности машинная команда оказалась укомплектована в точности так же, как в прошлом году... Кроме того, «Оксан» доставил ничтожное количество мелких, но необходимых в плавании расходных запасных частей.

«По этому поводу я еще в декабре, январе, феврале писал официально в ГМШ и неофициально Начальнику действующего флота, но отовсюду меня известили... что требования мои не могут быть удовлетворены, так как машинных команд на флоте нет, и ГМШ сообщил, что кроме присланных на "Оксане" учеников — больше никого не будет, — раздраженно писал Коломейцев. — Убедительно прошу... снять с меня всякую ответственность за правильный уход как за котлами, так и за механизмами...»

Его поддерживал и старший механик, отмечая огромную нехватку специалистов. Но даже более серьезной проблемой, чем обеспечение питания 697 человек экипажа (денежные суммы, выделяемые по этой статье, оказались недостаточными и постоянно перерасходовались), становились растущие трудности в отношениях с заводом.

Завод потерял интерес к работам и всячески норовил сдать «все как есть». Поставленные донки не держали рабочего давления, тре-



буя многократных переборок, подгонок и проверок. Только после этого они начинали держать требуемые две атмосферы, а не полторы, как по сдаче заводом. Несмотря на проведенные 4 мая 1911 года швартовые испытания, выход корабля продолжал затягиваться.

Морское министерство все более раздраженно подгоняло командира.

«...Все время идет переборка донок несколько раз, чтобы достигнуть удовлетворительных результатов» — оправдывался Коломейцев телеграммой от 19 июня 1911 года.

Ответ из Петербурга был краток:

«Командиру линейного корабля "Слава".

Если нет полной уверенности выхода "Славы" в Россию 17 июня, охранные следственные власти немедленно выедут в Тулон для допросов Вас, офицеров и команды. Точка. Телеграфируйте».

Вынужденный к немедленному ответу, Коломейцев телеграфировал:

«Предполагаю выход 20 июня, если проба 14 будет удачна».

Но «удачно» все равно не получалось: *«Во время пробы снова пришлось вывести три котла... Две донки снова требуют переборки... Надеюсь все исправить и повторить испытания к субботе».*

Раздраженный очередной задержкой, Григорович телеграфирует 20 июня:

«Объявить командиру мое полное неудовольствие в задержке корабля. Вице-адмирал Григорович».

...Только через неделю «Слава» вышла из Тулона в Кронштадт (через Саутгемптон). Линкор имел на борту 2067 тонн угля, 1 сажень дров и запас провизии на 1 месяц. Его боскомплект по выходу составил: 8879 боевых зарядов, 2520 крупнокалиберных снарядов (снаряженных бомб — по тогдашней терминологии) и 6 торпед.

Избегая официальных церемоний в ходе стоянки в Саутгемптоне, корабль, спешно проведя угольную погрузку, вышел в Кронштадт 5 июля. В Кронштадтский порт «Слава» пришла в 19.00 10 июля 1911 года. Долгий и тяжкий поход был закончен.

Санкт-Петербург, март 2003 г.

В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

А.Д. Малинин

ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «СЛАВА» В СОСТАВЕ МОРСКИХ СИЛ РИЖСКОГО ЗАЛИВА

В 1915—1917 гг.

(Составлено по личным документам, воспоминаниям и материалам Морской исторической комиссии)¹

1. Военные операции морских сил Рижского залива в кампании 1915 и 1916 гг.

Первые действия Балтийского флота после объявления войны в силу естественных причин носили оборонительный характер, причем все внимание командования было обращено на оборону Финского залива и морских подступов к столице. Война застала нас в разгар работ по оборудованию театра, причем главное внимание было обращено на создание центральной позиции Нарген — Порккалауд и Ревельской морской крепости, далеко еще не законченных по плану.

Поэтому деятельность флота ограничивалась дозорной службой в районах устья Финского залива, переходившей изредка в ближнюю разведку.

¹ Впервые опубликовано: Морской сборник. 1923. № 5 С. 61—76. № 6. С. 29—49. Даты приведены по юлианскому (старому) стилю.



Когда оборудование театра в общих чертах к концу 1914 года было закончено, а флот пополнился четырьмя линейными кораблями, командующий флотом адмирал Н.О. Эссен напел возможным начать уже активные действия, поскольку это позволяли силы и средства наших морских сил.

Ряд удачных заградительных операций, выполненных миноносцами и крейсерами в неприятельских водах и на путях германского флота, крейсерство наших подводных лодок у его берегов в значительной степени стеснили оперативные возможности неприятеля. Со вступлением в строй кораблей дредноутного типа явилась возможность расширить и оперативные планы борьбы, что в свою очередь потребовало и расширения ее театра.

Считая существенно важным выдвинуть позицию для главного боя как можно более вперед, командование решило перенести основную позицию из центральной на передовую — Эре — Такхона.

Решение это, к осуществлению которого было приступлено с весны 1915 г., выдвинуло на очередь вопросы обеспечения и флангов этой позиции, каковыми являлись Рижский залив с Моонзундом с юга и Або-Аландский район с севера.

Наиболее важное значение для хода всей борьбы имело обеспечение владения Рижским заливом, особенно с тех пор, когда Северо-Западный фронт после занятия германцами Курляндии непосредственно уперся в этот залив в районе Риги и Усть-Двинска. Было совершенно ясно, что судьба Риги и стойкость фронта всецело зависят от обеспечения правого фланга XII армии, занимавшей этот район, от флангового удара. Последний мог быть нанесен только при условии владения германцами водным пространством Рижского залива, для чего неприятелю нужно было проникнуть в него через Ирбен.

Таким образом, на флот ложилась задача обеспечить за собой полное владение Рижским заливом и островами Моонзунда, создав в районе Ирбена стойкую позицию, на которой и должна была начаться борьба с прорывающимся противником.

Поэтому с весны 1915 г. в воды Рижского залива и Моонзунда начинает переводиться наиболее активная и подвижная часть флота — миноносцы, канонерские лодки и часть тральщиков, и этот



район по мере развития боевых действий приобретает характер самого передового и активного боевого участка, сохраняя с тех пор свое значение вплоть до конца 1917 года.

Однако уже первые операции в Ирбене показали, что для защиты его в случае прорыва неприятеля наличных сил Мипной дивизии и канонерок будет недостаточно, особенно если прорывающиеся легкие суда противника будут поддерживаемы мощными судами линейного флота. Это соображение заставило командование усилить нашу морскую оборону Ирбена одним из линейных кораблей, наличие 12" артиллерии коего уравновешивало бы шансы борьбы.

Выбор пал на линкор «Слава», который 18 июля 1915 г. совершенно неожиданно для противника, выйдя из Финского залива, успешно прошел через узкий и опасный своими рифами Ирбенский пролив, сильно к тому же заминированный.

Приход «Славы» сильно облегчил работу Мипной дивизии, которая получала в ней мощную поддержку для своих операций, но в то же время было ясно, что в случае неудачи этот корабль обречен на гибель, ибо с занятием Ирбена и прорывом его противником отступление для «Славы» с ее углублением в 27 футов в Моонзунд, доступный лишь для судов с осадкой не более 14, — невозможно.

Усиление наших морских сил в Рижском заливе «Славой» было сделано весьма своевременно, так как агентурные сведения о намерении немцев форсировать Ирбенский пролив стали подтверждаться уже через несколько дней после прихода «Славы» в Моонзунд: германцы производили усиленную разведку у Ирбена и входа в Финский залив, сосредоточивая в то же время силы в Виндаве. Стратегическая обстановка на фронте Рижского побережья складывалась таким образом, что линия фронта нашего правого фланга 12-й армии, идя по правому берегу Западной Двины у Икскюля, с приближением к Рижскому заливу тем глубже вдавалась в германское расположение, чем ближе наша линия фронта была к морю; этим самым создавался перед укрепленным Рижским районом значительный плацдарм для маневрирования с пятью железнодорожными путями: на Кеммери, Митаву, Штокмансгоф, Усть-Двинск и Петроград.



Такой крайний клин нашего правого фланга во фланг немцев, со значительной площадью для маневрирования перед Ригой, где находился штаб нашей 12-й армии, был крайне невыгоден германской армии, поставившей себе целью — овладение Ригой, Усть-Двинском и всем нижним течением Западной Двины.

Выдвинутость на Рижском побережье нашего правого фланга и его достаточную устойчивость с середины 1915 г., вплоть до отступления по всему северному фронту в августе 1917 г., надо отнести в значительной мере энергичному содействию флота. Канонерские лодки «Сивуч», «Корсеп», «Грозный», «Храбрый», линкор «Слава» и миноносцы обстреливали с моря немецкие позиции продольным огнем, ведя успешную борьбу с тяжелыми батареями противника.

Беспокоясь за свой фланг и чувствуя полное бессилие продвинуться вперед для овладения Ригой, пока Рижский залив в наших руках, сухопутное германское командование потребовало содействия своего флота. Германское морское командование, учитывая всю рискованность операции форсирования Ирбена для частичного успеха армии, по-видимому, уклонялось от этой задачи. По этому поводу сухопутный и морской германский штабы неоднократно обменивались радиотелеграммами (разбавившимися в наших штабах), и только после настойчивого нажима главной германской квартиры немецкий флот решился форсировать Ирбен: 26 июля с рассветом ко входу в Ирбенский пролив подошел германский флот в составе 7 лин. кораблей типа «Дейчланд», «Брауншвейг» и «Веттин», 4-х броненосцев береговой обороны типа «Зигфрид», 2-х броненосных крейсеров, 10 легких крейсеров типа «Невельской»¹ и «Кольберг», многих миноносцев и тральпиков.

Наша осведомленность о германских планах, благодаря прекрасно поставленной работе разведки, дала возможность Минной дивизии и двум канонерским лодкам заблаговременно быть наготове у Ирбена с 5-ти часов утра до прихода немцев. Придерживаясь

¹ «Невельской» — легкий крейсер, заказанный нами в Германии, не был закончен постройкой до войны и вошел в состав германского флота в 1915 г. — *Примеч. авт.*



южного берега, немецкие тральщики начали тралить под охраной легкого крейсера «Тетис» и большого количества миноносцев. С началом работ тральщиков вылетели наши гидропланы и произвели ряд воздушных атак, а канонерские лодки «Грозный», «Храбрый» и миноносцы начали обстрел головных тральщиков, внося нервность в их работу и способствуя этим самым подрыву их на наших минах. Около 8 часов утра на минном заграждении затонул один германский миноносец и подорвался крейсер «Тетис», после чего тральщики временно прервали работу и отошли. Спустя некоторое время они вновь начали работу, имея на этот раз уже охрану из двух линейных кораблей типа «Дейчлайд» и трех крейсеров. Возобновленный обстрел тральщиков канонерскими лодками «Грозный» и «Храбрый» встретил сильный отпор со стороны обоих «Дейчландов», огонь которых был настолько действителен, что только маневрирование с крутыми поворотами дало возможность нашим канонеркам выйти из сферы огня без повреждений.

К этому моменту, около 10 часов утра к месту боя подошел линкор «Слава», принявший на себя как обстрел тральщиков, так и ответный бой с «Дейчландами». Огнем «Славы» тральщики неоднократно отгонялись, причем взорвалось еще 2 неприятельских миноносца, из которых один утонул, другой был уведен. За это время «Славе» приходилось несколько раз отходить со своей позиции, чтобы сбивать пристрелку удачно пристрелявавшихся «Дейчландов». Около 5½ часов вечера германский флот отошел от Ирбена в ближайшие порты для дальнейшей подготовки к форсированию пролива.

Таким образом, первая попытка германского флота форсировать Ирбенский пролив потерпела неудачу, нарушая этим самым план левого фланга армии, предполагавшей 1 августа при содействии флота, проникшего в Рижский залив, овладеть Шлюком и подступами к крепости Усть-Двинск, а 4 августа овладеть Ригой. Вместо этого 29 июля канонерские лодки «Сивуч» и «Кореец» разрушили часть немецких окопов под Кеммерном и заставили замолчать их батареи. В следующие дни 27—31 июля, 1—2 августа германский флот почти в том же составе производил ряд демонстраций в районе Моонзундских островов и Ирбена, ежедневно обстреливая



побережье, укрепления и рейд, где стояли наши суда (однако без существенного для нас вреда), в то же время производя разведку аэропланами и цепелинами в Балтийском море, Ирбене и у Риги. С рассветом 3 августа наши морские силы Рижского залива столкнулись у Ирбена с еще большим количеством судов неприятеля, причем в состав его сил входили уже дредноуты. Желая обезопасить себя от наших главных сил, неприятель одновременно выделил часть линейного флота для демонстрации у пшхер в районе Утэ.

Неприятельские тральщики под усиленной охраной линейных судов и крейсеров начали интенсивно тралить Ирбен.

Огонь наших канонерских лодок и миноносцев не мог помешать их тральным работам, так как «Дейчланды» не подпускали наши суда на дистанцию их действительного огня, обстреливая их со 100—110 кабельтовых, к тому же мглстая погода крайне благоприятствовала неприятелю, скрывая от нас его передвижения.

Огнем подошедшей к 12 часам «Славы» тральщики неоднократно отгонялись, но огонь «Дейчландов» (с недосытаемого в то время для «Славы» расстояния 105 кабельтовых) по ней был настолько меток и кучен, что ей пришлось отойти, избегая попаданий маневрированием.

Выйдя из линии огня, «Слава» быстро заполнила водой отсеки правого борта для увеличения угла возвышения 12" орудий, увеличивая тем дальность стрельбы, и полным ходом пошла на сближение с противником.

Подойдя к «Дейчландам» на 90 кабельтовых, «Слава», быстро пристрелявшись, открыла беглый огонь по судам противника, которые, прекратив стрельбу, ушли полным ходом на восток, уклоняясь от меткого огня «Славы».

После отхода «Дейчландов», не выдержавших состязания со «Славой», их место заняли два дредноута типа «Нассау», которые с расстояния 110—115 кабельтовых открыли по ней огонь.

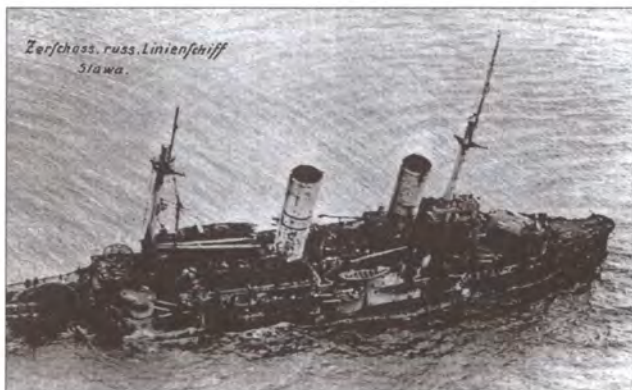
Не имея возможности отвечать германским дредноутам на таком расстоянии, «Слава» перенесла огонь на тральщики, находясь сама под сильным и метким огнем неприятеля; в результате этого боя «Слава» получила три 12" попадания, из которых одно сопровождалось пробитием 6" брони.



«Слава» на Большом Кронштадтском рейде, на заднем плане видны трубы и мачты линкора «Цесаревич», 1908 г.



«Слава» на Большом Кронштадтском рейде, 1913–1914 гг.



«Слава» после затопления, 1917 г.



Закладная доска линейного корабля «Слава». Из собрания Центрального военно-морского музея (г. Санкт-Петербург)



Кают-компания «Славы». Из фондов Российского государственного архива экономики



Браслет с изображением флюгарки линкора «Слава», принадлежавший В.Н. Янковичу. Из собрания Центрального военно-морского музея (г. Санкт-Петербург)



Бокал, принадлежавший машинисту 1-й статьи И.Ф. Миронову с линейного корабля «Слава». Из собрания Центрального военно-морского музея (г. Санкт-Петербург)



Итальянская медаль за оказание помощи во время бывшего в 1908 г. землетрясения в Калабрии и Сицилии. Из собрания Центрального военно-морского музея (г. Санкт-Петербург)



Скульптурная композиция «Спасение русскими моряками жителей Мессины, пострадавших от землетрясения 28 декабря 1908 г.». Скульптор П. Куфферле. Изготовлена в Италии специально для передачи в дар Наследнику Цесаревичу Алексею Николаевичу. Доставлена в Санкт-Петербург специальной делегацией из Италии в марте 1911 г. Изначально была передана на хранение в Морской кадетский корпус. Из собрания Центрального военно-морского музея (г. Санкт-Петербург)



Участники событий в Мессине на торжественном заседании в Центральном военно-морском музее 23 декабря 1958 г. Слева направо: сидят: К.С. Ухов, Н.И. Евгенов, А.П. Белобров, Н.П. Гаврилов; стоят: Б.П. Гаврилов, В.А. Белли, А.М. Крючков, Д.П. Белобров



*Лейтенант Н.И. Евгенов,
1910-е гг. Из домашнего архива
И.Н. Евгеновой
(г. Санкт-Петербург)*



*Стенд, посвященный Н.И. Евгенову
в Чаунском краеведческом музее
(Чукотка, г. Певек), 2010 г.
Фото Н.А. Кузнецова*



*Гидрографическое судно «Николай Евгенов». Архангельск, 2000 г.
Фото П.В. Веселова*



Гардемарин Морского кадетского корпуса В.Н. Янкович на крейсере 1-го ранга «Князь Пожарский», 1905 г.



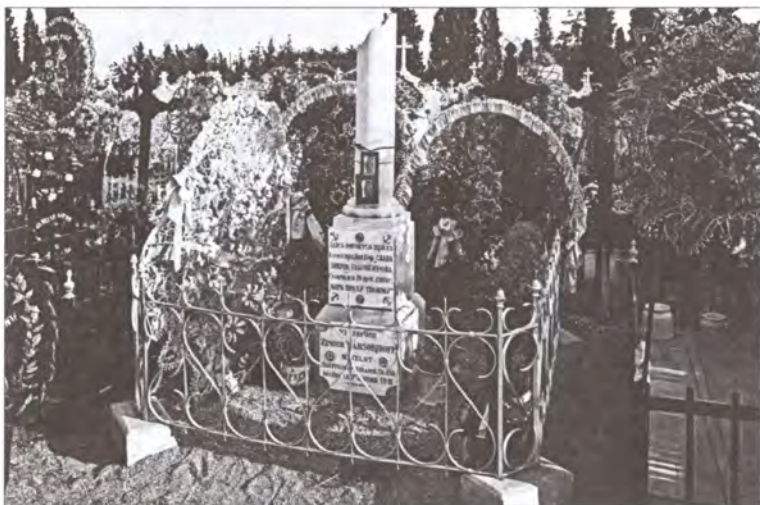
В.Н. Янкович, 1950-е гг.



В.Н. Янкович с командой миноносца № 119. На обороте фотографии имеется надпись: «На добрую память уважаемому командиру от команды миноносца № 119. г. Ревель. 17 августа 1913 г.». С 21 января 1912 г. миноносец № 119 числился в списках флота как посыльное судно. Несмотря на это, у части матросов надпись на ленте фуражки (бескозырки) – «Миноносец № 119»; у других – «Посыльное судно № 119». Из фондов Российского государственного архива экономики (РГАЭ). Публикуется впервые



*Контр-адмирал
Н.Н. Коломейцев*



*Могила кочегара Зинура Габсобинова, погибшего 19 декабря 1912 г.
г. Тулон, Франция. Из фондов Российского государственного архива
экономики (РГАЭ). Публикуется впервые*



*Кадеты и офицеры Военно-морского класса
Объединенного военного училища на борту
«Славы» у носовой 12-дюймовой башни до ее
разборки, лето 1927 г. У борта стоит СКР
«Laine» (б. «Спутник»).*
Из собрания П. Саммалсоо



*Водолазы спасательного судна «Resource»
на работах у «Славы», июнь 1929 г. Из собрания
Морского музея Эстонии*



*Спасательное судно «Resource» поднимает
гребные винты «Славы», июнь 1929 г.
Из собрания Морского музея Эстонии*



*Безуспешная попытка подъема «Resource»
спасателем «Karin», октябрь 1929 г.
Из собрания Морского музея Эстонии*



*Передача Морскому музею герба
Российской империи поднятого
со «Славы», декабрь 1934 г. Слева
предприниматель И. Хергаук,
справа водолаз А. Пяэске. Из
собрания П. Саммалсоо*



*Герб Российской империи со
«Славы» в собрании Морского
музея Эстонии (г. Таллинн),
2011 г. Фото Н.А. Кузнецова*



Сопровождаемая 4 миноносцами, охранявшими ее от возможных атак подводных лодок, «Слава» с востовой стороны имела минное поле, а с зюйдовой — берег с линией 30-футового рифа. Эти данные создавали очень тяжелые условия для свободного маневрирования в боевых условиях.

Успешность стрельбы немцев объясняется и тем, что маневрирование «Славы» происходило почти на меридиане Михайловского маяка, где находились немецкие наблюдатели, корректировка которых и создала такой успех их стрельбе.

Дальнейшие неоднократные попытки «Славы» препятствовать работе тральщиков сильно парализовались огнем линейных судов, вследствие чего к концу дня 3 августа около 6 часов вечера немцами была протралена большая часть линий Ирбенского минного поля, хотя и с потерей ими при этом нескольких миноносцев, тральщиков и легкого крейсера.

В ночь с 3 на 4 августа немцы выслали в Рижский залив специально для атаки «Славы» два своих лучших быстроходных миноносца. За ночь они встретились с миноносцами «Охотник», «Генерал Кондратенко» и «Войсковой», после короткой перестрелки с коими, пользуясь большим преимуществом в ходе, скрылись в темноте.

С рассветом неприятельские миноносцы встретились с «Новиком», от боя с которым они уже не смогли уклониться. Через 20 минут после начала боя «Новик», сбив трубу, повредив мостик и произведя пожар на головном, перенес огонь на второй миноносец, которому также быстро нанес ряд повреждений. Неприятель, стремясь уйти, выпустил дымовую завесу, совершенно скрывшую его; неполный рассвет и мгlistая погода также благоприятствовали отходу германских миноносцев к своему берегу. Однако ветер, разогнавший вскоре дымовую завесу и мглу, дал возможность «Новику», шедшему курсом вост, вновь начать обстрел отступающего противника. Новые попадания в подбитый головной миноносец заставили его выкинуться на берег у Михайловского маяка, второй миноносец, тоже обстрелянный «Новиком», успел все же уйти, получив поддержку подошедшего легкого крейсера.

С рассветом 4 августа немцы опять начали траление, чему очень благоприятствовала туманная погода, совершенно скры-



вавшая тральщики. Наши миноносцы, приближавшиеся к неприятельским тральщикам для обстрела, отгонялись артиллерией больших судов противника, так как разреженный туман в районе действий наших судов позволял видеть их довольно отчетливо. «Слава» также неоднократно подходила для обстрела неприятеля к самой линии минных вех, но не могла открыть огня ни по тральщикам, ни по линейным судам противника, так как они находились на NW от Михайловского маяка, где туман был гуще, тогда как сама, находясь в полосе разреженного тумана, представляла собой хорошую цель для огня германских дредноутов.

Туманная погода, исключительно благоприятствовавшая тралению, помогла немцам протралить Ирбен, так что к 9-ти часам утра 4 августа им осталось протралить еще только одну линию мин и уничтожить противолодочные сети, после чего германский флот беспрепятственно мог бы войти в Рижский залив.

Благодаря громадному превосходству противника в силе и скорости, «Слава» и другие наши суда подвергались явному риску быть уничтоженными, почему командованием был отдан приказ к отходу на Моонзундские позиции, куда и стянулись все суда. В целях обезопасить правый фланг 12-й армии, для борьбы с которой и задумана была неприятелем Ирбенская операция, канонерские лодки «Сивуч» и «Кореец» 5 августа поставили минное заграждение у Рижского побережья (на NO от мыса Рагоцем). В этот же день суда германского флота, войдя в Рижский залив, обстреляли Аренсбург и произвели разведку в северной части залива, имея в виду запереть нам выход из Моонзунда на юг, для обеспечения полного владения Рижским заливом.

Прорыв германского флота в залив побудил наше морское командование отозвать из Усть-Двинска в Моонзунд канонерские лодки «Сивуч» и «Кореец», поддерживавшие до сего правый фланг 12-й армии. Занятые постановкой мин, «Сивуч» и «Кореец» не смогли заблаговременно отойти к Моонзунду, почему на пути к нему 6 августа у острова Кюно встретились с трехтрубным германским крейсером и четырьмя миноносцами. Начавшийся в темноте бой велся на очень близкой дистанции. Оба устаревших тихоходных судна отчаянно отбивались от сильного противника.



Через 40 минут «Коресп» своим огнем сбил освещавший его прожектор неприятельского крейсера и, воспользовавшись наступившей темнотой, отделился от «Сивуча» и пошел в Перновскую губу. Дойдя до мелкого места у деревни Тестама и получив сведения с берега о приближении неприятеля и занятии им Пернова, командир «Корейца», считая свое судно уже не способным к сопротивлению, решил его взорвать, что и было исполнено.

Между тем «Сивуч», окруженный противником, продолжал вести бой. Охваченный пожаром, «Сивуч» горел, но отстреливался до последнего момента, затем накренился и затонул почти со всем личным составом, успев утопить неприятельский миноносец.

Одновременно разведывательные силы противника производили демонстрации с обстрелом, появляясь у Аренсбурга, у входа в Моонзунд, у Пернова, где устье губы было заграждено утопленными ими тремя пароходами и набросанными минами. Вслед за разведывательными силами противник ввел в Рижский залив шесть больших кораблей, несколько легких крейсеров, 3 минных флотилии и 3 дивизиона тральщиков, имея целью окончательно запретить наш флот в Моонзунде и, пользуясь господством в Рижском заливе, начать совместную операцию с армией, одновременно занимая Моонзундский архипелаг, уничтожая и вытесняя морские силы Рижского залива из Моонзунда. Для выполнения такой важной и широко задуманной стратегической задачи часть германской эскадры, при поддержке дредноутов, на случай появления наших главных сил крейсировала в это время между Стейнортом и Фильзандом, имея дозор у Ирбена и при входе в Финский залив.

В период разведывательной операции в Рижском заливе за 6, 7 августа у немцев подорвались на минах два миноносца, а у входа в Рижский залив линейный крейсер «Мольтке» был подорван подводной лодкой, который, благодаря прочности переборок, остался на воде и дошел до Киля. В итоге — форсирование Ирбенского пролива и борьба за обладание Рижским заливом за время с 26 июля — 8 августа обошлись германцам дорого: подорван линейный крейсер «Мольтке», повреждены и частью утоплены 2 легких крейсера, один вспомогательный крейсер и 8 миноносцев, не считая тральщиков.



Задуманная немцами операция овладения Рижским заливом, повлекшая в конечном результате оттеснение наших судов в Моонзунд, хотя и была выполнена частью, но своими большими потерями заставила немцев приостановить ее; перспектива же выделения больших сил флота для продолжения затяжной борьбы вдали от своих баз заставила германский флот отказаться от дальнейшего выполнения, и 8 августа немцы очистили Рижский залив.

С уходом неприятеля была немедленно начата интенсивная работа по воссозданию минной позиции у Ирбена. Минной дивизией был выполнен ряд минных постановок по новому плану, выясненному практикой последних дней; для усиления минного поля были утоплены по берегам у Михайловского маяка лайбы и поставлены сети против подводных лодок. С мористой стороны Ирбена крейсера «Олег» и «Богатырь» под прикрытием двух дредноутов поставили ряд заграждений на возможных путях маневрирования германского флота. К концу августа, по полученным сведениям, германский флот снова намеревался предпринять операцию по овладению Рижским заливом и Моонзундским архипелагом, для чего стал сосредотачиваться в восточной части Балтийского моря.

Новое оборудование минной Ирбенской позиции к этому времени было закончено; имея в виду, что немцы могут создать ряд укрепленных пунктов на побережье Рижского залива, миноносцы обстреляли Роев, Рагоцем и Домеснес, а «Слава» — Михайловский маяк. Однако вскоре по агентурным сведениям стало известно, что германский флот не намеревается проявить активные действия в Балтийском море, и это дало нам возможность, оставив Ирбен под очередной охраной, предпринять совместную операцию с 12-й армией у Риги.

С рассветом 12-го сентября к мысу Рагоцем подошли «Слава», 7 миноносцев, канонерская лодка «Грозный» и гидротранспорт «Орлица». «Слава» и «Грозный» с 7 часов утра начали обстрел продольным огнем неприятельских позиций у Клапкальцема, на который отвечали одна тяжелая и одна легкая батареи неприятеля, действительность огня которых была невелика ввиду подвижности наших судов. Миноносцы наблюдали за береговой полосой, обстреливая район батарей, хорошо укрытых за складками местности. Желая достичь еще большей точности стрельбы, «Слава» стала на



якорь в 8 кабельтовых от неприятельского берега (против корчмы Лаче) и завесла с кормы верп. Ес огонь, благодаря корректировке с берега, метко поражал неприятельские укрепления. Ответный огонь неприятельской батареи в продолжение двух часов, несмотря на ряд попаданий, долгое время не причинял особого вреда кораблю. Однако в конце боя попавшая в визирную прорезь боевой рубки 6" шрапнель убила командира, кап. 1-го р. Вяземского, флагманского артиллериста кап. 2-го р. Свинына, 4 военморов, находившихся внутри рубки, и ранила 2-х офицеров на мостике. Имевшие место за это время, несмотря на свежий ветер, палеты неприятельских аппаратов на наши суда были безрезультатны.

После небольшого перерыва обстрел немецких позиций продолжался по указаниям сухопутного штаба, с которым один из миноносцев был связан телефоном. К вечеру стрельба была закончена и суда ушли в Моонзунд. Судовым огнем среднего калибра за этот день было разрушено 2 линии прибрежных окопов и ходов сообщений, а 12" снарядами в районе корчмы Шмарден, отстоящей от берега на 17 верст, была произведена паника в тылу неприятеля, что способствовало занятию нашими частями неприятельских окопов.

23 сентября, ввиду движения на левом фланге противника, «Слава» и миноносцы снова обстреливали германские позиции у Клапкальнца и у Шмардена, что укрепило положение правого фланга нашей 12-й армии, значительно выдвинутого вперед относительно своего левого фланга, расположенного вдали от берега.

Однако продолжавшийся нажим неприятеля под Ригой привел командование к мысли о производстве десанта на Курляндское побережье Рижского залива с целью нанесения удара левому флангу противника и тем оттянуть его силы от Риги.

Десантная операция, первоначально намеченная у Роена, ввиду свежего остоного ветра была перенесена на побережье к весту от маяка Домеснес.

9 октября отряд судов, состоящий из «Славы», «Грозящего», «Храброго», миноносцев 5, 6 и 9 дивизионов, тральщиков и авиасудна «Орлица», в полной темноте подошел к берегу в 3 милях к весту от маяка Домеснес, где и высадил две роты морской бригады,



спешенный эскадрон 20-го драгунского Финляндского полка и пулеметную команду со «Славы» и миноносцев.

Высадка людей на берег крайне затруднялась подводной дюной в 1½ фута глубиной, не допускавшей непосредственного подхода шлюпок к берегу, что заставило десантный отряд идти до берега по пояс в воде.

Подход судов к месту высадки был сделан настолько незаметно, что появление наших отрядов на берегу было полной неожиданностью для неприятеля, который не оказал особого сопротивления.

Только при движении вперед на деревню Петраги десант встретил некоторое сопротивление, почему наступление наших частей было поддержано огнем судовой артиллерии одной группы миноносцев, другая же группа производившая демонстрацию к югу от Домеснеса, обстреливала в это время противника и дорогу его отступления.

К часу дня противник отступил к Зенгофу и Мельнину, оставив около 50 убитых, 7 пленных, снаряжение, амуницию и продовольствие. Здесь же были захвачены очень важные оперативные документы, выясняющие расположение частей противника по побережью.

С наступлением темноты десант вернулся на корабли, часть коих затем ушла в Моонзунд и Ригу, а «Слава» с миноносцами и тральщиками в развитие общего плана операции направилась с рассветом 10-го октября к Роепу для демонстрации новой высадки.

Здесь миноносцы обстреливали Роен и Рудден, где помещался штаб прибрежных германских отрядов, а «Слава» огнем 6" орудий обстреливала площадь у Маркграфена, где была установлена тяжелая батарея противника.

Благодаря нашему десанту у Домеснеса была достигнута некоторая задержка активности противника на Рижском фронте, однако 18 октября на приморском участке у Кеммерна немцы, перейдя в наступление, добились значительного успеха, что снова побудило привлечь к участию суда.

К вечеру 18 октября к угрожаемому району подошел «Грозный», который беглым огнем своих 6" орудий сдерживал насту-



пление противника в районе Кеммерна, а ночью обстреливал его резервы по указанию с берега. Присоединившийся на следующий день «Храбрый» с 5 миноносцами обстреливали участок у Лесного Одипа и высоту 9,1.

Ввиду того, что с занятием противником Кеммерна положение нашего Приморского участка ухудшилось, была вызвана «Слава», которая ввела в действие всю свою артиллерию.

Помощь флота оказалась настолько существенна и действительна, что 28 октября Кеммерн был вновь занят нашими войсками, исходное положение восстановлено и немцы, понеся большие потери, на долгое время отказались от мысли овладеть Приморским участком; этим закончилась 11-дневная операция в районе Шлока.

Весь октябрь и ноябрь германский флот в районе Ирбена держался пассивно, производя лишь систематическую разведку гидропланами.

27 ноября наступили морозы, причем нордовые свежие ветры способствовали замерзанию Моонзунда. Поэтому Минная дивизия и прочие суда ушли в Ревель, и в Моонзунде на зиму осталась только «Слава». К концу декабря замерзание Ирбена и Виндавы прекратило боевую деятельность до весны 1916 года.

Боевые действия возобновились лишь с 18 апреля 1916 года, когда началась усиленная воздушная разведка неприятеля у Ирбена и у Моонзунда (Куйваст); 18 и 19 апреля «Слава» была атакована немецкими аппаратами, сбросившими 24 бомбы, из коих четыре разорвались по верхней палубе, не причинив существенного вреда кораблю.

Весь май и июнь продолжалась усиленная разведка неприятеля, державшая под своим почти ежедневным наблюдением Ирбен, Аренсбург и рейд Куйваст.

Побережье у мыса Рагоцема, Роена и Гибкена, где можно было ожидать новых неприятельских укреплений и батарей, было осмотрено нашими миноносцами, но ничего ими не обнаружено. Несмотря на видимую пассивность германского флота у входа в Рижский залив, Ирбенская минная позиция постоянно усиливалась заграждениями и усиленно охранялась Минной дивизией.



Во второй половине июня месяца немцы вновь стали концентрировать свои силы на Рижском побережье. Получив указания об этом, 19 июня к мысу Каутерн (на 5 миль к SO от мыса Рагоцма) подошли «Слава», «Грозящий», «Храбрый», «Орлица» и 8 эскадренных миноносцев. Обстрел берега 19-го и 20-го велся по трем самостоятельным направлениям: на Одинг, на Кеммерн и на Шмарден. Судам приходилось не только содействовать армии, поражая густо наступающие цепи противника, но и бороться с тяжелыми батареями, меняя якорные стоянки, дабы избежать их меткого огня. Огонь самой крупной 9" неприятельской батареи, бившей очень метко на 15 верст, был направлен преимущественно на «Славу» и «Грозящий». Имевшее место попадание в «Славу», в поясную броню, не причинило никакого вреда и не помешало ее дальнейшим действиям. 21 июня «Слава», покинув с дальним участком у корчмы Шмарден, начала обстреливать прибрежный район у Клапкальцема, где на временных рельсовых путях были установлены передвижные тяжелые батареи противника. Получив сведения о достижении требуемых результатов из сухопутного штаба, наши суда вернулись в Моонзунд.

Длительная и упорная борьба за обладание Рижским заливом и Моонзундским архипелагом побудила наше высшее морское командование усилить морские силы Рижского залива несколькими крейсерами, для осуществления чего было приступлено к углублению Моонзунда путем создания канала для прохода судов с осадкой 23 фута первоначально из Финского залива в Рижский, между островами Даго и Вормсом.

В конце лета был намечен план наступления 12-й армии, в котором морские силы Рижского залива совместно с сильным десантом должны были сыграть большую роль. Новая задача требовала еще большего увеличения числа боевых судов в Рижском заливе, почему Моонзундский канал должен был быть углублен до 26½ футов для пропуска больших кораблей.

В конце июня в районе Ирбена, на приморском направлении в целях оказания поддержки 12-й армии, производившей 2 июля демонстрацию наступления большими силами, наши суда «Слава», «Грозящий», «Храбрый» и миноносцы обстреливали Лесной Одинг,



корчму Шмарден, Клапкальнцем и отдельные пункты по указанию с берега. Канонада с берега, где демонстрация велась при поддержке многочисленной тяжелой артиллерии, сливалась с ураганным огнем среднего калибра канонерских лодок, миноносцев и с гулом 12" залпов «Славы». Совместным огнем сухопутных и морских орудий были спешены неприятельские укрепления, сбиты многие батареи противника, подожжены склады и потревожен тыл.

Вскоре после этой операции наших сухопутных и морских сил на Приморском участке деятельность немцев в Ирбене вновь оживилась.

В течение всего июля участились их воздушные разведки, в Виндаве сосредоточились тральщики и миноносцы, причем первые под охраной миноносцев начали ежедневные работы между Люзерпортом и Михайловским маяком.

В ответ на эти подготовительные работы противника нами был усилен дозор и наблюдение за передвижением германских судов на Ирбенской позиции и поставлена добавочная линия мин для мелко сидящих судов.

Наши гидроаэропланы ежедневной разведкой освещали все побережье от Виндавы до Риги, производя атаки на суда и батареи.

Из многочисленных отважных полетов один особенно лихой налет на авиастанцию у Ангернского озера двух морских летчиков лейтенанта Дитерихса и мичмана Прокофьева заставил германскую прессу Рижского фронта признать искусство и подчеркнуть отвагу нашего воздушного флота.

10 августа эти летчики вылетали с острова Руно к озеру Ангер, где зажгли ангара и атаковали 5 вылетевших навстречу гидроаэропланов, из которых один был ими сбит, два вынуждены были сесть на воду и два повернули обратно.

После этой атаки Дитерихс и Прокофьев произвели разведку и сфотографировали важнейшие пункты.

Оценивая совершенно объективно действия нашего воздушного флота в 1916 году в Рижском заливе, можно утверждать, что наш воздушный флот, равный с немецким по техническому оборудованию аппаратов, в ловкости и доблести превосходил его.



Август прошел в еще более интенсивных подготовительных действиях с обеих сторон. С нашей стороны шла систематическая и упорная работа укрепления Ирбена новыми минными линиями, создание укрепленных оборонительных пунктов и батарей по побережью островов Эзеля и Моона, неустанное наблюдение за германским флотом в районе Ирбена, Вигдавы, Люзерорта. Устойчивость благодаря флоту плацдарма на правом фланге 12-й армии у Риги, усиление благодаря готовому Моонзундскому каналу флота крейсерами «Диана», «Аврора», «Баян», «Адмирал Макаров» и линейным кораблем «Цесаревич», переселенными из Финского в Рижский залив, одним словом, обеспеченное владение Рижским заливом, побудило немцев снова деятельно приняться за подготовку к борьбе у Ирбена.

К этому времени неприятель установил легкие батареи на побережье от Люзерорта до Рагоцема, а наиболее активные места у Гросс-Ирбена, Клейн-Ирбена и Михайловского маяка были усилены тяжелыми, противозаэропланскими и ракетными орудиями. На Вигдаву начала базироваться целая флотилия тральщиков, которые ежедневно под охраной миноносцев работали в районе треугольника Люзерорта — банка Михайловская — Михайловский маяк. В реке Гросс-Ирбен при помощи землечерпательных машин было создано убежище для мелкосидящих тральщиков и быстроходных катеров, которые под покровом ночи ставили минные банки на нашей маневренной и дозорной позиции. На одной из таких мин 8 августа взорвался и утонул миноносец «Доброволец» (в $\varphi = 59^{\circ}50' \text{ N}$, $l = 22^{\circ}18' \text{ O-st}$) и подорвался миноносец «Донской Казак».

Усиленное траление немецких судов у Курляндского берега встречало сильный отпор в метком огне канлодки «Храбрый», обстреливавшей при помощи корректировки наших гидропланов неприятельские тральщики на предельной дистанции. «Храбром», неоднократно прекращавшему работу тральщиков, удалось заставить двоих из них выкинуться на берег у деревни Сикраги, остальных отойти и тем вызвать длительный перерыв их работ. Воздушные атаки немецких самолетов на «Храбрый» не имели успеха, так как наши летчики близко их не подпускали.

В конце августа немцы круглые сутки вели подготовительные работы в Ирбене: днем, траля и производя систематическую воз-



душную разведку, а ночью, освещая семью боевыми фонарями прибрежную полосу и часто пуская осветительные ракеты, обстреливали огнем своих батарей и дозорных катеров наши теплоходы, забрасывавшие протраленные ими районы свежими минами. 30 сентября в 9 часов утра наша воздушная разведка обнаружила у Михайловского маяка 20 тральщиков под охраной 2 миноносцев и двухтрубного крейсера, а у м. Люзерорта крейсер «Росток» с миноносцами, одновременно за горизонтом было замечено много дымов; к этому отряду к 12 часам присоединились крейсер «Аугсбург», миноносцы, тральщики, 3 подводных лодки, а от Виндавы были замечены идущие на норд 4 больших корабля.

Ввиду несомненности начала большой операции, наши морские силы Рижского залива тотчас начали сосредотачиваться на Ирбенской позиции, согласно плана.

На походе из Моонзунда к Ирбену крейсер «Диана» около Аллирахи был атакован немецкой подводной лодкой, но безрезультатно. К 6 часам вечера выяснилось расположение неприятеля: у Люзерорта — 3 крейсера типа «Газелле», между Виндавой и Люзерортом — 5 больших кораблей, у Михайловского маяка крейсер «Аугсбург», 7 миноносцев и тральщики, у Гросс-Ирбена крейсер «Росток», 7 миноносцев и 8 тральщиков. Попытка обстрела «Храбрым» и миноносцами крейсера «Росток» с тральщиками из-за дальности расстояния не дала желательных результатов. Действия немцев носили выжидательный характер, лишь воздушная разведка и атаки интенсивно велись до темноты. Около 7-ми часов вечера неприятельские суда повернули и стали отходить на вост.

С отходом немцев «Слава» по пути в Моонзунд около острова Абро была одновременно атакована группой гидропланов (сбросивших 17 бомб) и подводной лодкой, но благодаря маневрированию обе атаки, так удачно и необычно скомбинированные, успеха не имели. С наступлением темноты германцы отошли от Ирбена, а с их уходом нами сейчас же были приняты меры к новому усилению Ирбенской позиции.

Ранним утром 31 августа задул свежий зюйд-вест со шквалами до 8 баллов, продолжавшийся 1 и 2 сентября, и это помешало операциям германского флота. Стихшая погода 3, 4, 5 сентября



позволила немецким тральщикам опять начать тральные работы и охрану фарватеров в районе Гросс-Ирбена, Михайловского маяка и Люзерорта, но их возобновленная деятельность не носила уже характера продолжения начатой операции, а постепенно переходила в обыденную работу. Необходимо подчеркнуть, что, несмотря на внешнее спокойствие в период относительной бездеятельности немцев в Ирбене, в этом районе все время шла незаметная, но героическая борьба мелких судов.

Ирбенская позиция упорно и систематически вытраливалась немцами, в то время как наши доблестные теплоходы и мелкие тральщики, имея осадку лишь на фут меньше глубины установленных мин, под покровом ночи, не считаясь с погодой и часто под огнем береговых неприятельских батарей, вновь минировали районы, которые необходимо было усиливать.

С началом операции в залив прорвались через заграждения 3 неприятельских подводных лодки, которые вскоре проявили себя. Кроме атак на «Диану» и «Славу» были произведены также атаки в разных районах Рижского залива и на миноносцы, однако безрезультатно.

Для борьбы с неприятельскими подводными лодками нами была организована сторожевая служба мелких судов, которым содействовали гидропланы на наиболее ходовых фарватерах и закрытых бухтах. В конце сентября и первой половине октября деятельность противника в Ирбене носила тот же характер: днем производилась очередная воздушная разведка, а ночью Ирбенское побережье освещалось боевыми фонарями.

Сложившаяся в конце октября пассивная обстановка в Рижском заливе позволила 23 октября увести в Гельсингфорс для ремонта и отдыха после непрерывной 16-месячной работы «Славу», оставив в Моонзунде линейный корабль «Цесаревич» и крейсер «Адмирал Макаров».

Желая обезопасить Ирбен от вторжения немцев ранней весной, когда по состоянию льда было бы нельзя еще ввести суда к Ирбену из Финского залива, было решено построить на полуострове Сворбе (у Цереля) четырехорудийную 12" батарею, к сооружению которой и было приступлено в начале ноября. В добавление к этой



батарсе для обеспечения якорной стоянки у Цереля и для защиты фарватера к осту от Сворбе, начали устанавливать 130-мм батарею у Мсйтс и ряд других батарей мелкого калибра для противодействия воздушным атакам.

Заморозки в конце ноября позволили снять дозор у Ирбена и Цереля, убирая постепенно Минпую дивизию из Моонзунда для ремонта по портам.

Неприятельские действия за этот период выражались лишь освещением Рижского залива воздушной разведкой.

Очень суровая зима 1916—1917 гг. сковала льдом не только северную часть Балтийского моря, Финский и Рижский заливы, но и южную часть Балтики у Данцига и у Фемарн-Бельта.

О какой-либо боевой работе в январе, феврале и марте не могло быть и речи; только 26 апреля южная часть Рижского залива настолько очистилась от льда, что в Ирбене появились мелкие суда противника.

27 апреля в Моонзунд начали стягиваться и наши миноносцы, которые сейчас же приступили к новому усилению Ирбена, его охране и наблюдению за действиями противника.

С началом навигации 1917 года неприятельская воздушная разведка по-прежнему внимательно следила за нашими передвижениями, а ввиду того, что техническое превосходство было на стороне немецких аппаратов, наши летчики не могли производить глубокой разведки Курляндского побережья в широком масштабе; только присылка сухопутных истребителей вывела из затруднения наши гидропланы.

Однако деятельность германских судов в районе Ирбена не помешала дальнейшему выполнению мелких тральных работ вплоть до августа.

Весь этот период был использован нами для практических обучений.

Между тем настроение на сухопутном фронте, особенно в 12-й армии, резко изменилось по сравнению с прошлым годом.

Февральская революция, переоценившая многие ценности, развспыхала первоначальную идею войны и создала повсеместное стремление выйти из войны.



Развившаяся критика идеи продолжения войны в связи с усталостью сухопутных частей сильно подорвала боеспособность 12-й армии, два года оборонявшей Рижский плацдарм.

Натиск немцев 19 августа у Икскюльского предместного укрепления выдержан не был; неприятель, прорвав фронт, овладел трехверстной береговой полосой правого берега р. Западной Двины, укрепился там и пустил свою кавалерию в тыл Риги в район Иегеля.

К вечеру 19 августа германцы развили еще больший успех, и Рига оказалась под обстрелом тяжелой артиллерии.

В связи с прорывом у Икскюля и выходом неприятеля в тыл 12-й армии участь Риги была решена.

Теперь главная забота нашего сухопутного командования заключалась в успешном отводе войсковых частей правого фланга, находящегося под угрозой окружения. В особенно тяжелом положении оказался правый фланг армии, расположенный на приморском участке, выдвинутый вперед благодаря содействию флота.

Находившиеся в Усть-Двинске канонерские лодки «Грозный», «Храбрый» и «Хивинец», миноносцы «Пограничник» и «Генерал Кондратенко», готовые самым решительным образом поддержать армию, оказались для этой работы не нужны, так как армия отступала по приказанию свыше, даже без нагиска со стороны противника.

Крепость Усть-Двинск, возобновленная в эту войну и снабженная 10" морскими орудиями, бетонными укреплениями и надежной защитой для борьбы главным образом с флотом противника, при создавшейся обстановке потеряла всякое значение.

20 августа гарнизон по приказанию штаба армии оставил форты и сооружения левого берега Западной Двины и перешел на правый.

Дальнобойные 10" орудия крепости, находящиеся на правом берегу реки Западной Двины, открыли огонь по мызе Буллен, железнодорожной станции Пуле, Солитюд, которые были нами оставлены и теперь занимались противником.

С уходом войсковых частей на правый берег Западной Двины оставшиеся на левом берегу суда занялись уничтожением портовых сооружений, зданий, складов и маяка.



В результате Усть-Двинский поселок, гавань и прибрежные строения представляли из себя грандиозное пожарище; уничтожено было все, что только возможно было уничтожить. Неприятельские аэропланы, пытавшиеся произвести разведку на приморском направлении, не могли ее осуществить, так как вся громадная площадь была затянута дымом, достигавшим благодаря тихой погоде большой высоты.

Так как в самом ближайшем времени нужно было ждать появления сухопутных частей противника, суда к вечеру 21 августа, захватив с собой 3 транспорта с беженцами, Рижскую речную военную флотилию и плавучие средства крепости, вышли в море для следования в Моонзунд.

При выходе из Усть-Двинска нами были поставлены мины в реке Западной Двине и на выходном фарватере; ждавшие выхода судов 4 неприятельских аппарата безуспешно сбросили бомбы.

Отряд босвых судов, обремененный тихоходными транспор-тами, маленькими крепостными катерами и речными Рижскими пароходами, несмотря на присутствие у восточного берега двух неприятельских подводных лодок и свежую погоду, достиг благополучно Моонзунда, отделив катера и речную флотилию в Пернов для его обороны.

С падением Риги 12-я армия отошла первоначально на укрепленную линию Венден—Петерскапеле, но под новым неприятельским натиском вынуждена была оставить и эти позиции и отойти севернее.

Ввиду необходимости укрепления правого фланга армии, Минная дивизия заминировала прибрежную полосу около Ней-Залиса и Гайнаша.

С падением Риги опять стало обнаруживаться оживление немецких тральных работ в Ирбене, причем явилось основание думать, что ими протрален прибрежный фарватер около Михайловского маяка. Кроме этого, северный вход в Моонзунд (у Штапельботена) неоднократно минировался неприятельскими подводными заградителями, а на наиболее ходовых фарватерах в Рижском заливе все чаще стали появляться подводные лодки.



Разложение войсковых частей и падение их боеспособности дали возможность германской армии после упорной и безуспешной 26-месячной борьбы, без больших потерь для себя, овладеть Ригой даже без участия флота.

Но дальнейшее движение германской армии, имевшей целью овладеть Ревелем и подступами к столице, уже требовало совместных операций армии и флота.

Германскому флоту опять предстояла задача повторить форсирование Ирбена для занятия Рижского залива и Моонзундского архипелага.

Морское командование, предугадывая намерения германского флота в ближайшее время, с особенной тщательностью следило за действиями немцев, принимая все меры к усилению и бдительной охране Ирбена.

Справедливость предположений об активных намерениях противника на море подтвердилась получением от английского адмиралтейства аналогичных предупреждений, а начавшееся систематическое интенсивное траление немцами Ирбена еще более уверило морское командование в приближении момента операции.

В этот период 14 сентября эскадренный миноносец «Охотник», находясь в дозорс на SSO в 7 милях от Цереля, взорвался на мине (на чьей именно — неизвестно) и затонул.

Оживление неприятеля в Рижском заливе сказалось прежде всего в усиленной воздушной разведке и бомбометании. Исключительное внимание немцы уделяли Церельской 12" батарее, которая вопреки ожиданиям не только достигала своим обстрелом прибрежного (Курляндского) фарватера, но и добрасывала снаряды до самого берега.

Во вторую половину сентября атаки на Церельскую батарею носили систематический характер; при налете 17 сентября сброшенными бомбами был вызван пожар погреба, взрывом которого было выведено из строя 7 офицеров (3 убито и 4 ранено), 114 матросов (70 убито и 44 ранено); однако сама батарея уцелела и сохранила свою боеспособность.

29 сентября, рано утром у бухты Тагалахт (о. Эзель) появилась неприятельская эскадра в составе 1 линейного крейсера,



2 дредноутов, 10 легких крейсеров, 47 миноносцев, 19 пароходов (для перевозки десанта в 23 000 чел. и 5000 лошадей) и большого количества тральщиков и мелких судов.

Неприятель, сбив артиллерией крупного калибра приморские батареи у Ундвы и Киннаста (у бухты Тагалахт), начал уничтожать батарею Серро, которая защищала вход в Созло-Зунд. Эта батарея, энергично отвечая неприятелю, сильно повредила 2 неприятельских миноносца; крейсер типа «Граудеш», вынужденный уклониться от ее меткого огня, сел на мель. Вскоре и эта батарея смолкла, будучи сбита мощной артиллерией противника.

Покончив с батареями у Тагалахты, немцы начали высадку десанта на Эзель. Высадившиеся части противника почти не встречали никакого сопротивления со стороны наших сильно разложившихся сухопутных частей, отступивших по двум направлениям: к Аренсбургу и к Орисарской позиции.

Одновременно с высадкой у Тагалахты, неприятельские миноносцы обстреливали востовое побережье Эзеля, полуостров Папенхольм, мызу Аттель и Карраль. Ввиду повреждения неприятелем авиастанции у Кильконды, все сооружения станции были нами взорваны, а уцелевшие от обстрела 3 аппарата улетели до подхода высадившихся германских мотоциклистов, которые в начале десантной операции играли большую роль.

Вместе с высадкой десанта на Эзель немцы решили прорваться через Созло-Зунд для проникновения внутрь Моонзунда, чтобы отрезать наши суда в Рижском заливе от базы (Рогекюля) и от Финского залива. Этот пролив (Созло), благодаря своим навигационным трудностям, нами считался менее всего подходящим для прохода неприятельских миноносцев. Являясь кратчайшим и главным — безопасным выходом в море для наших миноносцев, он сохранялся нами для этой цели и потому не был заминирован; это обстоятельство, будучи использовано немцами в Моонзундской операции, сразу же дало им значительное преимущество.

Под прикрытием огня одного дредноута и крейсера на Кассарский плес, отлично преодолев трудности прохода Созло-Зундом, вошли 5 неприятельских миноносцев и вступили в бой с 3-мя миноносцами типа «Пограничник» и канонерской лодкой «Грозный».



Наши суда, имея повреждения и видя превосходство сил неприятеля, с боем стали отходить к осту. Подошедший в это время эскадренный миноносец «Десна» своим метким огнем преградил путь неприятелю, который, выпустив дымовую завесу, отошел к весту под прикрытием своих больших судов.

Не вполне выясненные планы германского флота (казалось вероятным, что с борьбой за обладание Моонзундским архипелагом противник начнет операции и против нашего линейного флота) заставили главные силы приготовиться к плановому развертыванию у Передовой позиции.

30 сентября с рассветом у Домеспес-Церельской позиции находились эскадренные миноносцы «Автроил» и «Лейтенант Ильин», а на Кассарском плесе — 7 миноносцев типа «Новик», но неприятельских миноносцев там не было. Державшиеся вблизи Созло-Зунда неприятельские тральщики обстреливались нашими миноносцами.

В то же время неприятельский крейсер, сидевший на мели по востовую сторону Созло-Зунда, обстреливал наши суда кучными залпами (по 5 снарядов в залпе), на его огонь отвечала на предельной дистанции канонерская лодка «Хивинец». С темнотой перестрелка окончилась. Для того чтобы лишить неприятеля возможности прохода через Созло-Зунд на Кассарский плес, было приказано затопить в канале Созло-Зунд пароход «Латвия», а к осту от него поставить минное заграждение. Ни та, ни другая операции не удалось: шедшая на буксире «Латвия» из-за свежей погоды и своей рыскливости оборвала буксир и, будучи без паров, была выброшена на мель, не дойдя до места затопления. Что же касается постановки заграждения, то команда заградителя «Припять», назначенного для этой операции, категорически отказалась выполнить приказание, находя неосновательными причины для постановки минного заграждения. В этот день нашим дозором противник у Ирбсна не был обнаружен. С рассветом 1 октября в Ирбене появилось значительное количество неприятельских тральщиков, производящих тральные работы без поддержки больших судов, державшихся в это время в море. В дозоре у Ирбен-Домеспеса находились «Изяслав», «Автроил», а подво-



дные лодки С—26, С—27, С—32 заняли свои позиции в Рижском заливе. Начальник миной обороны на крейсере «Баян» с тремя «Новиками» вышел из Моонзунда в Рижский залив для осмотра Домеспеской позиции.

У Созло-Зунда в этот день обстановка сложилась следующим образом. С рассветом 1 октября на Касарский плес были посланы «Победитель», «Забияка» и «Гром», немного позже к ним присоединился «Константин». Наш дозор, видя по восточную сторону Созло-Зунда неприятельский дредноут, держался от него не ближе 125 кабельтовых, считая 120 кабельтовых предельной дистанцией для его орудий. Однако наши суда, находясь на таком расстоянии, ошибочно считали себя вне опасности. Присоединившийся в полдень к эсминцам «Храбрый», после совещания командиров, в 13 час. 50 мин. был послан для обстрела пристани у Малого Зунда. В момент съемки с якоря «Храброго» из-за мыса показался линейный корабль типа «Кайзер», который тотчас же открыл огонь по нашим судам. Оказавшись под обстрелом, миноносцы стали сниматься с якоря с целью отхода на ост. В 13 час. 55 мин., когда «Новики» еще разворачивались, один 12" снаряд третьего залпа дредноута попал в правую машину «Грома» и, не разорвавшись, прошел насквозь. «Гром» накренился, запарил и, лишившись обеих машин, стал неуправляем. Находившийся вблизи «Храбрый» подошел к «Грому» и взял его на буксир. Остальные миноносцы повернули снова к Созло-Зунду и стали маневрировать вне дальности огня дредноута (продолжавшего некоторое время стрелять на недолетах), наблюдая за противником. В это время Созло-Зунд затянуло дымкой, и в 15 час. 10 мин. из-за этого тумана появилось 9 больших неприятельских миноносцев, к которым вскоре присоединилось еще 5 больших миноносцев (угольных). Неприятельские миноносцы, разделившись на две группы, имели целью отрезать наши суда от Моонзунда.

Все 14 неприятельских миноносцев шли большим ходом и, сближившись с нашими миноносцами, открыли перекрестный огонь по «Победителю», «Забияке» и «Константину». Ответный огонь наших миноносцев был очень удачен: огнем «Победителя» третий миноносец южной группы был выведен из строя и больше не участвовал в бою. Однако громадное превосходство сил про-



тивника вынудило наши суда отступить. В этот момент «Гром», буксируемый «Храбрым» со скоростью 3-х узлов, оказался на траверзе «Новиков», отходивших с боем на ост. Большой ход наших миноносцев развел значительную волну, которая оборвала буксиры, заведенные с «Храброго» на «Гром». В это время немецкие миноносцы уже приблизились на минный выстрел и сосредоточили весь огонь на «Храбром» и «Громе». Несмотря на создавшуюся чрезвычайно тяжелую обстановку, «Храбрый» еще раз подошел к «Грому» и, видя беспечность дальнейшей буксировки его, снял оставшуюся на нем команду. Беспомощность «Грома» и непрерывный огонь сильного противника создали панику на «Громе», передавшуюся отчасти на «Храбрый», что сейчас же сказалось в беспорядочной стрельбе лодки. Момент для «Храброго» был критический, но благодаря редкой находчивости и высокому мужеству командира «Храброго» (приказав сыграть в разгар боя сигнал «слушайте все», он разъяснил в коротких словах положение и восстановил боевой дух), артиллерия канонерки вновь заработала с полным спокойствием и удивительной меткостью. Огнем «Храброго» были повреждены 2 неприятельских миноносца, из которых один утонул рядом с потонувшимся в воду «Громом».

Дальнейший бой с присоединением наших 8 миноносцев и «Хивинца» принял длительный характер, но без значительных результатов («Забияка», «Победитель» и «Константин» получили незначительные повреждения); движение наших судов было стеснено узким мелководным пространством остовой части Кассарского плеса, в то время как неприятель, помимо своего численного превосходства, еще имел широкое и глубоководное пространство для боевого маневрирования. К концу дня неприятельские миноносцы стали отходить на вост, причем наши миноносцы держались с ними в соприкосновении до темноты.

Ночью, несмотря на присутствие неприятеля в восточной части Кассарского плеса, минный заградитель «Припять» (на котором перешедшие с миноносцев несколько человек подняли боевой дух) поставил минное заграждение на меридиане Павастерорта, на этот раз уже без возражений.



Утром 2 октября протраленным прибрежным (Курляндским) фарватером немцы ввели в Рижский залив 1 крейсер типа «Лутсбург», два крейсера типа «Штральзунд», 4 миноносца и 13 тральщиков.

Неприятельские суда, однако, никаких боевых намерений не проявляли, держась в районе Ирбен—Домеснес, в то же время тральщики интенсивно тралили Ирбен в направлении от Курляндского побережья.

После оставления нами Арсенбурга и занятия его неприятелем Церельский укрепленный район оказался отрезанным от всякого сообщения с нашими частями. Эта изолированность сейчас же отразилась на настроении команд батарей, которым казалось естественным по их собственной оценке событий последних дней, что решительный бой за обладание Ирбеном должен произойти под защитой четырехорудийной Церельской батареи.

Имея точные сведения о том, как неблагоприятно, благодаря полной несопротивляемости войсковых частей, протекает Моонзундская операция, штаб совершенно логически оценил нецелесообразность принятия боя у Ирбена, считая, что таковой может быть дан на более выгодной для нас позиции.

Уклонение от морского боя у Ирбена церельцами было истолковано, как нежелание их выручить и поддержать в тяжелые моменты; вера в единодушную борьбу с противником была потеряна, и потому с 1 октября, несмотря на ряд подкрепительных радио с флота, в гарнизоне батарей началось сильное брожение.

Между тем немецкие войска, высаженные на Эзель, уже подошли к перешейку у Сворбе, а к весту от него появились неприятельские суда. Таким образом, церельские батареи оказались отрезанными. Вскоре на них появились с требованием сдачи немецкие парламентеры, что внесло еще большие смутнение и нервность.

Однако, несмотря на это, гарнизон отказал парламентарам в сдаче, решив продолжать борьбу. В 16 час. к Церелю с веста подошли 3 дредноута типа «Кайзер», по которым с расстояния 70 кабельтовых церельская батарея открыла огонь. Неприятель отвечал, и его залпы ложились у самых орудий, но никаких повреждений батарея не понесла.



Для поддержания духа Церельской батареи в 11 час. утра 2 октября из Моонзунда к Церелю был выслан линейный корабль «Гражданин» под охраной миноносцев «Туркменца-Ставропольского», «Войскового» и «Амурца». Удачно миновав поставленное несприятельской подводной лодкой у зюйдового входа в Моонзунд минное заграждение, отряд, не руководствуясь обычными тральными курсами (на случай их минирования), благополучно дошел к 14½ час. до острова Абро и далее за бон на Аренсбургский рейд.

В это время над Церелем кружилось 12 аэропланов, на маяке и в его районе были видны пожары, а на Церельском рифе проектировались всплески падений снарядов 3-х «Кайзеров», — это были последние минуты Цереля.

Несмотря на мало действительный огонь противника, ответный огонь единственного боееспособного орудия церельской батареи был вскоре прекращен и команда стала уходить; оставшиеся люди приступили ко взрыву орудий и погребов.

Начальник минной обороны, имевший сведения о положении дел на Цереле, приказал по радио «Гражданину» «уничтожить батарею во что бы то ни стало». «Гражданин», перейдя под охраной «Амурца» с Аренсбургского рейда к мысу Кави (к востовой веже), открыл огонь из своих 12" орудий по Церельской батарее, стреляя в то же время по воде из орудий другого борта для предохранения себя от атаки подводной лодки.

Получив сведения от начальника Церельского поста, что батарея уничтожена и погреба взорваны, «Гражданин» прекратил обстрел берега и пошел в Моонзунд. Отделившиеся раньше от отряда миноносцы «Туркменец-Ставропольский» и «Войсковой» взяли часть команды с батареи и присоединились на травсрзе острова Абро к «Гражданину» с «Амурцем» и к 8 час. утра 3 октября отряд благополучно вернулся в Куйваст. За 2 октября на Кассарском плесе крупных столкновений с противником не было: неприятель, владея востовой частью плеса, обстреливал с миноносцев у Малого Зунда наши войска на Орисарской дамбе.

Желая запретить морские силы Рижского залива в Моонзунде и лишить наши суда возможности выхода в Рижский залив для



активной работы и в Финский залив на случай нашего отхода к главным базам, немцы заминировали нордовый и зюйдовый входы в Моонзунд, но усилиями наших тральщиков цель неприятеля не была достигнута. Не только миноносцы, но и большие корабли беспрепятственно проходили через загражденные места при помощи тральщиков, затравивших мины при выходе «Гражданина» 2-го (к Ирбену), и при входе 3-го крейсера «Дианы» в Моонзунд. Утром 3 октября, по получении сведений о тяжелом положении 107-й пехотной дивизии по зюйдовую часть Малого Зунда (у Кюбассара), туда вышел отряд тральщиков «Груз», «Капсюль», «Крамбол», «Минреп» и «Ударник» в сопровождении 4-х миноносцев.

Имея в дозоре миноносцы «Деятельный» и «Дельный», тральщики под охраной «Резвого» и «Ретивого» подошли к берегу, откуда были обстреляны сухопутной артиллерией противника. Атака судов подводной лодкой и гидропланом была безрезультатна. Огнем судовой артиллерии батареи противника была приведена к молчанию, но высадившийся десант, вопреки полученным сведениям, не обнаружил уже на берегу частей 107-й пехотной дивизии, на помощь которой он шел. Подобрал найденное оружие, десант вернулся на корабли. Несмотря на то что остатки наших частей еще находились на Эзеле, противник фактически уже владел этим островом; для дальнейшего же продвижения на остров Моон немцам надо было овладеть дамбой через Малый Зунд у Ориссара.

Для поддержания сухонутных частей, защищающих доступы на Моон к порту от параллели мызы Куйваст, была установлена с креном в 5° «Слава», которая редким огнем целый день обстреливала Ориссарскую дамбу. Благодаря корректировке гидроплана, огнем 12" орудий «Славы» были отогнаны неприятельские миноносцы, причем один из них получил повреждение.

В этот же день 3 октября на Кассарском плесе «Автроил», «Изяслав» и «Гавриил» вели бой с 2 неприятельскими миноносцами, которые вскоре скрылись за дымовой завесой. По отходе миноносцев близ Павастерорта был замечен транспорт, охраняемый малыми миноносцами. Попав под обстрел «Новиков», транспорт отошел на восток. В это время из-за рассеявшейся дымовой завесы вышло 8 крупных неприятельских миноносцев, которые и сосредоточили



огонь на 3-х-миноносцах. Благодаря выдержке и хладнокровию, наши суда метко поражали противника, но громадное превосходство сил (8 миноносцев против 3) и полученные повреждения вынудили нас отойти к осту. В этот день противник не предпринимал больше высадки у Ориссара, несмотря на полученную большую поддержку, еще увеличившую его превосходство.

4 октября с рассветом миноносцы «Дельный» и «Десятельный», высланные в дозор в Рижский залив, обнаружили на SW большое количество дымов неприятельской эскадры. Одновременно ближайшие от Куйваста посты службы связи донесли о приближении неприятеля к Моонзунду, указав наличие двух дредноутов.

Германская эскадра подходила в следующем составе: 2 линейных корабля III эскадры типа «König» (X — 12" орудий), 5 легких крейсеров, 2 больших транспорта, большое количество миноносцев и тральщиков. Громадное преимущество в силе на стороне противника не остановило Начальника минной обороны (державшего флаг на крейсере «Баян») принять бой на рейде Куйваст, откуда было приказано увести все транспорты и вспомогательные суда на норд.

Около 9-ти часов на рейде Куйваст сосредоточились крейсер «Баян» и линейные корабли «Слава» и «Гражданин» под охраной 4-х миноносцев типа «Украина» и 4-х миноносцев типа «Сильный».

2 неприятельских дредноута под охраной 8 больших эскадренных миноносцев, имея в голове тральщики и малые миноносцы, шли курсом норд к востовому проходу в Моонзунд.

До начала первого боя неприятель, обстреляв миноносцы, выслал с плавучей авиаматки на разведку 6 гидропланов, которые безрезультатно сбросили на суда бомбы (9 час. 26 мин.).

Неприятельские тральщики, дойдя до линии мин, развернулись и начали тралить, причем по их уверенным движениям можно было сказать, что границы заграждения им известны.

С началом траления оба дредноута отделились и, пройдя в протраленное пространство, легли на ост, открыв стрельбу всем бортом (9 час. 40 мин.).

В это время «Баян», «Слава» и «Гражданин» маневрировали для приведения неприятеля в наимыгоднейший для нас курсовой



угол; узость рейда очень затрудняла движение наших судов, которым в кратчайший срок нужно было расположиться таким образом, чтобы не мешать стрельбе друг друга.

В 10 час. 5 мин. «Слава», имея головных неприятельских тральщиков на курсовом угле 135° , открыла по ним огонь с $112\frac{1}{2}$ кабельтовых, идя малым ходом вперед. На полминуты раньше «Славы» открыл огонь «Гражданин», но, имея для своих орудий дальность 86 кабельтовых, вскоре прекратил стрельбу, выжидая уменьшения расстояния.

Третьим залпом «Славы» тральщики были накрыты и после следующих метких попаданий, выпустив дымовую завесу, — отошли.

В этот момент (10 час. 15 мин.) оба дредноута, развернувшись бортом, открыли ответный огонь, каждый порознь, давая одновременно залп из 5 орудий (по 2 залпа в 1 мин.). Залпы ложились между нашими судами, имея характер небольших недолетов.

В 10 час. 50 мин. неприятельские тральщики, оправившиеся благодаря дымовой завесе, приступили опять к работам.

Наши суда открыли по ним огонь с дистанции 98 кабельтовых, но тральщики, несмотря на то что находились под метким огнем, продолжали работы и только после того как один из них был пущен ко дну, а другой сильно подбит, прекратили тралить, отходя полным ходом за дымовой завесой.

С уменьшением дистанции до неприятельских тральщиков (98 кабельтовых) к огню «Славы» присоединились «Гражданин», «Баян» и 6" батарея у Куйваста. Ввиду этого «Слава» разделила свой огонь: носовая 12" башня стреляла по миноносцам, идущим за тральщиками на меридиане Патерностера, а кормовая открыла огонь по дредноутам, которые без перерыва обстреливали наши корабли, однако безрезультатно.

В 11 час. 10 мин., после вывода из строя при вторичном обстреле еще 2-х тральщиков и одного миноносца, весь неприятельский отряд повернул и стал отходить к зюйду.

С последним залпом по миноносцам на «Славе» вышла из строя носовая 12" башня (опустились рамы замков), стрелявшая накануне целый день по Ориссарской дамбе. «Слава» прекратила



огонь с расстояния 116 кабельтовых, а неприятель — со 128 кабельтовых.

В 11 час. 20 мин. начальник минной обороны поблагодарил сигналом участвовавшие в бою суда за отличную стрельбу.

Линейные суда противника отошли за горизонт, а крейсера, миноносцы и транспорты продолжали держаться на меридиане Патерностера в 150 кабельтовых.

В 11 час. 30 мин. «Баян» и «Гражданин» стали на якорь, «Слава», имея отклепанными оба каната, продолжала держаться на месте под мапинами, а затем, для более удобного маневрирования на случай возобновления боя, отошла задним ходом к Вердеру (12 час. 8 мин.).

К этому времени неприятельская эскадра соединилась вновь, но на этот раз у остового прохода в Моонзунд.

12 час. 5 мин. германская эскадра курсом норд шла следующим порядком: 4 тральщика строем фронта в голове, 2 тральщика им в кильватер, на траверсе тральщиков миноносцы, за головным отрядом линейные суда под охраной крупных миноносцев.

В 12 час. 10 мин. «Слава» и «Гражданин» открыли огонь по тральщикам, которые после нескольких метких залпов по ним закрылись дымовой завесой; когда дым рассеялся, недоставало одного миноносца и одного тральщика.

В 12 час. 12 мин. «Слава», определив расстояние до линейных судов противника (112 кабельтовых), перенесла огонь на них. Дредноуты, дойдя до минного поля, легли на ост, уменьшили ход и открыли огонь (12 час. 15 мин.), причем со второго залпа прекрасно пристрелялись и стали осypать наши суда снарядами.

В 12 час. 16 мин. «Слава» дала малый ход вперед.

Упорное движение тральщиков вперед, несмотря на их потери, и уверенность в действиях — показывали, что контрольное траление нашего минного заграждения у входа в Моонзунд ими заканчивается.

Скорая пристрелка неприятельских линейных судов, меткий, беглый огонь и быстрое следование за тральщиками заставляло предполагать близость решительного момента.



Имелся в наличии 2—12" орудия (2 орудия на «Славе» были выведены из строя, 12" орудия «Гражданина» были недальнобойны) против 20—12" (более дальноточных), противостоять неприятелю было бы невозможно, а потому суда стали склоняться вправо к норду, в то же время отвечая на огонь противника, который, пристрелявшись, буквально засыпал наши корабли снарядами.

В 12 час. 25 м. одновременное попадание в «Славу» трех 12" снарядов в подводную часть (на 12 футов ниже ватерлинии). «Слава» вздрогнула, раскачалась и начала крениться на левый борт. Через центральный пост из босвой рубки было приказано для выравнивания крена затопить кормовой коридор правого борта и пустить турбину № 1.

Первый снаряд, попав в помещение босвых динамо-машин, разорвался в бортовом коридоре и произвел пробоину около 2-х саженей в диаметре. Электричество в носовой части потухло, люди едва успели выбежать, как вода, затопив все отделение, дошла до батарейной палубы.

Из-за темноты команда, находившаяся там по босвому расписанию, не успела задраить дверь, и потому носовой 12" погреб сразу затопило (вместимость затопленного отделения 840 тонн).

Попадание второго снаряда повлекло затопление верхнего носового отделения мокрой провизии и шкиперской (вместимость этих отделений 290 тонн); через несколько минут крен дошел до 8°.

Третий снаряд ударился против машины, но, имея на излете большой угол падения, борта не пробил.

Благодаря прекрасной работе старшего трюмного механика, крен быстро был уменьшен до 4°, но зато корабль сел носом до 33 футов, а кормой на 30 футов.

Получив пробоины и крен, «Слава», осторожно кладя правое руля, чтобы не увеличивать крена, легла на курс 330°, уменьшив ход до малого (в котлах сел пар).

В 12 час. 27 мин. наши суда начали отходить к острову Шилудуа курсом 330° в порядке строя «Слава», «Гражданин», «Баян» (задержался при съёмке с якоря).



Снаряды неприятеля продолжали рваться со всех сторон кораблей, причем в 12 час. 29 мин. произошло новое попадание в «Славу» двух снарядов в церковную и батареисную палубы.

Снаряды разворотили вентиляторные шахты кочегарок, трапы обеих палуб, шахты погребов мелкой артиллерии и произвели пожар в обеих палубах, откуда огонь перескочил в погреба. Благодаря неутомимой энергии и высокой доблести старшего офицера, пожар был быстро ликвидирован.

От порученных повреждений трансформаторы приборов управления перестали действовать; перевод на автономную аккумуляторную станцию не мог состояться, так как станция была вся разбросана попавшим вблизи снарядом.

Ввиду невозможности управлять огнем из босвой рубки (переговорные трубы были перебиты и в них оказалась вода), кормовая башня продолжала стрелять самостоятельно под управлением младшего артиллериста.

Стрельба велась все время на беглом огне с курсовым углом на противника 185°.

В 12 час. 30 мин. падением снаряда у правого борта «Славы» поднимается столб воды высотой выше фор-марса; всплеск, обрушиваясь вниз, заливал передний мостик. В это время «Слава», «Гражданин» и «Баян» продолжают идти курсом 330°, причем «Слава» и «Гражданин» отстреливаются от неприятельских судов.

Вследствие вывода из строя двух котлов (вода в трюме из-за крена подошла к топкам котлов, в которых пришлось прекратить пары) «Слава» идет малым ходом, с трудом управляясь из-за крена и дифферента на нос.

В 12 час. 39 мин. кормовая 12" башня «Славы» даст попадание в дреднот и производит у него пожар в нос. части, но минутой спустя «Слава» сама получает попадание 3 снарядов. Один снаряд разворотил церковную палубу в нескольких местах. Два снаряда, пробившие броню у радиорубки, разбили бортовой коридор и силой взрыва прогнали переборки соседних угольных ям. Одновременно при подходе к острову Шильдау суда были атакованы 6-ю гидроаэропланами.

Наконец в 12 час. 46 мин. суда вышли из-под обстрела неприятельских линейных кораблей. Гидропланы безуспешно сбро-



силы бомбы на суда, причем один аппарат, подбитый «Славой», спустился на воду у Куйваста.

В 12 час. 47 мин. пачальник минной обороны сигналом приказал: «Морским силам Рижского залива отступить к Вормсу».

Неравный, но доблестный бой был закончен. Несмотря на подавляющую силу противника (у германцев было 20 — 12" орудий, у нас 8 — 12", из них 4 — 12" недальнбойных и 3 — 8" орудий), у нас были выведены из строя миноносец и несколько тральщиков, а при отходе к Шильдау «Слава» нанесла повреждение головному дредноуту, что дало возможность нашим судам выйти из сферы их действительного огня неприятеля раньше предельной дистанции его орудий (оставалось еще 12 кабельтовых).

За время боя, кроме указанных повреждений «Славы», «Баян», получив снаряд под носовой мостик (отчего произошел пожар в пхиперской), сел носом до 26 футов, «Гражданин» получил два снаряда, которые разворотили несколько офицерских кают и сделали разрушения на пикафуге, однако эти надводные повреждения мало повлияли на его боеспособность. «Слава» получила 8 попаданий, из которых первые два, давшие крен в 8° и затопившие носовой отсек, решили судьбу корабля.

Моонзундский канал между Шильдау и Харилайдом для больших судов 4 октября имел наименьшую глубину 26¹/₂ футов «Слава», приняв воды в носовой отсек и выровняв крен за счет заполнения кормового коридора, села (к 12 час. 45 мин.) носом до 34 футов и кормой до 31 фута; это углубление лишило корабль возможности выхода в Финский залив каналом.

В 12 час. 47 мин. «Баян», обогнав линейные корабли, стал головным. Командир «Славы» по мегафону доложил начальнику минной обороны о повреждениях корабля, на что последовало словесное приказание «пропустить в канал "Гражданина", снять уцелевших людей и ввести "Славу" в начало канала, — взорвать погреба». Поэтому «Слава», держась под машинами перед входом в канал, пропустила вперед входивших в него очень медленно «Баяна» и «Гражданина».

Старший минный специалист «Славы» с минерами приготовили кормовые погреба к взрыву.



В 13 час. 15 мин. к «Славе» подошли миноносцы «Сильный», «Войсковой», «Донской Казак», буксир «Москито» и один тральщик для снятия команды.

При подходе миноносцев на «Славе» был сыгран сигнал «Слушайте все» и передано приказание командира, посадив сначала всех раненых, переходить на миноносцы всей команде, за исключением минеров, боевой смены машинной команды, 2 рулевых, 1 сигнальщика.

Сильная расшатанность дисциплины, бывшая в команде до начала Моонзундской операции, совершенно исчезла в боевой обстановке: наблюдалось полное подчинение командному составу и доблестное исполнение своих обязанностей, благодаря которым первые внутренние повреждения корабля не повлекли за собой его немедленную гибель.

Однако к моменту подхода миноносцев и посадки людей вновь наступила реакция в настроении команды: дисциплина нарушилась, и инстинкт самосохранения овладел людьми.

Разнесшийся нелепый слух о том, что «Слава» взорвется через 2 минуты, превратил стойких и спокойных людей в неорганизованную толпу, в панике устремившуюся на подходившие суда. Энергичное вмешательство командного состава подходивших миноносцев, силой оружия воспрепятствовавших посадке здоровых людей раненых, и разъяснения комсостава «Славь» о неправильности слуха о взрыве внесли успокоение и порядок в дальнейшую посадку.

13 час. 18 мин. «Слава» держится под машинами у входа в канал. На корабле осталось минимальное количество команды, необходимое для управления судном, и весь комсостав. «Баян» и «Гражданин» малым ходом идут по каналу к Вормсу.

13 час. 20 мин. По приказанию командира на «Славе» были подожжены фитили подрывных патронов.

13 час. 22 мин. Отпущена боевая смена машинной команды, рулевые и сигнальщик, остались лишь 12 охотников из команды и комсостав.

13 час. 30 мин. «Слава», имея инерцию, подошла (машины были застопорены и в машине никого не было) ко входу в канал, на руле за отсутствием рулевых стоял старший штурман.



13 час. 32 мин. «Слава», дойдя до входных шаровых вех, имея углубление носом 34 фута, уперлась в грунт.

13 час. 40 мин. На шканцах собрался летучий судовой совет из старшего офицера и старших специалистов, которые доложили командиру о положении в своих частях.

13 час. 42 мин. После доклада старшего минного офицера о том, что до взрыва погребов осталось 8 минут, 12 человек охотников, комсостав и, последним, командир покинули корабль, пересев на миноносец «Сторожевой» и на судовой моторный катер.

Ввиду затянувшегося горения бикфордова шнура, взрыв погребов через 8 минут не произошел. По просьбе командира и офицеров «Славы» начальник минной обороны приказал миноносцам взорвать корабль минами.

За несколько минут до взрыва погребов к «Славе» подошел эскадренный миноносец «Туркменец-Ставропольский» с целью подорвать ее.

Не зная о происходящей агонии корабля и видя вместе с тем почти не изменившийся наружный вид «Славы» (увеличение осадки и подводных пробоев видно не было), с миноносца перешло на «Славу» несколько человек для осмотра, и лишь счастливая случайность спасла их от гибели.

В 13 час. 58 мин. последовал взрыв кормовых погребов и пожар в корме. 14 час. 12 мин. — второй взрыв. 14 час. 20 мин. — третий взрыв на «Славе», которым оторвало корму, после чего корабль погрузился кормой до орудий 12" башни. Все взрывы сопровождались усилением пожара.

По приказанию начальника минной обороны миноносцы «Москвитянин», «Амурец» и «Туркменец-Ставропольский» для полного разрушения корабля выпустили в «Славу» 6 мин Уайтхеда, однако минная атака была мало действительна: только одна мина («Туркменца») взорвалась под передней трубой.

«Слава» продолжала гореть еще больше суток, причем слышались все время небольшие взрывы.

Так закончил свое существование доблестнейший защитник Ирбена и Рижского залива к концу 1913 года своей морской служ-



бы, оправдав данное ему еще в 1915 году название «обреченного корабля».

За время боя у Куйваста на Кассарском плесе активные намерения неприятельских миноносцев парализовались огнем крейсера «Адмирал Макаров», который, расположившись на якоре к северу от Кассарского плеса, не допускал их в наши воды. Для охраны Рогекюля к востoku от него стоял крейсер «Диана».

«Баян» и «Гражданин», пройдя благополучно канал, стали на якорь у Вормса, где сосредоточился центр управления морскими силами Рижского залива.

С отходом наших судов в портовую часть Моонзунда заградители «Припять» и «Буря», невзирая на присутствие в 50 кабельтовых неприятельских миноносцев, поставили мины в районе Моонского и Шильдауского створов.

Судьба Моонзундского архипелага после боя у Куйваста была решена, и с этого момента началась эвакуация плавучих средств Рогекюля и подготовка к уничтожению портовых сооружений.

В силу тех же соображений было приказано оставшиеся на Мооне сухопутные части посадить на суда и увезти на материк.

Суда, назначенные для выполнения этой эвакуации войск, утром 5 октября обнаружили взорвавшийся на Моонском створе неприятельский миноносец S-64.

Посадка людей на суда происходила на портовой оконечности острова Моона. Во время ее со стороны Куйваста несколько раз подходили большие германские миноносцы, обстреливавшие наши суда, чтобы воспрепятствовать посадке, но находящийся в охране этого отряда «Хивинск» успешно отгонял их.

Со стороны Малого Зунда с той же целью подходили малые германские миноносцы. Наши полные батареи не только успешно отбили их, но и повредили два миноносца, а несколько катеров утопили.

К вечеру 5 октября суда с частью эвакуированных войск перешли к Харилайду.

В течение этого же дня Минная дивизия выполнила ряд минных постановок в средней части Моонзунда, занятой противником.



Были заграждены створы Моонский и Шильдауский, район к зюйду от глубоководного канала и у Куморского буя.

Чтобы лишить возможности немцев пользоваться Моонзундским глубоководным каналом, в нем были затоплены транспорты «Глаголь», «Покой», «Генерал Циммерман» и лоцмейстерское судно «Артельщик».

К вечеру 5 октября из Рогокюльской гавани Нуккэ-Вормским фарватером были уведены все плавучие средства с ценным грузом и после затопления на входном створе в Рогокюль буксира с баржей приступлено к уничтожению портовых сооружений.

С утра 6 октября началось обследование тралами выхода из Моонзунда и входа в Лапвик, где можно было ждать минных банок, поставленных неприятелем с подводных заградителей.

К 16-ти часам 6 октября обследование выходов было закончено: вход в Лапвик оказался чистым от мин, а у Штапельботена было затралено 10 мин (поставленных подводной лодкой на глубине 20—25 футов).

К моменту обследования выхода миноносцы закончили постановку мин в Моонзунде, усилив заграждение на Моонском створе и вновь поставив мины к осту от глубоководного канала.

К заходу солнца 6 октября, когда все возможное для обезопасивания Моонзунда как базы и маневренного района было выполнено, морские силы Рижского залива стали выходить в море. Необходимо было использовать темное время для перехода Финским заливом, где, как оказалось, наппи суда поджидались тремя немецкими подводными лодками.

Большие корабли «Баян», «Адмирал Макаров», «Диана» и «Гражданин», имея в голове 4 пары тральпиков и всех «Новиков», в кильватерной колонне шли под охраной 7 эскадренных миноносцев. В кильватер первому соединению шли канонерские лодки «Грозный», «Храбрый» и «Хивинец» под охраной 2-х миноносцев. Далее заградитель «Волга», транспорты «Ольга» и «Иже» под конвоем 2-х миноносцев, и в хвосте заградитель «Амур» с 2-мя миноносцами.

Миноносцы 5-го дивизиона вышли из Моонзунда Нуккэ-Вормским фарватером для минной постановки у Оденсхольма.



Поворот на фарватер и входной створ в Лапвик указывались миноносцами с условными клотиковыми огнями, благодаря которым все суда очень быстро и вполне благополучно вошли в шхеры.

В дозоре остались «Новики» 2-го дивизиона, а «Амур» и миноносцы 5-го дивизиона выставили минное заграждение поперек залива и у Оденсхольма.

Переход эскадры через Финский залив в таком большом числе выпелов разного типа был совершен, несмотря на темную осеннюю ночь, очень удачно. Когда была устранена тралением опасность от мин заграждения, приняли меры против 3-х неприятельских подводных лодок, находившихся на пути следования судов.

Небывалое оживление по количеству кораблей на таком узком водном пространстве не было использовано подводными лодками.

Вообще необходимо отметить, что за весь период Моонзундской операции 9 наличных неприятельских подводных лодок (в Рижском заливе — 3, Даго-Эзель — 3, Финский залив — 3) нигде удачно себя не проявили.

Деятельность наших подводных лодок увенчалась успехом только в Рижском заливе (3 лодки), где С—32 утопила у Кюбассара большой транспорт. Крейсерство же у Либавы, Стейнорта и Даго остальных лодок было безрезультатно.

В итоге — за Моонзундскую операцию мы потеряли линейный корабль «Славу», эскадренный миноносец «Гром»; повреждены же прочих судов и потери в людях были невелики.

У германского флота за этот промежуток подорвались на минах 2 дредноута III и IV эскадры, один легкий крейсер и одно вспомогательное вооруженное судно, 2 миноносца типа «Новик» утоплены в бою, миноносец S—64 взорвался и затонул на Моонском створе, один малый миноносец утонул и два сильно повреждены легкой батареей у Малого Зунда, 1 большой транспорт утоплен подводной лодкой, число утопленных и поврежденных тральщиков с катерами не выяснено.

После оставления Рижского залива и Моонзунда нашим флотом морская война на Балтийском море фактически закончилась.

Овладение Моонзундскими островами и Балтийским побережьем рассматривалось германцами как крупная победа, которую германское командование и пресса старались сильно раздуть.



Чтобы оценить объективно и по достоинству действия германского флота в этой операции, надо ввести несколько весьма существенных поправок, которые значительно обесценивают успехи неприятеля.

В июле 1915 года, когда германцы впервые начали борьбу за обладание Рижским заливом, силы, защищающие Ирбен, были: 1 линейный корабль, 2 канонерских лодки, Минная дивизия (угольные миноносцы неполностью и 4 «Новика») и 3 подводных лодки.

Минное поле у Ирбена было слабо и состояло из 5 линий мин, кроме того, не было даже намёка на прибрежные батареи, помощь которых была бы так существенна для флота при противодействии форсированию. Несмотря на громадное преимущество противника, он только через 11 дней с большими потерями добился результата.

Наше сопротивление при защите подступов к Рижскому заливу было настолько упорно, что германский флот, обеспокоенный своими потерями и продолжающейся борьбой, даже овладев заливом, вынужден был его оставить и отказаться от повторного форсирования Ирбена в течение 1915 года.

В 1916 году минная Ирбенская позиция была значительно укреплена, а глубокоководный Моонзундский канал позволял в короткий срок усиливать отряд Рижского залива крейсерами. Учитывая это, германский флот в 1916 году произвел лишь пробное форсирование Ирбена и, убедившись в полной готовности к отпору, быстро закончил свою демонстрацию. Усилия германской армии продвинуться вперед левым флангом (у Риги) и овладеть Усть-Двинском и Ригой разбивались главным образом благодаря противодействию нашего флота, который, невзирая на трудность борьбы с тяжелыми батареями, успешно отстаивал Шлокские и Кеммерские позиции; следовательно, уклонение германцев в 1916 году от решительного форсирования Ирбена надо искать отнюдь не в отсутствии необходимости и сознания нецелесообразности этой операции, а гораздо глубже.

К весне 1917 года Рижский залив и Моонзунд были укреплены лучше, чем в предыдущие годы: помимо нового усиления минами Ирбена, на побережье островов были установлены батареи, Моон-



зундский канал допускал переброску в Рижский залив не только кораблей типа «Слава», но и типа «Андрей Первозванный» (с небольшой разгрузкой). Но главной опорой и гордостью обороны являлась четырехорудийная 12" Церельская батарея, которая благодаря удачно сконструированному подъемному механизму имела дальность 156 кабельтовых (27 верст), т.е. превышала дальность германских дредноутов на 30 кабельтовых.

Опыт трудной, а подчас и безуспешной борьбы флота с укреплениями (в Дарданеллах) и собственная практика борьбы с тяжелыми батареями у Кеммерна и Рагоцсма давали полную уверенность, что состязание германских линейных судов с такой мощной и хорошо бетонированной батареей будет длительно и мало успешно для противника.

Доведенные к 1917 году до большой высоты средства обороны залива создавали большую уверенность в успешности нашего сопротивления.

Но когда к весне 1917 года были взвешены и оценены все технические и моральные средства предстоящей борьбы, новый фактор — революция — в корне изменил обстановку борьбы.

Учитывая ход революционных событий, были приняты меры для удержания боеспособности масс, но стихийная волна смела все расчеты.

Морские силы Рижского залива, к 1917 году впервые сознавшие свою техническую мощь, по духу оказались совершенно небоеспособны.

Вот обстоятельства, при которых германский флот начал свою Моонзундскую операцию, а потому считать достигнутый успех выдающейся победой не приходится.

Надо удивляться германскому адмиралу Шесру, который в своих записках приписал победу над флотом Рижского залива исключительно доблести и боевой подготовке германского флота.

Сравнивая условия и результаты борьбы за обладание Рижским заливом 1915—1916 и 1917 годов, нетрудно видеть, что успех и причины его прежде всего проистекали из отсутствия сопротивления (и наличия желания масс окончить войну во что бы то ни стало).

Стойкость Балтийского флота в борьбе с сильным противником была рождена школой и духом первого командующего



флотом адмирала Эссена, сумевшего передать этот дух своим подчиненным. Ученик адмирала Макарова, Николай Оттович Эссен систематическим, упорным и тяжелым трудом, с девизом «помни войну» создал и воспитал тот флот, неистощимые силы и высокая доблесть которого ярко выявились в минувшую империалистическую войну.

В настоящее время выдвинута и уже успешно проводится в жизнь идея возрождения флота на новых основах. Многие забытые принципы начинают занимать должное, почетное место в этой работе: используются методы обучения адмиралов Макарова, Эссена и опыт последней войны.

Идет кропотливая, напряженная работа — создается Красная Морская Сила.

Широкая правительственная пропаганда морской силы среди трудящихся, сочувствие, поддержка, а главное, сознание насущной необходимости существования боеспособного Красного флота даст уверенность в том, что он займет почетное место в составе вооруженных сил Союза Социалистических Республик и во всеоружии знаний и боевого опыта прошлого будет достойным носителем морской идеи трудового народа.

Дмитрий Павлович Малинин (1890—1939)¹

Д.П. Малинин родился 11 февраля 1890 г. в городе Вильно. В 1908 г. закончил Псковский кадетский корпус, в 1911 г. — Морской корпус. С 1911 по 1915 г. — ротный командир, ревизор и вахтенный начальник на эсминцах «Босвой», «Охотник» и крейсере «Россия». Лейтенант (1 января 1915 г.). В 1915 г. закончил Штурманский офицерский класс в Гельсингфорсе; штурманский офицер 2-го разряда. С 1915 г. по 1917 г. штурманский офицер канонерской лодки «Грозный». 26 августа 1917 г. переведен на линкор «Слава» в качестве старшего штурманского офицера. В 1917—1918 гг. — старший штурман крейсера «Громобой» и линкора «Гангут». В 1918—1919 гг. — технический руководитель перехода дивизиона

¹ История Штурманской службы флота России. М., 2003. С. 524—525.



миноносцев с Балтийского флота по Мариинской системе на Волгу, затем — флагманский штурман Волжской военной флотилии, участник боевых действий на реках Кама, Белая и Волга. С 1919 г. по 1920 г. — начальник морского отдела штабов Восточного и Туркестанского фронтов. В 1920—1921 гг. — начальник штаба военных флотилий Туркестана и начальник гидрографической экспедиции по Аральскому морю и реке Амударья. С 1921 по 1924 г. начальник штурманской части Управления безопасности кораблевождения Балтийского моря. С 19 декабря 1925 г. по декабрь 1926 г. — флагманский штурман Штаба Морских сил Балтийского моря. В 1926—1927 гг. слушатель Академических курсов комсостава ВМФ. С 1929 г. по 1934 г. — преподаватель Штурманского офицерского класса, а с 1934 г. по 1939 г. — заместитель начальника кафедры кораблевождения Специальных курсов командного состава. Автор ряда печатных работ.

Награды: золотой знак об окончании полного курса наук Морского корпуса (1911 г.); светло-бронзовая медаль в память 300-летия Дома Романовых (1913 г.); светло-бронзовая медаль в память 200-летия Гангутской победы (1915 г.); орден Святого Станислава 3-й степени с мечами и бантом (23 ноября 1915 г.); орден Святого Станислава 2-й степени с мечами и бантом; орден Святой Анны 3-й степени с мечами и бантом.

К.И. Мазуренко

НА «СЛАВЕ» В РИЖСКОМ ЗАЛИВЕ¹

Поход «Славы» в Рижский залив

Рано утром 18 июля 1915 года линейный корабль «Слава» в сопровождении дредноутов «Петропавловск» и «Гангут» подходил к Ирбенскому проливу, благополучно закончив секретный ночной переход из Або-Оландских шхер.

¹ Впервые опубликовано: Мазуренко К.И. На «Славе» в Рижском заливе. Джорданвилль (Нью-Йорк), 1949. Даты приведены по юлианскому (старому) стилю.



Был штиль, и сквозь облака и тучи пробивалось солнце. В туманной мгле мы увидели прощальный сигнал, поднятый «Славой» на «Петропавловске», который застопорил машины вместе с «Гангутом» на параллели Церселя. Мы ответили дредноутам взаимным приветствием.

Ожидавшие «Славу» миноносцы и тральщики, протралившие до этого в течение нескольких ночей проход для нее в минном поле Ирбенской позиции, провели ее в Рижский залив, а наши дредноуты, повернув на nord, направились обратно к Финскому заливу.

С Михайловского маяка, находившегося уже в руках немцев, заметили нас в Ирбенском проливе и оповестили германский флот о том, что какой-то большой корабль прошел мимо него с моря.

Когда «Слава», находясь теперь вне опасности нападения со стороны немецких морских сил, спокойно следовала в Куйваст, пролетевший над ней неприятельский разведочный гидроплан мог убедиться в том, что сообщение с маяка не было ошибочным, и попутно имел возможность выяснить тип корабля, прошедшего Ирбенский пролив.

Командующий флотом послал «Славу» в Рижский залив для усиления обороны его, сразу получившего очень важное стратегическое значение после отхода нашей армии к Риге. Морские силы Рижского залива состояли всего лишь из 12 угольных миноносцев, «Новика», четырех канонерских лодок и нескольких вспомогательных судов; этих кораблей было недостаточно для защиты залива.

Поход «Славы» был обставлен очень секретно; о нем знали лишь командующий флотом адмирал В.А. Канин и начальник Оперативного отдела капитан 1-го ранга А.В. Колчак. Нашему командиру, капитану 1-го ранга С.С. Вяземскому, стало известно о назначении и цели похода из инструкции, переданной ему в секретном пакете, который он вскрыл только через час после выхода «Славы» назначенным курсом из Або-Оландских шхер в открытое море.

Первая попытка германского флота прорваться в Рижский залив

Первая неделя пребывания «Славы» в Рижском заливе прошла спокойно; немцы не появлялись у Ирбенского пролива, но уже ночью с 25 на 26 июля мы получили по радио информацию



от начальника Службы связи, контр-адмирала А.И. Непенина, о том, что днем противник произведет попытку прорваться в Рижский залив.

В информации указывался состав германской эскадры, которая подойдет к Ирбенскому проливу для выполнения этого плана: 7 линейных кораблей типа «Дэйчланд», «Брауншвейг» и «Веттин», 4 броненосца береговой обороны типа «Зигфрид», 2 броненосных крейсера, 10 легких крейсеров типа «Невельской», «Кольберг» и «Тетис», и множество миноносцев и тральщиков. Кроме того, сообщалось об отряде немецких дредноутов, предназначенных для прикрытия эскадры со стороны Финского залива от наших дредноутов. Общее количество кораблей германского флота, принимающих участие в операции прорыва под командой вице-адмирала Шмидта, — больше ста.

Соотношение неприятельских сил с нашими силами Рижского залива, насчитывающими всего около 25 кораблей, с одним лишь линейным в том числе, — далеко не в нашу пользу.

Главными противниками «Славы» в завтрашнем бою будут два линейных корабля типа «Дэйчланд». Каждый из них по силе артиллерии и другим боевым материальным качествам приблизительно равносильен «Славе», а поэтому, при учете боя на минной позиции, у нас создается уверенность в том, что мы сможем оказывать активное противодействие немцам и не пропустим в Рижский залив, при том, конечно, условии, что дальность стрельбы тяжелых германских орудий — не больше дальности наших двенадцатидюймовок.

26 июля в восьмом часу утра «Слава», имея все котлы под парами, снялась с якоря по приказанию начальника Минной дивизии капитана 1-го ранга П.И. Трухачева, руководящего обороной Рижского залива, и направилась из Куйваста к Ирбенской позиции.

После съёмки с якоря горнисты съиграли сигнал приготовления корабля к бою. Не первый раз мы его слышали за годы войны, но никогда еще не раздавались вслед за ним звуки другого сигнала, призывающего к бою и переносящего нас в новый мир сильных переживаний и ярких впечатлений; поэтому мы привыкли воспри-



нимать этот сигнал почти так же безразлично, как любой небоевой сигнал, не имея твердой надежды принять участие в бою.

Еще недавно, 19 июня, звуки сигнала приготовления корабля к бою разносились на «Славе», когда она мчалась полным ходом из Эрз, по вызову вице-адмирала М.К. Бахирева, на поддержку крейсеров в бою у Эстергарна, развивая скорость выше предельных 18 узлов. Тогда мы надеялись сильнее, чем раньше, сразиться с немцами, — но они бежали с места брани раньше, чем «Слава» присоединилась к крейсерам.

Сегодня дело обстоит иначе: сегодня наконец-то будет бой — долгожданная встреча с противником; в этом нет никаких сомнений. Вот почему теперь сигнал приготовления корабля к бою звучит совсем по-иному: торжественно и живо, остро воспринимается слухом и отзывается в душе радостным волнением, приподнимающим настроение.

Сегодня всем нам предстоит выполнить священные обязанности перед Отечеством. Сегодня для всего состава корабля, и особенно для офицеров, руководящих в бою командой и подающих ей пример, будет торжественное и строгое испытание духа, воли, знаний и сметки.

Оно должно пройти блестяще: наши офицеры обладают в большой мере душевным благородством и имеют хорошие теоретические и практические знания по специальности и по руководимой ими в бою части; проникнутые чувством долга и воинской чести, они преданы Отечеству, Государю Императору и Андреевскому флагу, и отлично сознают свои обязанности по отношению к кораблю и его личному составу. Об этом последнем каждому офицеру живо напоминает стягивающий его левую руку в запястье серебряный браслет в виде якорной цепи, с эмалевой Славской флюгаркой — белой, с синим треугольником, которой он удостоился получить в знак дружбы от кают-компания спустя тринадцать месяцев пребывания на «Славе»; каждый дополнительный год службы отмечается золотым звеном в цепи браслета; тот офицер, кто имеет их много, пользуется особым уважением, но он в то же время должен служить образцом для других, тщательно охраняя прекрасные корабельные традиции: поддерживать наи-



лучшие отношения и избегать малейших недоразумений среди офицеров как на корабле, так и вне его; быть вполне и искренно благосклонным и предупредительным к ним, к их друзьям, знакомым и ко всем посетителям корабля — и вообще способствовать поддержанию среди офицеров атмосферы дружбы, благодушия и миролюбия, в какой-то так радостно и приятно жить и выполнять с любовью служебные обязанности.

Наша команда, вся состава мирного времени, привыкла к кораблю, любит его и питает полное уважение к своим офицерам, которые заботятся не только о служебных обязанностях матросов, но и о всевозможных их личных нуждах: земных, семейных и других; команда отлично дисциплинирована, обучена и проникнута сознанием ответственности за заведываемые части.

Вот почему теперь на корабле в лицах всех чувствуется лишь радостное волнение, уверенность, спокойствие, отвага, смелость и задор.

С такими же бодрыми лицами, несомненно, шли в бой наши твердые духом моряки и в прошлом, творя чудеса храбрости, венчая победными, неувыдаемыми лаврами славы наш флот и создавая величие России.

Сегодня офицеры и команда, разойдясь по боевым местам, с особым вниманием и заботой готовят к бою вверенные им части.

Обхожу и я с трюмным старшиной, унтер-офицером Карповым, корабль и тщательно проверяю, все ли в порядке. Осмотр не вызывает во мне ни малейшей досады, ни разочарования: каждый трюмный уже вполне проникнут сознанием того, каким роковым образом может отозваться на безопасности корабля и на жизни его 850 офицеров и команды малейший недочет в заведываемой части: недожатые до отказа задрайки, плохо расхоженный клинкет вентиляционной и всякой трюмной системы, небрежно закрытый любой клапан, не говоря уже о недочетах более крупных.

Все горловины, люки, двери и иллюминаторы задраены по боевому; в ответственных и сомнительных местах установлены подпорки на клиньях. Для заделки пробоя по ватерлинии, ослабляющих остойчивость корабля, а потому и самых опасных, в



каждом отсеке жилой палубы разложены обточенные на конус пробки, по калибру больших снарядов, а возле них — запас пакли и ведерки с салом и разведленным суриком; там же находятся подходящей длины подпорки с подвязанными на одном конце каждой из них двумя клиньями. В случае пробойны по ватерлинии в отверстие забивается подходящая пробка на просаленной или пропитанной суриком пакле — и подкрепляется подпорками, быстро срезанными пилой или подогнанными топором с конца, противоположного тому, где подвязаны клинья; теперь достаточно забить клинья, чтобы придавить как следует пробку. Такие же подпорки с клиньями и подходящий инструмент разложены во всех отсеках ниже ватерлинии на тот случай, если понадобится подкрепить поврежденные переборки отсека, затопленного от мишного взрыва или от попадания снаряда ниже броневое пояс. Проверено действие мощных водоотливных турбин, осушительных и пожарных насосов. Сняты замки с кингстонов затопления артиллерийских погребов. Установлены на свои места переносные осушительные турбины и брандспойты; разложены по-боевому пожарные шланги. Итак, все в порядке.

Нет никаких исчислений и во всех других боевых частях корабля. Каждый, от мала до велика, хорошо понимает важность и целесообразность мер по приготовлению корабля к бою, выполняет все надлежащим образом, отлично знает свою заведываемую часть, уверен в ней и уверен в себе. При таких условиях уверенность, самообладание и спокойствие не покинут его в бою.

Обходя корабль, я люблюсь оживлением и воодушевлением, с каким он готовится к бою; приглядываясь к отдельным группам матросов, работающих под руководством офицеров, боцманов и унтер-офицеров, и поражен необыкновенной гармонией во всем: в выражениях лиц, движениях, окликах, шутках, прекрасно сочетающихся с боевой корабельной обстановкой.

В пути мы получаем от начальника Минной дивизии сообщение по радио о том, что германские тральщики, приступившие с раннего утра к тралению мин на Ирбенской позиции у южного берега, под защитой крейсера «Тегис» и миноносцев, — приостановили работу после того, как неприятельский крейсер и один



из минопосцев подорвались на наших минах (около 8 часов); последний утонул.

К полудню «Слава» уже приближается к Ирбену.

В рубке собрались еще задолго до боевой тревоги все офицеры, которые останутся в ней в бою: командир — капитан 1-го ранга С.С. Вяземский, старший артиллерист — старший лейтенант В.Н. Марков, второй артиллерист — лейтенант Ю.Ю. Рыбалтовский и старший штурман.

На мостике, у дальномера, стоит общий любимец, всегда невозмутимый, спокойный и благодушный Толик — лейтенант А.П. Ваксмут, младший штурман.

Тут же внизу, на спардеке, находятся почти все пока еще свободные от службы, после приготовления корабля к бою, офицеры. Каждому любопытно взглянуть на «армаду» противника прежде, чем уйти по боевой тревоге в шлютонг или спуститься в машинное и котельное отделения и другие посты. Среди них: старший инженер-механик капитан 2-го ранга В.В. Черкасов; старший минный офицер лейтенант Н.В. Задлер; Гога, лейтенант Г.В. Огильви, инициатор всех мичманских развлечений и безобидных походов; «тонный» лейтенант Н.Н. Лауданский, с красивыми темными глазами, чарующими милых женщин; беспашашный, добродушный и славный «Трепка» — инженер-механик мичман Ф.Т. Арсенков, заведующий главными машинами; вдумчивый и милый инженер-механик мичман А.Ф. Сушинин, коему подведомственно чрево корабля — котлы; «Бобико» — мичман Б.А. Борисов, командир носовой 12-двоймовой башни и ревизор, с детским, живым выражением лица (того гляди, что расшалится, как ребенок), но важный и серьезный от массы служебных обязанностей, к которым он относится очень добросовестно; «Бумсик» — мичман В.И. Иванов, командир кормовой 12-двоймовой башни, бывший фельдфебель Морского Корпуса, отличный службист и педант; лейтенант Г.А. Орфенов — второй артиллерийский офицер, строгий и очень требовательный к подчиненным на службе и милый — вне ее; лейтенант Н. Монсеев, в прошлом артиллерийский офицер армии, прозванный за маленький рост и за манеру по-детски проглатывать в разговоре некоторые согласные звуки «Андрюшей Ющинским», по имени и фамилии мальчика в напуганном судебном



процессе; мичман И.И. Росс, финского происхождения, смешно с акцентом говорящий по-русски и еще не усвоивший наш язык как следует; «Шмурыга» — мичман В.Д. Державин, крепкий, полный, добродушный и не упускающий возможности прилечь и поспать; «Ивоныч» — инженер-механик мичман И.Я. Стеценко, веселый и радостный, всегда с запасом новых остроумных анекдотов, им же выдуманных; «Стенобит» — грузный, толстый младший врач С.В. Скворцов, и наконец старший врач С.К. Витенбург.

Глаза всех направлены вперед... Там уже видны наши миноносцы, в количестве около двенадцати, которые находятся возле позиции с раннего утра, и канонерские лодки «Грозящий» и «Храбрый». На «Сибирском Стрелке» — брeid-вымпел начальника Миншой дивизии.

За ними, на горизонте, — думы немецкой «армады».

Вот начали появляться верхушки мачт ее, но пока еще неясно... По мере приближения мачты постепенно растут, становятся заметнее и увеличиваются количественно.

Офицеры ведут подсчет вымпелов. Уже дошли до тридцати.

На горизонте начинают появляться и трубы больших кораблей...

«Тридцать пять... сорок... пятьдесят», — продолжают подсчитывать корабли.

Между тем трубы всплывают все выше и выше... Можно уже приблизительно учесть и количество неприятельских линейных кораблей, и крейсеров; оно совпадает с тем, какое было дано почью в информации начальника Службы связи. Поражаешься его осведомленности.

При приближении «Славы» к позиции наши миноносцы пропускают ее вперед.

— Сто тридцать кабельтовых, — слышится спокойный голос лейтенанта А.П. Ваксмута, передающего расстояние до противника в рубку.

— Боевая тревога! — доносится приказ командира, и корабль тотчас же оглашается живыми звуками сигнальных горнов и резким звоном, с короткими промежутками, колоколов громкого боя. Вмиг все разбегаются по своим местам.



В это время канонерские лодки «Грозный» и «Храбрый», находящиеся впереди, в маневренном мешке, и стреляющие по тральщикам, попадают под сильный огонь только что подошедших к Ирбену двух линейных кораблей типа «Дэйчланд» и с большим трудом выходят из сферы его, резко меняя курсы. Приближающаяся «Слава» отвлекает внимание противника от канонерских лодок и принимает удар на себя.

Минут через пять после боевой тревоги впереди, близко от нас, вздымаются столбы воды первого пристрелочного залпа 11-дюймовых орудий «Дэйчландов» и слышатся разрывы снарядов. Сразу выясняется их дальность полета, около 120 кабельтовых, значительно больше предполагавшейся.

Второй залп ложится с перелетом, сзади нас.

Хитрые немцы... обладая обширными техническими средствами, они, по-видимому, незадолго до операции, к которой готовились очень тщательно, перевооружили предназначенные к ней корабли, установив новые дальнобойные орудия.

Каково будет сражаться с ними «Славе», дальность стрельбы двенадцатидюймовок которой — всего лишь 87 кабельтовых!

Два «Дэйчланда» быстро пристреливаются к нашему кораблю, но мы продолжим идти вперед, желая сблизиться с противником.

Подойдя к минному заграждению, командир выясняет, что расстояние даже до неприятельских тральщиков остается для нас чрезмерно большим, свыше 100 кабельтовых. Поэтому он не открывает по ним огня и предпочитает молчать: не имеет смысла тратить попусту снаряды и не следует выдавать немцам недальнобойность орудий.

Капитан 1-го ранга С.С. Вяземский меняет курс корабля и отводит его от заграждения.

Затем «Слава» опять приближается к минному полю, стараясь подойти к тральщикам на подходящую дистанцию, но это ей не удается.

Так проходит весь день. Мы находимся почти непрерывно под сильным обстрелом, выходя из него лишь при поворотах, когда корабль, в силу условий боя на минной позиции, меняет направление своего движения вдоль нее.



Все попытки сблизиться с немцами на подходящую дистанцию оказываются тщетными. Кратчайшее расстояние до немецких тральщиков при сближении остается не меньше ста кабельтовых.

Германская эскадра, увеличившая интенсивность траления после 2 час. 30 мин. пополудни, теряет потопленным на минах еще один миноносец и подорванным — один вспомогательный крейсер.

Капитан 1-го ранга С.С. Вяземский за весь день ни разу не открывает огня, проявляя этим присущую ему выдержку. Несомненно, такое поведение командира и сама «Слава», молчаливо, спокойно и неустойчиво, как призрак, маневрирующая под неприятельским огнем, словно заманивающая противника вглубь залива, где, наверное, его ожидают неприятные сюрпризы, — действуют на нервы и без того уже смущенного адмирала Шмидта: за день операции погибли на наших минах его два миноносца и один тральщик и подорвались — один легкий и один вспомогательный крейсер.

Германская эскадра продвигается вперед, но очень медленно и с большой осторожностью.

Под конец дня, еще до захода солнца, адмирал Шмидт приостанавливает траление, уводит свою эскадру в направлении на юг — и доносит большому штабу о том, что операция прервана, так как минная защита очень сильна, и им встречено с нашей стороны упорное сопротивление.

«Слава», принявшая уже боевое крещение, отправляется на ночь в Арнсбург под прикрытием противоминных сетей. Минная же дивизия, находившаяся во время боя «Славы» вне неприятельского огня и наблюдавшая со стороны наши действия, уходит на свою якорную стоянку у Цереля.

«Слава» не получила ни одного попадания, но на ее палубы во время обстрела сыпались, как горох, мелкие осколки 11-дюймовых немецких снарядов при их разрывах о воду, не причиняя никакого вреда ни кораблю, ни его личному составу, т.к. палубы в бою были пусты.

После отбоя офицеры бегло обмениваются дневными впечатлениями. Все приятно возбуждено, и на лицах чувствуется какой-



то особенный отпечаток: они уже смотрели в глаза смерти. Передают различные эпизоды боя и восторгаются выдержкой, хладнокровием, храбростью и настойчивостью командира, который все время вел корабль под неприятельский огонь, стараясь поскорее сблизиться с противником и активно противодействовать ему. Рассказывают, как спокойно и методично лейтенант А.П. Ваксмут, весь день стоявший у дальномера и порой обливаемый брызгами воды от близких разрывов неприятельских снарядов, — передавал командиру в боевую рубку дистанции до германских кораблей. Он предчувствует, что не будет убит в бою, и уверенно об этом говорит. По подсчету лейтенанта А.П. Ваксмута, на Ирбенской позиции было около семидесяти немецких кораблей.

Все очень довольны поведением команды; никто из нас, как и нужно было ожидать, не дрейфил. Только в носовой 12-дюймовой башне произошла маленькая неприятность; по какому-то недоразумению среди прислуги подачи снарядов оказались два баптиста, которые заявили, что в силу своих религиозных убеждений они не могут принимать активного участия в бою — и просили поставить их под неприятельский огонь на открытую палубу в доказательство того, что в своем заявлении они не руководствуются инстинктом самосохранения. На палубу баптистов не поставили — и сегодня их списывают с корабля и отправляют в штаб.

Несмотря на приподнятое и оживленное настроение, у всех заметна все же досада, вызванная недостаточной дальностью наших двенадцатидюймовых орудий.

После дневного напряжения нервов чувствуется некоторая усталость, и свободные от службы офицеры идут спать, ожидая завтра продолжения операции противника.

Весь день 27 июля мы находились в полной боевой готовности, но противник не появлялся. Служба связи выяснила, что он временно прекратил операцию, и «Слава» вечером возвратилась в Куйваст.

28 июля, в 4 часа 30 минут утра, два броненосных крейсера «Роон» и «Принц Генрих» неожиданно появились в тумане перед Церелем и произвели преждевременную «побудку» наших миноносцев, стоявших на якоре, подвергнув обстрелу их и маяк.



Человеческих жертв не было, и один лишь «Сибирский Стрелок» получил два незначительных попадания. После этого миноносцы перешли на другое место, подальше от Цереля.

Днем неприятельские корабли больше уже не появлялись у Ирбенского пролива.

Немцы, несомненно, приостановили операцию, но нет никаких данных считать, что они отказались окончательно от намерений завладеть Рижским заливом; поэтому мы продолжаем ожидать их со дня на день.

В это время нами была получена информация о том, что после неудачной попытки противника завладеть заливом командующий германской Северной армией доложил по начальству: «Адмирал Морского Отряда испугался “Славы” и ушел, не прорвав позиции».

Надо принимать меры к тому, чтобы достигнуть большей способности нашего корабля противодействовать неприятельским силам. Уже срочно заказаны баллистические накопечники для 12-дюймовых снарядов, несколько увеличивающие дальность их полета, но нельзя ожидать их присылки, при всей спешности заказа, в короткий срок; следовательно, нам остается прибегнуть при создавшихся условиях лишь к единственному средству для увеличения дальности орудий, которым мы можем воспользоваться, — к крену. Об этом ведут со мной переговоры старший лейтенант В.И. Марков, лейтенант Ю.Ю. Рыбалтовский и командир корабля.

Решено кренить корабль в бою на три с половиной градуса; при этом дистанция стрельбы увеличивается до 95 кабельтовых. Большой крен делать нельзя, так как при нем отпадает уверенность в полной исправности подачи снарядов и зарядов, и, кроме того, время перекренивания корабля с борта на борт, необходимое в условиях боя на минной позиции, становится чрезмерно большим; оно слишком велико и при трех с половиной градусах и поэтому вызывает смущение у командира.

При нормальных условиях крен корабля получается затоплением от кингстонов бортовых коридоров по одному борту по осушительной системе, магистраль которой имеет в диаметре всего лишь 4 дюйма. Крен в один градус получается со средней скоро-



стью в 6 минут; стало быть, для создания крена в три с половиной градуса необходимо затратить 21 минуту, а для перекренивания на другой борт — 42 минуты; при дальнейших операциях придется выкачивать воду из бортовых коридоров насосами сравнительно малой мощности, и необходимое для этого время достигнет часа или затянется еще дольше.

Для ускорения перекренивания я пользуюсь шестью перепускными трубами большого диаметра в 6 дюймов, между внешними бортовыми коридорами, по две в каждом из следующих отсеков: носовом кочегарном, кормовом кочегарном и машинном, — и совмещаю перепускание воды в одних коридорах с затоплением от кингстонов или выкачиванием ее — в других. Для этого перед боем я заполняю водой полностью в каждом из упомянутых отсеков два коридора из четырех накрест: левый кормовой и правый носовой. При таких условиях первый крен одним перепусканием воды получается в 8 минут и другие — последовательно в 14, 22 и 30—35 минут, затем скорости перекренивания повторяются.

Для проверки подсчета и для практики трюмных производжу учение, которое дает благоприятные результаты, совпадающие с теоретическими. Командир вполне доволен ими и принимает к сведению мое заявление о том, что скорость перекренивания можно еще несколько увеличить при том условии, если поворот корабля на 180 град. в бою на позиции всегда производить в сторону от нее: естественный креп, получающийся при циркуляции, в этом случае способствует созданию большей разницы в уровнях воды соответствующих бортовых коридоров, ускоряющей перепускание ее и затопление от кингстонов. Капитан 1-го ранга С.С. Вяземский, подчеркивая важность крена для нашего корабля в бою и своевременность и быстроту его получения, назначает в помощь себе для связи со мной специального офицера — мичмана П.Н. Вейсшюфа.

Итак, теперь есть надежда на то, что «Слава» в предстоящих боях будет более дееспособной.

Немцы между тем не проявляют особенной активности у Ирбенского пролива; лишь 30 июля утром линейный корабль типа «Брауншвейг» в сопровождении крейсера и миноносцев снова подверг безрезультатному обстрелу Церельский маяк.



В тот же день в личном составе офицеров «Славы» произошла перемена; наш симпатичный старший офицер, Владимир Григорьевич Ангопов, покинул корабль, получив новое назначение. Его заменил на этом посту старший лейтенант В.Н. Марков, а старшим артиллеристом стал лейтенант Ю.Ю. Рыбалтовский.

31 июля в Куйваст прибыл со стороны Рижского залива «Уссуриец», ведущий на буксире поврежденный миноносец «Амурсец» с большим дифферентом на корму. Последний подорвался ночью в Ирбисском проливе, наткнувшись на патрон сети против подводных лодок во время большой постановки мин при участии миного заградителя «Амур» и миноносцев. «Амурсец» был поставлен у маяка для указания пути; его снесло ветром на сеть, и от пробойны при взрыве затопилось машинное отделение.

В течение всего дня 31 июля наши дозорные миноносцы видели очень далеко на горизонте непрерывно передвигающиеся дымы. По-видимому, там, на подступах к позиции, противник возобновил траление.

На следующий день рано утром дозорные миноносцы «Охотник» и «Генерал Кондратенко» заметили три неприятельских миноносца, обстреляли их — и с помощью «Новика» заставили быстро удалиться под прикрытием стоявшего в отдалении легкого крейсера.

В воскресенье 2 августа у нас на «Славе» совершается богослужение, после которого горнисты играют большой сбор.

Командир обходит роты, здоровается с ними; потом, собрав офицеров и матросов на шканцах, подымается на правый трап кормового мостика — и после обычной команды: «Фуражки снять!» — читает громко и внятно параграфы Морского Устава, относящиеся непосредственно к бою. Все с обнаженными головами, очень внимательно и почтительно слушают чтение.

Затем следует команда: «Накройсь!» — и теперь командир обращается к матросам с воодушевляющей, бодрой речью. Он после первого боя «Славы» называет их уже не иначе, как орлами, отважными воинами, доблестными защитниками Родины. Это правится матросам, льстит их самолюбию и наполняет их души гордым и радостным сознанием высокой роли, какую играет каждый из них в бою.



В своей речи капитан 1-го ранга С.С. Вяземский говорит о том, что 26 июля в бою с превосходящими неприятельскими силами, обладающими новейшей артиллерией, «Слава» принуждена была молчать, чтобы не выдавать местонахождения своих устаревших орудий и не тратить зря снарядов; тем не менее противник ушел, испугавшись одного грозного вида нашего корабля, бесстрашно маневрировавшего под его ураганным огнем. Как же почувствуют себя немцы, когда загремят наши 12-дюймовые пушки и будут их гнать? Смелым Бог владеет, и мы, бодрые духом, должны победить превосходящего противника, задержав его движение вперед, и прославить на вечные времена наш любимый корабль. Слава о нас пронесется по России и вызовет радость и восхищение Государя Императора и всех русских людей.

Команда, дух которой после боя 26 июля несколько ослабел от сознания недостаточной пользы нашего корабля в бою с неприятелем, значительно сильнее нас, теперь, после речи командира, разошлась по палубам и кубрикам снова бодрая, оживленная и с надеждой и верой в успех в грядущих боях.

В кают-компанию за обедом капитан 1-го ранга С.С. Вяземский обращается с кратким словом к офицерам, в котором восхваляет их и выражает удовольствие по поводу того, что участвует с ними в боях. Он питает к офицерам полное доверие и хочет, чтобы и офицеры вполне отвечали ему тем же. С.С. Вяземский честно выполнит свой долг перед Государем и Россией так же, как это делали и его предки, память о которых для него священна.

В тот же день вечером, сидя после ужина в своей каюте, я услышал через переборку голос окликнувшего меня соседа по каюте, мичмана Вадима Ивановича Иванова:

— Косташа! а, Косташа!

— Что скажете, Бумсик?

— Вы знаете? завтра у нас — опять «мордяпка».

Этим словом мы, офицеры, стали шутя называть бой; его привил Жюль Рыбалтовский, подхватив у одного из комсидоров.

— Будем сражаться не с простыми броненосцами, а с дредноутами, — продолжал Вадим с гордым оттенком голоса. — Только



что получена информация начальника Службы связи. Я, Косташа, тороплюсь на вахту, а подробности боя вы сами можете узнать.

Немедленно после этого краткого извещения я пошел в каюту дежурного офицера по расшифровке радиодесепи и познакомился с информацией о завтрашнем бое контр-адмирала А.И. Непенина. В ней подробно сообщалось о времени подхода германской эскадры к Ирбенской позиции и о ее составе. В этот раз в первой линии будут находиться, кроме линейных кораблей типа «Дэйчланд», крейсеров, миноносцев и тральщиков, дредноуты типа «Нассау». В операции под командованием того же адмирала Шмидта принимают участие 8 дредноутов, 7 броненосцев, 11 крейсеров, 4 подводных лодки и около 120 миноносцев и тральщиков.

В каюте дежурного офицера по расшифровке и в кают-компании — оживление: офицеры обмениваются мнениями о предстоящей «морской». Шансы ее для нас очень неблагоприятные: придется сражаться с несколькими дредноутами; у каждого из них — двенадцать 11-дюймовых орудий; но, принимая во внимание, что дальность их вряд ли больше, чем у «Дэйчландов», и, следовательно, «Славе» удастся с креном достигать тральщиков, — мы не унываем и сохраняем уверенность в наш успех. Всех нас забавляет то, что немцы сочли нужным теперь послать против «Славы» такие мощные корабли, как «Нассау». Вообще вся неприятельская «армада» в этот раз значительно сильнее, чем раньше.

Вторая попытка Германского флота прорваться в Рижский залив. Победа нашего флота

3 августа, в одиннадцатом часу утра, «Слава» приближается к Ирбенскому проливу под охраной миноносцев 9-го дивизиона.

На горизонте перед нами опять та же картина, что была 26 июля, — облака дыма и лес мачт, с тою лишь разницей, что их теперь больше. На всем его протяжении — неприятельские корабли.

Германская эскадра начала подходить к Ирбену и сосредоточивать свои силы здесь уже с девяти часов утра.

Наши корабли распределены следующим образом: миноносцы — вдоль всей позиции, а канонерские лодки «Грозный» и



«Храбрый» — в маневренном мешке, вынесенном вперед для обстрела тральщиков противника и отражения прорыва его миноносцев и подводных лодок.

Сегодня сигнал боевой тревоги проиграла на более дальней дистанции от противника.

Все разбежались по расписанию; спустился и я к своему месту по тревоге в центральной части корабля, в среднем отсеке жилой палубы, возле радиорубки. Здесь имеется телефон в боевую рубку, при помощи которого я поддерживаю связь с ней во время боя; тут же находится и кренометр; вот и все скромное оборудование моего поста, очень примитивное по сравнению с тем, какое имеется на наших дредноутах.

Как только я спустился в свой пост, мичман П.Н. Вейсенгоф сообщил мне по телефону распоряжение командира — накренил корабль на левый борт; стало быть, подходим к позиции с правого края ее. Подымаюсь на багарейную палубу и передаю соответствующие приказания трюмным в кочегарных и машинных отделениях.

Вскоре после получения крена один из «Дэйчландов» открывает по нам огонь с большой дистанции. Доносится характерное шипение снарядов при полете и вслед за этим — их разрывы.

«Слава», развернувшись в боевую позицию, мчит под неприятельским огнем на сближение с «Дэйчландами». Разрывы их снарядов — все сильнее и сильнее, и наш корабль содрогается от них.

Проходит еще короткий промежуток времени — и гремит первый залп наших 12-дюймовых орудий; мы, по-видимому, сблизились с тральщиками...

Приятная весть в один миг распространяется по кораблю... Все, кого вижу из матросов, с радостной улыбкой говорят: «Наши стреляют».

Между тем грохот от разрывов неприятельских снарядов усиливается... неистово шипят они при полете... издали доносится рокот орудий... но все эти звуки заглушаются выстрелами наших двенадцатидюймовок, продолжающих посылать залпами, через одинаковые, короткие промежутки времени, снаряды в тральщики, отгоняя их с минной позиции на восток.



«Слава», дойдя до минного поля, меняет курс и сбивает расчеты немцев. Еще раздается пара наших залпов — и мы прекращаем огонь; замирает и стрельба противника.

Идя вдоль позиции, «Слава» приближается к Михайловскому маяку и обстреливает его 6-дюймовыми орудиями, т.к. командир предполагает, что немцы оттуда ведут корректировку стрельбы своих кораблей. Береговая батарея у маяка сначала отвечает нам, но с недолетами, и вскоре прекращает огонь.

«Слава», дойдя до края позиции, меняет направление вдоль нее на обратное. Командир делает поворот в сторону залива, как было условлено. Я своевременно получаю из боевой рубки распоряжение — перекренить корабль на правый борт. Потребное для этого время сокращается на циркуляции до 11 минут; ускорению способствует и отчетливая, быстрая работа трюмных, довольных сознанием важной роли, выпавшей на их долю в бою.

После поворота «Славы», на обратном ее движении вдоль позиции, в боевой рубке замечают, что крейсер «Принц Адальберт» вышел далеко вперед из линии германских больших кораблей и подходит к нашим миноносцам. «Слава» быстро приближается к нему, открывает по крейсеру огонь из 12-дюймовых орудий и после пары перелетов накрывает его. Под нашим метким огнем «Принц Адальберт» уходит полным ходом назад.

В то же время из мглы показываются два дредноута типа «Нассау» — и на дистанции в 120 кабельтовых открывают по «Славе» огонь.

По звуку неприятельских снарядов можно сразу уверенно определить, не глядя на стреляющие корабли, что они — не «Дэйчланды», а принадлежат к другому классу: снаряды первых шипят, а эти летят сравнительно беззвучно.

Дредноуты скоро пристреливаются и дальше ведут по нам методичную стрельбу, каждый порознь, залпами из четырех 11-дюймовых орудий по очереди, через одинаковые и короткие промежутки времени.

«Слава», вся содрогаясь под этим сильным огнем, идет полным ходом, маневрируя на сближение с противником и, достигнув подходящей дистанции до тральщиков, стреляет по ним своими



12-дюймовыми орудиями; те разбегаются во все стороны и отходят с позиций на восток. Затем мы удаляемся от дредноутов.

Дальше в течение всего дня «Слава» проходит несколько раз вдоль позиции на маневренном ее пространстве, продолжает обстреливать тральщики и отгоняет их, попадая при сближении под сильный огонь «Дэйчландов» и дредноутов типа «Нассау». Перемена направления движения нашего корабля на краях маневренного пространства всегда сопровождается его перекрениванием.

В 5 часов вечера со «Славы» замечают, что вдоль неприятельского берега, со стороны Люзерорта, пробирается украдкой неприятельский миноносец. Мы открываем по нему сильный огонь из 6-дюймовых орудий — и заставляем отойти назад.

С наступлением темноты, после того как противник прекращает траление, наши миноносцы уходят в Кальбоденгруд, а «Слава» — в Арнсбург.

За этот день германская эскадра потеряла потопленными 2 миноносца, взорвавшиеся на минах, и один тральщик, погибший от огня нашего корабля.

«Слава» вышла из боя, как и 26 июля, совершенно незатронутой неприятельскими снарядами и даже их осколками, так как снаряды дредноутов, в отличие от «Дэйчландов», при разрывах в воде совсем не давали осколков. Полная удача опять нас сопровождала. Ей способствовал и опыт нашего командира, а его порыв, настойчивость, хладнокровие и желание выполнить то, что от нас требовалось, несмотря ни на какую стрельбу, — вызывали среди нас общий восторг.

Немцы сообщили в своей информации об Ирбенском сражении о том, что «Слава» была повреждена и от пробоя получила крен: они издали не разобрались в истинной причине операции с перекрениванием.

Наступившая ночь была беспокойной; под ее темным покровом прорвались в Рижский залив для атаки «Славы» два лучших быстроходных миноносца противника: «V-99» и «V-100»; этому способствовал густой туман, сквозь который ничего не было видно в расстоянии полукабелятова.

Уже в 11 часов вечера дозорные миноносцы «Генерал Кондратенко» и «Охотник» заметили два неприятельских миноносца,



прорвавшихся в Рижский залив. Между ними завязался бой, но немцы, пользуясь туманом, исчезли.

В 3 часа ночи опять произошла встреча тех же миноносцев с двумя нашими — «Войсковым» и «Украиной». Последовал кратковременный бой в несколько минут — и противник опять удалился. «Войсковой» получил легкое повреждение, и три матроса его команды были тяжело ранены.

Позже, уже на рассвете, произошел славный бой «Новика» на Ирбенской позиции с теми же двумя прорвавшимися миноносцами, длившийся 17 минут. Несмотря на превосходство неприятеля, у которого было шесть 100-мм орудий против четырех орудий того же калибра «Новика», — наш доблестный корабль, прекрасно стреляя, быстро нанес большие повреждения немецким миноносцам и припудил их бежать; они скрылись в дымовой завесе и один из них погиб, выбросившись на берег.

После окончания этого боя, около 7 часов утра, на позицию вступает «Слава». Приближаясь к ней, мы слышим стрельбу противника и видим лишь столбы воды от падающих и разрывающихся его тяжелых снарядов, и наши миноносцы, маневрирующие среди них, под командой начальника Минной дивизии. «Слава» проходит вперед мимо миноносцев.

Густой туман не позволяет нам видеть самого противника: ни его большие корабли, ни тральщики, ни даже вспышки его орудий. Мы чувствуем себя совершенно слепыми по отношению к неприятелю; он же при нашем появлении открывает по «Славе» огонь и пристреливается к ней, хотя и не быстро, так как она, находясь в полосе более разреженного тумана и к тому же под солнцем, представляет собой достаточно хорошую цель для огня германских дредноутов. Немцы стреляют по нам залпами из четырех орудий, как и вчера, но более часто.

Мы отвечаем противнику огнем наших двенадцатидюймовых орудий, но, к большому сожалению, стрельба «Славы» не может быть точной.

За весь бой только однажды и один лишь лейтенант А.П. Ваксмут, стоящий у дальнего орудия, замечает при сближении появившиеся в тумане на короткий промежуток времени мачты германского



дредноута, стреляющего по нам, — и просит в рубку открыть огонь по указанному им направлению. Увы, комэндоры, не видя цели, не знают, куда наводить орудия.

Между тем противник почти беспрепятственно тралит в тумане и продвигается вперед. Расстояние до него становится постепенно все меньше, а точность его огня попутно увеличивается.

На дистанции около 60 кабельтовых «Слава» получает почти одновременно три попадания 11-дюймовых снарядов.

Я нахожусь в это время, как обычно в бою, на батарейной палубе, у люка в жилую палубу, над своим постом. Отсюда легче наблюдать за попаданиями неприятельских снарядов, т.к. здесь двери поперечных переборок по правому борту по боевой тревоге остаются открытыми, и поэтому можно в наиболее короткий промежуток времени прибегать к пораженному месту и принимать необходимые меры.

О первом попадании сразу узнаю по дыму в офицерском отделении, сопровождающему разрыв неприятельского снаряда.

Через несколько секунд я с трюмным старшиной Карповым уже там. Подбегая, вижу сквозь дым судового священника, хватающего пожарный шланг. Человека три из матросов трюмно-пожарного дивизиона на один момент шарахаются в сторону, но тотчас же хватаются за шланги вслед за священником.

Едва попадаю в офицерское отделение, разрыв второго снаряда противника слегка подбрасывает меня и валит на палубу. Подымаюсь и иду к горящим офицерским каютам по левому борту. Туда подтягивают пожарные шланги и направляют струи воды, но еще трудно хорошо ориентироваться в густом дыму от разрывов двух снарядов и от пожара.

Темель... чад... духота... трудно дышать.. на расстоянии полусажени ничего не видно...

Попадаю под сильные струи воды, окатывающие меня... Отхожу в сторону и слышу недалеко от себя несколько повышенный голос мичмана И.И. Рооса, командира левой кормовой 6-дюймовой башни, и попутно вижу сквозь дым силуэт его, быстро спускающегося по трапу в батарейную палубу. Подхожу ближе и узнаю, что в его подбашенном отделении и зарядном погребе — пожар; погреб надо затопить.



Роос бежит к горловине на батарейной палубе, через которую распространился пожар вниз, чтобы затем проникнуть в подбашенос, — тушить пожар, и изолирует погреб; я же спускаюсь в жилую палубу, где сосредоточено управление клапанами затопления кормовой 6-дюймовой группы погребов. Там находится по боевому расписанию трюмный унтер-офицер Гачевский. Мы подбегаем к клапанам и открываем нужный из них.

Проходит несколько секунд — и зарядный погреб уже заполнен водой. Опасность взрыва миновала.

В жилой палубе не так дымно, как наверху. Вижу сильно выпученную и пробитую осколками легкую переборку левой верхней кормовой угольной ямы. Я вхожу в нее — она пустая — и быстро охватываю взглядом картину разрушения, произведенного неприятельским 11-дюймовым снарядом, пробившим здесь повыше ватерлинии броневой пояс толщиной в 8 дюймов и взорвавшимся в верхнем бортовом коридоре между 65-м и 71-м шпангоутами. Совершенно разрушены его переборка на 65-м шпангоуте и второй борт от палубы до палубы на протяжении больше 24 футов.

У пробойны работают трюмные 5-го отсека под руководством своего старшины, унтер-офицера Потапова. Деревянная пробка с прослойкой пакли, пропитанной суриком, — уже на месте. Теперь подкрепляем ее двумя подпорками и подбиваем клинья.

Этот же снаряд, разорвавшись в бортовом коридоре, повредил проводки; рулевое управление и управление огнем из боевой рубки испортились. Командир «Славы» принужден застопорить на некоторое время машины, пока исправляют повреждения.

Подымаюсь на батарейную палубу. Там пожар уже ликвидирован; прибежавший из центрального поста лейтенант Н.В. Задлер успешно руководил тушением его. Старший офицер, старший лейтенант В.Н. Марков, оставался в боевой рубке, т.к. управлял в бою огнем 12-дюймовых орудий.

Четыре офицерских каюты совершенно разрушены разрывом 12-дюймового снаряда, попавшего в легкий борт против одной из них.



Третий снаряд причинил лишь незначительные повреждения, пробив правый фальшборт на спардеке, против шкапцев, и разрушив часть косчных сенок.

У нас нет ни убитых, ни раненых от всех трех попаданий; лишь несколько матросов получили при разрыве снарядов ожоги и один из команды, горнист, — тяжелые. Господь Бог нас хранит.

«Слава», временно выйдя из огня противника, теперь снова продолжает бой.

Между тем руководящий обороной Рижского залива начальник Минной дивизии капитан 1-го ранга П.Л. Трухачев, бред-вымысел которого развевается на «Пограничнике», учтя все создавшиеся условия боя на Ирбенской позиции и созная, что мы больше не имеем возможности оказывать активное противодействие неприятелю, успешно пользующемуся благоприятным для него густым туманом и уже протравившему почти все заграждение, — поднимает сигнал: «Силам Рижского залива идти на вторую позицию», т.е. к Моонзунду.

Не по душе нашему командиру этот сигнал. Он рассматривает уход с Ирбенской позиции как бегство и, кроме того, считает вторую позицию совершенно неподходящей для боя вверенного ему корабля, хорошо зная все недостатки ее. Там «Слава», находясь словно в западне, отрезанная от Финского залива природной преградой, защищенная со стороны Рижского залива лишь слабым минным заграждением и лишенная возможности свободно маневрировать за недостатком места, станет легкой жертвой для превосходящих силами немцев и обречена на верную гибель. Там будет для нее лишь решительный бой чести без всякой возможности оказать существенную пользу и без надежды на успех. Здесь же, у Ирбенской позиции, «Слава», находясь теперь даже в весьма неблагоприятных условиях для боя, может все же оказывать сопротивление противнику, правда, незначительное, и быть этим полезной.

Взвесив все эти обстоятельства, капитан 1-го ранга С.С. Вяземский продолжает вести бой, словно не замечая сигнала, и прекращает его лишь тогда, когда начальник Минной дивизии подходит на «Пограничнике» совсем близко к «Славе» и лично приказывает ему по мегафону идти немедленно на вторую позицию.



С болью в сердце капитан 1-го ранга С.С. Вяземский поворачивает свой корабль — и, покинув Ирбенскую позицию, направляется в Куйваст. Горнисты играют отбой боевой тревоги.

В пути наш командир приглашает в рубку офицеров корабля, старших специалистов, для того, чтобы узнать их мнение относительно возможности прорыва «Славы» через Ирбенский пролив в Балтийское море для присоединения к главным силам нашего флота. Все высказываются за то, что прорыв при создавшихся условиях несомыуществим; таково же мнение и командира, и план прорыва отбрасывается.

Офицеры после отбоя с интересом осматривают повреждения корабля и последствия пожара. Здесь — полный хаос: беспорядочно валяются разрушенные и искорверканные переборки кают, торчат груды железа и разбитой и обгоревшей мебели, держится сильный и неприятный запах гари. Четыре погорельца — И.И. Роос, А.П. Вакмут, старший штурман и доктор С.В. Скворцов почти тпептно ищут что-либо сохранившееся в целости из вещей. В каюте приунывшего «Стенобита» все сгорело дотла: он хранил там бутылъ спирта для медицинских надобностей.

11-дюймовый снаряд, создавший эти разрушения, попал в каюту лейтенанта А.П. Вакмута, где находилась горловина ручной подачи левой кормовой 6-дюймовой башни, державшаяся по боевой тревоге открытой. При разрыве снаряда в нее упало горящее пальто Анатолия Петровича — и произвело пожар в подбашенном отделении и зарядном погребе.

За обедом в кают-компании обмениваемся впечатлениями боя и узнаем друг от друга всевозможные его подробности. На мичманском конце по обыкновению — смех и шутки. Вспоминают главным образом комические эпизоды боя. Рассказывают про корабельного кока, который в разгаре боя, не найдя старшего офицера, озабоченно обратился к командиру с настойчивой просьбой — нарядить матросов для чистки картошки. У кока на уме лишь своя забота — приготовить вовремя обед, и его беспокоит только нарушение обычного налаженного порядка в камбузе; грохот же наших орудий, жужжание и разрывы неприятельских снарядов и



вздымающиеся вокруг корабля гигантские столбы воды — нашего кока совершенно не трогают и не волнуют.

Вечером мы прибыли в Куйваст, и старший офицер распределил наших погорельцев по другим каютам, уплотнив молодых мичманов.

5 августа пришло известие от посланных в разведку миноносцев 5 дивизиона о том, что германская эскадра, пройдя Ирбенский пролив, медленно и осторожно продвигается вдоль берега, недалеко от Домеснеса, вглубь залива.

По информации начальника Службы связи, полученной в тот же день, немцы решили положить конец активности наших сил в Рижском заливе и прежде всего вывести из строя и уничтожить «Славу», а затем преградить доступ из Финского залива в Моонзунд нашим небольшим кораблям.

«Слава» находится теперь под непосредственной угрозой и готовится к бою, принимая до полного запаса снаряды, воду и грузы уголь. Командир совещается относительно всех возможных случаев со старшими специалистами и дает последние инструкции.

Всем ясно, что мы не можем выйти из боя победителями, т.к. превосходство германских сил слишком значительное, но мы должны нанести противнику наибольший ущерб в бою, который будем вести до последнего снаряда. Если к этому времени «Слава» останется на плаву, то мы выводим ее на самое глубокое место, отмеченное заранее буйком, — и затем взрываем ее и одновременно переворачиваем. К этой последней мере командир прибегает потому, что здесь, в Моонзунде, мелко, и даже в самом глубоком месте «Слава», при одном лишь взрыве и затоплении, не может погрузиться в воду полностью. Доблестный командир не желает, чтобы на торчащих мачтах вверенного ему корабля, хотя и поврежденного и погибшего, немцы посмели поднять свои флаги.

Перед взрывом и переворачиванием «Славы» всю команду и большую часть офицеров персаживают на конвойные миноносцы. На «Славе» остаются лишь командир и офицеры, необходимые для выполнения операции по уничтожению ее, с ограниченным количеством специалистов из команды. После открытия соответ-



ствующих кингстонов и клапанов и зажигания бикфордова шнура все оставшиеся тоже покидают корабль.

6 августа «Амур» поставил мины перед Моонзундом со стороны Рижского залива. В 5 часов вечера, вскоре после окончания этой постановки, «Донской Казак» донес о том, что он видит большую германскую эскадру, направляющуюся к нам.

«Слава» выходит на позицию и ждет немцев... Наступают сумерки и надвигается почь, а их не видно... Предполагаем, что операция отложена ими на завтра.

В этот же день, в 3 часа пополудни, вышли из Риги в Моонзунд канонерские лодки «Сивуч» и «Кореец». В сумерках их обнаружил и стал преследовать германский отряд в составе крейсера и трех миноносцев. Затем произошел всем известный героический бой «Сивуча» с сильным противником, закончившийся гибелью нашего доблестного корабля. «Кореец» ускользнул от неприятеля, но, потеряв свое место, наткнулся в тумане на камни. Немцы потеряли погибшим в этом бою один миноносец.

Весь день 7 августа мы по-прежнему напряженно ожидали неприятеля. К этому дню Куйваст уже совсем опустел. Через Моонзунд ушли из Рижского залива все вспомогательные суда, военные транспорты, гидро-матка «Орлица» и большинство миноносцев.

На рейде — лишь «Слава», готовая в любой момент вступить в решительный и неравный бой, и несколько миноносцев, предназначенных для ее охраны и для дозора.

Германская эскадра, однако, по непонятной нам причине не появляется. Не видно ее и на следующий день.

Ожидание становится слишком затяжным; команда начинает уставать от долгого напряжения нервов, и дух ее несколько ослабевает от сознания безнадежности положения корабля.

Командир чувствует, что нужно поднять настроение; поэтому 8 августа, в 11 ч. 30 м. утра, он приказывает собрать матросов на шканцах — и обращается к ним с воодушевляющей речью. Посвятив их в курс предстоящего боя, С.С. Вяземский говорит о том, что все мы в бою должны нанести противнику наибольший вред и доблестно выполнить священные обязанности перед Отечеством;



теперь вся Россия и Государь Император смотрят на нас и ждут от нас подвигов; нам выпало счастье — постоять за честь напесй великой страны и дополнить историю доблестного родного флота новыми полными героизма страницами.

«Вечная слава нашему кораблю! Вечная слава вам, орлам, бесстрашным защитникам нашей Матушки-России и ее Царя-Батюшки! Ура!» — так заканчивает свою речь С.С. Вяземский.

Дружным громовым «Ура!» отвечает команда своему доблестному командиру.

Повеселевшие и прибодренные матросы идут под звуки сигнальных горнов обедать.

Не прошло и трех часов после речи командира, как мы получили информацию о том, что немцы покинули Рижский залив...

Какая неожиданная, важная и приятная новость! но вместе с тем — совершенно непонятная нам, еще мало осведомленным обо всем, что происходило в Рижском заливе; она кажется почти сказочной, и поэтому трудно ей поверить, но нельзя и не верить, т.к. информация исходила от начальника Службы связи, контр-адмирала А.И. Непелина, а он никогда не ошибается.

После непродолжительных сомнений сердца всех наполняются радостью за дорогую нам «Славу» и ее личный состав, радостью за успех и победу наших морских сил над превосходящими — неприятельскими.

Что же побудило немцев уйти из залива?

Эскадра адмирала Шмидта, как мы скоро узнали, за пять дней операции прорыва понесла большие потери: 6 миноносцев и несколько тральщиков были повреждены и частью погибли в боях и на минах; один легкий крейсер потопила наша подводная лодка «Акула», а другой, липейный крейсер «Мольтке», подорвала английская — «Е-1»; его увели в ближайший порт. Германская эскадра встречала на каждом шагу геройский отпор с нашей стороны. Попытка немцев высадить десант в Пернове окончилась неудачей.

Адмирал Шмидт не ожидал такого упорного сопротивления. Мрачно учтя свои потери и предвидя их и в будущем, он проникся сознанием безнадежности предпринятой операции и отдал приказ об уходе своей эскадры из залива.



17 августа «Славу» посетил прибывший в Моонзунд начальник Минной обороны контр-адмирал А.С. Максимов. Произведя смотр, он высказал офицерам и команде свое восхищение боевыми действиями нашего корабля и заявил, что весь Флот и Россия имеют основание гордиться нами.

В течение четырех дней происходила постановка мин на Ирбенской позиции под непосредственным руководством начальника Минной обороны.

В то же время в Ирбене, у неприятельского берега, производили закупорку проходов на мелком месте лайбами, нагруженными камнями, и пароходами.

В этой рискованной операции принимали участие офицеры Минной дивизии и два офицера «Славы», по жребию: лейтенант А.П. Ваксмут и мичман А.Э. Зиберт.

Было приказано затопить лайбы ночью снаружи минного заграждения, но поднявшийся шторм разбросал суда на пути к проливу, и многие буксиры потеряли свои лайбы. Произошло запоздание. Тогда адмирал решил произвести закупорку, не откладывая, внутри заграждения. Операция началась с рассветом и закончилась к двум часам дня. Она была выполнена благополучно. Участников ее прикрывал 5-й дивизион миноносцев под командой капитана 1-го ранга П.М. Плена. Немцы почему-то совершенно не стреляли.

К концу операции «Славу» отправили из Куйваста в Аренсбург. По пути, недалеко от Моонзунда, мы видели знакомые по форме и непривычные для наших глаз буйки, поставленные немцами после прорыва в Рижский залив для обозначения протраленных ими мест, — и могли убедиться в том, насколько мы были близки тогда к роковой развязке.

В Аренсбурге к нам вернулись оба наших офицера, принимавшие участие в заграждении Ирбена. Судьба им благоприятствовала: во время шторма они не потеряли ни одной лайбы.

Лейтенант А.П. Ваксмут был назначен старшим штурманом «Славы», т.к. его предшественник на этой должности, получив новое назначение или заболев, покинул корабль. Вместе с ним отбыл и заболевший младший врач С.В. Скворцов.

21 августа адмирал решил обстрелять Михайловский маяк и, если возможно, разрушить его. Для выполнения этой задачи была



отправлена «Слава». Она произвела обстрел, создавший большой пожар и взрывы вокруг маяка, но сам он остался нетронутым, т.к. разрушение маяка с большой дистанции ограниченным количеством снарядов — задача неосуществимая.

После обстрела с юга появился неприятельский гидроплан, атаковал «Славу» и сбросил на нее бомбы; ни одна из них не попала в корабль.

На следующий день начальник Минной обороны, закончив постановку мин, покинул Моонзунд.

Конец августа прошел в Рижском заливе совершенно спокойно, если не считать двух безрезультатных налетов немецких гидропланов 29 и 30 августа на наши корабли в Арнсбурге. Они были ответными на воздушную атаку, тоже безрезультатную, нашими гидропланами линейного корабля типа «Виттельсбах» в Виндаве.

В августе силы Рижского залива удостоились благодарности Государя Императора за успешную оборону.

1 сентября прибывший в Куйваст командующий флотом вице-адмирал В.А. Канин произвел смотр «Славе» и поблагодарил личный состав ее за боевую службу и за порядок на корабле.

После его посещения на «Славе» был оставлен флагманский артиллерист флота капитан 1-го ранга А.Ю. Свинын, для установки зенитного орудия. Оно было новинкой, и флагманский артиллерист в течение нескольких дней вел, с помощью наших офицеров, подсчеты для таблиц, необходимых для стрельбы. После установки нового орудия и окончания вычислений производились учебные стрельбы.

Между тем 4 сентября мы получили печальное сообщение о том, что у входа в Моонзунд, в четырех милях от Вормского маяка, тральщик «№ 1» наткнулся на мину, поставленную, по-видимому, неприятельским подводным заградителем, — и потонул.

Бой «Славы» с береговыми батареями у мыса Рагоцем.

Гибель нашего командира и флагманского артиллериста флота

8 сентября прибыл в Моонзунд капитан 1-го ранга А.В. Колчак и вступил в командование Минной дивизией вместо заболевшего, недавно произведенного в контр-адмиралы и награжденного орденом Св. Георгия 4-й степени П.Л. Трухачева.



С его прибытием тотчас же начались операции сил Рижского залива, направленные к тому, чтобы оказывать существенную и систематическую помощь нашей армии на правом ее фланге, упиравшемся в залив.

12 сентября «Славу» послали к мысу Рагоцем произвести обстрел неприятельской позиции и этим помочь нашей армии продвинуться вперед.

С нами были канонерская лодка «Грозящий», авиаматка «Орлица» и несколько миноносцев; среди них — «Пограничник» под брейд-вымпелом начальника Минной дивизии.

При подходе «Славы» к берегу в 7 часов утра по ней открыли огонь неприятельские батареи. Снаряды ложились в разных направлениях далеко от корабля.

Наши 3-дюймовые орудия отвечали батареям и обстреливали прибрежную полосу. Огнем носового плутонга управлял лейтенант Ю.Ю. Рыбалтовский, покинувший для этого, с разрешения командира, боевую рубку, а огнем кормового плутонга — лейтенант Г.А. Орфенов. Батареи были хорошо скрыты и замаскированы, и поэтому наша стрельба по ним не могла быть достаточно точной.

По заданию предстоящей операции «Слава» должна была подвергнуться обстрелу город Туккум, нами невидимый и находящийся на предельной дистанции стрельбы наших 12-дюймовых орудий.

Вследствие дальности расстояния до намеченной цели «Слава» подошла к берегу так близко, как позволяла глубина. При приближении к нему непрерывно бросали лот — и застопорили машины лишь тогда, когда имели под килем лишь один свободный фут воды. Нам предстояла стрельба по невидимой цели, и поэтому мы стали на якорь (против корчмы Лагге). Расстояние до берега было 8 кабельтовых. Так как оттуда дул ветер, то «Слава» не могла повернуться к берегу бортом, и наши кормовые 12-дюймовые орудия не имели возможности стрелять. Заметив это, командир приказал старшему офицеру спустить катер и завести с кормы верп.

Между тем неприятельские батареи продолжали стрелять. Их беспорядочный огонь становился после спуска якоря постепенно



более точным, но всплески воды от падающих в нее снарядов выглядели ничтожными и жалкими по сравнению с колоссальными водяными столбами от 11-дюймовых снарядов, тесно облежавшими «Славу» в недавних морских боях в Ирбенском проливе.

На стрельбу батарей смотрели с некоторым пренебрежением и не уделяли ей должного внимания. Командир, по-видимому, не хотел откладывать из-за незначительных батарей операцию обстрела позиции и продолжал готовить к ней корабль.

Старший лейтенант В.Н. Марков, закончив спуск катера, подошедшего вслед за этим под командой младшего мичмана офицера, мичмана Г.А. Степанова, к переднему срезу левого борта, руководил погрузкой на него верпа, находясь на мостике сзади боевой рубки.

В то время старший штурман лейтенант А.П. Ваксмут, определив по главному компасу на верхнем мостике место корабля, приказал рулевому снять компас, т.к. от стрельбы 12-дюймовых орудий он подвергался сильной тряске, — и снести пеленгатор в рубку. Затем Анатолий Петрович, спустившись в боевую рубку, отметил место корабля на морской карте, перенес его на сухопутную, определил расстояние до Туккума — и переводил его на кабельтовы, пользуясь таблицей. Этими манипуляциями и вычислениями он занимался, стоя согнувшись над маленьким столиком.

Кроме лейтенанта А.П. Ваксмута в боевой рубке находились командир корабля, флагманский артиллерист, два рулевых на штурвале и один рулевой на приборе, подающем направление орудиям.

Капитан 1-го ранга С.С. Вяземский и капитан 1-го ранга Свинын стояли сзади рулевого штурвала и, часто смеясь, о чем-то оживленно разговаривали.

После постановки на якорь уже прошло минут пятнадцать — и вдруг неприятельский стомиллиметровый снаряд попадает в нижнюю кромку визирной прорези боевой рубки... разлетающиеся по ней осколки вмиг прекращают жизнь всех находящихся здесь, кроме лейтенанта А.П. Ваксмута... осколки пронеслись над его спиной, и только один из них легко ранил его рикошетом в ногу. Предчувствие Анатолия Петровича ему не изменило в этот критический момент, когда он был так близок к смерти.



Лейтенант А.П. Ваксмут в первый момент после попадания совершенно ошеломлен... он поражен тем, что не слышит больше командирского смеха... разогнув спину, замечает последние движения рук и ног падающих и какую-то бесформенную кучу... Руководимый прежде всего желанием выйти на свет, уходит из боевой рубки и наталкивается на лежащий на мостике, у входа, труп с разбитой головой рулевого, спустившегося сверху в момент попадания; в руке его был виден пеленгатор.

Анатолий Петрович замечает на мостике старшего лейтенанта В.Н. Маркова; он ранен шрапнелью того же снаряда в голову и в шею, и по щеке его течет кровь. Тут только старший штурман вполне понял, в чем дело... Оба они входят в боевую рубку — и убеждаются в происшедшем.

Старший офицер, заменив в качестве командира убитого капитана 1-го ранга С.С. Вяземского, приказывает находящемуся при нем старшему боцману поднимать якорь и говорит А.П. Ваксмуту, что идет на перевязку.

По приказанию старшего штурмана сигнальщики поспешно выносят из боевой рубки тела убитых.

На мостик прибегает младший боцман — и лейтенант А.П. Ваксмут приказывает ему выбирать якорь.

В рубке все разбито, поэтому нужно перевести управление рулем в центральный пост. Четыре старых опытных рулевых убиты, и переводом управления занялись молодые рулевые, оставшиеся в живых. С этой задачей они, молодцы, справились отлично.

На мостик поднимается из центрального поста старший минный офицер лейтенант Н.В. Задлер, который, получив ошибочное сообщение о том, что все офицеры наверху убиты, собирался вступить в командование кораблем; узнав, что старший лейтенант В.Н. Марков жив, уходит снова вниз на свое место по боевой тревоге.

Роковой снаряд, сразивший командира, флагманского артиллериста и четырех рулевых, был первым, попавшим в корабль. За ним последовали другие.

Одновременно пристрелялась к «Славе» и другая батарея и стала забрасывать ее шрапнельными снарядами. Одним из них был



убит минный унтер-офицер, стоявший у лебедки на шканцах при спуске катера. Третий снаряд попал в надстройки возле камбуза и, разорвавшись, повредил их.

«Слава», с невыбранным якорем, вся под беглым огнем двух неприятельских батарей, лишенная командира и с раненым старшим офицером, — очутилась в очень неблагоприятном положении.

Ее нужно было поскорее вывести из огня противника во избежание дальнейших жертв и повреждений.

Чудом оставшийся в живых лейтенант А.П. Ваксмут принимал к тому меры со свойственным ему спокойствием и хладнокровием.

Боцмана уже выбирали якорь, а прибывший на бак из 6-дюймовой башни лейтенант Н. Моиссеев показывал на мостик положение его.

Когда якорь выбрали, Анатолий Петрович, снова войдя в рубку, дал ход машинам и стал выводить корабль из неприятельского огня.

Позже в боевую рубку поднялся из носового 3-дюймового плутонга лейтенант Ю.Ю. Рыбалтовский, а затем, после перевязки раны, пришел старший лейтенант В.Н. Марков.

«Слава», управляемая из центрального поста по единственной уцелевшей переговорной трубке, с рулем, положенным лево на борт, проходила медленно на циркуляции мимо обстреливающих ее батарей.

Шестидюймовым башням правого борта было приказано открыть по ним плутонговый огонь, который привел их через некоторое время к молчанию.

Вслед за этим был принят сигнал от капитана 1-го ранга А.В. Колчака с запросом: «Что случилось?» От нас последовал ответ: «Имею повреждения, убитых и раненых».

Когда «Слава» была уже вне огня противника и машины застопорили, лейтенант Ю.Ю. Рыбалтовский подсменил лейтенанта А.П. Ваксмута и отправил его, всего забрызганного кровью и мозгами убитых, вниз для того, чтобы он привел себя в порядок.

После того как Анатолий Петрович помылся и переоделся, а врач перевязал ему рану ноги, он опять поднялся на мостик.



К тому времени к нам подошел «Пограбичник», и капитан 1-го ранга А.В. Колчак поднялся на «Славу». Он справился, в каком положении корабль, каковы повреждения, и пошел поклониться праху убитых.

Во время его пребывания у нас на борту мы подверглись атаке немецкого аэроплана, от которого стали изворачиваться. Сброшенные им бомбы не попали на «Славу».

Начальник Миной дивизии спросил старшего лейтенанта В.И. Маркова, может ли он продолжать операцию, и, получив утвердительный ответ, покинул корабль.

Вслед за этим мы снова приблизились к берегу на прежнее место, и, не ставясь на якорь, с крепом на правый борт, открыли огонь по Туккуму.

После обстрела «Слава» вернулась в Куйваст.

Осиротел наш корабль... не стало любимого всеми командира, под командой которого «Слава» с честью выдержала несколько неравных боев с превосходящими силами противника — и стойко и мужественно пережила дни испытания, выпавшие на ее долю...

Глубокой скорбью были поражены сердца всех офицеров и матросов. Никто из нас больше не услышит его всегда спокойных, здравых и хорошо обдуманных распоряжений, его внимательных справок о состоянии заведомой части, его горячих, восторженных речей, проникнутых искренней любовью к России и ее Государю Императору, с которыми он обращался к офицерам и команде, призывая к героизму, отваге и самопожертвованию, вселяя общую любовь к кораблю и поддерживая во всех и всегда уверенность и мужество. Его нет больше среди нас...

На батареейной палубе, под белым саваном, теперь временно покоится прах командира рядом с прахом капитана 1-го ранга Свинына и пяти других воинов, сраженных в бою. Их всех покрывает большой Андреевский флаг.

На следующий день после панихиды прах капитана 1-го ранга С.С. Вяземского был препровожден в Петроград, а капитана 1-го ранга А.Ю. Свинына и других воинов — в Ревель. В обоих городах совершили торжественное отпевание и погребение. Воз-



дать последний долг погибшим за Отечество доблестным сынам России пришли многие русские люди.

Капитан 1-го ранга Сергей Сергеевич Вяземский был назначен командиром «Славы» поздней осенью 1914 года. До этого он командовал учебным кораблем «Император Александр II». С назначением на «Славу» осуществилась его заветная с начала войны мечта — попасть на боевой корабль Действующего флота.

В первом же бою все офицеры оценили должным образом прекрасные боевые качества своего командира — смелость, спокойствие, благоразумие, выдержку и способность быстро оценивать положение. Капитан 1-го ранга С.С. Вяземский сразу заслужил с нашей стороны полное уважение, расположение и симпатию, и эти чувства в дальнейшем только усиливались. Он пользовался обаянием и среди команды.

Поддерживая на корабле строгую дисциплину, Сергей Сергеевич Вяземский всегда внимательно и благожелательно относился к подчиненным, поощрял проявление ими разумной инициативы, был корректен и справедлив. Он обладал всеми прекрасными качествами рыцаря без страха и упрека.

С.С. Вяземский нередко высказывал в разговорах с офицерами желание быть убитым в бою, но до конца своей жизни мечтал прославить вверенный ему корабль боевыми подвигами настолько, чтобы он заслужил Георгиевский флаг и другие отличия. Смерть С.С. Вяземского в бою 12 сентября 1915 года была преждевременной.

Вскоре был назначен и прибыл на «Славу» новый командир, капитан 1-го ранга Владимир Владимирович Ковалевский.

Под его командованием наш корабль принимал участие осенью 1915 года в трех операциях, разработанных и осуществленных капитаном 1-го ранга А.В. Колчаком. Все они имели своей целью оказать поддержку правому флангу нашей армии.

Первая из них состояла в обстреле 23 сентября неприятельских позиций у местечка Шмарден. При осуществлении ее «Слава» вела бой с неприятельской береговой батареей у кордона Лаги.

Вторая операция была выполнена 9 октября и заключалась в высадке десанта в тылу германской армии у Домеснеса, под ко-



мандой капитана 2-го ранга П.О. Шишко, командира миноносца «Инженер-механик Дмитриев». Наш десантный отряд, состоявший из двух морских рот, эскадрона спешенной кавалерии и подрывной партии, разбил наголову два отряда ландштурмистов.

«Слава» в составе отряда судов, в который входили канонерские лодки «Грозный» и «Храбрый», авиаматка «Орлица», миноносцы и тральщики, участвовала в поддержке десанта, а на следующий день, 10 октября, производила с раннего утра демонстрацию новой высадки у мыса Росен и подвергла обстрелу береговую площадку у Маркграфена, где немцы устанавливали 6-дюймовую батарею.

Во время третьей операции, длившейся три дня, с 27 по 29 октября, «Слава» обстреливала неприятельские позиции у Кеммерна и вела бой с береговыми батареями.

Один из наших 12-дюймовых снарядов случайно залетел в тыл противника, так как орудие, пославшее его, выстрелило с опозданием, в момент, когда корабль уже накренился от залпа; этот шальной снаряд, попав в неприятельский батальон, стоявший в резервной колонне, нанес немцам большие потери в личном составе.

После окончания операции наши войска без боя овладели Кеммерном.

Капитан 1-го ранга А.В. Колчак, оказывая интенсивную поддержку армии генерала Радко-Дмитрисва, дал ей возможность укрепиться перед Ригой и удержать ее; он, кроме того, усилил оборону Рижского залива — и за свои подвиги был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени.

7 ноября капитан 1-го ранга А.В. Колчак произвел лихой набег из Рижского залива на неприятельский дозорный корабль у банки Спаунд, на подступах к Виндаве.

Эта операция была обставлена очень секретно. Вахтенный начальник на «Славе», принявший вахту в полдень 7 ноября, имел возможность лишь заметить, что в 1 час пополудни покинули Куйваст и ушли в Рижский залив следующие миноносцы: «Охотник», под брeid-вымпелом капитана 1-го ранга А.В. Колчака, «Новик», «Страшный» и первая группа 5-го дивизиона под командой капитана 1-го ранга П.М. Плена.



С вечера начался частый обмен радиодепешами между капитаном 1-го ранга А.В. Колчаком и контр-адмиралом А.И. Непениным и продолжался всю ночь.

Будучи дежурным офицером по расшифрованию радиотелеграмм в эту ночь, я чувствовал, что в море происходит что-то интересное, и горел желанием узнать, в чем дело, но, увы, мое любопытство не могло быть удовлетворено, т.к. переговоры велись по особому, специально установленному коду.

Только рано утром, вернувшись со своим отрядом в Моонзунд, капитан 1-го ранга А.В. Колчак донес командующему флотом по общему коду о том, что отряд потопил германский дозорный корабль и захватил в плен 1 офицера и 21 матроса. Другой радиотелеграммой, тоже по общему коду, капитан 1-го ранга Колчак благодарил адмирала Непенина за его блестящие информации, посланные во время операции. Благодаря им наш отряд своевременно вырвался и успел ускользнуть от преследования больших неприятельских сил. Кроме кораблей, посланных в погоню, немцы отправили несколько дивизионов к Ирбенскому проливу с целью отрезать от него наш отряд.

Этот набег был последней операцией сил Рижского залива в кампанию 1915 года. В дальнейшем боевая деятельность в заливе стала замирать: дело клонилось к зиме, дни укоротились, наступили морозы — и в Моонзунде появился лед.

На «Славе» начали готовиться к зимовке; специалисты офицеры составляли ремонтные ведомости; пошли разговоры об отпусках, и была установлена, по взаимному соглашению, очередь их. Каждому офицеру и матросу была предоставлена возможность на месяц покинуть корабль и посетить родных и близких.

В ожидании ремонта разрушенные в бою офицерские каюты были переделаны судовыми средствами в уютную походную гостиную, которая сразу стала любимым местом объединения наших офицеров. Ее обставили мебелью, перенесенной из упраздненных гостиной и читалки, нашедшихся в самой корме — сзади кают-компаний, в плутонге 3-дюймовых орудий.



Зимовка «Славы» в Рижском заливе

В декабре месяце, когда лед сковал Моонзунд, со «Славы» начали уезжать в отпуск офицеры и матросы, попавшие в первую очередь. Вновь пазпачешный старшим механиком нашего корабля инженер-мех. капитан 2-го ранга М.М. Сляский приступил к ремонту механизмов и котлов, а прибывший на «Славу» корабельный инженер подпоручик Е.В. Кацик с группой рабочих Ревельского порта занялся исправлением повреждений, полученных кораблем в бою, и стал производить работы по корпусу, связанные с увеличением боеспособности его, которые сводились главным образом к установке фундаментов для шести 3-дюймовых орудий, перевернутых и приспособленных для отражения воздушных атак.

Проект увеличения дальноточности наших 12-дюймовых орудий отпал, т.к. условия для осуществления его были совершенно неподходящие: «Слава» зимовала в Рижском заливе в полной глуши, и ближайшая жалкая железнодорожная станция Ристи отстояла от корабля на расстоянии 70 верст, а наиболее близкий порт Рогекюль, созданный во время войны и еще слабо оборудованный, находился от нас в 25 милях.

Ремонт «Славы» производился судовыми средствами, и наша механическая небольшая мастерская с трудом справлялась со всеми работами. Только в исключительных случаях некоторые части механизмов отправляли в Ревельский порт, как, например, вкладыши мотылевых и рамовых подшипников главных машин и упорные кольца для заливки белым металлом.

Части перевозили на станцию Ристи большими караванами саней, присылаемых к кораблю по мере надобности по наряду местной береговой администрации, а затем доставляли в Ревель по железной дороге.

Пассажирское же сообщение со станцией Ристи поддерживалось почтовым трактом на перекладных. На пути были две станции для перекладки лошадей.

Провизия посылалась из Рогекюля иногда на ледоколе, иногда на саниах.

Служба Связи снабдила «Славу» двумя легковыми автомобилями и двумя грузовиками, но на них нельзя было поддерживать



регулярное сообщение, т.к. дорога обычно покрывалась глубоким снегом, а технических средств для расчистки его не имелось. Автомобили мало способствовали улучшению транспорта и создавали лишь большие хлопоты, так как обычно увязали в снегу, и к ним приходилось посылать спасательные партии. Только весной, когда снега поубавились, появилась возможность пользоваться регулярным автомобильным сообщением.

Командир «Славы» капитан 1-го ранга В.В. Ковалевский, обладавший организаторскими и административными способностями, с успехом принимал меры к тому, чтобы ремонт механизмов и работы по корпусу производились без малейших задержек, что дало возможность кораблю быть снова в полной боевой готовности в апреле 1916 года. Много забот в этом направлении проявил и энергичный и деловой старший инженер-механик капитан 2-го ранга М.М. Сляский.

Владимир Владимирович Ковалевский уделял большое внимание не только корабельным работам, но и развлечениям команды, что было очень важно, т.к. во время этой исключительной зимовки в глуши жизнь матросов была неразрывно связана с жизнью корабля.

Командир приобрел кинематографический аппарат и организовал регулярную доставку фильмов, благодаря чему команда имела возможность почти еженедельно видеть на экране новые картины.

При активном содействии командира и офицеров на корабле часто происходили спектакли, к которым команда проявляла большой интерес.

Капитан 1-го ранга В.В. Ковалевский, поощряя среди матросов увлечение зимним спортом, распорядился соорудить для них несколько буеров и купил много лыж.

Кроме того, на корабле был организован, не без больших затруднений, хороший судовой оркестр. Он довольно быстро справился с репертуаром, в который вошли, кроме обычных маршей, вальсов, полек и попури, некоторые классические произведения.

Много забот доставило дирижеру разучивание красивого, оригинального, но трудного марша, написанного в начале 1916 года и посвященного нашему кораблю знаменитым композитором Цезарем



Кюи, под названием ««Слава» на страже». В этом талантливом произведении сначала изображалась мирная жизнь корабля, а затем был представлен переход его на боевое положение; в мелодию начинали проскальзывать едва заметно звуки боевых сигналов, которые постепенно затем усиливались и слышались отчетливее; по мере этого мелодия становилась все более и более бравурной; дальше раздавался ясно сигнал боевой тревоги, и потом следовала музыкальная картина морского боя, в звуках которой чувствовались порыв и воодушевление; слышался грохот стреляющих орудий; под конец произведения бой замирал, доносился сигнал отражения боевой тревоги, и мелодия становилась опять спокойной до финала.

Для развлечения офицеров и команды «Славы» однажды зимой в Куйваст прибыла и дала на берегу концерт группа артистов и артисток, обслуживающая боевые позиции. Все свободные офицеры и многие матросы присутствовали на концерте, после которого офицеры организовали банкет в честь прибывших.

В январе 1916 года «Славу» посетил начальник 2-й бригады линейных кораблей контр-адмирал А.К. Небольсин, который всегда очень внимательно и доброжелательно относился к нашему кораблю, временно вышедшему из состава бригады, живо интересовался во всех деталях его боевой службой и питал большую симпатию к его личному составу.

Контр-адмирал Небольсин произвел смотр «Славы» и выразил нам свое удовольствие по поводу порядка на ней и успешного ремонта, а также поблагодарил за боевую службу.

13 марта в Куйваст прибыл из Ревеля, пробившись сквозь лед, миный заградитель «Урал», бывший немецкий пароход, задержанный по объявлении войны в Ревеле и предназначенный капитаном 1-го ранга А.В. Колчаком для особых операций.

Боевые операции «Славы» в кампанию 1916 года

Боевые действия в Рижском заливе в 1916 году начались нами 10 апреля, в первый день Пасхи, с прибытием в Куйваст миноносца «Сибирский Стрелок» под флагом контр-адмирала А.В. Колчака, только что произведенного в этот чин.



В Моонзунде в это время еще держался лед, но покров его был уже тонким и слабым.

Приближаясь к нам утром, адмирал приказал сигналом заградителю «Урал» приготовиться сняться с якоря, и затем вместе с ним ушел к Ирбену. В ночь с 10 на 11 апреля под личным управлением контр-адмирала А.В. Колчака и под непосредственным руководством старшего минного офицера, лейтенанта В.А. Борисова, «Урал» поставил 336 мин в Ирбенском проливе между Михайловским и Церельским маяками в виде буквы V, с основанием ее у Цереля.

Закончив постановку минного заграждения, «Урал» ушел днем 11 апреля в Рогекюль.

В ответ на эту операцию немецкий гидроплан произвел 12 апреля воздушный налет на «Славу».

Он был замечен с корабля в 5 часов дня с некоторым опозданием: «Слава» после мирной зимовки психологически еще не перестроилась на боевой лад. Сыграли сигнал отражения воздушной атаки и открыли огонь, но гидроплан, летя на высоте около 500 метров, успел сбросить восемь бомб, из которых три попали в «Славу».

Две из них ударили в палубу на юте, над офицерской кают-компанией, — и разорвавшись пробиты ее и тяжело ранили семь матросов, находившихся на юте, и в том числе разводящего со сменой часовых, шедших к кормовому флагу. Осколки бомб разлетелись по всей кают-компании, врезались в обеденный стол, повредили стулья, диваны, рояль и буфет и исцарапали всюду переборки. К счастью, здесь не было никого из офицеров и вестовых; некоторые из нас, свободные от службы, находились в это время в боевой гостиной. Если бы атака была произведена часом позже, во время обеда, то вряд ли кто-нибудь из офицеров остался бы после нее невредимым.

Третья бомба попала в гребной катер и разрушила его.

Из числа тяжело раненных матросов пять вскоре скончались.

На следующий день к нам в Куйваст прибыли миноносцы «Новик», «Охотник», «Пограничник» и вторая группа 6-го дивизиона.



16 апреля около 1 часа полуночи со «Славы» услышали в воздухе шум пропеллера — и приготовились к отражению воздушной атаки. Высоко над нами прошел «Цеспелин», но его силуэт оставался в темноте почти невидим, и поэтому мы благоразумно не открывали огня. Так же неясно была заметна с «Цеспелина» и «Слава», для бомбардировки которой он предпринял поход в Куйваст. «Цеспелин», не определив точно места корабля, сбросил бомбы далеко от нас в воду. Раздались десять сильных взрывов, сопровождавшихся большими вспышками.

16 апреля днем началась дозорная служба наших миноносцев на Ирбенской позиции, а 24 апреля они произвели обстрел неприятельского берега между Роеном и Маркграфеном.

Вскоре затем в Рижский залив прибыл командующий флотом, адмирал В.А. Канин, и произвел смотр «Славе»; вслед за этим в Ирбенском проливе приступили к усилению позиции, а в Моонзунде начали углублять канал; это делалось для того, чтобы провести в Рижский залив линейный корабль «Цесаревич» и крейсера, а к зиме вести в Финский залив для ремонта «Славу». Работы производились очень энергично и быстро при помощи землечерпалок в количестве большем сорока.

В ночь на 19 июня наш корабль послали к мысу Каутерн, в 5 милях на SO от Рагоцема, для оказания содействия правому флангу 12-й армии, на которую немцы производили сильный натиск. Туда же, кроме «Славы», прибыли к утру канонерские лодки: «Грозный» и «Храбрый», авиаматка «Орлица» и 6 миноносцев. В течение двух дней мы обстреливали позиции на участке Шмардсена и густо наступавшие неприятельские цепи, и в свою очередь неоднократно попадали под обстрел германских тяжелых 8-дюймовых батарей, принуждавших нас менять несколько раз якорные стоянки. В самом начале боя один 8-дюймовый снаряд попал в броневой пояс правого борта «Славы» под тралом, взорвался, но не причинил ей вреда.

21 июня «Слава» перешла к Рагоцему — и оттуда разгромила тяжелые батареи; затем вернулась в Моонзунд.

Вскоре после этой операции, 24 июня, в Рижский залив снова прибыл командующий флотом, произвел маневры морских сил в



районе острова Руно и потом посетил «Славу», в сопровождении начальника Минной дивизии.

Четырьмя днями позже контр-адмирала А.В. Колчака произвели в следующий чин и назначили командующим Черноморским флотом. Вместо него вступил в командование Минной дивизией капитан 1-го ранга М.А. Кедров, с производством в контр-адмиралы.

С 30 июня по 4 июля «Слава» снова участвовала совместно с канонерскими лодками и миноносцами в обстреле Шмардена, Лесного Одиша и других пунктов. В этот раз наша армия производила демонстрацию наступления. Напим огнем были снесены неприятельские укрепления, уничтожены многие батареи и подожжены склады. Во время обстрела «Слава» вела бой с германскими береговыми батареями и подвергалась воздушной атаке шести гидропланов; летчики не долетали до нас, не выдержав сильного огня нашей противозаэропланной артиллерии.

9 августа мы получили по радио скорбное сообщение о том, что миноносцы «Добровольец» и «Донской Казак» налетели на немецкие мины в Ирбенском проливе; первый из них взорвался накануне вечером и сразу утонул, а второй лишь подорвался, утром 9 августа. Среди погибших на «Добровольце» его командир, капитан 2-го ранга Н.А. Вирениус, принявший минопосец под свое командование лишь за день до гибели. Взрыв произошел во время операции закупорки проходов в Ирбене у Южного берега затопления пароходов и барж, нагруженных камнями.

В тот же день в Куйваст привели «Донского Казака» миноносцы «Стерегущий» и «Забайкалец», сразу подошедшие после взрыва к нему на помощь.

22 августа вечером немцы начали интенсивно тралить канал в Ирбенском проливе под своим берегом при помощи 25 тральщиков. Попутно они усилили активность своих воздушных сил в Рижском заливе.

23 августа три неприятельских гидроплана атаковали «Славу» в Куйвасте, но и в этот раз атака была отбита огнем нашей противозаэропланной артиллерией; гидропланы не долетели до корабля и принуждены были повернуть обратно.



Вслед за этим, в ближайшую ночь, «Цепелин» безрезультатно бомбардировал нашу авиастанцию в Паценхольме; сброшенные им бомбы упали в воду. В следующую ночь «Цепелин» бомбардировал острова Руно и причинил незначительные повреждения.

Наша воздушная разведка обнаружила 23 и 24 августа немецкие тральщики в устье рек Малой и Большой Ирбе. Миноносец «Новик» и канонерская лодка «Храбрый» подвергли их обстрелу.

В ночь с 24 на 25 августа была произведена рискованная постановка мин у неприятельского берега нашими мелкосидящими тральщиками под руководством капитана 1-го ранга П.В. Вилькена.

Во все последующие дни августа месяца враг продолжал настойчиво тралить канал под своим берегом.

Между тем в Куйваст прибыл из Финского залива крейсер «Диана», пройдя благополучно уже достаточно углубленный Моонзундский канал.

30 августа утром к Ирбенской позиции подошли неприятельские тральщики под охраной двух крейсеров и четырех миноносцев; на горизонте, кроме того, было замечено много дымов.

К 12 часам к ним присоединились один крейсер типа «Аугсбург» и 6 миноносцев с тральщиками, а в море, у Винда, мы обнаружили 4 больших корабля противника.

После этого начальник Минной дивизии приказал всем силам Рижского залива идти на позицию.

Большие корабли «Слава» и «Диана», стоявшие в Куйвасте, находились до этого в двухчасовой готовности, а на «Славе» под парами были лишь дежурные котлы. Почему-то «Диана» оказалась почти сразу готовой к походу и ушла в Рижский залив; «Слава» же направилась к позиции часом позднее, когда развели пары в необходимом для похода количестве котлов.

Довольно скоро после нашего выхода «Диана» сообщила по радио о том, что возле Аллираку ее атаковала неприятельская подводная лодка. Через час это же место должна пройти «Слава», поэтому она заблаговременно приготовилась к отражению минной атаки.

При приближении к нему со «Славы» заметили далеко впереди на нашем пути четыре гидроплана, державшихся на поверхности воды.



Нельзя было рискнуть открыть тотчас же огонь по ним, т.к. отсутствовала полная уверенность в том, что эти гидропланы — немецкие. Их странное и необычайное для неприятельских воздушных сил месторасположение на поверхности воды способствовало сомнению командира, а точности распознавания гидропланов препятствовало солнце с их стороны. Только когда двое из них сделали поворот, сразу под солнечными лучами были обнаружены черные германские кресты на крыльях. Гидропланы быстро направились, держась близко над поверхностью воды, в сторону «Славы», выпустили в нее две мины и затем все поднялись вверх. По ним тотчас же с нашего корабля открыли огонь.

Мины прошли в стороне от «Славы», и следы их движения были замечены нашим командиром и другими офицерами, а также командиром одного из конвойных миноносцев.

Сразу вслед за этим была обнаружена атакующая нас подводная лодка. По ней открыли огонь, и перископ скрылся.

Между тем поднявшиеся вверх четыре немецких гидроплана присоединились к другим четырем гидропланам, остававшимся в воздухе, и все вместе атаковали «Славу» и сбросили на нее множество бомб; ни одна из них не попала в цель. Противник в этой хитро придуманной операции против нашего корабля не причинил ему никакого вреда.

Когда «Слава» прибыла на Ирбенскую позицию, германских больших кораблей уже не было; они ушли незадолго до ее прихода, в 5 час. 35 мин. В воздухе появились 7 гидропланов и выпускали от времени до времени ракеты; было ясно, что они подавали сигналы своим подводным лодкам, проникшим в Рижский залив.

С наступлением темноты противник совершенно исчез за горизонтом, и «Слава» отправилась в Аренсбург.

Вскоре выяснилось точно, что немцам удалось ввести в Рижский залив три подводных лодки.

Вся операция, предпринятая ими 30 августа, была для нас вполне ясной. Уже задолго до нее, начиная с осени 1915 года, мы получали информации о том, что между германскими штабами армии и флота происходили трения по поводу операций наших сил Рижского залива на побережье его. Штаб армии упрекал



штаб флота за его недостаточную активность и неспособность справиться с нашими кораблями, наносившими большой ущерб германской армии, — и, под его давлением, неприятельский флот предпринял операцию 30 августа, имевшую целью прежде всего уничтожить «Славу». У Ирбенской позиции немцы устроили демонстрацию прорыва, чтобы вытянуть ее туда из Куйваста, и на пути потопить «Славу» только что проведенными в Рижский залив подводными лодками совместно с гидропланами, с установленными на них самодвижущимися минами. Сброшенные затем с гидропланов бомбы должны были дополнительно повредить корабль.

30 августа противник применил в первый раз минную атаку гидропланами. Когда командир «Славы» и командир нашего конвойного миноносца донесли об этом в Штаб флота, то к их донесениям отнеслись сначала с некоторым недоверием, но скоро сомнения исчезли: выяснилось, что немцы воспользовались вторично тем же методом атаки в Рижском заливе, когда хотели потопить 11 сентября два наших коммерческих парохода.

31 августа к силам Рижского залива присоединился благополучно прошедший Моонзундский канал линейный корабль «Цесаревич».

3 сентября наша воздушная разведка выяснила, что возле Люзерорта и Михайловского маяка работают 40 немецких тральщиков; поэтому начальник Минной дивизии в ближайшую ночь произвел постановку мин в тылу неприятеля с судов малой осадки. Контр-адмирал Кедров сам участвовал в этой операции, находясь на «Припяти».

7 сентября был назначен командующим Балтийским флотом произведенный в чин вице-адмирала А.И. Непенин вместо адмирала В.А. Капина. В этот же день новый командующий флотом прибыл на «Победителе» в Куйваст — и на следующий день произвел смотр силам Рижского залива. Посетив «Славу», стоявшую в Арнсбурге, вице-адмирал А.И. Непенин обратился к офицерам и команде с краткою речью, в которой, поблагодарив личный состав за боевую службу в прошлом, выразил уверенность в том, что и в будущем она будет такой же полезной.



Новый командующий флотом проявил большой интерес к предстоящему зимнему ремонту «Славы», просмотрел внимательно ремонтные ведомости и сделал в них ряд полезных изменений.

Посещение вице-адмиралом А.И. Непениным нашего корабля оставило приятное и сильное впечатление. Многие офицеры никогда раньше не видели этого, в нашем представлении, всеведущего мага, но он был хорошо известен всем нам. Мы очень ценили в высшей степени плодотворную деятельность вице-адмирала А.И. Непенина на должности начальника Службы связи, которая свидетельствовала о его выдающихся уме, организаторских способностях, энергии и воле. Непенинские поразительные, точные и часто спасительные информации о враге вызывали всеобщее восхищение. Мы уважали и любили этого выдающегося адмирала.

Через пять дней после назначения нового командующего флотом наши три летчика произвели смелый налет на немецкую авиастанцию на озере Ангерн и сбросили бомбы. Против них поднялись 20 гидропланов, и произошел неравный воздушный бой, в котором погиб лейтенант А.Н. Горковенко. Наши летчики в этом бою сбили неприятельский гидроплан.

Между тем в Рижском заливе продолжали по-прежнему интересоваться проникшими в него неприятельскими подводными лодками, хотя они и не проявляли большой активности. Контр-адмирал М.А. Ксиров предпринимал от времени до времени экспедиции для исследования различных районов залива и отыскания лодок. 17 сентября на рассвете наши сторожевые катера заметили возле Большой Ирбе реки две немецкие подводные лодки в надводном состоянии, пришвартовавшиеся друг к другу. Один из катеров открыл по ним огонь, и лодки, быстро отделившись друг от друга, погрузились в воду.

20 сентября наш миноносец захватил в плен немецкого летчика и механика вместе с гидропланом, поврежденным и спустившимся на поверхность воды у острова Руно.

Подводные лодки в дальнейшем не были обнаружены нигде в Рижском заливе; по-видимому, они окончательно покинули его.

В октябре месяце нашему кораблю было приказано быть готовым к выходу из залива, и наконец 22 октября «Слава», имея



минимальный запас угля и воды, покинула в полдень Куйваст и направилась Моонзундским каналом в Гельсингфорс.

Это было для нас большим событием. В течение 15 месяцев мы находились в Рижском заливе, отрезанные, с одной стороны, сильным противником, а с другой стороны — природной преградой. Благодаря интенсивной и хорошо организованной работе по углублению Моондзунского канала эта преграда теперь почти исчезла. Канал был углублен до 26 с половиною футов, что позволяло «Славе» пройти по нему, но только в разгруженном состоянии.

Мы шли по каналу длиной в 35 миль очень медленно, опасаясь коснуться дни корпусом корабля, и прибыли к концу его в 6 часов вечера. Там, у острова Вормс, на «Славе» тотчас же приступили к погрузке угля с ожидавших нас барж; закончив ее и приняв необходимый запас воды, мы в 4 часа утра следующего дня отправились дальше в путь.

Рижский залив, с которым так тесно в продолжение 15 месяцев была связана наша судьба, остался позади нас.

Теперь можно было подвести итоги боевой службы нашего корабля. За время пребывания в Рижском заливе «Слава» в течение трех дней вела бои на Ирбенской позиции и в течение восемнадцати дней участвовала в совместных операциях нашего флота и армии, обстреливая неприятельские позиции и часто находясь под огнем береговых батарей. «Слава» семь раз подвергалась воздушным атакам гидропланов, один раз их минной атаке, один раз бомбардировке «Цеппелина» и однажды — атаке подводной лодки.

«Слава» получила 11 попаданий и понесла сравнительно мало потерь в личном составе; были убиты командир, флагманский артиллерист флота и 5 матросов; скончались от ран и ожогов 6 матросов, были ранены два офицера и больше 10 матросов.

Офицеры и команда «Славы» проявили немало доблести в боях. Из офицеров орденом Св. Георгия 4-й степени был награжден мичман И.И. Роос и Георгиевским оружием — командир корабля, капитан 1-го ранга С.С. Вяземский (посмертно), и старший офицер, старший лейтенант В.Н. Марков; несколько офицеров получили орден Св. Владимира и другие награды; судовой



священник был удостоен награждения наперстным крестом на Георгиевской ленте.

Среди команды «Славы» многие получили за подвиги в боях Георгиевские кресты 4-й степени. Я не помню точно полного их количества, но знаю, что среди подчиненных мне 25 трюмных было 4 георгиевских кавалера, и приблизительно такое же соотношение награжденных имелось в среднем и по другим специальностям. Некоторые матросы заслужили два георгиевских креста, а человек пять — даже три. Почти вся команда была награждена георгиевскими медалями.

«Слава» в Финском заливе

Когда «Слава» входила днем 23 октября на внутренний рейд Гельсингфорса, мы с радостным волнением смотрели на стоявшие здесь на якоре родные корабли, которых мы так давно не видели; наше внимание особенно привлекали линейные корабли второй бригады: с ними мы были связаны прежней многолетней совместной службой. Приблизившись и проходя мимо них, мы с огорчением заметили, что наши корабли не проявляют никакой радости по поводу прибытия «Славы» и остаются совершенно равнодушными. От них веяло холодом, вызывающим смущение и недоумение. Ни на одном корабле не были вызваны на палубу офицеры и команда для того, чтобы оказать внимание «Славе», присоединившейся к главным силам флота после долгой разлуки и непрерывной боевой службы. Ведь наш корабль, находясь в разлуке, бывал в таких опасных положениях, что сегодняшней встречи могло и вовсе не произойти.

К сожалению, на рейде отсутствовал начальник 2-й бригады линейных кораблей контр-адмирал А.К. Небольсин, который в полной мере ценил боевую деятельность «Славы». Будь он здесь, встреча нашего корабля приняла бы другой характер.

На следующий день контр-адмирал Небольсин прибыл на «Славу», произвел смотр, высказал сожаление по поводу того, что не имел возможности нас встретить, сказал много теплых слов офицерам и команде, освободил на пару дней команду от работ,



кроме срочных, и преподнес «Славе» икону Святителя Николая. Весь личный состав корабля был очень тронут таким добрым, ласковым и чисто отеческим отношением к нему адмирала.

Большое недоумение вызвало у нас вскоре поведение матросов кораблей 2-й бригады. Вернувшиеся с берега после гулянки «славцы» жаловались ротным командирам на то, что «павловцы» и «андреевцы» издевались над ними, особенно над Георгиевскими кавалерами.

«Ваше Высокоблагородие, мы, не щадя нашей жизни, защищали Родину и старались завсегда справить службу, как надобно быть, никогда перед врагом не пасовали, а теперь заместо уважения над нами смеются; говорят, что мы зря восвали за каких-то буржуев и капиталистов; произносят еще другие, разные непонятные слова. Что же это такое, Ваше Высокоблагородие? Где справедливость?» Таков был общий характер жалоб «славских» матросов.

Мы объяснили это странное, неприязненное отношение команд второй бригады к «славцам» главным образом завистью и досадой, вызванной тем, что их корабли за прошедшие два года войны ни разу не участвовали в боях. Никто из офицеров, увлеченных боевой службой, поглощенных работой и совершенно неопытных в области политики, не мог представить себе тогда ясно, что отношение матросов к «славцам» было плодом интенсивной, разлагающей, лживой, антигосударственной пропаганды среди них заклятых врагов национальной России. Никто из нас не мог ощутить и осознать тогда всего ужаса страшной, сатанинской, нависшей над нашим Отечеством угрозы, которая приведет Россию так скоро к всеограшающей и надолго непоправимой национальной катастрофе.

Скоро после прибытия «Славы» в Гельсингфорс, 29 октября, мы вместе со всем флотом с радостью приняли сообщение о неожиданной и внезапной гибели на наших минах 7 германских миноносцев из одиннадцати, участвовавших в прорыве через минное заграждение главной позиции и обстрелявших Балтийский порт.

Вскоре затем уважаемый всем личным составом «Славы» командир капитан 1-го ранга В.В. Ковалевский покинул корабль, получив более высокий пост, а вместо него к нам был назначен



новый командир капитан 1-го ранга Павел Михайлович Плес, командовавший раньше 5-м дивизионом миноносцев, боевой и популярный во флоте офицер.

В офицерском составе «Славы» за 1916 год произошли значительные изменения: были назначены новый старший офицер старший лейтенант Л.М. Галлер; старший инженер-механик старший лейтенант Б.В. Уляницкий; старший штурман лейтенант С.П. Франковский; младший штурман лейтенант барон В.Н. Гойнингс-Гюне; второй артиллерист лейтенант Н.С. Бартенев; несколько вновь произведенных офицеров и среди них инженер-механики мичмана: Миловский, Ильин, Багильц и Богословский, старший врач Нагевич и младший врач Лепик.

Ушли с корабля, получив новые назначения: капитан 2-го ранга В.Н. Марков, инженер-механик капитан 2-го ранга М.М. Сляский, старший лейтенант Н.В. Задлер, лейтенанты: А.П. Ваксмут, Н.Н. Лауданский, Г.А. Орфенов, мичман И.И. Роос, инженер-механики мичмана: Ф.Т. Арсепков, А.Ф. Сушинин, И.Я. Стеценко, В.А. Эливанов и старший врач С.К. Витенбург.

В составе «славской» команды за 1916 год тоже произошли изменения, но сравнительно незначительные.

В начале ноября «Слава» перешла в Кронштадт и была поставлена в сухой док для чистки, окраски и частичного ремонта.

Вскоре затем, 6 ноября вечером, мы узнали по радио о том, что шедший в Кронштадт вместе с «Андреем Первозванным» и «Баяном» крейсер «Рюрик» подорвался у острова Гогланд на mine, поставленной проникшим в Финский залив вражеским подводным заградителем.

7 ноября вечером «Рюрик» прибыл под своими машинами в Кронштадт. Он получил от взрыва большую пробоину в 800 кв. футов в носовой части корабля.

В середине декабря «Слава» вернулась в Гельсингфорс для производства очередного зимнего ремонта и работ по усилению ее боеспособности; главная и очень важная из них состояла в увеличении дальности наших 12-дюймовых орудий с 87 до 116 кабельтовых; для этого нужно было установить и пригнать новые сектора, увеличивавшие угол возвышения орудий до 25 град.,



и произвести ряд существенных переделок. Старший артиллерист старший лейтенант Ю.Ю. Рыбалтовский был полностью поглощен осуществлением разработанного им плана работ.

Жизнь на «Славе» шла обычным, хорошо налаженным порядком до наступления роковых и злополучных дней революции.

Смутные дни на «Славе»

С началом бунта в Петрограде в феврале 1917 года командующий флотом вице-адмирал А.И. Непенин стал ежедневно собирать на «Кречет» для информации всех флагманов и командиров кораблей, зимовавших в Гельсингфорсе. По мере того как бунт усиливался и постепенно принимал угрожающий характер, эти собрания происходили все чаще и чаще.

2 марта наш командир, вернувшись после одного из заседаний на «Кречете», сообщил офицерам о том, что в этот же день на «Славу» будут доставлены финляндский генерал-губернатор, генерал Зейн, и председатель Финляндского сената Боровитинов с тою целью, чтобы уберечь их от возможных эксцессов на берегу со стороны враждебных элементов среди финнов. Капитан 1-го ранга П.М. Плен был единственным из командиров, выразившим готовность предоставить по предложению командующего флотом свой корабль для временного их жительства.

Вскоре после этого оба они прибыли на «Славу» в автомобиле, в сопровождении одного из офицеров Штаба флота, и были помещены в адмиральских каютах. Для охраны представителей верховной власти в Финляндии к их каютам приставили часового.

В пятницу 3 марта, рано утром, все командиры и флагманы были срочно вызваны на «Кречет».

Капитан 1-го ранга П.М. Плен, вернувшись оттуда на корабль, вызвал к себе всех офицеров и объявил им о том, что Государь Император отказался от Престола за Себя и за Наследника, и что великий князь Михаил Александрович дал согласие принять Верховную Власть.

Это неожиданное сообщение поразило и ошеломило офицеров. Мы чтим Государя Императора, были преданы ему, не видели до-



статочных оснований для его отказа от престола и почувствовали, что происходит что-то неладное и неблагоприятное. Скорбь сковала наши сердца и наполнила их тяжелым предчувствием ужасных бед и несчастий в будущем, которые постигнут Россию.

Командир корабля предложил провозгласить в честь нового Императора: «Ура». Это «ура» не выразило ни радости, ни подъема и походило скорее на стон скорби.

В тот же день капитан 1-го ранга П.М. Плен приказал всем офицерам «Славы» быть на ней к 7-ми часам вечера. Когда в назначенный срок все прибыли на корабль, он, вернувшись после нового срочного заседания на «Кречете», распорядился сыграть большой сбор и объявил офицерам и команде о том, что Государь Император отказался от Престола за Себя и Наследника, великий князь Михаил Александрович отказался вступить на престол, и Верховную Власть в нашей стране принял на себя Временный Комитет Государственной Думы. Командир предложил команде отнестись спокойно к происходящим событиям и продолжать с прежним рвением выполнять свои обязанности по отношению к нашему Отечеству.

Затем капитан 1-го ранга П.М. Плен, взмахнув рукою, в которой держал напечатанный лист, заявил, что это — декларация Комитета Государственной Думы, в которой русскому народу объявляются какие-то свободы; он дополнил, что политикой не интересуется и всегда ее презирал, — и сказал команде, чтобы она сама познакомилась с содержанием декларации, для чего она будет вывешена в церковной палубе.

В это время из одной группы матросов послышался неясный ропот.

«В чем дело?» — спросил командир.

Ропот повторился, но и в этот раз нельзя было разобрать слов.

«Выйди кто-нибудь посмелее и объясни толком, в чем дело», — сказал командир.

Долго никто не выходил... но все же наконец выступил вперед побледневший добела один из молодых машинистов и доложил, запинаясь и весь дрожа, о том, что Славской команде нет покоя



на берегу, т.к. матросы линейных кораблей «Император Павел» и «Андрей Первозванный» издеваются над ней и над нашим кораблем, говоря, что «Слава» превращена в плавучую тюрьму, потому что на ней находятся генерал-губернатор и председатель Сената. Маппинист просил командира от лица команды свезти их со «Славы», чтобы положить конец издевательствам и упрекам со стороны матросов других кораблей.

«Ах, вот в чем дело, — сказал капитан 1-го ранга Л.М. Плен, — я принял на “Славу” представителей Верховной Власти Финляндии по просьбе командующего флотом, совершенно не предполагая, что мое согласие может вызвать какие-либо осложнения; раз они создались, то, ладно, я снесусь по телефону с командующим флотом и попрошу увезти их в Штаб флота».

После этого командир распустил команду — и приказал офицерам быть среди матросов, во избежание возможных эксцессов по отношению к генерал-губернатору и председателю Сената.

Офицеры пошли на бак. Команда, собравшаяся там, вела себя спокойно, но матросы соседнего корабля «Император Павел I», крича в мегафоны, требовали немедленного удаления со «Славы» обоих представителей Верховной Власти и подстрекали «славцев» к их убийству.

«Если вы не уберете Зейна и Боровитинова или не расправитесь с ними, то мы откроем по вам огонь», — орали «павловцы».

В подтверждение этой угрозы они навели на «Славу» все 8-дюймовые орудия левого борта своего корабля... те самые орудия, которые они ни разу не наводили в продолжение всей войны на нашего врага. Это был позорный и низкий поступок, как и все дальнейшее, что творили матросы на линкоре «Император Павел I».

Наша команда, под влиянием такой серьезной угрозы, пришла в замешательство. Несколько раз она порывалась броситься на ют, где находились генерал Зейн и Боровитинов, — но каждый раз ее сдерживали вносившие успокоение и призывавшие к благо разумию офицеры.

На соседних кораблях между тем уже слышна была ружейная и револьверная стрельба: матросы линейных кораблей «Император Павел» и «Андрей Первозванный» убивали своих офицеров...



Команда «Славы», предполагая в общей суматохе, что с линейного корабля «Император Павел I» стреляют по нам, бросилась на ют, под влиянием инстинкта самосохранения и отчасти под действием разгоравшихся страстей; в этот раз все уговоры офицеров оказались тщетными...

К счастью, в то время автомобиль, присланный из Штаба флота, уже удалялся от «Славы» с севшими в него генералом Зейном и Боровитиновым. Их благополучно доставили на «Кречет», а оттуда потом в Петроград.

Оба они перед отъездом со «Славы» совершенно не представляли, в каком критическом положении находились и каких усилий стоило офицерам ее предохранить их от эксцессов, так как на юте была полная тишина. Боровитинов, подойдя к автомобилю, вспомнил, что забыл в адмиральском помещении свои калоши, и хотел вернуться за ними; его уговорили этого не делать, т.к. малейшее промедление съезда с корабля могло бы обойтись обоим ценой жизни.

Вслед за тем команда линкора «Император Павел» стала подстрекать наших матросов к расправе с офицерами.

Оттуда кричали в мегафоны и звонили по телефону о том, что на их корабле и на «Андре Первозванном» все офицеры — уже убиты, и среди них адмирал А.К. Небольсин...

«Убивайте и вы поскорее ваших офицеров! Чего медлите?» — вопили «павловские» матросы...

«Славы», несмотря на общее возбуждение и напряженность нервов, оставались благоразумными и никого из офицеров не трогали.

Среди команды сразу почему-то распространился слух о том, что старший артиллерист, старший лейтенант Ю.Ю. Рыбалтовский хочет взорвать корабль; но даже этот угрожающий слух не дал повода команде потерять самообладание и сознание дисциплины. На судовом собрании, созванном в связи с этим, матросы ограничились лишь тем, что выбрали нескольких делегатов для отправки к командующему флотом с просьбой списать старшего лейтенанта Ю.Ю. Рыбалтовского со «Славы», как человека опасного для корабля. Юлий Юльевич, узнав о происшедшем, вышел к команде



и заявил, что слух о нем вздорный и ложный; матросы поверили ему и воздержались от посылки делегатов.

Вслед за этим на «Славу» прибыла разнузданная, жаждавшая крови, вооруженная банда «павловских» матросов с намерением перебить наших офицеров; «славцы» с негодованием прогнали ее с корабля.

Между тем командир предложил офицерам собраться всем вместе в кают-компанию и сказал, что и сам скоро туда придет.

Мы исполнили это распоряжение и с полным спокойствием, сидя в креслах и на диванах, ожидали развития событий.

Лейтенант С.И. Франковский, обедая внимательно всех офицеров взглядом, улыбаясь, сравнил нас с римскими сенаторами, которые с таким же классическим спокойствием и достоинством вели себя в сенате в те тревожные дни древней истории, когда мятежные толпы черпи захватывали власть и угрожали жизни сенаторов.

Один лишь инженер-механик старший лейтенант Б.В. Уляницкий к нам не присоединился и, одев пальто, нервно ходил взад и вперед по коридору офицерского помещения.

Вскоре мы услышали там револьверные выстрелы... и вслед за этим в кают-компанию вбежал Б.В. Уляницкий; из раненой руки его капала кровь. Он открыл двери в кормовую гостиную и, пробравшись на балкон, соскочил на лед и скрылся; его примеру последовали два молодых инженер-механика — мичмана Ильин и Богословский.

В офицерском коридоре поднялась суматоха... Матросы бросились вслед за Б.В. Уляницким... но сохранивший благоразумие машинный унтер-офицер Кач вмиг захлопнул дверь в кают-компанию и крикнул матросам, что они попадут в нее, лишь пройдя через его труп. Этим поступком Кач привел в сознание потерявших рассудок матросов и предохранил офицеров от возможных в общем хаосе ненужных эксцессов.

Наступила тишина — и вскоре мы услышали стук прикладов: к дверям приставили часовых. Затем в кают-компанию вошел командир, а за ним следовали несколько матросов, пригнувшихся и прятавшихся за его спиной. Капитан 1-го ранга П.М. Плен предложил тем офицерам, у кого есть на руках оружие, сдать



его для успокоения команды. Три офицера передали командиру револьверы.

В кают-компании еще не было с нами вахтенного начальника, мичмана В.Д. Державина; это волновало нас, но и он через некоторое время пришел, — и мы успокоились. Нас поразило скорбное известие, полученное от него об убийстве боцмана Василенко, самого мягкого по характеру из всех боцманов. Он был единственной и, вероятно, случайной жертвой на «Славе» безумия, охватившего в революционном хаосе часть матросов.

Итак, командир и все офицеры «Славы» оказались не у власти, с приставленными к ним часовыми.

Несмотря на это, наша команда докладывала командиру о всем, происходящем на корабле, через своего главаря, трюмного Кадушкина, наименее способного и наиболее малограмотного из всех трюмных.

С раннего утра 4 марта Кадушкин начал просить, от лица всех матросов, капитана 1-го ранга П.М. Плена снова вступить в командование кораблем, а офицеров — в исполнение своих обязанностей. Командир отказался выполнить эту просьбу и заявил, что при создавшихся обстоятельствах примет власть лишь по приказанию командующего флотом.

Несколько раз Кадушкин приходил в кают-компанию с той же просьбой, но командир оставался непоколебимым. Во время последнего объяснения с Кадушкиным капитан 1-го ранга П.М. Плен попенял его за то, что он без разрешения сел, приказал ему стать «смирно» и держать руки по швам, что тот и выполнил, но, уйдя из кают-компания, пожаловался на командира команде.

Под воздействием агитации главаря матросы решились просить вступить в командование кораблем старшего офицера старшего лейтенанта Л.М. Галлера, но он отказался выполнить эту просьбу.

После часа дня снова явился делегат от команды, который доложил о предательском убийстве командующего флотом, вице-адмирала А.И. Непенина, и об избрании вместо него на этот пост вице-адмирала А.С. Максимова; он опять просил старшего лейтенанта Л.М. Галлера принять в командование «Славу».



Капитан 1-го ранга П.М. Плен, узнав об убийстве адмирала А.И. Непенина, безнадежно махнул рукой и приказал Л.М. Галлеру вступить в командование, а всем офицерам, попавшим в список желательных, снова выполнять свои обязанности.

Мы поднялись на церковную палубу, где собралась команда. При нашем появлении на утомленных и тусклых лицах матросов появились радостные улыбки, и они встретили нас громким «Ура!». По предложению унтер-офицера Тунгускова, команда прокричала еще «Ура!» отдельно новому командиру, старшему лейтенанту Л.М. Галлеру, новому старшему офицеру старшему лейтенанту Ю.Ю. Рыбалтовскому, и мне, новому старшему инженер-механику.

Ю.Ю. Рыбалтовский и я после этого тотчас же заявили Л.М. Галлеру о нашем отказе от новых должностей, предложенных нелегальным путем. Л.М. Галлер при первой возможности доложил в штаб о том, что и он отказывается от должности командира.

Капитан 1-го ранга П.М. Плен и несколько «нежелательных» офицеров «Славы» были вскоре отправлены в Штаб командующего флотом.

Матросы 5-го дивизиона миноносцев, которым, до назначения на «Славу», командовал капитан 1-го ранга П.М. Плен и где он пользовался большой популярностью, как прекрасный боевой начальник, быстро узнав о случившемся, возмутились поступком команды «Славы» и послали на наш корабль двух делегатов. Они произнесли на собрании матросов толковые речи, в которых объяснили им всю необоснованность и позорность их поступка по отношению к капитану 1-го ранга П.М. Плену и другим «славским» офицерам.

Наша команда была совершенно смущена речами делегатов — и немедленно выбрала своих представителей для отправки на «Кречет» с тем, чтобы просить капитана 1-го ранга П.М. Плена и других офицеров вернуться на «Славу». Командир долго отказывался выполнить просьбу команды, но после того как ее представители стали перед ним на колени и умоляли вернуться, наконец согласился.

Между тем в течение всего дня до нас доходили, как в кошмаре, сведения о безумных диких расправах матросов с офицерами на некоторых кораблях. Знакомая дама сообщила мне по телефону



об убийстве нашего милого бывшего соплавателя, лейтенанта И.Н. Лауданского. Группа кровожадных матросов, из числа «завосвателей свободы», с другого корабля, ворвалась на миноносец «Эмир Бухарский», на котором плавал Н.Н. Лауданский, и убила всех его офицеров.

В тот же день, поздно вечером, к общей радости оставшихся на «Славе» офицеров, капитан 1-го ранга П.М. Плен вернулся с остальными офицерами на корабль и вступил в командование им. Матросы встретили прибывших громовым «Ура!».

Капитан 1-го ранга П.М. Плен оставался на «Славе» всего лишь три дня, т.к. не мог спокойно переносить всего происходившего на ней. Когда создан судовой комитет, он позвал к себе корабельного врача, заявил ему, что заболел расстройством нервов, — и покинул корабль, к огорчению всех офицеров и команды.

Вскоре командиром «Славы» был назначен ее бывший старший офицер капитан 1-го ранга В.Г. Антонов, а вслед за этим прибыл на корабль и новый старший инженер-механик капитан 2-го ранга Л.Ф. Желепов.

Относительно скрывшегося с корабля инженер-механика старшего лейтенанта Б.В. Уляницкого нам стало известно, что он благополучно добрался до госпиталя, вылечил легкую рану руки — и попал в Петроград, где получил новое назначение на тыловую должность. Там же находились и инженер-механики: мичман Ильин и мичман Богословский. Команда «Славы» попросила их вернуться на корабль, что они и сделали.

«Славские» матросы после возбуждения, охватившего их в первые дни переворота, стали успокаиваться, и корабельная служба скоро наладилась, но дисциплина была уже подорвана и в дальнейшем все больше и больше расшатывалась под влиянием сильной агитации большевиков против офицеров, имевшей целью устранить их благотворное влияние на матросов.

К июлю месяцу часть команды «Славы», преимущественно полуинтеллигенты из вновь назначенных на корабль молодых матросов, была уже в большой мере развращена большевистской пропагандой и, проявляя активность и настойчивость по директивам партийных руководителей, оказывала сильное давление на большинство.



Благоразумные, сохранившие полностью сознание долга матросы, которые в первые месяцы после переворота проявляли, в помощь офицерам, благоприятное воздействие на команду, скоро возненавидели политику и совершенно отстранились от нее, когда убедились в том, что нет никаких сил бороться с крайне левонастроенными демагогами; они перестали посещать судовые собрания и предпочитали съезжать на берег или занимались вне корабля рыбной ловлей, когда к тому представлялась возможность.

В начале августа командир «Славы» получил секретное предписание Штаба флота — приготовить корабль к походу в Рижский залив и ожидать распоряжения. Когда команда узнала о цели похода, то стала выражать по этому поводу протесты, которые она обосновывала тем, что два корабля нашей бригады, «Император Павел» и «Андрей Первозванный», до сих пор еще не принимали участия в боях, что их команды занимаются лишь политикой, агитируют против войны и призывают к братанию с немцами.

«Пусть и они повоюют в Рижском заливе да понюхают пороху; пусть попробуют побрататься с врагом, когда он будет забрасывать их тяжелыми снарядами с дредноутов, либо атакует подводными лодками или гидропланами», — говорили «славские» матросы, вспоминая с обидой недружелюбное к ним отношение «павловцев» и «андреевцев» после возвращения «Славы» из Рижского залива в Гельсингфорс и не забывая позорно наведенных на наш корабль 8-дюймовых орудий «Императора Павла I» в день переворота.

Командир «Славы» принужден был объяснить команде, что ни один из указанных кораблей нашей бригады нельзя послать в Рижский залив по причине их большой осадки и длины, не укладывающейся в кривых поворотах Моонзундского канала, и что оперативные задания не обсуждаются, а подлежат лишь исполнению. Замечая, что эти доводы мало действуют на матросов, капитан 1-го ранга В.Г. Антонов заявил им, что уклонение от выполнения оперативных распоряжений является государственной изменой и что он, не желая быть к ней причастным, принужден будет подать рапорт командующему флотом с просьбой о смещении его с командования кораблем.

После этого всякие протесты прекратились; команда поняла, насколько серьезно обстоит вопрос с предстоящим походом «Сла-



вы» в Рижский залив, — и заявила командиру, что с ним готова идти куда угодно.

Вскоре затем наш корабль был отправлен в Лапвик, где пробыл около двух недель в ожидании распоряжения о дальнейшем следовании; переходу через Финский залив препятствовали непрерывно подстерегавшие нас подводные лодки, о которых имелись информации в Штабе флота.

Ночью 24 августа «Слава» наконец перешла к острову Вормс и 26 августа, пройдя Моонзундский канал, прибыла в Куйваст, спустя десять месяцев со времени ее ухода отсюда в Гельсингфорс.

Операции немцев в Рижском заливе. Высадка ими десанта на Эзеле. Бои на Кассарском плесе. Сдача 12-дюймовой Церельской батареи

Мы явились в Рижский залив тогда, когда положение там становилось все более и более тревожным. В связи с занятием неприятельской армией Риги и Усть-Двинска, германские морские и воздушные силы усилили свою активность.

Тральщики противника систематически тралили и в Ирбенском проливе у своего берега, и к западу от Цереля, подготавливая этим, по-видимому, безопасное место для обстрела и разрушения большими кораблями нашей новой неприступной Церельской батареи, державшей под своим огнем весь Ирбенский пролив; ее четыре 12-дюймовых орудия обладали дальностью в 156 кабельтовых, превышавшею таковую новых немецких дредноутов на 28 кабельтовых. Попутно неприятельские летчики производили частые налеты на эту же батарею и забрасывали ее бомбами.

Такое положение, в связи с общей пореволюционной разрухой в России, не сулило ничего хорошего в ближайшем будущем. После сдачи Риги усилилась агитация против офицеров, и матросы стали проявлять попытки вмешиваться в оперативные распоряжения начальства.

11 сентября была получена скорбная информация о том, что миноносец «Охотник», находясь в дозоре у Ирбена, наткнулся на мину, взорвался — и утонул. На нем героически погибли не же-



лавшие покинуть корабль все четыре офицера: командир старший лейтенант В.А. Фок, инженер-механик лейтенант А.И. Бобылев, мичман Парфенов и лейтенант Г.В. Огильви, наш милый Гога, недавно переведенный со «Славы».

Вскоре после этого на «Славс», как и на других кораблях, произошло неприятное событие: команда, под давлением демагогов, потребовала от офицеров в связи с выступлением генерала Л. Корнилова письменного подтверждения лояльности к Временному правительству. Офицеры почувствовали в этом требовании желание антигосударственных политических главарей нарушить боеспособность корабля и, обсудив вопрос, решили дать свои подписи под выражением лояльности Правительству; один лишь инженер-механик капитан 2-го ранга Л.Ф. Желепов отказался подписаться, несмотря на уговоры его приятеля, командира «Славы». Вслед за этим Л.Ф. Желепов был отправлен в Штаб флота; таким образом, наш корабль остался без старшего инженер-механика, с одним лишь трюмным механиком и тремя молодыми, производства 1916 года, которые, наравне с некоторыми другими недавно произведенными офицерами флота, в революционной атмосфере не только не успели усвоить прекрасные корабельные традиции, но и не прониклись полным сознанием ответственности, возлагаемой на офицеров.

17 сентября поступило опять печальное сообщение о том, что во время воздушной атаки немецких летчиков на Церельскую батарею одна бомба попала в погреб, произвела пожар и взрыв его. При тушении пожара погибли три офицера, среди них — капитан 2-го ранга К.В. Ломан и лейтенант Д.М. Тимофеев, и 70 матросов; были ранены 4 офицера и 44 матроса. Сама батарея уцелела и сохранила боеспособность.

На смену погибшим прислали новых матросов, распропагандированных и плохо дисциплинированных.

29 сентября неприятельские морские силы, в составе 8 дредноутов, 12 крейсеров и множества миноносцев, тральщиков и вспомогательных судов, приступили к выполнению операций с целью завладеть Рижским заливом.



К этому времени наши силы обороны, под командованием вице-адмирала М.К. Бахирева, состояли, не считая миноносцев и тральщиков, из двух линейных кораблей, «Цесаревич» и «Слава», и двух легких крейсеров, «Баян» и «Адмирал Макаров».

Немцы, под прикрытием эскадры из двух дредноутов, 11 крейсеров, сорока семи миноносцев и большого количества тральщиков, стали высаживать с 19 пароходов десант, в размере 23 000 человек, в бухте Тагалахт на Эзеле. Наши батареи оказали довольно слабое сопротивление и скоро были разрушены неприятельским огнем. Только батарея Серро сопротивлялась более упорно, сильно повредив два миноносца противника и принудив своим огнем сестр на мель крейсер типа «Грауденц».

В тот же день 5 германских миноносцев, под защитой дредноута и крейсера, прорвались через пролив Созло на Кассарский плес, в тыл силам Рижского залива, — и между ними и нашими двумя миноносцами типа «Пограничник» и канонерской лодкой «Грозный» завязался бой. Наши корабли, получив повреждения, стали с боем отходить перед более сильным противником. Под метким огнем подошедшего эскадренного миноносца «Десна» немцы отступили на восток, выпустив дымовую завесу.

На следующий день, 30 сентября, происходили перестрелки между нашими миноносцами на Кассарском плесе и неприятельскими большими кораблями, находившимися к востоку от Созло Зунда.

В ночь на 1 октября минный заградитель «Припять» должен был поставить заграждение против пролива Созло, но команда его отказалась выполнить эту операцию, считая ее слишком опасной; следовательно, доступ на Кассарский плес остался свободным для противника.

К 1 октября почти весь остров Эзель уже находился во власти немцев. Нашим командованием было решено защищать лишь остров Моон. Для этого на него высадили десантный отряд добровольцев со «Славы» и других больших кораблей и разместили его у Ориссарской дамбы с Эзеля.



1 октября, с рассветом, у Ирбена появилось множество немецких тральщиков, производивших траление без поддержки больших кораблей, которые держались в это время в море.

Наше командование, учитывая, как неблагоприятно происходит Моонзундская операция, вследствие полной несопротивляемости войсковых частей, правильно решило, что принимать морской бой на Ирбенской позиции при создавшихся условиях нецелесообразно. Уклонение от него было понято командой Церельской батареи как нежелание поддержать ее в тяжелые минуты, и, под влиянием агитации, на ней началось брожение, дисциплина совершенно подорвалась, и был утрачен воинский дух. Начиная с 1 октября с Цереля стали посылать панические радиодепеши.

Туда немедленно послали «Славу» для воодушевления потерявшей мужество команды батареи; немного позже к нам присоединился «Баян» под флагом вице-адмирала М.К. Бахирева.

Тем временем на Кассарском плесе наши миноносцы «Гром», «Забияка», «Победитель» и «Константин» подверглись обстрелу дредноута типа «Кайзер», находившегося к весту от Созло Зунда. В 1 час 55 мин. пополудни 12-дюймовый снаряд дредноута попал в правую машину «Грома» и, не разорвавшись, прошел насквозь, сделав подводную пробоину. Канонерская лодка «Храбрый» взяла поврежденный «Гром» на буксир. В 3 час. 10 мин. со стороны Созло Зунда показались 9 больших неприятельских миноносцев, к которым присоединились еще 5 угольных миноносцев. Идя полным ходом двумя колоннами, они хотели отрезать наши силы от Моонзунда. Произошел бой, во время которого огнем «Победителя» был выведен из строя третий миноносец южной группы. Наши корабли принуждены были отступить под огнем превосходящего противника. Приблизившись на минный выстрел к «Грому», неприятель сосредоточил огонь на нем и «Храбром». Поднявшейся волной от движения проходивших мимо наших миноносцев буксир «Храброго» оборвался, но он опять подошел к «Грому», который, получив несколько попаданий и объятый огнем пожаров, стал тонуть. «Храбрый» принял с него команду. Командир «Грома», лейтенант А.П. Ваксмут, наш любимец Толик, переведенный со «Славы» в 1916 году, отказался покинуть свой



корабль и решил погибнуть вместе с ним, но А.П. Ваксмута взяли с гибнущего «Грома» силой. В этом бою были потоплены «Храбрым» один неприятельский миноносец. В дальнейшем к нашим силам присоединились 7 миноносцев и канонерская лодка «Хивинец» — и бой продолжался, приняв длительный характер. К концу дня неприятельские миноносцы стали отходить на восток.

Ночью на 2 октября «Слава» и «Баян» вернулись из Ирбена в Моонзунд.

В эту же ночь на Церельской батарее происходил митинг ее команды, на котором обсуждался вопрос о сдаче батареи по требованию прибывших вечером немецких парламентариев. Все уговоры офицеров и благоразумной части команды не сдаваться оказались тщетными; обещания делегатов Каргопольского, кажется, полка, занимавшего позицию на перешейке полуострова, защищать батарею с суши — тоже не действовали благоприятно на команду батареи. Под давлением развращающей революции и потерявшей совесть части команды большинство ее решило не оказывать сопротивления противнику.

2 октября утром по протраленному прибрежному фарватеру Ирбенской позиции вошли в Рижский залив крейсер типа «Аугсбург», 2 крейсера типа «Штральзунд», 4 миноносца и тральщики; они остались у Ирбена и продолжали тралить.

В это же утро на смену «Славс» был отправлен к Церелю для моральной поддержки команды батареи «Цесаревич». При его приближении три дредноута типа «Кайзер» подошли к батарее, которая встретила их огнем всего лишь одного орудия: только для обслуживания его осталось достаточное количество верных долгу матросов. Неприятель отвесал, но огонь его был мало действительным. Несмотря на это, единственное стрелявшее орудие Церельской батареи вскоре замолкло. Команда стала уходить и грузиться на стоявшие у берега суда; часть ее взорвалась перед уходом погреба и орудия. Прибывшему «Цесаревичу» пришлось лишь дополнить разрушение батареи обстрелом. Позже, ночью, он отправился обратно в Куйваст.

В тот же день выяснилось, что Кассарский плес находится уже полностью во власти немцев. По инициативе начальника 3-го дивизиона миноносцев капитана 1-го ранга К.В. Шевелева



было решено снова завладеть плесом. Под его командованием миноносцы «Изяслав», «Автроил» и «Гавриил» вступили в бой с двумя неприятельскими миноносцами, которые скоро ушли, скрывшись в дымовой завесе. Затем наши корабли обстреляли немецкий транспорт и заставили его уйти на восток. В это время из-за дымовой завесы появились 8 миноносцев противника. Произошел бой. Наши корабли, получив повреждения, должны были отступить перед сильным противником. Позже наши канонерские лодки обстреляли на Кассарском плесе неприятельские дозорные миноносцы, которые после нескольких залпов ушли на восток, скрывшись в выпущенной ими дымовой завесе.

Тем временем немцы постепенно усиливались на Эзеле, но Ориссарская дамба между Эзелем и Мооном оставалась в наших руках. Для защиты Моона на него высадили, в помощь добровольцам с больших кораблей, ударный батальон и два пехотных полка. На случай прорыва сухопутных сил противника, с Эзеля на Моон «Слава» заняла удобную позицию для обстрела Малого Зунда перекидным огнем через Моон.

3 октября наши миноносцы уже больше не пытались снова завладеть Кассарским плесом. Для обороны с его стороны был выставлен заслон в составе крейсера «Адмирал Макаров», двух канонерских лодок и нескольких миноносцев.

«Слава» в течение всего этого дня обстреливала редким огнем на предельной дистанции (с креном в три градуса) своих 12-дюймовых орудий миноносцы, пробиравшиеся в Малый Зунд и пытавшиеся открывать огонь по острову Моон, и отгоняла их; один миноносец был ею поврежден. Кроме того, «Слава» обстреливала Ориссарскую дамбу и неприятельские позиции. В промежутках она поддерживала своим огнем, тоже на предельной дистанции, наши силы обороны со стороны Кассарского плеса.

Прорыв Германского флота в Рижский залив.

Последний бой «Славы» и ее гибель

Утром 4 октября миноносцы «Деятельный» и «Дельный», находившиеся в дозоре к югу от Моонзунда, донесли по радио о том, что видят 17 дымов в направлении на SW; к нам приближалась



сильная германская эскадра, беспрепятственно прошедшая Ирбенскую позицию после сдачи Церельской 12-дюймовой батареи. Ближайшие от Куйваста посты Службы связи сообщили, что в состав эскадры имеются два дредноута типа «Кэпит» (X-12-дюймовых орудий), 5 легких крейсеров, 2 больших транспорта и множество миноносцев и тральщиков.

Наши два линейных корабля «Слава» и «Цесаревич» и крейсер «Баян» сосредоточились на рейде Куйваст, готовясь принять неравный бой. С нами находились миноносцы 6-го и 9-го дивизионов. Крейсер «Адмирал Макаров» оставался в заслоне против Кассарского плеса.

Обходя корабль по сигналу приготовления его к бою, я заметил, к большому удовольствию, что команда сразу подтянулась и преобразилась; распушенность, порожденная «завоеваниями» революции, которая до этого чувствовалась в выражениях лиц и манерах довольно многих из нас, — совершенно исчезла; матросы перестали смотреть исподлобья на офицеров; глаза их прояснились и снова выражали полное доверие к начальству, но, увы, в них уже не замечалось бывшего, дореволюционного задора, удали, радостного волнения и уверенности. Вероятно, многие из команды смотрели на предстоящий бой лишь как на неизбежную и неприятную необходимость.

Придя по боевой тревоге на свой пост, я увидел там уже стоявшего по расписанию, с печально склоненной головой, трюмного старшину унтер-офицера Гачевского, кавалера Георгиевского креста 4-й степени, полученного им за бой 4 августа 1915 года.

— Ну, Гачевский, сегодня опять повоюем, как в доброе старое время, в пятнадцатом году, — обратился я к нему бодрым тоном, желая развеять овладевшую им грусть.

— Плохое у меня предчувствие, господин лейтенант, — ответил Гачевский: — добром не кончится сегодняшний бой.

Я сказал ему еще несколько подбадривающих слов, но в глубине души чувствовал, что прогноз Гачевского близок к истине. Трудно было рассчитывать на успех боя с сильным противником (XX-12-дюймовых дальнобойных орудий немцев против VII-12-дюймовых орудий «Славы» и «Цесаревича», при даль-



ности стрельбы последнего всего лишь в 86 кабельтовых) здесь, на Моонзундской узкой позиции, совершенно неблагоприятной для нас. «Слава» вместе с другими кораблями, обороняющими Рижский залив, очутилась в таком невыгодном положении только вследствие общей разрухи в нашем Отечестве, охваченном революционным хаосом.

При приближении германской эскадры к Куйвасту, в 9 час. 26 мин., шесть гидропланов противника с авиаматки налетели на нас и безрезультатно сбросили бомбы на корабли и береговые батареи.

Неприятельские тральщики, дойдя до минного поля, приступили к работе.

В 9 час. 40 мин. германские дредноуты, шедшие за тральщиками, под охраной 8 больших эскадренных миноносцев, повернули на ост и открыли стрельбу всем бортом.

Наши корабли в это время маневрировали для того, чтобы привести дредноуты в наиболее выгодный для нас курсовой угол. «Баян», под флагом вице-адмирала М.К. Бахирева, и «Цесаревич» стали на краях маневренного пространства, а «Слава» — посредине в 10 кабельтовых к северу. Корабли были стеснены в своих движениях узостью рейда.

В 10 час. 5 мин. «Слава» открыла огонь по головным тральщикам с расстояния 112 с половиною кабельтовых от них (поправка для была 3 с половиною кабельтовых), двигаясь малым ходом вперед. «Цесаревич» открыл огонь на полминуты раньше, но, имея дальность всего лишь в 86 кабельтовых, вскоре приостановил стрельбу в ожидании большего сближения.

«Слава» третьим залпом накрыла тральщики (огнем управлял старший лейтенант Ю.Ю. Рыбалтовский) и своей меткой стрельбой принудила их отойти под прикрытие выпущенной дымовой завесы.

В это время (10 час. 15 мин.) неприятельские дредноуты, развернувшись бортом, открыли ответный огонь, давая залпы одновременно, каждый порознь, из 5 орудий через промежутки в 30 секунд.



В 10 час. 50 мин. тральщики снова возобновили траление, но после того как наши корабли, открыв огонь, вскоре потопили один из них и подбили другой, — отошли полным ходом назад и скрылись в дымовой завесе.

С уменьшением дистанции до тральщиков к огню нашего корабля присоединились «Цесаревич», «Баян» и батареи на Мооне, а поэтому «Слава» перенесла огонь своей носовой 12-дюймовой башни на миноносцы, шедшие за тральщиками, а кормовой 11-дюймовой башни — на дредноуты, которые непрерывно стреляли по нам, но неудачно.

Наши корабли вывели из строя еще два тральщика и один миноносец противника, и около 11 час. 10 мин. «Слава» накрыл головной неприятельский дредноут. Один из ее 12-дюймовых снарядов попал в него и произвел на нем пожар.

Вслед за этим вся германская эскадра повернула на зюйд, прекратив огонь с дистанции в 128 кабельтовых.

В 11 час. 20 мин. на «Баяне» был поднят сигнал: «Адмирал благодарит линейные корабли за отличную стрельбу». Затем последовал другой сигнал: «Команды имеют время обедать».

В 11 час. 30 мин. «Баян» и «Цесаревич» стали на якорь. «Слава» же, имея отклепанными оба каната, держалась на месте под машинами и затем приблизилась задним ходом к острову Вердер для более благоприятного маневрирования на случай возобновления боя.

В 12 час. 5 мин. германская эскадра снова приблизилась к нам, но в другом месте, дальше на ост, в следующем порядке: 4 тральщика — строем фронта в голове, 2 тральщика — им в кильватер, на траверзе тральщиков — миноносцы; за головным отрядом — линейные корабли под охраной больших миноносцев.

В 12 час. 10 мин. «Слава» и «Цесаревич» открыли огонь по тральщикам, которые после нескольких наших удачных залпов выпустили дымовую завесу. Один миноносец противника и два его тральщика были посланы ко дну.

В 12 час. 12 мин. «Слава», на дистанции до дредноутов в 112 кабельтовых, перевела на них огонь, и они, развернувшись бортом, стали отвечать нам и, быстро пристрелявшись, открыли



сильный огонь. Наши корабли, стреляя по неприятелю, начали склоняться вправо к норду.

«Слава» за недостатком места не имела возможности маневрировать; приходилось, в зависимости от падений неприятельских снарядов, то увеличивать, то уменьшать ход, или совсем даже стопорить машины и давать задний ход. Противник бил по нам снарядами, словно по неподвижной цели.

Находясь в таком стесненном положении под сильным огнем дредноутов, «Слава» довольно скоро получила одновременно (12 час. 25 мин.) два попадания в носовую часть корабля по левому борту — в церковную и батарейную палубу.

Я узнал о них, увидев дым от разрывов снарядов со своего поста, и тотчас же побежал вместе с трюмным старшиной Гачевским в нос. Там начался пожар, и сквозь дым я видел много тяжело раненных матросов и трупы убитых. Через люк в жилую палубу, где находился боевой перевязочный пункт, я заметил падающего навзничь, тяжело контуженного младшего врача Лепика.

Снаряды разворотили трапы батарейной и церковной палуб, шахты погребов мелкой артиллерии и повредили вентиляторные шахты носовой ксчегарки.

Когда я принимал меры к тушению пожаров с поднявшимся из центрального поста старшим офицером старшим лейтенантом Л.М. Галлером, мне доложили из машинного отделения о том, что туда подает тревожный звонок прибор Подгурского, установленный в отсеке мокрой провизии между 5-м и 14-м шпангоутами. Стало ясно, что туда попал третий снаряд ниже ватерлинии.

Едва я хотел разобраться в характере этой подводной пробоины, мне доложили о другой подводной пробоине в отсеке носовых 12-дюймовых погребов. Корабль в это время быстро накренился на левый борт. Так как эта последняя пробоина была важнее и опаснее первой, я бросился к задраенному люку 12-дюймовых носовых погребов на батарейной палубе с тем, чтобы спуститься вниз через открытую горловину его, обследовать пробоину и изолировать затопленную часть отсека. Заглянувши в горловину, я, к прискорбию, увидел, что уровень воды в 12-дюймовом отсеке уже достиг уровня моря и отстоял от горловины футов на шесть.



Оставалось лишь задрать ее на случай возможного погружения корабля от дальнейших пробоин в бою.

Судя по значительной скорости затопления большого отсека 12-дюймовых носовых погребов, имевшего в длину 48 футов, можно было легко понять, что пробоина в нем по размеру почти такая же, как и при минном взрыве. Как впоследствии выяснилось, она имела в диаметре около 15 футов. Снаряд, сделавший ее, разорвался в бортовом коридоре; центр разрыва оказался против помещения двух боевых динамо-машин, на глубине около 12 футов ниже ватерлинии. Два машиниста едва успели выбежать оттуда.

Мне оставалось лишь выровнять опасный крен в 9 градусов и принять меры к тому, чтобы вода не распространилась и не просачивалась в отделения соседнего отсека носовых 6-дюймовых погребов.

Я приказал затопить для выравнивания крена паружные бортовые коридоры по правому борту против кочегарных и машинного отделения — и трюмные немедленно приступили к выполнению трафаретной работы, хорошо им знакомой по прежним боям в 1915 году.

Поручив Гачевскому наблюдение за выравниванием крена и послав старшину первого отсека с докладом командиру о состоянии корабля по трюмной части, я стал осматривать отсек 6-дюймовых погребов.

Прежде всего я спустился в центральный пост; там не обнаружил просачивания воды — и наскоро попросил находившегося в нем минного офицера лейтенанта А.Э. Зиберта принять соответствующие меры в случае, если оно появится.

Когда я снова поднялся на батареиную палубу, мне доложили о том, что вода проникает снизу в жилую палубу. Спустившись туда, я заметил лишь незначительное просачивание из затопленного отсека через сальники проводов и труб; трюмные уже принимали меры к уменьшению его. В этом отсеке жилой палубы, служившем перевязочным пунктом, лежали тяжело раненные матросы и контуженный младший врач Лепик. Санитары оказывали помощь пострадавшим, но их было недостаточное количество. Один из обожженных матросов обратился ко мне за помощью, но я, к со-



жалению, не мог отвлечься от ответственной работы по спасению корабля и приведению его в боевую готовность.

Поднявшись на батарейную палубу, взглянул на кренометр; его стрелка теперь показывала около 6 градусов: следовательно, операция выравнивания крена шла нормально.

В это время обстрел нашего корабля прекратился (12 час. 46 мин.); мы вышли из сферы огня противника. Замолкли и залпы наших орудий.

Под конец боя из двух 12-дюймовых башен «Славы» стреляла лишь одна кормовая, так как носовая — вышла из строя: погреба ее были затоплены подводным попаданием, и, кроме того, одновременно с этим опустились рамы замков ее орудий, стрелявших накануне целый день на предельной дистанции. Перед нашим уходом из Гельсингфорса замки переделывались Обуховским заводом.

После выхода из действия носовой башни кормовая башня перешла на плутонговый огонь под руководством младшего артиллерийского офицера лейтенанта В.И. Иванова, так как от полученных повреждений трансформаторы приборов управления перестали действовать; перевести управление на автономную аккумуляторную станцию нельзя было, так как она оказалась разнесенной попавшим вблизи снарядом.

Незадолго до прекращения огня наши кормовые 12-дюймовые орудия дали попадание в головной дредноут (12 час. 39 мин.), от которого в носовой части его поднялся пожар. Благодаря этому наши корабли вышли из сферы огня противника на дистанции меньше предельной — стрельбы его орудий.

После прекращения огня неприятеля его гидропланы снова безуспешно забросали нас бомбами; «Слава» сбила один из аппаратов.

Наши корабли шли малым ходом курсом 330 градусов.

Между тем по трюмной части корабля происходило следующее: после того как мной было замечено значительное уменьшение крена, некоторые из команды передали о том, что будто бы носовое кочегарное отделение затоплено водой. Я спустился туда по трапу и, к моей радости, убедился в том, что сообщение



оказалось ошибочным: там все было в порядке, и кочегары, под наблюдением старшины, очень спокойно работали у котлов, несмотря на большой крен. Я поблагодарил их за отличную службу и, проверив, открыты ли все клапаны и клинкеты, необходимые для выравнивания крена, поднялся на батарейную палубу.

Здесь мне сообщили о том, что в кормовой кочегарке — вода. Спустившись в нее, я увидел, что от крена вода в кочегарном трюме перелилась на левый борт, поднялась выше площадок и дошла до топок двух крайних котлов: трюмный насос не мог ее откачать, так как приемники осушительной системы находились в средней части трюма. Приказав инженер-механику мичману Багильцу прекратить пары в двух левых крайних котлах и удостоверившись в том, что и здесь производится затопление правых наружных бортовых коридоров, я вышел на батарейную палубу, где мне тотчас же доложили из левого машинного отделения о проникновении в него воды.

Я сбежал вниз — и увидел, что мотылевые колодцы левой машины были затоплены водой почти до вала, а вращающиеся мотыли вместе с их подшипниками погружались в нее при нижних положениях; сквозь фланцы труб, примыкающие сверху к левой бортовой переборке, просачивалась и довольно сильно струилась вода. Стало ясно, что эта переборка повреждена, фланцы труб расшатались, и непроницаемость их нарушилась разрывом неприятельского снаряда против машинного отделения. По-видимому, снаряд попал здесь в броню ниже ватерлинии на излете и не пробил ее, а, разорвавшись, лишь расшатал и повредил ее и вместе с ней переборку; вода проникла в бортовой коридор и оттуда просачивалась в машинное отделение.

Я приказал пустить в ход, в помощь осушительному насосу, мощную водоотливную турбину — и она стала быстро освобождать трюм от воды; попутно я распорядился уменьшить по возможности просачивание.

Поднявшись затем на батарейную палубу, взглянул на кренометр и заметил, что крен уменьшился до 3 градусов.

Здесь я был неожиданно поражен страшным и крайне неприятным слухом о том, что «Славу» будто бы приказано приготовить



к взрыву. Предполагая, в связи с этим слухом, что командир, может быть, не имеет точных сведений о состоянии корабля по трюмной части, я поднялся в боевую рубку и доложил капитану 1-го ранга В.Г. Антонову о том, что «Слава» находится в безопасном состоянии, крен выровняется минут через десять, после чего она снова может вступить в бой.

В ответ на мой доклад командир поведал мне скорбные новости: Вице-адмирал М.К. Бахирев решил прекратить неравный бой и сигналом приказал Морским силам Рижского залива отступить к Вормсу (12 час. 47 мин.). «Слава» не имеет возможности идти вместе с ними, так как она приняла от подводных пробоев чрезмерное количество воды, погрузившее ее нос до 33 футов. Пробоины велики, и на них нельзя завести пластыри. Продолжать бой с дредноутами «Слава» не может, так как ее боеспособность потеряна: 12-дюймовые носовые орудия выведены из действия вследствие затопления их погребов и непоправимой неисправности, кормовые орудия тоже повреждены. Командир донес вице-адмиралу М.К. Бахиреву по радио о состоянии корабля и просил разрешения взорвать корабль (предполагая это сделать на глубоком месте) и прислать миноносцы для снятия команды. Адмирал ответил по радио, что посылает миноносцы, и приказал, войдя в канал, затопить «Славу». После этого командир решил, дойдя до капаля и по возможности войдя в него, взорвать корабль.

Капитан 1-го ранга В.Г. Антонов не рискует совместить взрыв «Славы» с ее переворачиванием, так как опасается, что при совместных операциях может не произойти взрыва.

Командир, кроме того, сообщил мне о том, что не получает ответа из машинных отделений, и приказал мне выяснить причину этого и наладить связь, так как корабль необходимо еще окончательно развернуть для взрыва.

Я побсжал в машинные отделения — и не нашел в них никого из машинистов; не было там и двух молодых инженер-механиков.

Как потом выяснилось, в машинные отделения стали кричать сверху, чтобы все оттуда выходили, т.к. корабль скоро взорвется. Машинисты, приняв эти возгласы за распоряжение, исходящее



от командира, стали подыматься наверх; в действительности же кричали сверху распустившие по кораблю слепой слух о немедленном взрыве его члены судового комитета — распропагандированные, недавно поступившие на «Славу» матросы из полуинтеллигентов. Бывшие по боевому расписанию в машинных отделециях два молодых инженер-механика почему-то не снеслись с командиром — и поднялись наверх после того, как все машинисты вышли.

Не обнаружив никого в машинных отделениях, я выбежал наверх, чтобы собрать машинистов. Войдя на спардек, увидел там и на правом срезе верхней палубы часть команды и среди нее машинистов. Подошедший к правому борту «Славы» минопосец 3-го дивизиона принимал в это время от нас раненых.

Я приказал машинистам отправиться вниз по боевому расписанию, что они немедленно выполнили.

После этого командир дал ход машинам для того, чтобы приблизиться к Моонзундскому каналу, и, поставив затем стрелки машинных телеграфов на стоп, приказал мне вместе с машинной и кочегарной командой подняться наверх. Когда застопорили машины, я отпустил машинистов и кочегаров, а сам оставался еще некоторое время внизу вместе с машинным унтер-офицером Коровиным для того, чтобы проверить, закрыт ли до отказа регулятор левой машины, и поставить ее кулисы в более точное положение на стоп, так как эта машина еще чуть-чуть проворачивалась. Остановив ее, я приказал Коровину подняться наверх.

— А вы, г-н лейтенант? — обратился ко мне с вопросом этот образцовый унтер-офицер, участник всех боевых операций «Славы», сохранивший полностью в революционном чадуре сознание долга. Он смотрел на меня беспокойным взглядом, опасаясь, что я могу остаться внизу.

— Я уйду последним, — был мой ответ, и Коровин успокоился.

Поднявшись наверх, узнал, что вся команда уже снята с корабля, и бикфордовы шнуры, установленные на полчаса к подрывным патронам в кормовых, 12-м и 6-дюймовом правом, погребах, — уже горели.



Я заглянул в последний раз в свою каюту, набросил шинель и, захватив с собою предсмертное, напутственное письмо моей матери, умершей в 1916 году, вышел на ют, где офицеры спускались в поджидавший их у левого борта, на корме, миноносец «Сторожевой». Я присоединился к ним — и навсегда отделился от любимого корабля.

На «Славе» оставался еще некоторое время командир: он производил последний осмотр ее помещений для того, чтобы лично проверить, все ли раненные взяты с корабля. Закончив обход, командир последним покинул «Славу» и спустился на миноносец «Сторожевой».

Спустя минут десять после этого, а именно в 1 час 58 мин. пополудни, над кормовыми 12-дюймовыми погребами «Славы» поднялся высоко вверх столб густого дыма — и раздался оглушительный взрыв, после которого начался пожар. Затем последовали еще два взрыва, сопровождавшиеся усилением пожара; после третьего взрыва оторвалась корма.

Молча, охваченные скорбью, смотрели мы на дорогую нам «Славу», которая, как родное любимое существо, была близка тем из нас, кто долго плавал на ней и, принимая участие во всех ее боевых операциях, переживал немало радости и немало печали.

Но не одну скорбь об утрате корабля мы испытывали; в душе ощущалось презрение и кипела злоба к тем безвольным и жалким людям, которые, находясь у власти после мартовского переворота, вели Россию к крушению и позору — и ослабили ее духовную мощь и способность защиты от внешнего врага. Им обязана «Слава» своим преждевременным и ненужным концом.

Немцы, воспользовавшись смутой в России и упадком ее духовной мощи, посмели войти в Рижский залив и завладеть им теперь, когда материальные боевые средства обороны его стали вполне грозными и во много раз превосходили те, какими мы располагали в 1915 году. Тогда значительно сильнее нас противник не имел возможности преодолеть нас и завладеть заливом, так как наши ничтожные силы были спаяны крепкой дисциплиной, здоровым духом, сознанием долга перед Царем и Отечеством и блестящей организованностью.



С этими безотрадными мыслями мы, стоя на палубе уносившегося в Рогскюль «Сторожевого», провожали взглядами удалявшуюся от нас охваченную пожаром «Славу» до тех пор, пока она не скрылась от глаз.

После взрыва погребов нашего корабля три миноносца 5-го дивизиона выпустили, по приказанию вице-адмирала М.К. Бахирева, в «Славу» шесть мин, чтобы доконать ее; только одна мина «Туркменца Ставропольского» взорвалась, попав в подводную часть «Славы» против носовой кочегарки.

Пожар нашего корабля продолжался до трех часов ночи и сопровождался массой мелких взрывов.

В бою 4 октября «Слава» получила всего 8 попаданий 12-дюймовых орудий. Кроме пяти описанных были еще три попадания под конец боя (12 час. 40 мин.): одно — в церковную палубу, которым она была разворочена в нескольких местах, и два — в жилую палубу; оба снаряда, пробив поясную броню возле радиорубки, взорвались в бортовых коридорах, разнесли их и выпучили легкие переборки соседних запасных угольных ям.

При этих попаданиях произошел пожар в перегрузочном посту средней левой 6-дюймовой башни, где были тележки с зарядами. Пожар был потушен командиром башни, кажется, мичманом Л.И. Агаповым. «Баян» имел одно попадание под носовым мостиком и «Цесаревич» — два попадания: в офицерских каютах и на шкафуте.

Германская эскадра понесла за время Моонзундской операции следующие потери: 2 дредноута, 1 легкий крейсер и одно вспомогательное вооруженное судно подорвались на минах; 2 больших турбинных миноносца погибли в бою, миноносец «S-64» взорвался и потонул на Моонзундском створе; один миноносец пошел ко дну и 2 были сильно повреждены легкой батареей возле Малого Зунда; 1 большой транспорт потоплен подводной лодкой; количество погибших и поврежденных тральщиков точно неизвестно.

5 октября все силы Рижского залива, пройдя Моонзундский канал, сконцентрировались у острова Вормс, а двумя днями позже уже были в Лапвике.



Офицеры «Славы» из Рогскюля прибыли поездом в Ревель, где получили в Штабе командующего флотом новые назначения.

Скоро власть над нашей Родиной захватили большевики, и большинство из нас, рассеявшись по белым армиям, продолжали борьбу за Россию.

Многие из «славских» офицеров положили в этой борьбе свои души на алтарь Отечества, среди них: старший лейтенант Ю.Ю. Рыбалтовский, лейтенант Г.А. Орфенов, лейтенант Н. Моисеев, мичман П.П. Вейсенгоф и мичман В.Д. Державин.

Раньше других погиб бывший командир «Славы» капитан 1-го ранга П.М. Плен, расстрелянный большевиками за участие в патриотическом заговоре.

Последний выстрел «Славы» в бою 4 октября 1917 года не был ее финальным выстрелом: восемнадцать лет спустя, когда эстонцы, разбирая ее на слом, принуждены были разбивать одно из 12-дюймовых носовых орудий на две части, встретив затруднения при снятии его целиком, — во время этой работы орудие, собрав свои последние силы, застонало, загрохотало — и выпустило еще один снаряд, напомнив о былом боевом погибшего корабля и о Великой России, которую «Слава» самоотверженно и по мере своих сил защищала.

Н.А. Кузнецов

КОНСТАНТИН ИВАНОВИЧ МАЗУРЕНКО (1891—1962)

К.М. Мазуренко родился 19 июля 1891 г. в г. Каменец-Подольске, где окончил гимназию. В 1913 г. окончил Морское инженерное училище. 5 октября 1913 г. он был произведен в чин инженера-механика мичмана и назначен на линейный корабль «Слава», на котором служил вплоть до 1917 г. в должностях вахтенного, а впоследствии трюмного механика. По свидетельству современников, Мазуренко «...очень любил свой корабль и воспоминаниями о нем жил до конца своей жизни». 6 декабря 1915 г.



произведен в чин инженера-механика лейтенанта за отличие по службе. На линкоре «Слава» Мазуренко участвовал в обороне Рижского залива и в сражении за Моонзунд. В бою с германской эскадрой 4 августа 1915 г. Мазуренко «...способствовал увеличению дальноточности судовой артиллерии, создавая креп путем заполнения водой соответствующих отсеков, и тем самым увеличивая угол возвышения орудий».

В период Гражданской войны К.И. Мазуренко принимал участие в Белом движении на Северо-Западе и на Юге России. В белых формированиях Северо-Запада он воевал с 1 января 1919 г. Сначала сражался с отрядами красных войск в составе Отдельного корпуса Северной армии, затем в Северо-Западной армии исполнял обязанности старшего офицера 8-й роты 53-го Волынского пехотного полка. После ликвидации Северо-Западного фронта пробрался на Юг, куда прибыл незадолго до ухода врангелевских войск в Константинополь. В этот период он служил инженер-механиком на крейсере «Генерал Корнилов». После эвакуации Черноморского флота и перехода кораблей и судов в Бизерту Мазуренко служил старшим механиком на канонерской лодке «Страж» (к февралю 1921 г.), затем вновь на «Генерале Корнилове» (до января 1923 г.) и на эсминце «Пылкий» (в июле 1923 г.). После ликвидации Русской эскадры Мазуренко некоторое время работал инженером на одном из рудников, а затем переехал в Париж.

Во Франции он работал шофером и маляром. Обладая хорошим голосом, иногда выступал в небольших музыкальных коллективах. В 1924—1930 гг. состоял в Обществе бывших воспитанников Морского инженерного училища. В 1937 г. перешел к постоянной концертной деятельности, получив ангажемент в Казачьем хоре имени атамана Платова. Побывал с гастролями в 48 странах, после чего обосновался в США. В последние годы жизни Мазуренко работал техническим служащим в фирме «Gypsum Co.» в Нью-Йорке. Состоял действительным членом Общества бывших русских морских офицеров в Америке. Умер 23 июля 1962 г. от болезни сердца, похоронен в Буффало, штат Нью-Йорк.

Награды: серебряный знак по окончании полного курса наук Морского инженерного училища Императора Николая I (1913 г.);



светло-бронзовая медаль в память 300-летия царствования Дома Романовых (1913 г.); мечи и бант к ордену Святого Станислава 3-й степени (29 июня 1915 г.); орден Святого Владимира 4-й степени с мечами и бантом (5 октября 1915 г.).

Источники и литература

Волков С.В. Офицеры флота и морского ведомства. Опыт мартиролога. М., 2004.

Гулькевич С.В. [Некролог К.И. Мазуренко] // Бюллетень Общества офицеров Российского Императорского флота в Америке. 1962. № 99. С. 57—58.

Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства. Пг., 1916.

Офицеры линкора «Слава» 1917 г.¹ (таблицу составил А.Ю. Емелин)

Должность	ФИО, чин	Находился на корабле	
		прибыл	убыл
Командир	ШПЕН Павел Михайлович, капитан 1-го ранга	—	07.03.1917 в штаб комфлота
	АНТОНОВ Владимир Григорьевич, капитан 1-го ранга	26.03.1917 с эсминца «Эмир Бухарский»	По 04.10.1917
Старший офицер	МАРКОВ Вячеслав Николаевич	—	20.01.1917 на канонерскую лодку «Храбрый»
	ГАЛЛЕР Лев Михайлович, капитан 2-го ранга	19.01.1917 с эсминца «Автроил»	По 04.10.1917
Старший артиллерийский офицер	РЫБАЛТОВСКИЙ 3-й Юлий Юльевич, старший лейтенант	—	По 04.10.1917
Младший артиллерийский офицер	ИВАНОВ Вадим Иванович, лейтенант	—	По 04.10.1917
Старший минный офицер	СТЕПАНОВ Георгий Андреевич, лейтенант	—	08.04.1917 на Дивизио сторожевых судов
	ЗИБЕРТ Александр Федорович, лейтенант	—	По 04.10.1917

¹ РГА ВМФ. Ф. 771. Оп. 1. Д. 11. Л. 28—30, 33.



Должность	ФИО, чин	Находился на корабле	
		прибыл	убыл
Старший штурманский офицер	ФРАНКОВСКИЙ Стефан Иванович, лейтенант	—	09.07.1917 в штаб 2-й бригады линкоров
И.д. старшего штурманского офицера	ГОЙНИНГЕН—ГЮНЕ Владимир Николаевич, барон, лейтенант	—	26.08.1917 на канонерскую лодку «Грозный»
Старший штурманский офицер	МАЛИНИН Дмитрий Павлович, лейтенант	26.08.1917 с канонерской лодки «Грозный»	По 04.10.1917
Младший штурманский офицер	АГАЛОВ Леонид Иванович, мичман	—	По 04.10.1917
И.д. вахтенного начальника	ДЕРЖАВИН Владимир Дмитриевич, мичман	—	13.07.1917 на госпитальное судно «Товарищ»
	ДЕНИСОВ Михаил Константинович, мичман	30.05.1917 из Черного моря	По 04.10.1917
	ШЕСТОПАЛ Сергей Семсевич, мичман	15.04.1917 из Отдельных гардемариных классов	По 04.10.1917
	КОВШОВ Николай Михайлович, мичман	20.07.1917 из Амурской флотилии	По 04.10.1917
Вахтенный офицер	ДЕНЬЕР Георгий Андреевич, мичман	23.05.1917 из Морского училища	По 04.10.1917
	ПЫШНОВ Борис Александрович, мичман (в бою 04.10 с марса корректировал огонь)	23.05.1917 из Морского училища	По 04.10.1917
	ШИМКЕВИЧ Александр Владимирович, мичман	24.05.1917 из 2-го Балтийского флотского экипажа	По 04.10.1917
	КОЗЕЛЬСКИЙ Борис Лаврентьевич, мичман	30.05.1917 из штаба комфлота	По 04.10.1917
Ревизор	МОРАКИ Владимир Владимирович, лейтенант	—	09.07.1917 в штаб 2-й бригады линкоров
И.д. ревизора	ПАШКОВ Петр Васильевич, мичман	—	По 04.10.1917
И.д. старшего инженер-механика	УЛЯНИЦКИЙ Борис Владимирович, инженер-механик старший лейтенант	—	03.03.1917 в Главный морской штаб
Старший инженер-механик	ДЖЕЛЕПОВ Леонид Федорович, инженер-механик капитан 2-го ранга	29.04.1917 с «Петра Великого»	03.09.1917 в штаб комфлота
Трюмный инженер-механик	МАЗУРЕНКО Константин Иванович, и.м. лейтенант	—	По 04.10.1917



Должность	ФИО, чин	Находился на корабле	
		прибыл	убыл
Водолазный инженер-механик	БАГИЛЬДЗ Сергей Викентьевич, и.-м. мичман	—	По 04.10.1917
Артиллерийский инженер-механик	ИЛЬИН Петр Васильевич, инженер-механик мичман	—	20.03.1917 в расп. Главного морского штаба
	БОГОСЛОВСКИЙ Андрей Михайлович, и.-м. мичман	—	По 04.10.1917
Старший врач	НАГЕВИЧ Владислав Владиславович, надворный советник	—	25.05.1917 в отпуск по болезни
	СТРАТИЛАТОВ Николай Николаевич, коллежский ассessor	16.05.1917 с крейсера «Аврора»	По 04.10.1917
Младший врач	ВОНГРОДСКИЙ Владимир Витольдович	—	06.06.1917 на батарее на Сворбе
	ЛЕПШИК Иоганн Гансович, лекарь	06.06.1917 из штаба комфлота	По 04.10.1917
Судовой священник	Исромонах Дмитрий	1) — 2) 24.04.1917 из Данилова монастыря	1) 23.01.1917 в Давилов мон. 2) По 04.10.1917
	КАРЛАУС Криш Петрович, прапорщик по рулевой части	Произведен по экзамену в прапорщики 08.09.1917	По 04.10.1917
	КАЛИНИЧЕНКО Федор Данилович, прапорщик по артиллерийской части	Произведен по экзамену в прапорщики 08.09.1917	По 04.10.1917
	СОКОЛОВ Николай Федорович, прапорщик по машинной части	Произведен по экзамену в прапорщики 08.09.1917	По 04.10.1917
	МЕЛЬНИКОВ Петр Павлович, прапорщик по кожегарной части	Произведен по экзамену в прапорщики 08.09.1917	По 04.10.1917

Потери германского флота в корабельном составе в период проведения Моонзундской операции (1—31 октября 1917 г.)¹

А) Босвые корабли

12 октября (день высадки) наткнулись на мины и получили повреждения: линейные корабли «Байерн», «Гроссер Курфюрст»;

¹ Чившиц фон. Захват Балтийских островов Германией в 1917 г. // Моонзунд. 1917. М., 1999. С. 330.



транспортный пароход «Корсика» (в авангарде) — после перегрузки войск на миноносцы выбросился на берег, затем был отбуксирован;

16 октября. Матка тральщиков «Индианола» — минная пробоина, отбуксирована;

26 октября. Транспортный пароход «Сангара» — вышел из строя, отбуксирован;

29 октября. Линейный корабль «Маркграф» — поврежден взрывом мины, самостоятельно вошел в гавань;

31 октября. Пароход «Марта» — поврежден взрывом мины, самостоятельно вошел в гавань.

Б) Миноносцы

15 октября. Миноносец «В 98» — поврежден взрывом мины, отбуксирован;

17 октября. Миноносец «S 64» — затонул, наткнувшись на мину;

18 октября. Миноносец «В 111» — поврежден миной, отбуксирован.

В) Мелкие суда

6 октября. Миноносец «Т 54» — затонул, взорвавшись на мине;

7 октября. Искатель «М 31» — то же;

8 октября. Искатель «М 75» — получил минную пробоину, отбуксирован;

8 октября. Миноносец «Т 85» — то же;

8 октября. Тральщик «Кладов» — поврежден, отбуксирован;

10 октября. Глиссер взорвался (мина?);

14 октября. Миноносец типа «S» «Дельфин» — пропал без вести (мина?);

14 октября. Миноносец типа «S» «Альтаир» — потонул, взорвавшись на мине;

16 октября. Миноносец «Т 56» — выбросился на берег;

18 октября. Миноносец «Т 66» — потонул, взорвавшись на своей собственной мине;

21 октября. Тральщик «Роландт III» — потонул, взорвавшись на мине;



22 октября. Миноносец типа «S» «Гуттейль» — потонул, взорвавшись на мине;

22 октября. Миноносец типа «S» «Глюкштадт» — выбросился на берег;

24 октября. Тральщик «F 3» — затонул, взорвавшись на мине;

25 октября. Миноносец «A 32» — вышел из строя, отбуксирован, топул;

26 октября. Миноносец «T 65» — затонул, взорвавшись на мине;

29 октября. Искатель «M 65» — затонул, взорвавшись на мине;

29 октября. Тральщик «Тарасп» — опрокинулся и затонул;

30 октября. Тральщик «Бине» — расстрелян, затонул;

30 октября. Миноносец типа «S» «Керевидер» — выбросился на берег.

Кроме того, значительное количество судов, миноносцев и мелких судов пострадало от задевания за дно и из-за столкновений.

П. Саммалсоо¹

РАЗБОРКА ЛИНКОРА «СЛАВА»

Долгие годы в советской историографии пропагандировалась красивая легенда о том, как затопленная «Слава» стала преградой для прохода немецкого флота через Моонзунд и этим было сорвано германское наступление на Петроград. Только позже стало известно, что цель проведения операции «Альбион» была совсем другая — только захват немецкими вооруженными силами островов Хийумаа (Даго), Сааремаа (Эзель) и Мухумаа (Моон).

¹ Автор — историк флота, капитан гидрографического судна Морской Администрации Эстонии.



В октябре 1917 года русские моряки об этом конечно не знали. Фактически основной корабельный фарватер через пролив Моонзунд был ими все же перекрыт, но эту задачу выполнили затопленные в тот же день, севернее «Славы», транспорта «Артельщик» и «Генерал Циммерманн». «Слава» же 4 октября 1917 года, имея осадку носом примерно 10 метров, приткнулась на грунт в точке с координатами 58°40'41 северной широты и 23°22'18 восточной долготы примерно в 5 кабельтовых к SSE от створной линии, проходящей через нижнюю (последнюю) часть канала.

При оставлении корабля были взорваны кормовые артпогреба боеприпасов 305-мм и 152-мм артиллерийских установок, в результате чего корма корабля была разрушена. Возник пожар, и в дальнейшем полностью выгорела надводная часть.

В таком состоянии «Слава» осталась стоять в проливе еще на долгие годы, пока не была разобрана на металлолом. Правда, до настоящего времени этот последний период судьбы корабля содержит еще много неясных моментов.

С октября 1917 года «Слава» находилась в зоне контроля немецких оккупационных властей. По имеющимся данным, они особого интереса к кораблю не проявляли. Даже неизвестно, находился ли он под какой-нибудь охраной. В документах учета трофеев он явно должен был числиться. Довольно часто немцы ходили фотографироваться на него, да и специалисты ВМС наверняка посещали его и ознакомились со всем, что их интересовало.

Зато большой интерес к «Славе» проявляли местные жители. С корабля тащили все, что было возможно снять или выломать и использовать в хуторском хозяйстве и рыболовстве. Лучшие условия для этой деятельности были зимой, когда пролив покрывался льдом. И в настоящее время на старых хуторах острова Мухумаа можно обнаружить некоторые железные изделия, явно выкованные в сельских кузницах или изготовленные из металла, доставленного со «Славы».

Эти походы на «Славу» не всегда кончались благополучно. В конце января 1919 года три юноши с о. Муху пошли на корабль, чтобы добыть меди и других мелких деталей. Они начали ковырять



один найденный снаряд, который взорвался, в результате чего один человек погиб, а двое были тяжело ранены¹.

С ноября 1918 года наступил новый период в судьбе корабля, связанный с тем, что начали свою деятельность государственные учреждения Республики Эстонии. Одним из них был Отдел учета государственного имущества Министерства торговли и промышленности, уполномоченные которого на местах брали на учет всевозможное оставшееся имущество, в том числе и затонувшие плавсредства. «Слава» была взята на учет и попала в список уполномоченного по уезду Ляэнемаа (Хаапсалу). Этим первоначально дело и кончилось.

Более конкретные шаги начали предприниматься весной 1919 года. К этому времени все государственные морские организации были включены в состав ВМС. В марте 1919 года Управление портов ВМС составило первоначальный список затонувших плавсредств в водах Эстонии, в котором были перечислены 95 единиц, в том числе и «Слава». Несколько позже определили, какие работы в первую очередь надо с ними проводить. Была поставлена основная задача — снять с затонувших плавсредств вооружение и боеприпасы, если последнее возможно, а также весь другой ценный материал. Так же подлежали подъему более мелкие плавсредства: катерные тральщики, буксиры, баржи и т.д.².

Для проведения этих работ приказом Командующего № 99 от 13 февраля 1919 года в составе ВМС было организовано Управление дноуглубительных и ремонтных работ портов, в котором было сформировано Отделение спасения затонувшего имущества. Несколько позже Отделение было переведено в состав Управления портов, а в сентябре 1919 года было реорганизовано в самостоятельный Отдел спасения затонувшего имущества с непосредственным подчинением Командующему ВМС. В составе ВМС Отдел находился до июня 1920 года, когда был переведен с

¹ Vaba Saaremaa № 5-05.02.1919; № 6-08.02.1919.

² Национальный Архив Эстонии (далее — ЭНА). Ф. 527. Оп. 1 Д. 55. Л. 170, 231—234.



личным составом и своими плавсредствами в Главное управление мореплавания Министерства торговли и промышленности.

Первоначально рабочими плавсредствами Отделения (Отдела) были: «Tõstelaev № 1» («Кишкатор № 1») и «Tõstelaev № 2» («Кишкатор № 2»), буксиры «Boris Dorn» и «Tõll» (б. «Рудольф Керковиус»), четыре водолазных бота, несколько железных барж, а плавбазой был небольшой грузопассажирский пароход «Ingetman». Несколько позже добавились плавкран, насосная станция на барже и т.д.¹

В мае 1919 года начались работы по подъему затонувших плавсредств. Первоначально занялись катерными моторными и паровыми тральщиками в заливе Лахепере и у порта Лехтна.

В это же время начались и работы на «Славе». Недельные отчеты о ходе проведения работ до настоящего времени в архиве не обнаружены, но их результаты видны из сохранившихся актов от 10, 25, 28 июля и 13 сентября того же года о приемке доставленного со «Славы» имущества и передаче последнего представителям Управлению снабжения ВМС и Таллинских портовых мастерских. В актах указаны:

1. Двенадцать шестидюймовых орудий;
2. Два трехдюймовых орудия (фактически 75-мм);
3. Семь крыш артбашен (явно с шестидюймовых и двенадцатидюймовой кормовой);
4. Якорь с якорной цепью;
5. Клюзы и киевые планки;
6. Части орудийных лафстов;
7. Четыре стальные грузовые стрелы;
8. Один старый (?) якорь;²
9. Несколько ручных насосов;
10. Металлический спасательный шлютик;
11. Корпус разрушенного парового катера;
12. Привод ручного рулевого управления;

¹ ЭНА. Ф. 527. Оп. 1. Д. 1. Л. 37; Ф. 527. Оп. 1. Д. 16. Л. 2; Ф. 527. Оп. 1. Д. 17. Л. 114; Ф. 527. Оп. 1. Д. 91. Л. 64.

² Не совсем понятно, о чем именно шла речь в документе.



13. Разные шестеренки, шайбы, прокладки и подшипники;
14. Просто металлолом.

Орудия и их детали пошли в мастерские на восстановление и позже поступили на вооружение Морской крепости и были установлены на береговых батареях № 2 (Комендатура о. Аэгна), № 4 и № 5 (Комендатура о. Найссаар)¹.

На этом первоначально работы на «Славе» закончились, и еще семь лет ее никто не тревожил. Но в канцелярской переписке госучреждений о ней не забывали. На запросы иногда давались довольно противоречивые ответы и оценки.

В январе 1920 года уполномоченный по уезду Ляэпсмаа Отдела учета государственного имущества Министерства торговли и промышленности обратился с запросом в Военное министерство, в котором интересовался «...взяты ли Вами на учет и инвентированы русский линейный корабль СЛАВА, эскадренный миноносец ГРОМ и немецкий крейсер МАГДЕБУРГ?» Ответ из Штаба ВМС гласил «...затопленный линейный корабль СЛАВА следует считать принятым в распоряжение Командующего ВМС...»

В июле 1920 года Министерство торговли и промышленности в очередной раз обратилось с запросом к Командующему ВМС. «Прошу сообщить, находится ли СЛАВА в распоряжении Командования ВМС, взята ли на учет и инвентировано ли имущество на ней?» В министерство был направлен ответ следующего содержания: «На линейном корабле СЛАВА инвентировать нечего. Что было возможно использовать, уже снято нами. Если в дальнейшем выяснится, что с некоторых затопленных судов будет поднято имущество, которое может быть нами использовано, то мы, конечно, будем претендовать на последнее. Т. к. Отдел спасения затопившего имущества передан в состав Главного управления мореплавания Министерства торговли и промышленности, то этими работами мы больше не занимаемся».

В декабре 1922 года командование ВМС в очередной раз послало ответ, на этот раз на запрос Военного министерства по

¹ ЭНА. Ф. 66. Оп. 17. Д. 262. Л. 4об-8об.; Ф. 3690. Оп. 1. Д. 141. Л. 1—2об, 11.



вопросу военного имущества на «Славе». Основные моменты ответа были:

— нами снято все, что было на палубе и пригодно для использования;

— может возникнуть вопрос использования зарядов шестидюймовых орудий. Заряды явно частично непригодны из-за плохой герметичности гильз;

— на корабле установлены двенадцатидюймовые орудия длиной 40 калибров, а у нас на вооружении — 52 калибров;

— при обнаружении боевых прожекторов возможно использование их деталей.¹

Более конкретно вопрос о дальнейшей судьбе «Славы» начал определяться с 1923 года, когда руководство флотом решило наконец разобраться с дальнейшей судьбой затопленных плавучих единиц.

В мае 1923 года в Главном управлении мореплавания (22 мая 1922 г. оно было переведено из Министерства торговли и промышленности в состав Министерства путей сообщения) было проведено заседание представителей Министерства торговли и промышленности, финансов, ВМС и Госконтроля по вопросу проведения открытой продажи не нужных государству плавучих единиц, а также затонувшего имущества. Если определение стоимости первых было сделано более-менее реально, то оценку затопленных судов провести было практически невозможно, не имея понятия об их состоянии. Поэтому их продажную цену взяли практически «с потолка». Присутствующие и сами понимали, что это не окончательное решение вопроса и отметили это в заключительной части протокола, в приложении к которому были перечислены плавучие единицы, разделенные на несколько групп:

А) Находящиеся на судоходных путях и которые надо было убрать в первую очередь. Это были «Генерал Циммерман» и «Артельщик» на фарватере Моонзунда, «Iris» между молами п. Пярну

¹ ЭНА. Ф. 527. Оп. 1. Д. 103. Л. 3—4, 82; Ф. 527. Оп. 1. Д. 1496. Л. 480.



и «Гром» в заливе Кассари, а также железные паромы и буксиры на подходах к п. Роукюла и п. Хаапсалу;

Б) Не мешающие судоходству были разделены на две подгруппы — затонувшие и выброшенные на берег. В первой подгруппе перечислены 15 единиц, в том числе и «Слава». Во второй подгруппе были указаны 10 единиц.

3 июля 1923 года должен был состояться аукцион по продаже затопленных судов, но его практический результат был нулевой, т.к. запрошенные первоначальные цены были очень высокими¹.

В июле 1923 года Правительство Республики приняло решение организовать при Министерстве торговли и промышленности смешанную комиссию из представителей Главного управления мореплавания, Военного министерства, Таллиннских портовых мастерских и Госконтроля для разрешения окончательных вопросов, связанных с подъемом и реализацией затопленных плавсредств².

Эта смешанная комиссия начала свою работу в сентябре 1923 года, и в дальнейшем неоднократно проводились ее заседания. Обсуждались два основных вопроса:

А) В состоянии ли государство со своими имеющимися в наличии плавсредствами заниматься судоподъемом всех затопленных единиц и их реализацией? Возможно ли при этом государству получить доход?

Б) В состоянии ли государство своими имеющимися в наличии плавсредствами произвести только частичный подъем с затопленных судов самого ценного имущества и грузов?

В конечном итоге комиссия пришла к следующему заключению:

А) Государственными плавсредствами работы провести невозможно по следующим причинам:

— имеющиеся в распоряжении государства плавучие грузоподъемные механизмы маломощны и их возможно использовать

¹ ЭНА. Ф. 66. Оп. 17. Д. 262. Л. 13—18.

² ЭНА. Ф. 31. Оп. 3. Д. 6629. Л. 1.



только при подъеме из воды небольших тяжестей. Их невозможно использовать для этих работ в открытом море;

— в Эстонии отсутствуют современные технические средства для резки металла под водой. При этом их стоимость очень большая для того, чтобы приобрести подобное оборудование за границей;

— решение вопроса с использованием взрывчатых средств для разрушения затонувших судов тоже не особенно желательно — металл и груз будет разрушаться;

— самое ценное и доступное для наших плавсредств имущество уже поднято;

— добыча остального ценного имущества возможна только при полном подъеме судов;

— до настоящего времени использование государственных плавсредств при подъеме и разборке затопленных судов дало негативные финансовые результаты. На спасение затрачено больше средств, чем выручено от их реализации. Примером были приведены работы по подъему и попытке перестройки канонерских лодок «Корсец» и «Аук». Указанные единицы было подняты и доставлены в Таллинн Отделом спасения затонувшего имущества, который 1 января 1922 года был ликвидирован.

Окончательное заключение комиссии было следующим — продать право на подъем затопленных плавсредств частным предпринимателям с указанием в договорах конкретной цены за каждый поднятый пуд металла.

Правда, представители Госконтроля выразили свое особое мнение, указывая на положительные финансовые результаты подъема с эсминца «Гром» вооружения (торпедные аппараты и торпеды, артиллерийские орудия и снаряды и т.д.) и миноносца «А-32» (будущий «Sulcy»). Фактически их данные не учитывали участия в этих работах вспомогательных плавсредств и личного состава ВМС¹.

Но в феврале 1924 года к разрешению этой проблемы активно подключилось руководство Таллиннских портовых мастерских.

¹ ЭНА. Ф. 66. Оп. 17. Д. 262. Л. 38—41, 52—53об, 63—63об.



Под руководством директора мастерских Андреаса Грауена (бывший капитан Корпуса корабельных инженеров, окончивший Морское инженерное училище в 1910 г.¹, составивший в 1914 году один из вариантов перевооружения «Славы» и «Цесаревича»²) разработали и предоставили на рассмотрение обширный проект с детальной калькуляцией всех работ по подъему затопленных судов, их разделке и дальнейшей реализации полученного металлолома.

При этом основным условием был перевод Таллиннских портовых мастерских из Адмиралтейского бассейна Старой гавани Таллинна на территорию Петровской верфи (бывший завод «Ноблесснер») с целью использования заводского эллинга.

Мастерские оценивали вес металла затопленных судов примерно в 28 000 тонн. Чтобы получить максимальную прибыль от реализации поднятого металла, предлагалось поднять затонувшие суда и прибуксировать их в Таллинн, где произвести утилизацию и полученный металл продать. Фактически были предложены две программы проведения работ:

Малая — работы провести теми плавсредствами, которые имелись в распоряжении мастерских, и поднять доступное для них имущество. К разборке в первую очередь предлагались —

— две подводные лодки типа «Кайман» (на грунте в Адмиралтейском бассейне);

— канонерская лодка «Корсец», одна подводная лодка типа «Кайман» и английская подводная лодка «С-32» (на грунте в Минной гавани);

— крейсер «Магдебург» (у о. Осмуссаар), который предполагалось разрушить подрывами и металл доставить в Таллинн);

— десять барж, один речной пароход и плавучая мастерская (в районе Рохукюла и Хаапсалу), которые планировалось поднять и прибуксировать в Таллинн;

¹ ЭНА. Ф. 495. Оп. 7. Д. 802 (послужной список).

² Виноградов С.Е. Бронносец «Слава». Непобежденный герой Монзонда. М., 2011. С. 106—110.



— пароход «Сербино» (в проливе Хари Курк); цель работ — вынуть груз из трюмов;

— линкор «Слава» (в Моонзунде) — демонтаж шести артиллерийских башен и дымовых труб.

Работы предлагали провести в течение нескольких лет. При выполнении этих работ рассчитывали получить 6 340 тонн металла.

Большая — с привлечением иностранных фирм для проведения работ, поднять ВСЕ затонувшие корабли и суда и разобрать их¹.

Проект Таллиннских портовых мастерских поддерживал Госконтроль, но 8 апреля 1924 года смешанная комиссия при Министерстве торговли и промышленности приняла окончательное решение по вопросу подъема затопленных плавационных, в тексте которого говорилось:

— признать нецелесообразной передачу этих работ в ведение государственных организаций;

— их передача желательна частным предпринимателям, при выполнении следующих условий:

1. При проведении работ использование местных плавсредств;
2. Использование местной рабочей силы;
3. Разборка поднятых плавационных производится на местных предприятиях, где определяется цена полученного материала;
4. Пригодное для использования военное имущество приобретает государством по установленной цене;
5. Министерство путей сообщения должно разработать детальный проект договоров на проведение работ.

По предварительным оценкам в водах Эстонии были затоплены плавационные общим весом в 40 000 тонн. Учитывая только затопленные суда, подъемом которых стоило заниматься, можно получить примерно 30 000 тонн металлолома.

23 мая 1924 года на своем очередном заседании Правительство Республики утвердило эти принципиальные предложения

¹ ЭНА. Ф. 66. Оп. 17. Д. 262. Л. 75—106.



с небольшим добавлением — договоры на проведение работ с предпринимателями заключает Министерство путей сообщения, а окончательно утверждает их Правительство Республики¹.

Все эти обсуждения и принятия решений на высшем уровне местная пресса постоянно держала под своим контролем. Как пример приведем несколько газетных сообщений:

«7 июля начнутся торги по работам по подъему затопленных плавелиниц в Министерстве торговли и промышленности. Условия высланы 10 крупным фирмам. По примерным расчетам в море затоплено 40 000 тонн металла, из которых надеются поднять 30 000 тонн. Себестоимость этого примерно 131 000 фунтов стерлингов, а расходы по подъему обойдутся примерно в 95 000 фунтов. Чистой прибыли ожидается 36 000 фунтов»².

«Окончательный аукцион по продаже затопленных судов в Министерстве торговли и промышленности назначен на 31 июля. Дополнительных сообщений в печати не будет. Как известно, участвовать в нем собираются 3 немецкие и 2 английские фирмы, а также 6 предприятий из Эстонии. Проект договора на подъем затопленного имущества окончательно выработан и выслан всем фирмам. Предприятия должны гарантировать правительству 15—25 % из себестоимости поднятого имущества. Военное имущество государство может выкупить отдельно по цене 5 фунтов за тонну железа и 40 фунтов за тонну цветного металла. В качестве рабочих могут быть привлечены только жители Эстонии и также приоритет должен отдаваться эстонским судам и другим плавсредствам. Поднятые суда должны быть переданы для разборки Таллинским портовым мастерским. Это основные условия при заключении договора. Но могут быть внесены и некоторые изменения. Из-за позднего времени работы начнутся явно только в будущем году»³.

«Явно сегодня в Правительстве Республики окончательно решится вопрос о том, кто будет заниматься подъемом за-

¹ ЭНА. Ф. 31. Оп. 3. Д. 6629. Л. 8—10; Ф. 66. Оп. 17. Д. 262. Л. 127.

² Vaba Maa № 147-01.07.1924.

³ Vaba Maa № 163-19.07.1924.



тонувших судов. Этим займется предприниматель Г. Хюпплер из Таллинна. Вместе с ним договор подписал и капитан Грюнберг.

Работы должны начаться 1 мая 1925 г. и должны закончиться через 4 года. Все работы проводятся под контролем государства. Предприниматели собираются организовать акционерное общество»¹.

Профессиональные журналисты всегда имеют свои источники информации. И на этот раз сообщения в газетах оказались абсолютно верными за целый месяц до заключения официального договора на работы.

29 октября 1924 года министр путей сообщения заключил с АО «Hüppler ja Ko» договор, на основании которого предприниматель получил право на подъем в водах Эстонии и реализацию затопленных до 2 февраля 1920 года плавсредств и находящихся на них ценностей, указанных в прилагаемом к договору списке.

В последнем были перечислены 54 единицы, из которых 25 были российские и немские военные корабли, в том числе и «Слава». При беглом ознакомлении с этим списком бросается в глаза, что это были плавединицы с наиболее благоприятными возможностями для подъема и разборки. Фактически к этому времени в водах Эстонии было выявлено более 100 таких единиц. Самой ценной, по количеству возможной добычи металла, была, конечно, «Слава».

Сам договор состоял из 29 параграфов, в которых были детально расписаны права и обязанности сторон. Основные моменты из этого договора были следующие:

— договор заключен сроком до 31 декабря 1928 года, и работы должны начаться 1 мая 1925 года;

— из поднятого и оцененного имущества предприниматель передаст государству 25 % его себестоимости;

— поднятое военное имущество передается государству, представители которого производят его оценку и при необходимости выкупают у предпринимателя;

¹ Vaba Maa № 214-17.09.1924.



— поднятый металл доставляется в Таллинн, где происходит его оценка. Была зафиксирована цена одной тонны стали, железа, чугуна, меди, бронзы и других цветных металлов;

— оценка стоимости поднятых материалов производится смешанной комиссией, число членов которой от государства и предпринимателя должно быть равным;

— предприниматель должен за две недели до начала производства работ сообщать о этом представителям властей, а государство может со своей стороны назначать наблюдающего за их производством;

— при производстве работ предприниматель должен давать предпочтение использованию плавсредств Главного управления мореплавания и Таллиннских портовых мастерских, а при экспорте материалов за границу — судам под эстонским флагом.

23 и 27 параграфы договора давали право предпринимателю заключать договоры для привлечения производства работ плавсредства иностранных фирм. Правда, в этом случае он должен был доказать нехватку местных плавсредств или их мощностей. Тогда государство оплачивало все таможенные расходы по их использованию. Дополнительно предприниматель мог заключать новые договоры для передачи работ другим предпринимателям, как местным, так и иностранным. Но во всех этих случаях он должен был получить «добро» от Правительства Республики.

12 ноября 1924 года Правительство Республики утвердило этот договор, на основании которого предприниматель Густав Хюпплер и капитан Август Грюнберг (АО «Hüppler ja Ko») получили концессию на подъем всех затопленных в водах Эстонии в период Первой мировой войны плавсредств. Дополнительно было отмечено, что для окончания начатых до 31 декабря 1928 года, но не законченных к этому времени работ, срок окончания договора автоматически продлевается еще на один год.¹

Выполнение договора требовало больших капиталовложений, чтобы полностью финансировать работы. У заключивших договор

¹ ЭИА. Ф. 31. Оп. 3. Д. 6629. Л. 12—19, 41.



на концессию предпринимателей они отсутствовали, поэтому решили привлечь иностранцев, т.к. собрать на родине такой капитал возможности не было. Уже в декабре 1924 года Г. Хюпpler выехал за границу для поисков возможных инвесторов. Он посетил Берлин, Роттердам, Лондон. Удалось заинтересовать несколько английских и немецких фирм.

Большую активность проявили две немецкие фирмы: «Aufbau-Industrie G.m.d.H., Bremen» и «Bugsier-Rederei und Bergungs-Aktiengesellschaft, Hamburg». Но они, дав согласие на подъем «Славы», выставили свои условия, основным из которых было то, что после подъема корабль уведут на разборку за границу, а Эстонии будет передано только вооружение.

Г. Хюпpler подал Правительству Республики соответствующее прошение с просьбой утвердить в срочном порядке их договоры с немецкими фирмами, т.к. до начала работ они должны провести необходимые исследования в районе затопления «Славы». Работы по подъему планировалось начать 1 июня, а погодные условия позволяли проводить их только в течение 4 месяцев. Но это предложение противоречило основному условию — разборка должна была проводиться в Эстонии. В результате был получен категорический отказ.

АО «Hüpler ja Ko» пытались подключить к работам по подъему «Славы» и крупнейшую в Эстонию спасательную организацию — «Балтийское спасательное общество». За работу ему обещали заплатить 22 300 английских фунтов стерлингов. Оплата гарантировалась только в случае успешного подъема «Славы» и доставки в указанное заказчиком место. В случае неудачи все затраты на проведенные работы должно было нести Общество, ответ от которого ожидали до 26 мая 1925 года.

К этому времени выяснилось, что все переговоры АО «Hüpler ja Ko» о подъеме «Славы» с немецкими, голландскими, французскими и английскими фирмами, а также «Балтийским спасательным обществом» зашли в тупик. Последнее на запрос так и ответило, а иностранные фирмы не устраивали условия эстонской



стороны¹. Одновременно с поиском капиталовложений, общество проявило активность и начало подъем и разборку судов уже в конце 1924 года, хотя, согласно условий договора с Правительством Республики, эти работы могли начаться 1 мая 1925 года.

На «Славе» планировали уже зимой 1924—1925 гг. начать работы на подводной части, откуда собирались демонтировать и выпустить все оборудование. Далее корпус хотели загерметизировать и в дальнейшем поднять в плавающее состояние. Но любые хорошие или плохие планы остаются планами, а в реальности почти всегда все складывается по-иному.

Поэтому АО «Hüppler ja Ko» начало свою практическую деятельность с более малых и доступных для работ затопленных судов. Для этого заключили договоры с местными подрядчиками. «Первой ласточкой» был подъем осенью 1924 года силами Портowych мастерских в Минной гавани Таллинна подводной лодки типа «Кайман». За ней начались работы на английской подводной лодке «С-32» и капонерской лодке «Коресир», лежавших на грунте в Минной гавани Таллинна. Хотя разборка этих шавсдиниц прямо не связана с темой «Славы», все же стоит сказать несколько слов об их конечной судьбе.

В ноябре 1918 года немцы оставили в Адмиралтейском бассейне Старой гавани Таллинна (Портовые мастерские) бывшие российские подводные лодки: «Кайман», «Крокодил» и «Дракон». В феврале 1919 года Командующий ВМС назначил комиссию из инженеров-кораблестроителей и механиков для определения возможности их использования. Обий вывод из обширного письменного заключения комиссии был один — это металлолом. Было приказано использовать с подводных лодок пригодный для этого материал при ремонте других судов. Известно, что именно было использовано, но в конце 1924 года две лодки находились в затопленном состоянии в Адмиралтейском бассейне, а одна в Минной гавани².

¹ Vaba Maa № 270-21.11.1924; № 299-28.12.1924; №- 47-26.12.1925. Päevaleht № 141-27.05.1925; № 259-25.09.1925.

² ЭНА. Ф. 527. Оп. 1. Д. 1. С. 45—65.



В сентябре 1920 года Отдел спасения затонувшего имущества (в то время он был уже в составе Главного управления мореплавания Министерства торговли и промышленности) начал в Пярнуском заливе под Тыстама работы по подъему канонерской лодки «Корсец» и подводной лодки «С-32». В следующем месяце «Корсец» был доставлен в Таллин¹.

Первоначально межведомственная комиссия из представителей разных министерств приняла решение передать «Корсец» Управлению судоходства (Государственное пароходство), т.к. другие госструктуры, в том числе и ВМС, интереса к нему не проявили. ВМС уже в то время искали выходы, как избавиться от крупных кораблей («Lennuk», «Vambola» и «Lembit»), содержание которых обходилось дорого, но в то же время они абсолютно не подходили для использования в разработанном стратегическом плане морской обороны, основанной на мино-артиллерийских позициях и для обслуживания которых были необходимы корабли малого меньших классов (сторожевики, тральщики, минные заградители, подводные лодки, сторожевые и торпедные катера)².

Управление судоходства решило использовать корпус «Корейца» в качестве сухогрузной баржи, для чего в конце 1920 года он был поставлен в плавдок Таллинских портовых мастерских и начались работы по его перестройке, а фактически — демонтаж всего лишнего. Паровые машины были вынуты, отремонтированы и сданы на склад Портовых мастерских. Работы продолжались до начала 1922 года. В феврале того же года новая межведомственная комиссия приняла решение прекратить работы по перестройке. Основным аргументом было заключение, что перестройка в баржу является бессмысленной тратой государственных средств. Корпус «Корейца» отбуксировали в Минскую гавань и поставили к причалу, где он со временем опять сел на грунт. В начале января 1925 года «Корсец» был поднят и отбуксирован в бассейн Петров-

¹ Tallinna Teataja nr.295-29.12.1921.

² ЭНА. Ф. 31. Оп. 4. Д. 328. Л. 2—3об. Ф. 495. Оп. 2. Д. 1. Л. 215—216. Ф. 527. Д. 1457. Л. 301—302об, 323—324об.



ского завода, где началась его окончательная разборка. Работы собирались закончить через два месяца.

В сентябре 1921 года была поднята и доставлена в Таллинн английская подводная лодка «С-32». После осмотра ее состояние признали пригодным для восстановления и включения в состав ВМС. Сохранилось: 80 % корпуса, 75 % механизмов, 5 % электрооборудования и 50 % вооружения. Для проведения работ необходимо было получить из Великобритании техническую документацию и запасные части. Командование сделало соответствующий запрос, на который был получен ответ, что подводные лодки являются наступательными средствами, а Эстонии нужны только оборонительные. Этим дело и закончилось.¹

Но вернемся к проблемам с разборкой «Славы». Уже в самом начале своей деятельности Г. Хюплер и А. Грюнбер поставили задачу организовать новое акционерное общество с основным капиталом в 40 000 английских фунтов стерлингов, получившее название «Викинг».

Уже 28 апреля 1925 года Министерство торговли и промышленности утвердило устав АО «Викинг — общества по подъему и разборке судов и реализации металла». В сентябре АО «Hüppler ja Ko» передало новому обществу права на свой договор от 12 ноября 1924 года с Правительством Республики на концессию подъема всего затопленного имущества и 1 октября того же года АО «Viking» начало свою практическую деятельность. Стоит отметить, что директорами нового акционерного общества опять стали Густав Хюплер и Аугуст Грюнбер.

Наряду со всей этой деятельностью продолжались поиски иностранных предпринимателей для работы на «Славу». В конце концов пришли к принципиальному соглашению с немецкой фирмой «Wilhelm Bode» из Кили. Последняя согласилась разобрать «Славу» на месте (разговоры о подъеме корабля уже остались в прошлом и были забыты), а полученный металл подготовить к продаже и своими средствами доставить на берег. В этом случае

¹ ЭНА. Ф.527. Оп. 1. Д. 1467. Л. 339. Vaba Maa № 270-21.11.1924; Päevaliht № 259-25.09.1925.



фирма желала получить за каждую тонну цветного металла 400 немецких марок и за железо, сталь и чугун — 30, гарантируя при этом ежедневно доставлять на берег 1500 пудов металла. В сентябре представитель фирмы посетил «Славу» и ознакомился на месте с условиями работы.

26 сентября АО «Viking» заключило договор с этой немецкой фирмой, и 7 октября 1925 года Правительство Республики утвердило передачу разборки «Славы» от АО «Viking» предпринимателю Вильгельму Боде¹.

В 1926 году работы подрядчиков АО «Viking» пачались опять на других объектах, но не на «Славе». В это время В. Боде занимался организацией в п. Роукюла станции по выработке кислорода и ацетилену, а также зарядки ими баллонов для газорезки.

Эта деятельность затянулась до осени, и только 21 сентября началась разделка «Славы» с использованием газорезки. Сначала стали разбирать артиллерийские башни. Речь явно шла о шестидюймовых, т.к. в документах имеется примечание, что двенадцатидюймовые башни спокойно ждут своей очереди и в них находятся снаряды. 28 сентября руководство АО «Viking» и В. Боде организовали посещение «Славы» представителями Министерства путей сообщения, Главного управления мореплавания, Таможенного управления и группой журналистов.

Им показали процесс проводимых работ и ознакомили со своими дальнейшими планами. Работы на «Славе» собирались провести за два года. Первоначально разобрать надводную часть, а затем подводную. Последнюю собирались тоже резать газорезкой. Глубина моря у корабля была 21 фут. Корпус на 10 футов ушел в грунт. Эту часть корпуса разбирать не собирались, т.к. затраты на работы не окупились бы.

По предварительным оценкам считалось, что на «Славе» находится примерно 14 000 тонн различного металла, из которых рассчитывали достать половину. Самым ценным материалом

¹ЭНА. Ф. 14. Оп. 7. Д. 373. Л. 5—14. Ф. 31. Оп. 3 Д. 6628. Л. 65. Ф. 31. Оп. 3. Д. 6629. Л. 66 и 69. Ф. 66. Оп. 17. Д. 262. Л. 221. Vaba Maa № 47-26.02.1925. Vaba Maa; Päevaleht № 259-25.09.1925; № 266-02.10.1925.



считалась хромоникелевая сталь, из которой были изготовлены орудийные башни и броневые плиты. Из корпуса собирались, не разбирая, вынуть главные и вспомогательные двигатели, а также другие механизмы. Для проведения этих работ было принято решение первоначально не трогать мачты, которые возможно использовать при подъеме механизмов из корпуса.

Но, как показали дальнейшие события, эти обширные планы так и не были реализованы.

Для высоких гостей на палубе был организован праздничный обед, которым торжественно отметили начало работ. Как написали в своих последующих репортажах присутствующие на обеде журналисты, это был явно последний торжественный обед на борту корабля.

В тот же день высокие гости покинули «Славу» и отбыли на берег. Работы на корабле продолжались до 1 декабря, когда из-за начавшегося ледостава они были временно прекращены. Прекратила работу и станция в п. Роукюла¹.

В 1927 году работы на «Славе» начались только 1 июня. В июле начальник Главного управления мореплавания совершил инспекционную поездку в Моонзунд. Посетил он и «Славу», где обнаружил грубейшие нарушения техники безопасности. В частности, начали разбирать двенадцатидюймовую носовую артиллерийскую башню, в которой находились снаряды. Представителю АО «Viking» было сделано категорическое требование — для продолжения работ надо удалить снаряды.

АО «Viking» выслало для проведения этих работ соответствующего специалиста. Неизвестно кто это был, но не исключено, что им мог быть один из работающих в фирме бывших офицеров Российского Императорского флота. Сколько их служило — данных нет, т.к. пока не обнаружено ни одного списочного состава или платежной ведомости служащих. Имеются только документальные данные о службе в обществе двух офицеров. Правда, не совсем понятна их официальная должность, т.к. они указаны только как

¹ ЭНА. Ф. 842. Оп. 1. Д. 3215. Л. 6/н.; Teataja № 8-29.01.1926; Päevaleht № 261-27.09.1926, № 264-29.09.1926; Vaba Maa № 228-29.09.1926.



представители АО «Viking» в смешанных комиссиях по оценке доставленного на берег металлолома. Это были генерал-майор Корпуса корабельных инженеров Вильгельм Лютер и капитан 1-го ранга Сергей Политовский.

Кто бы этими работами ни руководил, но требования по удалению снарядов были выполнены. Правда, остаются непонятными два момента. Почему-то в одном 305-мм стволе орудия так и остался снаряд, с которым в дальнейшем были проблемы. Также непонятно, куда делись выпутые из башни снаряды. Данных об их передаче Морской крепости пока не обнаружено.

Боеприпасы из башни были удалены, и работы на «Славе» продолжались до 15 ноября. В 1927 году были разобраны двенадцатидюймовые башни и некоторые орудия, а также вся надстройка. Начались работы по разборке конструкций под верхней палубой. При них использовался арендованный у Главного управления мореплавания плавучий кран. После оценки на берегу добытый металлолом продавался в разных местах. Чугун шел на внутренний рынок, медь и железо — в Германию, а броня в Бельгию.

Со стороны казалось, что дела по разборке «Славы» идут успешно, но на самом деле это было далеко не так. 10 ноября Вильгельм Бодс уехал в Германию и ...пропал. Никто не знал, где он находится. Выяснилось, что за последние полтора месяца не выплачена зарплата рабочим на «Славе» и персоналу компрессорной станции в п. Рохукюла. Также за этот период не оплачены расходы за аренду парусно-моторного судна «Ауга», которое доставляло от «Славы» металлолом в Таллинн¹.

Рабочие подали коллективную жалобу в Главное управление мореплавания, как представителю государства, курирующего производство всех работ. Последнее начало разбираться с возникшими проблемами и потребовало объяснений от АО «Viking».

В результате выяснилось довольно интересное положение, сложившееся вокруг «Славь». Согласно договора между АО «Viking» и подрядчиком В. Бодс, последний обязался в течение двух лет

¹ ЭНА. Ф. 66. Оп. 17. Д. 262. Л. 178. Ф. 842. Оп. 1. Д. 3215. Л. 6/н. Päevalcht. 29.09.1927. 12.07.1927.



добыть с корабля 7000 тонн железа и 400 тонн других металлов, а фактически он передал только 2000 тонн железа и примерно 4 тонны цветных металлов.

Также выяснилось, что хотя работами руководил В. Бодс, на самом деле его финансировали консул Голландии в Эстонии А. Ван Ден Бош и гражданин Эстонии Фридрих Фалкенберг. Между последними был заключен соответствующий договор о совместной деятельности. Компрессорная станция в п. Роухукюла также фактически принадлежала А. Ван Ден Бошу. Оказалось, что В. Бодс заключил договор с А.В.Д. Бошем и передал последнему работы на «Славе». Одновременно выяснилось, что ни один из этих договоров не был предоставлен на утверждение Правительству Республики.

В итоге Министерство путей сообщения официально заявило, что не имеет к В. Бодсу никаких претензий. За производство работ на «Славе» отвечает только АО «Viking», с которым заключен договор и которое должно само разобраться со своими подрядчиками¹.

Всю зиму происходило выяснение отношений между АО «Viking» и его подрядчиками. В конце концов в Министерстве путей сообщения подняли вопрос — имеет ли АО «Viking» в дальнейшем вообще право на концессию и не считать ли договор с ним недействительным?

Наконец, 27 апреля 1928 года АО «Viking» все же заключило договор с А.В.Д. Бошем и Ф. Фалкенбергом о передаче последним работ по разборке «Славы», начатым В. Бодсом, и через месяц они начали свою практическую деятельность.

Объем проведенных этими подрядчиками работ вообще непонятен, т. к. осенью АО «Viking» приобрело небольшой пароход «Võitleja» и направило его на работы к «Славе», которые продолжались вплоть до ледостава в проливе. На судне находились водолазы и подрывники со своим спецоборудованием, которые

¹ Päevaleht № 337-10.12.1927, № 340-13.12.1927; Vaba Maa № 296-17.12.1927.



работали под общим руководством начальника спасательных работ от АО «Viking» — капитана А.В. Грюнберга.

1 ноября закончились работы на «Славе». Относительно работ, проведенных А.В.Д. Бошем и Ф. Фалкенбергом, имеется только упоминание о том, что к сентябрю они завершили разборку «надводной части» и приступили к разборке «подводной части» (не совсем понятно, о чем именно идет речь). Известно, что в последующие годы они больше на «Славе» не работали, а судились с АО «Viking». Взаимные претензии разбирались еще в 1932 году¹.

Изменения, которые начались в вопросе демонтажа линкора, отмечены в местной прессе, в которой появилось объявление о том, что 12 марта 1928 года Ж.В. Рено, председатель находящейся в США, в г. Нью-Йорке компании «Reno Marine Salvage Corporation», назначил Г. Рейссара своим представителем в странах Прибалтики. Последний был по национальности эстонец и проживал в Эстонии, но имел гражданство США. Получил он его за службу в вооруженных силах США в конце XIX века.

Г. Рейссар начал активно действовать и уже 1 мая того же года АО «Viking» заключило договор с фирмой «Reno Marine Salvage Corporation», на основании которого американцы стали обладателями большинства акций АО «Viking». Одновременно они обязались прислать в Таллинн большое спасательное судно².

Наконец 29 мая 1929 года, совершив переход через Атлантику, в Таллинн прибыло спасательное судно «Resource». До настоящего времени не удалось ни в одном из источников обнаружить его технические данные. Известно только, что оно было паровое, имело водоизмещение примерно 500 тонн и в его носовой части располагалось грузоподъемное устройство на 60 тонн, а также две стрелы грузоподъемностью 16 и 3 тонны. В начале июня спасатель

¹ ЭНА. Ф. 842. Оп.1. Д. 3215. Л. 6/п. Ф. 1354. Оп.1. Д. 705. Л. 6/п; Vaba Maa № 35-11.02.1928; Meie Maa № 101-11.09.1928; Rahvaliht № 128-30.10.1928.

² ЭНА. Ф. 989. Оп.1. Д. 847. Л. 95. Rahvaliht № 118-06.10.1928; Päevaliht № 196- 22.07.1928, № 219-14.08.1928.



прибыл к «Славе» и начал работы. Но его участие в работах продолжалось недолго, т.к. вскоре пришлось «спасать спасатель».

Известно, что за небольшой период его работы он успел поднять из воды гребные винты корабля и снять «основания» (такой термин приведен в документах) двенадцатидюймовых орудий. Конец его деятельности наступил 8 июля того же года, когда в штормовую погоду он затонул у борта «Славы». Из воды остались торчать только посовая крап-балка и мачты. Команда перебралась на выступающую из воды «Славу».

Первым тревогу поднял смотритель маяка Рауги, на глазах которого все и произошло. Он передал сообщение о случившемся на сторожевой корабль «Laine». Последний в свою очередь связался по радио со Штабом Хаапсалуского района Службы наблюдения и связи ВМС. Далее информация пошла во все инстанции в Таллинн. Срочно из разных мест стоянки к «Славе» были направлены суда Управления водных путей (1 июля 1929 г. Главное управление мореплавания было реорганизовано в Управление водных путей) и «Балтийского спасательного общества». В 13.15 первым из них Куйвасту прибыл на место происшествия буксир «Tugev». Он взял на борт команду «Resource» и направился в п. Рохукюла.

Что же произошло на самом деле с судном, видно из объяснений капитана «Resource» американца Г.Е. Виебе (G.E. Viebe). На спасателе работала команда из 24 человек (из них 5 водолазов). Капитан, 1-й штурман, 1-й механик, электромеханик, один машинист и три кочегара были американцы. Остальную часть команды составляли эстонцы. В день гибели судна 6 человек из команды находились на берегу.

Для передвижения вдоль корпуса «Славы» использовали пилонную систему работы. С левого борта, с носа и кормы, в море были заведены якоря, а с правого борта — швартовые концы, закрепленные на «Славе». Капитан, незнакомый с местными условиями, решил на время шторма оставить судно в рабочем положении, т.к. он не ожидал, что в таком закрытом проливе, как Моонзунд, может подняться в шторм большое волнение. Это стало основной причиной случившегося. Во время шторма «поползли» якоря, «Resource» навалило на «Славу» и стало бить о его корпус. У последнего в подводной части торчали разрушенные



части борта, и «Resource» получили в правом борту три пробоины, из которых две были в машинно-котельном отделении. Команда пыталась заделать полученные пробоины и откачать поступающую воду. Но это не удалось, т.к. вскоре вода подступила к топкам судовых котлов и, опасаясь взрыва последних, они были выведены из рабочего режима. Соответственно встали и все механизмы, в том числе и насосы осушения. Капитан дал команду всем перебраться на «Славу». В это время спасатель начал погружаться кормой вперед и в 10.30. затонул¹.

Получив гарантии от основного акционера — «Reno Marine Salvage Corporation» на проведение работ, прибывшие суда сразу же начали заниматься подъемом «Resource». Ими руководил один из директоров АО «Viking» — капитан А. Грюнберг. Первоначально под водой занялись заделкой пробоин и герметизацией корпуса. Затем планировали насосами осушить корпус.

В сентябре заключили договор с «Балтийским спасательным обществом» для использования одного спасателя. В конце месяца прибыл спасатель «Karin», но его насосы не справились с поставленной задачей. В ходе работ ему удалось приподнять из воды только носовую часть «Resource».

После неудачи с «Балтийским спасательным обществом» была сделана еще одна попытка поднять спасатель этим же способом. В начале ноября заключили договор с Управлением водных путей на использование ледокола «Tasuja». Последний прибыл на место и две недели работал на подъеме «Resource», но результат был аналогичный — из воды вышла только носовая часть судна. Время было упущено. Осенние шторма мешали работе, а, кроме того, наступала зима. В результате в конце ноября АО «Viking» само попросило расторгнуть договор на использование «Tasuja» с Управлением водных путей².

¹ Rahvaleht № 142-30.05.1929, № 181-09.07.1929; Päevald № 142-30.05.1929, № 181-09.07.1929; Meie Maa № 60-01.06.1929; Vaba Maa № 156-10.07.1929.

² ЭНА. Ф. 1091. Оп. 1. Д. 888. Л. 3, 10, 14—15. Rahvaleht. 10.01.1929. Vaba Maa. 16. 12.1929.



Летом 1930 года американская фирма «Reno Marine Salvage Corporation» сама занялась подъемом спасателя и 21 июня заключила с финской фирмой «A.b. Tolsvan O.Ü.» договор на подъем «Resource». По договору финны должны были передать поднятый корабль владельцу в Таллинне в доке. В середине июля к «Славе» прибыли два финских спасательных судна «Salvator» и «Stannum». Последний был килектором, способным поднимать груз до 600 тонн. Две недели проводились подготовительные работы, и 28 июля «Resource» был поднят.

Сразу же возникли проблемы с дальнейшей его судьбой. Г. Рейссар хотел с помощью финских спасателей провести на месте работы для подготовки судна к переходу и отвести его на ремонт в Либаву. Основной причиной этого было опасение, что после доставки судна в Таллин на судно наложат арест, т.к. АО «Viking» было «кругом в долгах». Но тут вмешалось Управление водных путей, которое официально заявило, что оно категорически против увода судна в Либаву и при необходимости силой воспрепятствует этому.

1 августа «Resource» был прибуксирован в Таллин и поставлен к причалу в Старой гавани в ожидании постановки в док. «Reno Marine Salvage Corporation» договорилось с Таллинскими портовыми мастерскими об использовании дока, и последний был два раза подготовлен и притоплен для приемки судна. Но из-за возникших финансовых разногласий финны в док его так и не ввели, чем нарушили условия договора. В результате по требованию американцев был наложен арест на финский спасатель «Salvator», который находился в Таллинне.

На основании взаимных претензий начались судебные процессы для определения кто кому и сколько должен. В эти дела были замешаны все непосредственные участники последних событий, связанных со «Славой» и «Resource» — АО «Viking», «Reno Marine Salvage Corporation», А.В.Д. Бош и Ф. Фалкенберг, «Балтийское спасательное общество» и финская фирма «A.b. Tolsvan O.Ü.», а также Таллинские портовые мастерские, Управление водных



путей и т.д. Все участники процесса по судам ходили еще не один год¹.

В 1931 году «Reno Marine Salvage Corporation» все же провело в Таллинских портовых мастерских докование «Resource», и к осени судно было восстановлено. Но по имеющимся данным, в море оно больше не выходило, а стояло под арестом у причала в Таллине еще четыре года — и все из-за долговых обязательств компании. Эту проблему американцы так и не разрешили. В марте следующего года окружной суд Таллин-Хаапсалу постановил продать с торгов «Resource» для погашения долгов американской компании. В том же году, а точнее 31 мая 1932 года, общее собрание акционеров АО «Viking» приняло решение о ликвидации общества. Одновременно договорились, что в дальнейшем «Reno Marine Salvage Corporation» будет ответственным за все требования, которые могут быть предъявлены АО «Viking». Неизвестно, какие действия предпринимали американцы, но открытые торги по продаже спасателя состоялись только 17 апреля 1934 года. Официально судно купил один из бывших акционеров АО «Viking». Неизвестно, кого он представлял на самом деле и какие были дальнейшие планы, но в любом случае они не реализовались. Известно, что была попытка продать судно в Перу, но сделка не состоялась, и в конце концов оно было продано на разделку. Весной 1935 года в Таллинских портовых мастерских началась разборка «Resource» на металлолом².

Но вернемся в 1929 год, к трагически закончившемуся периоду работы «Resource» у «Славы». Фактически с этого времени работы по разделке корабля остановились и продолжились только через два года. В декабре 1929 года АО «Viking» все еще надеялось продолжить свою деятельность и продлило договора на концессию до 1 января 1931 года, но по имеющимся данным практически работы по разделке шхвандинов не проводились³.

¹ Päevalcht № 204-30.07.1930, № 207-02.08.1930, № 212-07.08.1930; Vaba Maa № 176-31.07.1930, № 295-16.12.1931;

² ЭНА. Ф. 969. Оп. 1. Д. 847. Л. 130. Päevalcht № 316-19.11.1931; Vaba Maa № 91-20.04.1934. Rahvaleht № 49-26.04.1935.

³ ЭНА. Ф. 891. Оп. 2. Д. 2264. Л. 6/н.



Имются данные о результатах работы АО «Viking» за период с 1 января 1925 г. по 1 января 1931 г. Как было отмечено выше, согласно договора на концессию от 12 ноября 1924 года, акционерное общество получило право на работы по подъему и разделке 54-х затопленных единиц. На самом деле в эти годы работы производились только на объектах, перечисленных в нижеприведенной таблице.

Название объекта	Год						Сдано металла в кг
«Корсец»	1925						369 100
«С-32»	1925						156 050
Подводка троса «Кайман»	1925	1926					233 157
«Магдебург»	1925	1926	1927				98 705
«Гром»	1925	1926					24 175
«Газлибака»	1925	1926					11 268
Баржи и буксиры	1925	1926					165 042
«Стройный»		1926					48 898
«Адмирал Чичагов»		1926	1927			1930	664 439
«Слава»		1926	1927	1928	1929	1930	1 954 148
«Адмирал Спиридов»			1927	1928			1 378 315
«S-64»			1927	1928			98 422
«Сербино»			1927				61 149

В этом отчете указано, что со «Славы» были подняты, доставлены в Таллин и оценены следующие материалы:

1. Хром-никелевая сталь (броня) — 1 016 730 кг
2. Железо — 856 358 кг
3. Бронза — 32 527 кг
4. Сталь — 21 000 кг
5. Медь — 16 861 кг
6. Чугун — 10 483 кг
7. Свинец — 179 кг

Дополнительно отмечено, что было поднято 656 кг взрывчатых веществ. Остается загадкой, что следует подразумевать под словами «взрывчатые вещества».

При внимательном ознакомлении с таблицей бросается в глаза, что в отчете за 1930 год указаны материалы со «Славы» и



«Адмирала Чичагова». Это может дать основание сделать вывод о том, что в этом году на них проводились работы. На самом деле это материалы, оцененные до 1 апреля 1930 года и поднятые в предшествующие годы. Правда, не совсем понятно, почему в этот год включены и материалы с «Адмирала Чичагова». Имеются еще упоминания, что в эти годы подрядчики подняли и передали акционерному обществу несколько сотен тонн старого железа, поднятого в разных гаванях и на рейде Таллина (якоря и якорные цепи, всевозможные буй и бочки, куски противолодочных сетей и просто металлолом)¹.

Так как договор на концессию с АО «Viking» закончился и с ним были только одни постоянные проблемы, то Правительство Республики сделало предписание Управлению водных путей провести новый аукцион между предпринимателями на производство работ. Было признано нецелесообразным выдавать концессию на все объекты одному предпринимателю, т.к., как правило, они не были специалистами в области судоподъемных работ и перепоручали их другим подрядчикам. Было принято решение заключать договоры на разборку отдельных затопленных объектов. Дополнительно были введены и договоры на предварительный поиск затонувших объектов, и только после определения их точного местонахождения была возможность заключать договор на разборку. Практически это касалось любого имущества, находящегося под водой.

28 мая Управление водных путей объявило об организации нового конкурса на работы и начало принимать заявки в закрытых конвертах. 6 июля в Управлении водных путей специально назначенная комиссия стала рассматривать полученные заявления от предпринимателей. Всего на конкурс поступило семь заявлений с просьбой заключить с ними договор на разборку следующих объектов:

1. Александр Пылд — «Магдебург»;
2. АО «Viking» — концессия на все затопленные объекты;

¹ ЭНА. Ф. 1353. Оп.2. Д. 314. Л. 6/л.



3. Валентин Таппер — подъем имущества с глубин, где в обычных условиях не работают водолазы (так в документе);

4. Карл Гроссмани — концессия на все затопленные объекты;

5. Георг Кухлманн — заявка на 8 единиц;

6. Фридрих Фалкенберг — «Слава»;

7. Йоханнес Хергаук — «Слава».

Как видим, по-прежнему имелись заявления на концессию на все объекты. Одним из подателей было опять старое и знакомое АО «Viking». Но деятельность этого общества в предшествующие годы стала основанием для того, что комиссия с предубеждением отнеслась к таким предложениям. В своем заключении она предложила, что в первую очередь надо вступить в переговоры с предпринимателями Г. Кухлманом и В. Таппером¹.

17 июля 1931 года Управление водных путей заключило с «Эстонским обществом по разделке судов «Metallum» Георг Кухлман и Ко» договор на работы по подъему и разборке затопленных объектов сроком до 31 декабря 1935 года, при условии выплаты государству 25 % от оценочной стоимости поднятого металла. «Metallum» получил право на производство работ на следующих объектах: линкор «Слава», эсминец «Гром», канонерская лодка «Сивуч», минный заградитель «Енисей» и пароходы: «Сербино», «Генерал Циммерман», «Артельщик» и «Пенелопея»².

1 августа начались работы нового общества на «Славе», «Генерале Циммермане» и «Артельщике». На «Славе» начали разборку броневой палубы и собирались проникнуть в машинное отделение. Работы продолжались четыре месяца и были в декабре прекращены из-за начавшегося в проливе ледостава. В феврале 1932 года было оформлено разрешение на вывоз за границу 65 339 кг металла (25 % доля себестоимости внесена в госказну), но в документах не указано, с какого объекта был поднят

¹ ЭНА. Ф. 1091. Оп. 1. Д. 1074. Л. 111. Vaba Maa № 276-25.09.1930, № 117-20.05.1931; Päevaleht № 141- 28.05.1931,

² ЭНА. Ф. 1091. Оп.1. Д. 1074. Л. 127—131. Päevaleht № 192-18.07.1931.



этот металл. О том, проводились ли другие работы в 1932 году, данных не найдено.

Известно, что в 1933 году «Metallum» разборкой судов не занимался. Только 1 июля 1934 года эта фирма продолжила работы на «Сербино», и проводились они довольно успешно. В числе поднятого с судна материала был и памятник Петру Первому, отправленный в 1915 году из Риги в Петроград. Позже этот памятник возвратился назад в Ригу. Но это уже совсем другая тема, не связанная со «Славой». ¹

В июне 1933 года общество «Metallum» обратилось в Управление водных путей с просьбой исключить из договора с ним разрешение на работы на «Славе» и передать последние предпринимателю Иоханнесу Хергауку. Он уже два года назад подавал заявление с соответствующей просьбой, но тогда договора с ним не заключили.

В 1933 году этот вопрос решился быстро, и уже 21 июня Правительство Республики утвердило изменения в договоре и передачу этих работ И. Хергауку. 4 июля он заключил с Управлением водных путей соответствующий договор на право разборки «Славы» сроком до 31 декабря 1935 г.²

В отличие от своего предшественника, в 1933 году работы И. Хергаука по разборке проводились успешно. Изначально взялись за снятие брони и разделку кормовых двенадцатидюймовых орудий. Применяя взрывчатку (динамит), водолазы начали отрывать с бортов броневые плиты. В течение лета было снято примерно 1000 тонн брони. Для подъема на поверхность к оторванным плитам под водой водолазы прикрепляли стальные стропы.

Для доставки полученного материала на берег использовали баржи и суда, на которые куски металла грузил небольшой плавкран, арендованный у Таллинского биржевого комитета. Летом металл отправляли прямо от «Славы» за границу, а осенью на

¹ ЭНА. Ф. 891. Оп. 2. Д. 14296. Л. 6/н. Ф. 1091. Оп. 1. Д. 1074. л. 139; Päävaleht № 353-29.12.1931, № 183-06.07.1934.

² ЭНА. Ф. 31. Оп. 1. Д. 6713. Л. 7. Ф. 1091. Оп. 1. Д. 1210. л. 6/н.



баржах в п. Пярну, где его взвешивали и оценивали и далее грузили на суда.

Правда, летом при отправке на судах прямо от «Славы» металлолома в Ставангер возникли проблемы с оценкой веса. Разрешился и этот вопрос. И. Хергаук и Управление водных путей договорились, что последнее будет направлять своих представителей, которые на судах пойдут в Ставангер и там при разгрузке окончательно определят вес металла и соответственно его себестоимость.

В том году к концу работ носовая и кормовая части корпуса корабля были разобраны до уровня воды. Было зачищено одно машинное отделение. Погодные условия не позволяли работать с полной отдачей. Арендванный на три месяца шлукран мог работать только 18 дней. И. Хергаук собирался приобрести свой шлукран, т.к. стоимость аренды была почти равна стоимости крана.

Дополнительно сообщалось, что в том же году он принимал участие и в разборке «Магдсбурга». Здесь явно имеется в виду использование арендованных им плавсредств и кооперирование работ с предпринимателем А. Пылд, который в это время занимался разборкой крейсера¹.

В этом же году на «Славе» произошли события, подтверждающие романтическое предание или легенду о последних выстрелах орудий корабля, к которым некоторые исследователи относятся скептически. Назвать их классическими выстрелами конечно нельзя, но орудия грохотали, правда, своеобразно.

Как отмечалось выше, 1927 году в одном стволе 305-мм орудия носовой башни остался снаряд. В 1930 году, при окончательных «разборках» с АО «Viking», местный районный полицейский констебль получил указание осмотреть «Славу». 13 октября он осмотрел корабль и составил соответствующий акт о том, что на борту выработанного материала нет, кроме одного орудийного ствола длиной 7,25 метра, в задней части которого находился

¹ Vaba Maa № 173-27.07.1933, № 179-03.08.1933, № 281-30.11.1933; Kaja № 163-15.07.1933.



снаряд, закрытый разрушенной частью орудийного замка. Явно был отрезан кусок ствола, т.к. фактическая его длина должна была быть 12,19 метра. Дополнительно известно, что 9 января 1931 года Управление водных путей сообщило в министерство, что АО «Viking» доставило в Таллин весь поднятый металлолом, который взвешен и оценен, кроме одного предмета. Это был ствол двенадцатидюймового орудия, который находился на палубе «Славы»¹.

До настоящего времени не найдено ни одного отчета никого из предпринимателей о фактическом ходе работ при разборке затопленных плаведилиц. Явно они и не составлялись, т.к. нет данных, чтобы Управление водных путей требовало этого.

Управление интересовало только конечный результат работ и контроль за тем, чтобы поднятый материал не уходил «налево», а государство получало свои 25 % из себестоимости. Поэтому основными источниками являются газетные публикации того времени, сообщившие о «последних выстрелах орудий» «Славы».

В газете «Кажа» от 15 июля 1933 года была помещена заметка, в которой говорилось о том, что «...хромово-никелевые плиты отделяют при помощи подрывов. В момент отделения одной такой плиты у 12-дюймового орудия неожиданно произошел выстрел и из ствола вылетел снаряд. Пробив броню, он ушел на дно моря. Никто не пострадал... К счастью, ствол орудия был развернут и направлен вниз....» (автор явно имел в виду, что ствол смотрел ниже линии горизонта).

Газета «Vaba Maa» 30 ноября 1933 года в своей статье подвела итоги проведенных в том году работ на «Славе». В частности, было напечатано: «...предшествующие предприниматели сняли со “Славы” и вооружение — орудия, кроме двух кормовых 12-дюймовых орудий, в которых находились заряды... этим летом “Слава” спела и свою лебединую песню — салютовала последний раз из своих кормовых орудий, послав их куски в море

¹ЭНА. Ф. 1354. Оп. 2. Д. 314. Л. 6/н. Ф. 4434. Оп.2. Д. 3502. Л. 6/н. Широград А.Б. Энциклопедия Отечественной артиллерии. Минск, 2000. С. 433.



в радиусе двух километров. Последнее орудие, которое разрушили осенью, получило дополнительно к своему заряду еще 16 кг динамита (предыдущее — 12 кг) и несколько пудов камней, забитых в ствол... между прочим, заряды были воспламенены электричеством....»

Эти противоречивые сообщения довольно трудно привести к одному знаменателю, и мы явно никогда не узнаем, что же произошло на самом деле. Можно только констатировать, что 305-мм орудия корабля разделили судьбу «Славы».

Зимой 1934 года для производства работ И. Хергаук организовал свою флотилию. К этому времени он стал владельцем двух небольших буксиров, которым дал новые названия «Siht» и «Jõud» (старые названия «Musja» и «Düna»). Дополнительно у него были шлюпочный кран, несколько барж и мотолодок.

В том году И. Хергаук начал работы очень рано. Уже в конце апреля он отправил свои буксиры с баржами к «Славе», но конкретных данных о разборке корабля не имеется. Известно, что работы продолжались до начала ноября месяца, когда штормовые волны разрушили и унесли со «Славы» в воду последние детали конструкции корабля, выступающие до этого времени из воды. Над водой не осталось ни одной части линкора¹.

Несколько позже обстановочное судно «Sekstan» выставило на удалении 0,5 кабельтовых от скрывшегося под водой корпуса «Славы» две веши: восточную и западную. Информация об этом была опубликована в «Извещении для мореплавателей» № 48 от 3 декабря 1934 года.

В конце года произошло еще одно событие, связанное со «Славой». 29 декабря предприниматель И. Хергаук передал Морскому музею носовое украшение — герб Российской Империи, — найденный при работах на корабле в одном из внутренних помещений. На находку прикрепили пластинку со следующей надписью «Ese on välja toodud Muhu väinas 1917.a. hukkunud Vene soomuslaevalt "Slavalt" tuuker Pääske poolt 1934.a.»». В переводе это значит: «Пред-

¹ Vaba Maa № 281-30.11.1933, № 38-15.02.1934, № 94-24.04.1934.



мет поднят с погибшего в 1917 году в проливе Моонзунд русского броненосца «Слава» водолазом Pääske в 1934 году»¹.

Эта реликвия пережила все последующие события и в настоящее время украшает экспозицию Морского музея в Таллине. Правда, непонятно, где оно было первоначально и почему оказалось во внутренних помещениях «Славы», т.к. по своим габаритам оно не соответствует известному носовому украшению корабля. Еще одна неразрешенная загадка...

В начале 1935 года И. Хергаук дополнительно заключил с Управлением водных путей договоры на работы еще на нескольких других объектах сроком до конца 1936 года.

В том году практическую деятельность начали опять в конце апреля, направив на работы к «Славе» один буксир с баржей и водолазные боты. Водолазы продолжили взрывами разрушать корпус корабля.

Другой буксир с плавкраном был первоначально направлен на подъем металла с «Элизабет» (у о. Грызгунд) и «Магдебурга» (у о. Осмуссаар). Только в начале июня они прибыли к «Славе» и плавкран начал поднимать из воды куски металла. Работы продолжались до конца октября, а затем флотилия И. Хергаука направилась в зимний отстой в бассейн Таллинских портовых мастерских. Неизвестны конкретные данные о результатах работы того года².

В январе 1936 года И. Хергаук продлил договор с Управлением водных путей на разборку «Славы» до конца того года. Уже в апреле он послал на работы своих водолазов. Имея несколько договоров на работы на разных объектах, его флотилия и водолазы действовали в разных местах. Одновременно И. Хергаук принимал участие в разборке «Магдебурга» и еще некоторых затопленных судов, где использовался его плавучий кран и баржи.

В мае начали заниматься разборкой «Адмирала Спиридова» и «Адмирала Чичагова» у о. Найссаар (на рейде Таллина) и под-

¹ Hiiu Teataja № 82-06.11.1934; Päevaleht № 357-29.12.1934.

² ЭНА. Ф. 1091. Оп. 1. Д. 1274. Л. 9; Vaba Maa № 99-27.04.1935, № 130-03.06.1935, № 151-29.06.1935, № 254-28.10.1935.



няли 250 тонн металла. На киле «Адмирала Спиридова» была обнаружена серебряная закладная доска. Ее дальнейшая судьба неизвестна.

Истом настала очередь «Славы» и «Грома». С последнего подняли примерно 500 тонн железа и 30 тонн меди. Во время работ на «Славес» были взорваны два носовых артпогреба с двенадцатидюймовым боеприпасом. Не совсем понятно, зачем И. Хергаук это сделал, ведь при этом металл разлетелся. Видимо, наличие боеприпасов стало опасным при проведении подрывных работ, а их подъем явно был экономически невыгоден. Но подрыв артпогребов явно не являлся лучшим решением для продолжения работ по разборке корабля. Имеются упоминания, что со «Славы» в течение лета того года было поднято примерно 30 тонн меди и 800 тонн железа.

Подсчитать точное количество добытого материала со «Славы» и других объектов не представляется возможным. Основная причина этого заключается в следующем. Если в конце 1920-х годов в актах смешанной комиссии указывался вес материалов, доставленный с конкретного объекта, то в 30-х годах от этой практики отказались и в актах стали указывать только производителя работ и оценочную стоимость материалов с обязательным указанием 25 % доли государства¹.

О деятельности И. Хергаука в 1937 году имеется очень мало данных. Известно, что в феврале он продлил договор на работы на «Славес» до конца того же года. Имеется только одно упоминание, что в том году с этого корабля было поднято всего примерно 200 тонн металла. Работы закончились в начале октября.

Несколько больше говорится о некоторых его дальнейших планах. По его оценке, со «Славы» можно было достать еще примерно 2000—3000 тонн металла. Котельные отделения и одно машинное были еще не разобраны. В следующем году он собирался использовать земснаряды с глубиной работы 15—18 метров, чтобы освободить для разборки нижнюю часть вошедшего в грунт

¹ ЭНА. 1091. Оп. 1. Д.1210. Л. 4—6. Ф. 1091. Оп.1. Д.1355. Л. 156. Vaba Maa № 239-19.10.1936.



корпуса, для чего вступил в переговоры с датчанами (эстонские земснаряды работали только до 10,5 метра)¹.

Неизвестно, чем закончились эти переговоры, но в 1938 году земснаряды у «Славы» не работали. По имеющимся данным, том году И. Хергаук на нем работ не производил, а действовал у островов Кихну и Найссаар.

У о. Найссаар работами руководил его 24-летний сын Гаральд. Неизвестно чем занимались у о. Найссаар, но у о. Кихну он сам руководил работами по поиску «Сивуча» своей флотилии буксиров и моторных лодок. До 9 июля продолжались безрезультатные поиски.

В этот день случилась трагедия. По какой-то непонятной причине И. Хергаук выпал из лодки за борт и утонул. Как впоследствии выяснилось... он не умел плавать. Только через 15 часов водолазы нашли его тело и подняли из воды. Через четыре дня он был похоронен на кладбище Рахумяэ в Таллине².

После гибели отца сын заявил, что продолжит работы по разборке затопленных плавационных. Но напрашивается вывод, что этого не произошло. Имеются упоминания о какой-то организации «Наследники И. Хергаука», но непонятно, в какой области она вообще действовала. По крайней мере, известно, что в 1940 году его буксиры «Siht» и «Jõud» были уже у другого владельца и носили другие названия.

После гибели И. Хергаука прекратились любые упоминания о «Славе» в обнаруженных документах, связанных с продолжающимися работами на затопленных объектах. Аналогичная картина наблюдается и в периодических изданиях того времени в Эстонии.

На этом можно было бы поставить точку в теме разборки «Славы», но имеется одно непонятное обстоятельство.

В сентябре 2007 года автор участвовал в гидрографическом промере в районе затопления «Славы», «Генерала Циммермана» и других кораблей и судов. Работы были проведены с использова-

¹ ЭНА. 1091. Оп. 1. Д.1210. Л. 4—6. Vaba Maa № 154-10.07.1937.

² Päevaleht № 180-11.07.1938; Rahvaleht № 124-02.08.1938.



нием многоканального эхолота. Выяснилась интересная картина. Если на настоящее время контуры корпуса «Генерала Циммермана» четко различимы, то на месте «Славы» имеется только обширный бугорок высотой всего в один метр от уровня дна в этом районе. А ведь в 1937 году под водой остались целыми два котельных отделения и часть машинного отделения. Гидрометеорологические воздействия (подвижка льда, течения, штормовое волнение и т.д.) для полного уничтожения такой крупной части корпуса явно не могут приниматься в расчет, чему примером служат сохранившиеся остатки «Генерала Циммермана», затопленного в один день со «Славой».

Напрашивается вывод, что человек приложил руку к окончательному уничтожению остатков линкора, но кто это был и когда это произошло, остается загадкой и в настоящее время. Так что еще рано ставить последнюю точку в истории «Славы».

Таллин, 5 декабря 2012 г.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
МЕССИНА — ПОДВИГ РУССКИХ МОРЯКОВ	6
<i>Н.И. Евгенов.</i> Это было в Мессине.....	6
<i>Н.А. Кузнецов.</i> Николай Иванович Евгенов (1888—1964)	12
<i>В.Н. Янкович.</i> Повесть о героических подвигах русских моряков при землестрашении в Италии в 1908 г.	18
ДАЛЬНИЕ ПОХОДЫ «СЛАВЫ»	31
<i>В.Н. Янкович.</i> К революционному движению в царском флоте. События на линейном корабле «Слава» в 1910—1911 гг.	31
<i>Н.А. Кузнецов.</i> Владимир Николаевич Янкович (1888—1965)	60
<i>А.Ю. Емелин.</i> «Тулонская история»	73
<i>Н.Н. Крыжановский, И.Ф. Берг.</i> Авария котлов линейного корабля «Слава» в 1910 г.	97
<i>Н.А. Кузнецов.</i> Иван Фридрихович (Федорович) Берг (1883— 1974) и Николай Николаевич Крыжановский (1886—1964).....	110
<i>П.В. Лихачев.</i> Злосчастный поход (17 июля 1910 г. — 10 июля 1911 г.)	115
В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ.....	123
<i>А.Д. Малинин.</i> Линейный корабль «Слава» в составе Морских сил Рижского залива в 1915—1917 гг.	123
<i>К.И. Мазуренко.</i> На «Славе» в Рижском заливе	166
<i>Н.А. Кузнецов.</i> Константин Иванович Мазуренко (1891—1962).....	243
<i>П. Саммалсоо.</i> Разборка линкора «Слава»	249

Научно-популярное издание

Морская летопись

Автор-составитель

Кузнецов Никита Анатольевич

СЛАВА И ТРАГЕДИЯ БАЛТИЙСКОГО ЛИНКОРА

Выпускающий редактор *Н.М. Смирнов*

Корректор *Б.С. Тумян*

Верстка *И.В. Левченко*

Художественное оформление *Д.В. Грушин*

ООО «Издательство «Вече»

Юридический адрес:

129110, г. Москва, ул. Гиляровского, дом 47, строение 5.

Почтовый адрес:

129337, г. Москва, а/я 63.

Адрес фактического местонахождения:

127566, г. Москва, Алтуфьевское шоссе, дом 48, корпус 1.

E-mail: veche@veche.ru

<http://www.veche.ru>

Подписано в печать 28.01.2013. Формат 84×108 ½.

Гарнитура «Times New Roman». Печать офсетная. Бумага газетная.

Печ.л. 9. Тираж 2000 экз. Заказ № 1602.

Отпечатано в ОАО «Рыбинский Дом печати»

152901, г. Рыбинск, ул. Чкалова, 8.

e-mail: printing@yaroslavl.ru www.printing.yaroslavl.ru

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ВЕЧЕ»

**ООО «ВЕСТЬ» является основным поставщиком
книжной продукции издательства «ВЕЧЕ»**

Юридический адрес:
129110, Москва, ул. Гиляровского, дом 47, стропение 5.

Почтовый адрес:
129337, Москва, а/я 63.

Фактический адрес:
127566, Москва, Алтуфьевское шоссе, 48, корпус 1.
Тел.: (499) 940-48-70 (факс: доп. 2213), (499) 940-48-71.

Интернет: www.vече.ru
Электронная почта (E-mail): vече@vече.ru

**По вопросу размещения рекламы в книгах
обращаться в рекламный отдел издательства «ВЕЧЕ».**

Тел.: (499) 940-48-70
E-mail: reklama@vече.ru

ВНИМАНИЮ ОПТОВЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ!
**Книги издательства «ВЕЧЕ» вы можете приобрести также
в наших филиалах и у официальных дилеров по адресам:**

В Москве:
Компания «Лабиринт»
115419, г. Москва, 2-й Рощинский проезд, д. 8, стр. 4.
Тел.: (495) 780-00-98, 231-46-79
www.labyrinth-shop.ru

В Киеве:
ООО «Издательство «Арий»
г. Киев, ул. Лёся Курбаса, д. 26
Тел.: (380 44) 537-29-20, (380 44) 407-22-75.
E-mail: info@ariy.com.ua

**Всегда в ассортименте новинки издательства «ВЕЧЕ»
в московских книжных магазинах:**
**ТД «Библио-Глобус», ТД «Москва», ТД «Молодая гвардия»,
«Московский дом книги», «Новый книжный».**



Морская летопись

Линкор «Слава», последний корабль из серии броненосцев типа «Бородино», активно участвовал в операциях на Балтике в годы Первой мировой войны и героически погиб в 1917 г. во время Моонзундской операции. В мирное время на его долю также выпало немало дальних походов и славных дел, одним из которых было участие в спасении жителей итальянского города Мессина, пострадавшего от разрушительного землетрясения в 1908 г. В предлагаемый читателю сборник включены воспоминания и статьи, посвященные различным страницам истории знаменитого корабля. Многие из них были напечатаны в эмиграции, а некоторые, сохранившиеся в архивах, публикуются впервые.

ISBN 978-5-4444-0731-8



9 785444 407318

