

БОЕВЫЕ КОРАБЛИ МИРА

Р.М. Мельников

ЭСКАДРЕННЫЕ МИНОНОСЦЫ КЛАССА

# • ДОБРОВОЛЕЦ •

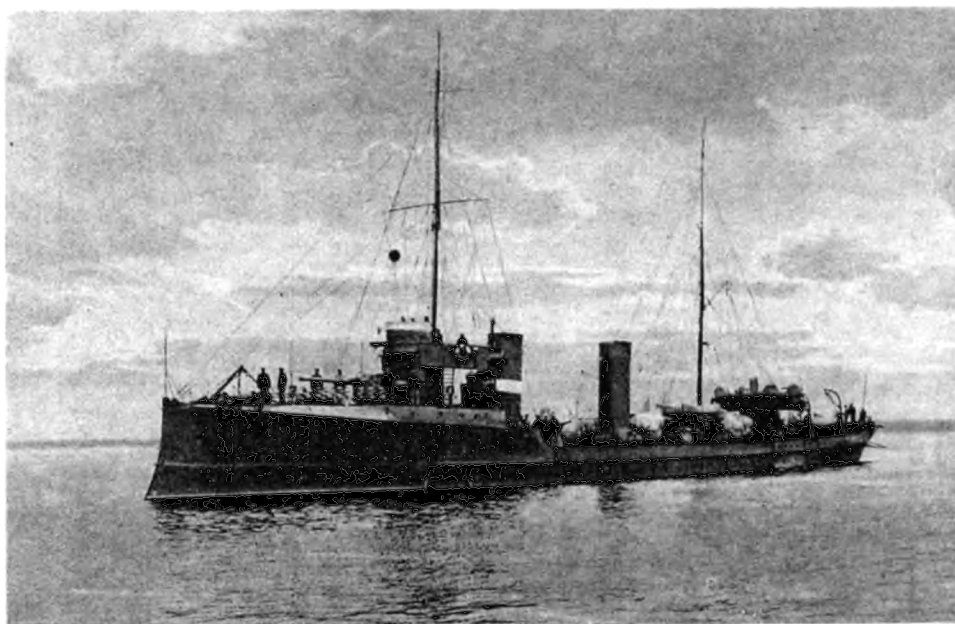




Р.М. Мельников

ЭСКАДРЕННЫЕ МИНОНОСЦЫ КЛАССА

• ДОБРОВОЛЕЦ •



Санкт-Петербург  
1999 г.

По морской волне холодной  
 Под осенний ветра стон  
 Мчится стройною колонной  
 Наш лихой дивизион.

На переднем "Добровольце"  
 Флаг начальника висит,  
 Втулки хлябают и кольца,  
 И в подшипниках стучит.

А вторым во все походы  
 "Москвитянин" вслед идет,  
 Налезает на отводы  
 И вертушку лага рвет.

А за ним с фигурой барской  
 На полкабельтова вслед  
 Мчится наш "Эмир Бухарский",  
 "Добровольца" друг-сосед.

А потом уж вслед за "Финном"  
 Зарываются вдали  
 И несутся в строе длинном  
 Второй группы корабли.

Снизу море, сверху небо,  
 по волнам летят орлы,  
 И подумывают, где бы  
 Щелочить свои котлы.

Нам сказал начальник строгий:  
 Все вы ленитесь служить,  
 Отправляйтесь в бухту Лео,  
 Там научитесь ходить.

Будьте больше осторожней,  
 Там камней и мелей ряд,  
 Оставляйте их в сторонке,  
 Чтоб не стать на них подряд.

Тут подняли сигнал "Буки",  
 Означающий поход,  
 Подтяните выше брюки  
 И давайте полный ход.

До назначенного места  
 Убоялись мы зело,  
 И порывами зюйд-веста  
 Нас в Виндаву занесло.

А потом, забыв про мели,  
 Мы, молитву сотворя,  
 В бухту Лео прилетели  
 И отдали якоря.

Поработали немало,  
 Водрузили створный знак,  
 Но, проверивши, узнали,  
 Что цена ему пятак.

Возвратясь потом в Либаву,  
 Встретил нас начальник так:  
 — Получите за работу  
 От меня масонский знак.

Народная песня.  
 Опубликовано в книге С.П. Лукашевича  
 "Записки сумасшедшего матроса",  
 Петроград, 1918 г.

## П Р О Л О Г

Рутинная как некое хорошо запрограммированное и основанное на стойких и глубоких традициях состояние — не всегда плохо. Всеми уважаемый английский консерватизм — это рутинная, рожденная опытом кровавых революций и упорным возвращением культуры среди населения. Рутинные приемы работы мастеров-профессионалов, рутинные составы корабельных вахт, работы транспорта, рутинная последовательность циклов проектирования и опытной проверки всех видов инженерных сооружений — также явления очевидно полезные. Они гарантируют точность и порядок, качество и надежность.

Рутинная страшна для дела в тех случаях, когда из него уходит мысль, когда она превращается в бессмысленную обрядность. Именно эта рутинная своей железной хваткой сковала умы русской власти при заказах миноносцев класса "Доброволец". Без осознания всеподавляющей власти рутинной невозможно понять ни историю создания этих кораблей, ни их дальнейшую судьбу. В этой борьбе с организованной рутинной был утрачен и тот огромный положительный опыт, который был накоплен за предшествовавшее 20-летие миноносного судостроения. Попытки оперативного решения вопросов наталкивались на стойкость и непреодолимость рутинной прежних структур управления. Все протекало в худших традициях прошлого: заниженные требования к проектным характеристикам, непомерно долгие споры экспертизы, нежелание предоставить творческую свободу наблюдавшим, несогласованность и мелочность требований, их частые изменения.

Необъяснима и другая аномалия. Если люди были убеждены, что корабли, явно к войне не поспевают, строятся фактически для будущего флота, то как же им было не подумать над тем, что негоже предусматривать для них характеристики, отстающие от требований современности. Была ли в этом какая-то особая необозримая интрига — документы об этом не говорят. Если корабли строились все же для участия в войне, то медлительность, проявленная при рассмотрении проектов, становится особенно непонятной.

Заказ "добровольцев" и их последующие судьбы дают множество поучительных примеров. Особый колорит всем этим поискам придает осуществление проектов руками немецких фирм с их дотошной пунктуальностью, огромным контрактным опытом и особым германским патриотизмом. В сравнении с Россией, промышленно и социально более развитая Германия была менее подвержена действию иссушающей творчество рутинной бюрократизма. Исключительное разнообразие, множе-

ственность и свободное развитие германских технических школ, мощное промышленное развитие, давние традиции деловой и торговой активности, исторически сложившиеся наклонности к точным наукам обусловили исключительно высокое качество немецких проектов.

Первая мировая война показала, что из всех стран мира немецкие корабли обнаружили наиболее высокие свойства живучести и боеспособности. Но российская рутинная не позволяла в полной мере воспользоваться этими плодами немецкого гения. Немцы умели искусно уклоняться от тех решений, которые заказчик по тем или иным причинам не умел, не мог или не хотел предусмотреть в заказанном им проекте.

Не были они расположены и делиться с русскими проектами, которые они осуществляли для собственного флота. И с немалым внутренним удовлетворением они, строго следуя выданным им заданиям, строили для России корабли, явно уступающие по своим характеристикам, в данном случае миноносцам и подводным лодкам, строившимся рядом для своего флота. Немецкие заводы успешно применили весь выработанный практикой набор уловок, с помощью которых создавались неопределенные выражения, невнятные формулировки и просто пропуски, которые затем проливались золотым дождем сверхконтрактных платежей.

Кроме того, все дополнительные сверхконтрактные требования приходилось заново оплачивать. Нередко, отбиваясь от дополнительных требований заказчика, фирмы позволяли себе амбициозно заявлять, что подобные требования неисполнимы, так как они не предусматривались тем вариантом проекта, который предъявлен заказчику еще до подписания контракта. Точно так же, еще в пору заказов первых миноносцев, немецкие инженеры могли заявить, что подобное предложение не одобряют "наши немецкие офицеры". Единственное, с чем фирма "Германия" не посмела спорить, это с добавлением в состав вооружения двух 75-мм пушек. Здесь немцы, видимо, сами не могли не осознавать, сколь смехотворно было предложенное ими вначале вооружение из четырех 57-мм пушек. С таким вооружением пришлось согласиться и контрагентам Особого комитета.

Все названные здесь приемы заводской рутинной сохранились, как это всем известно, до наших дней. Но на них и сегодня в своей контрактной практике продолжают "ловиться" государственные чиновники и частные предприниматели. История "добровольцев" дает тому немало уроков.

## Глава I

## ПРОЕКТ ВЕРФИ “ГЕРМАНИЯ”

## ПРОЕКТ № 120

Частная верфь “Германия” в местечке Гарден в Киле принадлежала известной фирме Ф. Круппа и, занимаясь судостроительной деятельностью, была вторым после Ф. Шихау поставщиком миноносцев для германского флота. Эти номерные корабли с индексами G. (Germania) и S (Schichau) по названиям заводов-строителей, как это было очень здраво принято в германском флоте, составляли основу ее минных сил. Построенный фирмой для русского флота в 1900 г. крейсер “Аскольд”, хотя и выдержал все испытания, но отличался по-миноносному облегченным корпусом (что способствовало сильной вибрации), усложненностью энергетической установки (три линии вала) и далеко не самым тщательным исполнением работ. На это в одной из своих резолюций обращал тогда внимание П.П. Тыртов.

Неясно и происхождение предложенного русскому Морскому министерству проекта миноносца водоизмещением 570 т. Превосходя величиной и уступая в скорости строившимся тогда в Германии серийным миноносцам, он мог принадлежать к пионерной разработке фирмы (так часто делалось при иностранных заказах, чтобы понудить “свое” правительство к переходу на более крупные корабли), к какому-либо из несостоявшихся заказов, а возможно, был эскизно разработан (как это не раз делали приезжавшие со своими предложениями главы иностранных фирм) по замыслу кого-либо из ответственных чинов Морского министерства. Известно лишь, что первым вступившим в переговоры с фирмой должностным лицом был не кто иной, как быстро делавший министерскую карьеру и. д. Начальника ГМШ контр-адмирал З.П. Рожественский.

Тогда же — в марте-апреле 1904 г. он успел дать фирме какие-то обязательства, от которых ГУКиС позднее сочло невозможным отказаться. Россия уже вела широкие переговоры в Германии о поставке угля для планировавшегося плавания 2-й Тихоокеанской эскадры, океанских пароходов для переоборудования в крейсера, радиостанций и другой техники для кораблей эскадры. Так могли явиться и проекты миноносцев. Не вдаваясь, видимо, в существо проекта и оценку целесообразности его приобретения, З.П. Рожественский 8 апреля 1904 г. “секретно, спешно” препроводил матери-

лы (“общий чертеж миноносца 570 т водоизмещением и краткая спецификация”) в МТК.

Адмирал писал: “Его превосходительство Федор Карлович ждет доклада — возможно ли на основе этих данных решить в принципе вопрос о заказе с тем, чтобы одновременно с началом работ были представлены подробные чертежи и спецификации корпуса, механизмов и вооружения”. Поневоле приходится задумываться над тем, что было хуже: самовластное ли проектирование, которым любил заниматься когда-то И.А. Шестаков, или та полная беспомощность в системе заказов и типах миноносцев, которая обнаруживается из приведенной резолюции. Какой мог быть смысл заниматься явившимся вдруг, ничем не обоснованным проектом не строившей для России миноносцев фирмы, когда имелся опыт обширных и успешно выполненных заказов в Англии, Франции и Германии. Их доработка по результатам испытаний и должна была стать магистральным направлением в новом миноносном судостроении.

Но подобный путь “Его превосходительство Федора Карловича” почему-то не устраивал. Это и был один из тех парадоксов в образе мышления тогдашних столпов Морского министерства, перед которыми мы еще не раз остановимся в недоумении. Не странно ли, что “Его превосходительство” ни секунды не сомневается в том благе, которое для русского флота может принести постройка миноносца абсолютно не оправданного типа и никак не проверенной технологии.

Не было и речи о предварительном составлении полностью готового проекта, на чем в продолжение 20 лет до этого не переставали настаивать передовые инженеры и офицеры флота. Корабль, как и встарь, “Его превосходительство” считал возможным проектировать по ходу постройки. Замечательно и отсутствие упоминания о какой-либо координации (и согласовании проекта) с деятельностью уже третий месяц как существовавшего Особого (о нем скажем ниже) комитета великого князя Александра Михайловича.

Уже в среду 14 апреля проект был доложен управляющему и, как об этом 16 апреля сообщал в ГМШ председатель МТК вице-адмирал Ф.В. Дубасов, был отклонен в силу его “несовершенства”. Материалы о замечаниях МТК (“для сведе-

ния") 17 апреля возвращались официальному представителю фирмы "Германия" в Петербурге статскому советнику К.Л. Вахтеру.

Но дело, видимо, представлялось вовсе не так просто, как оно выглядело в письме З.П. Рожественского. Уже 19 апреля прибывший в Петербург директор верфи г-н Стейнике (или Штейнике) привез с собой из Киля какие-то особые дополнительные доводы. И проект, только что возвращенный в ГМШ, снова препровождается на рассмотрение теперь уже расширенного заседания МТК при участии Главного инспектора кораблестроения генерал-лейтенанта Н.Е. Кутейникова.

Как явствовало из журнального постановления № 12 от 27 апреля 1904 г. по минному делу, фирме еще раз напомнили о слишком ограниченном составе проекта: "общий чертеж — без подробностей", чрезмерно "краткая спецификация" и получили от нее заверения в готовности учесть все перечисленные в журнале замечания. Так, листы наружной обшивки на длине машинных и котельных отделений должны были иметь толщину не менее 6 мм. На протяжении 3/5 длины корпуса предлагалось предусмотреть наружный коробчатый киль. Неудовлетворительной была признана упрощенная водоотливная система, состоявшая из циркуляционной помпы, эжекторов и уже не изменявшейся в русском флоте магистральной трубы. Эжекторы, потребляя много пара, могли в самый критический момент во время получения пробоины лишить корабль хода. Следовало вместо них установить (возможно ниже и ближе к диаметральной плоскости) шесть автономно действующих в своих отсеках (трех кочегарных, одном машинном и двух в оконечностях) электрических "турбин" (центробежные насосы) с подачей воды 80 т/час и с водонепроницаемыми корпусами.

При вместимости угольных ям 192 т угля фирма определила дальность плавания полным 26-уз ходом в 800 миль и экономическим 12-уз — 4000. Эти цифры МТК счел преувеличенными и при экономической скорости считал возможным достижение 2400-мильной дальности. Для подтверждения обещанного фирмой расстояния следовало во время испытаний совершить 300-мильной пробег (1/8 от реально достижимой 2400-мильной дальности). Общий расход угля за время этого пробега, включая действие всех вспомогательных механизмов и опреснения воды для пополнения убыли воды в котлах (но не считая потребностей камбуза) не должен был превышать 28 т. Пробег разрешалось проводить в два этапа, но без права переборки механизмов.

Совершенно недостаточным признали артиллерийское вооружение. Фирма предлагала всего лишь шесть 57-мм пушек. Сомнение вызывал и сам калибр, в русском флоте не применявшийся. В МТК даже не было сведений о таких пушках.

Вопрос был обсужден с завидной, но едва ли уместной во время войны основательностью. Принципиально такая замена вместо применяющихся в русском флоте 47-мм пушек признавалась "полезной". По скорострельности они почти не отличались, а разрушительное действие 57-мм снарядов было, конечно, "гораздо сильнее". Являлся, однако, вопрос об оправданности введения нового калибра, не говоря о трудности приобретения пушек и их боеприпасов во время войны. Проблему создавали и обширные дополнительные неудобства в их обслуживании и хранении на кораблях боеприпасов.

Нельзя и нам не задаться вопросом: что мешало, вместе откровенно схоластических рассуждений о сравнении 47 и 57-мм пушек, следуя логике противоминного калибра броненосцев и крейсеров, вооружить новые миноносцы единым 75-мм калибром. Но МТК, как ни горько это признать, к последовавшему уже через несколько месяцев решению в тот момент все еще готов не был. И причина тому состояла в непререкаемой власти рутины. Не вспомнили даже о том, что, выдавая задание на проектирование миноносцев по программе 1898 г., МТК уже тогда предлагал устанавливать на них по две 75-мм пушки. Война должна была бы прибавить МТК решимости, чтобы обеспечить безоговорочное превосходство отечественным миноносцам над такими же кораблями противника. Но этого не произошло.

Оставив открытым вопрос о 57-мм пушках и той их системе, на которой следовало бы остановиться, решили предусмотреть вооружение из двух 75-мм пушек, четырех 57-мм (или 47-мм) и одного или двух пулеметов. По оценке фирмы вес этого вооружения должен был составить около 20 т. Сомнения о 57-мм пушках управляющей Морским министерством разрешил в одночасье, приказав число их увеличить до шести.

Но и ему мысль о едином и более крупном калибре в голову не пришла. Война, которая уже четвертый месяц продолжалась на Дальнем Востоке и где из-за превосходства противника в артиллерийском вооружении, несмотря на проявленный исключительный героизм, уже погибли два русских миноносца "Стерегащий" и "Страшный", для замшелых министерских рутинеров указанием к действию все еще не была. Увеличив по приказу управляющего число 57-мм пушек, выяснили, что вес артиллерии возрастает до 25 т и что соответственно меньшим будет и запас угля на испытаниях.

Неподходящим для 570-тонного миноносца признали и минное вооружение, включавшее по проекту фирмы всего два однотрубных аппарата с запасом из двух мин Уайтхеда. Обошла фирма и вопрос о числе воздухоподъемных насосов для обслуживания этих мин. Фирме предложили "поставить три одинарных аппарата для 45-см 5-мет-

ровых мин, два малых насоса Уайтхеда на 150 атм и сделать места для хранения шести мин и шести зарядных отделений". Вес этого вооружения должен составить 10-11 т. Первоначально подготовленный вариант предусматривал применение (если в диаметральной плоскости три аппарата не размещаться) одного двухтрубного ("как на миноносцах Особого комитета"). Но принять этот вариант в качестве основного не решились.

Водонепроницаемость люков, предусмотренную только на входы в погреба боеприпасов на жилой палубе, было предписано распространить на весь настил и все люки жилой палубы, а также на все переборки угольных ям, устроив в них водонепроницаемые выгребы в кочегарные отделения. Ввиду полного умолчания о системе электрического освещения (ее фирма, видимо, просто не предусматривала) и системе и мощности динамо-машины было предписано следующее. При наличии электрических водоотливных турбин следовало установить две динамо-машины в 105 и в 100 ампер (то есть две мощностью по 10,5 кВт), а также предусмотреть два 60-см прожектора и 100 ламп накаливания. Мощность ламп по 16 свечей, а для топовых и отличительных огней — по 50 свечей.

Проводку (канализацию) электрического тока предлагалось выполнить из "освинцованных и бронированных проводников с водонепроницаемыми коробками и выключателями". Приборы освещения следовало установить по образцам германского флота (в этой области германское превосходство признавалось безоговорочно). Кроме электрических ламп, для освещения погребов предусмотрели и дублирующее — с помощью свечей. На клотике фок-мачты (число их предлагалось увеличить до двух) требовалось поставить "фонарь для сигнализации по системе Морзе с группой узких 10-свечевых ламп с ключом для производства сигналов".

Якорные канаты следовало выполнять не тросовыми, а цепными. При всей скрупулезности этих замечаний большая ошибка была допущена при рассмотрении инвентаря. Составленный фирмой, как можно догадываться, умышленно небрежно и неполно, он вызвал лишь частные замечания: нет пирамид для ручного оружия, в снабжении шлюпок указаны сорлини и фалини, но "забыты" весла и уключины и т. д. Вместо незамедлительно предъявления фирме (по одному из наиболее полных образцов) примерного перечня инвентаря, заседание ограничилось замечанием о том, что "инвентарь вообще будет проведен при рассмотрении подобной спецификации".

Опыт прежних заказов, обладай им кто-либо из присутствующих, должен был бы подсказать, что фирмы всегда и везде любые недоговоренности толкуют в свою пользу, а откладывая и оговор-

ки на будущее и вовсе в расчет не принимают. Но мыслящие сугубо академически, члены МТК деловую логику воспринимать не умели. Все отложенное на "потом" фирмы спокойно относили к числу сверхконтрактных поставок. Но члены МТК, привыкшие к произволу казенного судостроения, где любые изменения в проект можно было произвольно вносить в любое время, об этой заграничной тонкости знать не хотели.

Упущен был шанс приведения скорости миноносца в соответствие с требованиями современности. Собравшиеся признали, что для достижения обозначенной в предложении фирмы 26-уз скорости предусмотренная проектом "совокупная сила машин в 6400 л.с. достаточна". Нельзя было сказать того же о котлах, удельная нагревательная поверхность которых составляла лишь 1,88 кв. фут/л. с. При такой незначительной поверхности котлы явно будут подвергаться чрезмерному форсированию, что возможно "только в кратковременном плавании, при самом опытном уходе за котлами и машинами".

Такой форсированный режим для 27-узловой скорости фирма, как объяснял г-н Стейнике, рассчитывает обеспечить путем повышения давления воздуха в кочегарных отделениях до 180 мм водяного столба. МТК со своей стороны считал предельно допустимым давлением 100 мм. Но напрашивающегося само собой предложения об увеличении производительности котлов со стороны МТК не последовало. Порешили, как это ни странно, на том, что проектной скоростью следует считать ту, которая будет достигнута при названном МТК предельном давлении 100 мм. Такого либерализма в практике миноносного судостроения еще не встречалось. Этим решением вполне удовлетворенный, г-н Стейнике заявил, что в этом случае фирма при мощности 5400 л.с., частоте вращения гребных винтов 340 об/мин и "полной боевой нагрузке на трехчасовом испытании" гарантирует скорость 25 уз. Члены комитета решили внести это условие в спецификацию и постановили считать 25 уз наибольшей скоростью миноносца.

Так с необыкновенной легкостью без всякой оглядки на войну, в которой японцы имели почти исключительно 30-узловые миноносцы, было покончено с главнейшей характеристикой корабля, определявшей его пригодность для боя. Но это был, увы, не первый образец крайнего легкомыслия самого научного в министерстве учреждения. Совсем недавно при заказе миноносцев по программе 1898 г. МТК, зная опять же, что японцы заказывают миноносцы с 30-уз скоростью, без споров согласился на снижение порога скорости заказываемых русских кораблей до 26-27 уз. Еще проще поступали тогда с их вооружением. Начальник ГУКиС вице-адмирал В.П. Верховский 15 декабря 1898 г. самолично исключил из состава во-

оружения вторую 75-мм пушку и вдвое уменьшил уже сделанный заказ на эти орудия. Мотив был предельно простой: хотя МТК и предусмотрел на миноносцах по две 75-мм пушки, "в действительности все заводы представляли проекты с одной 75-мм пушкой, что и включено в контракты". Таким вот деловым образом два главных кораблестроительных учреждения готовили флот к войне.

По существу погубив проект, собравшиеся с большим усердием лишь уточняли его детали. Предусмотренные фирмой котлы Шульца-Горникоффа признавались "плохо себя зарекомендовавшими" на последних русских миноносцах. Более подходящими были признаны котлы Нормана, но, так как немецкие заводы их не выпускали (что же мешало заказать их во Франции?), приходилось соглашаться на котлы, предусмотренные фирмой. Следовало лишь снабдить их горловинами, позволяющими влезать внутрь для осмотра, и предусмотреть трубки диаметром не менее 64 мм. Завод уверял, что эти требования им уже предусмотрены и что вообще его котлы по конструкции близки к системе Нормана.

Чувствуя себя полным хозяином положения (полуподпольный заказ давал на это право), германский технический директор строго предупредил собравшихся о том, что "всякое увеличение веса миноносца", происходящее от исполнения поставленных перед заводом требований, будет иметь последствием соответствующее уменьшение запаса угля, а также вызовет некоторое увеличение стоимости вследствие новых требований, не входящих в расчеты завода при составлении сметы. Только так можно будет сохранить проектное водоизмещение 570 т. Иначе говоря, завод был убежден в абсолютной гармоничности и неприкасаемости своего проекта и никакой необходимости в его доработке не видел. Это был уже открытый диктат, которым заменялись ранее вписанные в контракты уверения о готовности и желании контрагента применять самые лучшие материалы и наиболее современные и удобные для заказчика технические решения и предметы оборудования и снабжения.

Краткий свод весовой нагрузки (в метрических тоннах, принятых в Германии) с учетом высказанных замечаний получился, по мнению директора, следующий: корпус 178 т, вспомогательные механизмы 17, команда с имуществом, инвентарь, запасы 24, котлы и главные машины 153, артиллерия с боевым запасом 20, минное вооружение и мины 10, уголь 168. Всего 570 т. Запас водоизмещения отсутствовал, но и это собравшихся не смутило. Принимая во внимание готовность фирмы учесть все высказанные замечания, постановили "признать в общих чертах удовлетворительным представленный проект и возможным, на основании содержащихся в нем данных, приступить к

постройке немедленно". Одновременно фирму обязывали в возможно короткий срок представить "подробные чертежи и расчеты нагрузки, прочности и остойчивости, а также спецификацию, составленную по образцу спецификации наших миноносцев в 350 т". Вместе с этой спецификацией фирме для руководства выдавали также экземпляр "Правил по электротехнике".

Видимо, с внутренней усмешкой приняли представители фирмы вписанное в журнал и даже перекочевавшее в контракт мнение МТК о том, что Морское министерство оставляет за собой право без добавочных платежей вносить в представляемые впоследствии фирмой чертежи и спецификации такие изменения в деталях, необходимость которых выяснится при их рассмотрении. Журнал подписали председательствующий К. Остелецкий и присутствующие Н. Новиков, Н. Кутейников, В. Афонасьев, Н. Титов, Ф. Тюлев, А. Ковальский, Н. Долгоруков, Я. Левицкий, К. Дубров, Ф. Поречкин, Н. Иванов, И. Залевский. Таковы были на то время власть и авторитет МТК, на заседания которого перестали приглашать не только представителей флота, но даже и ГМШ. О полной убежденности в справедливости содеянного свидетельствовало и отсутствие каких-либо особых мнений.

Согласие с постановлением МТК выразил своей резолюцией и его председатель Ф. Дубасов. Утвердивший журнал управляющий Морским министерством Ф.К. Авелан в своей резолюции от 28 апреля 1904 г. все же решил подстраховаться более основательно и до заключения контракта приказал потребовать от фирмы представления чертежей и спецификаций "согласно этого журнала". Была ли это действительно подстраховка или желание не опережать работу Особого комитета — здесь тоже можно только догадываться. Ясно было, что ни о какой экстраординарной постройке, учитывая обстоятельства военного времени, речи уже не шло. Завод понял, что заказчик не спешит. 1 мая 1904 г. заведенным порядком председатель МТК сообщал в ГУКиС (для учета в составляющемся там проекте контракта) о предписании управляющего увеличить число 57-мм пушек до шести. Тем же порядком 5 июня петербургский представитель фирмы "Германия" К.Л. Вахтер передал в ГУКиС (оно, как и прежде, оставалось хозяином заказа) измененную спецификацию на русском и немецком языках, а также три чертежа миноносца водоизмещением 570 т.

Тем временем эскадра в Порт-Артуре уже отказалась от борьбы за море и предпринимала попытки хотя бы прорваться во Владивосток. Но в МТК по-прежнему не спешили. Все делалось с той же размеренной неторопливостью, как это было в благословенные для бюрократии мирные 80-90-е годы.

Прежним, без всяких попыток ускорить дело дружным коллективным обсуждением силами специалистов, происходило рассмотрение проекта по отделам МТК. Первым свой отзыв 21 июня 1904 г. представил начальник чертежной МТК генерал-майор Я.Д. Левицкий. Без предисловий он заявил, что проект для постройки по нему миноносцев следует считать непригодным. Слишком многое в нем, как явствовало из проведенного анализа, вызывало протест и недоумение. Неприлично мелок (1 : 100) был масштаб чертежей, невняты и несогласованны связи и узлы конструкции корпуса, небрежно выполнено общее расположение, где многое из замечаний МТК было пропущено и не учтено.

Не постарались немцы и в проработке деталей. На чертеже общего расположения не обнаружилось динамомшины, водоотливных турбин, штурвала рулевого управления, командных чемоданов. Так фирма, надо понимать, создавала себе свободу маневра при последующем проектировании. Меньшими по сравнению с отечественными нормами оказывались и веса экипажа с багажом, "весьма тесно" размещалась команда в носовых помещениях. Неполной нагрузкой против действительных объемов помещений учитывали для "полного боевого снабжения" запаса питьевой и котельной воды. Имея, видимо, уже готовый проект, фирма всеми средствами хотела удержаться в пределах 570-тонного водоизмещения. Но МТК, видя неоптимальность этой величины, предложений об увеличении водоизмещения не делал. И в этом состоит еще одна из загадок заказа.

В общем же замечания Я.Д. Левицкого сводились лишь к частностям. Так, в кормовой оконечности предлагалось пятку ахтерштевня не выпускать ниже основной линии. Возможно, здесь уже учитывался опыт гибели миноносца № 204 15 июня 1904 г., когда погнутая рама ахтерштевня не позволила кораблю следовать с отрядом (не будь этой рамы, миноносец мог бы помять лопасти винта, но уцелел бы сам). По этим же соображениям безопасности на мелководье предлагалось и кромку руля не опускать ниже линии днища.

Напоминали немцам и о почему-то забытых ими бортовых отводах. Сомнение вызывала и предусмотренная проектом численность экипажа в составе 77 человек (5 офицеров, 4 кондуктора, 18 квартирмейстеров, 32 человека машинной команды и 18 матросов). Следовало проверить, будет ли эта численность достаточна для управления кораблем. Кончал же Я.Д. Левицкий свои замечания откровенно конформистским выводом о том, что вообще-то фирма требования журнала № 13 выполнила. При водоизмещении 570 т в полной боевой нагрузке запас топлива составлял 158 т (емкость угольных ям — 180 т). Требовалось лишь проверить расчет посадки корабля и подтвердить

ответственность завода "за перегрузку и назначенную им осадку оконечностей".

Но этот отзыв то ли от нестыковки начальных и заключительных выводов, то ли от показавшейся чрезмерной резкости был отложен и спрятан "для справок" в кораблестроительном отделе. На обсуждение же вынесли отзыв кораблестроительного отдела, составленный по просьбе минного отдела от 13 июня 1904 г. Чтобы избежать многословия, которое немцы опять пропустили бы мимо ушей, решили всю правку сделать непосредственно в чертежах и спецификации, где нашли отражения и замечания начальника чертежной. Что мешало МТК, вместо того, чтобы изнемогать от немецкой "непонятливости", потребовать от фирмы присылки группы конструкторов, которые и доработали бы проект по указанию заказчика, — вразумительного ответа на этот вопрос не находится. Непонятно и то, почему вообще надо было так держаться за этот проект.

Самое горькое во всей этой отдающей какой-то загадочностью затяжной истории — это отсутствие в работах над проектом всякой видимой связи с оказавшимися недоступными для Морского министерства и в самом деле ставшими для него секретными проектами Особого комитета. Первое и весьма общее представление о них в министерстве, как об этом говорят документы, получили только после 29 июля 1904 г. Но в министерстве этим смущены не были и спокойно, словно не было ни войны, ни Особого комитета, продолжали попытки разработать свой проект руками завода "Германия".

Только в августе события несколько ускорились. Неудача прорыва Тихоокеанской эскадры из Порт-Артура во Владивосток перевела войну во вторую фазу, грозившую уже безоговорочным проигрышем кампании. Но стиль работы министерства изменился мало. 7 августа 1904 г. уже завод "Германия", начав терять терпение, через своего представителя решил подвести первые итоги работы над проектом № 120, как он именовался в немецких документах. Оказалось, что в результате уже двукратных перемен проекта составляющие нагрузки приближенно изменились следующим образом. Подкрепления переборок увеличили вес корпуса с первоначальных 178 т до 180 т. Последующее перераспределение толщин корпуса довело его вес до 183 т.

Включение по требованию управляющего Морским министерством шести 57-мм пушек увеличило вес артиллерии с 20 до 25 т. Вспомогательные механизмы от добавления трех лишних помп стали тяжелее на 1,6 т). Замена якорных тросов цепями прибавила в нагрузке 3 т. Добавленные затем две парусиновые шлюпки, увеличение имущества команды, распространение солнечного тента на всю длину палубы в общем итоге довели их

нагрузку с 25 т до 32 т (общая емкость угольных ям осталась прежней).

В точности повторялась ситуация, сложившаяся при проектировании в 1899 г. в США крейсера "Варяг", когда на очередном сообщении о подобных же "компенсациях" запоздало вводившихся усовершенствований за счет запаса угля П.П. Тыртов в сердцах начертал: "Этак крейсер выйдет на пробу совсем без угля. Как же так составлен контракт?". По счастью, контракт на постройку миноносцев с фирмой "Германия" подписан еще не был, но немцы держались за свою нагрузку столь же стойко, как если бы от них уже требовали сверхконтрактные поставки. Стоимость была определена фирмой: добавление к прежде назначенной цене за миноносец еще по 29000 марок и увеличение нагрузки до 9,6 т. Письмом от 7 августа 1904 г. К. Л. Вахтер (вся переписка шла, как правило, через него) предлагал министерству "признать рассмотрение технических данных законченными".

По его мнению, пришло время представить заказ на утверждение управляющего министерством. Надо освободить заводу руки "для начала работ по постройке этих двух миноносцев". Один из них предполагалось строить на верфи "Германия", а второй на заключавшем с ней особый договор заводе "Машино- и мостостроительного общества" в Гельсингфорсе. Не отступалась фирма и от цены в размере 1,7 млн. марок, заявленной ею при начале переговоров в мае 1904 г. с адмиралом З.П. Рожественским и тогда же будто бы им одобренной. Вследствие исключения из поставки фирмы предполагавшегося вначале артиллерийского и минного вооружения и с учетом замечаний, сделанных МТК 27 апреля, цену за миноносец уменьшили до 1 572 500 марок, а с прибавлением 29 000 марок "исправили" на 1 601 500 марок.

10 сентября 1904 г. начальник отдела сооружений ГУКиС контр-адмирал А.Р. Родионов докладывал управляющему Морским министерством, что в действительности цена, называемая фирмой, "никогда не проверена и не утверждена и представляется довольно возвышенной". В связи с этим, говорилось в докладе, генерал-адмирал 10 сентября разрешил заказать фирме два миноносца, но "выразил желание, чтобы цена была по возможности несколько понижена". Но фирма, констатировал А.Р. Родионов, уже укрепила в своем убеждении, что назначенная ею цена уже узаконена "по соглашению с адмиралом Рожественским". Ввиду таких обстоятельств, осторожно докладывал А.Р. Родионов, "теперь трудно" понизить цену".

Получалось, что даже воля генерал-адмирала для фирмы значила меньше, чем обещание, данное З.П. Рожественским. С этим доводом согласился и начальник ГУКиС генерал-лейтенант Л. Любимов, который представил на утверждение

управляющего подготовленный А. Родионовым проект контракта с фирмой "Германия".

К тому времени состоялось окончательное размежевание заказов между Морским министерством и Особым комитетом. Два их куратора, главный инспектор минного дела генерал-майор Ковальский от Морского министерства и главный корабельный инженер Петербургского порта Д.В. Скворцов от Особого комитета, сообщали А.Р. Родионову, что они пришли к совместному заключению. Решено было миноносцы "заказывать по второму варианту, но со всеми замечаниями МТК по первому варианту. Министерство на свои средства готовило заказ Круппу двух миноносцев водоизмещением по 570 т. Из них одна фирма строила в Киле и без вооружения (чтобы, видимо, обойти законы германского нейтралитета в войне России и Японии) доставляла корабль своей командой (но за счет Морского министерства) в Гельсингфорс, а вооружение устанавливал Гельсингфорский машино- и мостостроительный завод. Второй миноносец предстояло построить на Гельсингфорском заводе под руководством техников завода "Германия".

Как следовало из подготовленного 8 сентября проекта контракта, оба миноносца должны были сдать в Гельсингфорсе 15 мая 1905 г. Стоимость каждого, включая инвентарь по ведомости, назначалась в 1 601 500 германских марок или по курсу (46,32 коп.) 741 494 руб. 50 коп. Подписавший этот проект 16 сентября начальник ГУКиС Л. Любимов сдвинул сроки готовности кораблей: первого к 15 июня, второго к 15 июля. Он же существенно (примерно в 1,5 раза) "смягчил" по всем пунктам шкалу штрафных платежей за превышение расхода угля. Но вместо утверждения этого проекта на предстоящем 17 сентября докладе у управляющего Морским министерством что-то вдруг (возможно, вследствие нового приезда директора верфи "Германия") опять необъяснимо переменялось.

Гельсингфорский машино- и мостостроительный завод выпадал из сферы заказов Морского министерства и брал на себя самостоятельную постройку двух миноносцев (сроки сдачи 1 августа и 1 сентября 1905 г.) по заказу Особого комитета. Больше двух кораблей он на себя взять не мог и третий (по заказу Морского министерства) мог сдать только в ноябре или в декабре 1905 г. Но верфь "Германия" взялась выручить Морское министерство и бралась оба предполагавшихся ей к заказу миноносца построить у себя в Киле и доставить в один из русских портов без вооружения. Преодоление всех формальных препятствий в связи с германским нейтралитетом фирма брала на себя. Срок доставки немцы назначили 1 июня и 1 августа 1905 г.

Возникший вопрос об обращении к услугам другого завода, который мог бы предложить бо-

лее короткие сроки, снял управляющий Морским министерством Ф.К. Авелан. На докладе ГУКиС 1 октября 1904 г. он распорядился дать заказ заводу "Германия" с неременным условием, чтобы миноносцы были готовы идти оттуда по назначению не позднее 1 сентября 1905 г. "Ввиду изменения места постройки" было приказано "цены миноносцев сбавить". Но, как говорится, дело для немцев обернулось "даже лучше". Вместо двух миноносцев заказ увеличился вдвое, цена осталась без изменений.

Немцы опять нашли какой-то способ ограждать свои материальные интересы от покушений со стороны заказчика. Возможно, сыграло роль новое требование МТК о размещении машин в отдельных, изолированных друг от друга отсеках. Его и могли зачесть как фактор, увеличивающий стоимость. Согласие на это новое изменение проекта К. Вахтер выразил в письме от 4 сентября

1904 г., когда препровождал в МТК готовые чертежи общего расположения. Не в накладе остались и Гельсингфорский завод и Особый комитет. Они свои заказы осуществляли по более тщательно (благодаря настойчивости МТК) разработанным чертежам.

В октябре 1904 г. генерал-лейтенант Л.Я. Любимов утвердил контракт, а уже 11 октября он, типографски отпечатанный, был подписан К. Вахтером и А.Р. Родионовым. Срок подготовки к сдаче в Киле для первого корабля был отодвинут к 1 июля, второго — остался прежним — 1 августа 1905 г. Корабли в Россию доставляла фирма на прежних условиях. Она же за дополнительную плату (свыше 4500 руб. за корабль) брала на себя по приходе в русский порт установку артиллерийского и минного вооружения. Таким образом, стоимость каждого корабля определялась в 1 607000 герм. марок или 1 487160 руб.

## РАБОЧЕЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ

12 октября 1904 г., уже на следующий день после подписания контракта, К.Л. Вахтер обратился в министерство с просьбой без промедления командировать в Германию двух инженеров (кораблестроителя и механика) для приема заказанных верфью материалов.

16 и 23 октября эти просьбы были повторены телеграммами уже от имени фирмы Круппа. Но министерство хранило молчание. Там, похоже, не успевали разбираться с безостановочно делавшимися в то время новыми заказами. В эти дни, не считая продолжавших приобретаться пароходов для нужд войны, заказов на постройку и приобретение подводных лодок (и специальных транспортеров для них, чтобы перебросить лодки на Дальний Восток), миноносцев завода Круппа, формировались заказы на еще 33 миноносца четырех разных типов. Фирма Ф. Шихау в Германии по контракту от 22 ноября 1904 г. спешно начинала строить 10 миноносцев типа "Бдительный" (головной "Инженер-механик Зверев"), заводы О. Нормана и Форж и Шантье во Франции 11 миноносцев типа "Властный" (головной "Лейтенант Бураков"), Невский завод в Петербурге 8 усовершенствованных миноносцев "типа 1904 г." (переработанный проект "типа 1903 г.", головной "Деятельный"), завод В. Крейтона в Або-Петербурге три разборных миноносца типа "Точный". Верфь "Германия", махнув рукой на нейтралитет, строила для России четыре миноносца: два по заказам Морского министерства и два по заказу Основного комитета и три подводные лодки.

Извечное российское свойство — особенно тщательно оберегать секреты от своих (иностранных

они часто оказывались более доступными) и на этот раз привело к конфузу. 26 ноября 1904 г. русский военно-морской агент (атташе) капитан 2 ранга князь А.А. Долгоруков сообщал в Морское министерство о том, что прибывшие в Германию старший судостроитель (такие полуштатские "звания" носили корабельные инженеры военного флота) Пущин и помощник старшего инженер-механика (а такие "звания" в ряду других бюрократия изобрела для механиков флота) Постников обратились к нему за инструкциями. Они желали знать, где им следует проживать и какими заказами надлежит заведовать. В России они на этот счет инструкций не получили. В недоумении был и сам князь Долгоруков.

Несмотря на неоднократные запросы в ГМШ о заказах, он получил "настолько неопределенный ответ", что оказался не в состоянии внести ясность в задачи, поставленные начальством перед инженерами (так бюрократия распорядилась людьми, так планировала операции и так вела войну). В связи с этим князь Долгоруков ставил перед начальством вопрос: или инженерам пришлют исчерпывающие инструкции, и пусть они действуют самостоятельно, или агент ("по сношении с заводами") берет на себя заботу об их жилищном и служебном устройстве. В этом случае ему не обойтись без сведений о "всех заказах, данных в германских портах".

16 декабря 1904 г. князь Долгоруков шифрованной телеграммой сообщил, что "постройка корпуса на заводе Говальдсверке (об этом заказе скажем позднее — Р. М.) вовсе не начата, а на заводе "Германия" тоже происходят задержки".

Виной тому было неутверждение детальных чертежей. Тем временем Н.Н. Пущин отправился на завод Шихау разбираться с их заказами, а В.А. Постников послал спешно принимать материалы, заказанные заводом "Германия".

Еще в 1883 г. корабельный инженер Н.А. Субботин (1838-1901), вернувшись из командировки по заграничным заводам, докладывал, что на западе без полного комплекта рабочих чертежей к постройке корабля не приступают и что для оперативной разработки таких чертежей там содержат обширные чертежные (конструкторские бюро), штат конструкторов и чертежников которых на большом заводе превышает наличные конструкторские силы всего российского судостроения. Тогдашний, слышущий в истории весьма умным, управляющий Морским министерством И.А. Шестаков (1820-1888) что-то наскреб на полях доклада своим до безобразия неразборчивым почерком (к его резолюциям приходилось прикладывать расшифровки, сделанные рукой писаря), но за истекшие 20 лет в отечественном судостроении ничего не изменилось.

В полной силе оставалось и существующее все это время неразрешимое противоречие: МТК не мог допустить, чтобы принципиальные вопросы проектирования корабля (а осуществлялось оно по-прежнему по мере постройки) решались без его ведома, заводы не хотели нести убытки из-за постоянных задержек, вызванных медлительностью рассмотрения вопросов в МТК и перепиской по их поводу по почте. Особенно остро это противоречие проявлялось при столкновении американской деловитости и русской медлительности во время постройки в 1898-1901 гг. в США крейсера "Варяг" и броненосца "Ретвизан". Изнемогавший от постоянных задержек глава фирмы Ч. Крамп в сердцах писал тогдашнему управляющему: "Одно и то же судно не может строиться одновременно в Америке и в России. Надо же что-то предоставить решать комиссии и нам". Но и в этом ничего не изменилось, а работы по постройке миноносцев в Киле оказались даже в более невыгодном положении, чем это было с крейсером "Варяг".

Труднообъяснимо и назначение в качестве наблюдавших специалистов, не обладавших сколько-либо заметным кораблестроительным опытом. Инженер-механик В.А. Постников имел квалификацию механика, и почти вся его служба прошла на Каспийской флотилии в общении с давно устаревшими механизмами. На свое новое место службы он прибыл с должности судового механика каспийского транспорта "Геок-Тепе". Приехавший после него корабельный инженер В.М. Гредякин также постройкой кораблей почти не занимался и свое назначение получил, будучи сотрудником Опытного судостроительного бассейна. В силу всех названных причин они дей-

ствительно были лишь наблюдающими, то есть следившими только за конструктивной и технологической правильностью работ. Все же нити проектирования по-прежнему, как и 20 лет, и 40 лет назад, оставались в руках МТК.

Рутинная прежних порядков была непреодолима, и никому в Петербурге не показалось странным, что наблюдающие инженеры, прибыв на завод, все еще не имели на руках даже утвержденной МТК спецификации. В МТК сочли это, видимо, мелочью. Инженеры в буквальном смысле были предоставлены сами себе и действовали на свой страх и риск. Неизменно врасплох заставляли МТК и запросы К. Вахтера об обещанных фирме чертежах собственно российских изделий. Так, еще 29 октября 1904 г. он напоминал о настоятельной необходимости получения чертежей наружного киля, а также чертежей люков горловин угольных ям, отводов гребных винтов (хотя фирма, наверное, имела свой вполне подходящий чертеж), переносных мин-балок, люков и дверец над сходами в командное отделение.

Итоги первому этапу рабочего проектирования К. Вахтер подвел 30 ноября 1904 г. Письмом Главному инспектору минного дела он сообщил о том, каким образом фирма в конце концов ушла от предложения МТК об изменениях в представленных ею чертежах. Командный мостик и носовая рубка выполнены в согласии с эскизом МТК. Предусматривавшийся ранее парусиновый щит с окнами, что шел выше лееров, соответственно устранен. Вместо кормовой сходной рубки, за которой вначале устанавливали прожектор, будет сооружена легкая четырехугольная рубка для размещения радиотелеграфа. Совмещенный с ней сход в помещение кондукторов отделен особой выгородкой. Прожектора установят на собственной легкой площадке. Позади машинного светлого люка будет устроен легкий мостик шириной до 2,25 м ("считая от середины судна"). На нем установят компас и ручной штурвал для кормовой рулевой машины. По бортам разместят пулеметы. Настилку полубака продолжат до носовой рубки. У своих шлюпбалок расположатся шлюпки — обе большие на палубе, малые внутри больших. Передняя шлюпбалка правого борта будет служить также для подъема с воды мин Уайтхеда. Вопрос о расположении ружей и револьверов предлагалось отложить на обсуждение с наблюдающим инженером. Отказавшись от применения аппаратов немецкого образца (хотя это, наверное, было бы очень здравое решение, Россия получила бы важный образец германского вооружения), МТК все еще не успевал разобрататься с отечественными изделиями.

Сбором, систематизацией, анализом сведений об образцах минного вооружения, проектированием (или хотя бы проработками) их перспективных типов в минном отделе МТК тоже не

занимались. Здесь, как и во всех остальных отраслях техники и вооружения, продолжало господствовать прежнее рутинное убеждение, что все новые образцы сами собой явятся на свет в результате конкуренции между промышленниками. В мире так оно примерно и происходило, но Россия с ее, увы, постоянным технико-экономическим отставанием, обязана была более пристально вглядываться в перспективу. Иначе можно было попасться на удочку ложного новшества. Так уже бывало с подводной лодкой Бауэра, педальными подводными лодками Джевецкого, минными аппаратами его конструкции и его же водобронными миноносцами. В хрестоматии должен войти и горестный опыт попытки перехитрить Европу, введя в 1892 г по инициативе С.О. Макарова облегченные снаряды.

Редкие случаи нормализации образцов техники являли собой лишь атласы шлюпок, составленные в 1859 г. портовой конторой в Николаеве и в 1889 г. в Петербурге корабельным инженером М.К. Кишкиным. В остальном, исключая разве образцы орудий, снарядов, светильников и якорей, царила та же анархия, что и во времена императора Николая I.

Список, представленный К.Л. Вахтером в письме от 8 декабря 1904 г., без слов обличал вопиющую неорганизованность и хаотический характер деятельности министерства. Даже война не смогла заставить упорядочить и дисциплинировать работу. Флот в Порт-Артуре агонизировал, 2-я эскадра, запоздало высланная на помощь, не прошла и половины пути, а в министерстве, как ни в чем ни бывало, продолжали благодушествовать. Оказалось, что по артиллерийскому вооружению фирма все еще не получила чертежей 75-мм орудий, кранцев первых выстрелов, трехлинейных пулеметов, ящиков 75-мм патронов, ящиков 57-мм патронов, ящиков винтовочных патронов, штыровых платформ для всех орудий. Фирме почему-то все еще не было известно количество боеприпасов для кранцев первых выстрелов, а также количество ружей и пулеметов.

По минному вооружению продолжали отсутствовать чертежи минных аппаратов, чертежи принятых для вооружения кораблей мин Уайтхеда, их головных частей с ящиками для хранения принадлежностей, воздушных насосов, штыровых установок для минных аппаратов и ящиков для пороховых зарядов. Этот список имел большее значение, чем очередной знак любезности фирмы, терпеливо подбирившей огрехи за своим нерадивым контрагентом. Это было предупреждение об ответственности. Другим письмом от того же 8 декабря деятельный агент фирмы ставил министерство в известность о том, что 6-недельный срок представления обещанных чертежей истек 22 ноября (нового стиля), а потому фирма делала этим письмом официальное заявление о своем праве на

отсрочку готовности заказанных ей кораблей.

Но в министерстве, похоже, задалась благой, но не вполне, видимо, своевременной задачей: не считаясь с обстоятельствами и убытками, добиться разработки всесторонне продуманного, может быть, даже эталонного проекта. 14 декабря 1904 г. фирме напоминали, что минные аппараты будут соответствовать чертежам. Были даны также подробные рекомендации об установке каждого из аппаратов (на шп. №№ 86, 67 и 30) и размещении вблизи них (чтобы не мешали одни другим) вентиляционных раструбов, мостиков сходных рубок и кормового 75-мм орудия.

Над 57-мм пушками (шп. 109) предложили установить легкие козырьки, которые прислугу этих орудий защищали бы от действия газов при стрельбе из носовой 75-мм пушки. Угол обстрела 57-мм пушек нужно было обеспечить, установив их на выступах палубы, для чего соответственно изменить линию борта. С той же целью предлагалось на 280 мм передвинуть к борту носовые пулеметы. Замечена была и такая немецкая недоработка, как уменьшение угла обстрела левой 57-мм пушки (шп. 40) из-за того, что ее прицельная линия упиралась в шлюпбалку.

На чертежах общего расположения предлагалось сдвинуть кормовую мачту — она мешала пользоваться кормовым аппаратом — и перенести на нее антенну радиотелеграфа. Помещение для кормовой динамомашины признавалось слишком низким. Следовало высоту его увеличить до 1,83 м. Для устранения влияния обеих динамомашин, оказавшихся слишком близко под компасом, предлагалось или увеличить расстояние между ними или предусмотреть защитные экраны.

Для руководства прилагалась большая часть из недоставленных ранее чертежей. Правда, по артиллерии чертежей все еще не было. Они находились в работе, и их МТК "по изготовлению" обещал незамедлительно выслать. Считая, что теперь он сполна выдал фирме все возможные указания, МТК ожидал от нее "без всяких задержек" начала постройки и представления для утверждения комплекта их общих чертежей. Один экземпляр чертежей, вычерченных на прозрачном коленкоре, предназначался для МТК, другой (в светописи) должен был служить руководством при постройке. 17 декабря в Киль отправили последние 12 недостающих чертежей по артиллерии.

Между делом (война была в разгаре) сообщили фирме одну из требовавшихся, казалось, тщательной охраны военных тайн: "На миноносцы длинных (с чугунными гранатами) патронов отпущено не будет, и стеллажи должны быть построены все для коротких (с бронебойными гранатами) патронов. Это означало, что по мощи огня, да еще с преимущественным применением уже тогда признанных в Порт-Артуре неэффективными ма-

локалиберных пушек, новые корабли будут неизмеримо уступать кораблям своего вероятного противника. Итак, совершившийся с грехом пополам и с невероятными, едва ли ожидавшимися фир-

мой задержками, проектный период был в общих чертах завершен. И теперь время обратиться к тому, что в это время делалось в Гаардене на стапелях завода "Германия".

## ПОСТРОЙКА

### ("Всадник", "Гайдамак", "Амурец", "Уссуриец")

Заказ материалов для корпусов и механизмов верфь "Германия" начала уже в сентябре 1904 г., когда контрактные условия и спецификации были готовы. Приемку этих материалов осуществил прибывший 26 ноября, после троекратных просьб (начиная с 12 октября) фирмы в МТК, помощник старшего инженер-механика (это звание соответствовало чину капитана) В.А. Постников. Особенностью биографии 34-летнего инженера было его происхождение из мещан (Тамбовской губернии), что по неписаным законам самодержавно-бюрократической России закрывало доступ к первым ролям в служебной иерархии. Окончив в 1892 г. Техническое училище (только сюда, в отличие от привилегированного Морского корпуса, мог поступить разночинец) Морского ведомства, он плавал на Балтике на канонерской лодке "Снег", миноносце "Экенес", на крейсере "Адмирал Нахимов" (где его в заграничном плавании заменили более родовитым кандидатом). В 1894 г., переведен на Черноморский флот, служил на миноносце "Ай-Тодор", закончил курсы минных механиков.

В 1895 г. его переводят в Каспийскую флотилию, где из мира новейших торпед и скоростных минных кораблей он возвращается во вчерашний день судостроения и где самым быstroходным кораблем был 12,5-узловой транспорт "Аракс", а минного вооружения и вовсе не наблюдалось. Здесь он плавает на пароходах постройки 1859-1868 гг. Отсюда с должности судового механика колесного парохода "Геок-Тепе" (постройки 1883 г.) его 26 сентября 1904 г. переводят в Балтийский флот, а уже 1 ноября вручают предписание ГМШ о командировке в Германию для наблюдения за постройкой механизмов (в послужном списке даже не уточняется, чьих механизмов).

Последующая энергичная деятельность вознаграждается в 1906 г. чином подполковника, но, вопреки обыкновению, назначения на должность судового механика одного из построенных под его наблюдением кораблей он не получает. Бюрократия в 1907 г. назначает его на должность судового механика на учебное судно "Крейсер" (бывший клипер) с допотопными машинами и котлами 30-летней давности. Затем следует новый зигзаг карьеры, и он в 1910 г. становится флагманским инженер-механиком Амурской речной флотилии. Здесь уже в чине инженер-механика капитана 1 ранга он

после недолгого недомогания умирает во Владивостокском госпитале (от "гнойного воспаления головного мозга").

По корпусным работам наблюдение осуществлял корабельный инженер В.М. Гредякин. Уроженец Камчатки (1868 г.), сын подпоручика корпуса инженеров-механиков флота, он окончил Техническое училище Морского ведомства в 1886 г. В 1888-1889 гг. участвовал в ремонтных работах на кораблях Черноморского флота, в 1889 г. назначается в помощь корабельному инженеру В.В. Максиму, наблюдавшему на Галерном островке за постройкой броненосца "Наварин". По контракту Франко-русского завода корабль строил известный инженер-практик П.А. Титов, которого работающий с ним ранее А.Н. Крылов считал самым талантливым из отечественных кораблестроителей. Опыт работы у П.А. Титова был закреплен обучением в 1891-1892 гг. в Николаевской Морской академии.

Для постройки кораблей верфь "Германия" отвела один из четырех больших эллингов. На нем соорудили три стапеля для первых из четырех заказанных миноносцев. Они получили заводские номера S-112, S-116, S-117, S-118 (S от слова Schiff — судно). №№ 112 и 118, составляющие заказ Особого комитета, монтировались на сборочных болтах. По мере готовности их секции разбирали для доставки и окончательной сборки в Гельсингфорсе на заводе машино-мостостроительного общества. №№ 116 и 117 — заказы Морского министерства монтировались под клепку на этом же эллинге.

К 18 января 1905 г. фирма завершила разбивку корпусных чертежей на плане и приступила к выпуску рабочих чертежей. Первые корпусные конструкции — листы горизонтального и вертикального килей с угольниками установили только на миноносце S-112. Но на этом первый этап сборки и остановился. Виной тому были уже рассмотренные проектные неурядицы. Вместо энергичного наращивания веса корпуса на стапеле (за три месяца фирма рассчитывала довести его на двух кораблях до 250 т) фактический вес собранных конструкций составил едва 8 т.

Причиной задержки работ был тот самый инвентарь, рассмотрение которого МТК столь легкомысленно отложил при обсуждении проекта

на "потом". Глухую оборону пришлось держать инженеру Гредякину. Не имея на руках русского текста спецификации и комплекта утвержденных МТК чертежей, он вынужден был отказываться подписывать чертежи, которые поступали к нему от фирмы. Жалуясь на нарастающую из-за этого задержку работ, К.Л. Вахтер 18 февраля просил Министерство дать инженеру такие указания, которых он мог бы придерживаться до получения утвержденных материалов проекта. Спецификацию и контракт он получил только 25 февраля во время поездки в Эссен для приема материалов, а с чертежами получилась очередная, грозившая уже явным скандалом задержка.

Новые и, как всем думалось, теперь уже совершенно окончательные чертежи были высланы из Килия 6/19 февраля 1905 г., а 14 февраля представлены К. Вахтером в МТК. Само собой получилось, что благодаря единству проекта условия наблюдения и усовершенствования проектов начали распространяться на все корабли серии завода Круппа. Отклонения могли, конечно, происходить по воле августейшего заказчика двух кораблей Комитета, но конструктивно корабли оставались однотипными. Головным фактически ставился строившийся разборным первый "комитетский", как иногда говорили, миноносец 112. Его завод, спеша освободить стапель, строил с заметным опережением. Наблюдающий от Особого комитета Г.Ф. Шлезингер привез в Киль сведения о тех изменениях, которые предстояли в еще рассматривавшихся в МТК чертежах.

К 1 февраля на стапеле установили листы горизонтального и вертикального килей миноносцев 116 и 118. Вес собранных конструкций составлял по 6 т. В работе находились шпангоуты, бимсы, поперечные переборки. На опережавшем их 112, кроме килевых листов, устанавливали шпангоуты (от 21 до 134) и главные поперечные переборки. Их вес составлял 17,7 т.

Для № 117, ожидавшего своей очереди, в работе были горизонтальный и вертикальный кили, шпангоуты. К 15 марта 1905 г. на № 112 было собрано 2/3 наружной обшивки, по местам пригоняли кронштейны и мортиры гребных валов. В сборе было уже 73,3 т металла. На № 116 установили шпангоуты и часть поперечных переборок (17,8 т). На № 118 на месте были часть шпангоутов и переборок, на № 117 клепали шпангоуты с флорами. К 1 апреля корпус № 112 вчерне (всего 113 т) был собран вместе с палубой. На № 117 шпангоуты были склепаны с флорами и склепана часть поперечных переборок.

За это время цикл процедуры представления фирмой комплекта чертежей и их возврата с замечаниями МТК повторился дважды. Таковы были существовавшие тогда правила игры, и обе стороны прилагали усилия к тому, чтобы выпол-

нить их со всей добросовестностью. Вопрос о скрытом умысле со стороны немцев, так долго не хотевших понять предъявлявшиеся к ним достаточно элементарные, а подчас и само собой разумеющиеся требования, приходится, за отсутствием прямых доказательств, оставить открытым.

Представленный К. Вахтером комплект чертежей с замечаниями МТК возвратили 10 марта. Уже через неделю в МТК были направлены исправленные чертежи. На сей раз фирма подошла к делу более осмысленно: исправление объяснялось требовавшимся от нее МТК эффектом. Так, носовой мостик был продлен по бортам и в сторону кормы. Это позволило отдалить прожектор (в крайнем положении) на достаточно безопасное (4,27 м) расстояние от компаса. Для уменьшения длины паропроводов кормовой воздухонагнетательный насос установили в кормовом машинном отделении и в удалении от динамомашин, а носовой переместили на 107 шп. Помещение для головных частей мин Уайтхеда перенесли (очевидно, для удобства их сборки) и расположили впереди помещения для мин. Чтобы мину в собранном виде можно было поднимать в горизонтальное положение, люк, ведущий из хранилища, несколько удлинили. Принималось и указание продлить рельсовый путь для мин до полубака. Вентиляторы, мешавшие повороту аппаратов, соответственно отодвигались с их траектории.

Получив хороший урок, фирма наконец все же поняла, что имеет дело не с простаками, готовыми смотреть в рот просвещенным германским судостроителям. Сознывая обилие совершенных ими странных недоработок, они все названные изменения были готовы осуществить без дополнительной платы, но с отсрочкой готовности кораблей на один месяц. Подписавшие письмо инженеры Гюбнер и Пиккерт напоминали, что с этими изменениями согласился и наблюдающий от Особого комитета Г.Ф. Шлезингер, уже сообщивший об этом телеграммой Д.В. Скворцову. Поэтому фирма в уверенности, что ей не откажут, к работам уже приступила. Действительно, подобные же, более детализированные замечания, еще острее оттеняющие доходившие до нелепиц недоработки фирмы, 16 марта высказал капитан 2 ранга П.П. Азбелев. Будучи минным офицером по новому судостроению Санкт-Петербургского порта, он одновременно состоял в штате наблюдающих Особого комитета.

Свои замечания, одобренные Г.Ф. Шлезингером, он сообщал в Петербургскую контору Гельсингфорского машино-мостостроительного общества и предлагал передать их заводу "Германия" и заводу в Гельсингфорсе. Сходство этих замечаний заставляет предполагать, что они с МТК согласовывались. Но единый директивный документ, который мог быть сделан приложением к специ-

фикации на все четыре корабля, составлен не был. Полной координации наблюдения за проектом не произошло, и фирма "Германия" сохраняла все возможности маневрировать.

Те решения, которые ей технологически были выгоднее и удобнее, она могла распространять на все четыре корабля, сводя требования воедино. Очевидно одно, Г. Ф. Шлезингеру, даже того не желая, приходилось всем ходом событий решать вопросы и за Морское министерство. Особенно показательна история со спонсонами для 57-мм пушек, заслуживающая, как и история с инвентарем, быть предметом специального исторического исследования.

Еще в декабре 1904 г. при рассмотрении в МТК "предварительных чертежей" артиллерийский отдел в числе прочих замечаний потребовал применить спонсоны — выступы в палубе для увеличения углов обстрела 57-мм пушек. Так к нелепости применения на кораблях этих орудий добавилась нелепица затяжной возни с этим обернувшимся большими убытками и неудобствами усовершенствованием. Такую конструкцию, кстати, то немногое, что уцелело в подлинности после "реставрации" и "восстановления" на бывшем красномозномном крейсере "Аврора", можно видеть сегодня на этом неузнаваемо перекроенном (во внутреннем расположении) памятнике судостроения.

Спонсоны на кораблях устанавливались еще по предложению адмирала Н.В. Копытова (1833-1901) на крейсерах русского флота. При большой высоте борта и расположении на верхней палубе они действительно помогали увеличить углы обстрела бортовых орудий. Иная получилась картина, когда спонсоны пытались приладить на малые корабли, да еще для орудий, установленных под палубой. Выступы спонсонов, словно огромные ковши, начинали черпать воду и через вырезы ниши в борту гнали ее по палубам корабля. Да и в тихую погоду, но при большей скорости эти ниши становились приемниками брызг и воды. Ни о какой стрельбе среди водяных каскадов не могло быть и речи. Но в МТК о различии в размерах кораблей не подумали. Так уж академично его специалисты мыслили. Спонсоны дружно одобрили, и завод "Германия", верный своему правилу — фантазиям заказчика не удивляться, внес в чертежи соответствующие изменения.

Но пришел февраль, и собравшиеся под председательством главного инспектора артиллерии члены МТК вдруг во всей ясности осознали всю нелепицу и непрактичность миноносных спонсонов. Столь же дружно спонсоны решили ликвидировать или хотя бы несколько уменьшить размеры создаваемой спонсонами брешы в борту. Ради этого согласились даже поступиться углом обстрела орудий, уменьшив его с 90° до 75° в нос от

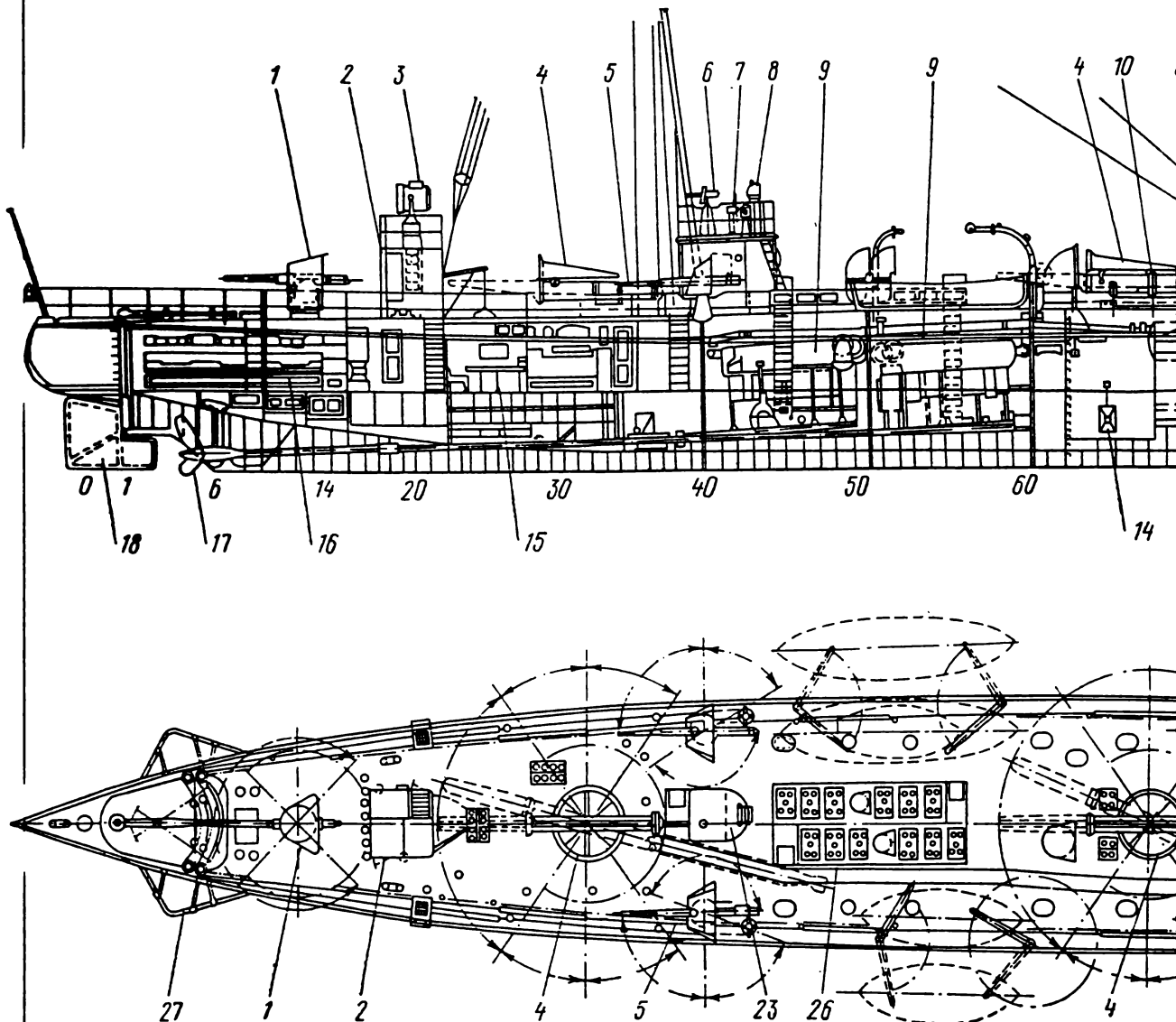
траверза. Предложение по докладу главного инспектора артиллерии получило одобрение управляющего. Но дело расстроил вернувшийся из Германии Г.Ф. Шлезингер.

Оказалось, что фирма успела уже так далеко уйти в сборке корпуса, что для ликвидации спонсонов пришлось бы на протяжении 14 шпангоутов изменить обвод корпуса и соответственно заменить прилегающие листы борта и палубы с их набором. Обойтись это, по оценке завода, должно было на каждом корабле в 5000 марок добавочной платы и в один месяц удлинения срока сдачи. В произошедшем затем объяснении с Д.В. Скворцовым немцы настаивали уже на двухмесячном сроке. В письме главному инспектору минного дела от 22 марта он писал, что в интересах готовности кораблей лучше бы спонсоны не трогать, а если они окажутся очень уж вредными, то можно ликвидировать их потом "средствами казны". Был такой привычный прием — не считаясь с расходами, перекладывать свои грехи на отечественные заводы.

Собственных проработок заделки спонсонов и их брешей на месте делать не стали, обоснованность немецких компенсаций за переделки не проверяли. В итоге председатель МТК вице-адмирал Ф.В. Дубасов в своем докладе управляющему приходил к выводу о том, что лучше поступиться мореходностью, чем идти на уменьшение углов обстрела 57-мм пушек и допустить задержку готовности кораблей. Рекомендация, что и говорить, была откровенно бюрократическая. Резолюцией от 5 апреля 1905 г. Ф.К. Авелан предложение генерал-адъютанта одобрил, а через три дня, чувствуя какую-то неудовлетворенность, приказал на миноносцах, которые в это время по проекту завода "Германия" заказывались Николаевскому судостроительному заводу, спонсоны все-таки ликвидировать, а на миноносцах других типов Особого комитета артиллерию ставить без спонсонов.

О проектной координации действовавших тогда двух независимых ведомств — министерства и Особого комитета — вспоминали лишь по случаю: Такая координация потребовалась при уточнении состава экипажей кораблей и проектировании для них соответствующих помещений. В Особом комитете руководствовались комплектацией, заданной ГМШ (командир, 7 офицеров, 86 матросов, а в спецификации для завода "Германия" значилось всего, как уже говорилось, 77 человек. Завод "Германия", строя два миноносца по контракту, составленному в "другом" ведомстве — в министерстве, потребовал за переделку расположения уплатить сверх контракта 9000 марок и признать двухмесячную отсрочку готовности. Возник вопрос о сокращении числа офицеров, которым не хватало кают. По счастью, в чертежной главного корабельного инженера Санкт-Петербургского

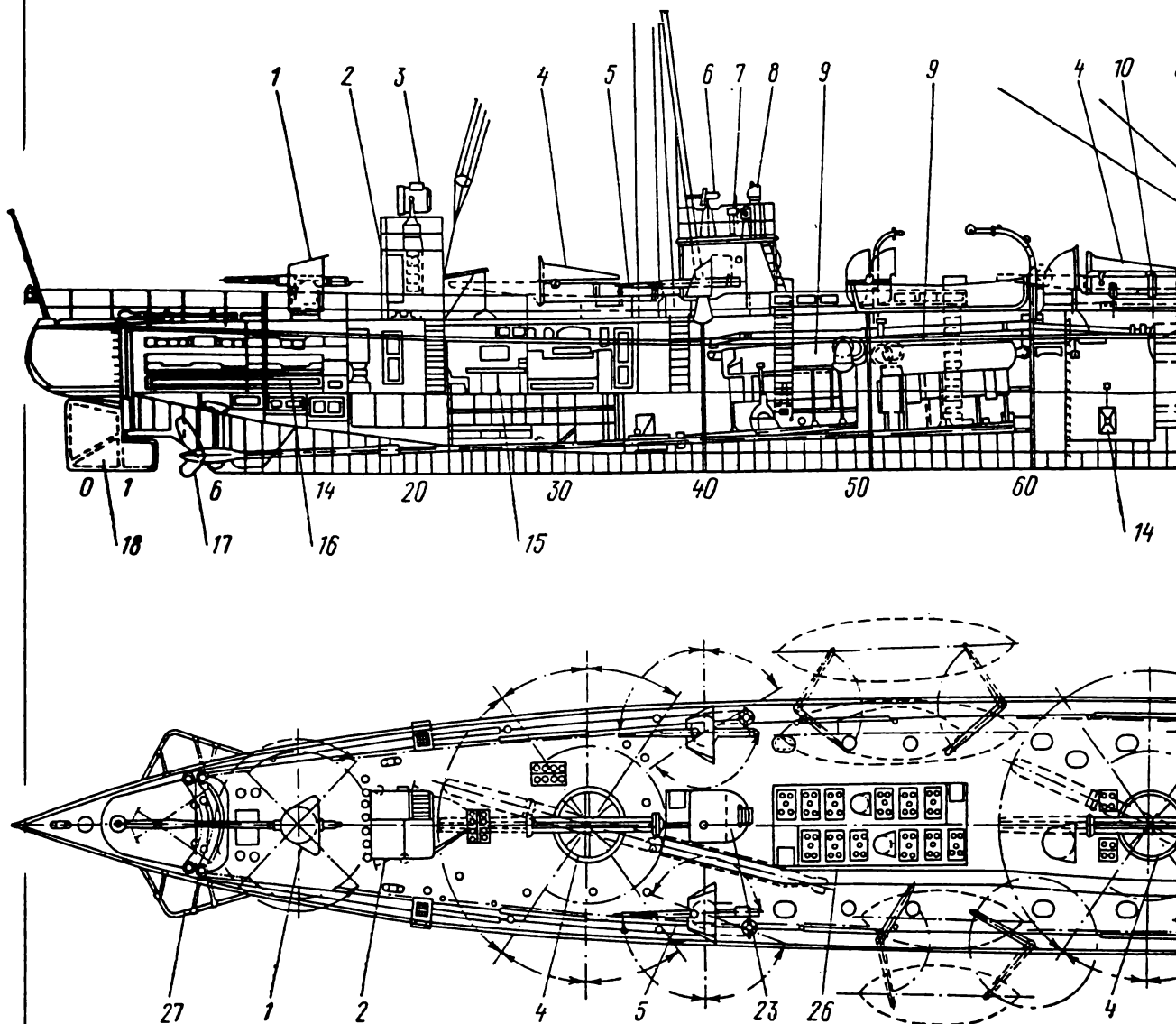
Чертеж предоставлен журналом "Судостроение".



**Эскадренный миноносец типа "Всадник".**  
(Продольный разрез, планы верхней палубы, полубака  
и теоретический чертеж)

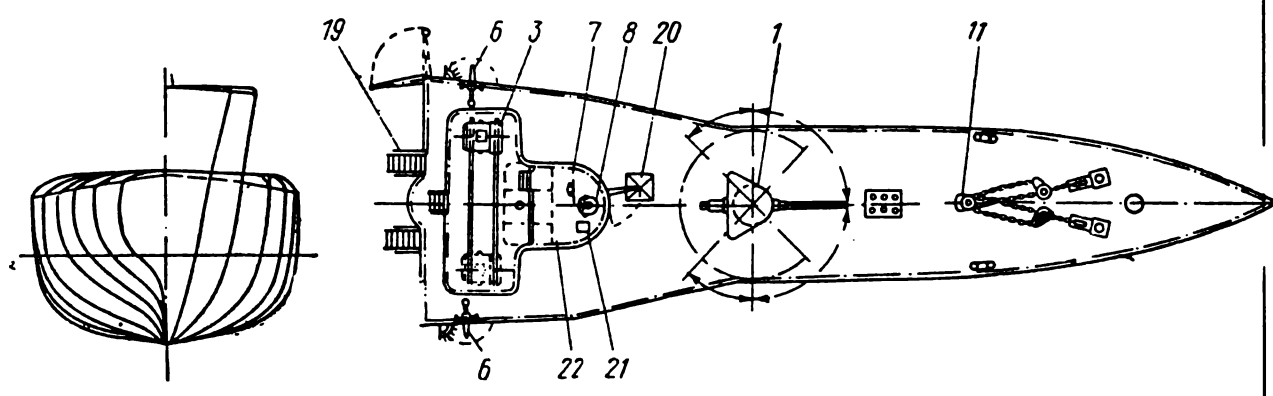
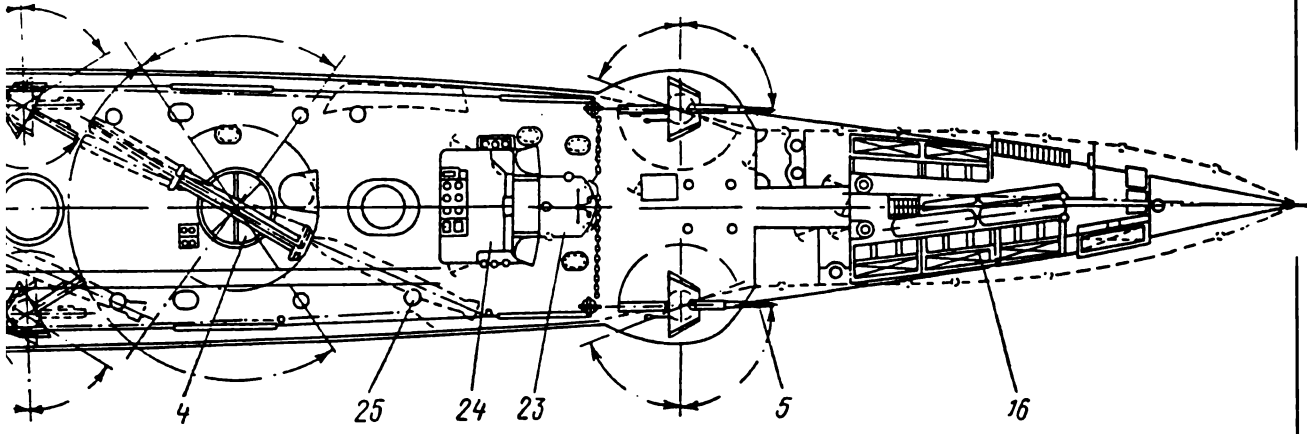
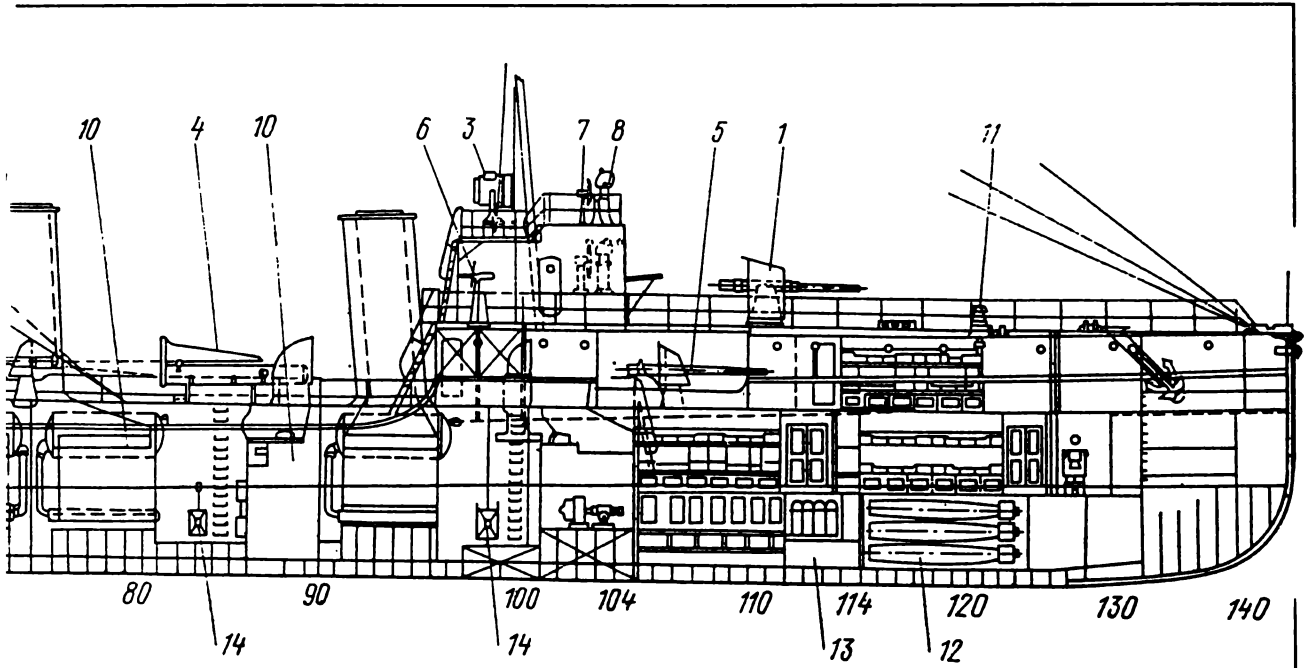
1-75-мм орудие, 2-рубка радиотелеграфа, 3-прожектор, 4-минный аппарат, 5-57-мм пушка, 6-пулемет, 7-штурвал, 8-компас, 9- машинное отделение, 10- котельное отделение, 11-шпиль, 12-помещение запасных торпед, 13- погреб боезапаса, 14- водонепроницаемая крышка угольной ямы, 15-офицерские помещения, 16- помещения команды, 17-винт, 18-руль, 19-трап, 20-люк ручной подачи снарядов, 21- машинный телеграф, 22-боевая рубка, 23-ходовая рубка, 24-камбуз, 25-горловина угольной ямы, 26-световой люк машинного отделения, 27-ограждение гребного винта.

Чертеж предоставлен журналом "Судостроение".



**Эскадренный миноносец типа "Всадник".**  
(Продольный разрез, планы верхней палубы, полубака и теоретический чертеж)

1-75-мм орудие, 2-рубка радиотелеграфа, 3-прожектор, 4-минный аппарат, 5-57-мм пушка, 6-пулемет, 7-штурвал, 8-компас, 9- машинное отделение, 10- котельное отделение, 11-шпиль, 12-помещение запасных торпед, 13- погреб боезапаса, 14- водонепроницаемая крышка угольной ямы, 15-офицерские помещения, 16- помещения команды, 17-винт, 18-руль, 19-трап, 20-люк ручной подачи снарядов, 21- машинный телеграф, 22-боевая рубка, 23-ходовая рубка, 24-камбуз, 25-горловина угольной ямы, 26-световой люк машинного отделения, 27-ограждение гребного винта.



порта не поленились под руководством Г.Ф. Шлезингера выполнить проработки, которые показали способ относительно безболезненной переделки чертежей Круппа. Это позволило сократить число офицеров лишь на одного человека. О вреде для боеспособности корабля уже не задумывались. Об этом решении, принятом "за неимением места", и сообщили в ГМШ для официального сокращения числа офицеров с 7 до 6 человек. С этим чертежом Г.Ф. Шлезингера, уже утвержденным для Гельсингфорского завода, согласился и МТК.

Более рациональными признали и другие изменения, также в инициативном порядке принятые Особым комитетом. Например, замена алюминиевых филенок в каютных щитах и мебели стальными (В.М. Гредякин подтверждал, что так уже делают в германском флоте), перенос умывальников из помещения команды в отдельную каюту. Точно так же предусмотренный спецификацией, сугубо отечественный отделочно-изоляционный материал "лапидит" на переборках котельных и машинных отделений (для изоляции их от жилых помещений) заменили распространенной в Германии асбестовой ватой. Она была легче лапидитовых плиток, удобнее и проще крепилась.

И в дальнейшем постройка сопровождалась многими усовершенствованиями, свидетельствовавшими о желании МТК и главного корабельного инженера получить своего рода образец всесторонней конструктивной проработанности.

Произошел явный парадокс. Уступая, как никогда, своим зарубежным аналогам, корабли составили образец действительного добросовестного квалифицированного подхода к разработке их проекта. Во всем, что касалось конструкции корпуса, норм обитаемости, приборного обеспечения, вооружения и систем, были применены последние новинки. Особенно много было их в электротехнике и энергетике. К уже упоминавшимся можно добавить применение бронированных освинцованных кабелей, водонепроницаемых коробок их соединения, герметичных выключателей, новых ламп для сигнализации, современных прожекторов и радиостанций, турбинных приводов динамо-машин и облицовки гребных валов резиновым составом Вилениуса.

Все эти усовершенствования, внешне мало-заметные, бесспорно, повышали надежность кораблей, сделав их в этом отношении примером для пришедших позднее на смену им "Новиков". Но хватало, конечно, и рутинны. Это были: и наружный киль — откровенное наследие деревянного судостроения, еще многие десятилетия продолжавшее сопровождать судостроение даже с переходом на железные и стальные корпуса, и бортовые ключи, не позволявшие втягивать в них якорь. Но и здесь в сравнении с миноносцами Особого комитета был сделан полезный шаг назад — вместо

стального троса для якорей вернулись к более надежно действующим цепям.

При завидной конструктивной вьедливости специалисты МТК могли совершать ошибки, совершенно необъяснимые. Апофеозом затянувшейся истории с инвентарем стало дело о заказе запасных гребных винтов. Не без некоторого смущения механическая часть МТК 1 мая 1905 г. сообщала в отдел заготовлений ГУКиС о том, что контрактом на миноносцы запасные гребные винты не предусмотрены, а потому их (правый и левый) надо заказать для двух кораблей. Характерно, что о винтах для двух других кораблей, строившихся рядом, вопрос не поднимался, так как они были из "другого" ведомства.

4 июля К. Вахтер сообщал, что фирма готова принять заказ на четыре бронзовых винта на общую сумму 15750 марок. Попытка А.Р. Родионова уговорить контрагентов снизить цену до 12 марок не удалась. Письмом от 12 июля К. Вахтер сообщал, что он "лично" проверил смету расходов и путей к удешевлению заказа обнаружить не смог. Винты, как говорилось в письме, и так обойдутся заводу "недешево". Надо учесть технологические сложности точной отделки и уравнивания винтов. О попытках изготовить их в России (что было вполне по силам, например, Балтийскому заводу) сведений в документах не встречается. Согласились и на расходы по доставке винтов в Россию (если они не будут готовы к уходу кораблей из Германии).

Винты на заводе должен был освидетельствовать наблюдающий инженер, срок сдачи установили в четыре месяца от выдачи наряда, то есть к 13 ноября 1905 г. Тогда только и выяснилась пикантная подробность о технологических "трудностях" изготовления винтов. Они, оказывается, завода "Германия" не касались: винты приобретались в Англии, а верфь была лишь посредником. В сравнении с заказом непосредственно у производителя это означало немалые потери. Но министерские коммерсанты почему-то любили действовать через посредников даже там, где в этом не было никакой необходимости. И приходится лишь гадать, происходило ли это по неведению или в силу каких-то особых соображений. Замечательна была незадолго до этого происходившая эпопея с базисными дальномерами Барра и Струда, которые именно так, переплачивая большие деньги, заказывали до и во время войны.

Но зато умели экономить там, где это было равносильно преступлению. Не будем вспоминать о негодных снарядах, которые ради дешевизны выпускали из низкокачественной стали и даже из чугуна, оставим в стороне позорнейшую предвоенную экономическую историю с результатом испытаний высокоэффективных фугасных снарядов предпринимателя Рудницкого. Отказ от их заказа

Эскадренный  
миноносец  
"Всадник".



для флота одна из весомых причин поражения русского флота в войне с Японией. Все это было прямым следствием прежних рутинных взглядов бюрократии в пользу государственной экономии.

Излюбленной формой такого сбережения казенной копейки было и урезание средств для командирования на заводы-строители офицеров-специалистов. "Несколько первых указаний, которые сделает такой офицер, с избытком окупят расходы на его посылку", — в таких словах к разуму бюрократии взывал еще в 1892 г. один из истинных миноносных энтузиастов лейтенант П.П. Македонский (1863-1905). Но экономия на высококвалифицированных кадрах, несмотря на большую потребность в них для усложнявшейся техники, неискоренима. Из-за постоянной нехватки офицеров экономили на комплектации кораблей (от чего на миноносцах вместо постоянного командира назначали на кампанию временно "командующего") и на расходах по их командированию для наблюдения за постройкой кораблей за границей.

Так, не считаясь с уже внушительными размерами кораблей, поступали и при заказе на заводе "Германия". Офицеров не было, а наблюдение осуществляли инженеры. Перегруженные надзором за качеством и правильностью (в соответствии с чертежами) работ на верфи, решением оперативных вопросов, они могли и не заметить тех специфических эксплуатационных недостатков, которые обнаруживались нередко лишь во время испытаний, а то и при последующей службе корабля.

Между тем, затянувшийся период работы без утвержденных чертежей давал возможность многое подсказать фирме. В апреле 1905 г. В.М. Гредякина обнадеежили, что чертежи почти утверждены, но прошло без малого три месяца, прежде чем в проекте была достигнута полная ясность. Утверждение состоялось лишь 23 июня, когда в корпусах двух министерских кораблей было поставлено 228 т стали. По расчетам завода при нормальном ходе работ эта величина должна была

составлять не менее 330 т. Это означало, что опоздание в постройке по вине заказчика (приводился и соответствующий график) составляло 4 месяца.

18 апреля корпус "комитетского" миноносца № 112, разобранный после сборки (138 т), отправили на пароходе в Любек. Там, "благодаря статье в газетах", он, как докладывал В.М. Гредякин, был задержан таможенными властями по подозрению в принадлежности к военной контрабанде. Но правление акционерного общества "Германия" "энергично вмешалось" (слова из письма), и груз был освобожден. Из остальных кораблей № 116, собранный на стапеле всем набором, имел готовыми 2/5 наружной обшивки и палуб. Немного отставал от него № 118 (84 т против 95 т). № 117, перенесенный для сборки в другой эллинг, достиг веса 26 т. Сообразно установленным контрактом шести стадиям готовности В.М. Гредякин выдавал фирме удостоверение на право получения очередного платежа.

Так, из четырех 20-процентных (от полной стоимости заказа) платежей первый выдавался в течение 14 дней по подписании контракта, второй, когда на стапеле были установлены все шпангоуты, а в мастерских отлиты все цилиндры главных машин, третий со спуском корабля на воду, четвертый после проведения первой пробы на швартовах. Еще 15% выдавались по завершении испытаний и приемки корабля комиссией Морского министерства, и последние 5% после установки и испытания стрельбы артиллерийского и минного вооружения.

Официальная закладка из всех строившихся серий "добровольцев" была приведена лишь на двух министерских кораблях и притом с соблюдением всех мер секретности. Круг посвященных

составили морской агент князь Долгоруков и оба наблюдающих инженера. Серебряные закладные доски (внешний вид их неизвестен) вначале были осыячены (с подобающим молебном) в квартире В.М. Гредякина в Гаардене, а затем доставлены на корабли. Они к этому времени уже имели (со 2 апреля 1905 г.) названия "Всадник" и "Гайдамак", полученные в память затопленных при порт-артурской обороне одноименных минных крейсеров постройки 1893 г. Каждую из досок "без всяких церемоний в нерабочее время с участием надежных рабочих" закрепили в заранее определенных местах: на стрингере машинных фундаментов правого борта между 57 и 58 шпангоутами. Пунктуальные немцы составили и эскиз, показывающий точное положение досок и способ крепления их 12 заклепками. Секрет остался вечным, и доски, если они и были обнаружены при разборке кораблей в 1927-1929 гг., для истории сохранены не были. В официальном каталоге ЦВММ они не значатся.

Спуск кораблей было также предписано не выдавать никакими церемониями и провести "в полном секрете": русских флагов не поднимать, а офицерам быть в штатском. Начальник отдела вооружений контр-адмирал А.Р. Родионов, забыв уже, видимо, о законах и нравах буржуазной прессы, полагал даже возможным побудить кильские газеты обойти деликатным молчанием факт спуска русских кораблей. Конфиденциально сделать это, по мнению адмирала, мог бы попытаться русский местный консул.

Серьезнее был вопрос об испытаниях готовых кораблей, которые при всем старании было трудно как замолчать, так и выдавать их за яхты. По мнению А.А. Долгорукова, избежать огласки, а значит и риска подвергнуться аресту можно лишь одним способом — увести корабли подальше от глаз газетных репортеров и лучше всего на край Германии в ее восточные порты, например, Пиллау. Туда, докладывал он в Петербург 4 июня, завод может пригнать корабли, не рискуя выдать их хозяина. Принять их там надо будет разом всем составом комиссии, не возвращаясь для переделок в Киль и довершить их в Либаве. На том и порешили.

По состоянию на 8 июля 1905 г. корпус S-116 ("Всадник") стоял почти в полной готовности. Завершали клепку наружной обшивки, приделывали наружный киль, сверлили мортиры и кронштейны гребных валов. Палуба над уже установленными всеми тремя котлами была зашита. В работе оставались дельные вещи и вспомогательные механизмы, часть мебели приготовили к установке. Весь корпуса на стапеле составлял уже 152 т.

S-117 ("Гайдамак") имел установленную уже на 4/5 наружную обшивку. На смонтированных мортирах и кронштейнах готовились к их сверловке. Устанавливали фундаменты машин и котлов.

S-112 был переправлен по частям в Гельсингфорс. От второго разборного "комитетского" S-118 всю носовую треть корпуса до 90 шп. и руль также отправили в Гельсингфорс. На еще оставшейся кормовой части по уже полностью собранному набору завершали установку в корме наружной обшивки. В работе были мортиры и кронштейны гребных валов, фундаменты машин.

Это был первый масштабный опыт секционной сборки корпусов. В течение августа 1905 г. методично, отсек за отсеком, испытывали на кораблях водонепроницаемость переборок, палуб и наружной обшивки обоих корпусов. Правда, испытания проводили почему-то не в каждом отсеке, а их группами. Это, как видно из составленного фирмой эскиза, не позволило оценить надежность некоторых переборок, которые по странности (как позднее выяснилось) обнаружили течь. Тогда же 17 августа спустили на воду первую (№ 109) из числа трех, заказанных тем же летом заводу Круппа подводных лодок (будущие "Карп", "Карась", "Камбала"). Наблюдение за их постройкой (предписание ГУКиС от 15 июля 1905 г.) также входило в круг обязанностей наблюдавших за миноносцами инженеров. 24 августа, завершив на стапеле испытания водонепроницаемости, спустили на воду S-116 "Всадник", а инженер Гредякин подписал соответствующее удостоверение на право получения фирмой 3-го платежа в размере 321400 марок. 1 ноября спустили на воду S-117 "Гайдамак".

Преодолевший риск непредвиденных случайностей, всегда подстерегающих корабль при переходе из земного существования на воду, он с момента спуска традиционно считается построенным. И пусть впереди его ждет множество достроечных хлопот, но с торжественным моментом спуска ничто в жизни корабля сравнить нельзя. Начинался новый, не столь парадный и праздничный, но по своему ответственный, венчающий весь ход работ и всего заказа этап достройки, испытаний и сдачи. На третий день после спуска "Всадник", подведенный к заводской стенке, принял внутрь своих отсеков поданные береговым краном главные и часть вспомогательных механизмов. По окончании этих работ начали закрывать и клепать палубу. Устанавливали якорные клюзы, шпиль, рулевую машину. Интенсивно продолжались работы по прокладке систем вентиляции, освещения и отопления, паропроводов. Ставили светлые и сходные люки, трапы, поручни, крышки, оборудовали погреба, начали устанавливать кабель.

К стали в составе корпуса (174 т) прибавилось 64 т веса трех котлов, 58 т главных машин и 1,4 т вспомогательных механизмов (всего 296 т). На S-117 ("Гайдамак") насыщали корпус деталями для завершения его полной сборки, подготовки к установке котлов и проведению вторичных испытаний водонепроницаемости. Ос-

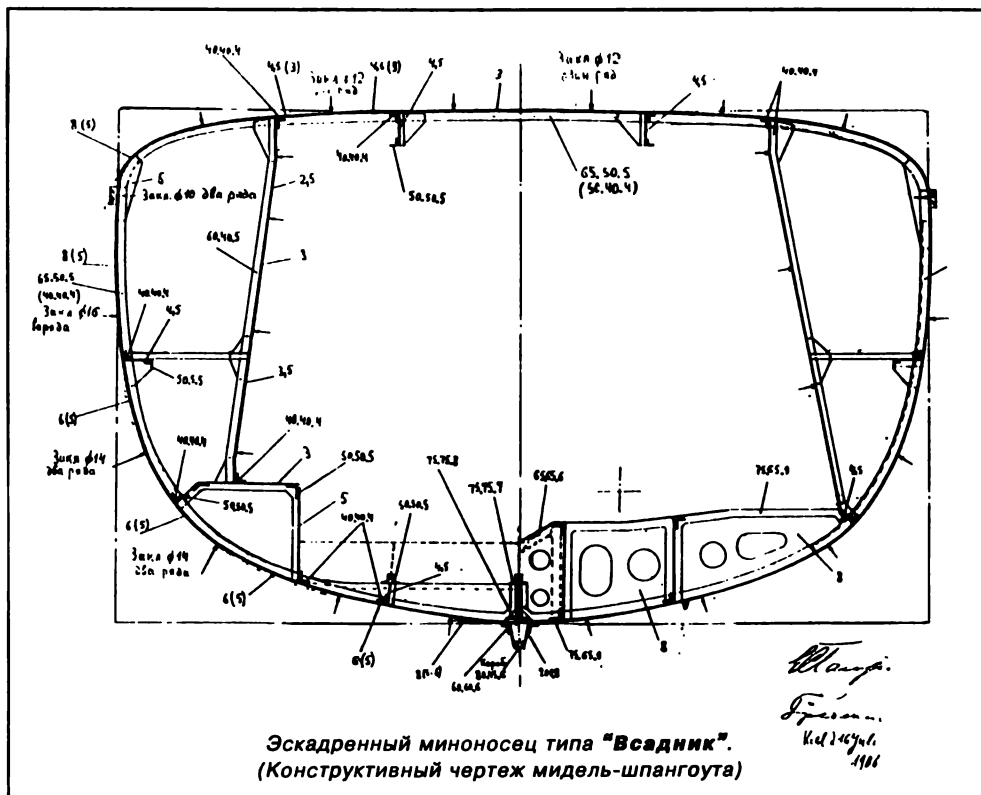
тавшиеся в небольшом количестве части разборного миноносца (S-118) продолжали готовить к отправке в Россию.

В эти же дни фирма под предлогом улучшений обитаемости на возвышенном по указанию МТК мостике предложила удлинить дымовые трубы на 2,5 м. Судя по внешнему виду кораблей, это предложение МТК не одобрил. Ясно, что фирма хотела облегчить себе условия испытаний за счет усиления тяги в топках. Ограничились ви-

димыми на снимках козырьками на передних трубах.

К 1 октября продолжали насыщение "Всадника" предметами оборудования и устройствами, доставленными с завода Манесмана. Вес корпуса достиг 190 т. На "Гайдамаке" продолжали корпусное насыщение. Сверлили кронштейны и мортiry гребных валов. По мере завершения клепки корпуса проводили (с 7 по 29 сентября) испытание водонепроницаемости. Стали в составе корпуса было 170 т. Спустя еще месяц на "Всаднике" монтаж механизмов был близок к завершению. Продолжали вторичное испытание водонепроницаемости, как того требовала инструкция МТК, и прокладку систем отопления, водопровода и электрического освещения. Устанавливали другие, не перестававшие умножаться детали. Корабль внутри и снаружи все более "обрастал" предметами насыщения. Уже близок был день выхода в море.

Швартовые испытания на кораблях провели в один день. 7 ноября они вышли в море. Присутствующий на всех четырех заводских испытаниях инженер Гредякин сообщал, что на мерной миле близ Эккенфорда (в 20 милях от Килия) ходили около 6 часов и при 305 об/мин. главных машин скорость доводили до 23,2 уз. В середине испытаний отказала паровая рулевая машина, и перевод на ручное управление занял полчаса. О причинах неполадок не говорилось. Второе и третье заводские испытания тоже не задались: 19 ноября отказали оба воздушных насоса, а 22 ноября обеим машинам пришлось работать лишь при одном действовавшем воздушном насосе. Спеша ускорить сдачу,



немцы, видимо, на берегу их не доработали. 29 ноября отказов техники не было и скорость (330 об/мин.) доводили до 24,75 уз.

5 декабря фирма объявила о готовности к официальным испытаниям и просила 16 декабря прислать в Данциг приемную комиссию. Эту приемку ГМШ поручил тому же составу комиссии, которая испытывала 10 миноносцев, строившихся на верфи Ф. Шихау. Возглавлявший комиссию капитан 2 ранга Д.П. Шумов и стал тем первым по должности флотским офицером, которому предстояло дать оценку кораблям, построенным без всякого участия строевого состава флота. В комиссию входили корабельные инженеры Н.Н. Пушин, В.М. Гредякин, инженер-механики В.А. Постников и Я.С. Солдатов.

Судьба, которая всю войну с редкой щедростью предоставляла русским шансы на удачу (а они упорно от этой удачи отворачивались), теперь, словно для подведения итогов, свела в комиссию участников двух первых громких сражений той войны. Механик Солдатов был в бою на "Варяге" 27 января 1904 г., капитан 2 ранга Шумов состоял старшим офицером броненосца "Цесаревич" в бою 28 июля 1904 г. Теперь им на кораблях, строившихся для войны и попасть на нее явно уже не успевающих, предстояло, пусть и с опозданием, воплотить свой боевой опыт.

На уже находившийся в Данциге "Всадник" комиссия прибыла 19 декабря 1905 г. Сразу же возникло недоумение. Готовя корабль к испытаниям, фирма загрузила его почему-то без участия наблюдающего

инженера. На переделку всех сделанных приготовлений пришлось бы затратить две недели. Решили поверить немцам на слово, тем более что они в случае неправильной нагрузки обязались испытания повторить. 21 декабря средняя скорость четырех пробегов в море на мерной линии составила 25,72 уз, а соответствующая частота вращения винтов 332,2 об/мин. К вечеру вернулись в Данциг, где перед предстоящими испытаниями провели внешний осмотр механизмов. Догрузили уголь до предельного углубления, соответствующего проектной нагрузке. Машины не разбирали и котлы не чистили. Так достигалась чистота эксперимента, подтверждая достоверность результатов, полученных 23 декабря.

Расход смазочного масла составил: машинного 226,6 кг/час, цилиндрического 8,3 кг/час. Как отмечалось в акте комиссии, машины работали "без стука и нагревания частей, причем все время производилось автоматическое охлаждение водой трущихся частей". Иных средств при несовершенстве подшипников и системы смазки тогдашняя техника, видимо, не знала. Точно так же — "в дождевиках под каскадами воды и масла" — сдавали машины и на крейсере "Варяг". Неутешительной деталью было наблюдавшееся за время пробега сильное выбрасывание пламени из дымовых труб. Это означало, что при таком форсировании корабли во время ночной атаки полного хода позволить себе не смогут. Но контракт не позволял это обстоятельство отнести к недостатку механизмов. Сами они работали безукоризненно и при разборке по окончании испытаний никаких повреждений не обнаружили. По этому пункту программы испытаний машины были признаны заслуживающими приема в казну.

Выполнив главнейшее скоростное испытание и будучи уверена в обеспеченности последующих, фирма (корабль все время оставался под германским флагом и с германской командой) вернула "Всадник" в Киль. Необходимость в секретности уже не была острой. Война окончилась, и газетчики утратили интерес к контрабандной постройке кораблей для России.

После испытаний провели тщательное взвешивание всех находящихся на корабле съемных предметов, механизмов и оборудования, а также балласта, который принимали для восполнения веса еще отсутствующего вооружения. Получалось, что нагрузка корабля "в полном снаряжении" вместо проектных 570 т должна составить 613 т. Налицо было 43 т, а по некоторым данным, до 46-48 т строительной перегрузки, о которой фирма или не догадывалась, или пыталась скрыть. Доложив о сложившемся телеграммой в министерство, капитан 2 ранга Шумов решил приостановить дальнейшие испытания и дать фирме возможность в двухнедельный срок (как она обещала) справиться с обширными обнаружившимися недоделками в оснащении и оборудовании. 20 февраля 1906 г. капитан 2 ранга Шумов представил начальству перечень этих недоделок. Их при участии членов комиссии составил наблюдающий инженер Гредякин. Перечень

включал ни много, ни мало, а 116 пунктов недоделок разной сложности. Тогда только до начальства в Петербурге дошло, что оно в своей экономии слишком уж переборщило и что комиссии капитана 2 ранга Шумова, перегруженной заботами по десяти своим миноносцам, может не хватить ни сил, ни времени.

1 марта 1906 г. предписанием помощника начальника ГМШ контр-адмирала А.Г. фон Нидермиллера для наблюдения за постройкой миноносца "Всадник" был командирован назначенный его командиром капитан 2 ранга Александр Григорьевич Бутаков-2. До этой должности он, с 1902 г состоя морским агентом в США, был свидетелем и участником завершения сдачи и расчетов с фирмой "В. Крамп и сыновья" по постройке "Варяга" и "Ретвизана", приобретя большой опыт общения с заводчиками. Он же тщетно, вплоть до начала войны, убеждал Морское министерство не терять время на раздумья и купить у изобретателя и предпринимателя Голланда всесторонне отработанный образец его подводной лодки. Ему, когда время было все-таки потеряно, пришлось уже во время войны организовывать приобретение этой лодки и доставку ее в Петербург. Теперь ему вверялось (пока не будет прислан свой командир) наблюдение и за вторым миноносцем "Гайдамак".

Тем временем новый инспектор кораблестроения, которым стал прежний начальник Балтийского завода С.К. Ратник, ознакомившись с ведомостью из 116 пунктов, пожелал знать мотивы предлагавшихся в ней исправлений и переделок. Ведь многие из них сопрягались с увеличением весовой нагрузки. Испытания было предписано продолжать, не ожидая результатов рассмотрения ведомости.

Одновременно для оценки степени перегрузки и ее опасности предлагалось (телеграммой от 28 февраля) срочно провести испытания остойчивости "Всадника". В результате проведенного 5 апреля кренования в полном грузу метacentрическая высота оказалась удовлетворительной (0,68 м). С переделками же фирма, в отличие от завода Шихау, как об этом напоминал князь Долгоруков, явно не спешила. Мало могла помочь и комиссия капитана 2 ранга Шумова, вынужденная терять время на разъезды между Килем, Данцигом и Эльбингом. Все внимание верфи "Германия" было направлено на форсирование сдаточных испытаний, дававших право на очередной платеж. Переделки же явно откладывались "на потом". В спешке немцы даже пытались выйти на испытания, имея еще неготовые рулевое и якорное устройства.

Все более князь Долгоруков приходил к убеждению, что к своим обязанностям фирма отнеслась явно "небрежно" и что оба миноносца, "несмотря на свою немалую цену, производят впечатление весьма не тщательно отделанных судов". Досталось в рапорте и МТК, на который морской агент возлагал ответственность за "чужовищность по безобразию и несвоевременности" некоторых присланных им чертежей и образцов. Дала себя знать, по его мнению, и "неопытность ко-

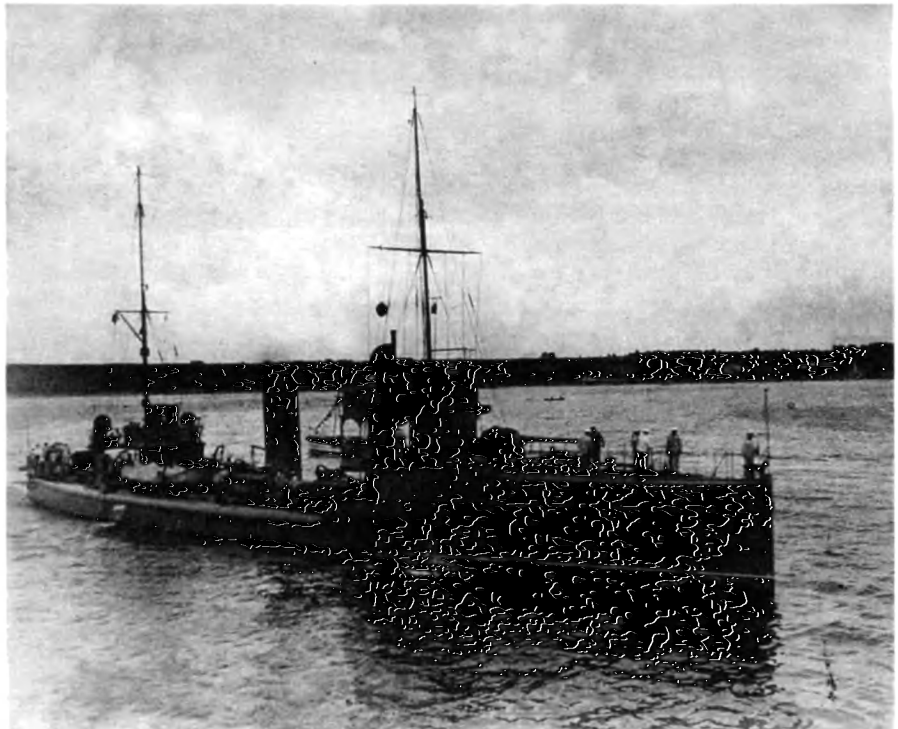
Эскадренный  
миноносец  
"Всадник".

рабельного инженера, наблюдавшего за постройкой, никогда не видевшего современного судна, и некоторые указания коего, хотя и поздно, комиссии пришлось отменить".

Неутешительны были сведения и от Д.П. Шумова. Препровождая 20 февраля 1906 г. в министерство ведомость из 116 пунктов, он сообщал, что, хотя, по отзыву наблюдавшего инженера, корабли построены "из лучшего материала, по тщательности и чистоте работ заставляют желать лучшего". Так проявляла себя заводская рутина, на которую жаловались еще приемщики крейсера "Аскольд". Окончательное решение по вопросам ведомости из 116 пунктов состоялось лишь к маю 1906 г., когда командир "Всадника", подводя итоги постройки, напоминал, что, кроме включенных в ведомость недоделок (и вписать это в контракт тоже не догадались), немцы не считали нужным отмечать номера шпангоутов специальными медными планками. Их не было ни на верхней палубе, ни в полубаке, ни в трюме. Но ведь ясно, как они могут быть жизненно важны при поиске и обозначении места пробоины, при заведении на пробоину пластыря.

Неосторожно, в запальчивости оброненное князем Долгоруким замечание о "чужовищности" и "безобразности" образцов техники, которыми МТК снабжает свои корабли, заставило главного инспектора кораблестроения С.К. Ратника со всей решительностью вступить за честь кораблестроительного мундира. Истинный патриот своего дела, он не допускал тех размашистых характеристик и суждений, которые представители флота, не разбирая причин, подчас высказывали в адрес инженерного корпуса.

В докладе председателю МТК он объяснил, что кораблестроительный отдел никаких образцов в Германию не посылал, но фактом своего участия в обсуждении проектных решений несет за них ответственность. А потому надо потребовать от князя Долгорукова, чтобы он привел примеры тех "чужовишных" образцов, за которые их авторов следовало бы по справедливости (если это подтвердится) привлечь к ответственности. Из рапорта, представленного А.А. Долгоруким в ГМШ, следовало, что он сожалеет о своих слишком, может быть, резких выражениях, но причиной было обилие тех явных нелепостей, что



отмечались в ведомости из 116 пунктов. К таким он относил отсутствие коесных сеток, слабость рельсов для подачи мин Уайтхеда, совершенная непрактичность командных умывальников, грубый вид полученных из России деревянных шлюпок.

Очень могло быть, что А.А. Долгоруков, не рискуя задеть "сильных мира сего", воздержался об упоминании о тех миноносцах, которые в то время строились для германского флота и сравнение с которыми было далеко не в пользу заказанных для России. За это платили очень дорогую цену отставанием по своим характеристикам целой группы строившихся после войны кораблей. Ведь таковы были целая флотилия миноносцев Шихау, Нормана, Форж и Шантье и Невского завода. Таковы были и лихорадочно, но без существенного прогресса перестраивавшиеся по опыту войны броненосцы типа "Андрей Первозванный" и с неизъяснимой поспешностью заказанные во Франции для России три крейсера безнадежно устаревшего типа "Адмирал Макаров". Кораблем из прошлого был даже (при всех его достоинствах) составлявший гордость флота броненосный крейсер "Рюрик".

Тем временем на миноносцах, не подозревая, какая вокруг них кипела буря страхов и амбиций, добросовестно продолжали свои, предусмотренные контрактом спецификационные испытания. Тут-то и обнаружили новые, ранее никому почему-то не бросавшиеся в глаза явные изъяны контракта. Так, инспектор кораблестроения Н.В. Долгоруков, взявшись изучать контракт, констатировал тот неутешительный факт, что в нем, оказывается, численная величина метацентрической высоты не оговорена и "ничего не

казано об ответственности завода за перегруз". При водоизмещении 600,54 т (его решили считать отчетным) метацентрическая высота составила 0,665 м. Сообщая в комиссию о разрешении допустить эту величину в качестве приемной, Н.В. Долгоруков письмом от 22 апреля напоминал, что за недобор скорости и превышение нормы расхода угля фирма должна отвечать предусмотренными в контракте штрафами.

Но фирма знала свое коммерческое дело и во всем, что касалось ее материальных интересов, промахов не допускала. Инженерное чутье, огромный практический опыт, тщательная подготовка испытаний и отборные кадры сдаточной команды позволяли избегать всяких штрафных санкций. Наблюдающие также старались не обострять отношений с фирмой. От ее доброй воли зависело устранение всех тех недоделок, которые она по невнятности контракта могла на свой счет и не принимать. Этот баланс интересов позволил фирме полный, предусмотренный контрактом комплекс испытаний проводить не на каждом корабле, а распределить его между кораблями. Обязательными были лишь главные испытания, уже проведенные "Всадником" на скорость и еще предстоящее на расход угля при 42-часовом (в два приема) пробеге. Но прежде, чем приступить к этому второму испытанию, была проведена всесторонняя приемка в действии главнейших систем и вспомогательных механизмов.

Первой уже 17 января 1906 г. испытали главнейшую для живучести корабля водоотливную систему. Каждый из эжекторов в течение часа выбрал из отсека 103,5 т воды. Ручная помпа откачивала в час 2,7 т воды, трюмная 45 т. При испытании парового отопления (температура наружного воздуха 4° С) температура в помещениях составила 25°—30°. В тот же день 10 февраля установили, что оба опреснителя дают за один час 2 т "вторичного пара". Расход воды составил 2,8 т/час. Питьевой воды в опреснителе за час получили 0,38 т.

Паровой шпиль смог поднимать 900-кг якорь при давлении пара только 4 атм. Иначе говоря, как это обнаружилось и при испытаниях первых русских миноносцев, немцы проектировали паровые приводы шпилей лишь на полное рабочее давление в котлах, и при их бездействии корабль лишался возможности поднять якорь. Недостатки в самом якорном устройстве фирма обещала устранить, но о переделке шпиля или замене его на электрический вопрос не поднимался. Подъем шлюпок, как и сами шлюпки, при испытаниях 13 февраля были признаны удовлетворительными. Электрическое освещение проверяли в двух режимах 14 февраля в течение 10 часов горения всех 100 ламп накаливания и обоих прожекторов; 17 февраля испытывали 6-часовой режим 10% перегрузки при полном напряжении.

Испытание подъема с воды мин Уайтхеда паровой лебедкой в общем признали удовлетворительным, но в ведомость недоделок вписали ряд замечаний. Помещение для хранения мин вмещало не шесть,

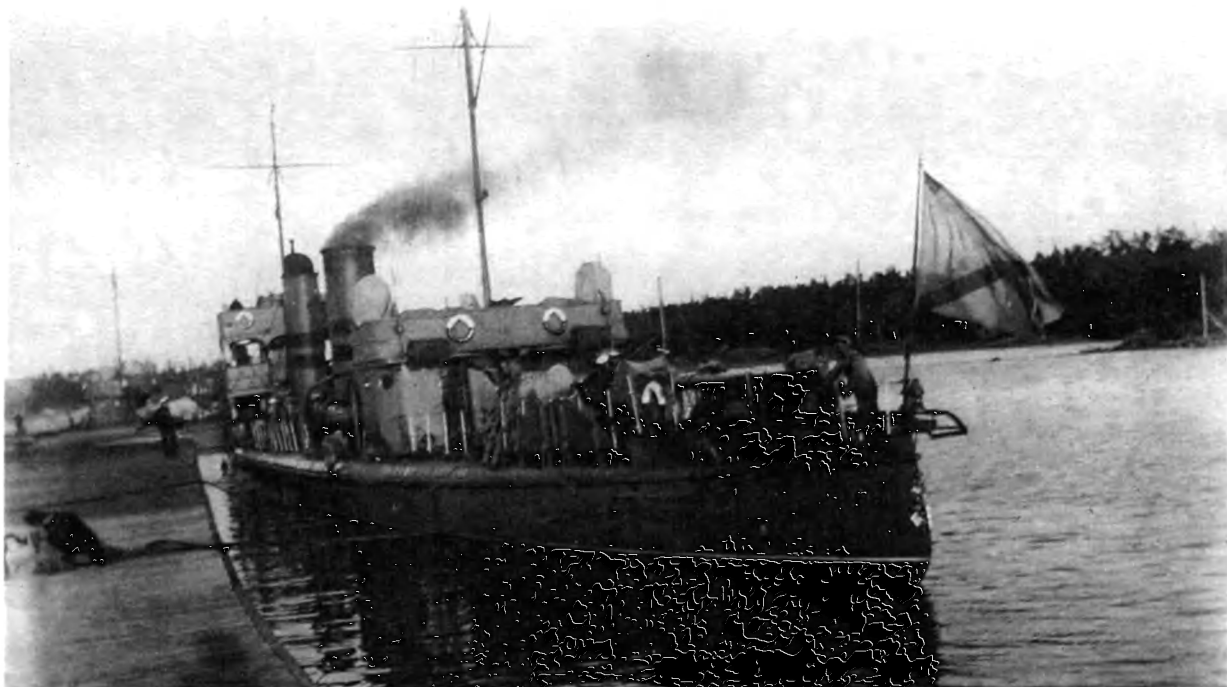
а только четыре мины. Об остойчивости сведения ожидали от верфи "Германия". Инвентарь считали весь уже полученным. Опыты затопления погребов боеприпасов не проводили, боясь, видимо, новых задержек в сдаче.

Второе испытание в море (42-часовой пробег) "Всадник" начал 27 марта (9 апреля) 1905 г. Корабль полностью управлялся экипажем завода "Германия" под наблюдением немецких инженеров. Находившуюся на борту приемную комиссию составляли: командир капитан 2 ранга А.Г. Бутаков-2 (председатель), корабельный инженер В.М. Гредякин, инженер-механик штабс-капитан Я.С. Солдатов, поручик Г.М. Хоментовский. Корабль имел в ямах 129,4 т угля, а в отсеках и на палубе 30,9 т балласта, восполнявшего вес отсутствующего артиллерийского и минного вооружения. Водоизмещение составляло 600,5 т (осадка носом 2,66 м и кормой 2,55 м). В уже привычной бухте Эккенфиорд сделали три пробега протяженностью по 2 мили. Средняя скорость пробегов при постоянном числе оборотов (правая машина 148,3, левая 144,3 об/мин.) составила 12,266 уз. Первый 21-часовой пробег совершили по параллели острова Фемарн и обратно на запад до шлезвигского берега. Море было спокойно. Действовали два котла. Всего сожгли 346 мешков по 35 кг.

На время перерыва перед вторым пробегом инженер-механик Хоментовский и нижние чины команды следили за тем, чтобы фирма не производила в машинах и котлах никаких исправлений. Так условно гарантировалась заданная контрактом непрерывность 42-часового испытания. Вторую его половину начали в 10 часов утра у Фридрихсорта. Пробеги совершали в Большом Бельте. За 21 час сожгли еще 343 мешка угля. Общий расход составил 24,115 т, что оказалось на 3,885 т меньше нормы, обусловленной контрактом.

На "Гайдамаке", продолжавшем в готовности отставать от "Всадника", вторичные испытания водонепроницаемости переборки проверяли в январе 1906 г. После этого корабль подняли на плавучий док, где очистили и окрасили подводную часть и насадили гребные винты. Вес корпуса составлял 197,4 т. Находясь уже под угрозой штрафов за опоздание готовности, фирма решила испытания "Гайдамака" провести одно за другим. 14/27 апреля провели трехчасовую форсированную пробу и следом 16 апреля 42-часовое испытание 12-уз скоростью на расход угля. Приемную комиссию пополнили за счет прибывшего из России (3 апреля 1906 г.) командира корабля капитана 2 ранга Александра Григорьевича Бутакова-3.

Традиция флотских династий, начавшись при Петре Валликом, не прекращалась во всю историю флота, но командование двумя братьями принимавшимися от завода двумя однотипными кораблями было явлением едва ли когда повторявшимся. Однако революционные массы в 1917 г. не посчитались с династией, давшей флоту более 120 моряков, и старший из братьев, Александр, состоявший с 1913 г. начальником штаба Кронштадтского порта, разделил



Эскадренный миноносец "Уссуриец".

судьбу растерзанного матросами адмирала Р.Н. Вирена. Но Бутаковы продолжали служить флоту и при советской власти.

На ходовых испытаниях скорость составила 25,6 уз. Имея в виду факт достижения контрактной на "Всаднике", фирма убедил комиссию не добиваться полного форсирования котлов, чреватого риском затягивания испытаний. В акте, правда, отмечалась "сильная вибрация цилиндров", но и ее в ответ на запрос МТК комиссия признала естественной, "как неизбежную при достижении некоторого числа оборотов или так называемой критической скорости", равной 290 об/мин. О возможности обратиться к науке, чтобы совместить порог скорости, вспоминать не стали. Выяснилась и причина беспокоившего всех на испытаниях резкого шума левого гребного вала. Здесь объяснение было налицо: в доке при осмотре обнаружили зазубрины лопастей, а на гребном вале повреждения резиновой облицовки. Это, как догадались, произошло, видимо, во время захода (чтобы укрыться от шторма) в порт Засниц. Там под килем корабля протаскивали швартов для вошедшего в гавань коммерческого парохода.

На 42-часовое испытание в Нейфарвассере (аванпорт Данцига) вышли, имея водоизмещение 609,3 т (средняя осадка 2,64 м). Это означало, что, в сравнении с принятой заводом перегрузкой до 600,5 т, лишний груз составлял еще 8,8 т. Это был вес угля, который предстояло сжечь на пути к месту испытания. После четырех проверочных пробегов на мерной линии в течение 10 секунд каждый определили среднюю скорость 12,152 уз (140,62 об/мин.), с которой следовало

провести испытание. 42-часовой путь совершили к югу от о. Борнхольм Зундом на северо-запад мимо Копенгагена. Затем повернули на юг Большим Бельтом и закончили пробег в Кильской бухте, чтобы не прийти в Киль слишком рано. Чужая немецкая земля — но какой родной стала для кораблей за эти годы знаменитая Кильская бухта.

Учитывали расход угля, составивший 24,85 т (710 мешков по 35 кг), то есть на 3,15 т меньше контрактной нормы. Приходилось лишь удивляться, как немцам удавалось перекрывать даже собственные нормативы. В промежутках между этими испытаниями механизмы никаким разборкам и исправлениям не подвергались. Их весьма подробный и тщательный осмотр в разобранном виде, проведенный с 25 до 28 апреля, никаких дефектов не обнаружил. Этим совершенством механизмов подтверждалось завершение эпохи поршневых машин, пришедших к высшему порогу своего развития. Потому и удалось немцам с легкостью обеспечить все свои давно выверенные прошлым опытом контрактные нормативы. На очереди была новая турбинная эра, но наши миноносцы в нее не попали.

Удовлетворительно, хотя и не без замечаний, действовали системы и вспомогательные механизмы. Здесь предел совершенства, видимо, еще не был достигнут. В то же время из ГМШ приемку кораблей требовали всемерно ускорить — растеряв в войну весь флот, ведомство спешило восполнить его новыми достраиваемыми кораблями. Действительно, спустя месяц оба корабля закончили свою первую балтий-

кую одиссею и прибыли в Кронштадт. Здесь они влились в серию построенных в России сверстников. Началась их жизнь под Андреевским флагом.

Сходными, как говорят немногочисленные документы, были лишь, со сдвигом во времени, строительные судьбы тех кораблей, которые по частям доставляли в Гельсингфорс и собирали на заводе машино-мостостроительного общества. Подвергавшийся до недавнего времени сомнению факт их предварительной постройки на заводе "Германия" ныне, в свете донесений инженера Гредякина, приходится считать неоспоримым. Но начавшаяся в России смута первой русской революции сильно задержала сборку и сдачу этих кораблей, получивших названия "Амурец" и "Уссуриец".

Выйдя в октябре 1906 г. впервые в море, они из-за непогоды не успели сделать свои первые трехчасовые пробеги и остались зимовать у заводской стенки. 9 мая 1907 г. они вступили в вооруженный резерв и подняли флаги и гюйсы. Командиром "Амура" стал капитан 2 ранга С.Р. Деливрон — спасшийся при Цусиме второй флагманский штурман 2-й Тихоокеанской эскадры. Старшим механиком был А.К. Пото, служивший механиком крейсера "Новик". Командиром "Уссурийца" назначили капитана 2 ранга Н.В. Стронского, который в 1902-1903 гг. служил старшим офицером на крейсере "Диана", а потом на броненосце "Ретвизан". В дни осады Порт-Артура он командовал минным крейсером "Всадник" и канонерской лодкой "Гиляк". Старшим механиком был (как и

Пото, в чине штабс-капитана) П.А. Кисляков, состоявший ранее в Порт-Артуре судовым механиком миноносца "Решительный".

Вступив в вооруженный резерв и уже числясь в составе 1-го отряда минных судов под командованием контр-адмирала Н.О. Эссена, корабли возобновили заводские испытания. Приемную комиссию составляли капитан 2 ранга П.П. Азбелев (председатель), старший судостроитель Г.Ф. Шлезингер, лейтенант Фогель, инженер-механики подполковники В.А. Винтер и М.Н. Яненко, капитан М.М. Кудреватый, штабс-капитан Гвардейского экипажа А.А. фон Беккер. "Участвовавшими" значились механики обоих кораблей. От завода Круппа в сдаче участвовали инженеры Цейс, Вьюшкова и Потерс. Динамомашину сдавали инженеры "Всеобщей компании электричества" Изенбах, Вильгельмович, а также четыре электромеханика.

После очистки и окраски подводных поверхностей на мортонном эллинге корабли приступили к установке артиллерии и приборов уже ранее полученных минных аппаратов. 29 мая (11 июня) "Уссуриец" совершил трехчасовой пробег. При 333 об/мин. главных машин корабли показали скорость 25,5 уз. Машины завода Круппа, как и в Киле, действовали безотказно. Такую же скорость показал и "Амурец". Но приемка техники заняла еще месяц. 6 июля "Уссуриец" и 10 июля "Амурец" приняли полные запасы угля — до 224 т каждый, подняли вымпелы и начали кампанию, действительно присоединившись к отряду контр-адмирала Н.О. Эссена.

## "УВЕЛИЧЕННЫЙ ТИП" НИКОЛАЕВСКОГО ЗАВОДА (“Лейтенант Шестаков”, “Лейтенант Зацаренный”, “Капитан Сакен”, “Капитан-лейтенант Баранов”)

Густав Бауэр, создатель электротурбинной установки знаменитого лайнера "Бремен", обладателя приза "Голубая лента Атлантики" (1930 и 1933 гг.), в 1934 г. сделал такое заявление: "Если бы мне сейчас пришлось проектировать "Бремен", я, не меняя корпуса, дал бы судну мощность не в 120, а в 180 тыс. л.с. Я укоротил бы длину машинно-котельного отделения с 150 до 124 м, то есть сэкономил бы 17% длины этих отделений, снизил бы его нагрузку по машинно-котельным отделениям на 545 т и увеличил бы экономичность этой установки путем сокращения расхода топлива с 310 до 260 г/л.с. в час.

Нечто подобное могли бы сказать и авторы проектов миноносцев завода "Германия". Они, по существу, и сказали это проектом строившихся рядом с русскими кораблями, "своих" — предназначенных для германского флота миноносцев G-132 — G-136 (1905-1906, скорость 27 уз) и особенно турбинного G-137 (1906 г., скорость 33,8 уз). И если такими в силу комплекса всех уже рассмотренных нами причин не могли быть "Всадник" и остальные корабли этого проекта, то творческое воспроизведение их в новом

проекте давало шанс догнать упущенную перспективу. Уроки войны с определенностью указывали на необходимость существенного усиления артиллерийского вооружения минных кораблей и на повсеместно выявившиеся возможности сокращения минного оружия, не нашедшего того применения, которое предполагала его численность на кораблях. Неоспоримы были и выводы о целесообразности перераспределения функций миноносных кораблей в сторону придания им свойств заградителей.

Осуществление этих предложений могло бы составить свою эпоху в отечественном судостроении. Снабженные при этом турбинами, они встали бы в ряд с будущими английскими "Тартарами", русским "Новиком" и советскими "Штормами". Их действия не пришлось бы ограничивать из-за риска встреч с более быстроходным противником. И будь они построены такими, им многие годы не было бы цены.

Особые надежды на преодоление скоростного отставания вызывали предположения строить новые миноносцы для Черноморского флота. Это означало, что отпадала необходимость в спешке, которой, ради

предполагавшейся отправки на войну, оправдывали проект завода "Германия" и весьма конструктивно схожие с ним проекты Особого комитета. Изолированность Черноморского театра исключала возможность участия кораблей в войне с Японией, и авторы проекта получали возможность критически оценить задание на их проектирование, полнее и более вдумчиво сопоставить разрабатывающийся проект с зарубежными аналогами.

Осуществляя в Черном море судостроительную программу 1898 г., Морское министерство вместо ранее предусматривавшихся четырех минных крейсеров собиралось строить шесть "истребителей водоизмещением 312-400 т", какие заказывались в то время для эскадры Тихого океана. Под влиянием опыта войны МТК еще 21 сентября 1904 г. предлагал "перейти к увеличенному типу минных крейсеров в 570 и даже до 600 т". Поручить их постройку Николаевскому заводу и было решено на заседании 8 ноября 1904 г., когда в кабинете управляющего Морским министерством собрались главные инспекторы МТК, представитель ГМШ контр-адмирал А.А. Вирениус, начальник Балтийского завода С.К. Ратник и главный корабельный инженер Петербургского порта Д.В. Скворцов. Известно, велась ли стенограмма того заседания и какие на нем высказывались мнения, но ход событий заставляет думать, что заданиями на проектирование всерьез никто не интересовался.

Из документов видно, что единственную попытку обновить задания на новые корабли предпринял только главный инспектор минного дела генерал-майор Ковальский. В письме в отдел сооружений ГУКиС от 13 декабря 1904 г. он сообщал, что для выдачи заказа Николаевскому заводу в МТК имеется "лишь единственный разработанный проект" — тот, что разработала фирма "Германия". Проект Особого комитета был для МТК недоступен или не мог считаться достаточно подробно разработанным.

В имеющейся переписке не содержится ни намека на какую-либо координацию работ Николаевского завода с этим проектом. Спецификация немецкого проекта, наоборот, признавалась пригодной "для общего руководства при разработке Николаевским заводом подобного миноносца в пределах 600 т". В соответствии с ней предлагалось принять артиллерийское и минное вооружение, общее расположение, расчеты прочности корпуса.

Вместе с тем, высказывал минный отдел свое принципиальное мнение, "не следует стеснять Николаевский завод требованием строить миноносцы точно по проекту завода "Германия", так как весьма желательно пойти вперед и увеличить скорость вместо 25 хотя бы до 27-26,5 уз, которую дают наши миноносцы в нормальных условиях нагрузки". Рутинная шаблонно-го мышления замахиваться на большее не позволяла.

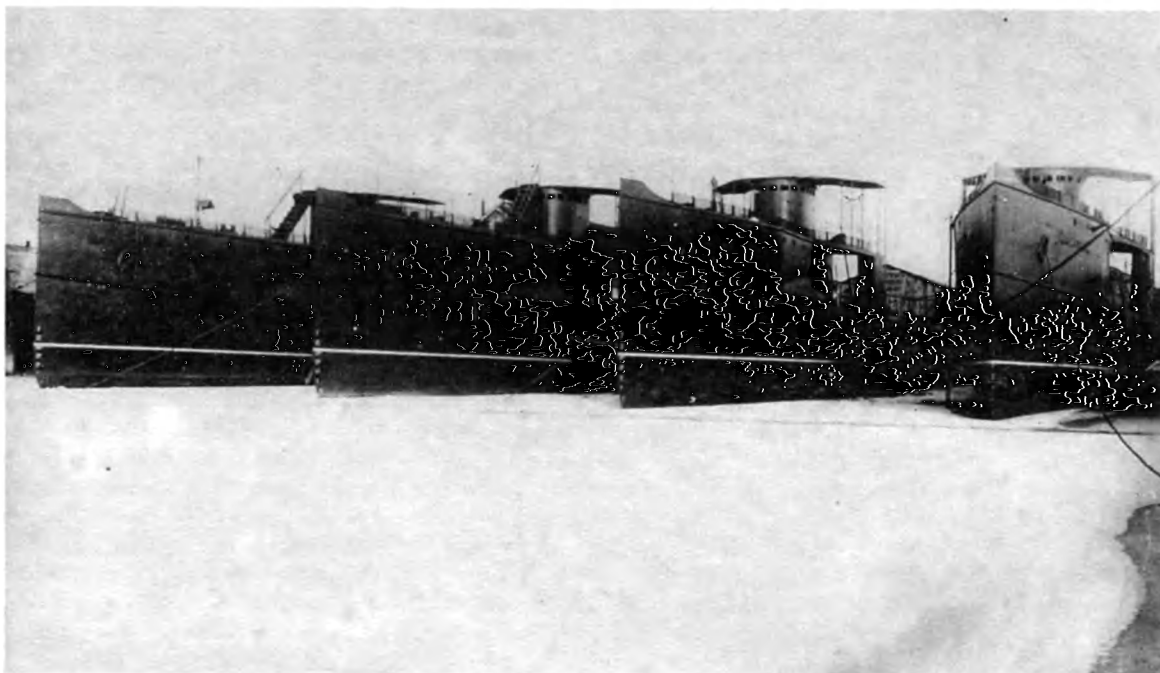
Размещение котельных и машинных отделений рекомендовалось сохранить по примеру немецкого проекта, где уголь создает защиту этих жизненно важ-

ных частей корабля. Котлы следует предусмотреть системы Нормана, "признаваемые механическим отделом наилучшими для судов этого типа".

Чертежи миноносцев, заказанные фирме "Германия", в окончательной разработке" еще не были получены в минном отделе. Это означало, что теперь успех проекта целиком зависел от инициативы и творческого поиска конструкторов Николаевского завода. Одновременно заводу передавалась ведомость главнейших условий, составленная механическим отделом. По мнению механического отдела, машины следовало предусмотреть "прочной конструкции", снабдив все паровые цилиндры паровыми рубашками. Циркуляционные помпы должны были иметь приспособления для быстрого перевода их к откачиванию воды из трюма, а паропровод к главным машинам позволял бы питать их от каждого котла. Оговаривались нормы производительности испарителей — не менее 35 т пресной воды в сутки; запас воды в цистернах — не менее 15 т, удельный расход угля — не более 1,24 кг/л.с. в час. О возможности применения турбин речи не было.

К 11 февраля 1905 г. свой взгляд на технический прогресс и необходимость творческого поиска высказал и кораблестроительный отдел МТК. Отвечая на запрос ГУКиС от 4 января 1905 г. об условиях заключения контракта, главный инспектор кораблестроения Н.Е. Кутейников 11 февраля сообщал, что он не допускает возможности уменьшить вес корпуса миноносцев и разделяет мнение механического отдела МТК о том, что "постройку миноносцев на Николаевском заводе следует производить по спецификации, если возможно, то и по чертежам завода "Германия" (разрядка моя — Р. М.) и с наибольшей скоростью 25 уз. Один из огромного множества обращавшихся в Морском министерстве, этот документ фактически подводил черту под всем предшествующим 20-летним периодом миноносного судостроения. МТК в лице его "самого образованного", по отзыву А.Н. Крылова, корабельного инженера признавал, что он ни во что не ставит весь предшествовавший отечественный опыт, накопленный в этой отрасли, и что в разработке собственного или хотя бы отчасти усовершенствованного в сравнении с прототипом проекта никакой необходимости не видит. Таков был финал полной творческих инициатив, но выродившейся под воздействием рутины инженерной карьеры маститого генерал-лейтенанта (такие чины, в отличие от непрестижных инженерных "званий", сумела устроить себе верхушка МТК) главного инспектора кораблестроения Н.Е. Кутейникова.

Душевная усталость, порожденная борьбой за место под солнцем на министерском Олимпе, все более овладевавшее им равнодушие, откровенный конформизм или, как позднее выразился А.Н. Крылов, "самовлюбленность" вывели виднейшего корабельного инженера из числа патриотов отечественного судостроения. А от миноносных проблем он, похоже, и вовсе решил устраниться.



*Эскадренные миноносцы типа "Лейтенант Шестаков" на достройке.*

Между тем заказ Николаевскому заводу давал шанс повернуть от рутины к истинному творчеству. Именно из-за проблем перегрузки, всегда острейшим и губительным образом преследовавших отечественное судостроение, главный инспектор должен был оценить те резервы на модернизацию, которыми располагали проекты Особого комитета и завода "Германия". Ведь из проекта в проект, что в течение 10 лет создавались под прямым руководством и наблюдением Н.Е. Кутейникова, обнаруживались совершенно немыслимые фактические перегрузки против расчетных, и никогда (что и сегодня остается для нас непостижимым) не предусматривалось в них сколько-нибудь заметных запасов водоизмещения. И если МТК в силу хронической и особенно усугубившейся к 1900 годам острой нехватки кадров затруднялся проведением анализа всего того обилия проектов, что были порождены инициативой великого князя Александра Михайловича, то не было ничего проще поручить такую работу студентам и выпускникам кораблестроительного отделения Петербургского Политехнического института. К месту пришлась бы их энергия, преданность делу, чувство нового и опыт практики на европейских заводах, ставший возможным благодаря настояниям их декана и учителя.

И сам их учитель — в недалеком прошлом корабельный инженер К.П. Боклевский, бесспорно, мог помочь МТК выйти из тупика. И тогда, возможно, открылась бы и действительная ценность имевшихся проектов, и те новые горизонты, на уровне которых следовало бы вести проектирование кораблей Николаевского завода. Картина же была следующая. Проект

500-тонных миноносцев типа "Украина" в силу их сложившейся относительной безнадёжности обладал серьезными изъянами. Более чем скромный запас угля на уровне тех, что имели малые миноносцы конца XIX в., сильно ограничивал дальность плавания и не оставлял надежд выполнить за его счет сколь-либо заметной модернизации. Из-за скандального недосмотра фирмы (и наблюдающих) оказалась явно недостаточной остойчивость. На устранение этого дефекта кораблям загрузили 20-35 т балласта. О применении на них нового оружия — устройства для постановки мин не приходилось и думать. Заградителями эти корабли быть не могли и среди других оставались своего рода "белопашцами", которые в отличие от других кораблей в постановках минных заграждений не участвовали.

В более выгодном положении оказались 570-т и 615-тонные миноносцы последующих серий. Их нормальная остойчивость и увеличение, против "Украины", запаса топлива позволяли в дальнейшем провести модернизацию со значительно меньшими издержками и потерями скорости и мореходности. Извечный порок русской морской бюрократии откладывать все изменения и усовершенствования "на потом" (ведь во время службы корабля расходы можно отнести на другой параграф сметы) сыграл особенно дурную шутку с кораблями завода "Германия". Сохранив нелепую конструкцию спонсонов для столь же ничемных 57-мм пушек, власти заставили подвергнуть эти корабли особенно мучительным и многократным переделкам. А они оказались необходимы почти сразу.

Дважды близоруко "просмотрев" собственное отечественное изобретение (сначала положив под сук-

но вполне себя оправдавший и даже практически проверенный способ лейтенанта А.П. Угрюмова, а затем опоздав с его применением во время войны), верхушка Морского министерства только в 1907 г., построив серию из 20 больших миноносцев класса "Доброволец", начала обзаводиться для этих кораблей устройствами для постановки с них мин заграждения. Заменять пришлось и сохранившиеся на первых четырех кораблях типа "Украина", устаревшие 380-мм торпеды с их аппаратами. Поразительно, но подобное же ретроградство спустя несколько лет сумел проявить и Морской Генеральный штаб (МГШ), не решившийся на миноносцах типа "Новик" предусмотреть сразу аппараты для 533-мм торпед.

Со скандальными недоделками, несмотря на отчаянную борьбу, которую вели запоздало созданные комиссии капитанов 2 ранга Шумова и Бутакова, пришли в Россию миноносцы типа "Всадник". При доделочных работах в Новом Адмиралтействе строитель стальных катеров Петербургского порта (ему за неимением штатных достройщиков поручили эти работы) корабельный инженер А.Л. Александров 26 июля 1906 г. докладывал главному корабельному инженеру об искривленных основаниях аппаратов на "Всаднике" и "Гайдамаке". В результате при подгонке к этим основаниям доставленных на корабли аппаратов лопнул один из рельсов. Завод "Германия", зная свой грех, с готовностью его признал. Новые основания за счет завода "Германия" изготовил Балтийский завод.

27 июня 1906 г. командир "Гайдамака" докладывал командиру Петербургского порта об обнаруженной на корабле течи. Она происходила в кормовом патронном погребе с левой стороны у киля на 27-м шпангоуте от кормы. В сутки прибывало 15 ведер воды. До подхода очереди докования место течи замазали суриком и залили цементом. Проверкой по документам в МТК установили, что при двукратных испытаниях водонепроницаемости переборки в описываемом районе отсек водой не заливали.

Все это напоминало о том, что в качестве эталонного проект завода "Германия" все же требовал существенных доработок. Но Н.Е. Кутейников, как уже говорилось, счел все доработки излишними. О турбинах и об увеличении водоизмещения никто не вспоминал. Необъяснимое равнодушие МТК к судьбе проекта проявилось и в забвении прямого указания управляющего Морским министерством о ликвидации спонсонов в проекте Николаевского завода. Еще один шанс задуматься над заданиями на проектирование миноносцев Николаевского завода предоставил МТК запрос главного корабельного инженера Севастопольского порта П.Е. Черниговского. 17 марта 1905 г. он просил Главного инспектора кораблестроения сообщить (для соображений при проектировании в Черном море сухих доков) размерения и "нового контрминоносца водоизмещением 650 т".

Из МТК тем временем пришло разъяснение, что 650 т — это "недоразумение". В действительности, как

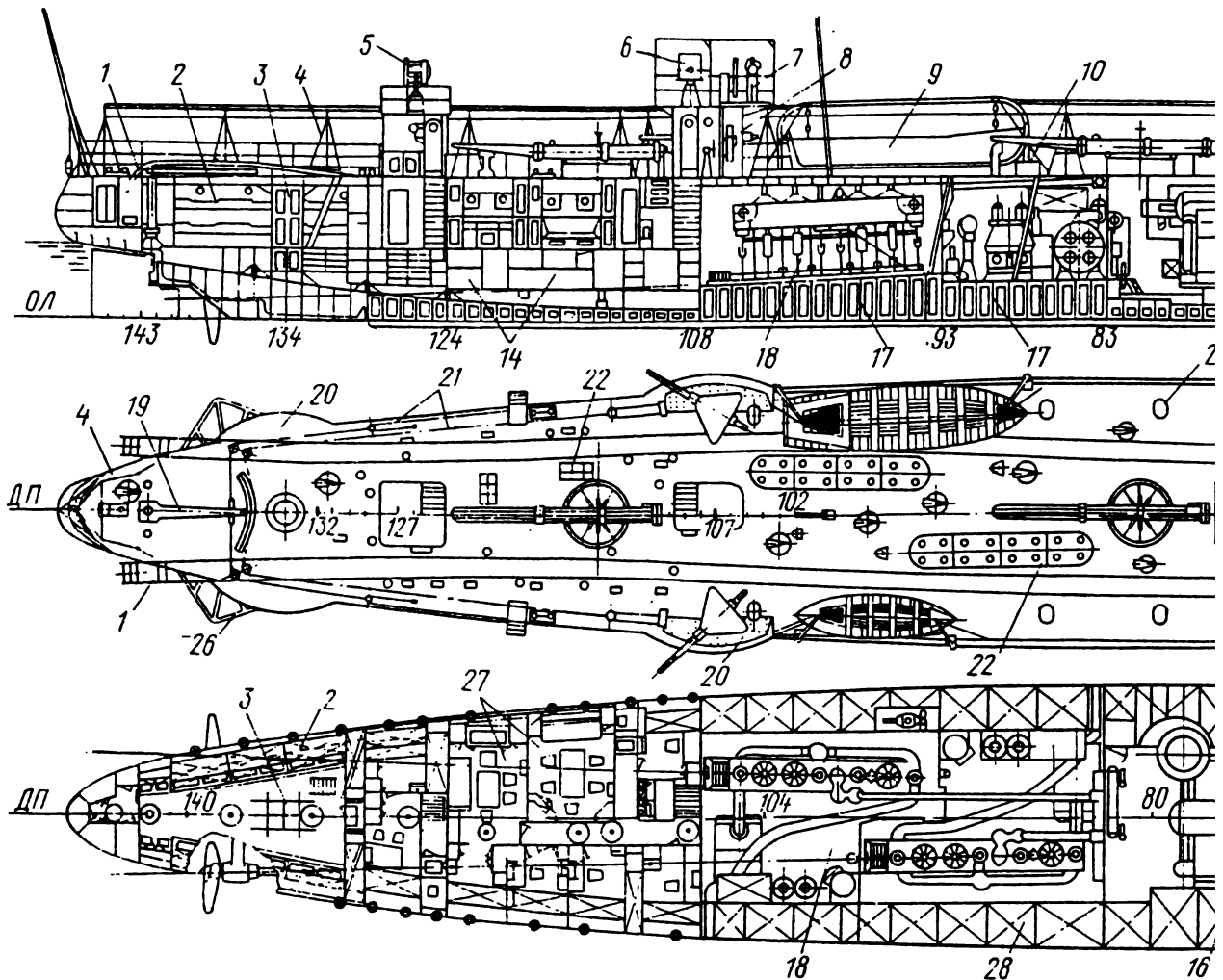
и писал Н.Е. Кутейников 26 марта 1905 г., ведутся переговоры с Николаевским заводом о постройке 570-тонных миноносцев по спецификации таких же миноносцев, строившихся на заводе "Германия" за границей. Далее сообщались их спецификационные характеристики. Прощамповав ранее принятое решение, Н.Е. Кутейников и в этом случае не пытался сделать шаг навстречу творчеству и инициативе.

В марте 1906 г. корабли были зачислены в списки флота под названиями "Лейтенант Шестаков", "Лейтенант Зацаренный", "Лейтенант Пущин", "Капитан-лейтенант Баранов". Тем самым флот вспоминал о так нуждавшейся в возрождении славы и памяти героев войны с Турцией в 1877-1878 гг. Тогда моряки не имея мореходных броненосцев и не считаясь с подавляющим превосходством турок, умели проявлять замечательные образцы смелости, находчивости, предприимчивости и инициативы, которых так, увы, не хватало в войне с Японией. А.П. Шестаков, И.М. Зацаренный, Л.М. Пущин на утлых минных катерах дерзко атаковали турецкие корабли. Н.М. Баранов, предложив превращать гражданские пароходы в сильно вооруженные крейсера, отличился захватом в море турецкого транспорта с войсками "Мерсина", а в другой раз героическим боем с преследовавшим его турецким броненосцем "Фетхи-Буленд".

В марте 1907 г. "Лейтенант Пущин" сменил название на "Капитан Сакен". Это было имя героя другой войны с Турцией в 1787-1791 гг., когда Россия окончательно подтвердила свои права на владение Крымом. В один из дней этой войны, 26 мая 1788 г., капитан 2 ранга Р. Сакен, командуя дубель-шлюпкой № 2 (6 орудий, 52 человека экипажа), был окружен у устья Южного Буга 11 турецкими галерами. Будучи атакован ими на абордаж, он взорвал свой корабль, потопив 4 галеры. Турки после этого боя, в котором погибли командир Сакен и 43 матроса, уже не рисковали абордажными атаками. Название новой кораблю переходило от минного крейсера постройки 1889 г. Именем же "Лейтенант Пущин" называли один из серийных 350-тонных миноносцев, построенных Николаевским заводом в 1904 г.

Проработки, выполненные заводом на основе требований МТК в январе 1905 г., показали необходимость существенного увеличения водоизмещения или уменьшения запасов угля. Так, при заданном МТК водоизмещении около 600 т. корабли обеспечивались машинами мощностью 5300 л.с., что давало скорость 24 уз. Для 25-уз скорости требовалось 6450 л.с. и форсирование котлов выше допускаявшихся МТК с соответствующим увеличением массы котлов на 16 т. Для достижения 26 уз. скорости мощность и масса механизмов должны были составлять 7300 л.с. и 204,4 т; при 27 уз. 8100 л.с. и 226,8 т. Соответственно на уголь при 600 т водоизмещении оставалось 88,1 и 65,7 т. В результате МТК в феврале 1905 г. подтвердил решение остановиться на 570-т водоизмещении и 25-уз скорости. Вооружение предполагалось из двух пушек ка-

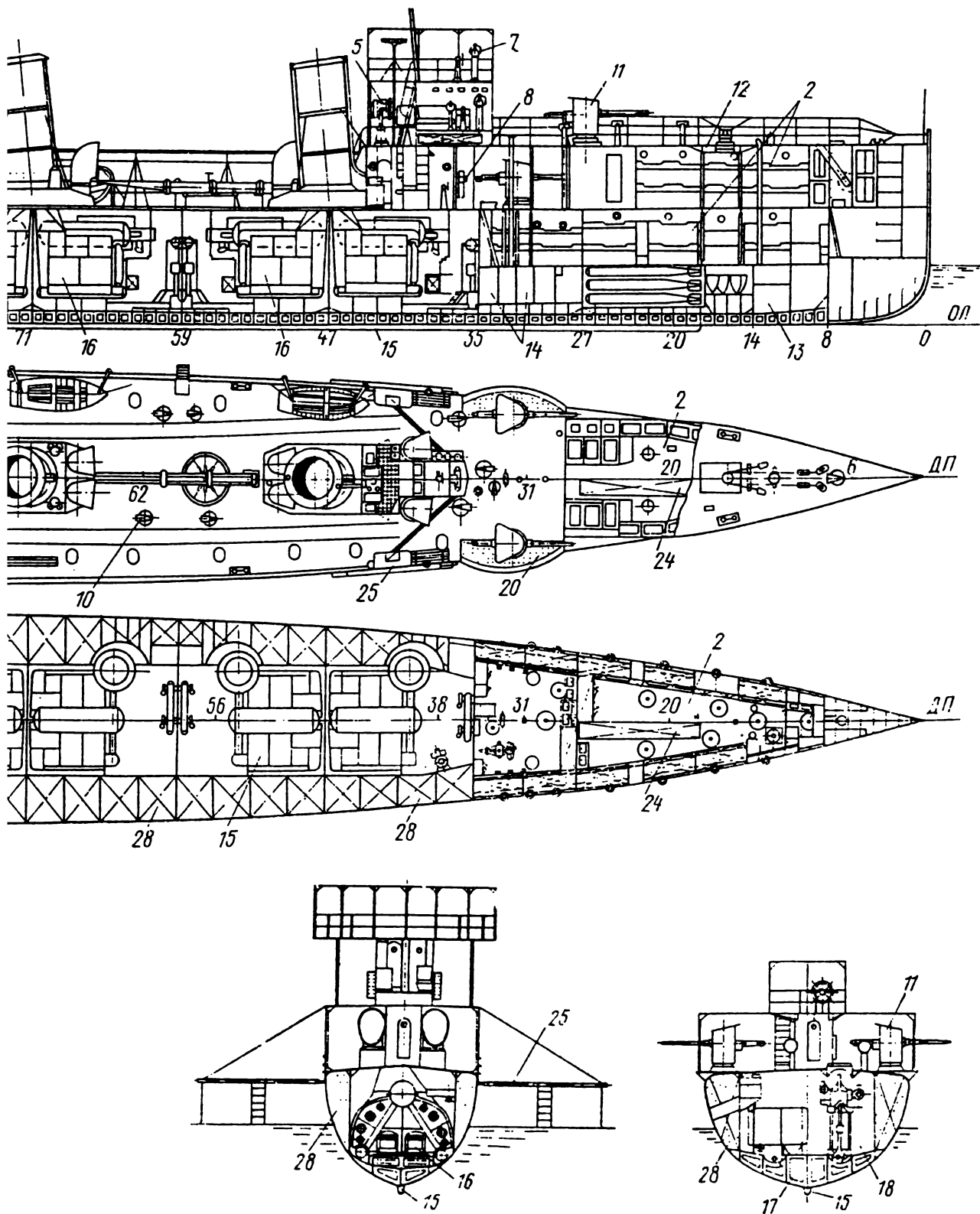
Чертеж предоставлен журналом "Судостроение".

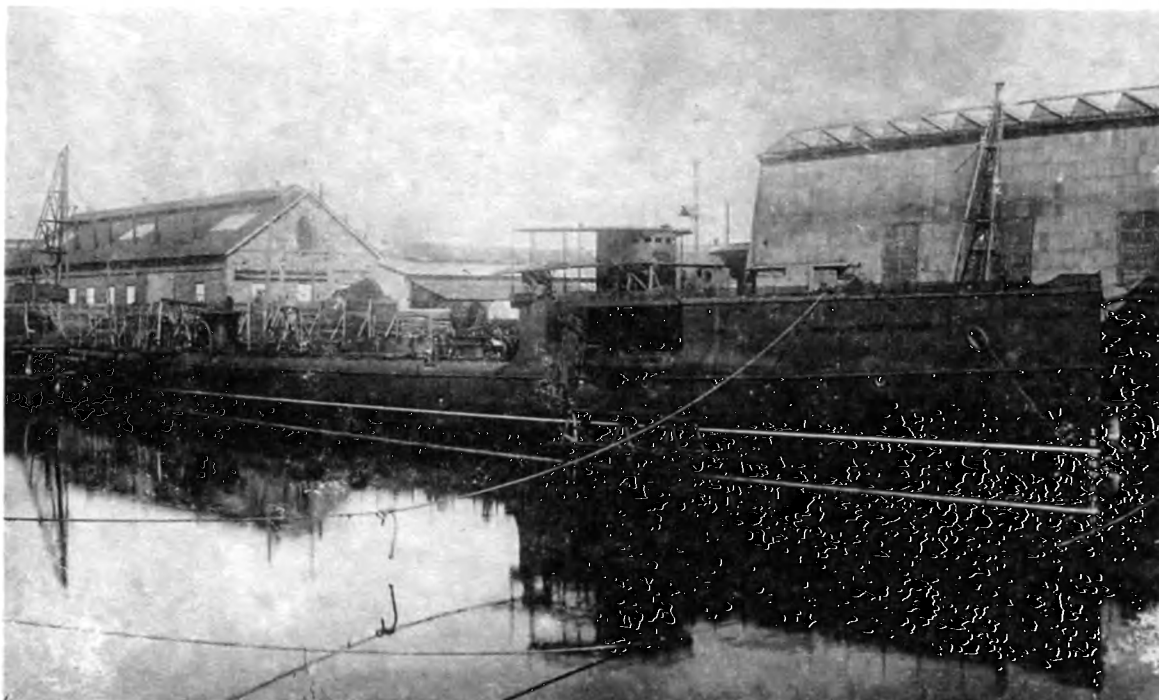


**Эскадренный миноносец типа "Лейтенант Шестаков".**

(Продольный разрез, планы верхней палубы, трюма и поперечные сечения)

1- рельсовый путь и скат для сбрасывания мин заграждения, 2-кубрик, 3- фундамент и подкрепление под кормовое 120-мм орудие, 4- тентовое устройство, 5- прожектор, 6- пулемет, 7-компас, 8-рулевая машина, 9-гребной 10-весельный катер, 10-сходной люк, 11- 75-мм орудие, 12-подкрепление под шпиль, 13- цепной ящик, 14- погреб боезапаса, 15-наружный вертикальный киль, 16- котельное отделение, 17- фундаменты машинных отделений, 18- машинное отделение, 19-румпель, 20- спонсоны, 21-штуртросовая проводка по верхней палубе, 22-световой люк, 23- горловина для погрузки угля, 24-торпедопогрузочный люк, 25-выстрел, 26-отвод для защиты гребного винта, 27- офицерские каюты и кают-компания, 28-угольные ямы.





Эскадренный миноносец «Капитан-лейтенант Баранов» на достройке.

либром 75 мм, шести 57-мм, двух трехлинейных пулеметов и трех минных аппаратов с запасом 9 торпед калибром 457 мм.

В мае 1905 г. были выделены кредиты на постройку четырех миноносцев по этому проекту, и управляющий Морским министерством приказал дать на них заказ Николаевскому заводу. 15 июня 1905 г. были подписаны контракт на их постройку и дополнительной договор на поставку заводом для кораблей предметов минного вооружения. Стоимость постройки каждого составила 790 000 руб., срок готовности к испытаниям на мерной миле 23 месяца для двух и 24 месяца для других «со дня окончательного утверждения главных чертежей». Приложенная к контракту и уже отпечатанная типографски «Спецификация миноносца в 570 т» не стала, однако, окончательной. Утвержденный МТК 28 июня 1905 г. чертеж четырех котлов Нормана, разработанный заводом, предусматривал увеличение из суммарной нагревательной поверхности до 1364 м<sup>2</sup>. Ряд новых требований МТК предъявил 5 августа при рассмотрении других чертежей: теоретического, практического и поперечных сечений корпуса.

Предложенные заводом по немецкому прототипу спонсоны для орудий следовало доработать на месте в ходе постройки. 20 августа утвердили «общий чертеж» миноносца, 3 октября 1905 г. МТК должен был согласиться с изменениями в спецификации в связи со всеми этими требованиями. Уже в июле завод называл свои корабли «Крейсера в 615 т», но МТК согласился лишь на увеличение их водоизмещения при испытаниях с 570 до 605 т, а так как расположение их сохрани-

лось в основном по прототипу (завода «Германия»), то решено было именовать их «увеличенными миноносцами типа 570 т».

В отличие от минных крейсеров, строящихся заводом «Германия» и комитетом по усилению военного флота, на которых нумерация шпангоутов (согласно германской практике) шла от кормы к носу, на кораблях Николаевского завода нумерацию изменили на принятую в русском флоте от носа в корму. На этом решении рапортом в МТК в августе 1905 г. настаивал главный командир Черноморского флота вице-адмирал Г.П. Чухнин, указавший на существенные неудобства различия нумерации для личного состава при освоении кораблей и переводах их с одного на другой.

В новой спецификации «миноносца увеличенного типа 570 т» длина корабля по ватерлинии (прежняя — в скобках) составляла 73,5 (71,0) м, ширина по ватерлинии 7,7 (7,2) м, наибольшая ширина по палубе 8,3 (7,4) м, высота корпуса от верхней кромки киля до середины бимсов верхней палубы 4,6 (4,5) м, осадка в средней части корпуса без киля 2,32 (2,3) м, с килем 2,53 (2,51) м, с лопастями винтов 3,05 (3,05) м. Водоизмещение 605 метрических тонн или 595,3 английских тонн «в полном снаряжении в готовности для испытания на ходу» составляли: корпус и оборудование 202 т, механизмы и электрооборудование 212,7 т, судовые системы и устройства 18,6 т, вооружение и боеприпасы 42,1 т, снабжение 21,6 т, нормальный запас угля 9,8 т, запас водоизмещения 10 т.

Корабль разделялся на отсеки 12 водонепроницаемыми поперечными переборками, доведенными от



настаивал командир "Капитан-лейтенанта Баранова" капитан 2 ранга А.М. Лазарев, который в Порт-Артуре командовал минным крейсером "Всадник" и канонерской лодкой "Отважный". Доводы его были следующие. Опыт частых стычек с японскими миноносцами требовал для борьбы с кораблями этого класса орудия калибром не менее 100-120 мм. Именно такие орудия ставились теперь на иностранные 400-тонные миноносцы. Тем более необходимы такие орудия строящимся кораблям, которые уступают иностранным в скорости, подчеркивал А.М. Лазарев. Возможность такой замены кормового 75-мм орудия одним 120-мм подтверждала и дирекция завода. Артиллерийский отдел МТК принял такое предложение без энтузиазма и. сочтя гарантии завода "голословными", потребовал расчетного подтверждения. Вопрос решился лишь 25 сентября 1907 г.

Ввиду незначительного влияния на морские качества и существенного улучшения боевых качеств корабля кораблестроительный отдел счел допустимыми перегрузку от установки 120-мм орудий длиной ствола 45 калибров (массой со станком и щитом 9,1 т, а с запасом из 100 патронов 12,7 т) и уменьшение метацентрической высоты на 50 мм. Соответствующей перегрузки потребовали и подкрепления корпуса и фундамента под установку орудия, отдача которого доходила до 29,5 т, а также и переоборудование кормового 75-мм погреба под новые, удлиненные до 1,3 м, 120-мм фугасные снаряды. Сами орудия, ввиду нежелательности их переделок в случае передачи со строящихся линейных кораблей типа "Андрей Первозванный", срочно заказывались на Обуховском заводе.

Тем временем постройка корпусов кораблей, начатая одновременно 24 января 1906 г., быстро продвигалась вперед. На день официальной закладки 3 сентября 1906 г. корабли имели до 40% готовности (по отношению к полной стоимости постройки). Наибольшее продвижение 46,75% было на "Лейтенанте Шестакове", в корпусе которого установили около 100 т материала, включая и закрепленный 200-кг форштевень. В марте 1907 г. на всех четырех кораблях установили 1,7 т ахтерштевни, в июле-августе 3,4 т кронштейны гребных валов. Шла установка пиллерсов, машинных и котельных фундаментов, светлых люков, леерных стоек, якорных шлюзов. Начали навешивать рули, крепить румпеля, отводы гребных винтов.

В августе 1907 г. на "Шестакове" появилась и надпись названия корабля. Первым он и был спущен на воду. За ним последовали 1 сентября "Капитан Сакен", 16 октября "Лейтенант Зацаренный" и последний 23 октября "Капитан-лейтенант Баранов". От завода судостроительными работами на миноносцах руководил морской инженер (выпускник Петербургского политехнического института) С.Т. Каменский, наблюдающими до апреля 1907 г. были корабельные инженеры А.А. Терентьев и В.Е. Карпов, а затем штабс-капитан корпуса корабельных инженеров А.Э. Влашимский.

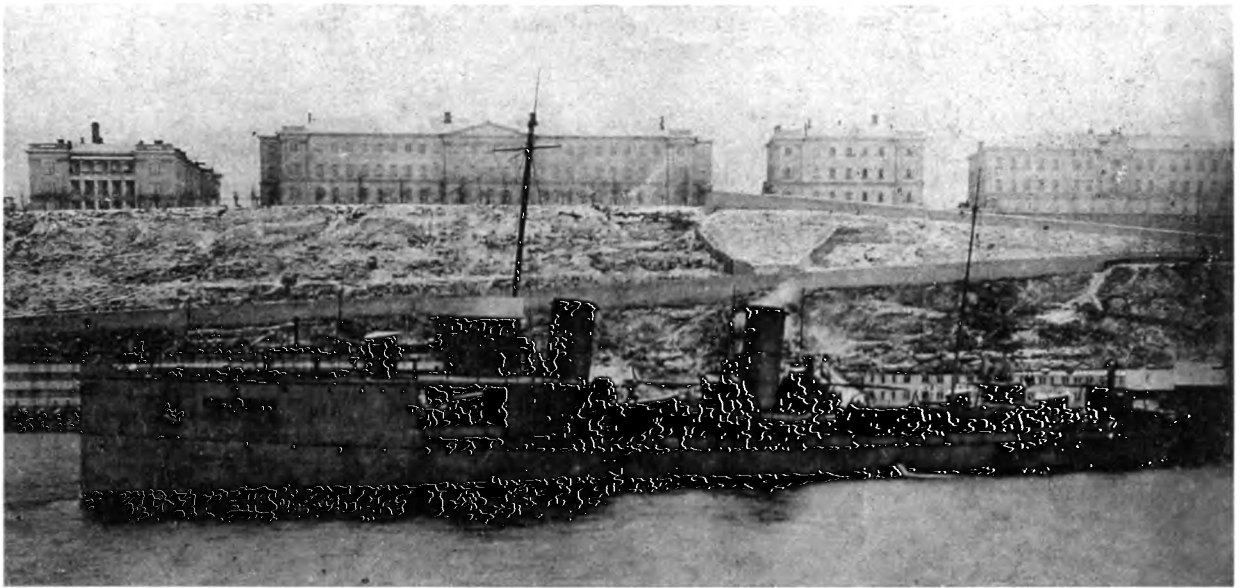
Вместе с энергичной достройкой на плаву продолжалась корректировка целого ряда проектно-технических решений. В связи с решением об установке на миноносцах радиостанций наблюдавший за постройкой корабельный инженер взамен предусматривающихся по контракту легких (17 м от ватерлинии) мачт в 1907 г. спроектировал новые длиной 21 м, но и их в 1908 г. пришлось переделывать в связи с требованием заведующего радиотелеграфным делом в Черноморском флоте капитан-лейтенанта В.Н. Кедрина.

Только в мае 1909 г. после опытов на "Лейтенанте Шестакове" грот-мачту по его образцу высотой 16,3 м начали устанавливать на остальных миноносцах серии. Дополнительными были выстрелы для шлюпок, специальные сигнальные огни (быстроходных кораблей, адмиральский и кильватерный), барбетты и подкрепления под 75-мм орудия (взамен 47-мм). Металлическую мебель вместо уже начатой деревянной изготовили по образцам, разработанным корабельным инженером Н.И. Егоровым для 350-т миноносцев. Отделку жилых помещений усовершенствовали парусиновыми щитами на рамах по указанию главного командира Черноморского флота Р.Н. Вирена.

Увеличили емкости цистерн питательной и питьевой воды. Кроме ручной подачи 75-и 120-мм боеприпасов, заводом была изготовлена также и элеватрная с приводом от ручных лебедок. Менялся и способ покрытия верхних палуб кораблей. Предлагавшаяся по спецификации толстая просмоленная лаком парусина была признана непрактичной по опытам в Балтийском флоте, но только после официальной сдачи кораблей их уже начинавшие ржаветь палубы решили покрыть линолеумом.

В августе 1908 г. перешедший первым в Севастополь "Лейтенант Шестаков" начал ходовые испытания, но контрактной 25-уз скорости добиться не удалось. Диаметр винтов уменьшили с 2,83 до 2,5 м, а площадь развернутой поверхности каждого с 2,3 до 1,9 м<sup>2</sup>. Но и с этими измененными винтами вступивший в испытания "Капитан Сакен" достиг лишь 22-уз скорости. Частота вращения составляла только 300 об/мин., вместо контрактных 350-360. Советы из Петербурга известного инженер-механика В.И. Афанасьева помогли добиться лишь 310 об/мин., и обескураженный завод заявил, что "наши миноносцы вследствие своеобразного образования корпуса не соответствуют условиям для определения формы и размеров винтов".

Для привлечения к делу "авторитетов морской техники" в Петербург со всей документацией отправился представитель завода А.Н. Харкевич. Винты пришлось проектировать вновь, и лишь в мае 1909 г. скорость каждого корабля подошла к контрактной: 24,26 уз у "Лейтенанта Зацаренного", 24,4 у "Капитан-лейтенанта Баранова", 24,58 у "Лейтенанта Шестакова", 24,78 у "Капитана Сакена". Проектная (6500 л.с.) мощность была перекрыта на каждом корабле, составив соответственно 6963, 6675, 7136, 7310 л.с. В недостатке скорости повинна была и перегрузка. Во-



Эскадренный миноносец "Капитан Сакен" в Севастополе.

доизмещение кораблей на испытаниях, даже за вычетом "министерской", принятой на себя заказчиком перегрузки 16 т и с контрактным запасом угля составило от 639 до 645 т, вместо 605 по контракту. При полных угольных ямах (вместимость до 214 т) водоизмещение соответственно увеличивалось.

Еще не вступившие в строй корабли, продолжая интенсивные испытания (включая прогрессивные на Лукульской мерной миле и 42-часовые пробегии в море) и доделочные работы в Севастополе и на Николаевском заводе, часто привлекались к маневрам и учениям флота. Вместе или порознь они совершали плавания в Николаев, Ялту, Феодосию, Одессу, участвовали в конвоировании царской яхты "Штандарт", а "Лейтенант Шестаков" под императорским брейд-вымпелом 3 сентября принимал смотр миноносцев флота. 18 сентября 1909 г. председатель приемной комиссии капитан 1 ранга И.Г. Васильев (он же начальник образованного кораблями дивизиона строящихся эскадренных миноносцев) подписал акт о приеме в казну "Лейтенанта Шестакова", за ним 30 сентября были приняты "Капитан Сакен" и "Капитан-лейтенант Баранов", а 3 октября "Лейтенант Зацаренный". Надежность их конструкции и доброкачественность работ лично в Севастополе проверяли председатель МТК генерал-майор по адмиралтейству А.Н. Крылов и товарищ морского министра контр-адмирал И.К. Григорович, под брейд-вымпелом которого "Лейтенант Шестаков" 17 октября 1909 г. совершил 20-узловой скоростью переход из Севастополя в Ялту и обратно.

И.К. Григорович, согласившись с предложением А.Н. Крылова принять миноносцы в казну, в своем докладе морскому министру подчеркивал, что на кораблях "исполнение работ отмечается законченностью

и тщательностью при общей правильности и рациональности деталей конструкции".

Приказом по Морскому ведомству от 12 ноября 1909 г. корабли зачислили в действующий флот Черного моря. Они образовали второй дивизион эскадренных миноносцев и вместе с первым дивизионом (миноносцы 350 т серии "З" и "Ж") были сведены в минную бригаду. Но и после этого до конца года продолжалась энергичная "доводка" кораблей силами Севастопольского военного порта. Неоценимой была помощь командированных заводских специалистов, из которых И.К. Коносович, например, бессменно проплавал на "Капитане Сакене" 1,5 года сначала наблюдающим машинистом, потом гарантийным механиком. В течение декабря 1909 г. на каждом из четырех эсминцев взамен 75-мм пушки, временно смонтировали кордовой фундамент, установили по одному 120-мм орудью и приступили к их регулировке и испытаниям стрельбой. Орудия снабдили оптическими прицелами и начали осваивать ручные дальномеры системы Мякишева. Одновременно заканчивали оборудование радиорубок, подогнали в доке запасные винты, окрасились в защитный шаровой цвет, переделывали подачу к 120-мм орудиям, для которых элеваторы были признаны излишними.

В напряженных учениях осваивался широкий круг боевых задач, значительно расширенных с учетом опыта русско-японской войны. Привычными становились приемки мин заграждения в Сухарной балке и последующие учебные минные постановки, траления мин шитовыми тралами, ночные торпедные атаки и залповые торпедные стрельбы, разведывательные заветы и эволюции на полной скорости. Часть задач выполнялась в первых летних плаваниях с флотом у крымских и кавказских берегов и весенних двухсторон-



*Эскадренные миноносцы типа "Лейтенант Шестаков" возвращаются в Севастополь.*

них маневрах. Успешными были и повторные прогрессивные испытания механизмов кораблей на предельной скорострельности с измерением упругих и остаточных деформаций. Редкие наблюдения о результатах обрастания кораблей за год были сделаны командиром "Капитана Сакена" капитаном 2 ранга Ф.А. Винтером. Так, при 160 об/мин. скорость составляла 11,82 уз вместо 12,7 уз, а при 220 об/мин. 15,55 вместо 17 уз. В полной мере достоинства кораблей, как первых в Черном море подлинных эскадренных миноносцев, проявились в последующих походах в 1911 г., когда флот, ввиду назревавшей балканской войны, совершил редкий в то время обход всех зарубежных берегов от азиатского до балканского.

Первые изменения в артиллерийском вооружении кораблей произошли уже в декабре 1910 г., когда сняли броневые щиты с 75-мм орудий, а затем пришла очередь и самих этих орудий, давно признанных неподходящими для настоящих эсминцев. В декабре 1913 г. на "Капитане Сакене" приступили к замене пяти 75-мм орудий одним 120-мм. К началу 1914 г. артиллерийское вооружение кораблей составляло по два 120-мм орудия, из них носовое было установлено на полубаке, обеспечивая возможность ведения огня на значительном волнении. Ликвидировали и пресловутые спонсоны.

С августа 1911 г. 2-й дивизион миноносцев вошел в состав Черноморской минной дивизии, а в

сентябре 1914 г., в связи с вступлением в строй новых эсминцев типа "Новик", корабли прежнего 2-го дивизиона составили 3-й дивизион. В 1914 ("Капитан-лейтенант Баранов") и в 1915 гг. корабли прошли капитальный ремонт. На каждом корабле к двум 120-мм орудиям прибавилось по две 47-мм зенитных пушки с углами возвышения до 80-87°, число принимаемых мин заграждения увеличилось до 50, вдвое больше (1 кВт) стала мощность новых радиостанций, установленных в 1916 г. на "Лейтенанте Зацаренном" и "Капитан-лейтенанте Баранове".

Всестороннюю боевую подготовку кораблей обеспечили командиры предвоенных лет капитаны 2 ранга Н.А. Геринг ("Шестаков", 1911-1913), С.С. Погуляев ("Сакен", 1911-1913), Б.Б. Жерве ("Баранов", 1913-1915), И.И. Подъяпольский ("Зацаренный", 1913-1914). Умело сохранив школу прежних командиров, они, в силу неизбежно укоренившейся во время войны ротации, передали корабли новым офицерам, сменявшим их уже в 1914-1915 гг. Флот пополнялся новыми кораблями, и прежние командиры миноносцев, как это происходило и на Балтике, получали более высокие должности. С.С. Погуляев в 1913-1916 гг. командовал крейсером "Кагул", затем вступил в командование 1-й бригадой линейных кораблей Черного моря. Б.Б. Жерве, герой боя на крейсере "Громобой" в 1904 г., в 1915-1917 гг. командовал одним из первых черноморских "Новиков" — "Поспешным".

*Фирма "GMS" предлагает чертежи  
для моделлистов и иностранную литературу по военной тематике.  
Адрес: 198332 г. С.-Петербург. Ленинский проспект 96 - 1 - 167*

## Глава II

# КОРАБЛИ ОСОБОГО КОМИТЕТА ОСОБЫЙ, ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННЫЙ

В изобилии почти фантастических просчетов, допущенных царизмом накануне и во время войны с Японией, главнейшим было, конечно, непонимание той решающей роли, какую в ходе кампании могло сыграть ударное соединение, составленное из пяти строившихся броненосцев типа "Бородино".

Будь у З.П. Рожественского желание вступить в бой с японцами, он, наверное, принял бы более действенные меры по повышению боеготовности эскадры. Но этого, как мы знаем, не произошло. Поразительна и полная отстраненность ведомства от забот по повышению этой боеготовности. Об эскадре, совершившей исключительно изнурительное плавание и потерявшей всякое доверие к адмиралу, словно забыли. Все усилия были направлены на коммерческие операции, более близкие душе и сердцу русской бюрократии. Немало, наверное, представителей ведомства сумели "безгрешно" заработать на почве безостановочно заключававшихся в те дни сделок с поставщиками, заводчиками и посредниками. Никто до сих пор не сосчитал всех этих расходов и той доли, которая ушла на "вознаграждения" участникам сделок. Факты говорят лишь об одном. Большая часть заказов, сделанных во время войны, существенного влияния на ее результат не оказала.

Но ничего из здесь сказанного не задевало сознания тех жалких людишек, которые самодовольно почивали перед войной в кабинетах Главного адмиралтейства. Они лишь брезгливо отмахивались от нарушавших их покой редких инициатив и предостережений таких подлинных патриотов флота, как адмирал С.О. Макаров, капитаны I ранга В.А. Лилье, Л.А. Брусилов, полковник В.А. Алексеев и другие.

Затраты на все названные средства повышения боеготовности флота были во стократ полезнее, действеннее и спасительнее, чем все судорожно совершавшиеся с началом войны коммерческие сделки, начиная от катеров Никсона и кончая готовностью выложить огромные многомиллионные суммы на приобретение "экзотических крейсеров". Пустым местом, вешалкой для генерал-адмиральского мундира оставался и не желавший вникать в проблемы флота его августейший хозяин и завсегдатай парижских шантанов великий князь Алексей Александрович. Не утруждал себя размышлениями о судьбах флота и его "державный вождь", он же "Адмирал Тихого океана" и примерный семьянин император Николай Александрович. Не проявил заметного интеллекта и управляющий Морским министерством адмирал Авелан. Флот, как это ни

горько признавать, был по существу брошен в той войне на произвол судьбы.

Особую роль в сложившейся бедственной обстановке мог бы сыграть единственный из Романовых (не считая давно забывшего о корабельной службе генерал-адмирала), кто имел в то время адмиральский чин, принадлежал к высшим слоям династии и был близким родственником императора (женат на его сестре). Он один на флоте не был повязан холопской необходимостью по-царедворски лгать, обманывать и угодничать. Это был великий князь Александр Михайлович — внук императора Николая I и зять царствовавшего императора Николая II.

Избрав для себя флотскую карьеру и не имея возможности сообразно своему высокому положению получить должность генерал-адмирала (ее уже занимал дядя царя), великий князь после командования броненосцем "Ростислав" состоял младшим флагманом Черноморского флота. Одновременно он занимал, по существу, созданную для него должность Главноуправляющего торговым мореплаванием и портами (в составе министерства торговли и промышленности). Не мог же великий князь быть просто контр-адмиралом. Но тяготел он к военному флоту и был известен как титульный издатель выпускавшегося с 1891 г. популярного отечественного ежегодника "Военные флоты и морская справочная книжка".

Это было весьма полезное справочное издание, в котором наряду со сведениями о кораблях всех флотов мира, их бюджетах, программах судостроения (с чертежами, фотографиями и таблицами) и описаниями проектов кораблей помещались и широкие обзоры состояния и тенденций развития техники и тактики флотов мира.

Затем он возглавил родившееся новое государственно-общественное учреждение, получившее название "Высочайше учрежденный особый комитет по усилению флота на добровольные пожертвования". Эту должность он совмещал с еще одной, приобретенной с началом войны, — заведующего вооружением вспомогательных судов флота.

Сбор средств на усиление флота начался по инициативе князя С.С. Абамелек-Лазарева, когда к 6 февраля 1904 г. (день Высочайшего утверждения Общества) было собрано свыше 250 тыс. руб. Появились предложения о создании в России добровольного общества, подобного германскому, которое взяло бы на себя распространение среди населения сведений о фло-

те и сбор пожертвований на его усиление. Инициатива была поддержана сверху. Так явился Особый комитет, почетное председательство в котором принял на себя состоявший тогда наследником престола брат царя, великий князь Михаил Александрович (1878-1918), а руководство деятельностью, также по просьбе обществу, великий князь Александр Михайлович.

По желанию ли великого князя или помимо его воли, но задача общества вместо широкой просветительской и патриотической деятельности и многообразной помощи флоту (в том числе идеями и научными разработками) сразу же была сужена до коммерческого предприятия, создающего самую "материнскую часть", для чего в Морском министерстве уже и так существовало специальное учреждение — ГУКиС. Не было и речи о перспективных разработках новых видов оружия и техники, включая оценку достоинств и возможность применения турбин и двигателей внутреннего сгорания, новые тактические приемы и методы стрельбы, помощь в обороне Порт-Артура экстренным сбором, вооружением тральщиков и моторных торпедных катеров и т.д.).

Все эти практические пути действенной оперативной помощи ведущему войну флоту оказались за бортом интересов нового, фактически начавшего конкурировать с Морским министерством ведомства. Задачи были поставлены чисто утилитарные: заказы новых кораблей, причем даже без вооружения. Эту заботу также возложили на министерство.

В выборе класса предстоящих к постройке кораблей сомнений также не было. Несмотря на ожидавшуюся краткосрочность войны, заказывать решили достаточно трудоемкие корабли — эскадренные миноносцы. Их для пущей важности и повышения общественного престижа нового ведомства стали именовать ничего не значащим термином "минные крейсера". В типе кораблей представлялись, по-видимому, примером проекта, представленного Морскому министерству заводу "Германия".

Не было сложностей и с размещением заказов. Еще в должности Главноуправляющего торговым мореплаванием и портами великий князь сосредоточил свое внимание на заводе "Ланге и сын" в Риге. Это внимание, как он объяснял позднее, было продиктовано всемилошнейшим высочайшим рескриптом от 7 ноября 1902 г. Он поручал великому князю "основание средствами казны или на коммерческих началах верфей и ремонтных мастерских для судов, а также оказания необходимой помощи существующему судостроению". В соответствии с таким заданием и "во исполнение ближайших высочайших указаний была оказана существенная помощь находившемуся временно в затруднительном положении Рижскому судостроительному заводу "Ланге и сын". Благодаря принятым мерам завод, по словам князя, "успел поправить свое финансовое положение и значительно увеличить свои технические средства". Влияние казенных денег, действительно, помогло заводу оправиться, но

стать вполне рентабельным коммерческим предприятием он все же не мог. Неконкурентоспособность предприятий отечественного морского гражданского судостроения была не в силах преодолеть даже воля великого князя.

Возникший искусственно, завод, по признанию, сделанному в ноябре 1905 г. министром торговли и промышленности В.А. Тимирязевым, оставался в его ведомстве своего рода "болезненным наростом". "Неудовлетворительным", по мнению министра, было и заведование заводом, осуществлявшееся Главным управлением великого князя. Министр не объяснял причин, но, по-видимому, немалое значение имело то обстоятельство, что заведование курировала одна из одиозных фигур тогдашней бюрократии, тайный советник С.В. Рухлов, который, однако, в силу труднообъяснимых мотивов был избран великим князем на должность своего "товарища" по главному управлению. Он же, как и значительная часть аппарата Главного управления, вошел в состав Особого комитета. Понятно, что завод Ланге, в силу особой приближенности к Главному управлению, и был избран в качестве главного контрагента Особого комитета. Получив львиную долю щедро оплаченных заказов, завод смог еще раз поправить свое положение, но оставался, как о том говорят факты, тем же искусственно поддерживаемым на плаву убыточным предприятием.

Основу финансовой деятельности комитета составляли крупные взносы, которые, как это было и при создании в 1878 г. Добровольного флота, поступали от немногих особо щедрых и состоятельных жертвователей. Так, взнос Эмира Бухарского — 1 млн. руб. составил половину всего сбора за март 1904 г. Соизмеримыми с поступлением за февраль-июль — от 0,9 до 2,3 млн. руб. — были взносы от других крупных жертвователей. От графа С.В. Орлова-Давыдова получили 400 тыс. руб., от графа А.Д. Шереметева 200 тыс. руб. "Кочевые трухмены Ставропольской губернии", как поначалу записали, пожертвовали 330 тыс. руб. От Казанского земства поступили 300 тыс. руб., от Финляндского сената 1 млн. финских марок. Взносы всех чинов военного ведомства к июлю составили общую сумму 350 тыс. руб. Значительная часть средств поступала и от императорского двора. Деньги хранили в частных Волжско-Камском и Московском купеческом банках, взявшим на себя выплату повышенных процентных сумм.

Не считая разного рода "свадебных генералов", в комитет были выбраны лица, обладавшие известной административной, финансовой или общественной властью, а также значительная часть аппарата управления делами великого князя и руководимого им ГУТ-МиП. Все они должны были своим влиянием или авторитетом должности помогать великому князю единолично вершить дела. О каком-либо творческом участии в обсуждении программы и направлении деятельности столь обширного и разноликого общества, по-видимому, не могло быть и речи. А.Н. Крылов, ос-

тавивший весьма обширные воспоминания, о своей деятельности в Комитете не вспоминал ничего. Как и большинство его членов, он, наверное, так и остался "свадебным генералом". Не сохранилось и протоколов (неизвестно, существовали ли они в природе), отражавших, как это было после войны в Морском министерстве, существо обсуждавшихся проблем и решений.

Деятельность Комитета сосредоточилась в двух его главных отделах — Морском и Финансовом. Председательство в обоих отделах принадлежало великому князю Александру, "замещающим председателем" в первой комиссии был записан вице-адмирал И.М. Диков, во второй вице-адмирал К.К. Деливрон. "Участвующими" в работе Морского отдела значились

полковник В.А. Алексеев и инспектор торгового мореплавания и портов Р.М. Ловягин. Делопроизводство отдела вел лейтенант П.В. Верховский. Были еще отдельные делопроизводства: по письмам-переводам, "по квитацционным книжкам", "по сношениям с банками". Прием пожертвований золотыми и серебряными вещами и драгоценными камнями был сосредоточен в С-Петербургской ссудной кассе, прочими вещами — в С-Петербургском Городском ломбарде.

Комиссию по даче заказов на сооружаемые "Высочайше учрежденным Особым комитетом по усилению военного флота на добровольные пожертвования судам" составляли К.П. Кузьмич, Д.В. Скорцов, П.П. Ведерников, представители от Фи-

В состав Комитета вошли избранные великим князем чины флота, армии, известные корабельные инженеры, представители государственной и военной администрации, включая значительную часть губернаторов, — всего 117 человек. Список возглавляли великий князь Кирилл Владимирович (третье августейшее лицо в составе Комитета) и инициатор сбора средств С.С. Абаemelек-Лазарев, член Горного Совета Министерства земледелия и государственных имуществ. В алфавитном порядке занимал свое место самый крупный российский жертвователь граф С.В. Орлов-Давыдов.

Из числа специалистов судостроения или, как тогда говорили, "техников" присутствовали корабельные инженеры К.П. Боклевский (ординарный профессор СПб Политехнического института), И.Г. Бубнов, Н.Е. Кутейников (главный инспектор кораблестроения), С.К. Ратник (начальник Балтийского завода), Д.В. Скорцов (главный корабельный инженер С-Петербургского порта), инженер-механики В.И. Афанасьев (ранее Афонасьев) — старший помощник Главного инспектора механической части, В.П. Ведерников (старший инженер-механик С-Петербургского порта), Н.Г. Нозиков (главный инспектор механической части МТК), Ф.Я. Поречкин (помощник главного инспектора механической части).

Флот представляли вице-адмирал П.А. Безобразов (и. о. начальника ГМШ), капитан 2 ранга М.Н. Беклемишев (руководил тогда всем делом подводного судостроения — Р.М.), вице-адмирал А.А. Бирилев (главный командир флота и портов, начальник морской обороны Балтийского моря и военный губернатор Кронштадта), лейтенант А.С. Боткин (энтузиаст постройки полуподводных судов — Р.М.), капитан 1 ранга Л.А. Брусилов (заведующий стратегической частью военно-морского учебного отдела ГМШ), контр-адмирал А.А. Вирениус (помощник начальника ГМШ), вице-адмирал К.К. Деливрон (член Адмиралтейств-Совета, заместитель председателя императорского общества судостроения), вице-адмирал И.М. Диков (член Адмиралтейств-Совета), генерал-адъютант вице-адмирал Ф.В. Дубасов (председатель МТК), капитаны 2 ранга М.К. Истомин, Л.Б. Кербер, Н.Л. Кладо (преподаватель Николаевской Морской академии), Е.В. Колбасьев (изобретатель в области подводного судостроения и телефонной связи — Р.М.), генерал-лейтенанты А.А. Кононов, А.С. Кротков (главный инспектор морской артиллерии), подполковник А.Н. Крылов (заведующий опытовым судостроительным бассейном, преподаватель Морской академии, член английского общества корабельных инженеров — Р.М.), вице-адмирал К.П. Кузьмич (командир С-Петербургского порта), контр-адмирал К.Д. Нилов (командир гвардейского экипажа, флаг-капитан его императорского величества), капитан 2 ранга князь Н.С. Путятин, вице-

адмирал З.П. Рожественский (начальник ГМШ, генерал-адъютант, командующий 2-й Тихоокеанской эскадрой — Р.М.), Н.И. Скрыдлов (член Адмиралтейств-Совета), мичман В.В. Солдатенков.

Вместе с 48 губернаторами, предводителями дворянства и представителями земской власти, включая и князя И.М. Оболенского (генерал-адъютант, генерал-лейтенант, Финляндский генерал-губернатор, председатель имперского Финляндского сената), в списках общества значились также отставной генерал-майор по адмиралтейству Н.Н. Беклемишев (начальник отдела торговых портов ГУТМиП — Р.М.), М.Н. Бенуа (директор-распорядитель судоходного общества "Кавказ и Меркурий"), надворный советник А.К. Бедиско (в звании камер-юнкера), П.В. Верховской (чиновник особых поручений Министерства финансов), В.В. Виндельбандт (директор С-Петербургской конторы Государственного банка), П.Н. Волков (председатель С-Петербургского городского общества страхования), граф А.Ф. Гейден (начальник канцелярии императорской главной квартиры), князь Б.Б. Голицын ("состоящий при особе его императорского величества"), генерал-майор Д.Я. Дашков (состоящий при его императорском высочестве великом князе Михаиле Александровиче), лейтенант П.П. Дурново (адъютант великого князя Алексея Александровича), генерал-майор А.М. Зайончковский, Б.И. Золотарев (верхнеудинский купец), А.А. Измаильский (управляющий делами его императорского высочества великого князя Михаила Александровича), А.Е. Конкевич (чиновник особых поручений при главноуправляющем), князь Л.М. Кочубей, А.Е. Нос (председатель императорского общества содействия русскому торговому мореходству), П.С. Оконешников (председатель Московского общества рысистого бега), Н.М. Перепелкин (председатель Московского городского кредитного общества), Н.Н. Перцов (инженер путей сообщения), Н.Ф. Плещеев (отставной поручик), С.В. Рухлов (член совета министра народного просвещения), В.Г. Смиттен (член совета Государственного контроля), А.С. Суворин (издатель газеты "Новое время"), Н.А. Тарасов (председатель С-Петербургского городского кредитного общества), барон Г.В. Тизенгаузен (электротехник), И.И. Чепелевский (член Совета министра внутренних дел), капитан 2 ранга В.А. Шателен (управляющий канцелярией главноуправляющего ТМиП), князь В.Н. Шаховской (чиновник особых поручений V класса при главноуправляющем ТМиП), А.А. Швенднер (председатель Одесского городского кредитного общества), флигель-адъютант граф А.Д. Шереметев, П.Н. Шеффер (и.д. управляющего конторой двора его императорского высочества великого князя Александра Михайловича), Д.Н. Шипов (в звании камергера, бывший председатель московской земской управы), А.К. Якубовский (старшина Московского дворянского клуба).

нансового отдела К.К. Деливрон, князь Б.Б. Голицын и делопроизводитель В.Г. Ващалов (состоял делопроизводителем главного корабельного инженера С-Петербургского порта).

Надзор "за исполнением построек судов" по заказам Комитета осуществляли корабельный инженер Д.В. Скворцов ("руководящий технической частью построек судов") и наблюдающие за постройкой. Эти заботы возложили на корабельных инженеров Г.Ф. Шлезингера, М.М. Египтеоса (оба состояли в должностях помощников главного корабельного инженера С-Петербургского порта по новому судостроению, В.К. Берга (находился в прикомандировании к С-Петербургской портовой конторе) и портового техника Воронина. За устройство минного вооружения отвечал капитан 2 ранга П.П. Азбелев (он же минный офицер по новому судостроению С-Петербургского порта) по механизмам инженер-механики М.Н. Яненко, А.М. Водов, Л.Р. Шведе. Два первых при относительной молодости (31 и 24 года) успели окончить Морскую академию, а М.Н. Яненко и минный класс. Л.Р. Шведе было 40 лет, в 1887 г. он окончил минно-машинный класс, но в дальнейшем ушел в запас и вернулся на службу в 1901 г., в 1904 г. был назначен и. д. судового механика на миноносце "Прозорливый". Остальные в должностях старших механиков не служили, опыта наблюдения за постройкой не имели.

Делопроизводство по надзору за работами выполнял коллежский советник Ващалов. Канцелярию возглавлял капитан 2 ранга В.Н. Шателен. Ее составили: общее делопроизводство (5 чиновников), отдел печати (2 чиновника), отдел статистики (4 чиновника). Это означало, что документальное наследие Комитета должно было быть весьма значительным.

Все члены комиссии и отделов находились на государственной службе, сохраняли там свои должно-

сти и работали в Комитете, видимо, на условиях совместительства. Отвлекая в свои структуры и без того немногочисленные инженерные и строевые кадры флота, Комитет таким образом вносил в работу министерства дезорганизацию.

Д.В. Скворцов, как об этом говорят документы, не делал различия между своей основной портовой деятельностью и работой в Комитете и даже переписку по его делам осуществлял на своих министерских бланках главного корабельного инженера порта. Это приводило к трудноразличимому, а возможно, даже и умышленному смещению кругов деятельности двух ведомств — министерства и комитета. Это, как будет видно, приводило к прямым подменам в пользу Комитета и во вред министерству.

При такой сложной структуре и смещении функций должностных лиц, разбросанных по местам их основной службы, великий князь мог вершить свои дела совершенно бесконтрольно. Не тратился он и на совещания и обсуждения проектов. Понятно также, что малой части средств, что расходовались на содержание Комитета и его структур, с лихвой могло хватить на восстановление и усиление творческого и интеллектуального потенциала обескровленного и дезорганизованного во время войны Морского министерства. И тогда, возможно, нашлось бы кому вспомнить, что снаряды для практических стрельб эскадре З.П. Рождественского были нужны на Мадагаскаре, а не во Владивостоке, куда они были переправлены. Более осмысленными могли бы быть и другие решения.

Обособленность Комитета от структур Морского министерства и его фактически бесконтрольная (ревизионного подразделения не было) самостоятельная деятельность не способствовали консолидации и выбору прогрессивных типов кораблей и оптимальных технических решений.

## КОНТРИМИНОСЦЫ ПРОЕКТА ЛИТЕР "В"

("Украина", "Туркменец Ставропольский", "Войсковой", "Казанец", "Стерегущий", "Страшный", "Донской Казак", "Забайкалец")

Эскадренные миноносцы класса "Доброволец" во всех их модификациях от типа "Украина" до "Лейтенанта Шестакова" являлись для русского флота приобретением со всех сторон внезапным и труднообъяснимым. Тип этих кораблей, начавшихся с проекта завода "Германия", не соответствовал ни наметкам обсуждавшейся в 1903 г. новой судостроительной программы, ни тем последовавшим во время войны заказам Морского министерства, которыми повторялись типы ранее строившихся, но все же более скоростных (26-27 уз) миноносцев иностранных фирм и Невского завода. Можно, конечно, ссылаться на схожесть "Добровольцев" с английскими миноносцами класса (класса, а не типа, как иногда говорят) "Ривер", но вряд ли этим что-то можно объяснить всерьез.

Еще в 19 веке, заполонив мир 28-30-узловыми

истребителями миноносцев и не затрудняя себя в расходах, англичане могли позволить себе "расслабиться" сооружением подобных же, но не столь скоростных и несколько более крупных кораблей. При скорости 24-25 уз. они по существу являлись сторожевыми кораблями. Об этом их прибрежном сторожевом назначении говорили и сами названия кораблей серии. Они носили названия впадающих в океан рек самого британского острова. Постройка этих кораблей могла быть и реакцией на проявляющееся английскими кораблестроителями легкомысленное отношение к прочности. От этого в 1901 г. погибли их первые турбинные корабли "Вайпер" и "Кобра". Британский флот был так велик, богат и многообразен, что в нем могли найти свое место и такие полужэкспериментальные корабли ограниченного применения (были и такие теории), у которых вме-

сто скорости предпочтение было отдано повышению прочности и мореходности. Об этом говорит и их характерная конструктивная особенность — полноразмерный полубак.

Но англичане и от турбин, открывающих новые возможности повышения скорости, не отказывались. "Эден", построенный в 1905 г. по проекту "Ривер"-класса, от остальных 33 кораблей его серии отличался применением турбинной установки. Позволившая повысить скорость до 26 уз (а с форсировкой котлов, надо думать до, 28 уз), она недвусмысленно указывала миру путь в новую турбинную эпоху. Другой миноносец тех лет "Велокс" (1902 г.) был снабжен комбинированной установкой, включавшей паровую машину и турбину. Его полная скорость достигала уже 33 уз. Словом, отечественное кораблестроение, видя перед собой результаты 10-летних опытов мирового применения турбин, вполне могло избрать для заимствования более прогрессивные образцы, нежели составлявшие явный шаг назад, отставшие от времени английские миноносцы "Ривер"-класса.

К тому же, благодаря трудам А.Н. Крылова и И.Г. Бубнова, прочность и рациональность конструкции отечественных кораблей никаких сомнений вызывать не могли. О заимствовании типа "Ривер"-класса не следует говорить еще и потому, что о них, находившихся в стадии испытаний, мало что могло быть известно вполне достоверного. Россия, уже однажды поплатившись за необдуманное заимствование новомодного образца, когда по примеру "Ринауна" построила облегченные броненосцы серии "Пересвет", не могла вести себя снова столь неосмотрительно. Ведь все ее предшествовавшие заграничные заказы в скорости кораблей ориентировались на высшие образцы западной техники. С "Добровольцами" же получилось все наоборот.

Характерно и то, что, несмотря на фактически два самостоятельных направления выбора заданий — в структурах Морского министерства и в действовавшем автономно Особом комитете, корабли получались на удивление похожими. Не отрицая возможности и согласования проектных заданий между этими двумя ведомствами (хотя все немногие на этот счет документы скорее отрицают, нежели подтверждают это), приходится предположить, что тип строившихся кораблей был, по-видимому, продиктован России германскими заводами-строителями.

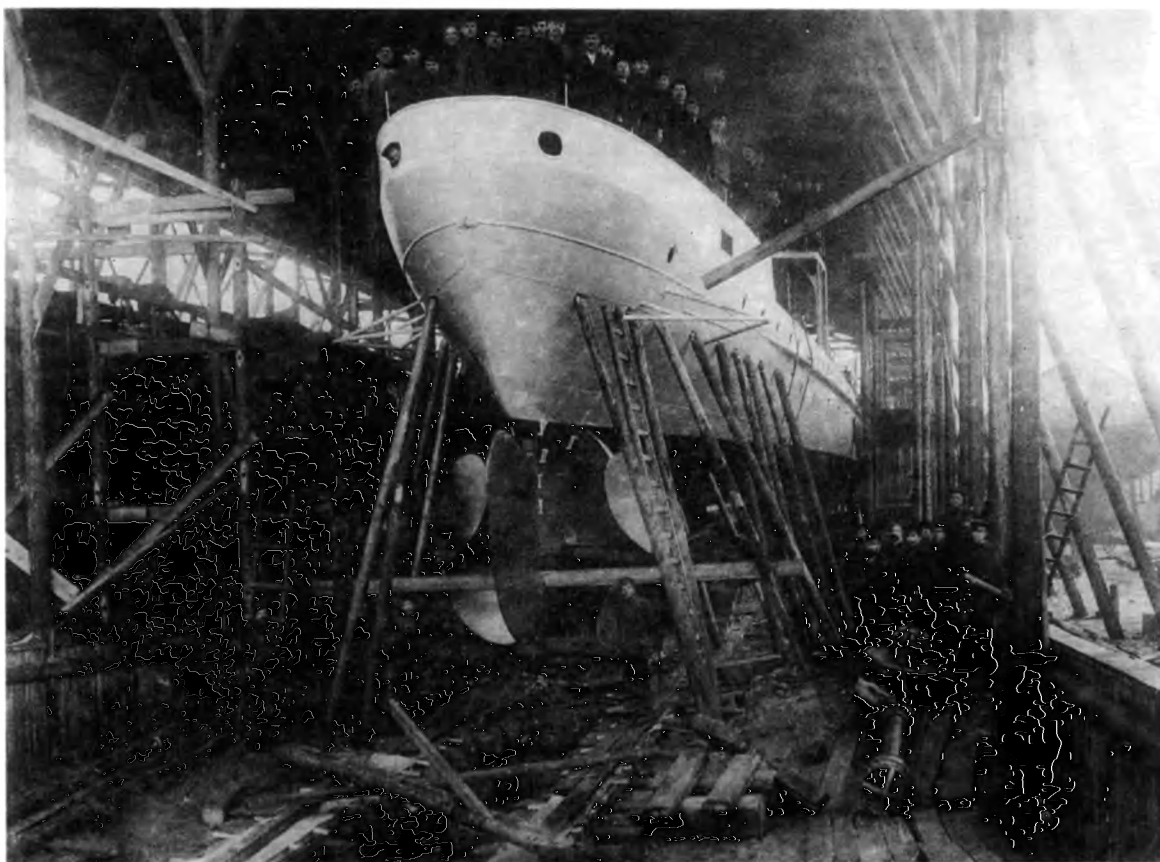
Сделать это они могли из далеко идущего германского патриотизма, не допуская в то неустойчивое время постройки для России кораблей, которые могли бы оказаться лучше германских. Внешними же мотивами, скрывавшими этот замысел, могли быть обещания более скорой постройки, ради чего можно было поступиться характеристиками кораблей, и сам характер полуподпольного заказа. Но и этой полуподпольностью, толкавшей к упрощению конструкции кораблей, немцы достигли для себя немалой экономии. Она состояла в завышенной стоимости заказов и в

упрощенности проектов (особенно заказанных Особым комитетом), в уменьшении состава и снижении качества комплекующих изделий и запасных частей.

Загадка заниженных характеристик "Добровольцев" становится особенно непостижимой, если вспомнить, что все построенные и строившиеся в те годы для Японии в Англии и Франции корабли имели скорость 29-30 уз. Должен же был кто-то в русском флоте задуматься над тем, какой "успех" при встрече с таким противником мог ожидать наши "Добровольцы". Замысел же строить корабли в расчете лишь на их возможность совершить с эскадрой океанское плавание (но и это, как показал опыт, вовсе не было гарантировано) и не думать о бое следует признать только преступным. Но именно здесь и могла проявиться рутинность мышления. Русские крейсера были крупнее и мореходнее японских, отчего же и миноносцы не построить на основе этих критериев. А о том, каково им придется в бою, можно было и не думать.

Адмирал Макаров, сознавая острейшую нехватку кораблей для охраны порт-артурского внешнего рейда и подходов к нему, еще на пути из Москвы настаивал на спешном заказе фирме Нормана сорока 20-тонных миноносцев, на которых ради быстроты он был готов допустить скорость не более 16-17 уз. Но вряд ли он мог согласиться с тем, чтобы корабли, предназначенные на роль истребителей, сколько бы их не построили, могли иметь не 29-30, как у японцев, а лишь 24-25-уз скорость. Вот почему, за неимением прямых и обоснованных признаний в документах, о мотивах выбора скорости заказывавшихся кораблей пока приходится лишь догадываться. На крейсера тогда средств явно не хватало, а потому обратились к сооружению миноносцев, которые для пушек важности стали называть минными крейсерами. Построить их надеялись через год, чтобы они могли успеть принять участие в войне. Сомнительно, чтобы в это верили всерьез. Ведь кроме постройки требовалось время на боевую подготовку и доставку кораблей к театру военных действий. Создать сборочную верфь (если бы удалось соорудить разборных миноносцев с доставкой их по железной дороге) во Владивостоке (Ч. Крамп предлагал это в 1898 г.) так и не удалось, а кораблям предстояло тяжелое кругосветное плавание.

При наличии в Порт-Артуре боеспособной эскадры власти сочли рискованным прорыв отряда А.А. Вирениуса, а по истечении года войны не видели препятствий к прибытию миноносцев. Почему не захотели приложить силы к достройке броненосца "Слава", почему не развернули массовую постройку (или хотя бы сборку) малых скоростных миноносцев в Порт-Артуре и Владивостоке, почему в первые месяцы войны не поспешили с доставкой и отправкой на Восток новейших кораблей, как это требовал С.О. Макаров сделать с отрядом А.А. Вирениуса, — этими неудобными вопросами в ведомстве великого князя Александра предпочитали не задаваться. Считалось, что все эти хлопотные проблемы должны составлять заботу исклю-



Эскадренный миноносец типа *“Украина”* перед спуском на воду.

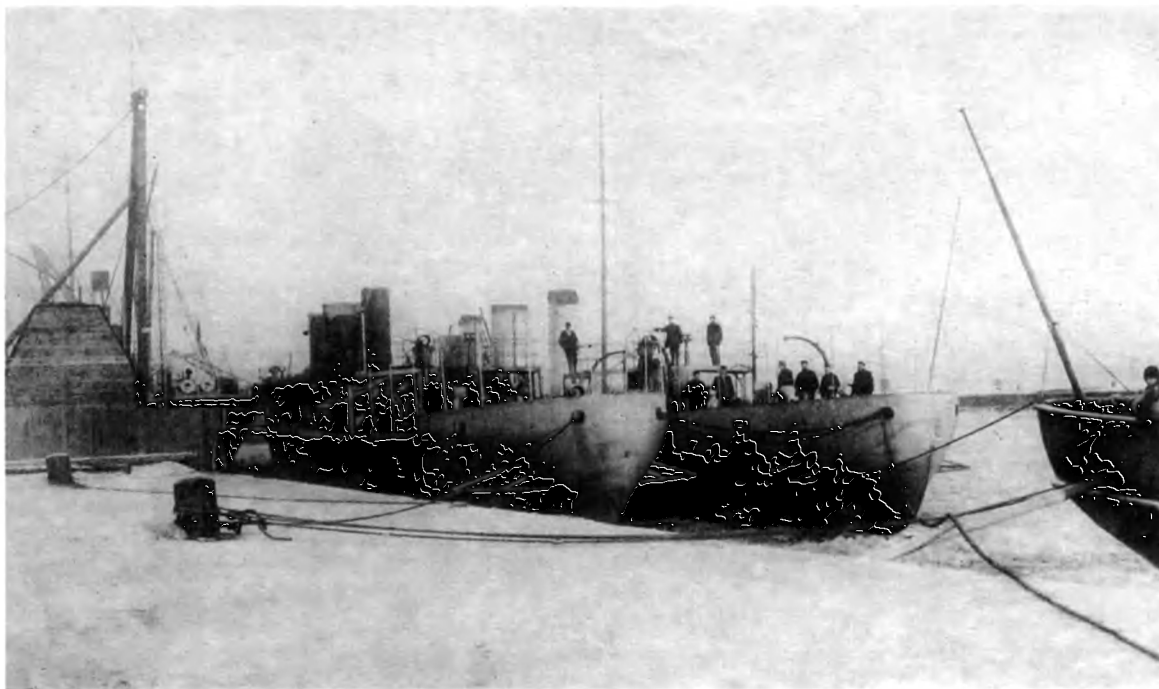
чительно Морского ведомства. Ведомство же великого князя определило себе задачу простую и понятную: строить, как их называли, “народные крейсера”. Так оно понимало помощь флоту.

Корабли для секретности именовали “паровыми яхтами”. Переговоры об их заказе вели одновременно с тремя германскими фирмами. Верфь “Вулкан” в Штеттине, построившая в 1902 г. для России крейсер “Богатырь”, ранее миноносным судостроением не занималась. Верфь “Германия”, также построившая для русского флота крейсер “Аскольд”, с 1900 г. строила для германского флота 400-тонные миноносцы. Фирма Ф. Шихау в Эльбинге специализировалась на миноносцах уже более 20 лет. Особенно высокой репутацией по опыту предшествующих заказов пользовались в русском флоте паровые машины этой изначально паровозостроительной фирмы.

Названные фирмы изъявили готовность представить России свои проекты и помочь их осуществлению в обход объявленного германским правительством нейтралитета. Верфь “Германия”, менее других шепетильная в обращении с нейтралитетом, была избрана контрагентом Морского министерства, две других фирмы начали осуществлять свои проекты по заказам Особого комитета и под видом “паровых яхт”. Их

сборку поручили заводам, находившимся в России. Первым из них стал особо опекаемый великим князем Александром завод “Ланге и сын”. Этот завод, основанный в 1869 г. предпринимателями А. Ланге и И. Скуйе, располагался на левом берегу р. Двина (Даугава) против о. Бодегольм. С 1898 г. акционировался как фирма “Ланге и сын”. Располагаясь почти на западной границе с Европой, завод, как и все гражданское судостроение в России, не мог конкурировать с развитым западным судостроением и специализировался на сооружении судов для рижского порта и рек двинского бассейна. Всего со времени основания он построил до 190 пароходов.

Самым большим судном, построенным заводом, был спасательный ледокол “Владимир” (1902 г.) с мощностью машин 800 л.с. и скоростью 11 уз. В 1901 г. завод успешно справился с изготовлением двух главных машин мощностью по 2750 л.с. для строившегося в Николаеве миноносца “Живучий”. В Порт-Артуре всю осадку проработал построенный заводом плавучий кран грузоподъемностью 60 т. Но конкурентоспособности эти заказы заводу не прибавили. Не помог и совершенный великим князем Александром (с разрешения императора) выкуп части акций завода в казну. Заказ на миноносцы при содействии авторитетной заг-



Эскадренные миноносцы типа "Украина" на достройке.

раничной фирмы давал еще один шанс выправить положение завода.

Расположение завода на виду всей Европы мало соответствовало задаче постройки миноносцев с помощью германской фирмы "Вулкан". Но тайну, особенно вначале, соблюдали весьма тщательно. В печати не появлялось сведений о замысле проектов и характере делавшихся расходов. На недоумевающие вопросы общественности об отсутствии в делах его Комитета какой-либо гласности великий князь в своем первом годовом отчете напоминал о том, что он не считал себя вправе "отступать от необходимости соблюдения тайны, раскрытие которой могло сразу повредить начатому делу".

Плохую службу сослужила эта тайна России. С немалым недоумением флот узнал о том, что миноносцы, заказанные Комитетом и рекламируемые в отчете в качестве "быстроходных", в действительности имеют скорость лишь 25 уз, что их вооружение — две 75- и 4-6 57-мм — пушек далеко от вскоре выявившихся потребностей войны и что объявленная тогда же великим князем однотипность (достоинство, признававшееся им "особенно важным в смысле упрощения судового снабжения и боевого вооружения") в действительности оказалась весьма условна. Из числившихся за Комитетом и объявленных в отчете 18 кораблей строго однотипными были лишь первые восемь, остальные принадлежали к трем вполне самостоятельным типам.

Великокняжескими амбициями приходится объяснять и причисление заказывающихся эскадренных миноносцев к считавшемуся всегда условным и явно

отжившему классу минных крейсеров. Но очень уж, видимо, было лестно считать себя создателем (а затем и командующим) эскадры собственных крейсеров. Убедительным казалось и их техническое совершенство в сравнении с прежними 21-уз минными крейсерами. Труднее объяснить то странное безгласие и недопустимую терпимость, которую при обосновании типа проявили те специалисты, которые, числясь в составе Комитета, ничем не проявили свое передовое видение техники и тактики флота. А ведь среди них были видные, всеми уважаемые ученые А.Н. Крылов, И.Г. Бубнов, К.П. Боклевский, специалисты тактики Н.Л. Кладо, Л.Б. Кербер, Л.А. Брусиллов, военачальники К.П. Кузьмич, П.А. Безобразов, Ф.В. Дубасов, З.П. Рождественский, авторитетные кораблестроители Н.Е. Кутейников, Д.В. Скворцов, С.К. Ратник, знающие инженер-механики В.И. Афонасьев, Н.Г. Нозиков, Ф.Я. Поречкин.

Возможно, что-то из мнений и "отложилось", как говорят архивисты, в документах или частных собраниях, но ни один из них историкам обнаружить еще не удавалось. Критиковать уже находившиеся в строю корабли считалось, видимо, неудобно. Возможно и более простое объяснение: великий князь самостоятельным решением поставил всех перед фактом утверждения и заданий и самих проектов. И тогда, видимо, как ни горько это признать, сработала рутинная конформизма и привычного послушания перед властью. Автору хотелось бы ошибиться в этих своих выводах, но пока что документов, их опровергающих, не обнаружено и не обнародовано. В отличие от прежней практики (повторенной, как мы видели, и при рассмотре-

нии проекта завода "Германия"), длительной последовательной поэтапной доработки проекта по замечаниям всех отделов МТК, проект фирмы "Вулкан" был свободен от приводившей к огромным потерям времени процедуры согласований. Фирма, как это представляется автору, проектировала корабль сразу и набело.

Не имея обширного штата рядовых специалистов и не желая, видимо, обращаться к помощи МТК, великий князь, сам того не подозревая, осуществлял эксперимент ускоренного, скажем "чистового", проектирования и его осуществления сразу на трех верфях. Дело было поставлено примерно так, как его в свое время при заказе крейсера "Варяг" и броненосца "Ретвизан" представлял последний романтик судостроения Чарльз Крамп. В его понимании это было "много обсуждений и мало бумаг", а затем реализация в согласии с раз и навсегда принятыми решениями.

Великий князь, похоже, пошел дальше, обойдясь почти совсем без обсуждений и предоставив фирме исключительную свободу проектирования и пост-

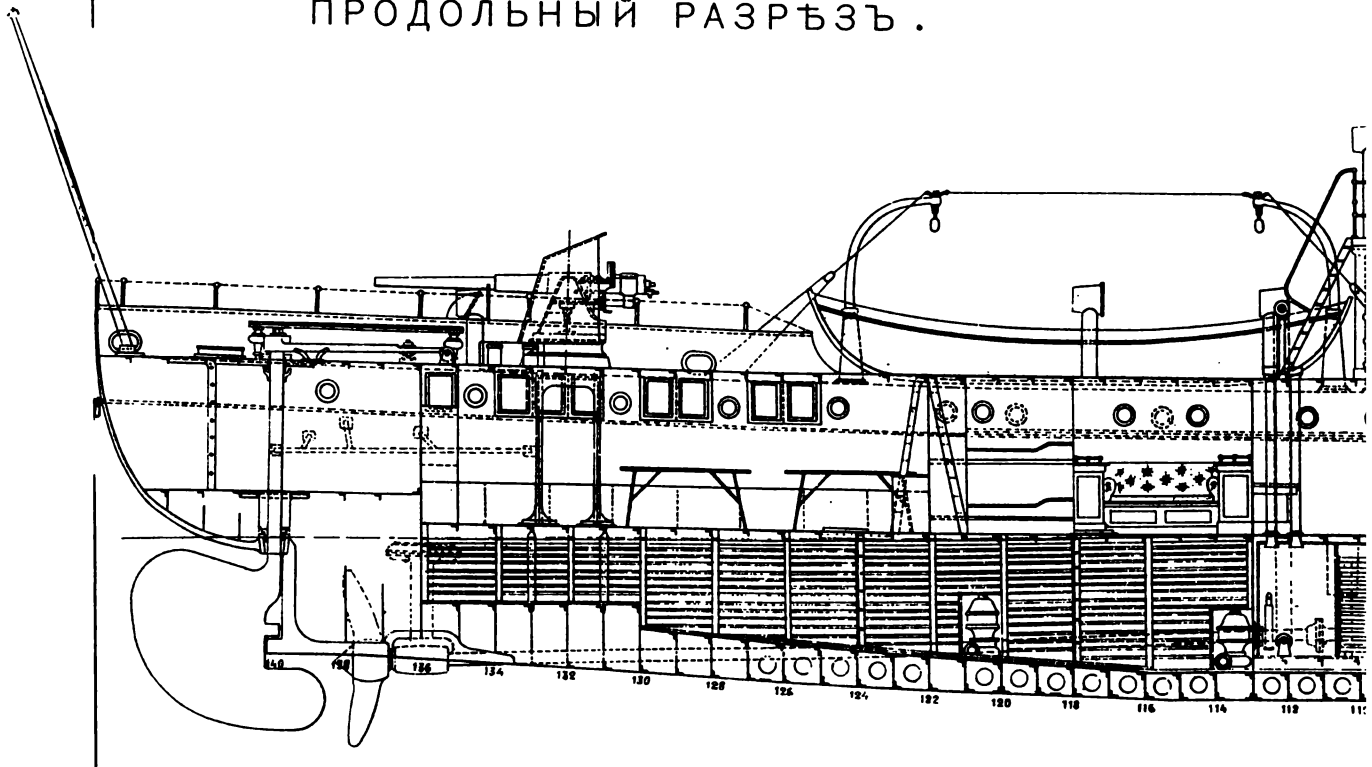
ройки. Время было выиграно, но с качеством, как вскоре выяснилось, не все получилось благополучно. Фирма сполна воспользовалась предоставленными ей возможностями. И когда МТК смог (ввиду возложенной на министерство обязанности установить на эти корабли вооружение) получить спецификации по проекту фирмы "Вулкан", его специалисты немало были поражены лаконичностью этих документов. Так, для "паровой яхты" водоизмещением 500 т в качестве титульных данных в спецификации по корпусу приводились: полная длина 240 фут и 1 дюйм (73,4 м), длина между перпендикулярами 229 фут 7 1/4 дюйма (70 м), ширина 22 фута 11 и 1/2 дюйма (7 м), скорость при осадке 7 фут 6 1/2 дюйма (2,3 м) 25 узлов, водоизмещение 500 метрических тонн.

Вместо обычного перечисления размеров корпусных связей приводилось обязательство фирмы обеспечить такую их прочность, когда "при самых неблагоприятных положениях миноносца на волне" напряжения в связях не превысят 10 кг/мм<sup>2</sup>. Из совре-

# МИННЫЙ КРЕЙСЕРЪ

въ 500 т. вод.

ПРОДОЛЬНЫЙ РАЗРѢЗЪ .



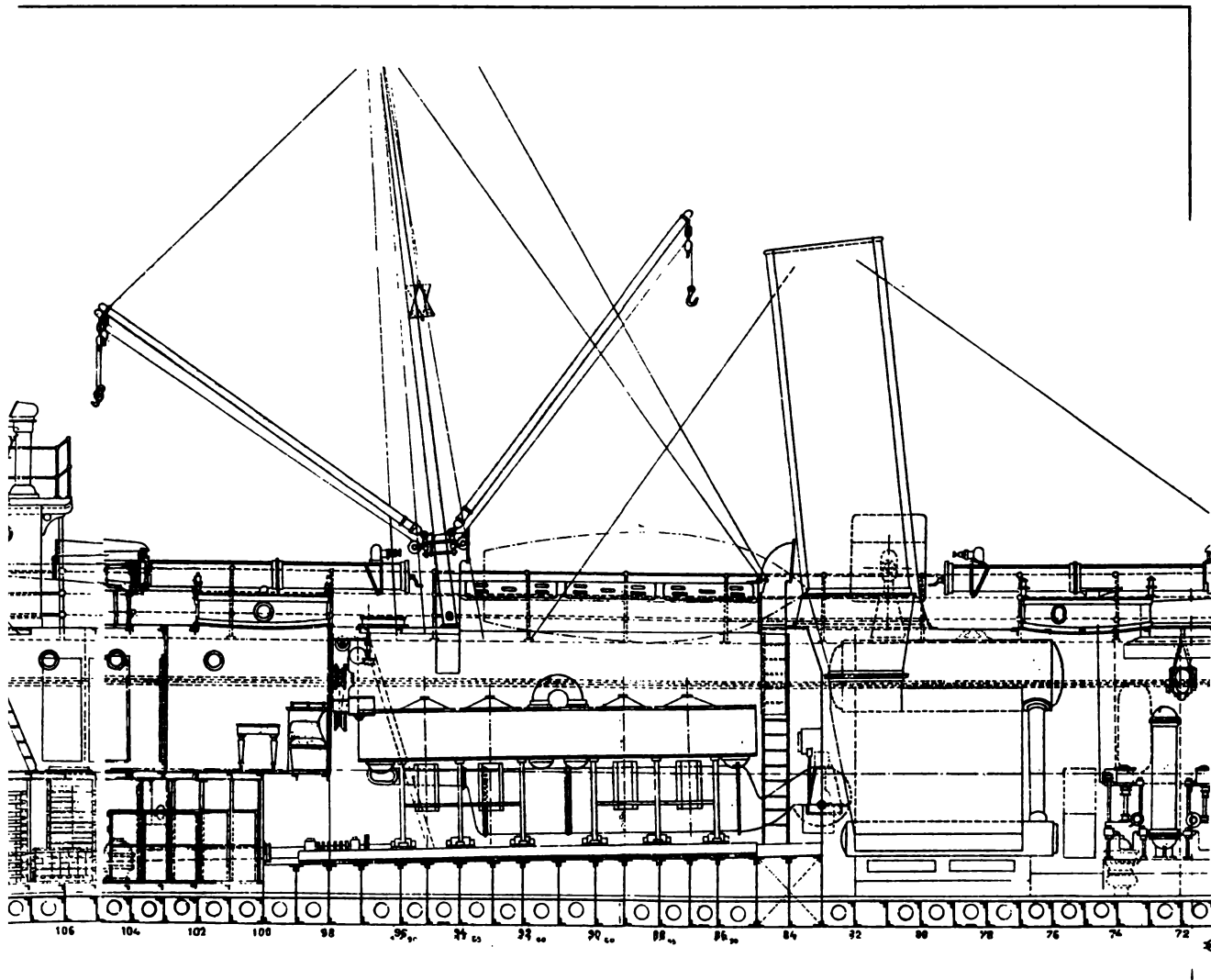
менных публикаций (Судостроение, 1984 г., № 1) известно, что наружная обшивка имела толщину 6 мм (в оконечностях 4 мм), по верхней палубе 4-7 мм, шпангоуты выполнялись из угольника 65x50x5 мм, бимсы верхней палубы 75x50x5 мм. Эти величины соответствовали и принятым в проекте завода "Германия".

Все переборки испытывали давление столба воды до верхней палубы. Подкрепления под 75- и 47-мм пушки (вначале речь шла о них) подлежали испытанию "пробной стрельбой", но вид испытаний не оговаривался. На носовом мостике предусматривалось два прожектора. Отливные турбины, устанавливавшиеся в каждом из главных отделений, должны были обладать подачей по 80 т/час. Надпись названия миноносца на носу (немцы и тут не отступали от своих обычаев) следовало выполнить из латунных букв толщиной 1/2 дюйма и укрепить их на досках, привинченных к борту. Вентиляция патронных погребов должна была обеспечить замену воздуха от 4 до 6 объемов помещений в час. Температура в погребах на время

контрактных испытаний не должна была превышать 35°C. Характеристики парового отопления (с питанием от главных котлов) не оговаривались.

Для ходовых рубок предусматривался немагнитный материал, для выгородок кают — сталь. Листы, обрабатывавшиеся в горячем состоянии, а также угловую сталь и листы толщиной до 3 мм (их испытывали, загибая "до полного сдавливания") следовало изготовлять из мягкой (сименс-мартеновской) стали. Фор- и ахтерштевень и рулевая рама выделялись из кованой стали. "Защиту гребных винтов" (бортовые отводы в корме) следовало осуществлять по примеру "существующих на эскадренных миноносцах". Предусматривались подкрепления для установки двух поворотных минных аппаратов (из них один парный) с запасом из 6 мин Уайтхеда (диаметром 18 дюймов и длиной 17 фут.), а также для двух 75-мм (320 патронов) и четырех 47-мм (1080 патронов) пушек.

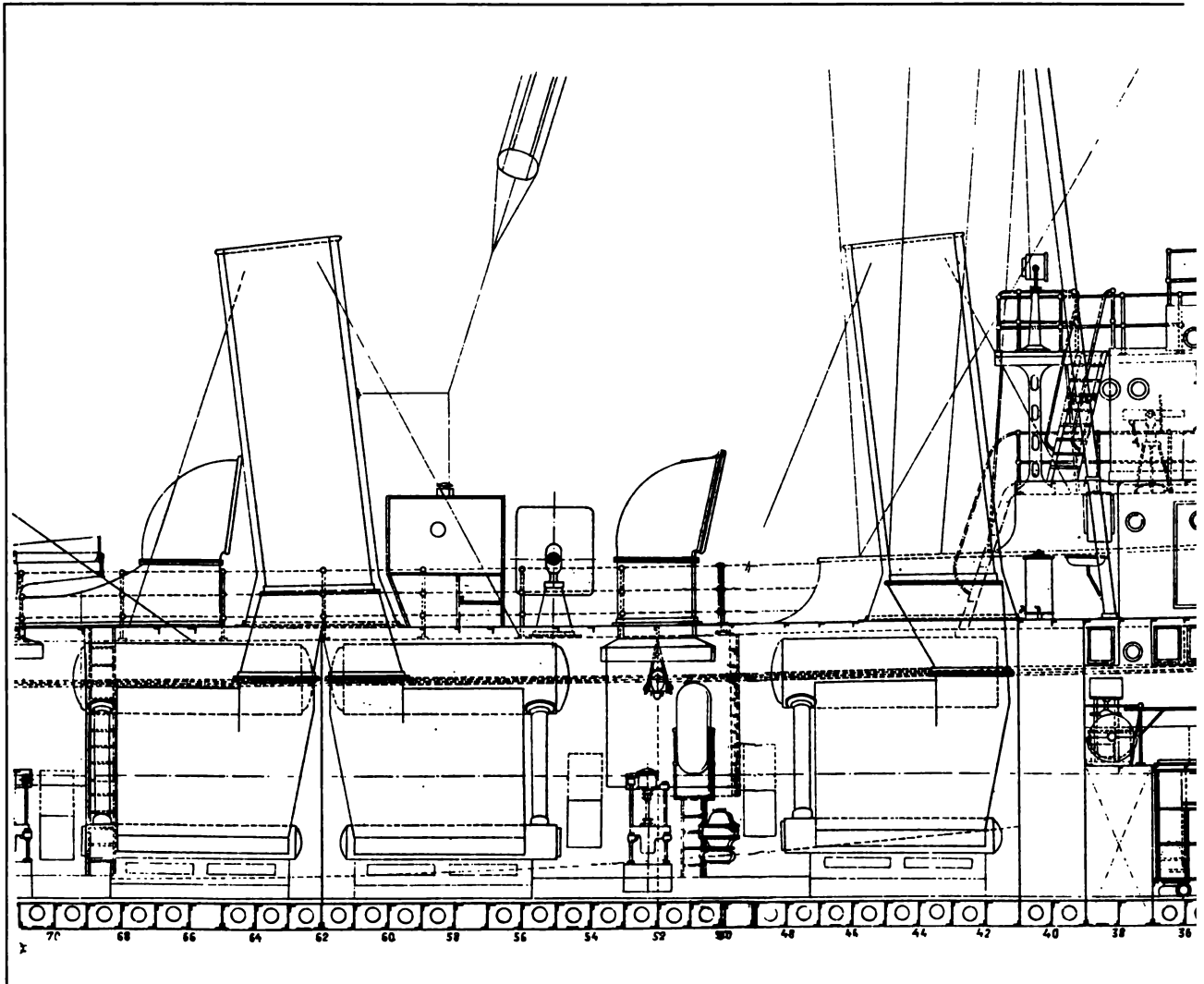
На трехчасовом испытании средняя скорость должна была составить 25 уз при водоизмещении 500



т. Оговаривались предельные веса переменных грузов: экипаж с багажом 12,3 т, питьевая и питательная для котлов вода 4,7 т, уголь 50 т, артиллерийское и минное вооружение 17,85 т, запасные части и материалы 5 т. Вся эта спецификация, полученная из Особого комитета в письме великого князя от 29 июля 1904 г., занимала всего 8,5 рукописных страниц. Спецификации по механизмам в министерстве не получили, возможно, ее не было и в Комитете. Встречались в спецификации и явно неопределенные выражения вроде "особых приспособлений для устранения поперечных колебаний мостиков" и "укрепления рубок от сотрясения". В ряде случаев делались отписки о выполнении тех или иных конструктивных узлов, устройств и приспособлений "по указаниям наблюдающего" или "по специальным чертежам". Это нежелание заказчика думать фирма всегда использовала в свою пользу, ставя наблюдающих перед фактом именно ей выгодных решений. Так срочность и секретность должны были оборачиваться ухудшением качеств корабля.

Существенным недостатком проекта приходится считать и крайне малый запас угля и полное отсутствие запаса водоизмещения. Эти издержки особых условий заказа, во многом отступавшего от полезных достижений прежней практики, проявлялись и во все время последующей службы кораблей.

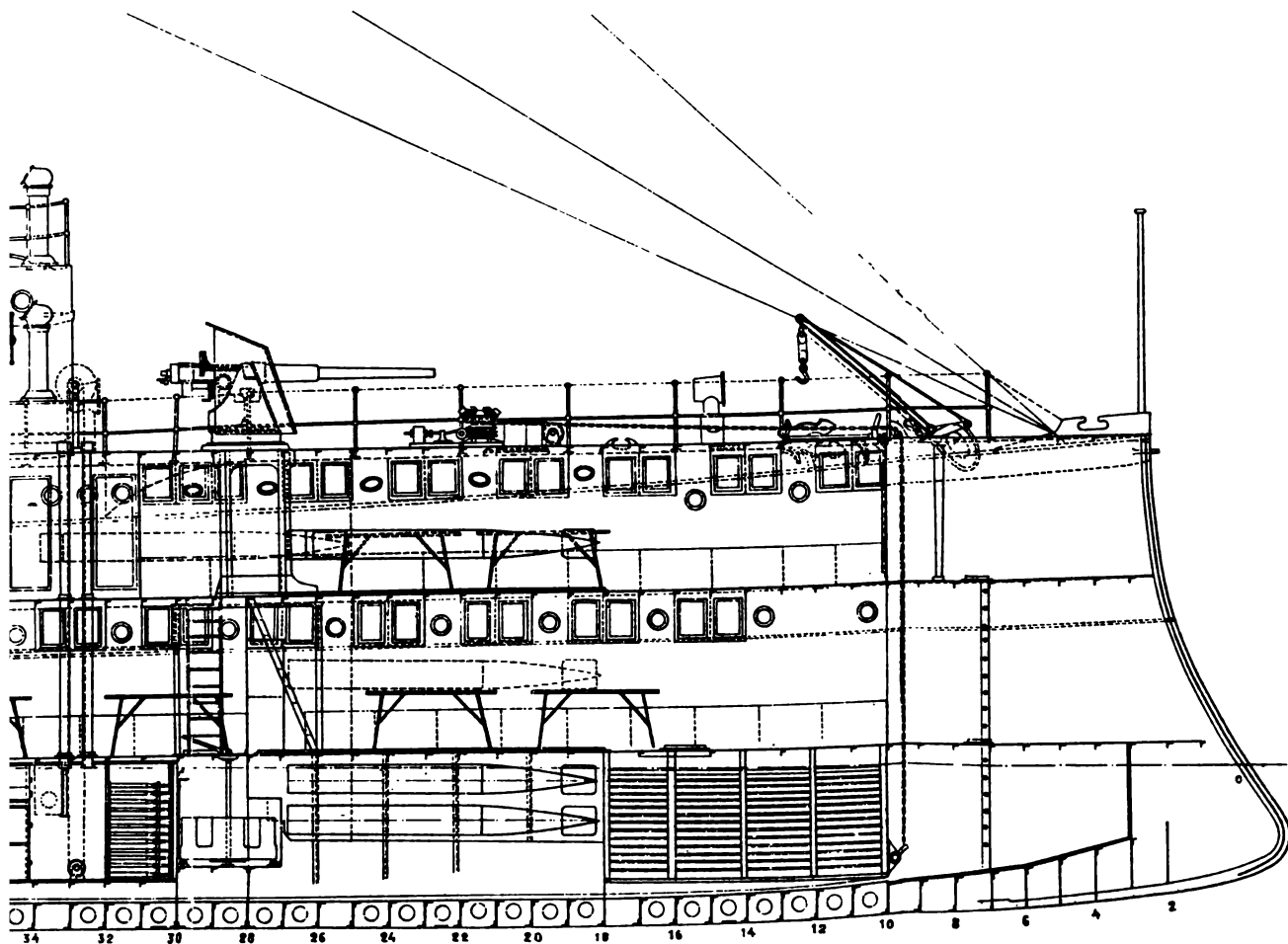
Как без обиняков говорилось в известном труде П.И. Белавенца "Нужен ли нам флот и значение его в истории России", 12 минных крейсеров типов "Украйна" и "Генерал Кондратенко" были построены Штеттинским машиностроительным Акционерным обществом "Вулкан", под наблюдением конструкторов и наблюдателей завода и частью его рабочими одновременно в Риге, Гельсингфорсе и Або, куда были отправлены Штеттинской верфью "Вулкан" механизмы, котлы и т. д. К этому квалифицированному объяснению происхождения кораблей остается добавить, что строились они по двум проектам фирмы "Вулкан", а заказы на них делались в четыре приема. Первый заказ заводу Ланге дали на четыре корабля водоизмещением



по 500 т. По контракту, подписанному 13 марта 1904 г. (стоимость заказа 2 976 440 руб.), корабли следовало сдавать один за другим 1 января, 1 февраля, 1 марта и 1 апреля 1905 г. Соответственно величине первых пожертвований, собранных Особым комитетом, корабли получили названия "Украйна", "Войсковой" (что надо было расшифровывать как "Войсковой старшина казачьего войска"), "Трухменец" (впоследствии выяснилось, что "трухменцев" не существует, а есть кочевые туркмены прикаспийских степей) и "Казанец".

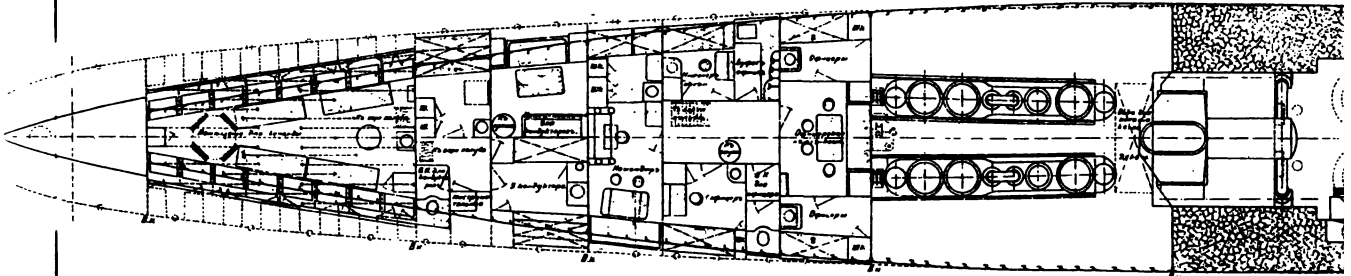
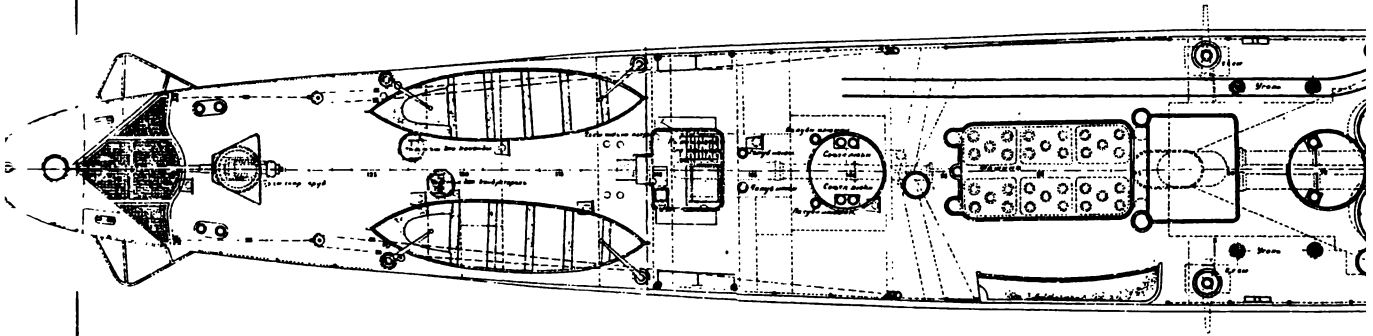
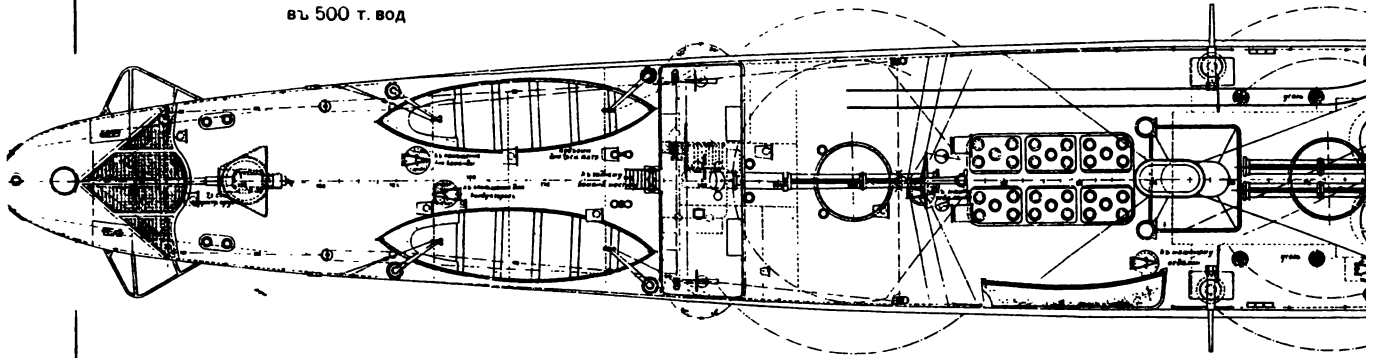
Другим контрактом фирме "Вулкан" делался секретный и спешный заказ на все те технологически и конструктивно сложные детали корпуса и механизмов, с изготовлением которых участвовавшие в постройке отечественные заводы не могли быстро справиться. К ним отнесли штевни, рулевые рамы, кронштейны гребных валов, практически полный комплект механизмов, включая паровые цилиндры, гребные и коленчатые валы, а также котлы и вспомогательные механизмы. Стоимость заказа составила 2 012 200 руб.

Заводам в России, формально осуществляющим постройку, оставалось лишь дать заказы на материалы для корпуса, умело собрать его и смонтировать доставленные из Германии механизмы. Это была, бесспорно, та самая оперативная и наиболее полезная форма реализации европейского опыта, которой так не хватало при заказах всех предшествовавших миноносцев российского флота. Прямое заимствование западных образцов имело смысл в отношении пионерной техники и, прежде всего, турбин. Их следовало заказать (конечно, под строгую гарантию качества) европейским заводам. В результате, оставив в стороне опыт, накопленный отечественными предприятиями, которые, будь для них приобретен новый комплект рабочих чертежей механизмов (как уже было сделано с проектом миноносца "Циклон" в 1895 г.), бесспорно, справились бы с изготовлением машин и котлов. Но великий князь действовал так, словно этих заводов (Балтийского, Николаевского, Невского, Крейтона, Сормовского) не существовало. Все сливки богатого

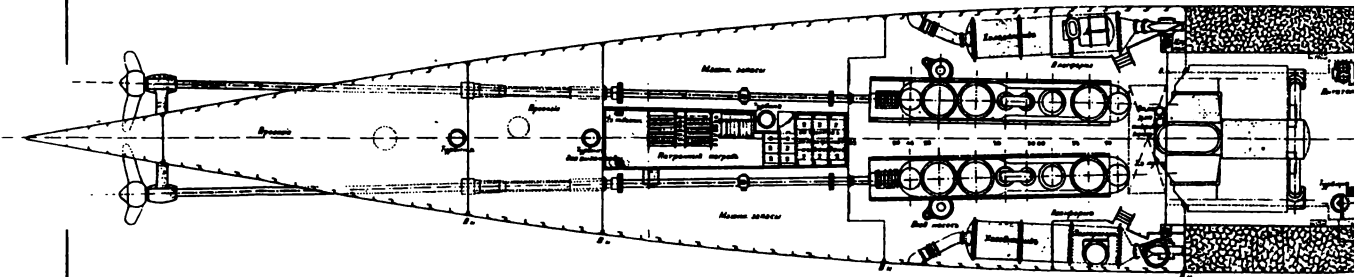


# МИННЫЙ КРЕЙСЕРЬ

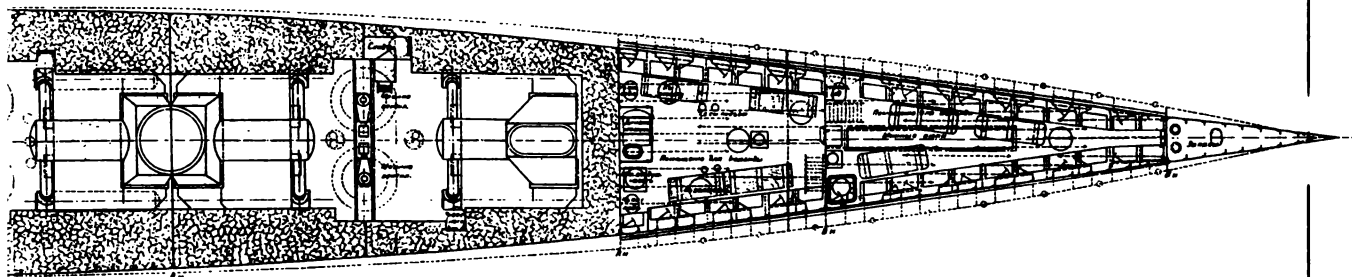
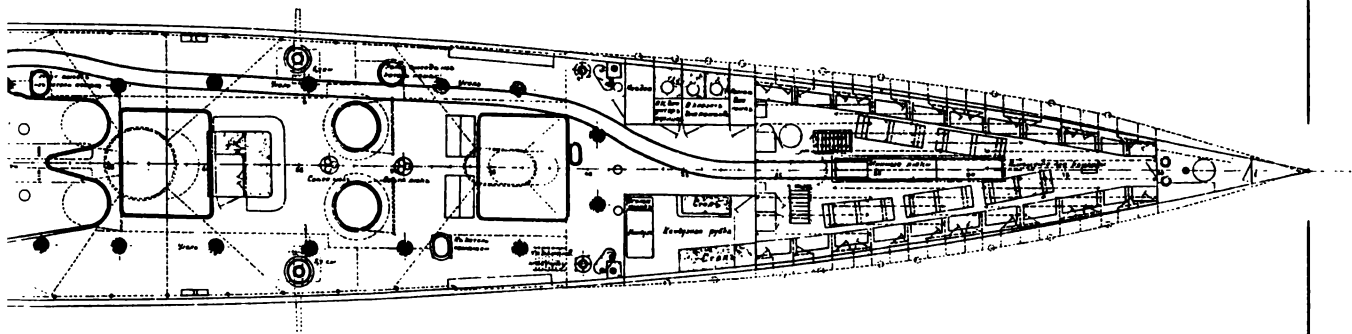
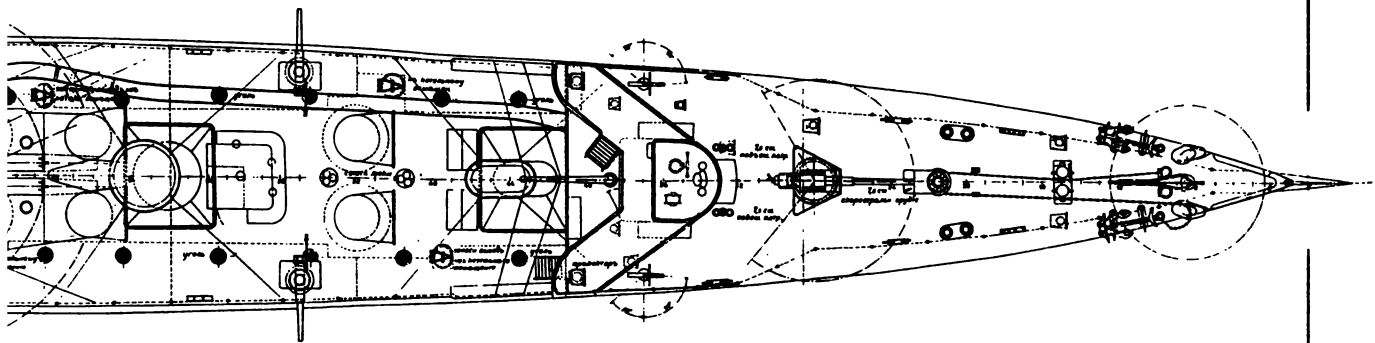
в 500 т. вод



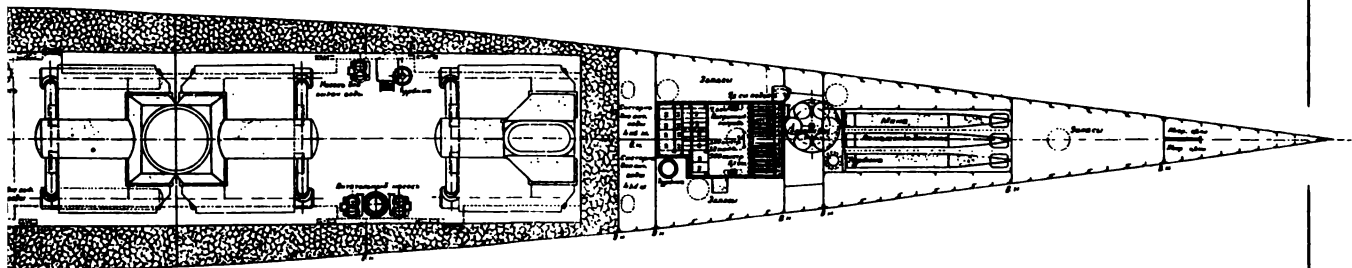
ЖИЛАЯ Г



Эскадренный миноносец типа "Украина".  
(Вид сверху, верхняя палуба, жилая палуба и трюм)



УБА



казака он отдал немецкому и рижскому заводам. Такой путь наименьшего сопротивления был, конечно, не самой лучшей формой осуществления предначертаний императора о поддержке отечественного судостроения.

Оказалось также, что фирма "Вулкан", показав "товар лицом" при постройке "Богатыря", теперь, получив огромный заказ, вовсе не считала себя обязанной "выкладываться". Как докладывал в 1907 г. портовый инженер-механик порта Императора Александра III полковник В.Н. Шилов, фирма применила для подшипников белый металл неопозволительно низкого качества. Проплавав всего по 12000 миль, минные крейсера "Украина", "Трухменец", "Эмир Бухарский" и "Финн" уже нуждались в заливке подшипников новым белым металлом. Между тем крейсер "Богатырь", не меняя заливки, прошел уже 50000 миль и, по мнению В.Н. Шилова, сможет без-

боязненно пройти еще 15000 миль.

Последующие корабли, полуофициально относившиеся ко "II серии миноносцев литер В", предполагали построить также с механизмами завода "Вулкан", но за счет средств Морского министерства. На эти цели предполагали израсходовать часть из тех 4 млн. руб., которые для целей военного судостроения выделялись Особым совещанием по распределению кредитов во время войны. Другую часть из этих денег предполагали употребить на заказ артиллерийского и минного вооружения с их боеприпасами как для этих кораблей, так и для ранее начатых четырех миноносцев первой серии. Морское же министерство обязывалось на выделенные 4 млн. руб. заказать на верфи "Германия" два миноносца и для всех 10 кораблей полные комплекты вооружения. Названных 4 млн. руб. должно было хватить, если, как дипломатично отме-

## Краткое описание эскадренных миноносцев типа Украина \*

Проект составлен заводом "Вулкан" в Штеттине и приведен в исполнение Рижским заводом "Ланге и Сын", который построил восемь минных крейсеров этого типа в 1904/5 г.

### Главные размеры:

Наибольшая длина .....	73,20 м
Длина между перпендикулярами .....	70 м
Наибольшая ширина .....	7,23 м
Ширина по ватерлинии .....	7,14 м
Высота по середине от киля до палубы .....	4,4 м
Средняя осадка при пробе .....	2,3 м
Водоизмещение при этом .....	500 т

(в том числе: весъ людей съ багажемъ 12,5 т, воды для питья и для котловъ 4,7, угля 50 т, артиллерійскаго и миннаго вооруженія 17,85 т, запасныхъ частей и материаловъ 5 т)

Скорость хода при этомъ по контракту 25 узлов.

Теоретическая данная: площадь мидель-шпангоута 12 кв.м., площадь грузовой ватерлинии 318,6 кв.м. водоизмещение на 1дюйм углубления 8,28 т, продольный метацентрической радиусъ 149,1 метра (489 фут), моментъ изменяющей дифферентъ на 1дюйм равен 99.6 тонно-фута. Разстояние центра величины отъ миделя въ носъ 2,37 метра (7,77) фута, поперечный метацентрической радиусъ 1,813 метра (5,95 фута), поперечная метацентрическая высота 0,918 метра (3,01 фута).

**Корпусъ** стальной; обшивка изъ стальныхъ листовъ толщиной по середине судна около 6 мм, въ оконечностяхъ уменьшается до 4 мм. Шпангоуты 65x50x5 мм; въ оконечностяхъ 55x45x5 мм. Разстояние между ними 500 мм (кроме машиннаго отделения). Бимсы верхней палубы 75x50x5 мм. Настилка верхней палубы отъ 7 мм до 4 мм. Водонепроницаемыхъ переборокъ главныхъ поперечныхъ 9 штукъ.

**Водоотливныя средства** имеются следующие: 1) Ручныя помпы, въ количестве 9 шт., приводятся въ действие съ палубы; служатъ осушительнымъ средствомъ. 2) Турбины съ электромоторами, въ числе 7 шт., выкачиваютъ въ часъ по 80 тоннъ воды каждая и служатъ для отливанія большихъ количествъ воды. Помещены во всехъ отделенияхъ, кроме крайняго носового и кормового. 3) Изъ машиннаго отделения, кроме того, могутъ брать воду: машинная трюмная помпа, циркуляционные насосы и 1 эжекторъ въ 70 мм. 4) Изъ ко-

тельного отделения могутъ брать также трюмно-пожарныя помпы (по одной въ каждомъ отделеніи).

Шлюпки: 2 вельбота, 1 яль, 1 парусинная шлюпка.

**Электрическое освещеніе:** 2 турбо-динамо, на 16 килоуаттъ каждая, при 105 вольтахъ, 2 прожектора въ 60 сантиметровъ.

**Механизмы:** Котловъ четыре, водотрубныхъ, системы Нормана. Рабочее давленіе пара 240 фунтовъ (16 атмосферъ). Общая нагревательная поверхность всехъ котловъ 1340 кв.метр (14418,4 кв.ф.). Общая колосниковая поверхность всехъ котловъ 22,2 кв. метра (238,87 кв.ф.). Питаніе котловъ автоматическое, 4-мя донками, изъ подогревателей, черезъ фильтры. Для пополненія убыли пара, въ машинномъ отделеніи поставлены 2 кипятильника, дающіе по 10 тоннъ (всего 20 т воды въ сутки). Кроме того, имеется запасъ питательной воды: въ носовой цистерне 3,9 т (кб. м.), въ машинномъ отделеніи 2,5 т (кб.м.). Для питьевой воды имеется запасъ въ различныхъ отделенияхъ 3,9 т. Въ машинномъ отделеніи опреснитель на 3 тонны питьевой воды въ сутки.

**Главные машины:** числомъ две. Диаметры цилиндровъ: высокаго давленія 580 мм (22,84 дюйма), средняго давленія 850 мм (33,47 дюйма), два низкаго давленія 860 мм (33,86 дюйма). Ходъ поршня 450 мм (7,72 дюйма). Число оборотовъ въ минуту предполагалось 350. При этомъ обе машины должны развивать около 6200 л.с.

Винты изъ марганцовистой бронзы, трехлопастные, діаметромъ 2800 мм; шагъ 2630 мм.

Холодильникъ поверхностный, съ отдельною циркуляціонною помпою. Запасъ угля для испытанія 50 тонн; наибольшее количество угля, вмещающееся въ угольныхъ ямахъ — около 130 тонн.

### Артиллерія:

2 75-мм пушки на станкахъ Металлическаго завода, 4 57-мм пушки, 2 пулемета и 4 тумбы къ нимъ.

**Минныя аппараты:** на первыхъ 4-хъ минныхъ крейсерахъ прстройки 1904/5 года, завода Ланге стоитъ 3 минныхъ аппарата (1 двойной и 1 одинарный), на 4-хъ последнихъ стоитъ 2 одинарныхъ аппарата.

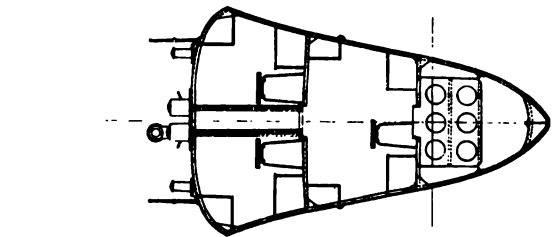
**Якорей** 2 штъ., весомъ по 600 килограммъ (36,6 пуда); верп 1 штъ., весомъ въ 160 килограммъ (99,76 пуда). 2 якорные цепи в 25 мм. (около 1 дюйма), длиною по 100

\* Из альбома чертежей "Минный крейсер в 500 т. вод".

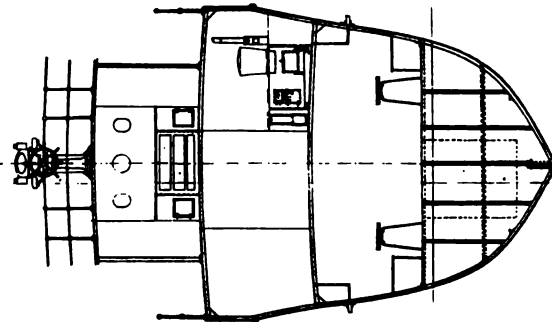
# МИННЫЙ КРЕЙСЕРЬ

в 500 т. 804.

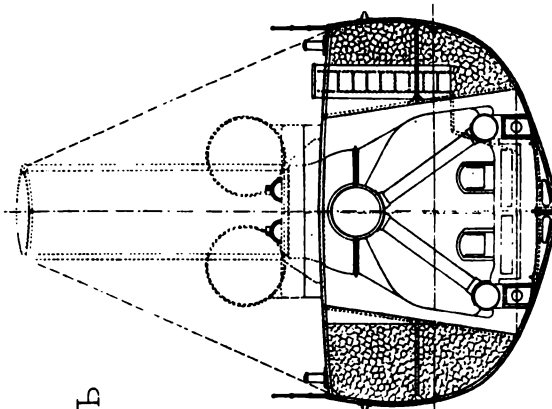
ПОПЕРЕЧНЫЕ РАЗРЬЗЫ



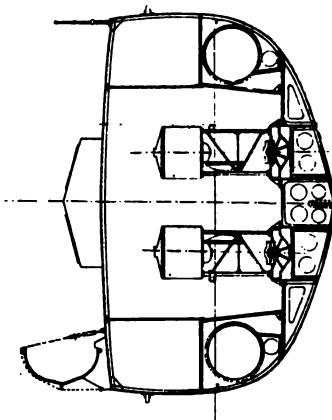
Шп. 20.



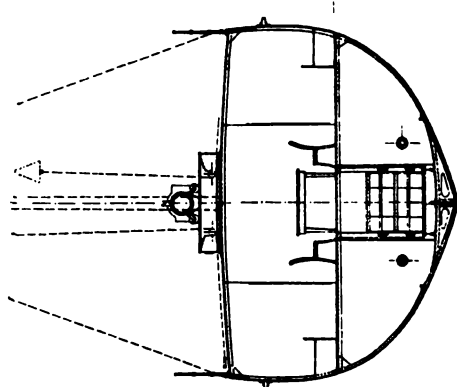
Шп. 37.



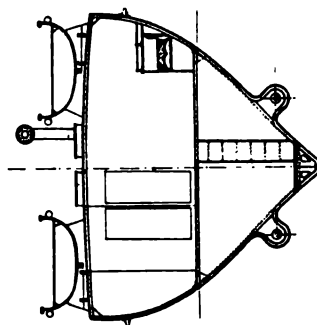
Шп. 71.



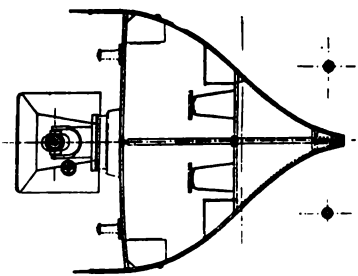
Шп. 86.



Шп. 100.



Шп. 117.



Шп. 128.

чал в своем докладе начальник отдела сооружений ГУКиС контр-адмирал А.П. Родионов, "не потребуются восполнять по другим частям снабжения спецификацию миноносцев, не вполне разработанную в Комитете по усилению флота". Недоработки этой спецификации в министерстве уже успели оценить.

От предшествующих кораблей миноносцы II серии отличались более современным минным вооружением, но с уменьшением числа торпедных труб с трех до двух. На них, в отличие от предшественников, имевших 17-футовые (6,18 м) 380-мм мины Уайтхеда, ставили аппараты для 45-см мин длиной 5 м. На каждый аппарат, как и прежде, полагалось иметь по три мины.

В соответствии с поступлением новых средств на счет комитета два новых корабля заказали заводу

Ланге 7 августа и затем еще два ему же (также с комплектом механизмов, изготовлявшихся заводом "Вулкан") 5 октября 1904 г. Два первых из них в память миноносцев типа "Сокол", героически погибших под Порт-Артуром, получили названия "Стерегающий" и "Страшный", два других назвали в честь жертвователей "Донской казак" и "Забайкалец". Последний корабль назвали в честь забайкальского казачьего войска, о чем уже при вступлении корабля в строй в январе 1907 г. наказной атаман генерал-майор Эбелов выпустил приказ в духе единения армии и флота.

Слабая оборудованность завода Ланге, срыв сроков поставок заказанной на южных заводах стали, усиление забастовочного движения и другие понятные из нашего рассказа обстоятельства задержали срок готовности каждого из первых трех миноносцев на два

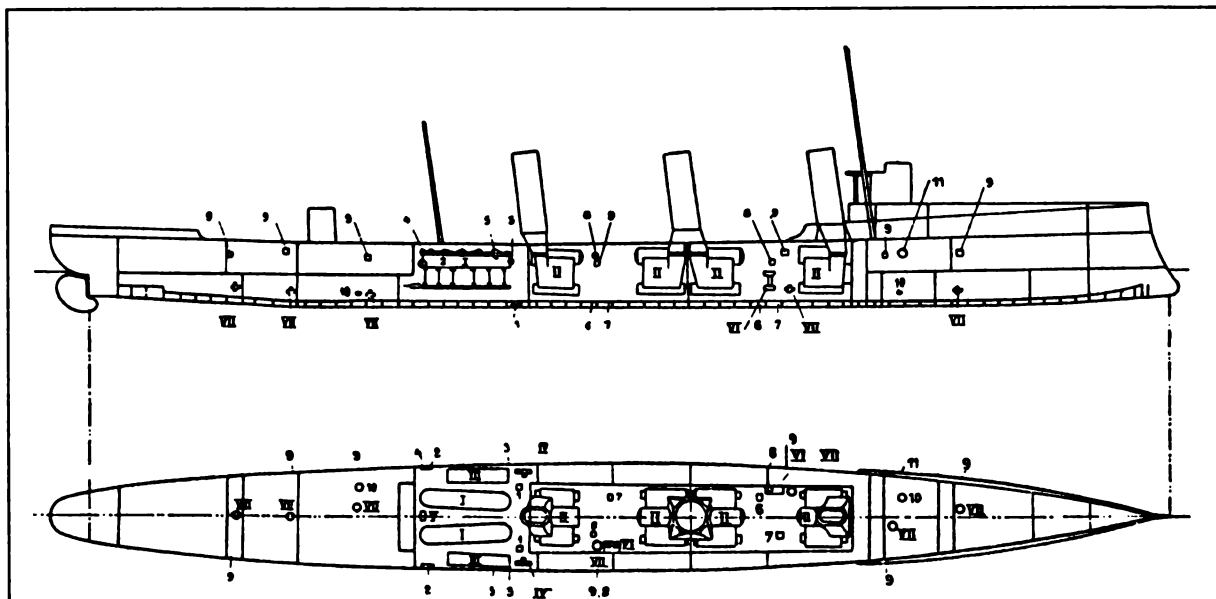
метров (954,3 сажени).

Жилые помещения рассчитаны на 80 человек команды, 3 кондуктора, 6 офицеров (из них 2 предполагаются лишь на время стоянки во II ранге судов), 1 командира.

Высота средней трубы над грузовой ватерлинией 8 метров (54,3 сажени)

**Комплектация** кондукторских и нижних чинов минного крейсера: кондукторов минных 1, артиллерийских 1, машинных 1, боцманматов 1, квартирмейстеров 2, артиллерийских квартирмейстеров 1, старших комен-

доров 2, комендоров 8, минных квартирмейстеров 1, старших минеров 1, минеров 5, рулевых 4, сигнальщиков 4, матросов 4, телеграфистов 2, подшихперов 1, баталеров 1, машинных содержателей 1, фельдшеров 1, маляров 1, парусников 1, коков 2, плотников 1, машинных квартирмейстеров 3, машинистов 6, хозяев трюмных отсеков 1, подручных 2, кочегарных квартирмейстеров 4, кочегаров 16, минно-машинных квартирмейстеров 1, минных машинистов 3. Всего нижних чинов 80 человек.



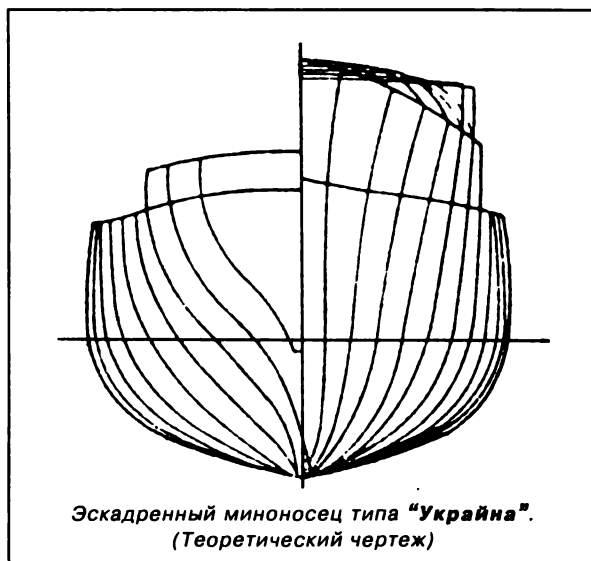
I. машина, II. котел, III. холодильник IV. циркуляционный насос, V. эжектор,  
VI Паровой трюмный насос, VII трюмная турбина.

1. кингстон для циркуляционного насоса, 2. отливное отверстие для циркуляционного насоса, 3. отливной клапан для машинной трюмной помпы, 4. отливной клапан для трюмного эжектора, 5. отливной клапан для насоса испарителя, 6. кингстон для парового трюмного насоса, 7. кингстон для продувания котла, 8. отливной клапан для парового трюмного насоса, 9. отливной клапан для трюмной турбины, 10. кингстон для затопления патронных погребов, 11. отливное отверстие для командных клозетов.

месяца. Отправка их с первым эшелом третьей Тихоокеанской эскадры не состоялась. Лишь головной "Украина", находясь еще в 12000 миль от места Цусимского боя, смог до дня этого события провести испытания, но не успел еще получить свое вооружение.

Сама судьба позаботилась о том, чтобы эти корабли, вряд ли способные соперничать с японскими 30-уз и более мощно вооруженными истребителями, не попали на театр военных действий, где для них, как справедливо говорилось в приказе наказного атамана Забайкальского казачьего войска, не было бы "середины между победой и гибелью". Оставшись на Балтике, пройдя школу адмирала Н.О. Эссена и получив подобающее их величине вооружение, корабли, возглавив восстановление флота, сыграли в его истории действительно значительную, а в боях мировой войны и славную роль.

Последующие пять кораблей завода Ланге по проекту фирмы "Вулкан" оказались готовыми к сдаче лишь в середине 1906 г. Тем временем, пока роковые события Цусимы еще не произошли, заказы минных крейсеров не прекращались. Четвертый заказ по проекту фирмы "Вулкан" сделал 3 января



1905 г., но выполнялся он уже другими заводами и по усовершенствованным чертежам (типа "Генерал Кондратенко" и "Охотник").

## ПО ПРОТОТИПУ "БДИТЕЛЬНОГО"

("Финн", "Эмир Бухарский", "Доброволец", "Москвитянин")

Компьютерная техника, уже сегодня поднимаясь до высот, вызывающих беспокойство за будущее человечества, со временем, конечно, вберет в себя и всю мировую историю. Станет возможно, моделируя и интегрируя исторические ситуации, строго объективно оценивать и предсказывать поступки действующих лиц и делать безоговорочно гарантированные прогнозы на будущее. Что-то в этом смысле делается уже и сегодня. Но и для компьютера вечной загадкой останутся внутренние мотивы поступков и глубинные события интриги, во все века сопровождавшие исторический процесс. Они, как правило, не оставили следов ни в документах, ни в мемуарной литературе. Вместо обнажения подлинных замыслов и обстоятельств мемуаристы сплошь и рядом озабочены лишь тем, чтобы полнее умолчать или поубедительнее замести следы тех событий, о которых они считают неудобным рассказывать.

Одной из таких, почти всегда безнадежно глухих сторон истории являются обстоятельства и мотивы заключения международных договоров и финансовых сделок, министерских решений, поступков государей, военачальников и ученых. Таковы обстоятельства, предшествовавшие и сопровождавшие ход русско-японской войны. Все версии, которые мы сможем составить на основании этих источников, будут все же относительны.

К названным недоумениям принадлежат и те деньги, и те люди, которые обращались вокруг каждо-

го из заказов кораблей. Автору известен лишь один, выдававшийся за достоверный факт о том, какой именно доходный дом в Петербурге построил на свои "безгрешные доходы" наблюдавший за постройкой крейсера "Жемчуг". Остальное, в том числе и приобретения, делавшиеся на сооружении, как их иногда называли, "народных крейсеров", теряется во мгле истории.

Глухим отголоском через публикацию "Брута" (он же В.А. Алексеев) дошло до нас дело о манипуляциях, будто бы совершившихся с народными деньгами при заказе 57-мм пушек для этих "народных крейсеров". Многозначительно и замечание, которое в статье "Военное судостроение в Риге" приводит в 1906 г. (№№ 25-26, с. 462-470) журнал "Море и его жизнь". Из нее следовало, что секретные переговоры с фирмой "Вулкан" о постройке заводом Ланге по крайней мере шести крейсеров проходили в сложном поле взаимодействия большого числа "посредников". Только при заказе последних двух кораблей заводу позволили вступить с фирмой "Вулкан" в непосредственные переговоры. Фамилии их не называются, но вполне можно предположить, что без А.А. Абазы, уже обладавшего большим опытом в общении с посредниками (в переговорах о покупке "экзотических крейсеров"), наверное, обойтись не смогли.

Как деликатно говорилось в статье, "заграничная фирма согласилась на это потому, что ее представители получили разъяснение о напрасной переплате агентам-посредникам, которые во множестве пристра-

ивались к переговорам и, осложняя их, снискали свои выгоды. Поручая ведение переговоров заводоуправлению, находящемуся под постоянным контролем Главного управления (речь идет, очевидно, о руководстве со стороны "товарища" великого князя — Р. М.). Комитет мог бы сберечь значительные суммы, но вместе с тем он должен был встретиться с происками агентов-посредников, которым такой порядок не на руку, и они, несомненно, уже интригуют против заводоуправления, решившего обходиться без их услуг".

Так ли повернулось дело или иначе, но заказ восьми крейсеров оказался для завода последним. Забыв о клятвенных заверениях в своей преданности делу однотипности кораблей, Комитет (или великий князь), как и в эпопею И. Ильфа и Е. Петрова, приступил к поштучной распродаже стульев, то бишь выдаче заказов на корабли разным домогавшимся их фирмам. Первой свои законные претензии по праву давнего контрагента предъявила знаменитая фирма Ф. Шихау. Уверенно ориентируясь на рынке заказов и накопив огромный опыт, сопоставимый разве что с опытом фирмы А.Ф. Ярроу и французской О. Нормана, фирма без промедления предложила свой собственный проект русского народного крейсера. Сделать это было до чрезвычайности просто. Странно, что фирме не удалось это в начале всей эпопеи.

Проект фирмы Ф. Шихау представлял собой, как это легко увидеть, слегка увеличенный проект миноносца типа "Бдительный" (первоначально "Сом"), который был осуществлен для России по ее программе 1898 г. Близость к разработанному во всех подробностях прототипу обеспечила уверенное выполнение заданий заказчика. Сделать это было тем более нетрудно, что, вопреки обычаям мировой практики, заказчик не добивался повышенной в сравнении с предшествующими образцами скорости, а, наоборот, был готов удовлетвориться более чем скромным порогом в 25 узлов. Это было даже на 2 уз меньше, чем у прототипа, построенного в 1899 году.

Быстро оценив недостаток запаса угля на крейсерах завода "Вулкан", фирма Ф. Шихау предложила проект, в котором этот запас увеличили на 140 т. Современным было и минное вооружение из 45-см минных аппаратов. В остальном характеристики повторялись. Водоизмещение увеличили до 570 т.

Скромные задания по скорости позволили обойтись практически тем же, что и в прототипе, составом машинно-котельной установки. Вся работа свелась к весьма незначительному пропорциональному увеличению прототипа и насыщению получившегося таким путем корпуса почти тем же составом оборудования, систем и устройств. Благодаря опыту заказа 1898 г. была обеспечена их поставка. По длине машины заняли почти столько же места, а по ширине могли разместиться значительно удобнее, так как ширина корпуса увеличилась более, чем на 1 м. При этом оказалось возможным обойтись и соответственно более умеренным отношением длины и ширины. Оно

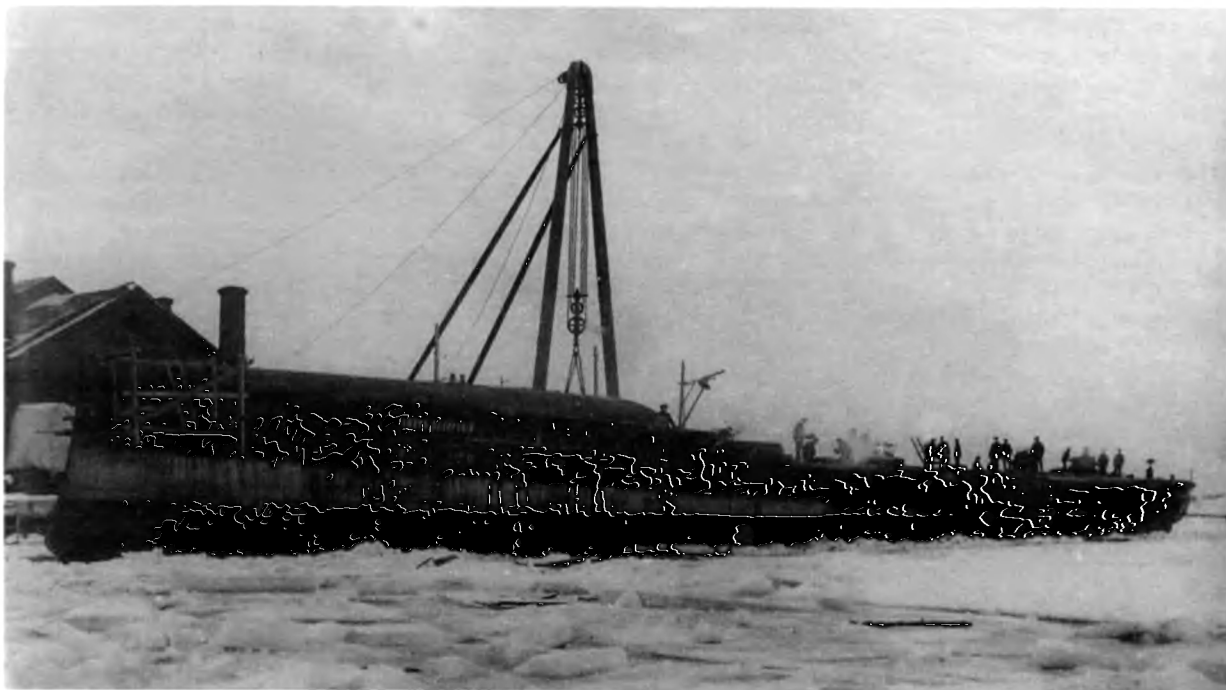
составило лишь 8,84 против 9,1 в проекте верфи "Вулкан". Соответственно в сравнении с этими аналогами уменьшились и усилия при расчете общей прочности.

Ни в чем не отступая от прототипа, фирма сохранила и компоновку машинно-котельной установки с центральным (вовсе для проекта не оптимальным) расположением посреди корпуса попарно установленных главных машин. Котлы располагались в двух группах — одна позади, другая впереди машин. Такое расположение позволяло легко решать задачи проектной дифферентовки всех составляющих весовой нагрузки, но вовсе не было удобным для эксплуатации. Соответственно увеличилась длина линии гребного вала, протянувшейся почти на половину длины корпуса. Это требовало усилить их сечение и увеличить число опорных подшипников. Длинные гребные валы были более чувствительны к общему прогибу корпуса, осложнилось их обслуживание, увеличился риск повреждения при авариях корабля. Такое решение никогда более не повторялось. Но Особый комитет был, по видимому, вполне доволен проектом, и в этом соглашательстве и готовности принять характеристики и решения прошлого века заключается главная загадка нового заказа.

Отличавшаяся большим консерватизмом фирма приняла в первую очередь те новшества, которые облегчали серийную постройку, обещали технологические выгоды и способствовали успешной сдаче кораблей. Заботы же об эксплуатационной надежности механизмов оставались на втором плане. Откровенное стремление фирмы отстоять прежде всего свои коммерческие интересы, как это было и в предшествующих заказах, проявилось в ходе постройки и сдачи кораблей. За многие предметы снабжения, не включенные в контракт (и это еще одна из загадок заказа), фирма потребовала и получила дополнительную плату, но с устранением неполадок не спешила.

Согласно спецификации корпусу, длина корабля между перпендикулярами (отсчитывая кормовой от оси баллера руля) составляла 69 м (на прототипе 61 м), наибольшая ширина по шпангоутам 8,3 м (7 м), высота от верхней части киля до верхней части бимса 4,4 м (4 м), осадка без пятки ахтерштевня 2,4 м, осадка наибольшая 3 м. Наружная обшивка из стальных листов в средней части корпуса имела толщину 5,5 мм. До высоты 300 мм выше ватерлинии все листы наружной обшивки перед сборкой подвергались оцинковке. Традиционно усиленными были листы корпуса, подвергавшиеся при изгибе наибольшим напряжениям: ширстрека 8 мм в средней части и 5 мм в оконечностях. Листы, смежные с ширстреком поясов имели толщину 6 и 4,5 мм, килевого пояса 9 и 7 мм, смежные с килем — 7 и 5 мм. Шпангоутами служили угольники 75 x 65 x 6 мм. Расстояние между ними (шпация) было также традиционным — 500 мм.

Палубным настилом служили стальные листы толщиной 5 мм в средней части и 4 мм в оконечностях. Усиленные листы палубы, прилегавшие к борту (па-



**"Эмир Бухарский"** на достройке.

дубный стрингер) имели толщину 8 и 5 мм. Водонепроницаемые переборки толщиной 3,5-4 мм подкреплялись стойками из угольников и располагались на шангоутах 3/4, 16, 35, 37, 49, 61, 75, 77, 89, 101, 103/105, 129. Соответственно ведя отсчет с кормы, как это было принято в германском судостроении, корабль разделялся на основные отсеки: кормовой, провизионный, кормовой офицерский, кормовые котельные отделения, машинное отделение, носовые котельные отделения и таранный отсек. Узкие разделительные отсеки (коффердамы), образованные поперечными переборками на шангоутах 35-37, 75-77 и 101-103, обеспечивали живучесть энергетической установки и частично использовались в качестве поперечных угольных ям. Уголь размещался также по бортам по обе стороны от кочегарных отделений. Для машин такой защиты почему-то не предусматривалось.

В окончании (от носа) вытянутого полубака располагались рулевая и боевая рубки с командным мостиком. В них устанавливали приборы управления кораблем. Они включали переговорные трубы, машинный телеграф, компас, паровой и ручной штурвалы. Рулевые приводы, компас и машинный телеграф предусматривались также на кормовом мостике. Три полноповоротных однотрубных минных аппарата располагались в диаметральной плоскости. По левому борту был проложен рельсовый путь для подачи к аппаратам торпед, хранившихся в трюме под помещениями команды.

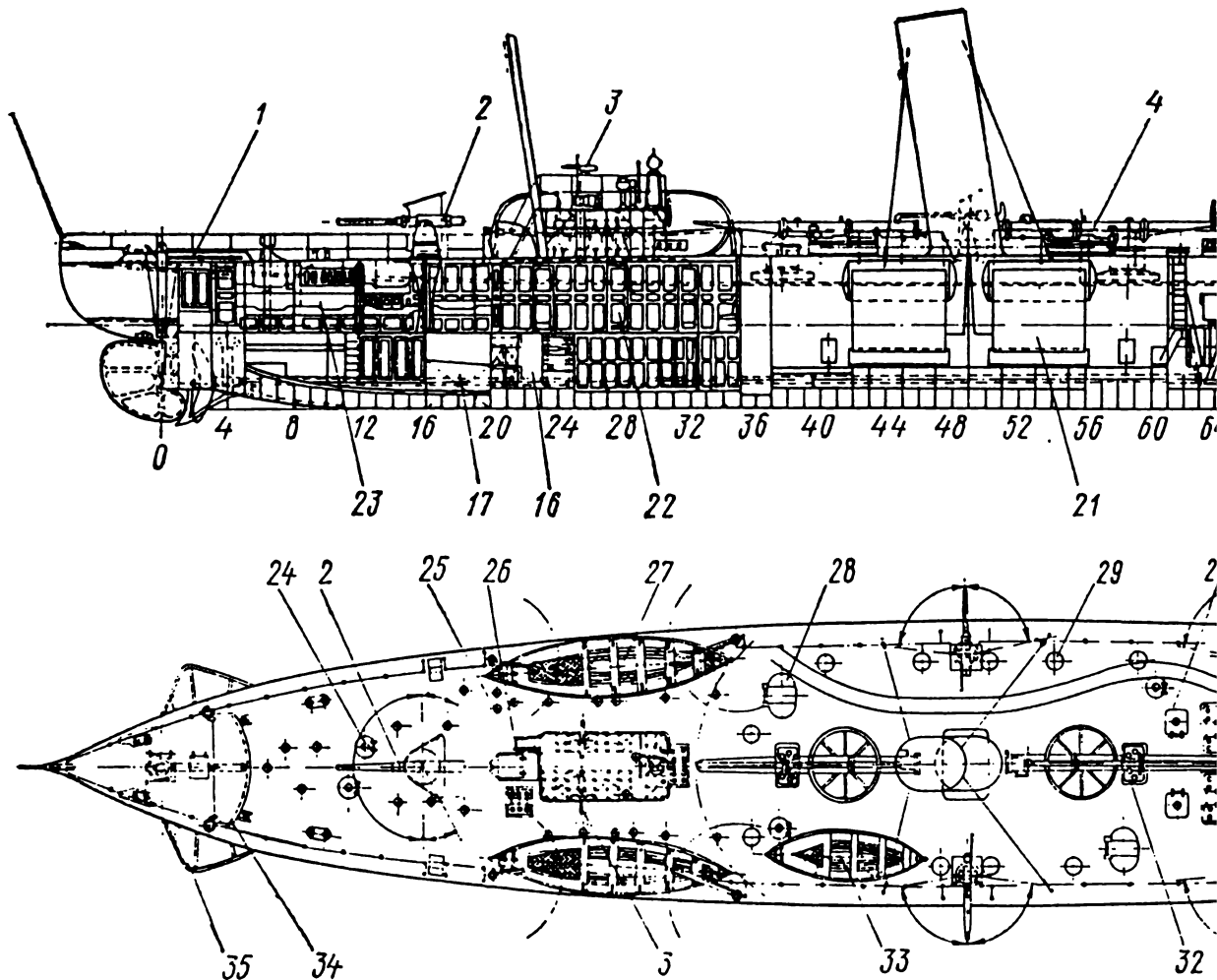
Главнейшим отличием от прототипа были стандартный для всех "народных крейсеров" набор вооружения: две концевых 75-мм пушки (на баке и на юте)

и установленные по бортам 57-мм пушки. Они заменяли вооружение, применявшееся на "Бдительном" (одна носовая 75-мм пушка и пять 47-мм). Более надежной стала (против прототипа) конструкция винто-рулевого комплекса. Вместо сильно выдававшейся за линию киля легкой рамы ахтерштевня, на которую опирался своей пяткой простой руль, применили руль полубалансирный, а раму ликвидировали. Благодаря увеличенной осадке корабля руль и винты стали меньше выступать за линию киля. Все это уменьшало риск повреждения на мелководье и избавляло корабль от опасных повреждений рулевого управления (подобный случай произошел с миноносцем № 204 в 1904 г.).

Полезным новшеством стало и применение бортовых отводов — защитной конструкции, оберегавшей лопасти винтов от ударов о причалы и от запутывания в винтах швартовых тросов. Устранен был и анахронизм, шедший еще от обычаев парусного флота, — размещение фок-мачты впереди носового мостика. Теперь мачту, как это начали делать на больших кораблях, разместили в блоке с боевой и рулевой рубками. Это позволяло не терять времени на подъем сигналов. Ушли и от чисто немецкого размещения рубок и мостиков на верхней палубе в удалении от полубака. Просвет между ними (явно видимый на фотографиях германских миноносцев) ликвидировали.

В конструкции якорного устройства фирма сохранила способ палубной укладки якорей. Бортовые клюзы предусматривали проход через них лишь якорных цепей и тросов. Втягивание якоря в клюз (как это было сделано еще на русских канонерских лодках

Чертеж предоставлен журналом "Судостроение".



1-румпель, 2-75-мм орудие, 3-трехлинейный пулемет системы "Максим", 4-45-см однотрубный минный аппарат, 5-57-мм орудие, 6-радиотелеграфная рубка, 7-камбуз, 8-рулевая рубка, 9-60-см прожектор, 10-боевая рубка, 11-паро-

вой шпиль, 12-вентиляционный дефлектор, 13-катбалка, 14-кубрик команды, 15-минный погреб, 16-патронный погреб, 17-цистерна для пресной воды, 18-котел Шульца—Торникрофта (малый), 19-цистерна для питательной воды, 20-главная па-

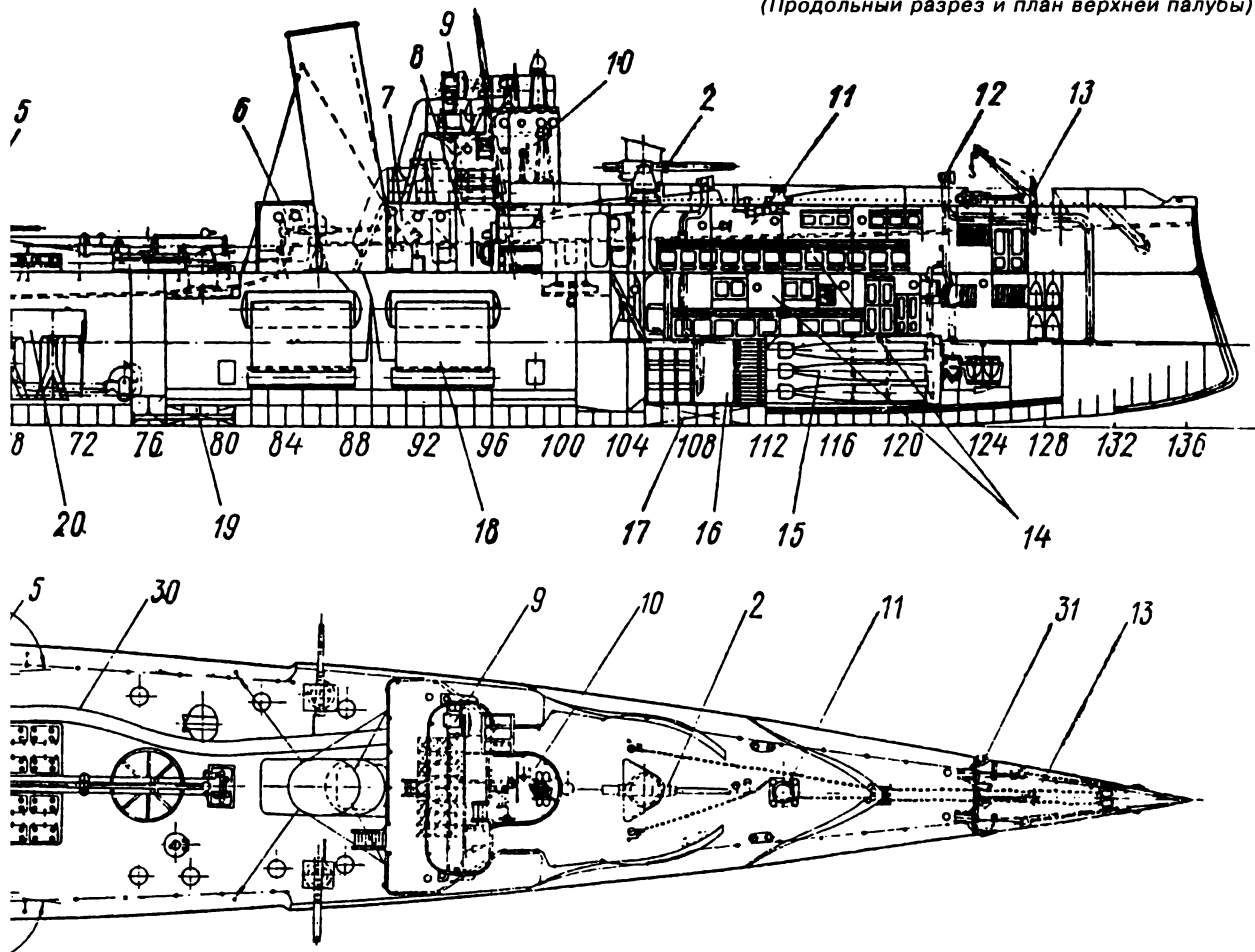
"Манджур" и "Корец" в 1886 г.) примененные бесштоковые якоря системы Инглефильда не допускали. Рутинная привычка к устарелым решениям и здесь дала себя знать. Русский флот все еще не был готов к этой маленькой "революции" в оптимизации якорного устройства, а немецкая фирма на прогрессивном, но сопряженном с лишней работой новшестве, конечно, не настаивала.

Полы всех помещений состояли из 3-мм стальных листов, покрытых линолеумом. Помещения для команды (одно под баком, другое ниже жилой палубы) рассчитывались на 46 человек. Мебель изготовляли из алюминия или легкого соснового дерева с филенками из алюминия или проволоочной сетки. Офицерские помещения включали каюту командира, четыре одно-

местных каюты, одну двухместную, кают-компанию, буфет и ватерклозеты. Вся мебель выполнялась из полированного орехового дерева. В каюте командира устанавливали волосяной диван в чехле, койку, прикрепленную к стене, стол из полированного орехового дерева, письменный стол, умывальник, зеркала, шкафы. Каюты офицеров снабжали комбинированными спальными диванами с ящиками для белья, умывальником и шкафами. В кают-компании полагались диван, стол из полированного дерева, два буфета, стулья, зеркала и часы. Подволоки зашивали линолеумом и окрашивали цинковыми белилами. Кондукторы помещались в трехместной каюте. Здесь ставили три койки, ящики, умывальник, шкафы, полки.

Два погреба боеприпасов (носовой и кормовой)

Эскадренный миноносец типа "Фини".  
(Продольный разрез и план верхней палубы)



ровая машина, 21- котел Шульца—Торникрофта(большой), 22- офицерские помещения, 23-кубрик унтер-офицеров, 24-сходной люк, 25-палубный иллюминатор, 26-сходной тамбур, 27-спасательный вельбот, 28-вентиляционный дефлектор котель-

ного отделения, 29-горловина угольной ямы, 30-рельсовый путь для подачи мин Уайтхеда, 31- якорь Инглефильда, 32- световой люк котельных отделений, 33- рабочая шлюпка, 34- штуртросы, 35-отводы гребных винтов

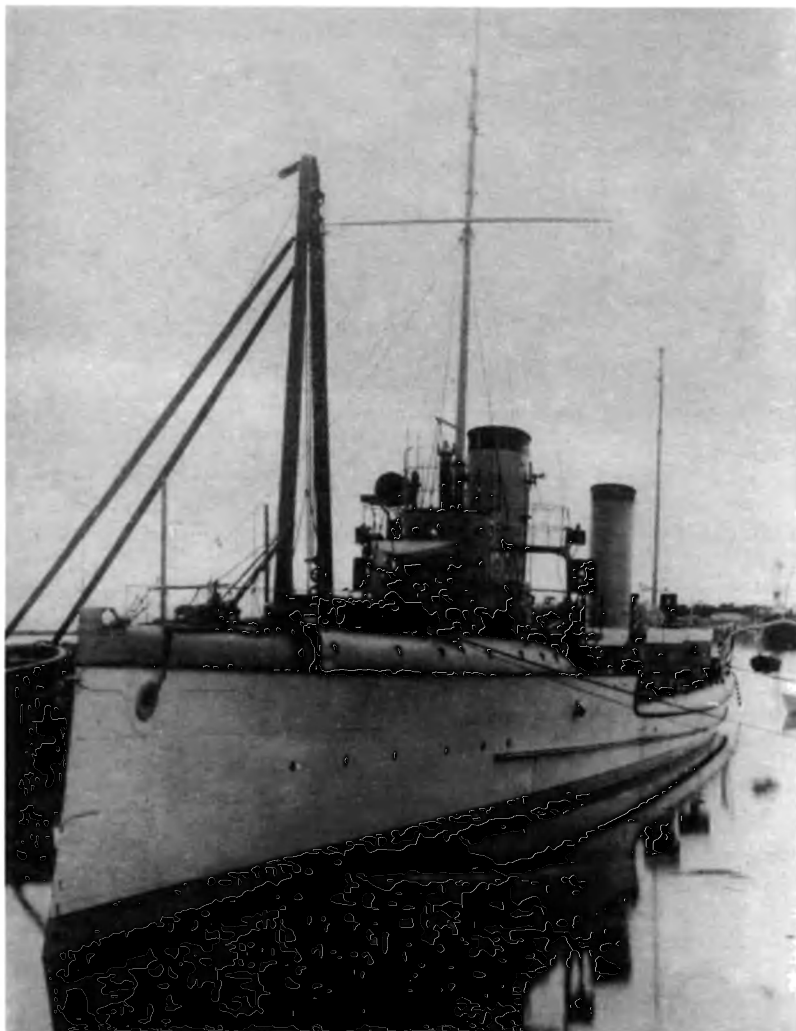
вмещали 320 патронов для двух 75-мм пушек и 620 для предполагавшихся вначале 47-мм пушек. С заменой этих пушек на 57-мм погреба переделали. Шесть корпусов мин Уайтхеда хранились в водонепроницаемом помещении в носовой части. Вблизи них хранили и головные зарядные отделения. Предусматривались две спасательные шлюпки длиной по 7,5 м и одна деревянная сигнальная мачта, которая раскреплялась стальными штагами. Камбуз с плитой размещали за рулевой рубкой. По всем 14 основным помещениям прокладывали вентиляционные трубы для естественной вентиляции.

О водоотливной системе в спецификации говорилось: "Котельные отделения, машинные отделения, помещения для офицеров и команды снабжены эжек-

торами. Кроме того, установленная в машинном отделении центробежная помпа может служить для выкачивания из трюма. Носовая и кормовая переборки, предохраняющие судно при столкновениях, равно как носовая и кормовая переборки в машинном отделении, будут иметь клинкеты, через которые удобно перепускать воду." Для удаления небольших скоплений воды предусматривался ручной насос. Динамо-машину для электрического освещения устанавливали, как это стало принято, в машинном отделении.

Достоверно известно (по надписи на чертеже, сделанном 5 апреля 1904 г. Д.В. Скворцовым), что проект контрминоносца литер Ш" (то есть фирмы Шихау), как и "контрминоносца литер В" ("Вулкан"), был утвержден великим князем единолично. В МТК в

*Эскадренный миноносец  
типа "Фини" во время ходовых  
испытаний.*



несенных на счет ГУКиС предметов артиллерийского и минного вооружения, прожекторов, компасов, комплектов сигнальных флагов, радиоаппаратуры, а также икон и портретов императора и императрицы.

Разработав предельно экономичный проект с использованием конструктивных решений и поставок по образцу "Бдительного", фирма Шихау и в ходе работ, и в период сдачи превыше всего ставила свой коммерческий интерес. Вспоминать приходится и об особом немецком патриотизме. Ибо как иначе объяснить, что основанные на длительном опыте фирмы поставки механизмов все-таки далеко отставали от плановых и сдача механизмов на Путиловском заводе затянулась не много, ни мало, как на год.

В какие деньги фирма оценила свой проект и во что обошлась посредническая роль Особого комитета, были ли поставки фирмы предметом особого договора и с кем именно — все эти вопросы приходится отнести в область особого (едва ли обещающего внятные результаты)

подобных случаях делалась ссылка на номер и дату соответствовавшего журнального постановления. В ведомстве великого князя на такие пустяки, видимо, не разменивались. Под руководством Д.В. Скворцова совершались, как уже говорилось, и заказы, и наблюдения за постройкой кораблей. Сами же корабли, разделив заказ поровну, поручали строить (с обеспечением всех главнейших поставок заводом Шихау) двум отечественным заводам: Обществу "Сандвикский корабельный док и механический завод в Гельсингфорсе" и Путиловскому заводу в Петербурге. И это было опять против всех призывов о специализации заводов и однотипности кораблей.

За постройкой механизмов фирмой Шихау в Германии наблюдал инженер-механик штабс-капитан И.Л. Дыбовский. Он же к исходу постройки, сборки и испытаний на кораблях стал старшим судовым механиком минного крейсера "Москвитянин". В сложившейся трехступенчатой схеме заказа (фирма Шихау — заводы в России — Особый комитет) на долю Морского министерства оставалась лишь доставка от-

историко-коммерческого исследования. Но эта область пока еще не обнаружила своих энтузиастов. Что-то могло бы выяснить расследование Государственного контроля, но сенатор Третий Семенович Филиппов, докопавшийся до сомнительных неувязок при заказах крейсера "Варяг" и броненосца "Ретвизан" (он тогда пришел к выводу о допущенных нарушениях интересов казны) был уже не у дел, а новых энтузиастов, готовых разобраться с делами "народных крейсеров" не было. Но зато известна сумма дополнительных платежей. Так, только запасные части механизмов кораблей доходили до 35-52 тыс. руб.

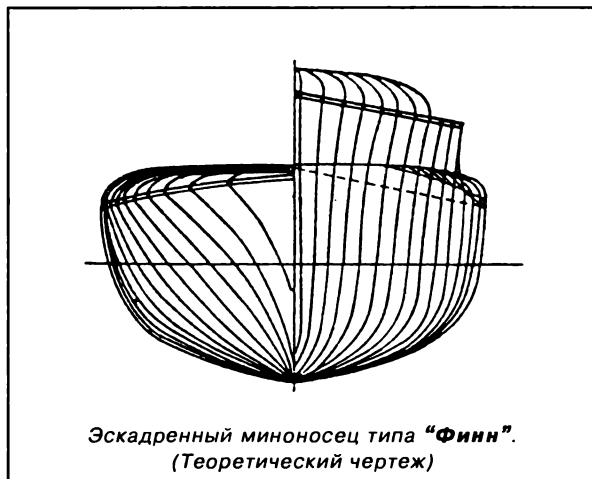
Неуступчивость в поставках проявлялась фирмой даже в условиях полученного от русского Морского министерства в ноябре 1904 г. нового фантастически выгодного заказа, не требовавшего никаких особых интеллектуальных и организационных усилий. Дело шло о воспроизведении целой серии из 10 миноносцев, которые во всем (исключая замену артиллерии) повторяли проект того самого миноносца типа "Бдительный", который служил теперь прототипом

контрминоносца литер Ш и по проекту которого в 1899-1900 г. было построено для русского флота четыре миноносца.

Теперь же, то ли втайне разочаровавшись в типе "народных крейсеров" с их блистательной 25-уз скоростью, то ли уже окончательно потеряв голову, Морское министерство в ноябре 1904 г. (вслед за заказами в июне и сентябре 1904 г. 19 миноносцев во Франции и в России) поручило фирме Шихау повторить ее проект 1898 г. в серии из 10 миноносцев. Так в 1905-1906 гг. было построено 10 350-тонных миноносцев типа "Инженер-механик Дмитриев".

Но и этот контракт на воспроизведение по привычной и отработанной технологии кораблей вчерашнего дня ничуть не прибавил фирме Шихау желания добросовестно выполнить ранее полученный заказ. Из-за многочисленных недоделок и нежелания фирмы их своевременно устранять сдача последних четырех кораблей затянулась на целый год и завершилась лишь в июне 1906 г. Все корабли превысили спецификационные скорости, еще раз напомнив о тех резервах, которые фирма могла бы, но не захотела реализовать при создании кораблей по весьма близкому прототипу. Германский патриотизм и наша косность, рутинная равнодушие или какие иные свойства, проявленные Особым комитетом, привели к созданию кораблей, безнадежно (на 5-6 узлов) отстававших от поджидавших их на Дальнем Востоке японских истребителей.

Но великий князь, который о войне всерьез не думал, был вполне доволен творением рук своих.



Эскадренный миноносец типа "Финн".  
(Теоретический чертёж)

Цусима положила конец спору России и Японии на Дальнем Востоке. Отправка минных крейсеров на театр военных действий не состоялась, и они вошли в историю как корабли сугубо балтийские. Здесь в обстановке мирного времени, в сообществе с уцелевшими, еще более устаревшими кораблями проблема скорости и вовсе отошла на задний план. Корабли не обнаружили того скандального недостатка остойчивости, какой отличились контрминоносцы литер В, могли принимать на борт мины и добросовестно несли свою службу. Но их скорость ограничила возможности боевого использования, и с этим приходилось считаться.

## УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫЕ "ЯХТЫ" ЗАВОДА "ВУЛКАН" (“Генерал Кондратенко”, “Сибирский стрелок”, “Охотник”, “Пограничник” )

Слишком большой разрыв между широкой свободой проектирования, взятой на себя (при недостаточном надзоре) со стороны Особого комитета, и явно отстававшим от нее уровнем наблюдения со стороны заказчика в проектах серии секретных "яхт" завода "Вулкан" (или "контрминоносцев литер В") привел к уже называвшимся серьезным недостаткам. Еще при заказе миноносцев и крейсеров программы 1898 г. обнаружилось стремление добиться оговоренных в контрактах высоких скоростей за счет чрезмерного зауживания корпусов кораблей в ущерб их прочности и остойчивости. В ведомстве великого князя этот опыт, конечно, учтен не был.

Выяснилось и нерациональное распределение связей корпуса миноносцев типа "Украина", мало было надежд и на высокую мореходность этих чрезмерно загруженных кораблей. Так давала себя знать ненормальность всей системы заказов через Особый комитет. И теперь, несмотря на приближающуюся к развязке военную обстановку, Особый комитет оказался перед необходимостью учесть допущенные при заказе про-

махи. К этому принуждал и явно выигрышный (несмотря на отставание в постройке) в сравнении с "Украиной" проект миноносцев типа "Всадник" (завода "Германия" в Киле). Была, по-видимому, поставлена задача превзойти этот проект и доказать, что корабли Особого комитета будут все равно лучше министерских.

Возможны и другие объяснения ситуации, включая и инициативу завода "Вулкан", который ранее Особого комитета осознал свою ошибку и предложил компенсировать ее более совершенным проектом. Прямых объяснений произошедшего документы и на этот раз не содержат. Так началась история (контракты были подписаны 3 января 1905 г.) четырех кораблей, действительно выгодно отличавшихся от своих сверстников. Получившие названия "Генерал Кондратенко", "Сибирский стрелок", "Пограничник" и "Охотник", которые в дальнейшем составили ставший широко известным на Балтике Особый полудивизион эскадренных миноносцев.

Ревниво оберегая свое ведомство от вторжения со стороны министерства, великий князь должен был

допустить его участие в обсуждении вариантов артиллерийского и минного вооружения. Оно в силу высочайше утвержденного распределения обязанностей между двумя ведомствами было отнесено к поставке министерства. А это означало и некоторую причастность ко всему проекту кораблей. Но министерство, боясь затронуть великокняжеские амбиции, не решилось воспользоваться возможностью повлиять на судьбу проекта.

Когда-то отчаянный миноносный энтузиаст, строивший планы разгрома флотов европейских держав (в 1890 г.) "в безнадежной отчаянной миноносной атаке", Ф.В. Дубасов на посту председателя МТК (с 1 января 1901 г.) проявил себя умудренным царедворцем и вполне созревшим жрецом рутины. Он пропустил мимо ушей тактически вполне мотивированный призыв капитана 1 ранга В.А. Лилые (в письме от 6 апреля 1904 г.), предлагавшего переломить ход Порт-Артурской обороны за счет моторных торпедных катеров. Он не придал должного значения подводным лодкам, о необходимости спешного приобретения которых перед войной пытались убедить свое начальство военно-морские агенты капитаны 2 ранга А.Г. Бутаков (в США) и Г.А. Епанчин (во Франции). Не внял он и адресованному ему лично доверительному письму агента в Англии капитана 1 ранга И.Ф. Бострема.

9 апреля 1905 г., обращаясь к типам кораблей будущей судостроительной программы, он писал адмиралу о предложении главы известной судостроительной фирмы А. Ф. Ярроу (1842-1932) дать ему заказ на улучшенный тип контрминоносца "River"- класса в 500 т водоизмещением и со скоростью 27 уз. При этом он был готов предложить на выбор проекты с машинами "обыкновенного попеременно-возвратного типа или же турбинными с комбинацией для крейсерского хода". Фирма гарантировала те же условия, на которых она уже строила миноносцы для австро-венгерского флота: "Дав чертежи полные рабочие, в то время строить по одному образцу миноносца и контрминоносца".

Машины же для них предлагалось (с целью взаимозаменяемости деталей) применять одного типа — одну для проекта миноносца, две для контрминоносца. Фирма "с удовольствием дала бы и людей для организации дела постройки судов, их механизмов и котлов". Такое предложение было еще год назад сделано фирмой Торникрофта неизвестному нам представителю российской стороны некому Перельману. "Хотя старая истина, — писал И.Ф. Бострем, — но я решу повторить ее, что однотипность судов отряда увеличивает его силу в несколько раз, и потому необходимо, раз приняв тип корабля (даже всего и в 500 т), держаться его в течение некоторого времени и выстроить по нему серию, пока не найдется лучший тип".

Главнейшими требованиями, сформулированными Д.В. Скворцовым в проектном задании для фирмы "Вулкан", было устранение всех уже видимых недостатков, вызванных предельно (и тоже непонятно, из каких соображений) минимизированным ранее 500-

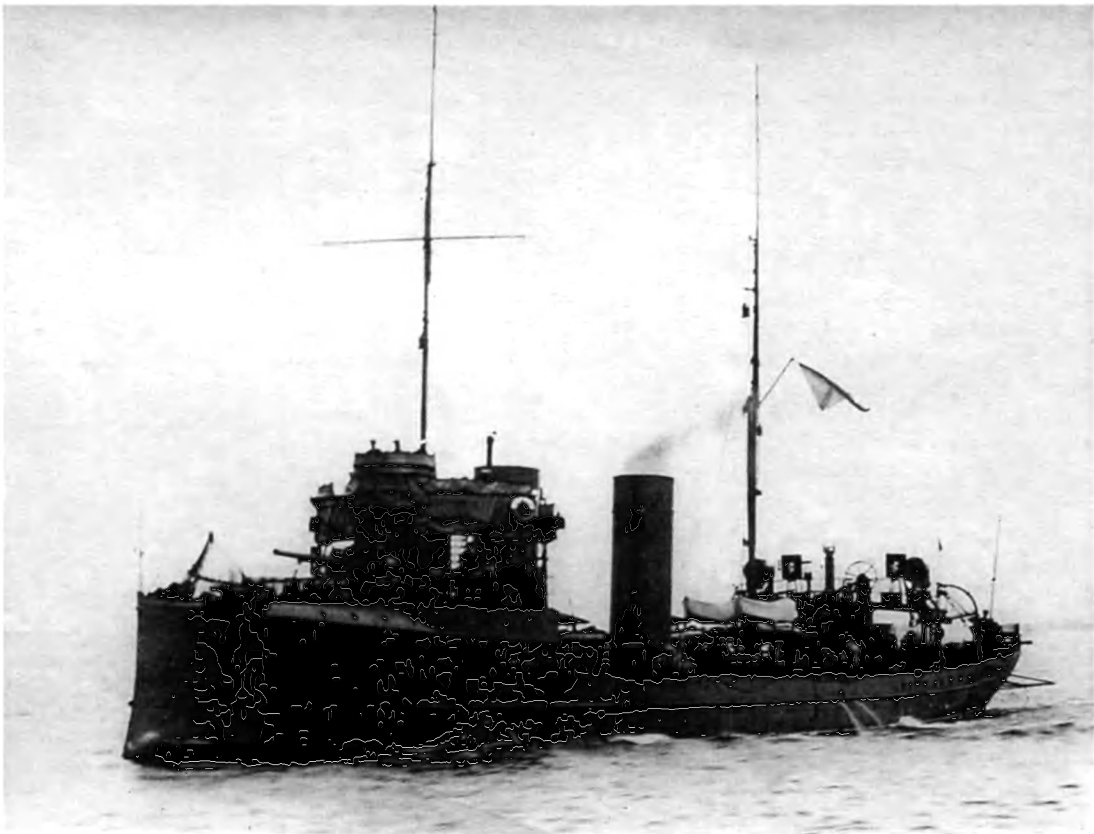
тонным водоизмещением. Для этого увеличивались ширина корпуса и слишком уж незначительные прежде запасы угля. В основе проекта, разработанного фирмой по этому заданию, остались прежние, лишь слегка измененные проекты. Различие состояло в несколько уменьшенном (до 1 : 9) соотношении длины к ширине и главное — в увеличении проектного водоизмещения до 615 т. Это позволило принять запасы угля до 190 т. Усиленный запас, допускавшийся полной вместимостью угольных ям, можно было доводить до 220 т. Контрактная скорость оставалась прежней — 25 уз, для сохранения которой мощность машин (вследствие увеличения водоизмещения) доводилась до 7300 л.с.

Наибольшее изменение претерпело расположение котлов, которые, как это сделал завод Шихау, были объединены в две группы, что позволяло обойтись без третьей дымовой трубы. Добавился ряд других полезных усовершенствований — более надежные испарители, использование в холодильниках луженых трубок, применение мусорных эжекторов, облегчавших работу кочегаров, облицовка гребных валов защитным составом Вилениуса.

Решение о заказе кораблей состоялось в январе 1905 г. Заказ на постройку четырех новых кораблей выдавался (разделив его поровну) уже упоминавшимся фирме "Сандвикский корабельный док и механический завод" и известному отечественному заводу фирмы В. Крейтон и К° в Або и в Петербурге. Эта фирма обязывалась строить корабли по немецкому проекту. Таким образом, творческий потенциал ее конструкторов, не раз предлагавших ранее (и совсем недавно при постройке минного крейсера "Абрек" в 1895 г.) прогрессивные решения, из исполнения заказа исключался. Сохранялась и прежняя трехступенчатая организация работ, предусматривающая поставку механизмов и котлов для всех четырех кораблей фирмой "Вулкан" с последующей сдачей их комиссии Особого комитета.

Возможность повлиять на проект, предложить применение в нем турбинных установок или потребовать иного способа повышения скорости представилась Морскому министерству в марте 1905 г., когда встал вопрос о заказе для кораблей артиллерийского и минного вооружения. Двамя месяцами ранее в МТК поднимался вопрос о необходимости в проекте миноносцев, проектировавшихся в то время фирмой Круппа (завод "Германия"), довести скорость до 26,5-27 уз. Считалось все-таки неудобным строить корабли, скорость которых получалась ниже, чем у кораблей, ранее построенных для русского флота.

Тогда член Особого комитета (он же помощник главного корабельного инженера С-Петербургского порта) К.П. Боклевский в представленном в МТК исследовании показал, что возможности для увеличения скорости имеются. Надо лишь использовать те резервы, которые могут быть выделены за счет веса корпуса, частичного уменьшения запасов угля и усиления паропроизводительности котлов. О возможно-



Эскадренный миноносец "Генерал Кондратенко".

стях жесткой ревизии всех составляющих весовой нагрузки проекта или, наконец, увеличения водоизмещения для добавления весовой нагрузки в пользу энергетики (не говоря уж о турбинной установке) К.П. Боклевский, не желая, видимо, брать на себя инициативу, не высказывался.

Когда-то автор многообещающего инициативного проекта миноносца, широко образованный инженер, обогащенный практикой наблюдения за постройкой во Франции крейсера "Баян" и броненосца "Цесаревич", умевший отстоять свои взгляды перед начальством, он к описываемому времени, видимо, усвоил принятые в МТК и Особом комитете, продиктованные рутиной правила игры. Они, как известно, состояли в предельном уменьшении водоизмещения во всех рассматриваемых проектах. Так в целях "экономии" было заведено свыше. Ради нее совершались затем скандально большие строительные перегрузки, уродовались проекты кораблей, не достигались контрактные скорости. На революционные предложения такого рода не решались и в самом МТК, руководимом интеллектуалом с претензиями Ф.В. Дубасовым.

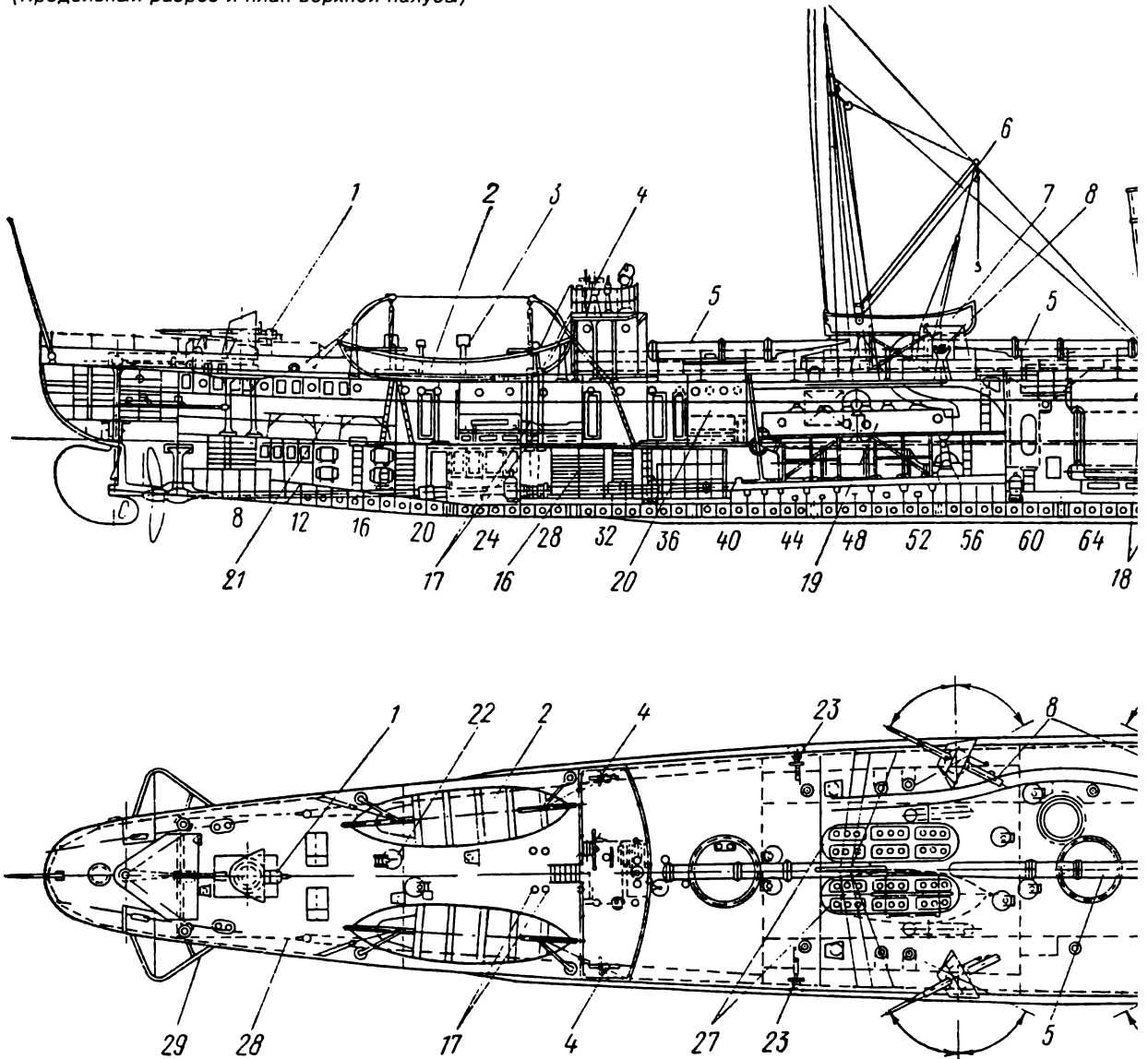
О фатальной неготовности структур и функционалов министерства и Особого комитета к творческому подходу свидетельствовало и состоявшееся 1 марта 1905 г. обсуждение вопросов вооружения миноносцев по двум проектам — уже разрабатывавшегося фирмой

Круппа (водоизмещение 570 т) и нового, только что предложенного фирмой "Вулкан" (водоизмещение 615 т). Сбравшиеся не проявили никакого удивления по поводу того, почему два проекта, имеющие совершенно одинаковые назначение и характеристики, столь существенно отличаются по водоизмещению.

Занятые, как всегда, углубленным обсуждением частных особенностей вооружения этих кораблей, члены кораблестроительного, артиллерийского и минного отделов совершенно спокойно прошли мимо столь очевидно важнейшей задачи унификации и полной однотипности проектов. Той самой, которую капитан 1 ранга Бострем в письме к адмиралу Дубасову считал само собой разумеющейся. Но в МТК, охваченном каким-то неизъяснимым затмением, думали иначе. Откинув глобальные задачи проектов, специалисты с увлечением обсуждали весьма "животрепещущую" проблему различия в эффективности между модификациями невесть откуда взявшихся 57-мм пушек длиной ствола 58 и 50 калибров. Вопрос возник из-за предложенных для этих пушек (в проекте Круппа) спонсонов.

Сбравшиеся словно не слышали отзывов участников войны, в один голос настаивавших на полной непригодности для боя всех орудий, имеющих калибр менее 75 мм. Да и эти пушки признавали годными лишь условно. Настоящим боевым орудием для миноносцев они признавали пушки лишь 120-мм калибра. Но и эти

Эскадренный миноносец типа "Охотник".  
(Продольный разрез и план верхней палубы)



1-75-мм орудие, 2-вельбот, 3-вентиляционный дефлектор жилых помещений, 4-штатные пулеметы "Максим", 5- 45-см однотрубный минный аппарат, 6-грузовая стрела, 7-ял, 8- 57-мм ору-

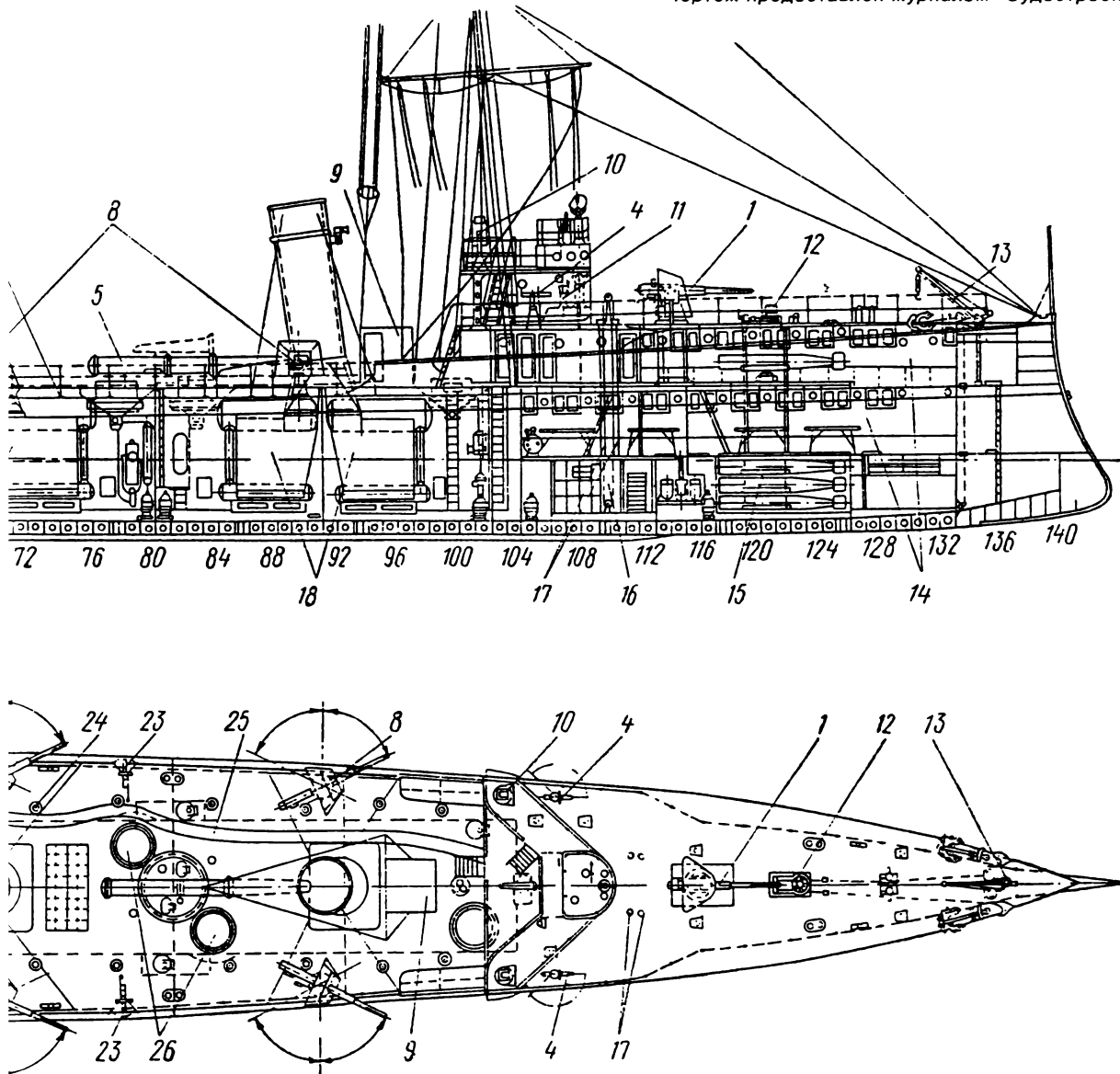
дие, 9-радиотелеграфная рубка, 10-прожектор, 11-боевая рубка, 12- паровой шпиль, 13- катбалка, 14- носовой кубрик команды, 15- минный погреб, 16-патронный погреб, 17-трубы элеватора подачи

мнения в МТК не слышали или не хотели слышать. В итоге глубоко научной дискуссии признали, что пушки двух модификаций (50 и 58 калибра) на одном корабле устанавливать все же не стоит. Слишком много будет неудобств из-за применения для них двух видов патронов. Заботу же о достойном вооружении миноносцев в 615 т проявили в том, что рекомендовали назначить непременно длинноствольные (в 58 калибров) 57-мм пушки.

Ради такого "существенного" увеличения боевой мощи этих кораблей признали оправданным уве-

личение вызванной ими нагрузки (в сравнении с 50-калиберными) на 7,5 т. "Это желание,—научно мотивировали члены МТК свое "принципиальное" решение,—объясняется естественным условием, чтобы крейсера не были слабее вышеупомянутых крупновских". Вот что рутиня могла сделать с весьма знающими и квалифицированными специалистами, вот на каком ничтожном уровне делали они свои умозаключения. Замечательно и то, что до конца вопрос решен все же не был. Было высказано опасение, что фирма Круппа может не уложиться в заданные проектом 570

Чертеж предоставлен журналом "Судостроение".



патронов, 18-котел NORMANA, 19-главная паровая машина, 20-офицерские помещения, 21- кормовой кубрик команды, 22- сходной люк, 23-дополнительные пулеметы, 24-горловина угольной ямы,

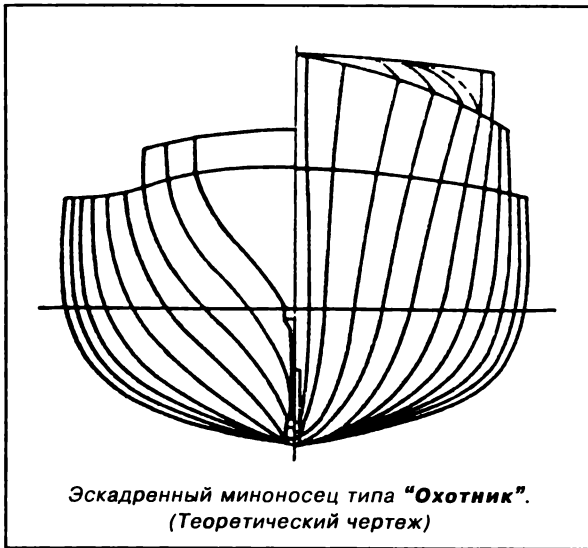
25-рельсовый путь для подачи мин Уайтхеда, 26-вентиляционные дефлекторы котельных отделений, 27-световые люки машинного отделения, 28-штуртросы, 29-отводы гребных винтов

т водоизмещения и поэтому придется, может быть, ставить на эти корабли 50-калибровые 57-мм пушки.

В духе той же беспрубной академичности и полного нежелания заняться инженерно-техническим анализом проектов подошли и к вопросу "о желательности вооружения новых минных крейсеров пушками только 75-мм калибра". Собравшиеся подтвердили, что они такое решение "принципиально" поддерживают. Но и здесь препятствием оказались очевидная необходимость увеличения весовой нагрузки и трудности осуществления достаточной прочности подкреплений

под орудийные установки. Выяснить вопрос об усилении вооружения с согласия членов МТК взял на себя Д.В. Скворцов. Исследование, похоже, кончилось ничем, а возможно, и вовсе не проводилось. Корабли и в дальнейшем остались при прежнем, первоначально заданном проекте вооружения.

Некоторые проблески здравого смысла пытался проявить управляющий Морским министерством. Проникшись, видимо, сочувствием к проектантам, но отнюдь не решаясь переступить табу на увеличение водоизмещения, он предложил уменьшить весовую



нагрузку за счет ликвидации одного из трех минных аппаратов. Но и это предложение диктовалось не ображениями о явном излишке аппаратов, а лишь заботой об увеличении "простора на палубе". Пользуясь полученным указанием обсудить этот вопрос, МТК мог бы взять на себя смелость расширить задачу и предложить кардинальное усовершенствование проекта, доведя его хотя бы до уровня, на котором разрабатывал проект для австро-венгерского флота. Ставший известным миноносец "Хуссард" при водоизмещении около 400 т обещал скорость до 28-30 уз. Но Австрия с проектом Ярроу (о чем писал И.Ф. Бострем) была для МТК не указ. Шанс добиться для кораблей повышения скорости или более подходящего артиллерийского вооружения специалисты МТК с убежденностью и полным знанием дела похоронили.

В докладе, составленном на шестой день по получении указания управляющего, председатель Ф.В. Дубасов сообщал, что минное вооружение для всех четырех 615-тонных миноносцев уже заказано и что было бы нежелательно уменьшать это вооружение на проектируемых "самых больших миноносцах нашего флота". Ведь "до сих пор стремились к установке именно такого (из трех аппаратов — Р. М.) минного вооружения". Бесперспективен был и вариант замены трех аппаратов двумя парными, "это вызовет лишние расходы на перепроектирование аппаратов и изменит распределение грузов на миноносцах, что повлечет за собой перемены в миноносцах и опоздание в их постройке".

Прием, по странности примененный теперь МТК против управляющего (а не наоборот, как всегда бывало), сработал безотказно. Устыдившись своей необдуманной инициативы, Ф.К. Авелан изъявил полное согласие с мнением адмирала Дубасова ничего в проектах миноносцев не менять и "оставить на них по три обычных аппарата". Тем самым недавний миноносный экстремист, а ныне председатель МТК со-

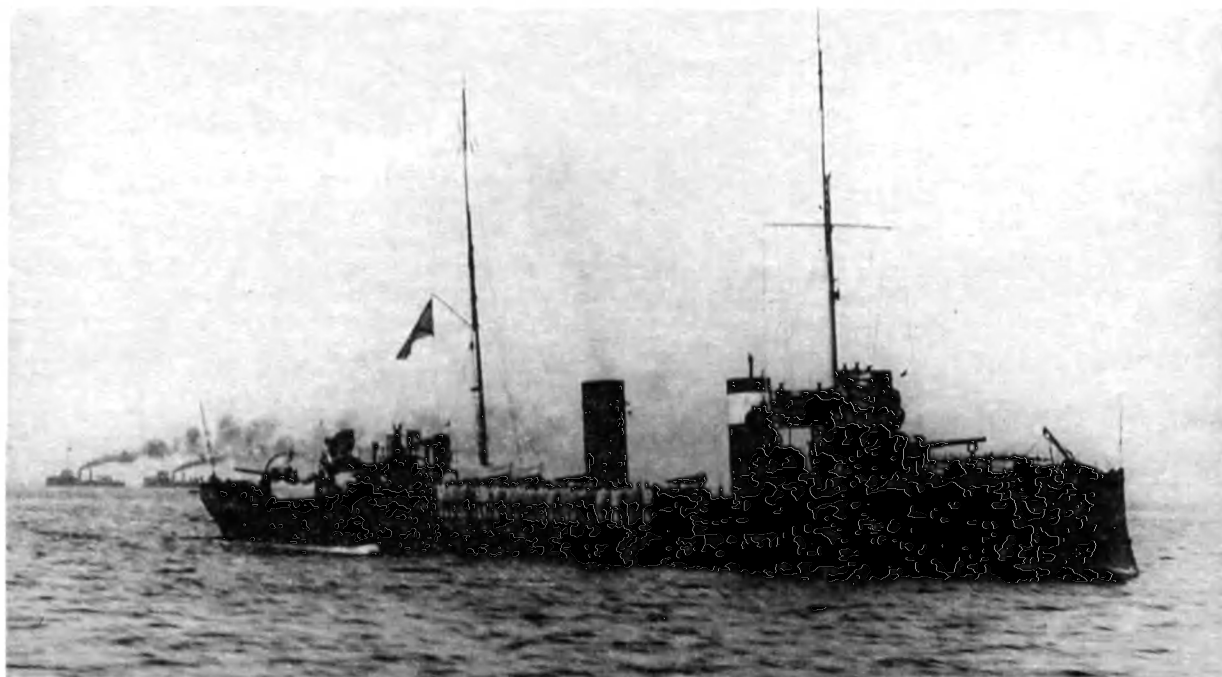
вершил третий поступок, подтверждающий его приверженность к рутине. Ратуя за сохранение трех труб для мин Уайтхеда, он даже не стал предлагать, как это было уже сделано на миноносцах типа "Циклон" и на первых "народных крейсерах", перейти, пусть не полностью, на двухтрубные аппараты.

Такая переработка только начатых проектов аппаратов не составляла никакой сложности. Просто бюрократия, превыше всего ценя свой собственный бумажный труд, не хотела брать на себя переделку уже подписанных и отпечатанных контрактов и спецификаций. Не исключено, что вопрос из технического был обращен в политический. Настаивая на изменении проекта, который был утвержден великим князем, министерские чины должны были пойти на риск вызвать его августейшее неудовольствие. И это было одним из подтверждений того, мягко говоря, неудобства, каким было для пользы дела назначение великих князей на крупные административные должности. Политики в кабинетах под адмиралтейским шпигелем умели достигать своих целей, но расплачиваться за их покой приходилось флоту.

"Перепроектирования" все же избежать не удалось. Из-за увеличенной ширины корпусов 615-тонных крейсеров и отсутствия скругления бортов в углу соединения с палубой возникли опасения за то, что мина, вылетая при выстреле из аппарата, может удариться хвостовой частью о палубу. Соответственно потребовалось удлинить совок аппарата. Это создало трудности для поворота его с борта на борт и заставило увеличивать высоту платформы аппарата. Множественных "перепроектирований" потребовало и совмещение менявшихся аппаратов с действительно тесным общим расположением минного вооружения на верхней палубе.

Не раз и не два ответственный в Особом комитете за минное вооружение капитан 2 ранга П.П. Азбелев в обстоятельных письмах на завод "Вулкан" излагал свои требования и замечания по обеспечению удобного расположения и обслуживания на кораблях минного вооружения. Но фирма, проявляя то ли непонимание, то ли немецкое высокомерное нежелание считаться с требованиями заказчика, продолжала и в новых чертежах допускать ошибки. Словом, объем работ по согласованию всех вопросов, включая, в частности, проблему несоответствия давления пара, применявшегося в приводных машинах воздухонагнетательных насосов, с давлением пара в котлах, намного превзошел те мнимые трудности "перепроектирования", которых боялся адмирал Дубасов.

Одновременно с начавшимися в марте 1905 г. сборочными работами на стапелях заводов-строителей и изготовлением в Штеттине фирмой "Вулкан" котлов и главных машин оформлялись заказы по предметам поставок минного вооружения. На основе переговоров, проведенных ГУКиС еще в феврале 1905 г., выбор был сделан в пользу Акционерного общества Выборгского машиностроительного завода и Общества судостро-



Эскадренный миноносец "Сибирский стрелок".

тельных, механических и литейных заводов в Николаеве. Их представители Отто Брунстрем и И.И. Идельсон 23 марта и 26 апреля подписали с начальником отдела сооружений ГУКиС контр-адмиралом А.Р. Родионовым договоры на поставку аппаратов.

Первый завод поставлял аппараты для трех кораблей, второй для одного. Сроки сдачи обоим заводам были назначены не позже 1 августа. Комплект на корабль включал три бортовых однотрубных поворотных аппарата для 45-см мин Уайтхеда образца 1904 г. и по два малых воздухонагнетательных насоса Уайтхеда образца 1904 г. Аппараты предназначались исключительно для стрельбы черным порохом. Насосы служили для накачивания сжатого воздуха в резервуары торпед (мин Уайтхеда) при давлении 150 атм. Они же доводили давление воздуха до рабочих 150 атм при каждом приведении мин в боевое состояние (в остальных случаях давление поддерживалось 100 атм).

Выгодно отличались новые миноносцы и развитой системой электрической вентиляции. Рациональнее, чем в проекте Шихау, были и водоотливные средства, представленные девятью центробежными насосами ("тюрбинами"), подачей каждый по 80 т/час.

Их суммарная подача (или производительность) превосходила предусмотренную 560 т/час на типе "Украина". Более полным стало и электрическое освещение, включавшее 150 ламп накаливания, в том числе сигнальные фонари и одну пару малых фонарей системы Табулевича. Как и на всех проектах, предусматривалась специальная каюта телеграфирования без проводов и полное оборудование аппаратами немецкой системы Сляби-Арко.

Вполне реализовав преимущества наличия собственного прототипа и серийности постройки, фирма "Вулкан" обеспечила сжатые сроки выполнения основных работ по корпусу и механизмам. Корпуса первых двух кораблей, строившихся Сандвикским доком, были спущены на воду в августе и сентябре 1905 г. Отпавшая после Цусимы необходимость в спешной переброске кораблей на Дальний Восток, поднявшееся в дни вспыхнувшей российской смуты забастовочное движение и, наконец, утрата фирмой "Вулкан" стимулов к экстренной готовности кораблей надолго задержали их испытания. Об обстоятельствах этих испытаний и вступлении их в строй весной 1906 г., в сравнении с другими кораблями, будет сказано ниже.



### Глава III

## ИСПЫТАНИЯ В ДНИ СМУТЫ

### КОРАБЛИ НЕСОСТОЯВШИХСЯ ЭСКАДР

В официальном труде МГШ "Русско-японская война 1904-1905 гг." в книге шестой, посвященной походу 2-й Тихоокеанской эскадры и выпущенной, увы, лишь в 1917 году, упоминались и корабли, строившиеся на добровольные пожертвования.

Необходимость посылки добавочных подкреплений вслед ушедшей 2 октября 1904 г. из Либавы эскадры З.П. Рождественского была признана на особом совещании 11 декабря 1904 г. Еще на предшествовавшем совещании 11 августа в Петергофе собравшиеся сознавали, что ко времени прихода эскадры на театр военных действий порт-артурская эскадра, которую будто бы должен был выручить З.П. Рождественский, существовать уже, по-видимому, не будет. В декабре 1904 г. гибель флота на Дальнем Востоке стала свершившимся фактом. Уравновесить силы с японским флотом можно было только отправить на Восток практически все наличные корабли, еще остававшиеся в Балтийском море.

Минные крейсера войти в состав отрядов уходящих кораблей не успели. Их теперь в числе девяти единиц собирались послать вместе со вторым эшелонам. Он включал броненосцы "Слава", "Император Александр II" (безнадежно устарелый), столь же "боевые" крейсера "Адмирал Корнилов" (1887 г.) и "Память Азова" (1888 г.), а также восемь 350-тонных миноносцев из числа заказанных по довоенным проектам. Командовать этим "2-м отдельным отрядом судов Тихого океана" 16 мая 1905 г. был назначен контр-адмирал Н.А. Беклемишев. Такова была инерция и фатальное запаздывание мышления в верхах Морского министерства, где даже произошедшая двумя днями ранее Цусимская катастрофа еще не могла произвести свое отрезвляющее действие.

В Записках Императорского русского технического общества, опубликовавших в 1907 г. лекции Н.Н. Беклемишева, о том, что закончившейся войне говорилось с большой определенностью. И без постыдных придворных приседаний. Выпускник минного офицерского класса времен турецкой войны и Морской академии 1886 г., Н.Н. Беклемишев из прапорщика корпуса флотских штурманов сумел перейти в строевой состав флота, участвовал в двух больших заграничных плаваниях на клипере "Стрелок" (1880-1882) и крейсере "Память Азова" (1890-1892). С 1887 г. состоял в чине лейтенанта, в 1897 г. на основании

правил ценза переведен на капитан-лейтенантский оклад. С 1898 г., оставаясь зачисленным по флоту в чине лейтенанта, перешел на службу "для управления частными мореходными предприятиями". Хорошо зная флот и душой за него болея, Н.Н. Беклемишев стал инициатором создания сыгравшей большую роль "Лиги обновления флота", ее первым председателем и издателем популярного журнала "Море". В лекциях Н.Н. Беклемишева впервые было обращено внимание на коренной изъян стратегического руководства в минувшей войне, где "многие решения принимались под влиянием последних впечатлений, а не целостного плана".

"Комитет великого князя, — писал (и говорил ранее) Н.Н. Беклемишев, — начал производить постепенную постройку минных крейсеров на русских и финляндских заводах по иностранным чертежам и с заказом механизмов за границей". "Такая система была принята ввиду ускорения и с расчетом, что большего размера минные крейсера пригодятся для посылки вокруг Европы и Азии с другими подкреплениями". Не обсуждая прямо это решение, Н.Н. Беклемишев напоминал о том, что "для быстрого подкрепления Тихоокеанского флота существовали и другие пути. Так, например, очень была бы полезна "постройка малых, перевозимых по железной дороге миноносок, о которых ходатайствовал адмирал Макаров, или постройка корпусов во Владивостоке для готовых уже машин миноносцев балтийских".

Объясняя позицию, занятую великим князем, Н.Н. Беклемишев приходил к горькому выводу о том, что "очевидно, распорядители надеялись на заграничную технику более, чем на русскую". Но, наверное, дело было не столько в технике, сколько в удовлетворении интересов тех самых "посредников" в заказах народных крейсеров, о чем и говорилось в уже упоминавшейся другой статье из того же журнала "Море и его жизнь".

Между тем действительно государственный подход мог бы обеспечить гораздо более быстрый и эффективное пополнение флота. Даже согласившись с первой серией заказов на заводе Ланге (чтобы корабли успели войти в состав первоочередно уходящих подкреплений), можно было остальные строившиеся корпуса, как и их машины, отправлять для полной сборки во Владивосток. Так же могли, очевидно, поступить и с миноносцами, строившимися заводом "Германия". Ведь именно так в конце-концов и сделали со строив-

шимися тогда миноносцами фирмы Крейтон, а частью и с подводными лодками.

Но судьба с удивительным, как никогда, постоянством не переставала в той войне давать России (и под Порт-Артуром и в Цусиме) новые и новые шансы на успех. Так, капитан I ранга В.А. Лилье, прошедший курсы наук в Морской академии, в двух офицерских классах — минном и артиллерийском и работавший в МТК в качестве помощника адмирала Ф.В. Дубасова, обращаясь к своему прежнему начальнику высказывал убеждение в том, что строящиеся сейчас большие миноносцы попасть на войну явно не успеют, и предлагал начать постройку скоростных торпедных катеров. Но феномен российской рутин, возвращенный косностью самодержавия, был непробиваем.

## СВЕТ И ТЕНИ НАД БАЛТИЙСКИМИ РЕЙДАМИ

Весна 1905 г. решила судьбу русско-японской войны. Жутко нависла над страной и все никак не расходилась нежданно пришедшая зловеющая туча Цусимской катастрофы. Тысячи граждан России в одночасье потеряли своих детей и братьев, родных и близких, тысячи вдов переживали свое жестокое горе. Долго еще не могли люди прийти в себя и осознать всю глубину и ужас безнаказанного для японцев истребления десятилетиями создававшегося флота и гибели на кораблях более чем пяти тысяч человек геройски, но бесцельно сражавшихся экипажей. Страшный, едва ли поправимый урон понесла элита флота — офицерский корпус и кадры обученных матросов-специалистов.

Но, уводя от горя и призывая к жизни, ярко и величественно продолжало подниматься над землей солнце. И, как уже происходило более чем 200 лет, начали пробуждаться от зимы корабли на балтийских рейдах. Тенью растворившихся в вечности броненосцев типа "Бородино" одиноко маячила в кронштадтской гавани еще продолжавшая свои испытания "Слава". В память о ее погибших собратях и для уроков на будущее судьба, видимо, решила сохранить корабль для возрождения славы России.

Общее любопытство возбуждали словно из ниоткуда начавшие появляться в водах Балтики странные, но как будто знакомые корабли. Стройные и элегантные, блистающие надраенной медью и белоснежными окраски, с чуть-чуть отклоненными к корме дымовыми трубами и мачтами, с высокими крейсерскими полубаками и полуютами, с заостренными, как клинок, форштевнями, они действительно напоминали собой роскошные океанские паровые яхты.

Но еще большим было их сходство с отличавшимся своей скоростью большим бронепалубным крейсером "Богатырь". Явственно проглядывал в их силуэте почерк проектировавшей все эти корабли германской фирмы "Вулкан". Длинный корпус и острота обводов, выдававшие стремительность и скорость, нарядная, хотя уже не отвечающая требованиям войны

Таков был разброс тех средств из казны и из добровольных пожертвований, которыми бюрократия пыталась восполнить все те неполноправные промахи, которые она допустила в предвоенное время. Велик их масштаб и неисчислимы убытки, понесенные при заказах всех этих кораблей несостоявшихся эскадр. Только за катера Никсона заплатили без малого 1,5 млн. руб. (640 000 долларов). В.А. Лилье каждый из предлагаемых им катеров оценивал в 5000 руб. Флот из 150 таких катеров (если даже удвоить их стоимость), бесспорно, вывел бы из-под Порт-Артура не только все японские катера и миноносцы, но, наверное, мог бы добраться и до более крупных японских кораблей. Более рационально, как мы увидим, могли быть использованы и деньги, затраченные на "народные крейсера".

Белоснежная окраска делали их воплощением надежд на спасение, подъем и возрождение флота. И в этой роли вестников будущего состояло особое значение и исключительная своевременность их появления в ту весну на балтийских водах. В их присутствии рейды словно бы оживали и расцветали.

Еще не вернулись с войны немногие из уцелевших тихоокеанских кораблей, и к первенцам нового флота были обращены все взоры и ожидания. Воспрянули духом и порты, и люди, и корабли. Пришел в себя подавленный было известием о потемкинском мятеже император. Сколь ни был он безмятежно равнодушен к судьбе своей страны (несмотря на постоянные заклинания о своей ответственности за ее судьбу перед богом), но и ему не удалось быть спокойным перед лицом охватившей Россию смуты.

С легкостью пережив и расстрел своих подданных 9 января 1905 г. у стен Зимнего дворца, и даже Цусимскую катастрофу 14 мая (доподлинно известно, что государь в этот день не отменил любимое развлечение — стрельбу по воронам на деревьях своего царскосельского парка), император жаждал полного отдохновения от всегда несносных для него государственных забот, от толстых и скучных докладов, которыми не переставали угнетать его министры. И пока не пришло время летнего отдохновения на любимом Питкопасском рейде в финских шхерах, император отдыхал душой при виде свежих, не замешанных в бунтах новых кораблей. Вид этих один за другим являвшихся вестников нового флота, строй молодежавших и храбрых матросов, лихо рапортовавшие командиры вносили успокоение в смятенную душу считавшего себя очень военным человеком императора.

На коне был и великий князь Александр Михайлович. Как никогда близкой к осуществлению казалась его 20 лет лелеемая мечта встать во главе русского флота. Безнадежно оскандалившийся, оставлял свою должность генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович. Вступив в командование им же пост-

## Основные тактико-технические

Название групп, серий и типов, общее количество в группе	Количество единиц в серии	Автор проекта	Завод-строитель корпуса	Завод-изготовитель механизмов	Водоизмещение, т проектное фактическое	Длина наибольшая, м	Длина между перпендикулярами, м	Длина по КВЛ, м
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Тип "Литер В" (8 едн.) Группа 1-й серии: "Украйна", "Войсковой", "Трухменец", "Казанец"	4	"Вулкан", Штеттин	"Ланге и сын", Рига	"Вулкан", Штеттин	500 630	73,2	70,0	71,1
Группа 2-й серии: "Стерегуший", "Страшный", "Донской казак", "Забайкалец"	4							
Тип "Литер Ш" (4 едн.) Группа: "Финн", "Эмир Бухарский"	2	"Ф. Шихау" Эльбинг	Сандвикский док, Гельсингфорс	"Ф. Шихау", Эльбинг	570 620	72,5	69,0	70,9
Группа: "Москвитянин", "Доброволец"	2		Путиловский, СПб					
Тип "Охотник" (4 едн.) Группа: "Охотник", "Пограничник"	2	"Вулкан", Штеттин	"В. Крейтон", Або	"Вулкан", Штеттин (с установкой)	615 750	75,2	72,4	73,1
Группа: "Генерал Кондратенко", "Сибирский стрелок"	2		Сандвикский док, Гельсингфорс					
Тип "Всадник" (4 едн.) Группа: "Всадник", "Гайдамак"	2	"Германия" Киль	"Германия" Киль	"Германия" Киль	570 750	71,8	68,4	71
Группа: "Амурец", "Уссуриец"	2		Машино- и мостостроительный, Гельсингфорс					
"Увеличенные миноносцы типа 570 т" (4 едн.) "Лейтенант Шестаков", "Капитан Сакен" "Капитан-лейтенант Баранов" "Лейтенант Зацаренный"	4	Николаевский судостроительный завод (прототип завода "Германия")	Николаевский судостроительный завод		605 780—820	74,1	71,0	73,5

роенными кораблями, великий князь считал, что сделал второй верный шаг на пути осуществления своей интриги. Но, прежде чем можно было рапортовать о полной готовности кораблей, предстояло преодолеть целую систему совершенно незнакомых и немало раздражавших и угнетавших великого князя препятствий. Обычные достроечные хлопоты с неизбежными заводскими недоделками чрезвычайно осложнялись как разбросанностью заказов (три немецких, три финля-

ндских, один петербургский заводы), так и необходимостью получения предметов вооружения и снабжения от поставщиков Морского министерства.

Великий князь не хотел тратить средства своего комитета на те предметы снабжения, которые, как ему казалось, должно было доставить Морское министерство. Оно же, в свою очередь, резонно заявляло, что такой широкой обязанности на себя не принимало. Пререкания на этот счет начались еще в декабре 1904

## характеристики миноносцев класса "Доброволец"

Ширина наибольшая, м	Ширина по КВЛ, м	Высота корпуса, м	Отношение длины к ширине	Коэффициент общей плотности	Осадка проектная, м	Размеры угольника шпангоутов, мм	Толщина наружной обшивки корпуса, мм	Толщина листов палубы, мм	Количество поперечных переборок
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
7,23	7,14	4,5	10,01	0,428	2,3	65 x 50 x 5, в оконечностях 50 x 40 x 4	4—6	4—7	9
8,2	7,77	4,4	8,84	0,435	2,4	75 x 65 x 6, в оконечностях 65 x 50 x 5	4,5—9	4,5—6	12
8,2	8,05		9,2	0,402	2,6				12
7,4	7,2	4,5	9,7	0,45	2,5	65 x 50 x 5, в оконечностях 40 x 40 x 4	5—8	3—4,5	12
8,3	7,7	4,6	8,95	0,43	2,53	65 x 50 x 5, в оконечностях 50 x 40 x 4	5—8	3—4,5	12

г. и продолжались до 1907 г. Наконец, третья группа вопросов, также ложившаяся на великого князя, — это комплектование экипажей кораблей и налаживание на них уставного порядка службы. Четвертым особым фактором, влияющим на готовность кораблей и вступление их в строй, была обстановка неудержимо расплывавшейся по России смуты.

До Риги, где продолжали, оставаясь на зимовке, достраиваться "народные крейсера", забастовочная

стихия докатилась 12 января 1905 г. В этот день огромная (до 1000 человек) толпа манифестантов прорвалась на территорию завода "Ланге и сын". По их требованию завод прекратил работы. Люди проникли и на некоторые из строящихся и достраивавшихся кораблей. Вахтенные на "Украине" были не в силах им помешать, и в общей неразберихе корабли, помимо задержки работ, не досчитались и некоторых запасных частей механизмов. Так впервые проявилось сопровож-

Название групп, серий и типов, общее количество в группе	Количество единиц в серии	Механизмы						
		Количество, тип котлов, давление пара, атм	Площадь нагревательной поверхности котлов, м <sup>2</sup>	Площадь колосниковой решетки, м <sup>2</sup>	Частота вращения гребных винтов, об/мин	Диаметры цилиндров высокого давления, мм	Диаметры цилиндров среднего давления, мм	Диаметры цилиндров низкого давления, мм
1	2	20	21	22	23	24	25	26
Тип "Литер В" (8 едн.) Группа 1-й серии: "Украина", "Войсковой", "Трухмонец", "Казанец"	4	Четыре Нормана, 16	1340	22,2	350	580	850	Два по 860
Группа 2-й серии: "Стерегущий", "Страшный", "Донской казак", "Забайкалец"	4							
Тип "Литер Ш" (4 едн.) Группа: "Финн", "Эмир Бухарский"	2	Четыре Шульца- Торник- рофта, 16	1370	25,5	315	560	885	1240
Группа: "Москвитянин", "Доброволец"	2							
Тип "Охотник" (4 едн.) Группа: "Охотник", "Пограничник"	2				335			
Группа: "Генерал Кондратенко", "Сибирский стрелок"	2							
Тип "Всадник" (4 едн.) Группа: "Всадник", "Гайдамак"	2	Три Шульца- Торник- рофта, 17	1110	22	400	540	810	1190
Группа: "Амурец", "Уссуриец"	2							
"Увеличенные миноносцы типа 570 т" (4 едн.) "Лейтенант Шестаков", "Капитан Сакен" "Капитан-лейтенант Баранов" "Лейтенант Зацаренный"	4	Четыре Нормана, 17	1364	22	400	550	820	Два по 830

давшее все акции стихийного протеста, падкое до чужой собственности "революционное правосознание". Расследование не обнаружило похитителей, но под большим подозрением в "покраже" цветного металла оказались вахтенные. Глубоки, как видно, генетические корни современных "ценителей" цветных металлов, ограбивших в 1997 г. даже скульптуры героев-летчиков и героев соотруда в парке Победы в Петербурге.

Тем временем корабли, еще не сознавая размаха

ожидающих их потрясений, пытались наверстать явно отстававшую от запланированных сроков готовность к началу испытаний. Всем им предстояло войти в состав, как он вначале назывался, "Отдельного практического отряда, назначенного для испытаний минных крейсеров и сдачи их затем в Морское министерство".

Командовать отрядом уже в феврале 1905 г. было поручено великому князю Александру Михайловичу. Его штаб составляли в большинстве специалисты,

## Продолжение таблицы

Механизмы		Запас топлива, т <u>нормальный</u> полный	Дальность плавания 10-узловой скоростью, мили	Вооружение			экипаж Офицеры, кондукторы, матросы
Ход поршня, мм	Проектные: мощность суммарная, л.с.; скорость, уз			Количество минных аппаратов	Количество, калибр орудий, мм	Количество мин заграждения	
27	28	29	30	31	32	33	34
450	6200 25	<u>50</u> 130	1105 (полным ходом 625)	1-й серии: Один двойной, один одинарный, 2-й серии: 2х1	2-75, 4-57, 4 пулемета. В 1917 г.: 3-102, 1-76, зенитн., 4 пулемета	Нет	7, 3, 80
500	6500 25	<u>106</u> 150	1150 (17 уз) (полным ходом 635)	3х1	2-75, 6-57, 4 пулемета. В 1917 г.: 2-102, 1-40 зенитн., 4 пулемета	20	5, 4, 82
	7300 25	<u>190</u> 220	2200—2400 (15 уз) (полным ходом 800)	3х1	2-75, 6-57. В 1917 г.: 2-102, 2-47 зенитн., 4 пулемета	41—42	5, 4, 86
500	6400 25	<u>175</u> 200	1270—2152 (полным ходом 623)	3х1	2-75, 6-57, 4 пулемета. В 1917 г.: 2-102, 1-37 зенитн., 4 пулемета	20—24	5, 3, 82
500	6500 25	<u>184</u> 214	1700—1944 (12 уз) (полным ходом 630)	3х1	1-120, 5-75, 2—4 пулемета. В 1917 г.: 2-120, 2-47 зенитн., 2—3 пулемета	40	5, 3, 86

участвовавшие в создании кораблей отряда. Уже 1 марта 1905 г., оставаясь еще не полностью отделанным (часть команды пришлось пока держать в береговых помещениях), минный крейсер "Украина" начал кампанию, подняв Андреевский флаг и вымпел. Командовал кораблем 44-летний капитан 2 ранга Е.К. Крафт. В 1899-1902 г. он был старшим офицером крейсера "Варяг", 1903-1904 гг. — командиром миноносца "Прочный". Нелегкая задача предстояла наспех подо-

бранным офицерам — освоить почти никому не знакомые скоростные корабли.

Лишь через два месяца напряженной работы крейсер "Украина", завершив заводские испытания, устранение заводских недоделок и заменив недостающие предметы вооружения 15 тоннами балласта, вышел на официальные испытания в Рижский залив. Средняя осадка корабля составляла 2,29 м, что было меньше проектных 2,3 м. 5 мая 1905 г. на трехчасовом

пробеге полной скоростью (давление пара в котлах составляло 16,25 атм) главные машины работали "вполне удовлетворительно, правильно и плавно, без нагревания каких-либо трущихся частей". Машины и котлы обслуживала команда завода "Вулкан", уголь употребляли кардиф, доставленный заводом "Ланге и сын". Всего было затрачено 16 731 кг угля, а воды за три часа израсходовали 1,5 т. По снятым диаграммам планиметром вычислили мощность машин 3438 л.с. левой и 3476 л.с. правой (суммарная 6914 л.с.). Вычисление "по способу ординат" показало мощность 3522 л.с. левой и 3583 л.с. правой (суммарная 7105 л.с.). Среднее число оборотов машин на основании всех трех серий диаграмм составило 337,3 об/мин., а по показаниям счетчиков — 333,3 об/мин.

Пройденный путь определили по пеленгам между маяками Мессарагоцем и Домеснес и скорость за время трехчасового пробега получили 26,92 уз. Крен от поворота руля доходил до 2,5°, что стало первым предостережением о незначительной остойчивости корабля. Котлы все время действовали "весьма хорошо", автоматическая система поддержания рабочего уровня воды в котлах действовала исправно. Вскипания воды в котлах замечено не было. Уголь подавали методично по звонку (через 1,5 мин.) в "накрест лежащие топки".

Весь котломашинной установки, включая гребные винты и валы, составил 177,62 т. Осмотренные после окончания испытаний рабочие поверхности машин, некоторых подшипников, а также полости котлов и холодильников никаких повреждений не обнаружили. Обязав завод "Вулкан" установить на паропроводах три добавочных расширительных клапана и заменить паровой огнетушитель эжектором, комиссия постановила принять машины в казну. Обращает на себя многоступенчатость выполнения заказа. Поставка машин поручалась заводу "Вулкан" договором Особого комитета с заводом Ланге, но замечания в адрес завода "Вулкан" высказывались напрямую со стороны комиссии, назначенной комитетом. Кто тут за что отвечал и в какой мере происходила плата — разобрать не удается.

Вторым 1 мая 1905 г. и также еще не в полной готовности начал кампанию "Войсковой". Корабль был укомплектован командой Гвардейского экипажа. "Войсковым" командовал капитан 2 ранга Г.П. Фалк. Ранее (с 1902 г.) командовал миноносцем "Бдительный", в 1903-1904 гг. был старшим офицером на яхте "Стрела" и в 1904 г. — "Полярная звезда".

На трехчасовом пробеге 3 июня 1905 г. в условиях неспокойного моря (волнение и ветер 2-3 балла) развили среднюю скорость 26,95 уз. 28 июня прошел испытания третий из первой серии кораблей завода Ланге "Трухменец". Механизмы, как и на испытаниях других кораблей, обслуживала команда завода "Вулкан", по 8 человек в каждой кочегарке и 12 машинистов под управлением двух инженеров фирмы. При давлении воздуха в носовом кочегарном отделении (все

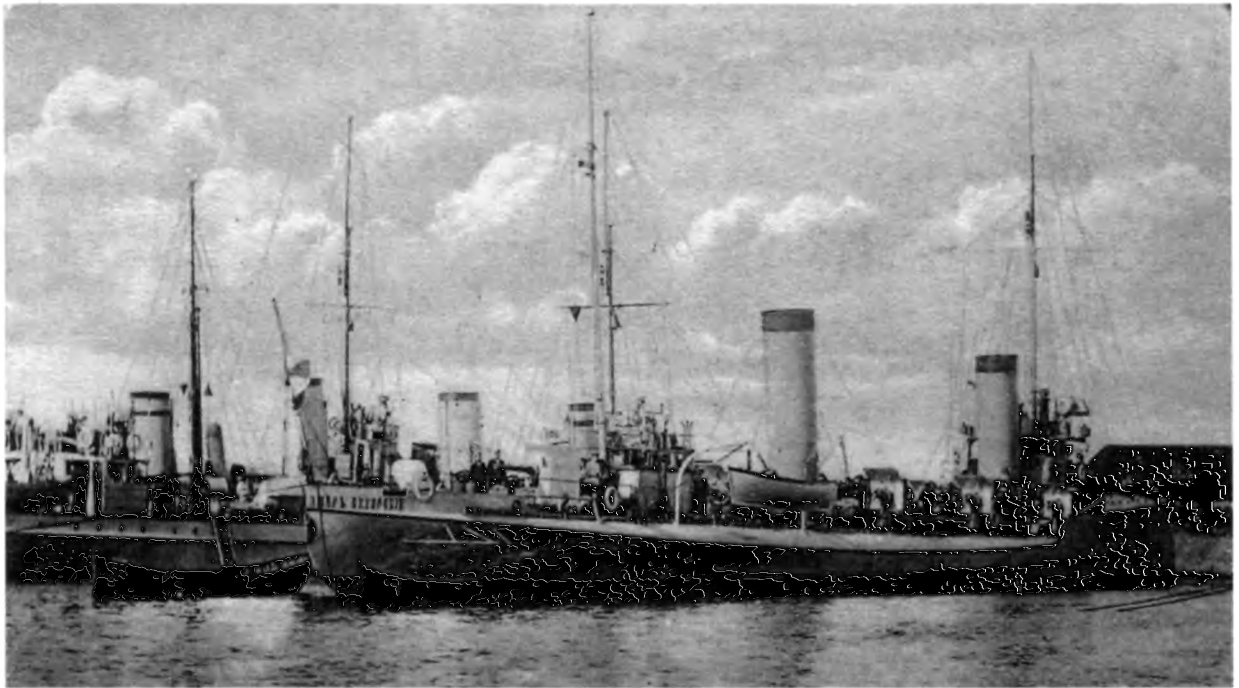
люки закрыты) 45-50 мм и в кормовом 35-58 мм водяного столба машины развили среднюю скорость 26,1 уз. Меньшую скорость комиссия в своем акте объясняла решением завода "Вулкан" не форсировать машины, имея уже доказательства повышенной (против контракта) скорости на первых двух крейсерах.

Следующими были готовы к испытаниям 570-тонные минные крейсера фирмы Шихау ("контрминоносцы литер Ш"), которые строил Сандвикский док. Первым на официальную пробу 1 августа 1905 г. вышел "Эмир Бухарский". Испытания проходили при средней осадке 2,59 м, которой соответствовало водоизмещение 553,6 т. Пробеги совершали в открытой части Финского залива, путь куда из 12-мильной зоны прибрежных островов близ Гельсингфорса показывал плавучий маяк Эрансгрудн. На 15,5-мильном отрезке в направлении к плавучему маяку Ревельстейн (на подходе к Ревелю) скорость двух пробегов составила 25,3 уз. В продолжение предусмотренного контрактом 3-часового испытания машины работали непрерывным полным ходом "удовлетворительно, правильно и плавно при обильном охлаждении подшипников водою". Видимо, это была у немцев общепринятая норма.

Пар в котлах держался "ровно и легко", временами превышал спецификационное давление 17 атм. В среднем давление в котлах составляло 17,4 атм. Каждое кочегарное отделение обслуживали по 4 кочегара и 2 подносчика угля, в машинном отделении 12 машинистов под управлением инженера завода Шихау. Котлы работали безотказно. Рабочий уровень воды в них стабильно поддерживали автоматические питатели. Вода в котлы подавалась не подогретая — предусмотренный для этого подогреватель доставить из Германии не успели. Он будто бы находился уже в пути, и по прибытии готовились его немедленно установить. При облегченных условиях контракта, при больших неиспользованных резервах проекта немцы, очевидно, не сомневались в успехе испытания. Не видели они необходимости и в пунктуальном обеспечении условий испытаний.

При наружном воздухе 14°C температура в машинном отделении составляла от 24 до 33°C. От контрольных замеров расхода угля фирма отговорилась неудобствами, которые эта операция создавала для поддержания форсированной скорости. Эти замеры пришлось отложить до испытаний следующих кораблей. Частоты вращения гребных винтов во время снятия диаграмм составили 320 и 317 об/мин., а суммарная мощность 6422 л.с. Наибольшая скорость, вычисленная при прохождении маяков Эрансгрудн и Ревельстейн (расстояние 15,6 миль), составила 25,41, наименьшая 25,2, средняя 25,3 уз. Двухбалльный ветер от юго-востока во время испытаний усилился до 4 баллов, волнение увеличилось до 5 баллов.

Довершая трехчасовое испытание, сделали два длинных галса — сначала против ветра, потом в обратном направлении. Вибрация оконечностей, замеченная на предварительных испытаниях 27 июля, не обна-



*Эскадренный миноносец "Эмир Бухарский".*

ружилась. При ходе против волны корабль воду баком не принимал, "но гребни волн залетали на палубу за рубкой". При попутной волне в бакштаг и на фордевинд обнаружили значительную рыскливость, а при усилении волнения до 5 баллов перебой винтов. "В бакштаг боковая качка не размашистая, но корабль, уклоняясь на подветренный борт, выпрямлялся медленно. Цифровых показателей и выводов о недостаточной остойчивости в акте не приводили.

Обширным, к тому же в значительной мере повторявшим прежние акты комиссии (от 20 и 21 апреля 1905 г.) был перечень исправлений, которые были предписаны фирме по результатам испытаний. Все они свидетельствовали о традиционном стремлении фирмы обойтись минимальным составом оборудования в соответствии с общепринятым почти всеми заводчиками принципом "попроще и подешевле".

Испытания "Финна" проводились в том же районе Финского залива — между плавучими маяками Эрансгрунд и Кальбодегрунд. Суммарная мощность составила 6391 л.с. Среднее давление пара в котлах 17,5 атм. По суммарному расходу 22,16 т получился удельный расход 1,16 кг/л.с. в час. Машины работали безукоризненно, но при том же обильном охлаждении подшипников водой. Перевод машин с переднего на задний ход совершался "моментально", машины забирали ход через 30 секунд, и корабль совершенно останавливался через 50 сек. "Вибрации корпуса не наблюдалось, включая рубку телеграфирования без проводов, которая, как было записано в акте комиссии, требует подкрепления".

Так последовательно проходя новые и новые испытания, "обрастая" техникой и внутренним насыщением, наполняясь предметами снабжения, корабли постепенно приближались к состоянию полной готовности. Одновременно сходили на воду и вступали в достроечную фазу последующие корабли этих и других серий. В одно время с тем, как "Украина" начала свои испытания, на заводе Ланге начал их и "Войсковой". Спешили с достройкой спущенного в феврале "Трухменца" (для него, задержанного на стапеле заводскими стачками, прорубали по льду спусковую полынью), а за ним (в апреле и июне) "Казанца" и "Стережущего". Развивали стапельные работы на "Страшном", "Донском Казаке" и "Забайкальце". Их в готовности догоняла вторая серия ("литер Ш"), все четыре корабля которой (Сандвикского дока и Путиловского завода) к концу мая 1905 г. были уже на воде.

К осени ожидался спуск на воду еще двух серий: четырех 615-тонных миноносцев проекта фирмы "Вулкан" (строители Сандвикский док и завод Крейтона в Або) и четырех 570-тонных проекта фирмы "Германия". Вместе с начинавшейся на кораблях установкой вооружения и оборудования вплотную подступили и заботы по комплектации кораблей всеми, насчитывающими сотни наименований предметами снабжения и запасными частями. Эти всегда самые хлопотные для строителей заботы обострялись особыми, частично уже называвшимися обстоятельствами постройки кораблей. Два ведомства, четыре проекта, шесть разных заводов, разборные корпуса, доставка механизмов из-за границы — непросто было справиться с координа-

цией столь разбросанных работ и поставок. Начали проявлять себя и издержки принятой и вначале себя оправдывавшей упрощенности проектирования и наблюдения за ходом работ.

Службы портов обеспечивали подготовку и доставку боеприпасов и некоторых предметов снабжения, традиционно поступающих от казны. А здесь даже в составе вооружения не было единообразия. Так, четыре миноносца I серии завода Ланге литер "В" имели по одному ординарному и по одному двухтрубному аппарату для мин Уайтхеда калибром 380 мм и длиной 5,18 м. Четыре корабля II серии завода Ланге имели на вооружении по два однотрубных аппарата для 45-см мин Уайтхеда длиной 5 м. Такие же мины (в трех однотрубных аппаратах на каждом корабле) предназначались для миноносцев, каждое строили Сандвикский док, Путиловский и остальные заводы. Заказы на минные аппараты, данные Металлическому заводу в Петербурге и машиностроительному заводу "Вулкан" в Або, пришлось менять из-за нестабильности взглядов МТК. Допуская вначале аппарат с откидывающимся совком, минный отдел позднее потребовал от такой разборной конструкции отказаться. Но более отвечающие условиям боя аппараты с неподвижными совками не позволяли поворачивать их с борта на борт. И уже в феврале 1905 г. минный приемщик МТК полковник Радзишевский, приехав в Або, пытался с конструкторами завода перепроектировать уже начатые аппараты (два готовых были уже отправлены на корабли в Ригу), сделав откидным не весь совок, а только его часть. В итоге наряды заводам на переделку аппаратов выдали только 11 марта 1905 г.

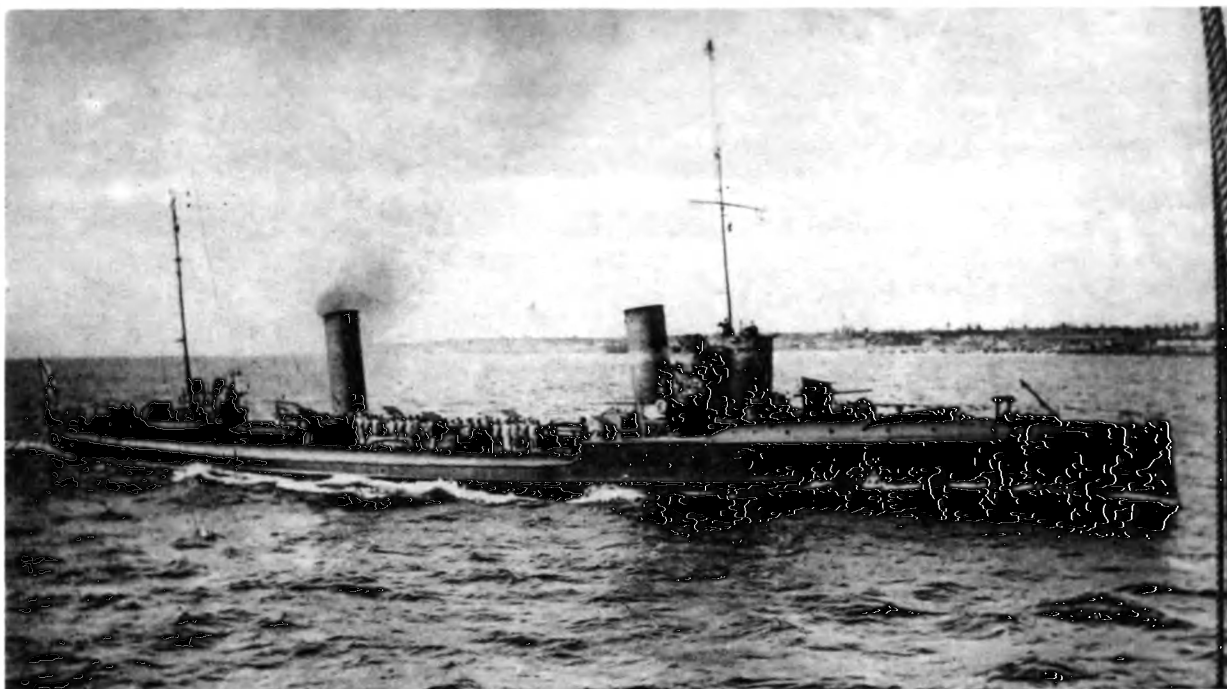
Через две недели потребовалось новое уточнение — переделать аппараты только для 380-мм мин. Переделок потребовали и рельсы, и сами раздвижные тележки, на которых торпеды подавались к аппаратам. Путаница создала и порционность заказов (из-за отсутствия плановости в действиях Особого комитета полный состав строившихся миноносцев определился не сразу), отчего вначале завод Ланге заказал электрооборудование фирме "Унион" только на четыре первых своих корабля. В феврале 1905 г. от фирмы "Сименс и Гальске" завод Ланге получил 14 комплектов радиостанций, но вопрос об их распределении и установке вызывал разногласие между Особым комитетом и Морским министерством. Проекторы диаметром 60 см фирмы "Русское общество Шуккерт и К°" (но с частью комплектующих деталей из Германии) было вначале заказано только 18 (14 на корабли, 4 в запас). Более полным был заказ, данный в марте 1905 г. фирме "Дюфлон, Константинович и К°" сразу на 24 переносных электрических вентилятора подачи по 300 м<sup>3</sup>/час. И лишь по инициативе Штеттинской фирмы "Вулкан" для последней серии кораблей были заказаны вполне себя оправдавшие турбодинамо-машины мощностью по 16 кВт.

Беспокойство вызывало и главное оружие миноносцев — мины Уайтхеда (торпеды). Чтобы вовремя

снабдить ими хотя бы первые два корабля, МТК пришлось предпринять в ресурсах министерства целое изыскание. Еще в декабре 1904 г. генерал-майор Ковальский (он начал замещать должность главного инспектора минного дела) поручил ГУКиС приготовить в порту Императора Александра III по полному комплекту мин Уайтхеда (9 штук каждый) образца 1898 и 1904 гг. для первых двух минных крейсеров (так приходится их называть согласно применявшейся тогда терминологии), строящихся на добровольные пожертвования. Для одного комплекта калибром 380 мм можно было взять те четыре мины, которые завод Г.А. Лесснера пожертвовал Морскому министерству. Их надо было получить на заводе и доставить в Либаву. Еще четыре мины предлагалось передать с находившегося там миноносца "Рьяный", а последнюю (девятую) взять с броненосца "Слава". Ее комплект (не считая с итогами войны, от мин Уайтхеда на броненосцах никто еще не собирался отказываться) уменьшался в связи с решением ликвидировать на корабле кормовые надводные минные аппараты. Другой комплект калибром 45 см следовало доставить в Либаву из числа будто бы имевшихся в наличии Кронштадтского склада мин Уайтхеда.

Получив "на заключение" эти предложения МТК, заведующий складом мин Уайтхеда и минной пристрелочной станции в Кронштадте капитан 2 ранга Б.А. Братцев согласился с распределением первых восьми мин. Девятую же он считал более правильным брать не со "Славы" (она на броненосце относится к другой, чем первые, модификации литер "О", и для нее с принадлежностями пришлось бы изготовить специальную тару), а из числа предназначавшихся ранее (модификации литер "Л") для миноносца "Ретивый". Новых же мин образца 1904 г. он пока передать флоту и вовсе не может. На складе имеется только восемь экземпляров, а те, что недавно прибыли в Россию с завода Уайтхеда из Фиуме (Италия), еще остаются в Петербурге. Их, как можно предполагать, там еще изучали с целью, как это было заведено с первых полученных из Фиуме образцов, начать воспроизводство на отечественных предприятиях — на заводах Г.А. Лесснера, Обуховском казенном, Кронштадтской торпедной мастерской и минной мастерской Николаевского порта.

Документы свидетельствуют, что за зиму 1904-1905 гг. завод Г.А. Лесснера, становившийся главным отечественным поставщиком торпед, планировал поставить флоту до 50 экземпляров мин образца 1904 г. От предшествовавших образца 1898 г. они отличались не только длиной и калибром, но также повышенным до 150 (вместо 100) атм давлением сжатого воздуха в резервуаре. Это обеспечивало дальность хода до 1000 м при скорости 32 уз, или 2000 м при 26 уз, против 350 м при скорости 28 уз, или 914 м при скорости 25 уз, у мин 1898 г. Длительную переписку, а с ней и задержку полной боеготовности кораблей, вызывали проблемы установки приборов беспроводного телеграфирования и поставки предметов снабжения и



Эскадренный миноносец "Финн".

запасных частей. Этих последних в заказах Особого комитета предусматривалось (в сравнении с обычной практикой) nepocтижимо мало. И здесь заказчик, видимо, слишком далеко пошел навстречу своим контрагентам из Германии. Виной тому могла быть и явно обнажившаяся вскоре особая экономия великого князя, который считал себя обязанным заказывать собственно корабли, то есть корпус и механизмы, а тратить на все остальное вооружение предоставлял Морскому министерству.

1 декабря 1904 г. великий князь, свидетельствуя управляющему свое "глубокое уважение", напоминал, что постройка кораблей Особого комитета "быстро продвигается вперед", а потому, дабы не задержать их готовности "к своевременному уходу на Дальний Восток", министерству следовало бы обратиться заказом для них и аппаратуры беспроволочного телеграфирования. Пытаясь уклониться от новой, навязываемой министерству заботы, князь деликатно объяснили, что такое вмешательство в действия предприятий, выполняющих работы по договорам с Особым комитетом, могло бы вызвать недоумение и в конечном счете нарушить условия этих договоров. Министерство, напоминал управляющий, взяло на себя снаряжение кораблей вооружением из желания "облегчить Комитету это весьма сложное дело". С заказом беспроволочного телеграфирования, не представляющим большой сложности, Комитет мог бы справиться и своими силами. К тому же в министерстве средств на эти заказы не предусмотрели. Но великого князя это не смутило. Руководя ведомством по патриотическому сбору

средств на нужды флота, он в то же время не считал себя вправе этими средствами с ним делиться. В лучшем случае он был готов согласиться на временный заказ за счет Комитета. Но министерству, обратившись все же в Особое совещание, следовало этот расход комитета восполнить. Такие вот были у великого князя понятия о патриотизме.

Но денег по-прежнему не было. Когда уже в марте 1905 г. Кронштадтский порт принудили для монтажа станций в Риге командировать двух монтеров, то от посылки руководившего ими статского советника Коринфского пришлось отказаться. Очередное покушение Особого комитета на деньги Морского министерства было, видимо, для пушей важности оформлено как великокняжеский "рескрипт" № 16 от 4 апреля 1905 г. На этот раз речь шла о восполнении за счет министерства тех больших пробелов в ведомости снабжения для миноносцев (очевидно, типа "Ш"), строившихся заводом Шихау. Сотрудники великого князя и здесь особого рвения в защите интересов заказчика не проявили. Чтобы урезонить фирму, стойко державшуюся за букву подписанных контрактов, пришлось пойти на формирование суда посредников. Но скорого решения ждать было долго, а потому министерству предлагалось, не теряя времени сделать и оплатить заказы по двум обширным (по 100 и более пунктов) ведомостям "запасных частей главных и вспомогательных механизмов", а также "инструментов и других предметов по машинной части".

В своем ответе от 15 апреля адмирал Авелан очень дипломатично похвалил великого князя за его

инициативу снабдить корабли полезными запасами, так как они очень пригодятся им для "приведения в боевую готовность во Владивостоке после продолжительного похода" (в блистательном результате действий эскадры Рождественского стратег Авелан, видимо, не сомневался). Вместе с тем, напоминая управляющий, министерство никакими кредитами для столь обширных расходов не располагает. Ведь эти корабли в казну не приняты, а потому средств в бюджете министерства на их содержание не предусмотрено.

Свершилась Цусима, оставили свои должности хозяева Морского министерства. барин — генерал-адмирал и его управляющий, на грани краха оказалось российское самодержавие, а великий князь, как завзятый коммерсант, продолжал "тянуть" из разоренного министерства деньги. И вот уже главный корабельный инженер С-Петербургского порта, следуя по той же дорожке, прямо в отдел сооружений ГУКиС шлет напоминание о необходимости оплаты новых расходов по добровольным крейсерам. Речь шла о запасных гребных винтах, не попавших в контрактные условия министерства с заводом "Германия", а потому не учтенных и Комитетом. 3 сентября 1905 г. Начальник отдела сооружений контр-адмирал А.Р. Родионов отвечал, что денег на заказ винтов, как и других предметов снабжения, для народных крейсеров в министерстве не имеется.

Эту вакханалию откровенного разграбления министерства остановил вернувшийся к исполнению своих обязанностей новый морской министр (с 29 июня 1905 г.) вице-адмирал А.А. Бирилев. На докладе от 7 ноября 1905 г. о заказе двух запасных винтов для "Эмира Бухарского" (4250 герм. марок) и требованиях Комитета об уплате за запасные вещи (216 918 руб. 46 коп.) министр согласился с доводами вдруг вспомнившего о казенном интересе ГУКиС о том, что столь значительный расход недопустим. Такие затраты уже напрямую принуждают "сократить судостроение". Резолюция министра была на редкость четкой и обоснованной: "Совершенно согласен, кто строит суда, тот должен платить за запасные вещи".

Но последнее слово все равно осталось за великим князем. В откровенно ультимативной форме, отбросив галантные приемы речи, он 2 марта 1906 г. ставил министерство перед фактом категорического нежелания тратить деньги Особого комитета на заказ гребных винтов. Без них, напоминал князь, миноносцам при плавании в шхерах, очевидно, не обойтись, а имеются они сейчас только у "Эмира Бухарского". "Так как Комитет по усилению флота на добровольные пожертвования, — писал князь, — не изменил с в о е г о н а м е р е н и я с д а т ь к р е й с е р а б е з з а п а с н ы х в и н т о в (разрядка моя — Р. М.), а таковые необходимы, то прошу Ваше превосходительство не отказать сообщить, не найдете ли вы возможным все-таки принять этот расход на счет министерства". Позднее через капитана Винтера было сообщено о великодушности готовности великого князя согласиться-

ся с заказом запасных винтов "по одной паре на два крейсера". Платить, правда, пришлось все же Комитету, но о возмещении этих расходов Комитет напоминал письмом в марте 1907 г. Столь же затяжным оказалось и дело с приобретением запасных вещей.

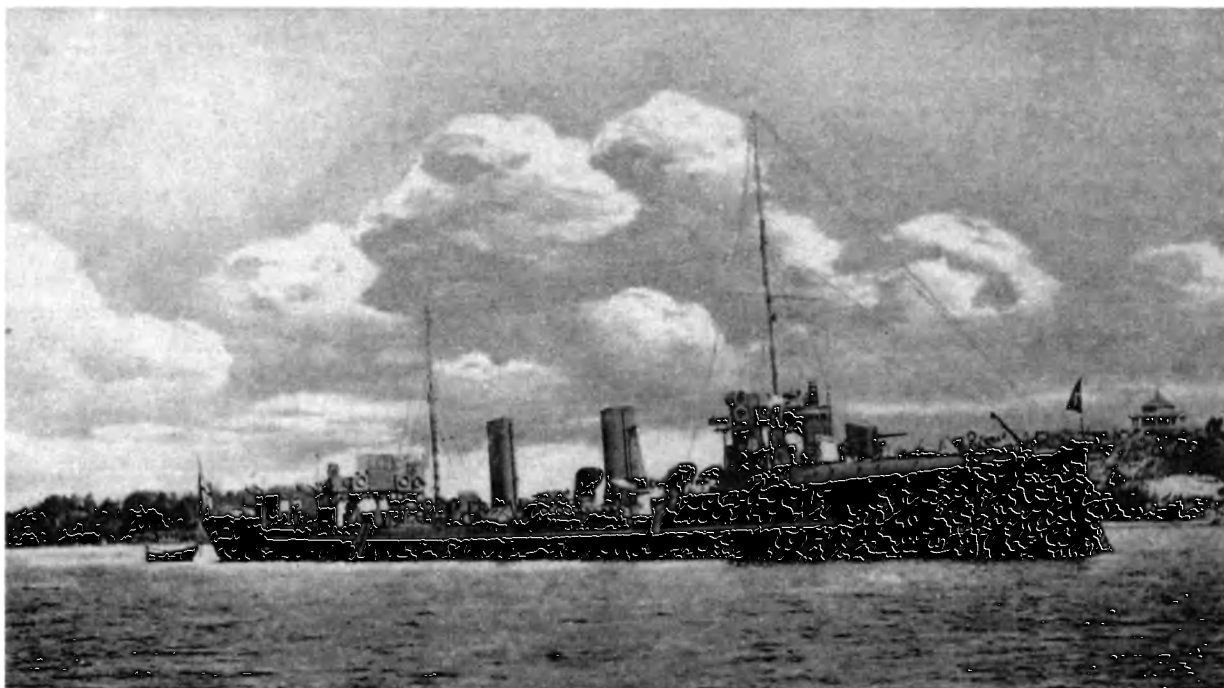
Разобщенность и отчужденность двух ведомств проявилась и в отсутствии представителей МТК на испытаниях крейсеров Особого комитета. На официальное уведомление об этом, посланное 29 апреля 1905 г., отговорились нехваткой людей в артиллерийском и минном отделах. И только главный инспектор кораблестроения обещал прислать своего начальника чертежной Левицкого. Не исключено, что минный отдел, без ведома которого совершались заказ и наблюдение за постройкой всего огромного великокняжеского флота, почитал за благо воздержаться от риска быть вовлеченным в принципиальные расхождения или, что уже хуже, в ответственность за последствия его деятельности.

В середине мая 1905 г. "Украина", установив свои минные аппараты и артиллерию, провела на Биоркском рейде первые минные стрельбы. Все прошло благополучно, но спустя год обнаружилось, что мины в аппараты входят лишь при давлении воздуха в резервуарах 60 атм. При давлении же для боевой стрельбы 100 атм мины в аппараты не входили. Дефект изнутри трубы аппарата признали невозможным, несмотря на приемщика допустили не могли. Остановились на монтажных неровностях трубы и Т-образной в ней наделки. Дефект исправили, подточив наделку.

Отрываясь от заводских стен, вслед за "Украиной" начинали кампанию в Риге корабли первой серии завода Ланге: "Войсковой" — 1 мая, "Трухменец" — 15 мая, а также собравшиеся в Гельсингфорсе первые корабли проекта завода Шихау "Эмир Бухарский" — 15 мая, "Финн" — 9 июля 1905 г. Из-за тормозивших работы повсеместных забастовок тех дней "Москвитянин" вместо 1 мая, как ожидалось вначале, смог начать кампанию только 27 августа. Неслыханны были и по сути "секретные" обстоятельства подъема флага на этом корабле — почти в условиях гражданской войны. Церемонию, составляющую гордость корабля, пришлось назначить на нерабочий день, когда из-за выходных и праздников на заводе не было рабочих, которые могли бы сорвать торжество.

Для скорейшего приведения кораблей в боеспособное состояние в отряд великого князя в качестве транспорта-мастерской включили пароход "Ангара". Бывший английский "Горджистан", он в числе других был через третьи руки куплен во время войны и предназначался для сопровождения перехода минных крейсеров через океаны на театр военных действий. Теперешнему назначению парохода помогла пятая должность великого князя — "Заведующего вооружением вспомогательных судов флота". "Ангара" и в дальнейшем оставался верным спутником кораблей в пору их переформирования в минную дивизию.

Стоявшие на рейде Биорке корабли 10 июля 1905



Эскадренный миноносец "Воисковой".

г. стали свидетелями визита в Россию германского императора Вильгельма II, который на своей яхте "Гогенцоллерн" прибыл в сопровождении крейсера "Берлин". В тот же день к ним присоединилась яхта российского императора "Штандарт". Так состоялось третье за последние четыре года политическое свидание двух императоров, при которых германский друг Вилли все крепче привязывал к колеснице своей политики небогатого умом кузена Ники.

Флот пока что, как и армия в основной своей массе, продолжал безропотно нести службу. Незатронутые пропагандой, деятельно осваивали свое дело, технику и опыт войны экипажи минных крейсеров. Одним из таких первых значимых уроков стали опыты постановки мин заграждения непосредственно с боевых кораблей, а не с допотопных "плотиков", как это было заведено до войны. Задумываться о постановке мин с корабля заставили простейшие приспособления, замеченные русскими моряками на блокирующих японских миноносцах и катерах. Именно таким примитивным способом японцы всю осаду держали слаборнервного адмирала Витгефта в страхе перед минной опасностью. Самодельные деревянные скаты (как это видно на фотографиях) начали устанавливать и на русских миноносцах. Рассказы об этом опыте вернувшихся с войны офицеров возбудили интерес в штабе великого князя. По его поручению в июле 1905 г. пробную конструкцию устройства разработали и применительно к минным крейсерам.

Министр А.А. Бирилев одобрил инициативу отряда и поручил его командующему заказать комплект

устройства, испытать на одном из крейсеров и определить порядок берегового хранения съемных частей. Все это, видимо, не догадываясь о скандально пониженной остойчивости крейсеров 1-й серии, великий князь 20 июля распорядился "как можно скорее" испытать на "Украине". В действительности опыты пришлось проводить на более остойчивом "Финне". Обнаружилось, что при каждой постановке нередко случались повреждения свинцовых колпачков взрывателей, а мины становились на глубине не достаточно точно.

Ввиду начавшихся постоянных плаваний усовершенствованиями занимались урывками, и 14 апреля 1906 г. МТК созвал большое совещание для выработки решений и рекомендаций, включая и определение того количества мин, которое без большого риска можно принять на палубу кораблей каждого из типов. С учетом результатов опытов устройства для сбрасывания мин были изготовлены для всех кораблей. Оставалось выбрать момент, чтобы в период, свободный от плаваний и испытаний, в сжатые сроки установить эти устройства. К исходу лета 1905 г. корабли начали завершать свои первоочередные испытания. Не все еще провели минные стрельбы, не каждый успел получить радиотелеграфное оборудование. Но плавание с устраняемыми на ходу недоделками даже перед уходом в заграничное плавание было давней традицией отечественного флота. Возобновили совместное плавание и минные крейсера.

В августе 1905 г. "Украина" и "Воисковой" сопровождали великого князя, который на яхте совершал плавание в Гельсингфорс. 5 августа корабли вер-

нулись в Кронштадт, а князь на "Зарнице" перешел на Петергофский рейд. Затем великий князь с "Войсковым" совершил плавание в Котку. По маршруту Рига-Либава-Кронштадт большой переход совершает "Трухменец". Опыт этого плавания для командира оказался потерянним: уже в 1906 г. командира "Трухменца" В.К. Ержиковича сменил прибывший из Черного моря капитан 2 ранга Н.Н. Банов. Во время прихода в Констанцу мятежного "Потемкина" Н.Н. Банов командовал стоявшим в качестве стационара транспортом "Псезуапэ" и сумел сохранить на корабле порядок и дисциплину. Теперь, в порядке служебного отличия, он

получил в командование современный корабль.

В промежутках между плаваниями корабли продолжали выполнять программу испытаний. Так, "Трухменец", проводя 28 июня 1905 г. в Рижском заливе ходовые испытания, 12 июля проверял в действии свои турбодинамо-машины. В следующий испытательный день, 22 сентября 1905 г., проверяли электротехнику, установленную на "Финне" и "Эмире Бухарском". 10 августа успели провести испытания динамо-машин.

Собравшись на Петергофском рейде, все пять вступивших в строй крейсеров: "Украина", "Войсковой", "Трухменец", "Эмир Бухарский" и "Финн" под

## Докладная записка исполняющего должность Главного инспектора минного дела контр-адмирала М.Ф. Лощинского председателю Морского технического комитета.

(РГА ВМФ, ф. 421, оп. 4, д. 892, л. 314.)

Осмотрев минные крейсера "Пограничник" и "Донской казак", я пришел к выводу, что суда этого типа по своему вооружению назначаются для случаев:

1) Как контр-миноносцы для действий против миноносцев.

2) Как миноносцы для атаки при случаях больших судов.

3) Как разведчики на небольшом сравнительно расстоянии от порта или эскадры или как минные заградители.

4) В мирное время служат прекрасной школой для практики личного состава по всем отраслям морского дела.

Суда эти строились до или во время войны, и потому понятно, что их желали приспособить для всяких случайностей. Опыт японской войны указывает, что в боевом смысле в настоящем их виде суда эти имеют сравнительно слабую артиллерию, чтобы иметь в этом отношении перевес перед миноносцами вообще, снабжены сильным минным вооружением, которым вследствие громоздкости, а следовательно и видимости самого судна никогда не будут пользоваться и, наконец, из за перегрузки будут обладать меньшим ходом и ничтожною остойчивостью (на "Донском казаке" и других его Sister ship всего 11 дюймов) и, следовательно, неудовлетворительными морскими качествами. Наконец, на судах этого типа нельзя не только иметь постоянных, как настаивает Генеральный штаб, но даже и съемных приспособлений для постановки мин.

Дабы получить из этих судов полезные боевые единицы, полагаю бы необходимым:

1. Снять минное вооружение, то есть аппараты для мин Уайтхеда и все к ним принадлежности и особенно громоздкую железную дорогу для подачи этих мин.

2. Снять кормовые мостики, так как носовых для управления вполне достаточно.

3. Понизить румпель и жилое помещение и через это дать место в более пониженном положении для приспособлений постановки мин заграждения. Благодаря этой мере приспособления будут постоянные, и оно будет способствовать понижению центра тяжести этих судов.

4. Заменить 75-мм орудия, как нецелесообраз-

ные для борьбы против миноносцев орудиями в 120 мм.

5. Снять у всех орудий щиты, так как опыт войны указал, что осколки от них наносят больше вреда прислуге, чем если бы их не было.

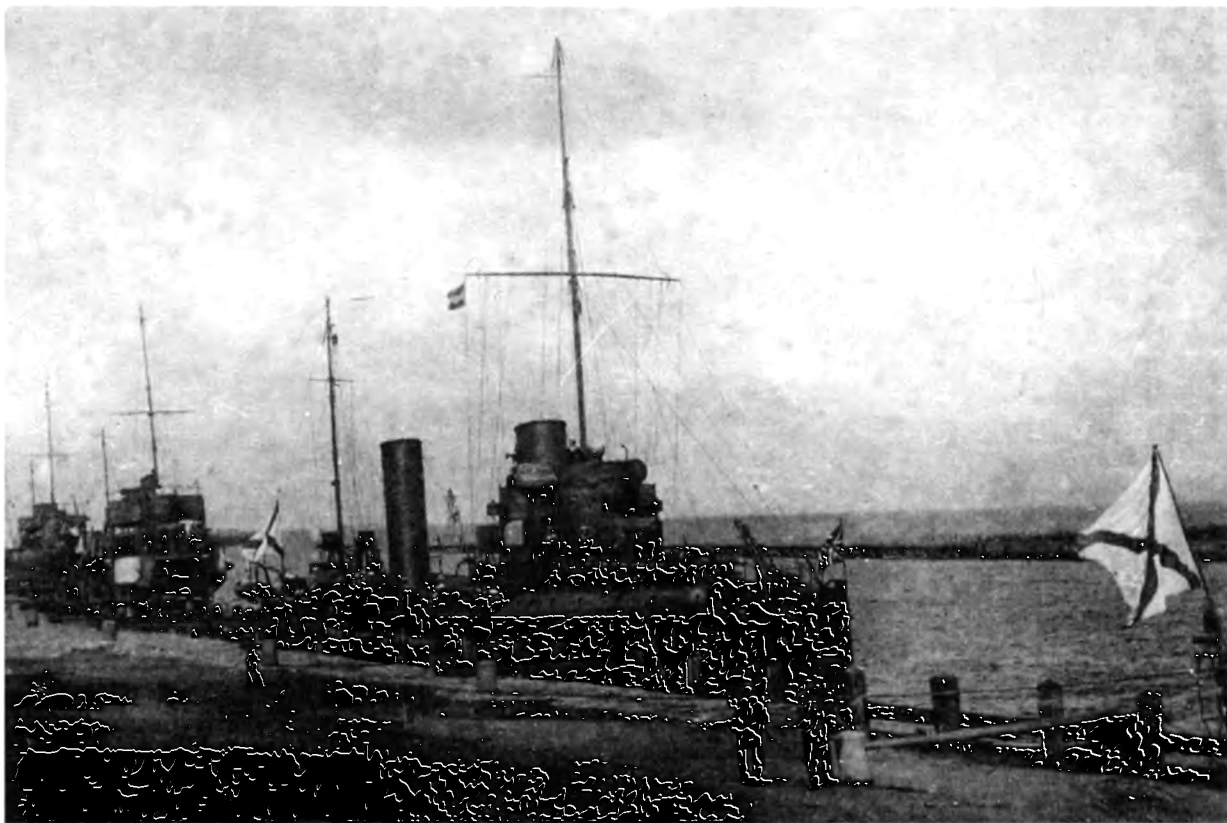
6. Кроме этого, поручить комиссии из командиров и офицеров, плавающих на этих судах, составить ведомость того, что еще можно будет без ущерба для боевого плавания оставить в судовых магазинах из запасных вещей по вооружению и снабжению.

Проведя вышеназначенные меры в отношении их, можем получить из этих судов контр-миноносцы, способные с успехом действовать против миноносцев и ставить мины в любом месте, как с них самих, так и с миноносцев, плавающих под прикрытием таких судов. В самом деле, будь хоть одно такое судно, как "Украина" или "Пограничник" в Порт-Артуре, то с ним была бы снята блокада, которая поддерживалась преимущественно миноносцами, так как большие суда после гибели броненосцев "Хатцусе", "Яшима", "Сай-Иен", "Хай-Иен", крейсеров "Иошино" и "Миако" не подходили ближе чем за 20-30 миль и блокада поддерживалась миноносцами в числе до 40 штук, против которых мы имели только 10 миноносцев, весьма слабых по ходу, так как холодильники их текли и при этом можно было иметь не больше 18-20 узлов, и то на короткое время (часа три-четыре).

Выслать 10 миноносцев против 30-40 для артиллерийского состязания не имело смысла, и потому миноносцы, оставшиеся в Порт-Артуре после боя 28 июля главным образом ставили мины для защиты проливов и крепости. Хотя посылались они и на рекогносцировки с целью узнать, где ночуют японские суда, но ничего там не узнавали.

Вышеизложенное прошу Ваше Превосходительство доложить на благоусмотрение Морского министра, и если в принципе последует согласие Высокопревосходительства, то, собрав все данные по облегчению минных крейсеров, обсудить вопрос в Техническом комитете о приспособлении их как контр-миноносцев с возможностью быть главным судном 1-го отряда миноносцев и способных активно ставить мины заграждения.

Подписал: и.д. Главного инспектора минного дела контр-адмирал Лощинский. Октябрь 1906 г.



Перед походом.

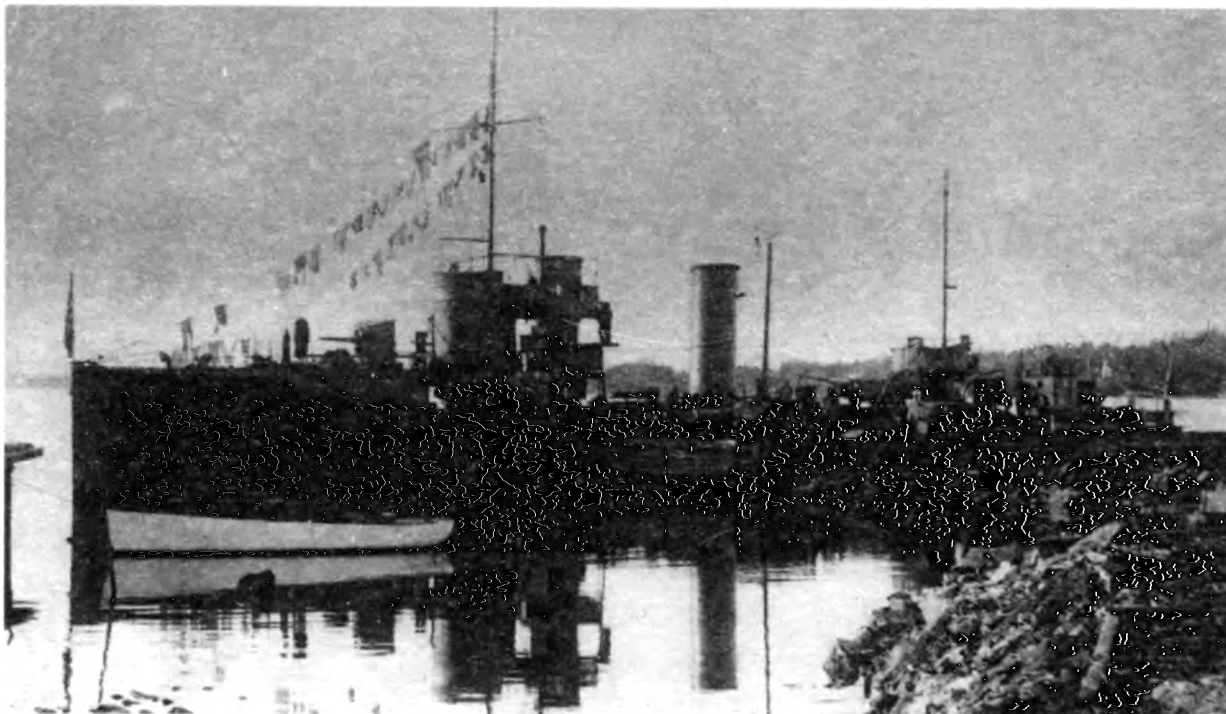
предводительством великого князя 15 августа выходили в море для отработки маневров совместного плавания. Так было отмечено состоявшееся в этот день назначение великого князя, все еще числившегося младшим флагманом Черноморского флота, на такую же должность на Балтике. Сохранилась за ним и должность главноуправляющего торговым мореплаванием и портами и причисление к императорской свите. На следующий день Петергофский рейд стал свидетелем состоявшегося на кораблях высочайшего смотра. "Украина", подняв брeid-вымпел императора, повела корабли в Биорке. Здесь на яхту "Полярная звезда" вместе с императором перешли сопровождавшие его обе императрицы, великие княгини Ксения Александровна (жена великого князя Александра), Ольга Александровна и принц Петр Александрович Ольденбургский.

Корабли вернулись на Петергофский рейд, где 21 августа смотр был продолжен. О результатах его в высочайшем приказе по Морскому ведомству от 22 августа говорилось, что император "изволил остаться совершенно довольным как постройкой судов, так их быстрым ходом и стройностью движений". За это начальнику отряда свиты его величества контр-адмиралу его императорскому высочеству великому князю Александру Михайловичу объявлялась Высочайшая благодарность, а командирам и офицерам всех пяти кораблей — монаршее благоволение. Командам от царя

было пожаловано: кондукторам флота по 10 руб., боцманам по 5 руб., унтер-офицерам по 2 руб. и рядовым по 1 руб. "Особенную благодарность" император изъявлял Комитету по усилению флота на добровольные пожертвования и "всем лицам, принимавшим участие в создании этих судов и в проектировании и вооружении их".

С вниманием осматривая новые корабли, император, конечно, не догадывался, что их вооружение еще не испытано. Но показывать императору свое оружие в действии тогда было не в обычае. К стрельбам из минных аппаратов приступили 24 августа. Стрельбы, подтвердившие надежность установок при всех скоростях вплоть до 20 уз, окончили 28 августа. Из участвовавших в ней "Трухменец" отправился в Кронштадт, а "Финн" и "Эмир Бухарский" вернулись на свои заводы для продолжения достроечных работ.

Обратной стороной показной заботы императора о новых кораблях явилась почти что неприличная история с задержкой им утверждения названий новых кораблей. Название головного корабля третьей серии — "Генерал Кондратенко" император утвердил 2 августа 1905 г. на основании "всеподданейшего доклада" великого князя. 16 августа в день спуска этого корабля на воду успели выпустить и соответствующий приказ по Морскому ведомству о зачислении его в списки флота. Это было уже вне всех обычаев, но и названия



В базе.

остальных кораблей император почему-то долго не утверждал. Причины такого невнимания к патриотическому делу сбора средств на добровольные пожертвования необъяснимы. ГМШ, не имея названия кораблей, не считал возможным назначать на них командиров. Заводам вопреки всем традициям приходилось спускать на воду корабли, не имеющие названий. А император безмолвствовал. Слишком, видимо, была увлекательна стрельба по воронам.

Не выдержав ожиданий, морской министр 23 сентября поручил ГМШ "спросить свиты Его величества контр-адмирала Нилова, последовало ли высочайшее указание" о том, какие именно названия из числа предложенных ранее оказались удостоены утверждения. И, если выбор все еще не произошел, "просить адмирала Нилова возможно ускорить решение этого вопроса". Вот, оказывается, от кого зависело и как происходило утверждение названий кораблей. Так судьбы флота вслед за оставившими в его истории нечистый след "флотоводцами" вроде А.С. Меншикова, К.П. Посыета или З.П.Рождественского стал определять еще один баловень фортуны, не по заслугам вкушавший от милостей судьбы и императора. Это был всемогущий тогда "начальник военно-походной канцелярии его императорского величества" (изобретались и такие должности), скандально известный ("вечно пьяный", как его характеризовал в своих мемуарах "Пятьдесят лет в строю" А.А. Игнатьев) адмирал Константин Дмитриевич Нилов. При императоре он видимо играл роль такого же собутыльника, каким при его августей-

шем родителе был флигель-адъютант П.А. Червин.

Чрезвычайно интересно было бы знать, какими именно государственными делами занимались все это время Нилов и его августейший собутыльник? Ибо только 5 октября 1905 г. великий князь Александр Михайлович нашел нужным уведомить ГМШ о состоявшемся императорском выборе. Об этом, оказывается, он 29 сентября был извещен начальником "военно-походной канцелярии". Государю "благоугодно было избрать следующие названия: "Сибирский стрелок", "Пограничник", "Уссуриец", "Забайкалец", "Амурец" и "Охотник". Еще через 5 дней после высочайшего разрешения включили эти корабли и в списки флота.

А пока совершался неторопливый обмен этими государственной важности депешами, Гельсингфорский завод машино- и мостостроительного общества вынужден был, не имея утвержденного названия, спускать на воду безымянный "минный крейсер номер первый". То же самое заводу Крейтон пришлось 8 октября 1905 г. проделать с "минным крейсером номер второй" в Або. И, наверное, не боясь подозрений в наклонности к парадоксам, в самое время задать вопросом: а могли выиграть любую войну такие "военачальники", которые даже задачу своевременного наименования корабля решить не умели.

Минных крейсеров прокатившиеся по всей стране мятежи пока не трогали. Корабли были слишком заняты своими работами и испытаниями. Спасала и специфика службы на малых кораблях, где все люди на виду и где офицеры не могут позволить себе той

откровенной розни и разобщенности, какой отличались корабли более крупные. И минные крейсера, как менее других кораблей зараженные антигосударственной пропагандой, становились едва ли не главной опорой трона.

28 сентября 1905 г. для окончания кампании и последующей зимовки "за палами" к Новому адмиралтейству пришел в Петербург принадлежащий Гвардейскому экипажу "Войсковой". У своих заводов по окончании кампании 29 октября оставались на зимовку "Москвитянин" (Путиловский завод), "Казанец" и "Страшный" (Рига), "Генерал Кондратенко" (Гельсингфорс). В Кронштадте должны были зимовать почти что распростившиеся со своими заводами "Украина", "Трухменец", "Эмир Бухарский" и "Финн". Но два последних корабля во время захода в Гельсингфорс в октябре 1905 г. были задержаны там распоряжением ГМШ. Здесь они, вопреки возражениям великого князя, не желавшего выпускать корабли из своих рук, были оставлены на зимовку. Перед этим они по приказанию генерал-губернатора великого княжества Финляндского (видимо, с целью умиротворения этой части территории империи) совершили плавание в Котку ("Эмир Бухарский") и Ганге ("Финн").

Зачисление кораблей в списки флота, оказывалось, еще не выводило из состояния своего рода собственности великого князя. Об этом из ГМШ напомнили командиру Свеаборгского порта генералу Клеопину. Ему поручалось доложить генерал-губернатору предостережение министра о том, что "минные крейсера еще не переданы Морскому министерству и находятся в ведении великого князя Александра Михайловича, и его высочество будут несомненно в претензии, если крейсера без особой нужды понесут по-

вреждения". Поэтому с посылками кораблей из Гельсингфорса надо "соблюдать осторожность".

Особые права великого князя и назначенного им для зимовки доверенного надзирателя Нилова (сам князь удалился отдыхать в свое имение в Ай-Тодор) подтверждались правилами их стоянки в Гельсингфорсе. Разработанные Ниловым и подтвержденные ГМШ, эти правила предусматривали, что офицеры и команды крейсеров "Финн" и "Эмир Бухарский" и по окончании кампании останутся (вопреки прежним правилам — Р. М.) в распоряжении великого князя. Поэтому все распоряжения по личному составу обоих кораблей командование Свеаборгского порта должно будет делать только "с ведома и разрешения Его высочества и временно заменяющего Его высочества контр-адмирала Нилова".

С зимовавшим здесь же, но принадлежащим флоту миноносцем "Видный" оба корабля включались в систему зимней обороны порта. Им надлежало быть в 2-часовой готовности открыть огонь из орудий, для чего боеприпасы были оставлены на зиму в корабельных погребах. На каждый корабль для нужд обороны заказали по 8 тележек (или саней). 6 предназначались для свозимых с кораблей пулеметов и 2 — для боеприпасов. Часть команды жила в береговых казармах. Паровое отопление кораблей обеспечивал поставленный на зиму рядом с ними пароход "Буксир". Офицеры трех кораблей несли на них суточные дежурства. Командиры также оставались на местах, чтобы наблюдать за продолжавшимися работами. Только 13 января 1906 г. морской министр распорядился прекратить посылку в Ригу грузов для крейсеров, "строющихся на пожертвования". Это означало, что затянувшийся период достройки кораблей признали закончившимся.

## В ОТРЯДЕ ВЕЛИКОГО КНЯЗЯ

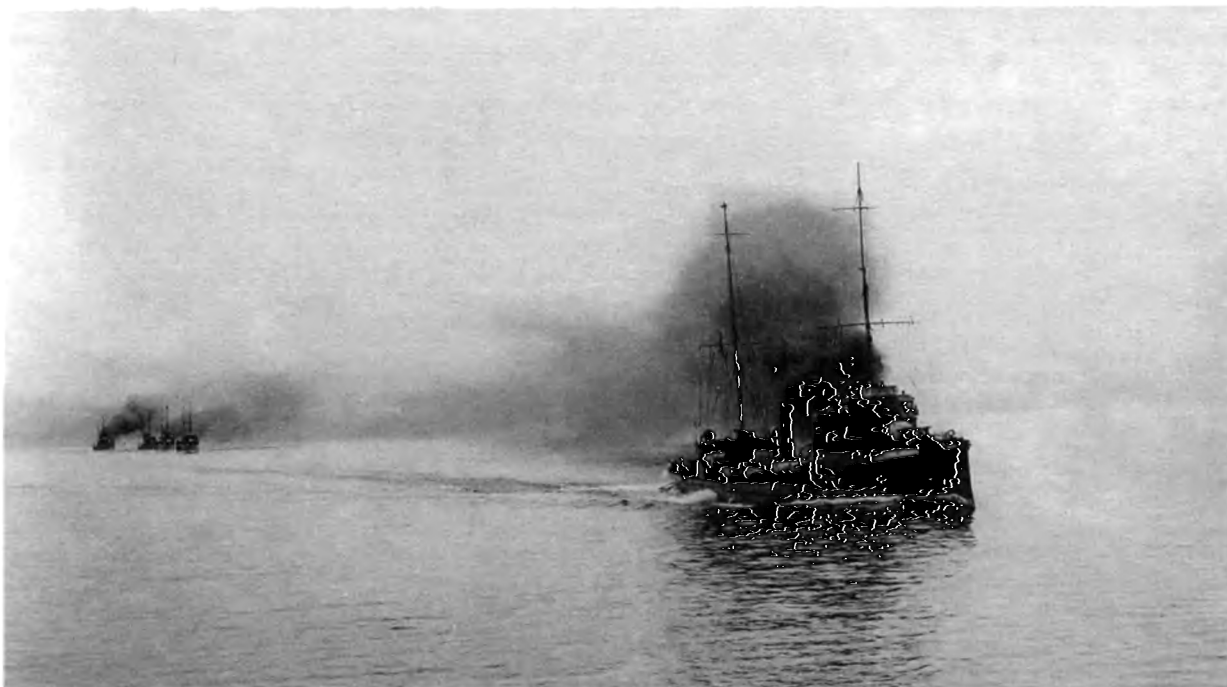
Начавшие в 1905 г. и продолжавшие в 1906 г. вступать в строй минные крейсера силой обстоятельств стали символом, надеждой и реальной основой возрождения флота. Всего лишь год тому назад Россия, хотя уже и потеряла порт-артурскую эскадру, но еще располагала огромной 2-й эскадрой, которая грозно и неотвратимо приближалась к театру военных действий. Многие тогда еще надеялись на победу. Но чуда не произошло — эскадра погибла.

Новый 1906 год флот встречал с опустевшими рейдами и практически без кораблей, способных вести бой. Единственный современный на Балтике крупный корабль "Слава" только еще начинал свою боевую подготовку. Корабли, возвращавшиеся с Дальнего Востока, нуждались в длительном ремонте. А те, которые оставались на Балтике и в войне не участвовали так как были сплошь устарелыми. Вот почему все надежды устремили на новые минные крейсера. От них ждали реализации тех первых уроков, которые история в той войне во множестве преподавала России. Но

рутина, инерция и косность, даже посрамленные, никогда не отступали по доброй воле — во всем требовался тяжкий подвиг их преодоления.

24 апреля 1906 г. был опубликован высочайший рескрипт, предписывающий морскому министру учредить МГШ. Новое учреждение возглавил капитан 1 ранга Л.А. Брусилов, который еще в предвоенные годы пытался внедрить в ГМШ действительно оперативное мышление.

Эффект деятельности МГШ сразу, конечно, проявиться не мог. Сначала предстояло совершить перемену в сознании личного состава флота. Бюрократия чутко уловила эту перемену и готовности к реформам не проявляла. История с проектированием новых миноносцев в МТК вполне это уже подтвердила. Так же, как и прежде, искусственно разделенными остались и не согласованно действовали МТК и ГУКиС. В неприкосновенности сохранилась погубившая флот цензовая система комплектования кораблей офицерским составом. Из года в год крайне неэффек-



**“Туркменец Ставропольский” в походе.**

тивно расходовались материальные средства и творческий потенциал флота.

Главным и самым деятельным соединением балтийских кораблей того лета стал “Практический отряд обороны побережья Балтийского моря”. Командовать им “на кампанию сего года” 7 февраля 1905 г. был назначен младший флагман его императорское высочество великий князь Александр Михайлович. Режим, всерьез боявшийся потерять власть, видимо, не спроста всю действительную силу сосредоточивал в руках князей Романовых.

Точно так же в столице войсками гвардии и Петербургского военного округа командовал двоюродный брат князя Александра великий князь Николай Николаевич. Напрямую от него уже 5 марта 1906 г. была получена директива на предстоявшую кампанию. Она ставила задачу охраны морских границ империи вплоть до Моонзунда и пресечения попыток контрабандной доставки в ее пределы оружия и боеприпасов. Тогда же великий князь представил командующему два плана распределения сил отряда: один на случай восстания в Финляндии, другой только для пресечения контрабанды. Сообразно этим задачам отряд был пополнен кораблями самых разных типов. Его ядро составляли 20 новейших минных крейсеров, из которых “Забайкалец”, “Амурец”, “Уссуриец” все еще оставались на заводах и присоединились к своим собратьям только поздней осенью. Остальные корабли представляли почти полную ретроспективу миноносного судостроения за предшествующие 28 лет.

Двадцать миноносков Петербургского порта (ско-

рость едва 13 уз) напоминали о первых шагах флота в миноносном деле. 33 номерных миноносца охватывали номенклатуру от 70 до 100-тонных образцов шестаковой эпохи до более поздних 120-тонных типа “Пернов” и построенных по французскому проекту 150-тонных типа “Циклон”. К ним примыкали шесть, как тогда говорили, “именных” (в отличие от номерных) миноносцев 90-х годов типа “Сокол”. Здесь же был и “Видный” — представитель целиком (кроме него самого) отправленной на войну 1-й серии 350-тонных истребителей заказа 1899 г. Он не попал на войну в ожидании моторных двигателей, которые адмиралу В.П. Верховскому обещал установить на корабль подвизавшийся за границу и оказавшийся обыкновенным шарлатаном инженер Луцкой. Часть механизмов миноносца отдали не уходящие на войну корабли его серии. Но опыт замены поршневых паровых машин мощными “нефтяными моторами” не состоялся. “Видный” достроили по прежнему проекту.

Безусловной заслугой отряда было выполненное им за лето детальное обследование финляндских шхер. Группами и поодиночке корабли осматривали ранее неведомые фарватеры и бухты, пытаясь обнаружить следы военной контрабанды. Останавливали в море и досматривали пароходы, о подозрительных грузах которых (вплоть до условий маркировки ящиков) общала европейская агентура.

Главный город Або-Оландского (Аландского) архипелага Мариенхамн (Марианхамина) и еще хранившая развалины своих фортов крепость Бомарзунд стали постоянными портами выхода почти никогда

ранее не появлявшихся здесь русских кораблей. На кораблях не прекращали боевую учебу, на постах у машин и котлов осваивались взятые для замещения уходящих в запас учебки машинных и кочегарных школ Балтийского флота. Не обходилось и без потерь. Во время минных стрельб, которые на 23-уз скорости 27 июня проводили "Эмир Бухарский", "Украина" и "Стерегающий", одна из мин при расстоянии до щита 10 каб. пробила борт миноноски № 29. Во время буксировки к берегу она на 7-саженной глубине затонула. Людей удалось спасти, миноноску сумели поднять с помощью парохода "Ангара".

Вместе с учебкой и доделочными работами заниматься приходилось и ремонтом. "Финн" под брөйд-вымпелом капитана 1 ранга М.В. Князева неудачным маневром сумел помять себе форштевень. Исправить повреждение великий князь разрешил на заводе Сандвикского дока. Часть помятых и разорванных листов заменили новыми, форштевень подкрепили наружными накладками. Не столь существенные повреждения происходили в результате выполнявшегося всю кампанию обследования шхер. Повреждений теперь уже не так боялись, как до войны.

Постепенно налаживавшаяся программа объективно полезной для кораблей охранно-патрульной службы, соединенной с боевой учебкой и заходами в Гельсингфорс, Кронштадт и Биорке, была грубо прервана произошедшими в стране новыми неожиданными потрясениями. Предотвратив восстание в Финляндии возвращением ей (7 июля 1906 г.) ранее бездумно отобранных конституционных прав, царизм оказался неспособен справиться с ситуацией в самой России. Из-за накаленности обстановки пришлось до лучших времен отложить ожидавшееся посещение Кронштадта английским флотом. Чувствуя неладное, главные кронштадтские начальники, вместо принятия экстренных мер по наведению порядка в базе, предпочли "командировать" себя дальше от назревавшей смуты — в Петербург. Так же поступил и великий князь. Сдав командование капитану 1 ранга Сарнавскому, он отбыл на "Войсковом" в Петербург, а оттуда в свой гатчинский дворец.

Мятеж принес смерть на крейсере великого князя. Бездумно, с согласия начальства, отправился под расстрел мятежников мичман К.К. Деливрон, сын состоявшего в Особом комитете адмирала К.К. Деливна. В самом начале мятежа, в 8 час. 10 мин. 19 июля 1906 г. начальство на миноносце "Финн" пожелало спустить красный флаг, только что поднятый мятежниками (как сигнал к выступлению) на портовой мачте близ стоянки миноносцев. Но едва вельбот с мичманом приблизился к берегу, как по нему из окон казарм и с площади была открыта беспорядочная винтовочная стрельба. Вельбот со смертельно раненым мичманом (он умер к вечеру) вернулся к борту "Финна", и тогда командир корабля капитан 2 ранга А.П. Курош, встав к 57-мм пушке сам, сделал первый выстрел по мятежникам.

Своим решительным поступком командир заставил повиноваться весь экипаж корабля, часть которого, сочувствуя мятежникам, колебалась. Крейсер открыл огонь из всех орудий и пулеметов. Мятежники на берегу были рассеяны, а на "Эмире Бухарском", команда которого частично была в заговоре, удалось восстановить порядок. Революционеры не простили А.П. Курошу его верности долгу и приговорили к смерти. Исполнение приговора затянулось, и тогда "социалисты" из "Рижской боевой организации" в 1911 г. убили сына А.П. Куроша — ученика реального училища. "За кровь, которую пролил твой негодяй отец", — писали революционеры в своем подпольном листке с приговором. Об убитом в начале восстания мичмане они предпочитали умолчать.

Красный флаг в 9 час. 30 мин. спустил посланный на берег мичман А.И. Мещанинов, командиру его передал сопровождавший мичмана комендор Карпеев. Рассеяв мятежников, корабли перешли на методичный огонь, добиваясь подавления огня из казарм и со стороны малокалиберных береговых батарей. Старались отвечать выстрелом на выстрел, парируя беспорядочную пальбу восставших, направляющуюся то на "Финна", то на "Эмира Бухарского" (от него не переставали ждать, что он присоединится к восстанию), стоявшего под брөйд-вымпелом начальника отряда капитана 1 ранга М.В. Князева: то на "Пограничника". Вне выстрелов оставались лишь "Трухмонец" и портовый пароход "Скатуdden".

Днем с "Финна" отправили на берег десант из 10 человек. К ним присоединились матросы с других кораблей. К вечеру флотские казармы были заняты сухопутными войсками, и миноносцы перенесли огонь на продолжавшие стрелять батареи Михайловского и Александровского островов. "Пограничник" ушел в Кронштадт. Ночью комендоры спали не раздеваясь у своих орудий. Утром на рейд пришел "Казанец". Днем с моря подошли броненосцы "Цесаревич" и крейсер "Богатырь". Держась у маяка Грохару, они вели огонь до тех пор, пока над мятежными батареями не начали подниматься белые флаги. С началом сдачи мятежников "Финн" и "Казанец", перейдя вглубь бухты, взяли под охрану казачьи казармы и мост. Посланный на катере "Удача" кондуктор Беляев проверил состояние артиллерии на достраивавшихся "Амурце" и "Уссурийце". Как отмечено в вахтенном журнале "Финна", на этих кораблях "замки у орудий и затворы пулеметов оказались вынутыми".

Вечером пришел на рейд броненосец "Слава", но стрелять ему уже не пришлось. Ночью были слышны лишь случайные выстрелы, но на миноносцах все оставалось по-боевому: спали не раздеваясь. Утром 20 июля "Финн" и "Казанец" перешли для связи к "Цесаревичу". С ним у Грохару стояли "Богатырь" и "Трухмонец". Из Кронштадта под брөйд-вымпелом морского министра появился "Стерегающий". Убедившись в ликвидации мятежа, министр А.А. Бирилев в сопровождении "Казанца" отправился обратно.

“Финн” ушел в Норра-Хамн.

Утром 21 июля вошли на Гельсингфорский рейд “Цесаревич”, “Богатырь” и “Эмир Бухарский”. На всех укреплениях вместо красных развевались уже только белые флаги. 22 июля, словно для поддержания боевого духа правительственных войск и для острастки затаившихся на кораблях скрытых бунтовщиков на внутреннем рейде Гельсингфорса появилось учебное судно “Хабаровск”, конвоировавшее пришедшие с ним из Либавы подводные лодки “Пескарь” и “Лосось”.

В этот день, когда 31 выстрелом и флагами расщепившая каждый корабль отменала тезоименитство вдовствующей императрицы Марии Федоровны, на рейде вместе с гардемаринским отрядом присутствовали также “Финн”, “Эмир Бухарский”, “Генерал Кондратенко” и “Сибирский Стрелок”. Два крейсера вместе с “Трухменцем” представляли флот и на револьском рейде. Сюда они вслед за гардемаринским отрядом и подлодками пришли для окончательного “приведения в чувство” команды стоявшего здесь и уже усмиренного крейсера “Память Азова”. Командовать крейсером назначили командира “Финна” капитана 2 ранга Куроша, проявившего готовность применять к бунтовщикам самые крайние меры.

В этот же день 29 июля состоялся высочайший приказ великому князю Александру Михайловичу и его штабу об окончании кампании. Еще ранее оставив упраздненную должность главноуправляющего, великий князь заканчивал свою карьеру и на флоте. Планы возглавить его не состоялись. Но остались построенные им корабли и то наследие ушедшей довоенной эпохи, которое они продолжали нести своим типом.

## ПОД ФЛАГОМ АДМИРАЛА Н.О. ЭССЕНА

Нарастание смуты в 1906 г. поставило перед флотом задачу прямого перехвата ввозимых в страну контрабандно для революционеров оружия и боеприпасов. В Черном море в роли заслона применяли канонерские лодки, на Балтике решение этой задачи возложили на минные крейсера. Обстоятельства, однако, сложились так, что это чисто охранное поручение при всей его политической двусмысленности, оказалось для флота весомым фактором его боевой подготовки.

Высочайшим приказом по Морскому ведомству от 28 августа 1906 г. Н.О. Эссен был назначен командующим отрядом минных крейсеров. При всей несообразности государственного масштаба двух десятелей — П.А. Столыпина и Н.О. Эссена значение выдвижения этих людей для будущности России и флота было во многом сходно. Ибо они возбуждали надежду на выход России и ее флота из кризиса. Ярко выделявшийся среди всех командиров времен войны с Японией, Н.О. Эссен во многом был последователем тех передовых взглядов на тактику, которые исповедовал С.О. Макаров. Новый командующий отличался признанным интеллектом, индивидуальностью, энергией, силой воли и особенно

Недавно поражавший всех своей обширностью, отряд великого князя уже в июле поредел более чем наполовину. Из-за острой нехватки средств из кампании была выведена часть номерных миноносцев и еще несколько отправили на Ладожское озеро. Командование продолжавшими плавать остальными кораблями поручили капитану 1 ранга В.М. Князеву 1-му. Получив затем в 1907 г. должность начальника штаба Кронштадтского порта, он в 1908 г. стал помощником начальника ГМШ, а в 1911-1913 г. его начальником, а с 1913 г. был удобно “устроен” в должности председателя Добровольного флота. Минные крейсера оказались для него лишь проходным актом карьеры.

По завершении кампании бывший отряд великого князя, утратив своего августейшего шефа, был разделен на три части: отряд минных крейсеров, отряд эскадренных миноносцев (“именные” 350-тонные корабли) и отряд миноносцев (номерные корабли). Тем самым состоялось окончательное признание за миноносцами права формирования самостоятельных тактических соединений.

Постепенно все плавающие минные крейсера были сосредоточены в порту Императора Александра III. Попытки выдвигать корабли в этот самый удаленный, но единственный незамерзающий военный порт на Балтике принимались и раньше. Но то были или эпизодически начавшиеся одиночные зимовки или случаи экстренной достройки для скорейшего весенне-зимнего отправления корабля в заграничное плавание. Теперь Либава становилась постоянным местом базирования самого активного, современного и боеспособного из имеющихся тогда соединений флота.

редким среди тогдашних военных гражданским мужеством, позволяющим всегда отстаивать свои взгляды и настойчиво проводить их в жизнь.

Назначение Н.О. Эссена во главе соединения новейших кораблей означало, что его решимостью к обновлению флота неминуемо придется проникнуться офицерам и командам его кораблей. Флот получил школу и великолепный пример действительного послевоенного его возрождения. Автономное положение отряда, которое власти по необходимости должны были предоставить Н.О. Эссену, гарантировало успех этой школы.

Учитывая особый характер плавания отряда, его командующему в нарушение всех обычаев мирного времени разрешили самому устанавливать порядок очередности вступления кораблей в кампанию. Непременным оставался лишь обычай отряжать часть отряда для охраны кораблей императорского отдохновения, собиравшихся в летнее время в шхерах Финляндии. Так, в сентябре 1906 г. в охране императорской яхты “Штандарт” и всего императорского отряда участвовали миноносцы “Украина”, “Финн”, “Громящий” и “Рез-

вый". Здесь на рейде Биорке они оказались свидетелями особого чадолюбия императорской четы. 4 сентября император перенес свой брөйд-вымпел со "Штандарта" на яхту "Царевна". На "Штандарте" же, к немалому изумлению всех присутствующих, подняли брөйд-вымпел наследника, которому, как известно, насчитывалось в то время от роду два года.

Остальные корабли отряда Н.О. Эссена тем временем осваивали свою базу в Либаве. Необычайной мерой, вызванной боязнью террористических актов и, конечно, ожиданиями возможных бунтов, было запрещение офицерам нанимать в городе частные квартиры. Тем самым усиливался надзор за командами и создавались условия для действительного сплочения в обстановке трудной службы матросов и офицеров. Первые уроки дала явившаяся как нельзя кстати школа зимних штормовых плаваний во время охраны побережья. В них испытывались командиры и офицеры, корабли и техника. Все они проверялись на живучесть, надежность, выносливость. Первейшей заботой командующего было восстановление дисциплины, расшатывавшейся в обстановке непрекращающегося революционного брожения.

Распространенной была такая форма сближения между офицерами и матросами, как неурочные объяснения тем из них, кто проявлял интерес к особенностям своей специальности, выходящий за рамки должностных обязанностей. Капитан 2 ранга В.И. Лепко (в Порт-Артуре командовал миноносцем "Расторопный") в 1907-1908 гг. бывший флагманским штурманом отряда, а в 1908-1911 гг. командовавший "Эмиром Бухарским", вспоминал о том, как ему удалось наладить такие доверительные отношения с матросами. "Я не мог остаться равнодушным к проявлявшемуся сигнальщиками и рулевыми страстному желанию быть не автоматами, но сознательными помощниками штурмана и командира". Не скупясь на объяснения, В. И. Лепко смог добиться того, что и сигнальщики, и рулевые сделались сознательными помощниками в разрабатывавшейся им особой системе кораблевождения в шхерах.

Завзятый рисовальщик (известны его рисунки порт-артурской обороны), он никогда не переставал делать столь ценные в лощах наброски всех приметных, а подчас и мало заметных береговых ориентиров. Хорошо изучив окрестности Порт-Артурского, он один, пожалуй, не боялся плавать тогда вблизи береговой черты. По его рассказу, именно из-за боязни воспользоваться укрытием под берегом погиб и миноносец "Стерегущий". Его командир не решился последовать совету В.И. Лепко уходить таким образом в случае преследования превосходящих сил японских миноносцев. Избрав из предосторожности прорыв открытым морем, он обнаружил себя и погиб.

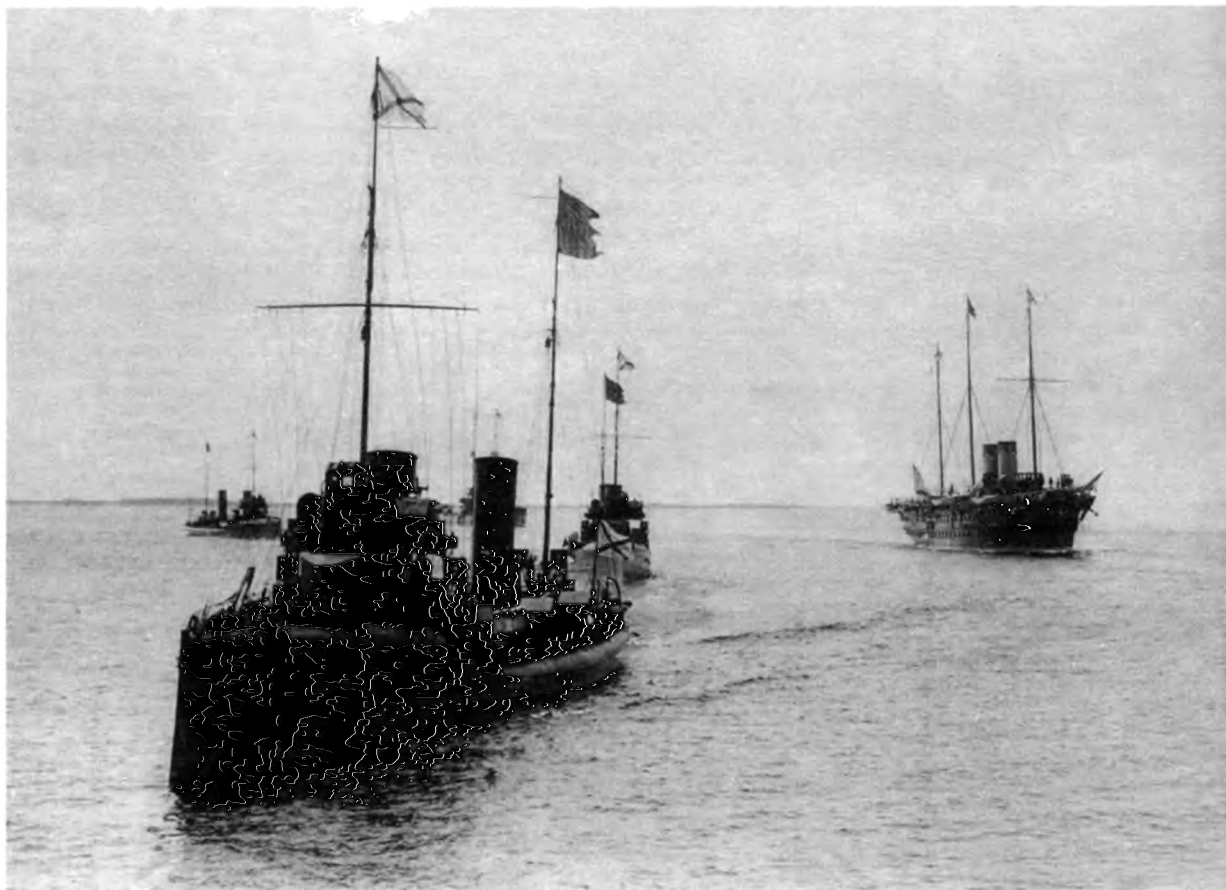
Имея перед собой примеры из собственного порт-артурского опыта, Н.О. Эссен особенно выделял роль командиров, которые вместе с офицерами штаба (о чем З. П. Рождественский даже не задумывался) участвова-

ли в разработке основных принципов и планов боевой подготовки. Инициативу и смелость, находчивость и предприимчивость, искусство владения оружием — эти главнейшие достоинства командиров неустанно воспитывались в постоянно совершавшихся одиночных и групповых плаваниях, отрядных маневрах и стрельбах.

В мае 1908 г. силами всей дивизии (так Н.О. Эссен, не ожидая официальной санкции, часто называл свой отряд) были проведены широкие маневры в Рижском заливе, где обозначились многие обстоятельства, которые сопровождали флот в предстоящей войне. Наступающий флот (1-й и 2-й дивизионы) прорывался с целью захвата Риги через загражденный минами Ирбенский проход. Обороняющийся флот (3-й дивизион капитана 1 ранга Банова), защищая поставленное минное заграждение, вступал в бой с тралящим караваном противника, но под огнем мелкосидящих крейсеров и канонерок должен был отступить в Моонзунд. Вторая линия заграждений планом не предусматривалась. Отступивший флот блокировали крейсера типа "Мюнхен": с севера 1-й, с юга 2-й дивизионы. Предусматривались и контратаки флота. Ночью миноносцы прорывались в море, чтобы атаковать неприятельские транспорты (встречные пароходы) и эскадру противника (ее изображал "Сибирский стрелок").

Всякий выход в море Н.О. Эссен превращал в творческое решение целого комплекса тактических задач. Этим целям служили даже встречи отрядов иностранных кораблей, направлявшихся с визитами в Россию. Всегда в этих случаях разворачивались завесы для своевременного обнаружения приближающегося "противника", выделялись отряды разведчиков, которые помогали главным силам обнаруживать и отслеживать очередной отряд "чужих". Их отыскивали на подходе к Моонзундскому архипелагу и, держась в отдалении, как охотник около добычи, сопровождали до подхода к о. Нарген. Особенно в плотном, почти демонстративном (как бы для острастки на будущее) полукольце в расстоянии 1,5-2 мили 14 мая 1908 г. сопровождали отряд под штандартом шведского короля.

Приведя с собой в белой окраске (только что из заграничного плавания) известный многобашенный крейсер "Фильгия", шведы давали еще и возможность сравнить ее с окрашенными в серый цвет двумя другими кораблями — броненосцем "Оскар II" и миноносцем "Магнэ". Затем Н.О. Эссен начал сближение, после чего совершали все положенные почести с подъемом флагов дружественной нации и салютами и криками "ура". Завершилось все торжественной диспозицией якорной стоянки дружественных флотов на просторном ревельском рейде. После шведского отряда примерно так же встречали 27 мая отряд английского короля Эдуарда VII. Яхта "Виктория и Альберт" в сопровождении двух крейсеров и четырех миноносцев, шедшие со скоростью 16 уз (англичане и здесь отличались от других флотов, неуклонно экономивших уголь), были обнаружены ночью.



*“Добровольцы” встречают отряд шведских кораблей.*

Маневр подобного же “отлова” отряда французского президента начали с сосредоточения всей дивизии в передовом из пунктов стоянок флота близ Або-Оландских шхер — Лапвике и выходом на поиск в море в полночь на 14 июля 1908 г. Французский броненосец “Верите” (того же типа, что и взорвавшийся в 1911 г. “Либерте”), два крейсера, два миноносца, шедшие 13-уз скоростью, обнаружили утром на меридиане Тахконы. Затем совершили маневр окружения сил противника, сопровождение и торжественный ритуал встречи уже на подходе к Ревелю. В память о визите Н.О. Эссен и командиры миноносцев были награждены орденами французской республики, а для нижних чинов президент Фальер пожаловал 165 медалей.

Из года в год совершенствуя все свои принципы обучения и воспитания личного состава в духе постоянной боевой готовности, Н.О. Эссен создал систему, которая естественно начала распространяться на весь Балтийский флот. Либава, где продолжал базироваться его отряд, подготовила рождение нового послецусимского флота.

К тому времени соединение Н.О. Эссена стало называться 1-м отрядом минных судов Балтийского моря (позднее 1-я Минная дивизия). Во 2-й отряд (по-

зднее 2-я Минная дивизия с базой в Свеаборге под командованием капитана 1 ранга М.В. Князева) вошли эскадренные миноносцы типа “Сокол”, номерные миноносцы и газолиновые катера Никсона. Им, как и первому отряду, придавались суда обеспечения. К этому времени отряд включал 20 минных крейсеров (из них “Войсковой” состоял в Гвардейском экипаже и оставался для зимовок в Петербурге), 8 миноносцев типа “завода Шихау” (“Бурный”, “Боевой”, “Бдительный”, “Внушительный”, “Внимательный”, “Выносливый”, “Инженер-механик Зверев”, “Инженер-механик Дмитриев”), 2 миноносца Невского завода по 350 т (“Видный”, “Громящий”). К отряду были приписаны пароход “Ангара” и учебное судно “Генерал-адмирал”.

В начале декабря 1906 г. отряд продолжал боевую учебу, совмещая ее с охранными крейсертвами. Их интенсивность начала уменьшаться. Если раньше в море выходило до 8 крейсеров (срок крейсертва — один месяц) и два миноносца (срок 6 дней), то по состоянию на 1 декабря последний из миноносцев — “Бурный” вернулся в Либаву, и в море держались только 6 крейсеров. Близ Мариенхамна, сменив “Стерегающего”, крейсировал “Гайдамак”, у Риги продолжал держаться “Всадник”, у Виндавы “Донской казак”,

на подходы к Либаве перешел от Виндавы "Пограничник". Близ Ревеля крейсировали "Сибирский стрелок" и "Охотник". "Войсковой", по-прежнему принадлежа к Гвардейскому экипажу, продолжал нести охранно-придворную службу на петергофском рейде. В кампании состояли "Генерал Кондратенко" (Гельсингфорс) и "Забайкалец" (Либав). "Амурец" и "Уссуриец" все еще достраивались на Гельсингфорском заводе. Остальные 9 крейсеров находились в Либаве в вооруженном резерве. 10 декабря для проверки боевой готовности и сплаванности вышли в море "Финн" и "Эмир Бухарский". После захода в Ревель они с присоединившимся к ним "Генералом Кондратенко" вернулись в Либаву. Так поочередно корабли продолжали выходить для практики в море.

В мае 1907 г. в дни 204-летия основания Петербурга отряд в составе 25 кораблей вошел в Неву и отдал якоря под окнами Зимнего дворца. Впервые после канонерских лодок флот представлял столице свое новое пополнение. Впервые открытые для обозрения корабли в течение четырех дней подверглись неслыханно массовому нашествию толп петербуржцев. Люди с неподдельным интересом и восхищением осматривали корабли, включая внутренние помещения. Офицерские вахты наблюдали за порядком. Гордые за свои новые корабли, матросы безбожно и вдохновенно преувеличивали характеристики их техники и оружия. Бессдам и распросам не было конца. Газеты помещали обширные репортажи и рассказывали об устройстве кораблей. Это был исключительно удачный шаг властей, способствовавший неслыханному взлету популярности народных крейсеров и всего флота.

Летом, пополнившись вышедшими с завода "Амурцем" и "Уссурийцем" и будучи преобразованным в 1-ю минную дивизию, отряд начал обучение в полном составе. Эта кампания была отмечена участием в маневрах флота и минными постановками с оборудованных минных скатов и палубных рельсовых путей. Каждый из кораблей, ставших по новой классификации эскадренным миноносцем, научился в совершенстве владеть всеми видами своего оружия. Эти результаты блестяще подтвердились во время первых после войны двусторонних маневров 1907 и 1908 гг.

За русскую сторону в августе играл 2-й минный отряд капитана 1 ранга И.В. Студницкого (об этом талантливом офицере, чья карьера почему-то не задалась, известно до несправедливости мало) и отряд подводных лодок капитана 1 ранга П.П. Левицкого. Его лодки сдавали экзамен той школы, которая была создана исключительно трудами Э.Н. Щенсновича. За противника, изображая 17 германских крейсеров типа "Мюнхен", 9 миноносцев и отряд транспортов (его представлял 25000-тонный "Анадырь") с десантом для овладения Свеаборгом действовал 1-й минный отряд Н.О. Эссена. Атакуя очень смело, миноносцы подчас пренебрегали противолодочной обороной, отчего большинство минных крейсеров были "потоплены" по нескольку раз, а "Стережущий" даже 6 раз.

Еще более поучительными были уроки маневров 1908 г., где при отражении вторжения противника в Финский залив зримо проявились многие обстоятельства будущей войны. Из-за незащищенности Моонзунда по условиям маневров пришлось позволить силам вторжения захватить Церель. Отсутствие быстроходных крейсеров-разведчиков сделало неустойчивой развернутую миноносцами дозорную цепь. Составлявшие ее "Эмир Бухарский", "Москвитянин", "Всадник", "Финн", "Доброволец", а также крейсировавшие вдоль нее "Пограничник", "Амурец" и "Уссуриец" вынуждены были отойти под давлением крейсеров противника. Их изображали миноносцы 2-го дивизиона со сплошь красными (типа "Роон" и со сплошь белыми (типа "Любек") дымовыми трубами. Отойдя, корабли развернули новую завесу на меридиане Юссарэ-Оденсхольм. Но охраны под берегом не оказалось, и "Доброволец" был "потоплен" миноносцем противника, сумевшим ночью пройти в тыл завесы. Никак не удавалось научиться избегать повторения элементарных ошибок, уже обошедшихся гибелью под Порт-Артуром самого драгоценного для эскадры миноносца "Лейтенант Бураков".

Моделью будущего оказалась и раздробленность главных сил, отчего "Цесаревич" и "Слава" не успели подойти на выручку атакованным крейсерам "Богатырь" и "Олег". Удачно прошло нападение миноносцев на флот "противника", расположенный на рейде Балтийского порта. Из-за слабости охранения действовавшие парами "Уссуриец" — "Всадник", "Гайдамак" — "Амурец" успешно выпустили свои торпеды. Удачно атаковали ночную стоянку и действовавшие в одиночку "Москвитянин", "Эмир Бухарский" и "Финн". Это позволяло думать, что и на войне они справятся со своими боевыми задачами. В сравнении с уровнем 1903-1904 гг. боевая подготовка кораблей и отрядов неизмеримо выросли. Флот, преодолевая немалые трудности, преобразался и становился в ряд с передовыми флотами мира.

Кампания 1909 г. продолжалась по уже хорошо налаженной и проверенной программе ежегодных плановых учений, занятий и плаваний. Вместе с дальнейшим изучением побережья совершались зимние выходы в море. Летом практиковались в выполнении разведок, ночных и одиночных минных атак, решении частных задач боевой подготовки. Участвовали в первых после войны больших маневрах совместно с сухопутными войсками.

Наряду с интенсивной боевой подготовкой приходилось отвлекаться для выполнения дворцовых повинностей. Они включали плавание в охране императорского отряда и яхт свиты, обеспечение своего рода "оцепления" во время стоянки царской яхты на отдыхе в шхерах (рейды Питкопас или Штандарт), конвоирования царских яхт во время прогулочных путешествий и переездов, а также официальных заграничных визитов. В плавании императора в 1909 г. во Францию (Шербур и Коус) со "Штандартом" и "Полярной звездой"

дой" вместе с "Рюриком" и "Адмиралом Макаровым" в почетном конвоировании участвовали "Московитянин" и "Эмир Бухарский". Крейсерский вид "вулкановских" кораблей, видимо, особенно импонировал царскому двору.

Зиму 1909/1910 г. корабли дивизии после первого особенно напряженного периода плавания и маневров проводили в вооруженном резерве, устраняя обширные дефекты. В Риге на заводе "Ланге и сын" ремонтировались "Казанец", "Туркменец-Ставропольский" (до 10 октября 1908 г. корабль назывался "Трухменец"), в Кронштадте на Пароходном заводе "Всадник", "Гайдамак", "Амурец", "Уссуриец". В Петербурге у завода Новое Адмиралтейство зимовали "Сибирский стрелок", "Генерал Кондратенко", "Пограничник", "Охотник", "Страшный", "Донской казак", у завода Крейтона "Финн", "Эмир Бухарский", "Москвитянин", "Доброволец", "Войсковой", "Украина". Такой способ ремонта на специализированных заводах-строителях стал одной из новых традиций послевоенного флота. С февраля по сентябрь "Войсковой" опять перешел в распоряжение царского флаг-капитана, все того же неутомимого ревнителя придворной царской службы адмирала Нилова.

Главнейшей из работ зимы 1909/1910 гг. на миноносцах 1-го и 2-го дивизионов было осуществление созревшего-таки в министерстве решения об усилении их артиллерийского вооружения. Еще в октябре 1905 г. МТК (журнал по артиллерии № 20) высказался "принципиально за желательность стремиться к принятию для вооружения миноносцев большого водоизмещения исключительно только орудий 75-мм калибра". Но ход событий начал быстро опережать неторопливо двигающуюся мысль артиллерийского ареопага. Пока в МТК, то и дело оглядываясь на Запад, размышляли о возможных вариантах, Япония свои 30-уз (и всего 380 т водоизмещением!) миноносцы типа "Узук" успела вооружить шестью (на каждом корабле) 75-мм пушками.

Еще при заказе Особым комитетом минных крейсеров их предполагали вооружить укороченными 120-мм пушками. Но первое опытовое орудие испытания не выдержало, и от дальнейших испытаний, как это нередко бывало, отказались. Об этом пришлось вспомнить 25 ноября 1908 г., когда в МТК приступили к рассмотрению очередной инициативы начальника дивизии эскадренных миноносцев (так тогда неофициально именовали 1-й минный отряд) свиты Его величества контр-адмирала Н.О. фон Эссена. "В записке по артиллерийскому вооружению дивизии эскадренных миноносцев", поданной товарищу морского министра 30 августа, Н.О. Эссен высказывал 12 главнейших требований, которым должны удовлетворять артиллерия кораблей. Из них первым значилось применение непременно единого калибра, как обеспечивающего, согласно новым взглядам флота, наивысшую эффективность управления артиллерийским огнем. Наиболее правильным и быстрым решением адмиралу представ-

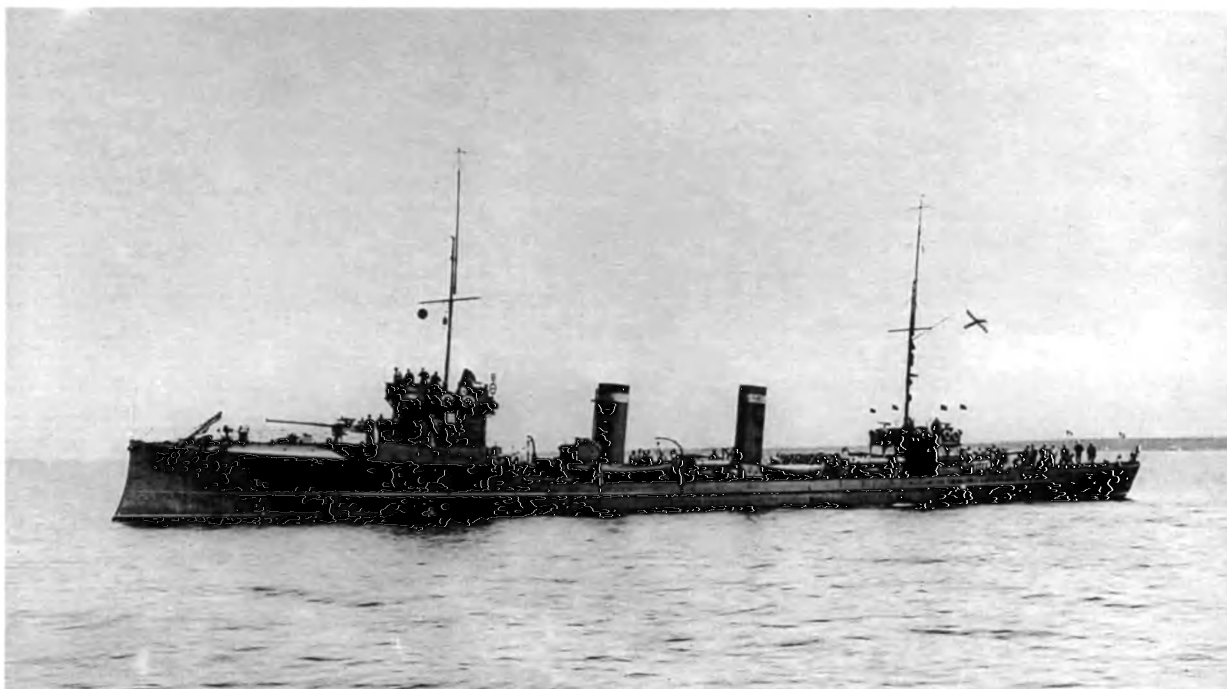
лялось вооружение дивизии 88-мм пушками Круппа (пример Германии здесь оказался достаточным).

МГШ, соглашаясь с требованиями Н.О. Эссена, считал более правильным применять 102-мм пушки с унитарным патроном. Участвовавший в заседании капитан 2 ранга А.С. Максимов (в 1906-1908 гг. командовал "Москвитянином") напоминал, что такое вооружение кораблям особенно необходимо из-за их недостаточной скорости. Уйти от скоростного противника они не могут, и компенсировать этот недостаток можно только усиленной артиллерией. Особенно неудовлетворительными Н.О. Эссен в своей записке считал 57-мм пушки. И если по меткости огня такая 58-калиберная пушка и превосходит 75-мм, то фугасное ее действие приходится считать совершенно ничтожным. Что же касается 40- и 50-калиберных 57-мм пушек с дальностью стрельбы 20 каб (а такие имеются на 15 кораблях дивизии!), то говорить о них "положительно не приходится". При сохранении такого положения, напоминал Н.О. Эссен, "мы рискуем предстать почти безоружными перед противником в случае войны".

По оценке специалистов МТК, лучшим решением была бы установка на 615-тонных миноносцах по три или четыре 102-мм пушки. И сделать это, ввиду наличия на корабле длинных 57-мм пушек, можно будет почти без перегрузки. Более скромную артиллерию — по две 102-мм пушки придется устанавливать на 570-тонные корабли. Но так как в принципе пушек на корабле надо иметь не менее трех, то лучше ограничиться 88-мм калибром (четыре или три в ДП). Наконец, на самых неблагоприятных по нагрузке и устойчивости 500-тонных кораблях считалось возможным, соблюдая все предосторожности, допустить (включая и состоявший в Гвардейском экипаже "Войсковой") по четыре или по три 88-мм пушки. Весь этот заказ: 40 102-мм и 82 88-мм пушки Обуховский завод смог бы выполнить за 18 месяцев.

Поразительно, что этим решением собравшиеся, действуя в довоенной манере МТК, спокойно проигнорировали настояния Н.О. Эссена о непрременном единстве калибра артиллерии на кораблях дивизии. Рутинная и бюрократическая попытка по-прежнему диктовать флоту, какие ему нужны корабли. Предложений о путях исполнения требования, продиктованного современной тактикой боевых действий (сняв, например, по одному или даже по два минных аппарата или заменив однотрубные аппараты двухтрубными, не говоря уже о трехтрубных), не прозвучало. Хотели, видимо, как встарь, обойтись наименьшими расходами. Эти предвзятые рекомендации одобрил и председатель МТК А.Н. Крылов.

Н.О. Эссен настаивал на непрременном перевооружении кораблей к весне 1910 г., и заказ Обуховскому заводу дали самый срочный. Он составил 40 102-мм орудий с длиной ствола 60 калибров. Так настояниями и энергией Н.О. Эссена флот получил столь экстренно разработанный и столь себя в дальнейшем оправдавший тип 102-мм пушки, стрелявшей



Эскадренный миноносец "Стерегающий".

снарядами длиной четыре калибра. В МТК, сознавая наконец необходимость упреждающего развития техники, начинали опыты стрельбы со снарядами длиной 5,5 и 6 калибров.

В сентябре 1909 г. комиссия специалистов оценила на "Всаднике" характер предстоящих подкреплений по корпусу. Тогда же были заказаны и усовершенствованные оптические прицелы с циферблатами фирмы Веккерса, позволяющими включать их в систему ПУАО. Благодаря всем этим мерам корабли дивизии получили самые совершенные на то время пушки, прицелы и систему управления огнем. Оснащение ими продолжалось и в последующие годы.

В результате зимнего перевооружения с кораблей сняли 57-мм пушки, а на месте концевых 75-мм установили новые 102-мм (экономия и требования безопасности, по-видимому, заставили от третьего орудия отказаться). Самые длинные среди орудий такого калибра, эти пушки (вес снаряда 14,1 кг) могли стрелять на расстояния до 60 каб. В более поздних модификациях дальность при угле возвышения 20° довели до 95 каб, а при 30° до 112 каб. Наибольшая скорострельность на состязательных стрельбах доходила до 15 выстрелов в минуту. Ограничения создавали ручные элеваторы, в среднем подававшие не больше 10 снарядов в минуту. Лишь при крайнем напряжении сил скорость (человек выдерживал такой темп не более 1,5 мин.) подачи удавалось доводить до 15 патронов.

Корабельный комплект на орудие составлял для типа "Украина" 150-170 патронов, а для типа "Всад-

ник" до 209 патронов. Остальное вооружение на каждом корабле составляли 2 47-(или 1 37-мм) салютные пушки Готчкисса и 4 трехлинейных (7,62-мм) пулемета. Корабли Особого полудивизиона могли принимать до 41-42 мин заграждения, типа "Всадник" до 24 мин, типа "Доброволец" до 20 мин. "Белопашцы" типа "Украина" в крайнем случае могли принять не более 7 мин. Аппараты для мин калибром 380 мм, чтобы не отставать от уровня техники, заменили на 450-мм. Радиостанции системы Маркони или Телефункен (мощностью 0,5 кВт) обеспечили дальность связи до 75 миль. Экипажи на кораблях Особого полудивизиона (по данным Судового списка 1914 г.) составляли по 5 офицеров, 4 кондуктора и 86 матросов, на "Добровольцах" соответственно по 5, 3 и 74 человека.

В январе и феврале 1910 г. 3-й и 4-й дивизионы выходили в море для испытаний и уничтожения дивизии, после чего продолжили ремонт. Справившись с ремонтом 1 марта, начал месячную кампанию 3-й дивизион. Он совершил плавание по Рижскому заливу. 27 апреля дивизия в составе 14 кораблей совершила учебное плавание из Ливавы через Ревель в Кронштадт. В пути занимались эволюциями и практикой минных атак. 4 мая собравшиеся в Ревеле 3-й и 4-й дивизионы выходили в море для постановки мин и минных стрельб.

1 июня к плавающим кораблям присоединились "Всадник", "Гайдамак", "Амурец" и "Уссуриец", начавшие отрабатывать комплекс задач боевой подготовки: артиллерийские и минные стрельбы, постановка минных заграждений, дозорная и разведочная службы,



*Корабельные будни. На палубе эскадренного миноносца "Гайдамак".*

планомерное изучение и освоение шхерных районов. Остальные корабли все лето продолжали заниматься ремонтом. С 21 по 24 мая 3-й и 4-й дивизионы провели показательные маневры для прибывших на корабли членов Общества ревнителей военных знаний.

С 16 по 25 августа дивизия участвовала в больших маневрах флота в Финском заливе, а затем перешла в Ревель. С 31 октября корабли вступили в вооруженный резерв: 3-й дивизион в Кронштадте и Петербурге (капитальный ремонт на заводе Крейтона), 4-й в Либаве. Сюда же в конце октября перешли 1-й и 2-й дивизионы. "Генерал Кондратенко" ремонтировался в Кронштадте. "Украина", заменяя гвардейский "Войсковой", находилась в Петербурге в распоряжении царского флаг-капитана. Им вплоть до

1917 г. продолжал оставаться незаменимый "адмирал" Нилов. В ноябре в кампанию ненадолго вступили корабли 1-го и 2-го дивизионов. Плаванья в Ригу, Аренсбург, Виндаву стали для них изучением того района, где им так скоро предстояло провести всю свою активную боевую службу.

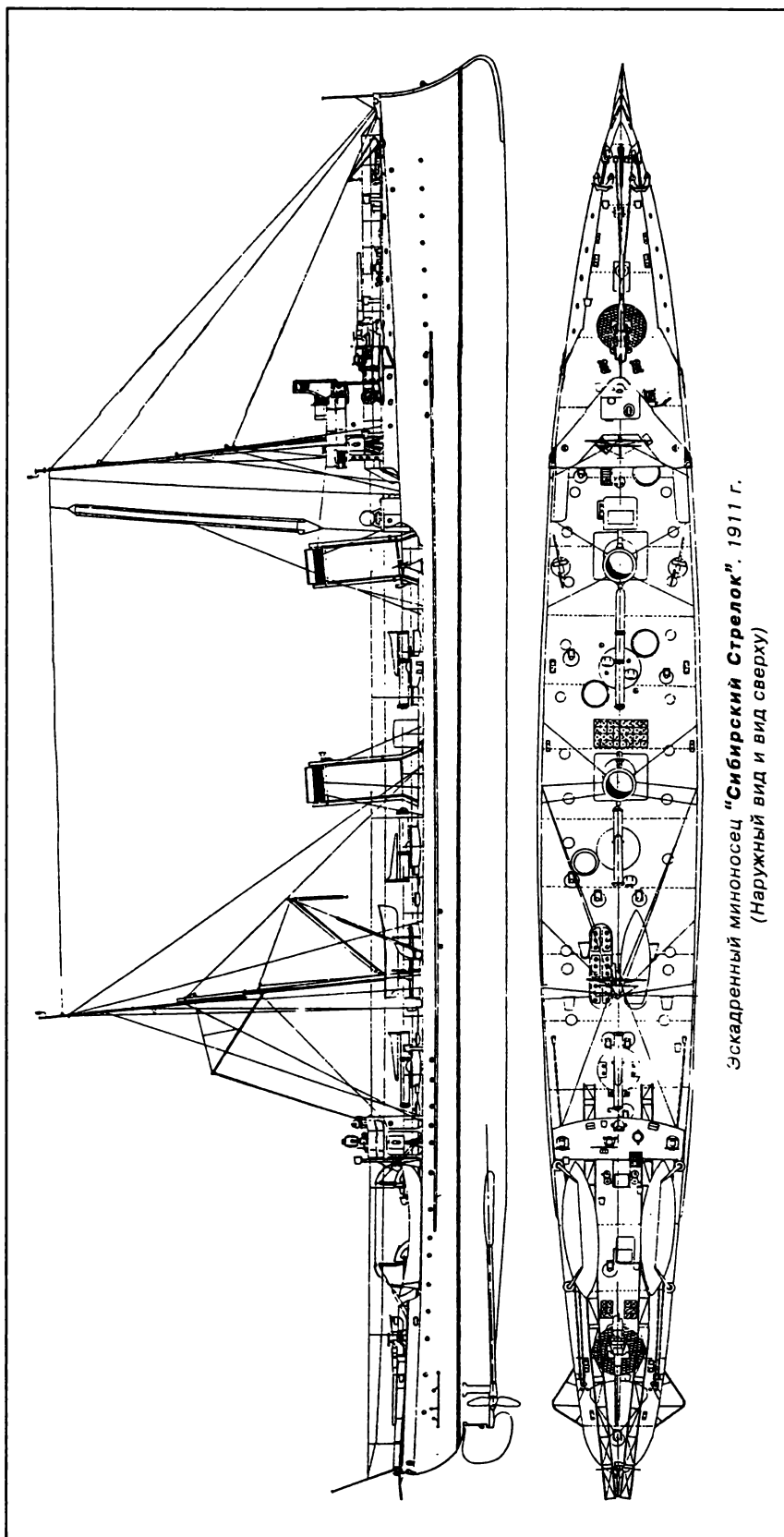
В зиму 1910/1911 гг. в Риге на ремонте находились четыре миноносца 1-го дивизиона: "Всадник", "Гайдамак", "Амурец", "Уссуриец". В Петербурге у Нового Адмиралтейства (состоя в распоряжении царского флаг-капитана) зимовала "Украина", заменившая в придворной службе потребовавший ремонта "Войсковой". На заводе Крейтона ремонт проходили 8 миноносцев 3-го дивизиона. "Генерал Кондратенко", "Искусственный" и "Молодецкий" ремонтировали в

Кронштадте. Постоянный урон боевой подготовке продолжали наносить придворные повинности. Ненасытная царская камарилья не хотела отказываться от привычек жить в почете и роскоши. 11 сентября 1911 г. взамен возвращенной в дивизию "Украины" пришлось в распоряжение того же флаг-капитана его высочества Нилова (он на своей холопской должности уже дорос до чина вице-адмирала, а в следующем году сделался и полным адмиралом) откомандировать "Войсковой". Очень уж любы оказались для императора эти фартово выглядевшие крейсероводобные миноносцы.

С середины февраля корабли начали выходить в море на пробы и уничтожение дивизии. 1 марта миноносцы в Либаве, вступив в кампанию, начали главнейшие упражнения в море. Особый полудивизион совершил плавание в Ревель, где 19 и 20 марта состоялся их инспекторский смотр. Часть кораблей, включая "Стерегущий", ходила в Петербург на торжества открытия памятника одноименному миноносцу типа "Сокол", погибшему в 1904 г. под Порт-Артуром. 18 мая "Эмир Бухарский", подняв флаг начальника дивизии, вышел в море, имея на борту своего прибывшего из Бухары именитого шефа.

В конце мая дивизия встречала у русских берегов отряд кораблей США и провожала его до Кронштадта. 1 июля, как говорилось в годовом отчете начальника дивизии, "Донской казак", "Стерегущий", "Страшный" и "Забайкалец" были посланы "на охрану Его императорского величества". Так на флоте вошло в обыкновение использовать миноносцы в качестве посыльно-разъездных судов или просто яхт.

В ночь на 22 ноября 1911 г. свой флаг спустил контр-адмирал светлейший князь А.А.



Эскадренный миноносец "Сибирский Стрелок". 1911 г.  
(Наружный вид и вид сверху)

Ливен, получивший назначение на должность начальника МГШ. Таков — от сильнейших кораблей флота до самых главных его учреждений — был диапазон продвижения кадров минной дивизии только за кампанию одного года. Временно в командование дивизии вступил капитан 2 ранга В.А. Канин. 22 ноября 1911 г. брейд-вымпел командующего Первой дивизией поднял ветеран школы адмирала Эссена капитан 1 ранга И.А. Шторре. Начав миноносную службу командиром “Эмира Бухарского” (1904-1907), он в 1907-1909 гг. командовал 1-м дивизионом, затем (1909-1911 гг.) был командиром крейсеров “Баян” и “Рюрик” и теперь снова возвращался в дивизию, которой командовал до 1915 года. 1 декабря в командование почти официальным лидером дивизии — миноносцем “Пограничник” вступил капитан 2 ранга М.А. Кедров-2.

Обучая экипажи уметь безаварийно рисковать, Н.О. Эссен старался вознаграждать их всегда приносившими разнообразие и свежесть впечатлений заграничными плаваниями. Не забывались при этом и миноносцы. Невзирая на расходы, адмирал настойчиво добивался у властей разрешения на такие плавания. Вместе с флотом, хотя и отдельными группами, в таких походах в 1911 г. участвовали три из четырех миноносцев Особого полудивизиона: “Сибирский стрелок” (брейд-вымпел командующего Первой минной дивизией капитана 1 ранга И.А. Шторре), “Генерал Кондратенко”, “Охотник”; корабли 1-го дивизиона “Доброволец” (флагман дивизиона), “Москвитянин”, “Финн”, “Эмир Бухарский”, “Всадник”, “Амурец”; корабли 2-го дивизиона “Туркменец-Ставропольский” (флагман дивизиона), “Казанец”, “Войсковой”, “Стерегающий”, “Страшный” и шесть миноносцев 4-го дивизиона типа “Исполнительный”. В период с 10 до 26 августа 1911 г. они посетили Данию. Их в те годы можно было видеть в Копенгагене, Христиании, Киеге, Любеке, Данциге, Мальмэ, Свинемюнде, Висбю, Смитте, Деларэ, Стокгольме.

В этом же году завершили затяжную ремонтную кампанию, в которой изменилась и внешность кораблей. На миноносцах типа “Украина” привычные (в виде широких раструбов) вентиляционные дефлекторы заменили заимствованными из Черноморского флота грибовидными. Они лучше защищали внутренние помещения от забрызгивания и заливания водой. Грот-мачту на каждом корабле сдвинули к корме, вплотную к мостику. На него перенесли сильно мешавшие управлению носовые прожекторы, а пулеметы опустили ниже на ближайšie кормовые коечные сетки. На миноносцах типа “Всадник” заделали наконец их нелепые бортовые вырезы полубака со спонсонами. Капитально ремонтировались и механизмы с их переборкой и заменой котельных трубок.

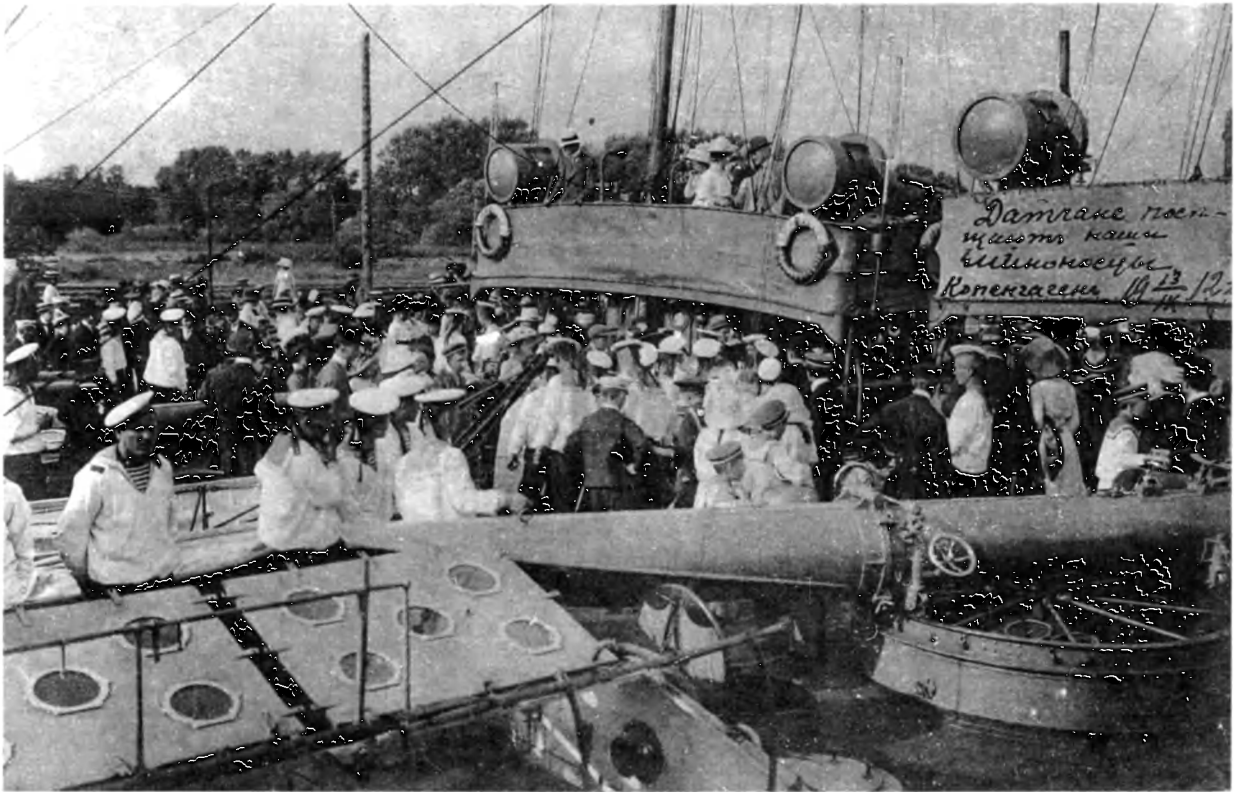
Кампании последующих предвоенных лет (1912-1914 гг.) по многообразию и напряженности боевой учебы не уступали предшествовавшим. Также неукоснительно решался весь комплекс задач подготовки одиночных кораблей, а затем и отдельных соединений,

включавший маневры, артиллерийские и минные стрельбы, учебные атаки, постановку мин, обходы портов и шхер, изучение берегов и фарватеров. Для восполнения постоянной убыли личного состава, вызываемого уходом матросов в запас, продолжали занятия в многочисленной, как и прежде (1800 человек), школе новобранцев. Часть миноносцев по очереди прикомандировывалась к Учебно-минному отряду. С 11 июня по 7 августа 1912 г. в распоряжение царского флаг-капитана “при плавании Государя императора в шхерах” были назначены “Амурец”, “Гайдамак”, “Эмир Бухарский” и “Финн”. В этом составе с добавлением “Войскового”, а также линейных кораблей “Андрей Первозванный” и “Император Павел I” и яхтой морского министра “Нева” встречали яхту “Гогенцоллерн” под штандартом германского императора. Ее сопровождал любимый Вильгельмом II миноносец “Слейпнер”, он же S-97. Как известно, на нем была сооружена на корме специальная надстройка для жительства императора на время плаваний и маневров.

Встреча двух императоров уже ничего не могла изменить в сложившемся противодействии двух тройственных блоков. Не удалось предотвратить и Балканскую войну, втянувшую Россию в кризис на Ближнем Востоке. Вместо 20 лет мира, на которые рассчитывал П.А. Столыпин, в стране по существу уже шла гражданская война. Свидетельство усиления русско-французского союза (основанного на финансовой зависимости России от французских банков) стал визит в Кронштадт крейсера “Конде”, на котором прибыл президент французской республики Р. Пуанкаре. Переход от недоброжелательности к “союзническим” отношениям с Англией подтверждался визитом в Ревель 22-26 сентября 1912 г. британской крейсерской эскадры. Во главе с линейным крейсером “Индомитебл” в парадной диспозиции на рейде вместе с русским флотом стояли четыре броненосных крейсера типа “Ахиллес”.

В числе других, почти не прекращавшихся в том году визитов, минная дивизия участвовала в приеме летом трех германских крейсеров (“Ганзы” 20 июня в Петербурге, “Венеты” 23 июля в Либаве, “Герты” 18 июня в Гельсингфорсе). 10-12 июля состоялся своего рода “слет” императорских яхт. “Штандарт”, “Полярная звезда”, “Царевна”, “Александрия”, “Стрела” — весь яхтенный бомонд принимал здесь в гости броненосцы “Оскар II” (штандарт короля Швеции), “Манлихетен”, уже упоминавшийся крейсер “Фильгия” и миноносец “Сигурд”. Их встречу по заведенному обычаю охраняли откомандированные флотом “Войсковой”, “Финн”, “Эмир Бухарский”, “Гайдамак”, “Амурец” и штатные конвоиры “Дозорный” и “Разведчик”. Под бдительным оком их вахтенных служб и всех команд здесь продолжала развиваться дворцовая интрига русско-шведских отношений, которую описывал в своих мемуарах граф А.А. Игнатьев.

29 июля вся дивизия вместе с флотом сосредоточилась в Ревеле для участия в торжествах закладки в



На палубе "Генерала Кондратенко". Копенгаген, 13 сентября 1912 г.

высочайшем присутствии порта Императора Петра Великого. Началось сооружение действительно военного порта и морской крепости, которых России так не хватало в южной Балтике. К несчастью, ни император, ни его окружение все еще не осознавали гораздо более значимую необходимость укрепления Либавы и Моонзундских островов. С 29 июля по 8 августа четыре эскадренных миноносца 2-го дивизиона принимали в Риге шведский учебный отряд из трех кораблей. 24-27 августа 2-й дивизион и эскадренные миноносцы "Охотник", "Генерал Кондратенко" участвовали в Петербурге в торжествах 100-летия битвы при Бородино.

21-25 августа дивизия принимала в Ревеле шведский отряд в составе минного крейсера и 12 миноносцев — почти четвертую часть всего шведского мореходного минного флота. Возглавлял отряд его королевское высочество принц Вильгельм Зюдерманландский, замужем за которым была двоюродная сестра русского императора. Визиты остались лишь формальностью. Династический союз вскоре распался, а политический союз, как показали события, также не состоялся.

1 сентября 1912 г. "Сибирский стрелок" под брейд-вымпелом начальника дивизии перешел из Петербурга в Биорке, а на следующий день в Ревель. Миноносцы 2-й группы 1-го дивизиона грузили в Гель-

сингфорсе уголь, "Москвитянин", "Эмир Бухарский" находились в Ревеле, "Доброволец" в Виндаве готовил к подрыву затонувшее там судно (давались миноносцам и такие задания), "Всадник" в Либаве ожидал готовности нового гребного вала. "Генерал Кондратенко", "Охотник" и весь почти (кроме "Страшного" и "Казанца") 2-й дивизион перешли из Биорке в Гельсингфорс, где "Туркменец" пополнял запасы угля. К ним позднее присоединился "Страшный", который оставался в Биорке с "Ангарой" для окончания мелких ремонтных работ. "Казанец", ходивший в Кронштадт за провизией, присоединился к дивизии уже в Ревеле, куда перешли корабли, находившиеся до этого в Гельсингфорсе.

8 сентября дивизия в составе 1-го дивизиона (кроме "Всадника", "Эмира Бухарского" и "Финна"), 2-го дивизиона и "Сибирского стрелка" перешла в Либаву. Здесь с тем же почти размахом, с каким в 1911 г. был проведен опыт эвакуации порта, состоялся опыт мобилизационной погрузки угля. С заранее подготовленных складов и предварительно очищенных причалов дивизия в течение 6 часов приняла его полные запасы. К вечеру, закончив приемку, вышли в море и в 10 часов утра 9 сентября присоединились к эскадре Балтийского моря. В ее составе уже находились вышедшие вместе с ней из Ревеля "Генерал Кондратенко", "Охотник", "Пограничник". Первое большое загранич-

ное плавание миноносцев совместно с флотом началось. 11 сентября корабли встали на якоря у о. Хвен в проливе Зунд и 12 сентября перешли в Копенгаген. Визит продолжался до 16 сентября, после чего дивизия в прежнем составе отправилась в Либаву.

“Стерегающий” и “Украйна” пришли отдельно — им пришлось в Копенгагене заняться очисткой своих кингстонов, оказавшихся сильно засоренными водорослями. При эскадре остались “Генерал Кондратенко”, “Охотник”, “Пограничник”, по пути они зашли для приема угля в Либаву. Остальные корабли занимались в это время плановой боевой подготовкой. Прибыв 17 сентября в Либаву, они приняли полные запасы угля, но назначенная вслед затем учебная минная атака эскадры была отменена радиограммой (этот термин уже употреблялся) начальника морских сил. Авария постигла “Забайкалец”. Подходя к пристани, он ударил о нее тараном и должен был войти в док для замены поврежденных листов обшивки корпуса.

Внеплановому докованию подвергалась и “Украйна”, на ней переклепывали (с частичной заменой) обнаружившие течь листы у ахтерштевня и меняли гребные винты. 18 сентября 2-й дивизион, кроме двух аварийных кораблей, перешел в Ригу, где на заводе Ланге начали установку приспособлений для траления мин заграждения. После задержки (из-за свежей погоды) в Виндаве 1-й дивизион (кроме “Финна”, “Эмира Бухарского” и “Всадника”) перешел в бухту Лео — одну из самых дальних якорных стоянок у западных преде-

лов империи. “Генерал Кондратенко” и “Охотник” совершили из Либавы плавание в Арнсбург. “Доброволец” из их состава оказался вынужден (что-то не заладилось в рулевой машине) из бухты Лео перейти в Либаву.

3-й дивизион, наверстывая боевую подготовку, в это время стрелял минами, тренировался в ночных эволюциях без огней на 17-уз скорости. Затем производили стрельбу минами, снабженными устройствами для подогревания воздуха в их резервуарах. Долог оказался в русском флоте путь этого новшества, которое капитан 1 ранга И.И. Назаров предлагал осуществить за несколько лет до войны с Японией.

При подходе к пристани повредил себе нос миноносец “Бурный”. Ему пришлось для ремонта войти в док. Все миноносцы, стоявшие в Либаве, регулярно проводили артиллерийские и шлюпочные учения, занятия сигнализацией, проверки десантных и подрывных партий. Так, преодолевая все трудности, объективные и субъективные обстоятельства, дивизия из года в год продолжала отрабатывать плановые задания, подерживая корабли в постоянной боеготовности.

В этих напряженных буднях прошли и все предвоенные месяцы 1913 и 1914 гг. Особо памятным событием стало участие дивизии в 1913 г. в освящении 4 июля Морского собора в Кронштадте (сооруженного на добровольные отчисления из окладов всех чинов флота), а 24 июля в открытии памятника С.О. Макарову напротив этого собора близ докового оврага.

## ОСОБЫЙ ПОЛУДИВИЗИОН В АНГЛИЙСКОМ КАНАЛЕ

Зорко следя за тенденциями в развитии флота, Н.О. Эссен обнаружил, что интересы флота опять начали как-то неумовимо отесняться заботами береговых чиновников. 25 июня 1913 г. командующий морскими силами Балтийского моря докладом морскому министру обратил его внимание на то, что офицеры, регулярно совершающие плавания за границу “на резервных крейсерах”, оказались в более выигрышном положении, чем их товарищи на кораблях первой линии. Адмирал считал, что это крайне несправедливо относительно офицеров действующей эскадры, где условия службы несравненно тяжелее и где в то же время “желательно иметь лучший состав”. Нельзя, писал Н.О. Эссен, лишить флот и того полезного эффекта, который заграничное плавание приносит для общения и образования. В плавание на один месяц он предлагал послать бригаду линейных кораблей с “Рюриком”, бригаду крейсеров, миноносцы “Сибирский стрелок”, “Генерал Кондратенко”, “Охотник”, “Пограничник” и транспорт “Рига”. Маршрут: Копенгаген, один из французских портов Английского канала и один такой же английский.

Выход назначили на 27 августа. Эскадру составили бригада линейных кораблей (“Андрей Первозванный”, “Император Павел I”, “Цесаревич”, “Слава”,

крейсер “Рюрик”), бригада крейсеров (“Громобой”, “Адмирал Макаров”, “Паллада”, “Баян” и причисленный к бригаде эскадренный миноносец “Новик”), а также половина 1-й минной дивизии: 1-й и 2-й дивизионы (без “Амурца”, “Всадника” и “Украины”, оказавшихся неготовыми) с присоединением лидеров 2-го и 4-го дивизионов “Охотника” и “Генерала Кондратенко”. Начальник 1-го дивизиона (с 1911 по 1914 гг.) капитан 1 ранга Ф.А. Вяткин вел первую группу, которую составляли “Доброволец” (брейд-вымпел начальника) и “Москвитянин”. Из Либавы выходили одновременно с кораблями 2-го дивизиона и отрядом заградителей (“Амур” и “Енисей”), который возглавлял капитан 1 ранга В.А. Канин. Флаг-офицером при нем был старший лейтенант барон Н.А. Типольт, чья судьба позднее — в 1917 г. пересеклась с судьбой дивизии.

Пути кораблей, которым для практики навигации полагалось идти самостоятельно, сразу же разошлись. Отряд “Добровольца” утром 28 августа (через сутки плавания) пришел в Копенгаген. Здесь застали императорскую яхту “Полярная звезда” под штандартом стабильно и неутомимо путешествующей императрицы Марии Федоровны (когда-то датской принцессы, а теперь матери императора Николая II),

английскую королевскую яхту "Виктория и Альберт" под штандартом вдовствующей королевы Александры (матери короля Георга V), датскую королевскую яхту "Даннеброг" и императорскую яхту "Царевна". "Доброволец" встал за перомой английского конвоира крейсера 2 класса "Беллона". Несмотря на свежий ветер, англичане помочь швартовке русского миноносца не захотели и людей принять концы не послали. Многие годы недружелюбия, видимо, все еще давали о себе знать. А возможно, организация службы или уровень морской культуры оказались на английском крейсере не на должном уровне.

После полагающихся по уставу салютов и обменов визитами с местными властями все командиры миноносцев были 30 августа приглашены на завтрак на "Полярную звезду", а 1 сентября на обед. В этот же день провели радиопереговоры с "Гайдамаком", который из Христиании шел в бухту Киеге. Визитами на "чашку чая" офицеры миноносцев обменялись с русским посланником в Дании бароном Буксгевденом с семейством. Перед уходом "Добровольца" его кингстоны для предотвращения их засорения и очистки осматривали водолазы с "Полярной звезды". Днем 1 сентября "Доброволец" во главе отряда вышел в бухту Киеге, где с транспорта "Борго" пополнили запасы угля. Встретили возвращавшиеся в Копенгаген после приема миноносцы "Гайдамак", "Уссуриец" и "Финн". Во время стоянки на "Добровольце" устранили течь, образовавшуюся в дейдвудной трубе левого вала в помещении кормового патронного погреба. В ночь с 1 на 2 сентября, окончив погрузку угля, пошли Зундом в Христианию. Здесь 2 сентября застали миноносцы "Стережущий", "Донской казак", "Забайкалец".

В ночь с 3 на 4 сентября удручающий случай побега произошел на "Эмире Бухарском". Оставив свой пост сигнальной вахты, сигнальный унтер-офицер Алексей Шураков покинул корабль на двойке. Уже на берегу он успел скрыться от гребцов посланного вдогонку вельбота с офицером. Беглец был схвачен местной полицией на вокзале и возвращен под конвоем, присланным с корабля. В Копенгагене с "Добровольца" бежали минер Максим Аникин и минный машинист Михаил Кузовков, с "Москвитянина" кочегар 2 статьи Антон Горабурда. В Христиании с "Добровольца" бежали кочегар 2 статьи Адам Тишецкий, с "Эмира Бухарского" (из состава команды "Амурца") сигнальщик Яков Архипов. Россия потеряла пять своих граждан, но власти об этом и не задумывались. Мотивы, толкнувшие людей на побег, в донесениях командиров не указывались. А в докладе императору об итогах плавания о побегах и вовсе не упоминали.

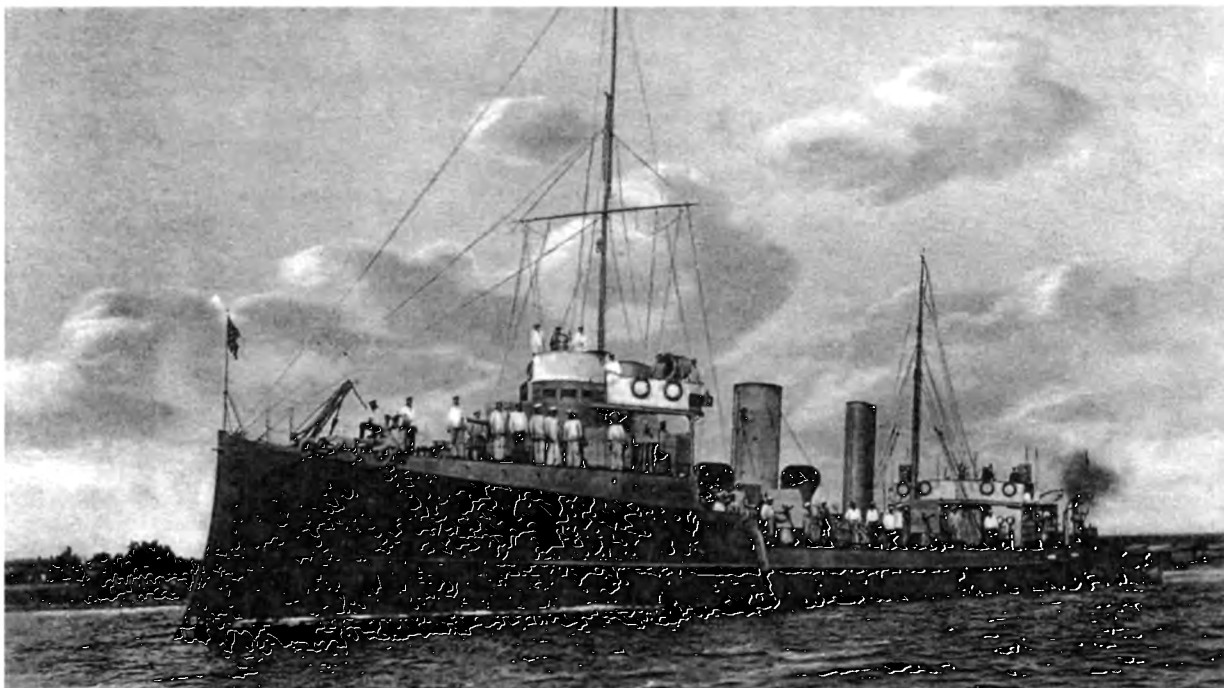
6 сентября, пополнив с "Борго" у о. Киеге запасы угля, проложили курс на Любек. Здесь, как и прежде, увольнения на берег обошлись без инцидентов с полицией. Матросы вели себя в Европе безукоризненно. 9 сентября под проводкой лоцманов (во многих странах иначе входить не разрешали) дошли до Травемюнде. Путь в Либаву проделали в условиях

шторма, вызвавшего значительный перебой винтов и заставившего уменьшить скорость до весьма вредных для машин 8 уз. Пришлось укрыться в Кальмер-Зунде за островом Оланд.

Здесь встретили также переживавший шторм российский пароход "Мария". Он был приписан к Архангельскому порту и принадлежал "Наследникам Беляева". Он имел скорость 7 уз и вез в Петербург около 300 т пробного угля, добытого на Шпицбергене. Плавание парохода можно было назвать заполярной одиссеей отчаянных русских предпринимателей. Не имея никаких мореходных инструментов, кроме октана, лишенный возможности осуществлять астрономические наблюдения и, значит, определять свое место в океане, он в середине пути оказался у берегов Шотландии. Никаких карт и лоции у капитана тоже не было. Первые карты (с маршрута до Гогланда) он с трудом смог приобрести в Гаммерфесте, а на остальной путь его снабдили сердобольные офицеры "Полярной звезды" и штурман "Добровольца". На исходе был и уголь. Купить его не могли за неимением денег. Перегружать же из трюма пробный уголь малочисленная команда была не в силах. И все же вопреки невзгодам, полагаясь на одно лишь русское "авось", пароход, как потом узнали из газет, 16 сентября благополучно добрался до Петербурга. Эти люди бежать из отечества не хотели. Миноносцы же, продолжив путь, утром 11 сентября прибыли в Либаву.

Во вторую группу 1-го дивизиона, возглавляемую "Гайдамаком" (командир капитан 2 ранга В.К. Кедров), входили также "Уссуриец" и "Финн". На определение девиации вышли 27 августа. С наступлением темноты потеряли шедшую самостоятельно 1-ю группу второго дивизиона и 2-ю группу второго дивизиона. Утром 28 августа прошли о. Борнхольм. Утром 29 августа подошли к маяку Фердер на пути в Христиан-фиорд. В Христиании застали отряд заградителей. 31 августа вышли в море. От подошедшей навстречу 2-й группы 2-го дивизиона узнали, что в море очень свежо, но после телефонных переговоров маяка Фердер с берегом решили продолжить плавание.

По пути в Копенгаген у маяка Норд-Роз встретили 1-ю группу 1-го дивизиона, после чего присоединились к собранию императорских и королевских яхт России, Британии, Дании. 2 октября командиры прибывших миноносцев были приглашены к высочайшему завтраку на "Полярной звезде". Прodelав все визиты, приняв российского посланника барона Буксгевдена, дав отдых команде и потеряв на берегу очередного матроса, 4 сентября продолжили плавание в Мальмэ. На следующий день вышли в Стокгольм, где ошвартовались на отведенном месте у яхт-клуба. Прибывших тотчас же, по международным обычаям, поздравил с приходом офицер, посланный с королевской яхты. Начальники групп и командиры миноносцев (и прибывших вслед заградителей), сопровождаемые военно-морским агентом (атташе) старшим лейтенантом графом П.Ф. Келлером, нанесли визит



*Эскадренный миноносец "Страшный".*

императорскому послу действительному статскому советнику Савинскому. Состоялся и королевский прием для русских офицеров.

Не досчитавшись на "Уссурийце" двух человек, корабли покинули гостеприимный Стокгольм. Вскоре после съёмки со швартовов на флагманском "Гайдамаке" отказал воздушный насос. Пришлось у сторожившей подходы к Стокгольму крепости Ваксхольм встать на якорь, а обеспокоенным этим нарушением порядков шведам объяснять непреднамеренность этой остановки. Повреждение устранили через полтора часа. В штормовом пути домой водяные валы свободно прокатывались по палубам кораблей. Чтобы ослабить их удары, скорость с 17 уз уменьшили до 14 уз. К утру 10 сентября шторм ослабел и около полудня, идя уже прежней походной 17-уз скоростью, отряд прибыл в Либаву.

Первая группа 2-го дивизиона ("Туркменец-Ставропольский", "Казанец", "Страшный", "Войсковой") под командованием начальника 2-го дивизиона капитана 1 ранга Д.В. Никитина вышла из Либавы 27 августа. Весь переход до плавучего маяка "Альма Грунд" совершили 17-уз скоростью. Флот наконец-таки расстался с вредным обыкновением разбалтывать машины миноносцев "экономической" 12-14-уз скоростью. Корабли, имея форсированный запас угля (по 135 т) при крупном волнении и ветре от юго-востока "качались на зыби довольно плавно, уходя от волны". При волнении галфвинд положение кораблей было бы весьма тяжелым. На подходе к зоне проливов погода менялась несколько раз. Случалось, волны так били в

носовую часть и свободно прокатывались по всей палубе, что приходилось менять курс и уменьшать скорость до 13 уз.

Стокгольмские шхеры оказались значительно более разреженными и не изобиловали тем множеством камней, как в России. После 450-мильного пути пришли в Любек, поразивший всех знаменитыми немецкими чистотой и порядком. В один из трех дней стоянки на кораблях принимали жителей города. В здании ратуши для командиров и офицеров власти устроили завтрак. В море в бухте Киеге с транспорта "Борго" пополнили запасы угля, доведя их до 100 т. 2 сентября пришли в Копенгаген, где встали на традиционно отводившееся для русских миноносцев место в порту. Здесь застали императорскую яхту "Полярная звезда" под штандартом вдовствующей императрицы Марии Федоровны, заградители "Амур" и "Енисей" под брейд-вымпелом начальника отряда заградителей, английскую королевскую яхту "Виктория и Альберт" под штандартом вдовствующей королевы Александры и конвоировавший яхту крейсер 2 класса "Беллона". Его стоянка пришлась рядом с нашими кораблями. Наблюдая весь быт английского крейсера, наши моряки заметили большой контраст во внешнем виде англичан. Имея на палубе небрежный и почти "распушенный" вид, они на берегу выглядели щеголевато и безукоризненно чисто одетыми.

Здесь же застали собиравшиеся продолжить плавание "Гайдамак", "Уссуриец" и "Финн". После обязательных официальных визитов местным властям командиры были приняты во дворце императрицы

Марии Федоровны, показавшей гостям свой сад, веранду и собрание картин, составлявших собственность императрицы и ее августейшей сестры. Увидев у всех командиров георгиевские кресты (так говорилось в донесении), императрица вспомнила и о недавней войне. И хотя не все командиры были георгиевскими кавалерами (императрица, видимо, слабо ориентировалась в наградах), но рассказать им, конечно, было о чем. С.В. Зарубаев, командир "Страшного" в 1912-1914 гг., управлял огнем артиллерии крейсера "Варяг" в знаменитом бою 27 января 1904 г. Д.Д. Заботкин, командир "Войскового" в 1912-1913 гг., в числе действительно первых героев-подводников командовал 1904-1905 гг. во Владивостоке подводной лодкой (как раз той, что строилась на добровольные пожертвования) "Фельдмаршал граф Шереметьев".

4 сентября к кораблям дивизиона Д.В. Никитина присоединилась вторая группа: "Стерегущий", "Донской казак" и "Забайкалец", пришедшая из Мальмэ и Христиании. Ее возглавлял командир "Стерегущего" капитан 2 ранга Н.И. Паттон. За время стоянки в портах на корабли обеих групп не вернулось 12 человек (пятеро бежали в Копенгагене и семеро в Христиании и Мальмэ). Тепло простившись с Мальмэ, 30 августа вошли в фиорды, ведущие в Христианию. Здесь стояли уже готовившиеся к уходу "Амур" и "Енисей", а также группа миноносцев 1-го дивизиона. 3 сентября пошли в бухту Книге.

На середине пролива Скагеррак погода резко ухудшилась и на подходе к мысу Скаген корабли встретили большое волнение (ветер до 8 баллов) и дождь с градом. Корабли зарывались в волнах и при одновременном сильном перебое винтов отчаянно валились с борта на борт. Скорость уменьшили до 10 уз, но "Забайкалец" от качки все же потерял стеньгу. Уголь приняли уже при хорошей погоде, но в виду падения барометра все же поспешили вернуться в Копенгаген. Здесь и соединились с кораблями, которые вел начальник дивизии. На обратном пути погода, благоприятная во время визита, сменилась крупной встречной зыбью, отчего на 17-уз скорости корабли не переставали принимать воду полубаком. Но отряд продолжил путь. На переходе Копенгаген-Либава все 7 кораблей 2-го дивизиона сожгли по 30-36 т угля (всего 246 т) и потратили по 16-28 т масла (всего 155 т).

Поход флота начался 27 августа выходом в 4 часа утра из Ревеля бригады линейных кораблей под командованием начальника бригады вице-адмирала В.Н. Ферзена и бригады крейсеров под брейд-вымпелом временно командовавшего бригадой капитана 1 ранга А.С. Максимова. После встречи днем 28 августа у северной оконечности о. Борнхольм с Особым полудивизионом походный строй возглавила бригада крейсеров (с промежутками между кораблями в 2 каб). За ними в кильватере шли три миноносца. В 3-4 милях за ними держалась бригада линейных кораблей во главе с "Рюриком" под флагом командующего Морскими силами Балтийского моря адмирала (с 14 апреля 1913

г.) Н.О. Эссена. Один из миноносцев поочередно держался на траверзе "Рюрика" на случай особых поручений. В 2,5 часа ночи 1 сентября корабли прошли меридиан Дувра и вступили в Английский канал. В 6 часов утра обменялись салютом с встретившимся английским линейным кораблем-дредноутом "Орион". Около 11 часов с рейда Спитхед показались два линейных корабля того же типа. Британия демонстрировала России свой новейший флот однотипных турбинных дредноутов, вооруженных 343-мм пушками.

Эти два корабля вел вице-адмирал сэръ Уоррендер, который годом раньше возглавлял приходившую в Ревель британскую крейсерскую эскадру. Так флоты, столь долго состоявшие в натянутых отношениях, символизировали начавшееся сразу после войны с Японией русско-английское союзническое сближение. Пройдя остров Уайт, почувствовали дыхание океана — миноносцам стало трудно держаться с эскадрой. В 3 часа дня, придя на рейд Портленда, обменялись салютом со знаменитым "Дредноутом", возглавлявшим отряд из четырех линейных кораблей. С него прибыли русский военно-морской агент флигель-адъютант капитан 1 ранга Н.А. Волков и старший штурманский офицер "Дредноута", указавший эскадре место диспозиции. Одновременно английские офицеры связи прибыли на остальные корабли. Диспозиция и церемониалы обмена визитами были соблюдены во всех подробностях. Опоздание прихода составило лишь 2 часа, что Н.О. Эссен, учитывая 1800-мильное пройденное расстояние, считал в своем донесении "весьма отрядным".

Во всем демонстрируя свое дружеское отношение к русским морякам и к русскому флоту, англичане отказались даже от платы за принимающуюся на рейде пресную воду (от чего позднее французские друзья в Бресте не воздержались), их любезность и предупредительность были образцовы и безукоризненны. Как в старое доброе время, когда русские корабли до войны ходили в Англию на празднования юбилея 60-летия правления королевы Виктории, прошли чередой многочисленных визиты, приемы, завтраки и обеды. Но теперь все внимание англичан было обращено на русских гостей.

Адмирал Бриггс провел на "Дредноуте" обед в честь адмиралов и старших командиров русской эскадры. Затем состоялся общий прием для всех офицеров. Но не все оказалось так хорошо. Из числа 6970 человек, увольнявшихся на берег в течение 4 дней, на корабли не вернулось 59 человек, в большинстве призыва 1912 и 1913 гг. Впрочем, как в утешение добавлял Н.О. Эссен, "в громадном большинстве бежавшие принадлежали к разряду штрафованных или вообще дурного поведения". Особый дивизион потерял только двух человек — по одному с "Охотника" и "Генерала Кондратенко". Большое число бежавших объяснялось, как выяснилось позднее, их усиленной вербовкой для уходивших в Америку судов, на которых бастовали команды. Судьбы их для России оста-

лись неизвестными. 7 сентября 1913 г. отдав телефонный кабель, все дни соединявший "Рюрик" с "Дредноутом", корабли приготовились к уходу.

Уже при выходе в море "Дредноут" под флагом адмирала Бриггса, а за ним береговые батареи произвели прощальный салют из 21 выстрела. Ответив на салют тем же числом выстрелов, эскадра проложила путь на юг. Подставляя правый борт открытому океану, корабли, пересекая Английский канал, направлялись во Францию. В Бресте, где провели дни с 7 по 12 сентября, русских встречали с радушием давних союзников. Англия могла быть довольна налаживанием дружбы с Россией, Франция союзом с Россией дорожила. Нависшая с севера Германия, отняв у Франции провинции Эльзас и Лотарингию, оставалась неотомщенным коварным противником, и дружба с Россией служила щитом и залогом грядущего возмездия.

Уже в Портленде было получено из Франции расписание готовившихся торжеств, и адмиралу оставалось лишь просить французских друзей не забыть выделить время для проведения ответного приема на "Рюрике". За шесть дней стоянки состоялось бесчисленное количество визитов, на которые адмирал и офицеры не успевали отвечать. Для офицеров и корабельных гардемарин были проведены осмотр порта, а на другой день строившегося новейшего дредноута "Жан Бар". На большом, близком по классу "Рюрику", крейсере "Жуль Ферри" состоялся завтрак для кондукторов. "Рюрик" отвечал завтраком, устроенным 11 сентября. Для командующего русской эскадры был устроен особый осмотр дредноута "Жан Бар".

Но вот время визита иссякло, и ночью 12 сентября миноносцы вышли из гавани. Утром вышел флот. По выходе из Бреста встретили настоящую полную океанскую зыбь, шедшую с запада. Пройдя 12-уз скоростью Северное море, эскадра разделилась. Бригада линейных кораблей с "Охотником" и "Сибирским стрелком" пошла в Христианию, а остальные корабли адмирал повел в Ставангер. Здесь неподалеку от места знаменитого крушения (на широте 56,5° на ютландском берегу) в 1868 г. винтового фрегата "Александр Невский" (его тогда, не считаясь с непогодой, вывел ночью на берег генерал-адъютант Посьет), адмирал проявил разумную осторожность.

На разведку для поиска во мгле ожидаемого маяка и промеров глубин на подходах были посланы вперед шедшие с отрядом командующего "Погранич-

ник" и "Генерал Кондратенко". Под их проводкой бригада крейсеров и вошла в бухту Ставангер. В гавани миноносцы пополнили запас угля. Собрав свободных от службы офицеров и гардемарин, адмирал на любимом им "Пограничнике" предпринял ознакомительный поход вглубь знаменитого среди туристов Лиз-фиорда. До конца фиорда дошли за 2,5 часа. Для большинства участников этой незабываемой более чем 5-часовой экспедиции зрелище великолепной северной природы предстало, наверное, в первый и последний раз. Линейные корабли с транспортом "Рига" и двумя миноносцами пришли в Христианзанд в одно время с отрядом Н.О. Эссена — 15 сентября 1913 г. В Христианзанде обменялись салютами с береговой батареей и визитами с местными властями и увольняли команду на берег. В последний день 18 сентября недосчитались двух матросов.

Обратный путь, миновав плавучий маяк Скаген, соединившаяся эскадра проделала увеличенной 13-уз скоростью, чтобы 19 сентября засветло пройти пролив Большой Бельт. Здесь три миноносца были посланы проливом Зунд прямо в Либаву. Пройдя мыс Аркона, утром 20 сентября корабли вошли в порт. Оставшийся с флотом "Охотник" в 7 часов вечера 20 сентября был отпущен у о. Готланд. В 2 часа ночи он пришел в Либаву, а весь флот, как и рассчитывал адмирал, в тот же день 21 сентября отдал якоря на ревельском рейде.

Подводя итоги плавания, Н.О. Эссен выражал уверенность в исключительно благотворном его влиянии на корабли, офицеров и команды. Техника и люди стали действовать лучше и надежнее. Неполадки, случившиеся в первой половине пути, в дальнейшем уже не повторялись. "Плавание это дало значительную практику штурманским офицерам в кораблевождении и изучении особенностей Немецкого моря и Английского канала, входов в некоторые порты, а также плавании по Бельту. Офицерский состав имел возможность лично ознакомиться с боевыми кораблями и общим порядком службы во флотах двух великих держав и этим расширить свой кругозор. Команды имели случай видеть чужие порядки и нравы и убедиться, что за границей далеко не так хорошо и свободно, как об этом говорится на родине".

Война подтвердила всю правоту этих выводов адмирала об этом первом и, увы, оставшемся единственным большим заграничным походе возрождавшегося флота.



## Глава IV.

## В ВОЙНЕ НА БАЛТИКЕ

## БАЛТИКА СТАВИТ МИНЫ

Либава — единственный незамерзающий военный порт на Балтике стал подарком, приготовленным для вручения Германии на случай ее вторжения в пределы империи. Воистину, "дивные дива" творили воля и труд российских императоров. И когда 20 июля/2 августа 1914 г. немецкие крейсера "Аугсбург" и "Магдебург", боязливо приблизившись к Либаве, начали ее обстрел на пределе дальности их 105-мм пушек, они вместо уничтожающего ответного огня береговых батарей увидели над городом "высокий столб дыма с молниями и светлыми облачками". Но всплесков падения русских снарядов не наблюдалось. Не сразу дошло до немцев, что русские "по плану" собственными руками уничтожали сооружения порта. Не было в Либаве и кораблей. Вместо обороны порта, носившего гордое имя Императора Александра III, русское командование заранее отступило к горлу Финского залива, где между маяком Оденсхольм и бухтой Лапвик (маневренная база) были на ночь развернуты усиленные дозоры эскадренных миноносцев 3-го и 5-го дивизионов. Днем их сменяли крейсера.

Ни одно из соединений флота, исключая также оказавшиеся "бездомными" подводные лодки, не оказалось с начала войны в таком ненормальном положении, как 1-я минная дивизия. Почти десятилетие Либава служила надежным и ставшим уже почти родным портом-убежищем. И вот теперь ставшую привычной базу приходилось оставлять противнику.

Готовые к постановке мин заградители и миноносцы уже 14/27 июля заняли исходные позиции в различных участках шхер. Все решалось ответом, который Сербия должна была дать на откровенно провокационный ультиматум Австро-Венгрии. Для отдачи последних распоряжений Н.О. Эссен прибыл на "Пограничник" на стоявший в Ревеле "Рюрик". Ровно в полночь с 16 на 17 июля 1914 г. из радиорубки крейсера была дана 9 раз повторенная условная радиogramма: "Морские силы и порты. ДЫМ, ДЫМ, ДЫМ. Остаться на местах. Ком. Мор. Сил. Балт. Моря". Это означало: "начать мобилизацию. Вскрыть оперативные пакеты".

Днем "Охотник" под флагом командующего флотом, сопровождаемый "Пограничником", прибыл на рейд Порккала-Удд, где с грузом мин, охраняемый 4-м дивизионом, сосредоточился отряд заградителей. Адмирал на каждом заградителе обращался к коман-

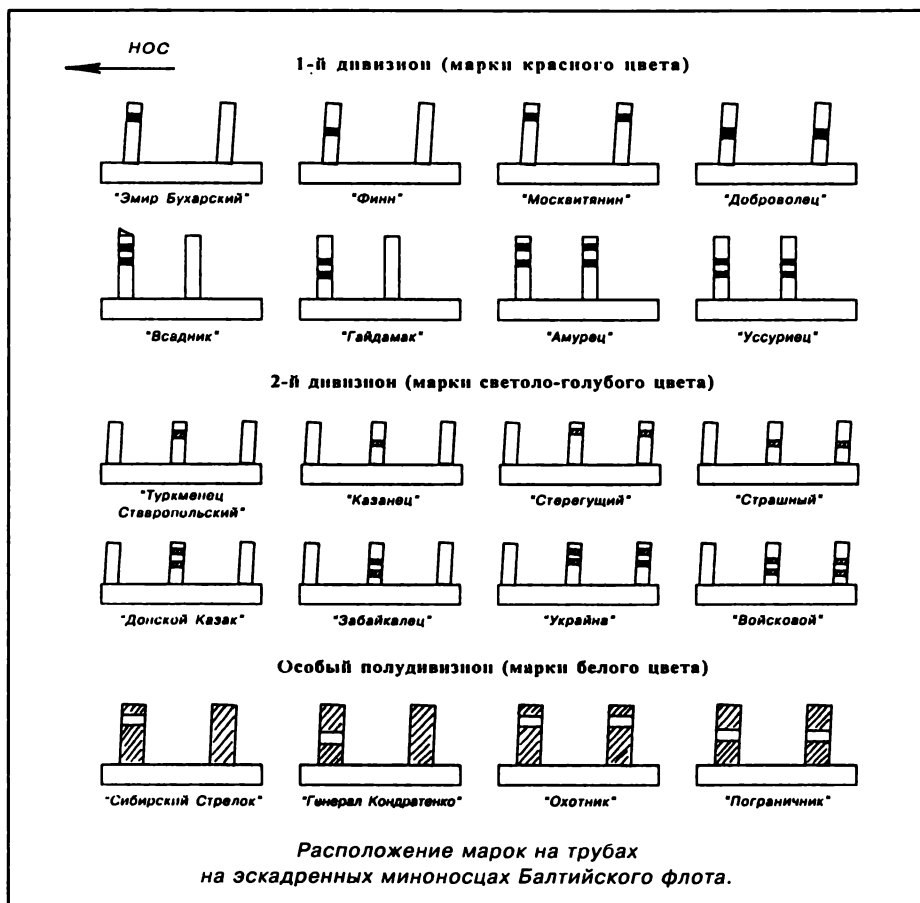
дам с речью о союзническом долге России, которая должна поддержать Сербию, и об исключительности задачи, стоящей перед заградителями. К ночи "Рюрик", "Император Павел I", "Цесаревич" и "Слава" в сопровождении 12 миноносцев перешли к о. Нарген, готовые удержать германский флот до момента, когда заграждение будет поставлено. Миноносцы перешли в дозор.

В 4 часа утра 18 июня от главнокомандующего великого князя Николая Николаевича была получена телеграмма: заграждение разрешалось поставить. В 11 час. 20 мин. операция была закончена. Путь врагу к столице империи преградило мощное минное поле из 2119 (по другим данным, 2489) мин.

Все эти дни особых тревог и волнений неотлучно при командующем флота находился "Пограничник". Он дежурил около флагманского "Рюрика", сопровождал его в походах, совершал пробеги с адмиралом или его депешами в Ревель и Гельсингфорс. Ему же пришлось 29 июля совершить промер странной, произошедшей с "Рюриком" аварии. Близ острова Нарген при отсутствии на карте каких-либо камней или мелководий крейсер попал, как тогда говорили, на "тычок" в виде никому не ведомой острой скалы. Деформации днища достигали 0,6 м, корабль принял 400 т воды и должен был идти для ремонта в аварийный док в Кронштадте. Неделей раньше сильно пострадал "Финн", которому "Рига" сумела каким-то образом снести чуть ли не всю корму.

1/14 августа 1914 г., как об этом рассказывал впоследствии Г. Граф, было отмечено негромким, но характерным для войны подвигом, совершенным на минной дивизии. В этот день Особый полудивизион выполнял местное усиление главного заграждения. Привычно выполняя отработанные практикой операции накатывания готовых к постановке мин к краю рельсового пути, на кораблях вдруг заметили какое-то неупорядоченное перебегание людей на палубе шедшего крайним в строю "Сибирского стрелка". Оказалось, что одна из мин как-то сумела зацепиться минрепом за срез фальшборта и, упав за корму, волочилась по воде. То появлявшиеся, то скрывавшиеся в воде ее свинцовые колпаки были помяты, грозя взрывом.

Корабль и людей спасли самоотверженность и присутствие духа руководившего постановкой минного офицера корабля лейтенанта В.Е. фон Эмме. Счет



шел на секунды, в течение которых сахарные разъемители еще не позволяли мине взорваться. Вместе с оставшимся с ним кондуктором (остальным было приказано перейти на нос) лейтенант кусачками успел перекусить минреп, и освободившаяся от него мина начала удаляться за корму продолжавшего идти корабля. Взрыв последовал в расстоянии всего нескольких метров. Корму корабля высоко подбросило и залило обрушившимся на нее каскадом воды. Кондуктора сбросило за борт, но В. Е. Эмме успел сбросить ему сходню.

В походах, совершавшихся в этот первый период войны, корабли минной дивизии продолжали выполнять разведки, несли при флоте охранную службу, иногда прокладывали ему путь в качестве тральщиков, охраняли их при ликвидации немецких заграждений. Но вскоре пришел черед и их самостоятельных действий. Не переставая настаивать на своем праве вести активные боевые действия, Н. О. Эссен добился у верховного командования разрешения на проведение мино-заградительных операций. Приложив огромные усилия, он сумел убедить тугодумов в генеральских мундирах (флот подчинялся прикрывавшей столицу 6-й армии), что эти операции не только не ослабят готовность флота противостоять германскому вторжению, но и смогут нанести прямой урон и всему

германскому военному потенциалу. Сделать это можно, прервав или по крайней мере дезорганизовав интенсивные морские перевозки, которые осуществлялись между Германией и "нейтральной" Швецией.

Выполнить эти задания могли только достаточно мореходные и скоростные заградители. Но таких кораблей в русском флоте не было. Эту роль поручили "добровольцам". Все еще остававшийся в русском флоте единственным турбинным кораблем "Новик" мог принять лишь 60 мин, четыре миноносца Особого дивизиона — по 40, остальные восемь типов "Доброволец" и "Всадник" — по 30 мин. Другие восемь кораблей завода Ланге мин принимать не могли. Не годились для роли заградителей и все те 27 миноносцев, что по не-

изъяснимой логике министерских функционеров были заказаны в 1904 г. по проектам 1898 года. Пришлось для активных постановок ограничиться полудивизионом и "Новиком".

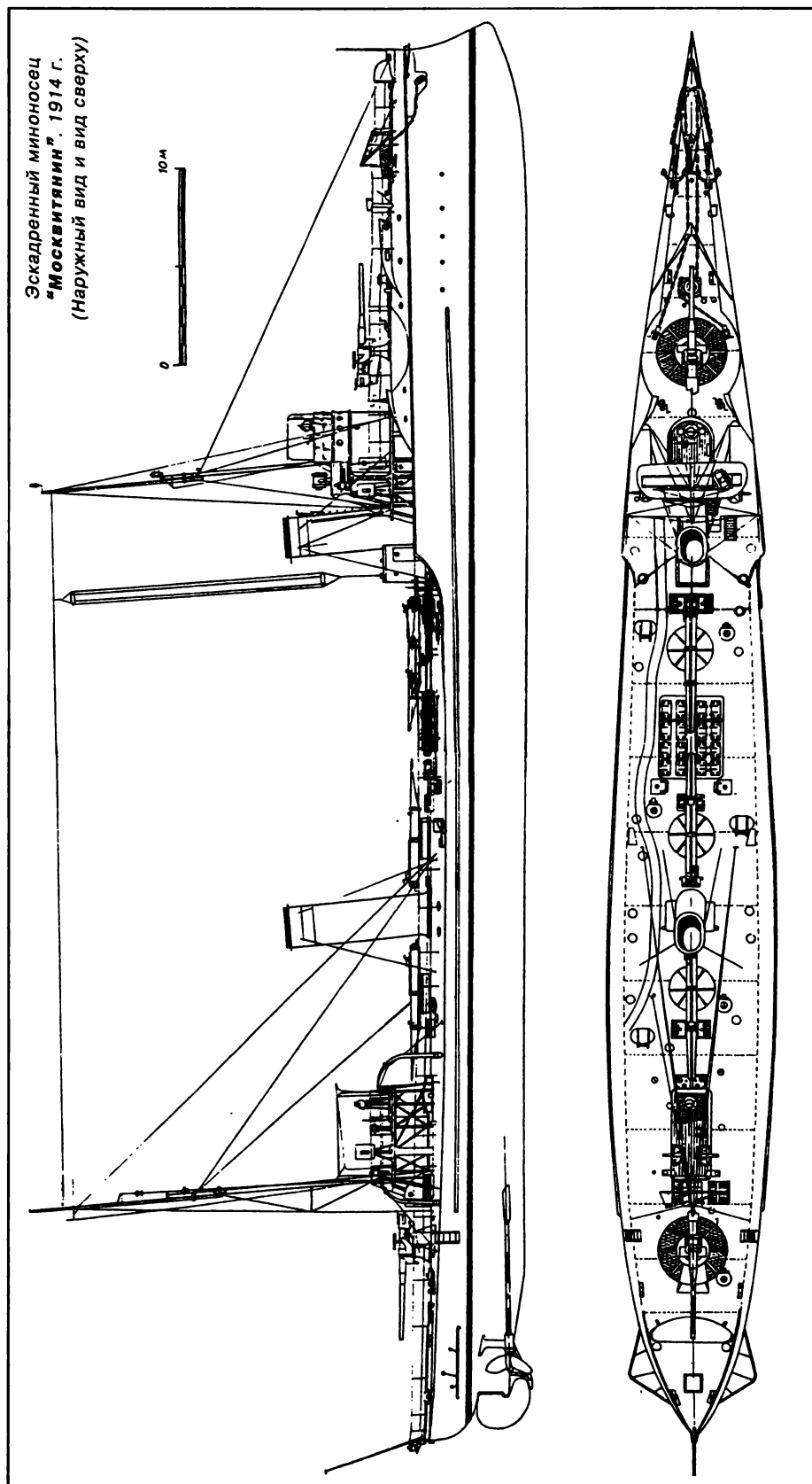
Риск, конечно, был велик. Германия, не в пример неповоротливому русскому морскому министерству, имела легкие турбинные крейсера, которые по скорости превосходили далеко уже не 25-узловые (слава богу, удавалось при постоянной огромной перегрузке достигать 23-24 уз!). "Добровольцам" надеяться приходилось на непогоду, темные ночи, военное счастье и русское "авось". Готовность кораблей была проверена опытом трех постановок в сентябре-октябре у оставленных немцам русских берегов. Так, на путях следования немецких кораблей близ Виндавы Особый полудивизион выставил две банки по 50 мин. Другие два миноносца поставили банку в 50 мин к юго-западу от Либавы. Заграждение дало о себе знать немцам только летом 1915 г., когда на нем подорвался германский авиатранспорт "Глиндер". Тогда же в октябре 1914 г. миноносцы к югу от Либавы выставили в две линии 192 мины.

Приказом от 9/22 октября 1914 г. Н.О. Эссен установил очередность постановки вблизи Данцига запланированных штабом флота 9 минных заграждений. 5 из них под литером "Н" поручалось осуществить "Но-

вику" и 4 ("Д") — "добровольцам" Особого полудивизиона. Первыми следовало поставить заграждение "1Д" на подходах к Мемелю (Клайпеда) и "3Н" на соединении путей, ведущих из Германии к Данцигу. Постановку 18/31 октября 1914 г. выполняли миноносцы Особого полудивизиона (по 35 мин) и "Новик" (50 мин). Их прикрывали свободные от мин (по известным условиям устойчивости) четыре миноносца 1-й группы второго дивизиона "Туркменец-Ставропольский", "Казанец", "Стерегающий". "Страшный" командовал (всего вторую неделю, приняв корабль уже в Моонзунде) капитан 2 ранга Г.К. Старк.

Поход оказался до чрезвычайности тяжелым. "Новик", чье заграждение назначалось в более открытой части моря, оказался в особо бедственном положении. Как писал участник похода Г.К. Граф, "'Новик' скрипел и неистово качался... От времени до времени волны накрывали весь миноносец, и на мгновение он как бы шел под водой... К 11 часам размахи от качки стали достигать 36° на сторону, при 14 колебаний в минуту. Иногда клало так, что даже становилось жутко и казалось, что мы перевернемся".

Постановка становилась явно невозможной, и было решено возвращаться. На обратном пути мины начали срываться с походных укреплений, и их удалось сохранить на рельсах лишь благодаря самоотвер-



женным усилиям команды и офицеров. Не лучше, конечно, было положение вдвое меньших по водоизмещению миноносцев Особого полудивизиона “Генерал Кондратенко”, “Охотник” и “Пограничник”. Но они, пройдя меньший путь и находясь ближе под берегом, успели выставить свои 105 мин и вслед за “Новиком”, миновав заграждения у Либавы, подошли к Михайловскому маяку. Здесь их ожидали находившиеся в прикрытии “Сибирский стрелок” и группа 2-го дивизиона.

Удачно прошла и следующая постановка под Мемелем, где, несмотря на еще более жестокую качку (размахи доходили до 35° на сторону), Особый полудивизион, теперь уже в полном составе выставил 140 мин, а “Новик” перед Пиллау (ныне Балтийск) 50 мин. Преодолевая сильную волну и едва будучи в состоянии вести бой, корабли удачно разошлись с встреченным ими ночью германским крейсером “Тетис”. Издали осветив миноносцы прожектором (немцы не боялись пользоваться им в сомнительных случаях), немецкий командир принял их за крейсера и, обладая лишь 16-уз скоростью, предпочел не проявлять тевтонской непреклонности в преследовании противника и благоразумно отвернул в сторону. “Одновидность” с кораблями более высокого класса сыграла-таки свою спасительную роль. Безрезультатным оказался обстрел “Новика”, который не ответил на опознавательный сигнал “Тетиса”. Немцы терялись в догадках о встреченных ими незнакомцах, но о поставленных минах не подозревали.

Мины (по описанию Г. Графа) ставили почти в невозможных условиях — в сплошных потоках воды, гулявших по палубам. На “Сибирском стрелке” это едва не обернулось катастрофой. Одну из сброшенных мин, не успевшую погрузиться, сильно подало волной и бросило о корму миноносца. Послышался сильный скрежет, но взрыва не произошло — удар, видимо, пришелся корпусом, не задев “рогов” мины. Это было, конечно, радостное везение — знак, как со временем выяснилось, счастливой судьбы корабля. Мenee чем через три недели на минах Особого полудивизиона подорвался и после взрыва на второй mine погиб германский броненосный крейсер “Фридрих Карл” (1902 г., 9000 т). На заграждении в Пиллау в августе 1915 г. подорвался и затонул германский пароход “Бреслау”, а в октябре подорвался эскадренный миноносец S-149.

Из 26 активных заграждений, выставленных русским флотом с октября 1914 г. по октябрь 1916 г., 9 принадлежали полудивизиону (990 мин), одно заграждение (100 мин у Полангена) поставили миноносцы 1-го дивизиона и 3 (282 мины) — миноносцы других дивизионов (сведения Л.Г. Гончарова и Б.А. Денисова. “Использование мин в мировую империалистическую войну 1914-1918 гг.”). По их примеру на минные постановки в немецких водах начали выходить и крейсера, заградитель “Енисей”. Он так же, как и “Амур”, 2/15 декабря 1914 г. поставил у Данцига 240

мин. С вступлением в строй балтийских “новиков” они вместе с “Новиком” осуществили две последние активные постановки 3/16 и 5/18 октября 1916 г.: 150 мин у Виндавы и 240 мин у Стейнорта.

Одна из новых диверсий наших миноносцев состоялась в мае 1915 г., когда немцы наконец набрались смелости войти в кое-как заминированный, все еще остававшийся не занятым либавский порт. В одну ночь Особый полудивизион в полном составе с “Новиком” выставил на подходе к Либаве 120 мин. Но ожидать большого эффекта от этих мин не приходилось — они оказались в стороне от уже протреленных немцами входных фарватеров.

Отход миноносцев прикрывала 1-я бригада крейсеров (“Адмирал Макаров”, “Олег”, “Богатырь”), которая выдержала получасовую безрезультатную перестрелку с германским крейсером “Мюнхен”. Он возглавлял дозор, выдвинутый немецкими силами, готовившимися с помощью тральщиков войти в акваторию либавского порта. Миноносцы прошли в Моонзунд, но русские крейсера, как это обнаружилось и в дальнейшем (в июле 1915 г.), не проявили желания вступить с противником в решительный бой. Тогда только последовало смещение начальника бригады крейсеров Н.Н. Коломейцова. Герой Цусимы, отличившийся в должности командира миноносца “Буйный”, он в высокой роли флотоводца оказался совершенно несостоятельным. Запоздало прозрев, Н.О. Эссен в августе 1914 г. записывал в дневнике о начальнике бригады: “Контр-адмирал Коломейцов на меня произвел дурное впечатление. Всегда до войны считал его беззаветно храбрым человеком..., а тут я увидел человека, впавшего в маразм. С таким настроением в бой идти нельзя”.

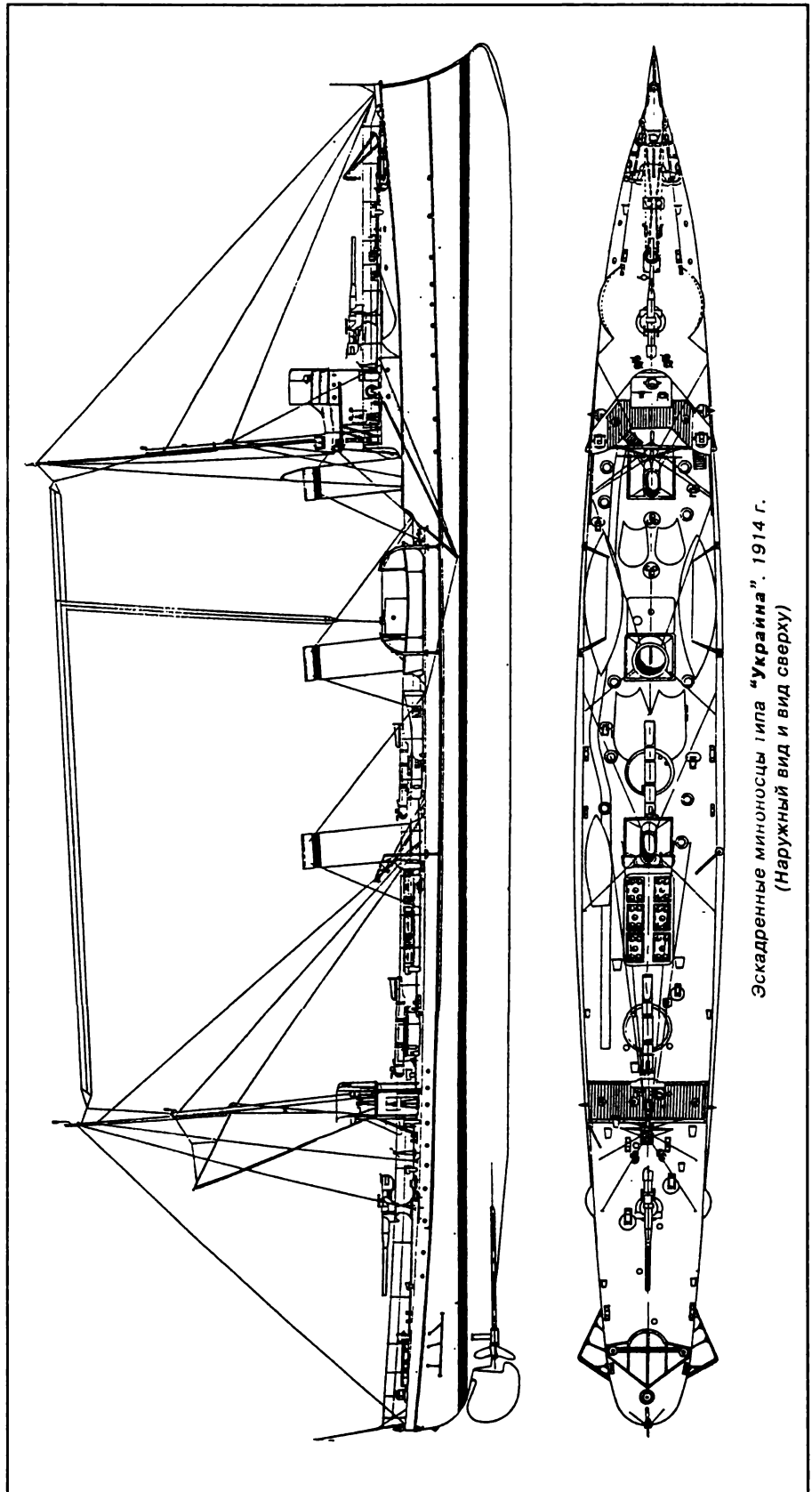
Вместе с продолжением активных минных постановок миноносцы участвовали и в тралениях. 11/24 декабря 1914 г. “Украина” и “Донской казак” из-за нехватки тральщиков провели за тралом в море крейсера “Баян” и “Адмирал Макаров”. Пришедшие в этот район тральщики “Минреп” и “Взрыв” с 13/26 декабря 1914 г. охранял “Генерал Кондратенко”. Он сменил в этой роли канонерскую лодку “Грозный”. Свидетель героизма тральщиков в еще невиданном отчаянном штормовом тралении (корабли бросало до 40° на сторону), миноносец держался на подходе к Раумо-Ментелуоти. Он же, идя за тралом, определял (для нанесения на карту) места вешек, которыми тральщики обозначали пройденный путь с тралом. Заграждение было нащупано: одна из мин при очистке трала взорвалась о буюк. Шторм усиливался, и тральщики по предложению командира миноносца вернулись в Раумо. Лишь 20 декабря/4 января 1915 г., когда возникла угроза быть запертыми льдами, тральщики и “Генерал Кондратенко” (ему надо было еще и спешить в док) ушли на зимовку в Гельсингфорс. Но долг свой корабли исполнили: сообщение между Швецией и Финляндией было восстановлено.

Точно так же в постоянном взаимодействии и

взаимовыручке с другими кораблями совершали боевую страду остальные корабли дивизии. По-прежнему много было посыльно-охранных поручений, но выпадали и новые морские походы.

Необходимость помочь армии, потерпевшей из-за бездарности возлюбленного императором "флигель-аксельбантов" жестокое поражение в Восточной Пруссии (только тогда, под влиянием неслыханно дружного общественного мнения, из армии был удален главный "герой" катастрофы, бывший бравый вешатель 1906 г. Ренненкамф), заставила в начале 1915 г. нанести удар по немецким морским сообщениям у Кенигсберга (ныне Калининград). Операция планировалась в глубокой тайне, и миноносцам полудивизиона под брейдивмпелом капитана 1 ранга А.В. Колчака было предписано принимать мины с ледоколов в Балтийском порту. Путь от Ревеля проделали по чистой воде, но во время приемки мин лед, державшийся у берега, начало большими полями (размерами до 100 м длины) выносить в море.

При толщине 100-150 мм лед грозил кораблям серьезными повреждениями. Случившееся легкое прикосновение к корпусу "Генерала Кондратенко" привело к образованию по ватерлинии двух трещин длиной 110 и 300 мм. Пробоины сумели заделать собственными средствами. От Оденсхольма до Дагерорта шли в густом битом льду и только бухту Тагалахт нашли еще свободной ото льда. Но, несмотря на хо-



Эскадренные миноносцы типа "Украина". 1914 г.  
(Наружный вид и вид сверху)

рошую погоду, операция оказалась под угрозой отмены из-за аварии, случившейся в отряде поддержки. Флагманский крейсер "Рюрик" шел вторым вслед за головным "Адмиралом Макаровым", за ними, имея на палубах по 100 мин, шли "Олег" и "Богатырь". Миноносцы Особого полудивизиона имели по 35 мин и должны были соединиться с крейсерами близ южной оконечности о. Готланд. Авария "Рюрика" произошла из-за чрезмерно близкого подхода к маяку на о. Форэ и вызвала множественные деформации обшивки днища, отчего в отсеки второго дна (в них оказалось сорок тонн камней) и нижние угольные ямы крейсер в общей сложности принял до 2700 т воды.

В мае 1915 г. часть миноносцев 1-го дивизиона вместе с подводными лодками готовилась охранять тральщики, занятые обследованием района между Богшером и Дагерротом. Они должны были очищать акваторию для запланированных штабом флота активных операций 1-й бригады крейсеров. Работы начались с участием миноносца "Финн", поднявшего брейд-вымпел начальника 1-й морской партии траления капитана 1 ранга П.П. Киткина (1876-1954), уже тогда признанного специалиста минно-трального дела. С ним в Утэ пришли "циклоны" и "Москвитянин", предназначенный для несения дозора при работе тральщиков. Его в свою очередь прикрывала в море подводная лодка "Кайман". Ввиду обширности района и нехватки тральщиков "циклонов" предлагалось использовать и миноносцы 2-го дивизиона (типа "Украина").

Но продвижение немецких войск по курляндскому берегу создавало угрозу вторжения германского флота в Рижский залив. И уже почти вся минная дивизия — единственная (вместе с канонерскими лодками) сила, способная противостоять врагу в этом мелководном районе, была переброшена в Моонзунд и на оборону Ирбенского пролива.

После обстрела маяка Церель и набега на о. Руно в Рижском заливе, которые немцы совершили 15/28 апреля 1915 г., возникла острая необходимость в за-

раждении Ирбенского пролива. Первое заграждение выставили вечером 20 апреля. Ночью крейсировали в оставленной для прохода зоне пролива. Приняв в Ревеле новый запас мин, 24 апреля выставили заграждения у Либавы, на месте, где немцы, по сведениям разведки, проводили усиленное траление. Постановку осуществляли "Новик" (40 мин) и Особый полудивизион (80 мин). Их прикрывали и должны были отвлечь противника на себя миноносцы 2-го дивизиона. Но они, как вспоминал Г. Граф, при большой скорости выбрасывали из труб такое множество искр, что могли навлечь на себя противника, едва появившись в море. "Новик" оставили в ближней охране, 3-й и 5-й дивизионы сопровождали корабли при постановке, которая прошла незамеченной.

Приняв в Моонзунде мины с заградителя "Енисей", усилили заграждение и в Ирбенском проливе. Весь обратный путь проделали в густом тумане, вплоть до Куйваста дошли по прокладке. И только здесь "Сибирский стрелок" чуть помял винты, пройдя близ банки. Часть кораблей ушла в Ревель, остальные, включая вторую группу 2-го дивизиона, остались в Моонзунде. Они охраняли, дежуря по очереди, вход в Ирбен и поддерживали посты службы связи, которые отступали от уже занятой теперь немцами Либавы.

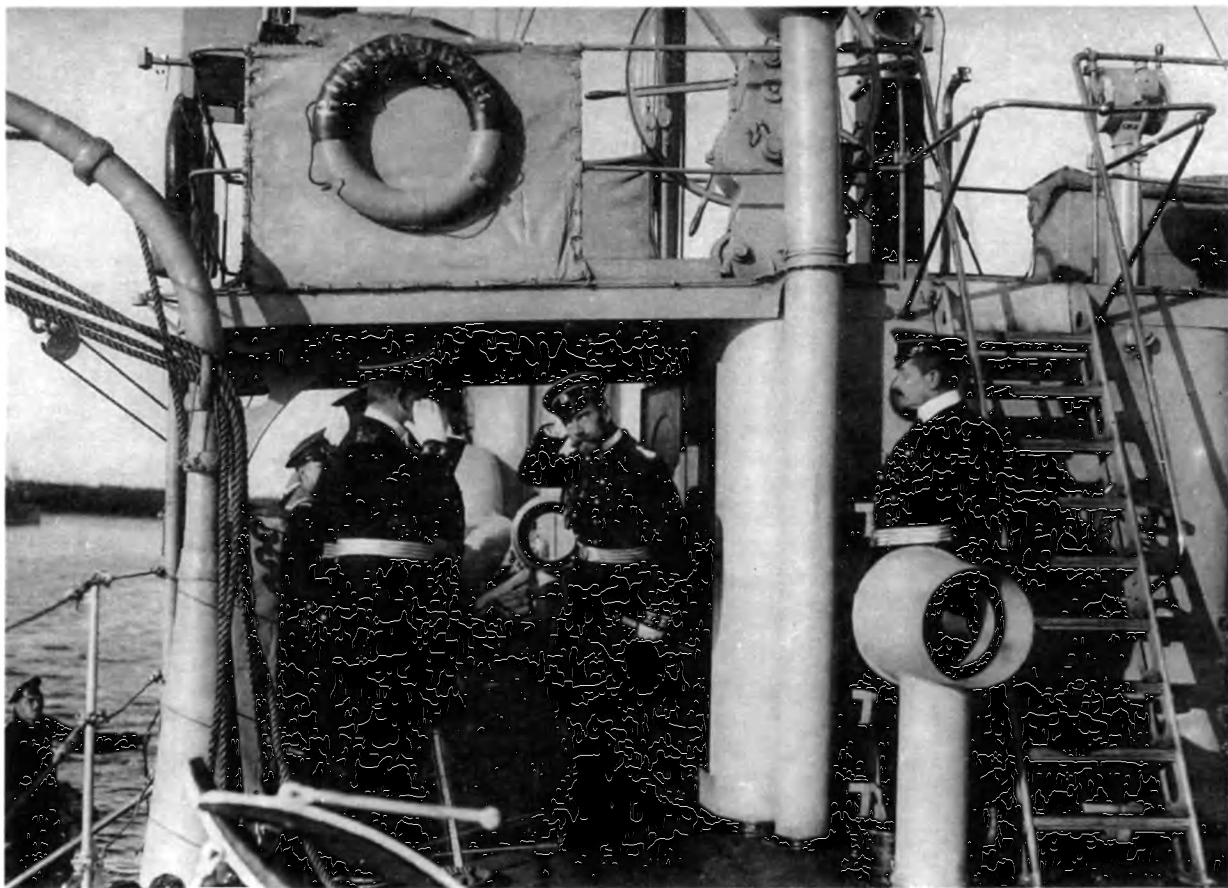
В эти же дни от флота отделился "Пограничник". Совсем недавно он доставлял в Ревель простудившегося в Гельсингфорсе адмирала Эссена. Умерший 7 мая, он на своем любимом миноносце отправлялся в последний путь в Петербург. Со смертью адмирала, схожей по своему воздействию на людей со смертью С.О. Макарова, флот потерял деятельного, авторитетного и решительного вожда. Назначавшиеся на его место адмиралы заменить его уже не могли. Флот продолжал борьбу, но стратегический урон, понесенный им с утратой Н.О. Эссена, был невосполним. Отразилось это, как будет видно, и на характере проводившихся операций, и на составе выделявшихся для этого сил и средств.

## В БОЯХ ЗА МООНЗУНД

Обеспокоенные чрезвычайной активностью минной дивизии и всего русского флота на Балтике, немцы решились на широкую операцию, которая, по их замыслу, должна была поставить русских "на место" и принудить к глухой обороне. 8 августа у входа в Ирбенский пролив появились семь линейных кораблей додредноутного класса (близкого к "Славе", но с орудиями калибра 280 и 240 мм) типов "Виттельсбах" и "Брауншвейг", 6 крейсеров, 24 миноносца и 35 тральщиков. На миноносцах и тральщиках для отличия от сходных по типу русских миноносцев (в большинстве построенных на немецких заводах) кормовые дымовые трубы были окрашены в желтый цвет. Это был германский флот Балтийского моря под командованием вице-адмирала Шмидта. Никогда еще минная дивизия

не видела перед собой столь грандиозного сосредоточения сил противника. Но малая скорость "добровольцев" и подавляющее превосходство вражеских миноносных сил не оставляли шансов на возможность минных атак в открытом море. Оставалось лишь действовать в оборонительных боях в заливе и ожидать, что немногочисленным подводным лодкам улыбнется наконец военное счастье.

Мало было надежд и на взаимодействие английских и русских союзников. Поддерживающих операций, которые использовали бы ослабление германского флота на западе, со стороны английского флота не последовало. Не были применены и подводные лодки, перед которыми открывались возможности широкой охоты на германские дредноуты в открытом море.



На палубе "Войскового".

О выводе в море русских дредноутов при подавляющем превосходстве сил противника также не могло быть и речи. "Слава", минная дивизия, приданные им тральщики и подводные лодки должны были всецело полагаться на собственные силы.

Как записывал в дневнике Г. К. Старк, "конечно, с нашими силами мы позицию удержать не сможем, вопрос только времени". Позицию неоднократно усиливали. Так, "Сибирский стрелок" 20 июля/2 августа поставил минное заграждение вблизи Михайловского маяка, чтобы не допустить прорыва миноносцев и подводных лодок по прибрежному фарватеру, примыкавшему к занятому немцами материковому берегу. На малых глубинах выставили 43 мины. Все дни обороны, как при первой неудавшейся (26 июля/8 августа) и следующей, состоявшейся 3-6/16-19 августа, попытках прорыва немцев, миноносцы действовали с предельным напряжением сил. Но даже они оказались рассредоточенными — часть их оставалась в финских шхерах.

Вся тяжесть борьбы с готовившейся к вторжению германской линейно-тральной армией легла на миноносцы с их немногочисленной артиллерией. Представляя собой весьма заманчивую цель для германских

линейных кораблей и крейсеров, миноносцы и канонерские лодки, как и поддерживавшая их "Слава", были вынуждены постоянно маневрировать под огнем немецкой эскадры и отходить за пределы его досягаемости. Проявив очень высокое искусство меткой стрельбы, немцы сумели надежно прикрыть работы своих тральщиков, и они, не считаясь с потерями, методично вспарывали поле русского заграждения. И все же героическое сопротивление, которое оказывали немцам силы Рижского залива, сломало железную последовательность немецкого плана быстрого форсирования Ирбенского заграждения. Противник потерял подорвавшимися крейсер "Тетис" и тральщик S-144, затонувшими от взрывов мин тральщики Т-52, Т-58. Центральный проход в заграждении удалось пробить со значительным отставанием от графика.

Стремясь помешать восстановлению заграждения, немцы 28 июля/10 августа предприняли внезапный огневой налет на обычную стоянку миноносцев переднего края под Церельским маяком. Готовившиеся идти в дозор "Войсковой" и "Страшный", дав задний ход, смогли немедленно уйти из зоны обстрела, но и остальные корабли не были застигнуты врасплох и уже через 5-10 минут ушли из-под огня. Немецкая импровизация

не удалась, и в результате этой, как стали говорить на флоте, “церельской побудки” лишь “Сибирскому стрелку” досталось два 150-мм снаряда.

Один из них попал в надводную часть правого борта и существенных разрушений не произвел. Но осколки перебили приводы машинного телеграфа и руля. Циркуляция, которую корабль в этот момент совершал, грозила столкновением с соседними миноносцами, но командир сохранил присутствие духа и, несмотря на сыпавшиеся вокруг снаряды, остановил машину и перевел управление на кормовой мостик. Дав ход, он сумел уйти из-под обстрела. Второй снаряд, попав в кормовое 102-мм орудие, взорвался при рикошете об орудийный броневой щит. Площадка орудия оказалась смята и зажала румпель опять в положении на борт. Загорелись подготовленные для стрельбы 102-мм патроны. Но и на этот раз, остановив ход и прекратив опять опасную для других кораблей циркуляцию, с повреждением рулевого управления сумели справиться. Удачно потушили и пожар. Судьба словно бы продолжала хранить корабль — при таких серьезных попаданиях он сумел обойтись даже без потерь в людях.

Этот корабль попал и в особо значимый “исторический переплет”. В капитальном труде “Боевая летопись русского флота” (1948 г.) происшествие с “Сибирским стрелком” было почему-то, несмотря на описание, данное в книге К.П. Пузыревского (1940 г.), отнесено к произошедшему в тот же день обстрелу линейным крейсером “Фон дер Танн” у мыса Утэ русского крейсера “Громобой”. Тогда якобы пострадал и “Сибирский стрелок”. Но в работе “Флот в мировой войне”, как и в дневнике Г.К. Старка, настаивают на участии корабля в “церельской побудке”. Не оставляет в этом сомнения и вахтенный журнал корабля.

Хуже пришлось “Амурцу”, который 30 июля/12 августа, в очередной раз обеспечивая работу “Амура” по усилению заграждения, обозначал линию постановки. Из-за неожиданного маневра “Амура” миноносец, чтобы избежать столкновения, должен был дать задний ход. Под кормой произошел взрыв, левая машина перестала работать. Вода, поступившая в кормовые отсеки (затопило патронный погреб), остановилась на уровне 1,83 м. Благодаря безостановочному действию эжекторов и машинной помпы повышение уровня воды удалось остановить. Это позволило, подав буксир на “Уссуриец”, перейти ближе к берегу.

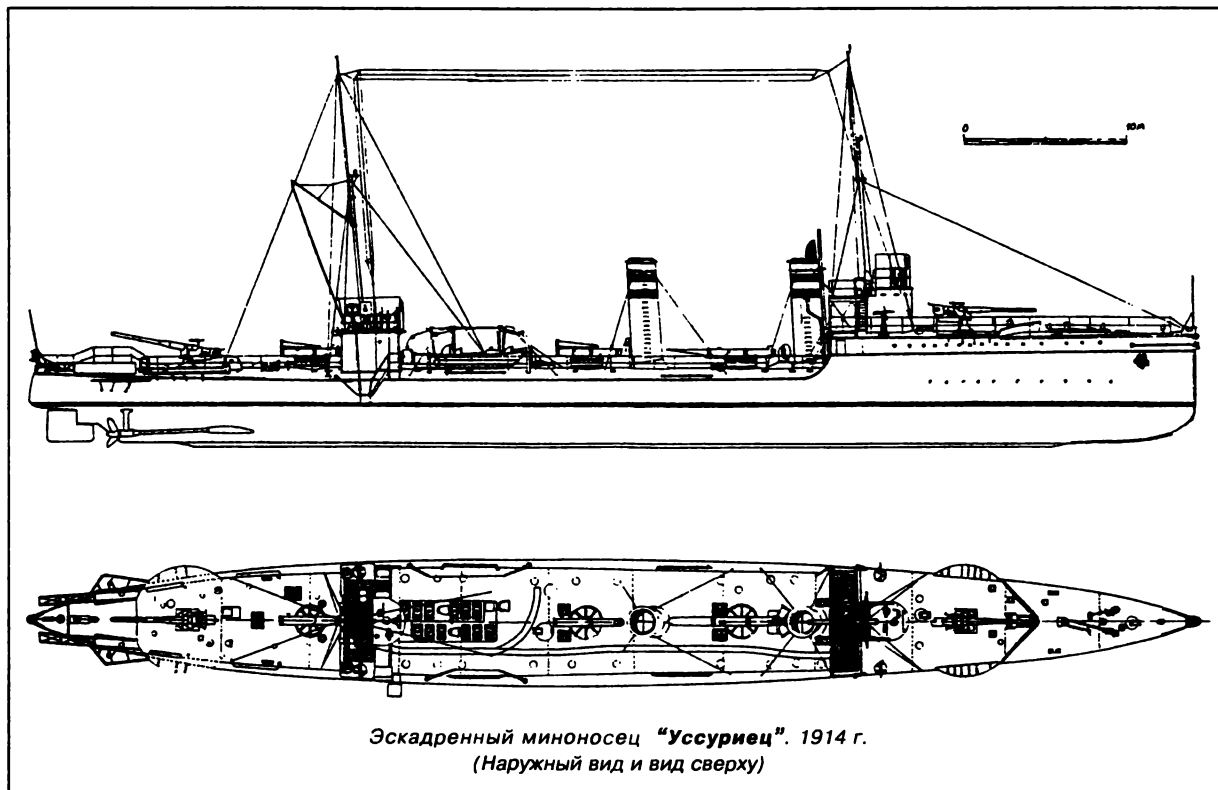
Штатный пластырь размерами 3,66 x 3,66 м пробрину закрыть не мог. У борта плавучей мастерской-спасателя “Кама” в Куйвасте подвели дополнительный пластырь, но и он из-за выступов кронштейна гребного вала плотно к корпусу не прижимался. Откачать воду сумели только после изготовления деревянного пластыря-кессона, наложенного поверх прежних и прижатого обтянутыми вокруг корпуса стальными тросами. 4/17 августа с улучшением погоды “Амурец”, ош-

вартованный у борта портового судна “Силач” и конвоируемый “Всадником”, вышел в Гельсингфорс. 6/19 августа при вводе в док установили, что пробойна имела треугольную форму с основанием у киля длиной 4,88 м и высотой 4,57 м. Предполагали, что причиной взрыва были или немецкая мина или подрывной патрон от противолодочной сети.

В ночь на 4/17 августа 1915 г. “Генерал Кондратенко” и “Охотник” отбили атаку пробравшихся под берегом в залив двух новейших германских миноносцев V-99 и V-100. Они были посланы для потопления “Славы”, составлявшей главную угрозу силам прорыва немецкой эскадры. Скрывшись в темноте, они были обнаружены в Аренбургской бухте миноносцами “Украина” и “Войсковой”. Осветив их прожекторами (по примеру немецкой тактики), наши корабли открыли по ним огонь и одновременно атаковали торпедой. Торпеды прошли мимо, но немцы, получив попадания нескольких снарядов, отступили к Михайловскому маяку. Здесь им преградил путь “Новик”, который одного из них (V-99) загнал на минное поле, где он и затонул от взрыва, а второй успел скрыться. Этот бой с определенностью указал на то, что и 25-уз поршневые миноносцы могли успешно драться с 35-уз турбинными. Ведь “Новик” весь свой 17-минутный бой провел на скорости 17 уз и добился успеха за счет исключительно грамотного маневрирования и примерного артиллерийского искусства, когда с наибольшей эффективностью (держа противника на постоянном курсовом угле) использовали всю артиллерию корабля в составе 4 102-мм пушек.

3/16 августа немцы предприняли второй штурм Ирбенских позиций. Он продолжался в течение четырех дней, и обе стороны проявили высокое искусство ведения боя. Огнем “Славы” строй тральщиков был несколько раз рассеян, и тогда ее огонь начал отвлекать на себя приблизившийся крейсер “Бремен”. Подошедшие следом два дредноута “Позен” и “Нассау” своим огнем с расстояния 100-110 каб вынудили “Славу” отойти. Во второй день прорыва действия тральщиков прикрывала мгlistая погода, и вести огонь по ним было очень трудно. Русские корабли были, наоборот, хорошо видны и подвергались интенсивному обстрелу с дальних расстояний, как только они пытались сблизиться с тральщиками. Собравшаяся перед заграждением немецкая армада насчитывала до 40 кораблей. С русской стороны им противостояли “Слава”, “Новик”, “Амур”, три миноносца типа “Генерал Кондратенко”, три типа “Доброволец”, три типа “Украина” и несколько миноносцев меньшей величины.

Немецкие тральщики, не считаясь с тяжелыми потерями, вновь и вновь заводили уничтожавшиеся взрывами тралы, замещали места потопленных или подбитых кораблей и продолжали упорно продвигаться вглубь русского минного заграждения. Это было зловещее напоминание о том, какая участь может ожидать и остальные заграждения в Финском заливе.



Катерные моторные тральщики вновь проявляли свою высокую эффективность.

Решающую роль сыграла более дальнобойная артиллерия немецких кораблей. Русскому командованию в очередной раз приходилось расплачиваться за последствия своей "экономии". Не могли на своих позициях удержаться и миноносцы с канонерскими лодками. При всех попытках начать обстрел тральщиков они попадали под губительный огонь дредноутов, заставлявший уходить от немецких залпов. Все эти дни миноносцы, защищая "Славу" и остальные корабли, не переставали отбивать атаки немецких самолетов и охотились за уже появившимися в заливе немецкими подводными лодками. На третий день обороны, 5/18 августа, немецкие катера-тральщики "прогрызли" насквозь всю полосу минных заграждений, открыв главным силам проход вплоть до Арнсбурга. Уничтожили и обнаруженную противолодочную сеть. Запоздало последовавшее решение о выведении в море дредноутов проявилось в моонзундской обороне лишь в привлечении их к прикрытию операции по восстановлению заграждений в Ирбенском проливе.

При последующем восстановлении заграждения 310 мин в мористой части Ирбенского пролива ставили "Новик", Особый полудивизион и четыре миноносца 1-го дивизиона. В этой постановке под кормой "Охотника" произошел взрыв. Палубу в корме выпучило, орудие оказалось сброшенным со своего места. Вода затопила помещение кормовой командной палубы и кормовое провизионное отделение. Течь обнару-

жилась в кормовой кочегарке и носовом отделении. Переборка выдержала взрыв, и корабль, подводя пластырь, 12-уз ходом дошел до Куйваста. Силами мастерской "Кама" переборку подкрепили, после чего корабль отправили на ремонт.

Новой заботой морских сил Рижского залива стала поддержка русских войск, сумевших удержаться на участке побережья близ местечка Олай-Шлок, где образовался плацдарм, схожий с известным нам по Великой Отечественной войне "ораниенбаумским пятачком". Державший здесь оборону так называемый шлокский отряд составляли два спешенных кавалерийских полка, одна пешая дружина ополчения и несколько легких батарей. Устойчивость этого отряда во многом определялась артиллерийской поддержкой кораблей. При всяком нажиме и активизации немецких войск корабли приходили на помощь и по заявкам командования отрядом вели эффективный огонь по противнику. При первом же таком обстреле, состоявшемся 12-16/25-29 июля у местечка Кеммерн (огонь вели "Сивуч", "Корец" и 4 миноносца 5-го дивизиона), отряд не только отразил атаку немцев, но и выбил их с занимаемых позиций. Позднее состоялся и хорошо удавшийся тактический десант с кораблей.

Немцы постоянно подтягивались к линии обороны батарей. Соответственно усиливался и огонь с кораблей, в периоды обострения обстановки к обстрелу немецких позиций в тылу шлокского отряда привлекались все наличные силы минной дивизии. И тогда у минного заграждения оставалось только три

“добровольца”. Так было 2 сентября-5 октября, когда на смену “Стерегущему” к Церелю из Куйваста пришел “Новик”.

12/25 сентября по заявке командования шлоцкого отряда огонь вели: “Слава”, канонерская лодка “Грозный”, эскадренные миноносцы “Генерал Кондратенко”, “Пограничник” и еще 5 миноносцев. Их поддерживали и прикрывали от атак немецкой авиации четыре гидросамолета, поднимавшиеся с гидроавиатранспорта “Орлица”.

Авиация становилась весомым фактором войны в заливе. Кораблям все чаще приходилось уклоняться от атак немецких самолетов, отражать их огнем ручного оружия и быть свидетелями боев, которые вели с ними базировавшиеся на морские станции побережья островов русские гидросамолеты. Новым эпизодом войны стало пленение миноносцами подбитого германского гидросамолета. Сутки державшийся на воде вне видимости с русских кораблей, он был взят на буксир обнаружившим его “Москвитянином”. Взятые в плен пилот и механик были уверены, что они своими бомбами вывели в заливе из строя по крайней мере 7 миноносцев. Велико же было их разочарование, когда все “потопленные” корабли, которые немецкие авиаторы называли поименно, были предъявлены им целыми и невредимыми на рейде.

В ряде других операций флота 16/29 октября 1915 г. миноносцы 7-го дивизиона участвовали в осуществлявшемся отрядом крейсеров перехвате в Ботническом заливе германских пароходов, шедших с грузом железной руды из Швеции. 29 октября/11 ноября миноносцы 6-го дивизиона, сосредоточившись в Лапвике, вместе с “Новиком” перешли на рейд к западу от Эрз, откуда вышли в большой поход в Балтийское море. Они сопровождали два дредноута (“Гангут” и “Петропавловск” под флагом вице-адмирала Л.Б. Керберов) и бригаду крейсеров (“Рюрик”, “Адмирал Макаров”, “Баян”, “Олег”) под флагом контр-адмирала М.К. Бахирева.

Целью похода была постановка крейсерами минного заграждения к югу от о. Готланд. Но волнение в море было столь велико, что малые миноносцы при их не раз проявлявшейся выносливости совершенно не могли держаться с флотом, шедшим 19-уз скоростью. Даже гораздо более мореходный “Новик” волны заливали, перскатываясь через мостик. Миноносцы, кроме “Новика”, были возвращены в базу. По возвращении эскадры (было выставлено 560 мин) после похода вокруг Готланда миноносцы, уже в составе 5, 6, 8 и 9-го дивизионов, конвоировали корабли от Дагерорта до Утэ. На поставленном заграждении спустя 2 недели подорвался крейсер “Данциг”.

Свой самостоятельный рейд дивизия совершала в ночь на 7/20 ноября 1915 г. В море для набега на германское сторожевое охранение близ Виндавы вышли “Охотник” (брейд-вымпел капитана 1 ранга А.В. Колчак), “Страшный”, “Новик” и 1-я группа 5-го дивизиона. В голове отряда шел “Эмир Бухарский”

(брейд-вымпел начальника 5-го дивизиона капитана 1 ранга П.М. Плена). Замыкающим шел “Новик”. Поход закончился уничтожением обнаруженного германского сторожевого корабля. Сделав несколько выстрелов, команда сторожевого корабля начала спасаться на шлюпках. Расстреливаемый в упор “Страшным”, пароход долго не тонул и по приказанию А.В. Колчака был потоплен торпедой “Охотника”. Бой был уникален отсутствием с обеих сторон убитых. Часть команды на шлюпке избежала плена. Все остальные были подобраны из воды благодаря решившемуся на риск задержки командиру “Страшного”. Он подобрал 1 офицера и 19 матросов, “Охотник” и “Москвитянин” по одному человеку.

Зная, что поблизости находится германский крейсер “Любек”, А. В. Колчак начал отход, чтобы войти в Моонзунд с севера. “Страшный” догнал его в пути. В числе спасенных, как писал Г.К. Старк, оказался матрос, который первый раз тонул при гибели “Фридриха Карла” осенью 1914 г., второй раз в июле, находясь на тральщике при форсировании Ирбенского пролива, и теперь в третий раз был подобран из воды. Попасть немцы сумели только в “Страшный”. Не отходивший от орудия раненый комендор Зенько получил за свой подвиг Георгиевский крест. Несколько человек были награждены медалями. Противник с его двумя 57-мм пушками оказался неравен по силам русскому отряду, но весь расчет и строился на полной внезапности. Крейсер “Любек” подошел к месту боя через полчаса, а остальные немецкие корабли из Либавы через час. Эффект набега с огромным заревом пожара и взрывом, хорошо видимым в занятой немцами Виндаве, был впечатляющим.

22 ноября/5 декабря 6-й, 7-й и 9-й дивизионы с выходного фарватера близ Утэ сопровождали до темноты уходивший на очередную минную постановку (700 мин) отряд крейсеров и прикрывающие их те же два дредноута. На этом заграждении менее чем через месяц подорвался германский крейсер “Любек”. К концу 1915 года к дивизии начали присоединяться долгожданные “новики” программы 1912 года. Сданные флоту в октябре и ноябре “Победитель” и “Забияка” показали на испытаниях скорости 31,5 и 31,1 уз. Такую же скорость могли развивать и “добровольцы”, будь они построены турбинными. Теперь приходилось соединять в оперативно действовавшие отряды корабли с далеко не равными возможностями.

Первый поход с “новиками”, на которые по необходимости были переведены многие из командиров, офицеров и матросов-специалистов с “добровольцев”, состоялся уже 24 декабря/6 января 1916 г. — на следующий день после того, как начальником дивизии стал капитан 1 ранга А.В. Колчак. Походу предшествовало совещание командиров, проведенное накануне на “Новике”. При перемене направления ветра блуждающие по заливу льды могли плотной массой преградить путь возвращения в Ревель, что могло обернуться множественными и тяжелыми авариями кораблей с их

легкими корпусами.

И все же минная постановка у Стейнорта силами шедших с "Новиком" "Победителя", "Забияки" под прикрытием "Сибирского стрелка", "Генерала Кондратенко" и "Пограничника" не состоялась. Во всю бушевавшие в Балтике зимние штормы уже успели сорвать с якорей немало русских и немецких мин. На одной из двух таких, встреченных у Дагерорта, подорвался, не успев разойтись с опасностью, "Забияка". В

критический момент на нем отказало рулевое устройство. Казалось бы: наступающий зимний перерыв в боевых действиях не давал оснований ожидать от противника активных действий.

Мало было надежд и на действенность ставившихся зимой заграждений — многим из мин была уготована судьба быть сорванными зимними штормами и ледовыми подвижками весной. Но тяжкий труд переубеждать Колчака никто на себя взять не пытался.

## “МИНОНОСЦАМ — РВАТЬ ПРОВОЛОКУ”

Третий военный 1916 год дивизия, как и весь флот, встречала в значительно усиленном составе. На "добровольцах" устанавливали по одной 76-мм зенитной пушке, 40-мм автоматы системы Виккерса с углами возвышения 80°, а также особые "бомбометы". На миноносцах 2-го дивизиона добавляли по третьей 102-мм пушке, что потребовало больших переделок. Из-за недостаточной остойчивости все три 102-мм орудия на каждом корабле установили в корме, а освободившееся место на полубаке отвели для 75-мм зенитной пушки. Многие из-за отсутствия единого проекта перевооружения (одна группа кораблей ремонтировалась казенным ревельским портом, другая частным Русско-Балтийским заводом в Ревеле) делалось в соответствии со взглядами и интуицией командиров. Общим было, пожалуй, их дружное настояние о замене в каютах командиров коек на пружинные кровати. Но главным достижением было увеличение дальности 102-мм установок с 70 до 82 каб.

В придачу к уже имевшимся трем (считая и "Новик") современным эсминцам ожидалось вступление в строй еще семи таких кораблей. Они в течение года составили 11-й и 12-й дивизионы. Значительно усилилось и вооружение крейсеров. Флот имел в своем составе бригаду линейных кораблей-дредноутов. Энергично готовилась к новой кампании и минная дивизия. Вместе с ремонтными работами корабли, стоявшие в Ревеле, продолжали и боевую учебу. Уже 11 января на "Сибирском стрелке" провели учение у орудий. 29 января "Охотник", подняв брeid-вымпел командующего минной дивизией капитана 1 ранга А.В. Колчака, с помощью ледокола "Трувор" вывел часть кораблей на внешний рейд. Полудивизион особого назначения с 31 января вступил в 4-часовую готовность. Часть кораблей по очереди проходила докование. На рейде уничтожали девиацию, и уже 21 марта полудивизион вышел в море. Здесь у мыса Лехтма прикрывали работу тралящиков, проводивших проверку фарватеров. 26 марта с заградителя "Волга" корабли полудивизиона приняли мины заграждения и вместе с ним выставили заграждение на подходе к Балтийскому порту.

28 марта полудивизион прикрывал минную постановку, которую выполнял отряд из четырех заградителей ("Амур", "Волга", "Лена", "Свирь"). 31 марта "Сибирский стрелок" и "Охотник" провели

стрельбу в море. 6 апреля, как записано в вахтенном журнале корабля, "Сибирский стрелок", приняв 45 практических патронов, провел с "Генералом Кондратенко" стрельбу. Огнем управлял "Генерал Кондратенко". 7 апреля стреляли минами Уайтхеда. К такой же подготовке приступила часть кораблей, не занятых ремонтом.

18 апреля, несмотря на державшийся прибрежный лед, А.В. Колчак с "Охотником" и "Сибирским стрелком" совершил разведочный поход к о. Вормс. К ним на рейде у острова присоединились суда обеспечения. Здесь 10 апреля встретили праздник светлого Христова воскресенья — последний праздник, отмечаемый еще строго по канонам тысячелетней православной-самодержавной России, и 11 апреля, выйдя из гавани, произвели стрельбу из 102-мм орудий и 40-мм аэропушек, а 13 апреля стрельбу минами (торпедами). Корабли в Моонзунде уверенно восстанавливали прежний уровень боевой подготовки, чтобы прийти на позиции во всеоружии.

4 апреля "Сибирский стрелок" и "Генерал Кондратенко", выйдя из Ревеля, пришли на Моонский створ, прикрывая переход в Рогокюль транспорта с ранеными. 15 апреля перешли к Вердеру, где стояла зимовавшая в архипелаге "Слава". Накануне немецкие самолеты сумели попасть в "Славу" тремя из десяти сброшенных бомб. Таких же легких успехов они ожидали и от встреч с миноносцами. Но им пришлось разочароваться. Прилетев уже через полчаса после прихода 16/29 апреля к Церлю первой группы дозорных миноносцев, немецкие летчики наткнулись на огонь четырех 76-мм зенитных пушек. "По-видимому, это им не понравилось", — делал в дневнике запись командир "Страшного" Г.К. Старк. Вольготная жизнь немецких пилотов кончилась, и смелость их в атаках на корабли резко убавилась. На помощь им появились цеппелины, которые своими 80-кг бомбами пытались поразить "Славу". В тот же день "Сибирский стрелок" с начальником дивизии А.В. Колчаком встречал английские подводные лодки Е-1 и Е-18.

В ночь с 22 на 23 апреля "Охотник" и "Пограничник" под прикрытием "Сибирского стрелка" поставили у Михайловского маяка заграждение, которое должно было помешать проникновению в залив немецких миноносцев, катеров и подводных лодок. В особо

острые периоды, когда угроза немецкого вторжения усиливалась, миноносцы становились минными курьерами, доставлявшими в Аренсбург или прямо к Церлеу мины для передачи на теплоходы.

Круглые сутки корабли совместно с катерами несли здесь дозоры. Все чаще разгорались над заливом и кораблями воздушные бои, в которых наши летчики, действуя почти всегда в меньшинстве, давали достойный отпор немецким ассам. Особенно жаркими были бои при охране "Славы" и "Грозящего", когда немецкие летчики, израсходовав запасы бомб, снижались и из пулеметов обстреливали "Славу" и миноносцы. Так, при стрельбе "Славы" 19 июня по батарее близ мыса Рагоцем корабли одновременно отбывали атаку 6 самолетов. Но подоспевшая "Орлица" успела выпустить свои четыре самолета, и они, атаковав новую волну из двух самолетов, сбили один из них. Севший на воду, он был схвачен "Амурцем" и "Поражающим". Надежно была прикрыта и минная база в Рогокюле, где самолеты "Орлицы" могли целый час барражировать над эскадрой.

Вместе с дозорной службой и прикрытием возобновившихся в проливе постановок минных заграждений (за зиму со своих якорей были сорваны и частью взорвались несколько сот мин) "добровольцы" участвовали в двух набегах флота на идущие в Швецию германские конвои. В отряд, сформированный для первого перехвата 31 мая/13 июля, вошли все 8 миноносцев 6-го дивизиона. До района операции отряд сопровождали миноносцы 7-го дивизиона. Собственно перехват в Норрчепингской бухте совершала группа "новиков" под командованием А.В. Колчака. Несмотря на значительное превосходство сил (на позициях были развернуты еще три русские и две английские подводные лодки), конвою удалось избежать вполне, казалось бы, уготованного ему полного разгрома.

История считает, что начальник минной дивизии совершил, по крайней мере, две ошибки. Он не принял мер к решительному отсечению пути отступления конвоя в шведские воды и не вызвал для ликвидации конвоя державшеся поблизости крейсера и миноносцы 6-го дивизиона. Конвою удалось спастись, а потопленными оказались лишь корабли охранения (вспомогательный крейсер "Герман", два эскортных корабля) и 2-5 транспорта из числа 14, входивших в конвой. Важным уроком для всей минной дивизии стала необходимость более тщательной проверки торпедных взрывателей — три из четырех попавших в цель торпед не взорвались.

Во втором набеге (на пути сообщения в районе маяка Ландсорт — о. Эланд, состоявшемся в ночь на 17/30 июня 1916 г., участвовали "Охотник", "Генерал Кондратенко" (4-й дивизион) и "Эмир Бухарский", "Доброволец", "Москвитянин" (5-й дивизион). В прикрытии, кроме крейсеров, находясь в Люме, участвовали "Андрей Первозванный" и "Император Павел I". В остальном схема организации сил, как и участие подводных лодок, осталась прежней.

Ночью три "новика" ("Победитель", "Орфей", "Гром") встретили немецкий отряд из 8 миноносцев и начали отход, чтобы навести противника на свои крейсера. Ни одна из 20 торпед, выпущенных немецкими миноносцами по русским кораблям, в цель не попала. Огнем крейсеров противник был рассеян, не понеся потерь. Избежав, как и весь отряд, мин и атак немецких подводных лодок, "добровольцы" вернулись к месту своей службы. Несколько раз корабли участвовали в обстреле немецких позиций под Ригой.

Экстраординарным, оживившим монотонную боевую службу, стало прибытие в Моонзунд 9/22 июня на "Пограничнике" представителя британского флота контр-адмирала Виллимора (Финимора). Офицеры показали ему свой театр военных действий, рассказали об особенностях организации обороны в заливе и не переставали расспрашивать о положении на западном фронте, состоянии союзников и действиях британского флота.

28 апреля/12 мая на стоявший в Рогокюле "Новик" прибыли на поезде командующий флотом вице-адмирал В.А. Канин, генерал-адъютант Н.И. Иванов и начальник минной дивизии контр-адмирал А.В. Колчак. Поднявший флаг командующего флотом "Новик" в сопровождении "Сибирского стрелка" перешел в Куйваст. Здесь гости побывали на "Сибирском стрелке", а на берегу инспектировали части берегового фронта. Командующий флотом произвел также смотр "Славе", и батареям острова Моон. 23 мая/6 июня 4-й дивизион у острова Вормс встречал прибывший из Ревеля "Новик" (флаг командующего флотом), сопровождаемый "Охотником".

Два дня командующий инспектировал корабли и базу в Рогокюле, а 25 мая/8 июня, подняв флаг на "Славе", вывел флот в Рижский залив на смотровое маневрирование около острова Руно. 2-часовое маневрирование провел и 4-й дивизион. Корабли демонстрировали бой с торгнувшимися в залив противником, а мысли командующего влетали, наверное, этот бой во всю ширину размаха готовившейся тогда в штабе операции. Она, как теперь понятно, могла бы стать самой главной из всех операций флота в той войне. Во введении профессора Б.Б. Жерве к труду профессора Н.А. Данилова "Смешанная операция в Рижском заливе в июне-августе 1916 г." (1927 г.) говорилось: "Русское командование имело право считать свои морские силы условно владеющими морем внутри всего пространства, ограниченного от остальной части Балтийского моря позиционно-оборонительной системой". Рижский залив входил в эту систему, и родившийся в июне замысел смешанной операции именно в те дни, когда по всему фронту мировой войны Германия начала уступать силам Антанты, имел все основания увенчаться успехом.

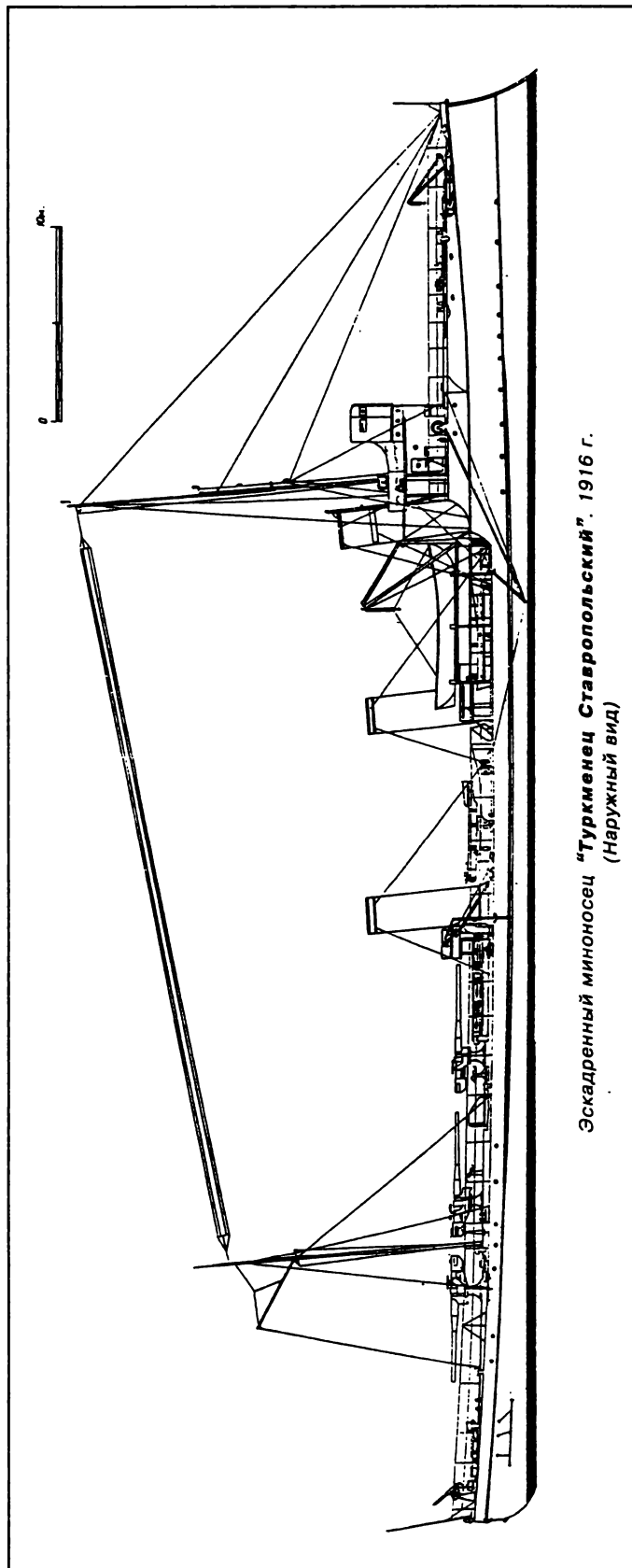
Высадка у Роена на занятое немцами побережье была полностью подготовлена 24 июля. Скоординированная с наступлением войск Северного фронта, эта высадка должна была привести к очищению от

немцев всей северной Курляндии и отхода их из-под Риги. Флот, возвратив себе Виндаву и укрепив свой тыл, получал возможность активизировать и расширить свои операции в море.

Весьма тщательно были подготовлены и все детальные обстоятельства практического осуществления высадки, боевой подготовки войск, организации их транспортировки и осуществления десанта. обстоятельно были проработаны и опытом проверены все детали операции. Так, для проверки возможности уничтожения проволочных заграждений огнем миноносцев и канонерских лодок был сооружен полигон на о. Хейнлайд (к юго-востоку от о. Даго). На острове, выбранном по сходству с полосой высадки в заливе (низкий берег и лес над ним), установили заграждение длиной 50 саженей.

Первую стрельбу 26 июля провели "Сибирский стрелок", "Охотник" и "Генерал Кондратенко". Встав на якорь, они за 25 минут выпустили 160 снарядов. Затем на ходу из 75-мм пушки стрелял, приближаясь к берегу, "Громящий". Стреляла и канонерская лодка "Грозный". Всего выпустили до 400 снарядов, но вывод был сделан неутешительный: проволока почти не поддавалась действию морских орудий. Пробить удалось лишь один неполный проход. Не помогли и ухищрения флагманского артиллериста флота капитана 1 ранга Н.И. Игнатьева увеличить дистанцию обстрела с 1 до 2 миль и нащупывать цель путем минимального изменения прицела. Немногом лучше был и опыт стрельбы крейсера "Аврора" 3/16 августа, когда из 209 152-мм снарядов три попало в проволоку и три в окоп. Стало ясно, что действительное разрушение проволочных заграждений требует гораздо более интенсивного огня и увеличения калибра орудий или перемены тактики. Вместо атаки "открытой силой" следовало полагаться на внезапность высадки по большому фронту, когда с заграждением должны будут справиться сами десантники.

Главным сосредоточием действий флота, пока с соблюдением всех мер скрытности, готовилась десантная операция, оставались энергично охраняемые авиацией аренбургский и церельский рейды. Церельский рейд, примыкавший к свободному от мин маневренному пространству, был уже передним краем обороны. Здесь под зыбкой защитой оконтуровавшихся заграждение вех стояли на якорях или выходили в залив дозорные миноносцы. Они дежурили в готовности поддерживать огнем возвращавшиеся с постановок теплоходы, заградители и тральщики, отсюда прикрывали их огнем, вступая почти в каждодневные дуэли с немецкими береговыми батареями.



Эскадренный миноносец "Туркменец Ставропольский". 1916 г.  
(Наружный вид)

Так было и в воскресенье 7/20 августа 1916 г., когда около полудня миноносец "Стройный" привел на аренбургский рейд два теплохода, а затем под командованием начальника 5-го дивизиона капитана 1 ранга П.М. Плена пришли "Москвитянин" (брейд-вымпел начальника), "Доброволец", "Финн", "Эмир Бухарский" и "Амурец". Утром 8/21 августа, готовясь к очередной ночной операции, корабли обследовали прибрежные воды. Днем начальник дивизиона на "Сибирском стрелке" ходил к Церелю. Утром из дозора вернулся "Эмир Бухарский" с приданными ему моторными катерами. Днем у о. Абро на случай серьезной поддержки встала на якорь "Диана", после чего в море вышли "Доброволец", "Поражающий" и "Финн". За ними буксиры "Черноморец № 1" и "Артиллерист" повели 8 очередных, предназначенных к затоплению барж. Их сопровождали "Москвитянин" и "Эмир Бухарский".

В 21 час. 08 мин. с кораблей увидели условный огонь "Добровольца", уже занявшего место (в широте 57°50' и долготе 22°18'30") в качестве маяка, указывающего направления затопления барж. Караван начал ложиться на заданный курс, когда начальник дивизиона, опасаясь за успешность работы на явно усиливавшимся волнении и непогоде, решил отложить затопление до следующей ночи и вернуться в Аренбург. В момент передачи этого приказа "Москвитянину", "Добровольцу" и "Финну" (версия Н.А. Данилова) на месте, где стоял "Доброволец", блеснула яркая вспышка, и огонь корабля погас. Немцы немедленно открыли по вспышке огонь. Посланный туда "Москвитянин", прибыв через 12 минут (это было в 22 часа), корабль на поверхности не обнаружил. На воде держалась часть экипажа погибшего миноносца. Как записано в вахтенном журнале "Москвитянина", спасение людей закончили в 7 час. 15 мин. 9/22 августа 1916 г. Спасены были старший офицер старший лейтенант С.А. Чириков, инженер-механик старший лейтенант И.И. Заполенко, врач надворный советник Липкин и 46 нижних чинов. При спасении за борт сбросили 48 коек, 10 пробковых жилстов, 3 спасательных круга, рангоут от вельбота. Людей подбирали с борта и со спущенных в воду вельбота и четверки.

Корабль, как оказалось, затонул через 7 минут после взрыва. Погибло более половины экипажа, включая командира капитана 2 ранга П.А. Вирениуса. Один из лучших офицеров флота, бывший флагманским артиллеристом штаба начальника эскадры Балтийского моря, он только что перед выходом в море (рассказ Г.К. Графа) вступил в командование своим первым и ставшим для него последним кораблем. С "Финна", уже уходившего в Аренбург, о гибели корабля не подозревали и взрыва не слышали. О катастрофе узнали лишь по радио от "Эмира Бухарского", который с караваном барж и лайб возвращался в Аренбург. Опасность, как потом стало ясно, с запозданием заметили на "Донском казаке". Стоя на якоре у южной кромки заграждения, он к юго-востоку на его акватории обнаружил

неясные подозрительные силуэты, которые немедленно обстрелял. Но они тотчас же скрылись в полосе тумана. Когда туман рассеялся, ничего подозрительного на горизонте не было. Взрыв "Добровольца" отнесли вначале к случайному срабатыванию какой-нибудь мины, как это бывает в свежую погоду.

Утром, снявшись с дозора, "Донской казак" подошел к месту гибели "Добровольца" (в 40-45 каб. от берега, занятого немцами). Здесь подобрали тела пяти погибших моряков, которые кораблю поручили доставить в Рогокюль. Но едва корабль тронулся с места, как под кормой последовал взрыв. Вначале всем показалось, что произошел толчок, какой бывает при перескакивании корабля через подводную гряду. Но корабль, потеряв ход, начал крениться на левый борт. Взрывом мины оторвало кормовую оконечность вплоть до офицерского отсека, бомбомет Виккерса выбросило за борт, левый вал перебило, а правый оказался согнутым под углом около 10°. Но переборка осталась цела и распространение воды остановила.

Оказавшийся поблизости "Забайкалец", чтобы поддержать корабль на плаву, подошел к борту и поддал швартовы, со "Стережущего" завели буксирный трос. Так корабль довели до Вердера, а оттуда до Ревеля. Разбор обстоятельств произошедшего и несколько мин, обнаруженных при тралении 13/26 августа, привели к выводу о том, что причинами взрывов были мины, которые во внутренней зоне, далекой от границ заграждения, сумели поставить впервые примененные немцами для этой цели мелкокалиберные моторные катера-заградители. С этого времени в дозоры начали включать и тральщик.

Особенно напряженными были дни в июле-сентябре 1916 г., когда флот, готовя масштабную десантную операцию, одновременно стягивал все возможные силы и применял меры для укрепления обороны входов в архипелаг и особенно в самое уязвимое место — Ирбен. 15 августа 1916 г. командующий войсками сухопутного Балтийского отряда генерального штаба генерал-майор Геруа и и.д. начальника штаба отряда подполковник А.И. Верховский подписали боевой приказ о действиях войск десанта. Отдельно объявлялась организация службы связи десантной операции "Сухопутного Балтийского отряда". Но все эти приказы и вся титаническая, глубоко продуманная подготовка флота и армий оказались затраченными впустую. Приказы в войска разосланы не были. Повелением Верховного Главнокомандующего императора Николая II от 16 августа 1916 г. операция была отменена, и Балтийский отряд, как и Транспортная флотилия, расформирован.

Черным днем Минной дивизии стала новая удача немецких подводных лодок в зоне моонзундской обороны. 15/28 октября 1916 г. атаке подвергся конвой, направлявшийся из Рогокюля в Ревель. Его составляли "Украина" и шедшие за ней в кильватер транспорт "Хабаровск" и миноносец "Казанец". Первая торпеда прошла в 10 м за кормой транспорта,

Эскадренный миноносец  
**"Донской Казак"**  
 после подрыва на mine.  
 Август 1916 г.



вторая попала в правый борт шедшего концевым "Казанца". В результате взрыва погасло электрическое освещение, деформировались некоторые входные люки, отчего офицеры чуть было не оказались погребенными в кают-компании. Перебитый пополам корпус сложился, и обе оконечности, встав вертикально, быстро затонули. Обнаруженные два перископа заставили транспорт привести их на кормовые курсовые углы и по приказанию командира "Украины" уходить от противника под берегом.

Сброшенные взрывом в ледяную воду, люди не сразу были подняты на палубу "Украины" — ветер, волнение и угроза повторной атаки мешали спасению. Последних из оставшихся на воде подобрала спустя час. Погибло 45 человек — больше половины экипажа, в том числе инженер-механик старший лейтенант Э.Е. Розенгрэн и мичман Шакеев. 25 октября/7 ноября в зоне, огражденной центральной позицией (у Вольфского знака), подорвался на mine один из "новиков" — "Летун". Корабль потерял возможность двигаться и был приведен в Ревель на буксире.

Немцы торжествовали и в своей безмерной тевтонской самонадеянности предприняли акцию, которая до сих пор приводит историков в недоумение. Уверовав ли в слабость русских заграждений (UC-25 и UC-27 дважды, большей частью в надводном положении, удавалось преодолеть центральное заграждение), надеясь ли на разведанные подводными лодками мнимые фарватеры или просто желая продемонстрировать несокрушимую мощь германского духа, немецкое командование решило силами флотилии из 11 миноносцев форсировать "в лоб" передовое заграждение. Если заграждение в Ирбене они методично прогрызали тральщиками, то теперь решили проверить пределы своего военного счастья. Безрассудный прорыв, равносильный атаке конницы на пулеметный фронт, стоил Германии погибших с большей частью экипажей миноносцев S57, S58, S59 (водоизмещение по 905 т), V72, V75, V76 (по 950 т) и G90 (956 т).

Минная дивизия, осведомленная (из расшифрованных радиопереговоров) о планах безумной немецкой авантюры, готовилась перекрыть путь отхода

немецким кораблям. В Нукке-Вормском проходе к утру 15/28 октября сосредоточились "Новик", корабли 1-го и 5-го дивизионов. Но атака не состоялась — командующий флотом не хотел рисковать кораблями на заграждениях, которые немцы, как предполагалось, должны были поставить. Но мин тральщики не обнаружили. Не был найден и будто бы оставшийся на плаву подорвавшийся немецкий миноносец.

И вновь, неумоимо выполняя свои охранно-сторожевые функции, "добровольцы" выходят в море. Утром 18/31 ноября Рогокюль покидала 2-я группа 5-го дивизиона, за ней ушли на север "Сибирский стрелок", "Генерал Кондратенко" и "Охотник". После стоянки у Харилайда они переходят в Гангэ, где встречают подводные лодки "Барс" и "Гепард". 20 ноября/3 декабря идут в Лапвик и вдоль восточной кромки передового заграждения, минуя банки Штапельботен и о. Вормс, 22 ноября/5 декабря возвращаются в базу Рогокюль.

После состоявшегося 4/17 ноября большого сбора дивизии (ожидался прорыв подозрительно маневрировавших у Эзеля 20 немецких миноносцев) последним крупным ее плаванием в 1916 г. стал обход

начальником дивизии 5/18 декабря на "Новике" в сопровождении "Десны" и "Капитана Изыльметьева" южного фланга обороны архипелага. У Церельского маяка адмирал осматривал работы по сооружению грандиозного комплекса батарей из 4 305-мм орудий и прощался с личным составом и строителями, оставшимися для продолжения этих работ в жестоких условиях наступающей зимы. В Усть-Двинске встретились с командующим армией Радко-Дмитриевым. Он был настроен очень оптимистично и был уверен, что, благодаря значительному пополнению и высокому боевому духу своих войск, сможет вскоре перейти в наступление, и не представлял, какие потрясения ждут страну в наступающем году и какая горькая участь — быть расстрелянным большевиками в качестве заложника — ждет его самого.

8/21 декабря "Новик", "Десна" и "Капитан Изыльметьев" присоединились в Куйвасте к еще оставшимся здесь "Пограничнику" и "Генералу Кондратенко". Следующим утром адмирал прощался с экипажами, оставшихся на зимовку у о. Шильдау "Цесаревича" и "Адмирала Макарова". 10/23 декабря, преодолевая уже появившийся по берегам тонкий лед и покрываясь ледовыми наростами, покидали Моонзунд корабли.

11/24 декабря корабли во главе с "Сибирским стрелком" благополучно прибыли в Ревель, где предстояли зимняя стоянка и ремонт. Здесь же готовилась

зимовать группа 6-го дивизиона ("Стерегающий", "Страшный", "Забайкалец"), а также 1-й и 3-й дивизионы (8 "новики"), 1-я бригада крейсеров и подводные лодки. В Гельсингфорсе зимовали "Новик", 2-й и часть 3-го дивизиона ("Десна", "Азард", "Самсон", "Летун", "Капитан Изыльметьев"), в полном составе 5-й дивизион ("Эмир Бухарский", "Финн", "Москвитянин", "Всадник", "Гайдамак", "Амурец", "Уссуриец"), группа 6-го дивизиона ("Туркменец-Ставропольский", "Донской казак", "Украина", "Войсковой"), а также миноносцы 7-го, 8-го и 9-го дивизионов.

Первые большие замены произошли в командном составе кораблей. Командир "Новика" М.А. Беренс еще 10/23 ноября был назначен командиром дредноута "Петропавловск". "Новик" от него принял командовавший до этого "Москвитянином" А.К. Пилкин. Командир "Сибирского стрелка" П.В. Вилькен (командовал с декабря 1914 г.) получил назначение на должность командира 1-го дивизиона эскадренных миноносцев. На его место 28 декабря/10 января прибыл В.И. Залесский. Командиром 5-го дивизиона вместо ушедшего командиром "Славы" капитана 1 ранга П.М. Плена стал капитан 2 ранга Г.К. Старк. Его в должности командира "Страшного" заменил капитан 2 ранга Н.Р. Ренненкамф. Новые назначения последовали в наступающем, круто изменившем судьбу флота и всей России 1917 году.

## В ДНИ ГОРЬКИХ "ПРАЗДНИКОВ СВОБОДЫ"

Февраль 1917 года, до основания потрясший и перевернувший Россию, особенно больно ударил по ее офицерскому корпусу. Воспитывавшиеся в неуместном для своего времени политическом инфантилизме и социологическом неведении (если не сказать невежестве), офицеры были застигнуты врасплох стихией народного бунта — "бессмысленного и беспощадного". Они даже не успели организовать самозащиту против убийств и мародерства, которыми сопровождался неожиданно грянувший "праздник" народной свободы.

Жертвами долга службы и своего привилегированного социального положения оказались в Балтийском флоте не менее 100 офицеров. Их убивали, часто подвергая унижениям и жестоким истязаниям за вынесенные когда-то служебные взыскания, за строгость при наведении дисциплины и порядка на кораблях, за отказ выдать оружие толпе борцов "за свободу" и просто за то, что они носили на плечах погоны. Матросы, вчера внешне дисциплинированные, но внутренне готовые к мятежу, вдруг, при первых сигналах о состоявшемся в Петрограде перевороте, обращались в ревушую толпу со всеми присущими ей непредсказуемыми инстинктами. Так было в городах, так было на кораблях.

Свои убийцы нашлись в команде "Уссурица" (5-й дивизион). Здесь вечером 27 февраля, после первых известий о беспорядках в Петрограде, были убиты

командир миноносца капитан 2 ранга М.М. Поливанов, старший судовой механик корабля инженер-механик старший лейтенант А.Н. Плешков. На звуки выстрелов командир "Гайдамака" послал с проверкой мичмана Биттенбиндера. Но убийцы встретили его выстрелами. Сраженный несколькими пулями из наганов, он, истекая кровью, прополз по палубе "Уссурица", где его, уже умиравшего, подобрала команда соседнего "Всадника". Его матросы в убийствах не участвовали.

На следующий день, зная, что команда ушла на митинг, толпа "революционеров" явилась к бортам миноносцев с требованиями выдачи для расправы офицеров. Получив отпор от вахтенных 9-го дивизиона, толпа двинулась к стоянке миноносцев 5-го дивизиона. Случайно, по новому "революционному" небрежению или по сговору с преступниками, но у трапа на стоявший крайним "Эмир Бухарский" вахтенного не оказалось. Хорошо ориентируясь во внутреннем расположении корабля, убийцы в считанные секунды добрались до кают-компани. Там для обеда собрались старший офицер миноносца старший лейтенант Г.Ф. Варзар, лейтенанты Н. Лауданский и Г.Л. Нейберг. Расстреляв офицеров в упор, негодяи скрылись. Столкнувшийся с ним офицерский вестовой (он нес вторые блюда) поднял тревогу, но запоздалая погоня оказалась безуспешной.

Офицеры кораблей оказались пленниками их вдруг "революционизировавшихся" команд и были вынуждены подчиниться ходу событий. Отныне команды сделались самодавлющей силой, лишь номинально подчинявшейся Морскому уставу и корабельному распорядку. Дошедшие до наших дней вахтенные журналы передают смутение и шок, в котором пребывали на кораблях офицеры. На "Украине" революционные активисты завладели оружием в корабельном арсенале.

Бесстрастно, словно боясь навлечь на себя месть "революционеров" за невольное сочувствие к погибшим, в вахтенном журнале "Уссурийца" в числе других событий дня 3 марта было записано: "21 ч. 15 м. Убиты командир и инженер-механик. Отопление производится с берега". Но и эту запись, пусть даже без упоминания имен и фамилий, приходится в свете событий тех дней относить к поступкам гражданского мужества. Запись в журнале — это непрерываемый документ для следствия, которое, как казалось офицерам, не могло впоследствии не состояться. Скрытой формой протеста против убийств можно считать чистый белый лист журнала на "Финне" за 4 марта 1917 г. Бывший вахтенным офицером подпоручик по фамилии, как можно предполагать, Жаев сделал внизу листа лишь одну запись: "Сего числа убит на берегу в городе старший офицер миноносца лейтенант Генрих Львович Нейберг". Упомянутый Г.К. Графом, он оказался на свою погибель в гостях на "Эмире Бухарском". И неисполненным долгом современных историков приходится, очевидно, считать поиск в вахтенных журналах имен погибших на всех зимовавших в те дни кораблях.

Трусливое Временное правительство ни о каких расследованиях произошедших массовых злодеяний не помышляло. И напрасно мать покончившего в те дни с собой командира "Москвитянина" капитана 2 ранга А.А. Рыжей (таких случаев было, по крайней мере, четыре) письмом из Одессы просила выдать ей тело своего погибшего единственного сына. Г.К. Граф вспоминал, что "даже похоронить мучеников нельзя было так, как они того заслуживали своей кончиной: боялись издевательств во время погребения. И ни революционные организации, ни революционный командующий флотом не брались оградить от этого. Они были тайком ночью отвезены на кладбище и наскоро зарыты. Первое время над их могилами нельзя было сделать и надписей на крестах, так как по кладбищам бродили какие-то мерзавцы, которые делали на крестах различные гнусные надписи". Так рождалась одна из новых "культурных" традиций, с которой нам не удалось расстаться даже сегодня.

В Ревеле — почти прифронтовом городе — провокации с убийствами офицеров не удались. Здесь в большинстве была вернувшаяся с передовой минная дивизия, где разгнать рознь между офицерами и матросами сразу не удалось. Порядок на кораблях сохранили. Но зато погромы в городе по "революционному"

сценарию удались во всей полноте. Два дня толпы и в больших массах присоединившиеся к ним солдаты и матросы остервенело громили и грабили тюрьмы, полицейские околотки и помещения судебных учреждений. Тюрьму "Маргарита" подожгли, а заключенных выпустили, начальника тюрьмы убили.

Все дни, начиная с 18 февраля, по приказанию старшего на кораблях минной дивизии капитана 1 ранга Г.В. Вилькена в командах оглашались поступающие одна за другой телеграммы командующего флотом вице-адмирала Д.И. Непенина. 2 марта он объявлял о своем решении поддерживать временный комитет Государственной Думы. Все это позволило сохранять на кораблях порядок. Но днем 2 марта манифестанты заполнили набережную у стоянки 4-го дивизиона, требуя, чтобы матросы присоединились к ним.

Чтобы не допустить толпу на корабли, пришлось, подчиняясь стихии обстоятельств, разрешить части матросов сойти на берег. Командирам с их офицерами оставалось лишь уговаривать матросов поскорее возвращаться на корабли. О процедуре оформления увольнений никто и не вспоминал. Лишь немногие остались на кораблях добровольно. Примерно то же, как вспоминал лишь неделю командовавший "Пограничником" барон Н.А. Типольт, происходило и на остальных кораблях. Так было и на бригаде крейсеров, и на пяти "новиках" 2-го и 3-го дивизионов, на стоявшем в паре с "Пограничником" "Охотнике", на кораблях другой пары "Генерал Кондратенко" и "Сибирский стрелок". Командовавший 4-м дивизионом капитан 2 ранга П.В. Гельмерсен (он же командир "Охотника") нашел правильную линию поведения, и расправ над офицерами на кораблях не произошло.

Новая жизнь, теперь уже с участием вскоре появившихся судебных комитетов, со скрипом, но налаживалась. Командиры со всем возможным тактом искали пути взаимодействия с этими новыми выборными органами матросского самоуправления. Но надежд "углубить" революцию большевики не оставляли. Случай представился 5 марта, когда состоялась городская манифестация с участием флота, войск и большей части населения. После обильных революционных речей, включая и выступавшего сидя на лошади начальника местной дивизии генерала Былим-Колосовского, войсковые части сделали небольшой круг по городу и начали возвращаться в казармы и на корабли. Уже в порту один из их числа вдруг закричал: "Товарищи, сейчас мимо нас прошел офицер, который меня арестовывал". Тотчас же наргенская команда с криками "где, где" бросилась к проходившим уже без строя командам "Охотника" и "Пограничника".

Возбужденная толпа мигом обступила капитана 2 ранга П.В. Гельмерсена. Радетели "революционного" правосудия уже схватили офицера, сорвали с него с кобурой наган. Расправе помешал командир "Пограничника" барон Н.А. Типольт. Он успел вернуть назад ушедшую вперед часть команды "Охотника", и оказавшиеся в меньшинстве наргенские революционеры,

струсив, пустились в объяснения. Они-де не хотели никакого насилия, и все случившееся — чистое недо-разумение. Офицеру тут же привесили к поясу только что отобранное оружие и по его требованию даже приоткрыли извинения.

Любимый и уважаемый всем экипажем коман-дир (он командовал “Охотником” с января 1914 г.) был спасен от самосуда. У него еще хватило сил, вернув-шись на корабль, объяснить команде, что истеричного делегата наргенской команды он, будучи старшим офицером “Цесаревича”, принимал на корабль в каче-стве машинного юнга и даже пытался отстоять его перед жандармами во время арестов 1912 г. Весь дивизион выразил поддержку своему начальнику, выборные делегаты от команды держались около него, чтобы не дать ему сделать над собой чего-либо худого. Готовилась резолюция с порицанием провокационной выходки наргенского делегата, но командир уговорил матросов отказаться от этой затеи.

Однако береговые агитаторы делали свое дело. Под их влиянием судовые комитеты и общие собра-ния команд кораблей присвоили себе право объявлять доверие или недоверие своим командирам и офице-рам. Случайный подбор людей в комитеты (преиму-щественно из крикунов и горлопанов) отметил в сво-ем рассказе “Джигит” известный советский писатель (служивший ранее на “добровольцах”) С.А. Колбась-ев. Анархия под видом демократии все откровеннее вторгалась в жизнь флота. “Углубление” революции продолжалось неудержимо.

Жертвой этого углубления стала и едва начав-шаяся командирская карьера барона Н.А. Типольта. Только что приняв (22-24 февраля) “Пограничник” после назначенного в штаб флота капитана 2 ранга А.М. Щастного, он был в восторге от доставшегося ему (не без помощи друзей из штаба флота) командо-вания прославленным кораблем. Приехав 22 февраля в Ревель, он знакомился с миноносцем с помощью его временного командира лейтенанта Н.Н. Гакена и не-давно назначенного на корабль ротного командира мичмана барона Фитингофа. Из других офицеров на корабле был только механик, все остальные находи-лись в отпусках. Н.А. Типольт был очень любезно принят на “Охотнике” начальником дивизиона (он давал предварительно согласие на назначение нового командира), после чего сказал команде вполне удав-шуюся, как казалось, речь, призвав усердной службой умножить славу корабля. “Каюта моя — прелесть. Общее впечатление не оставляет желать ничего лучше-го...”. — записывал он в своем дневнике. Удачно про-шли и первые дни февральского переворота. С судов-ым комитетом удалось наладить деловые отношения, вполне лояльной была и команда.

Деятельно взявшись за завершение ремонтных работ и подготовку к выходу в море, Н.А. Типольт успел после пробных выходов на рейд увериться в удачном продолжении командования и взаимодействии с командой и судовым комитетом, в котором, как ему

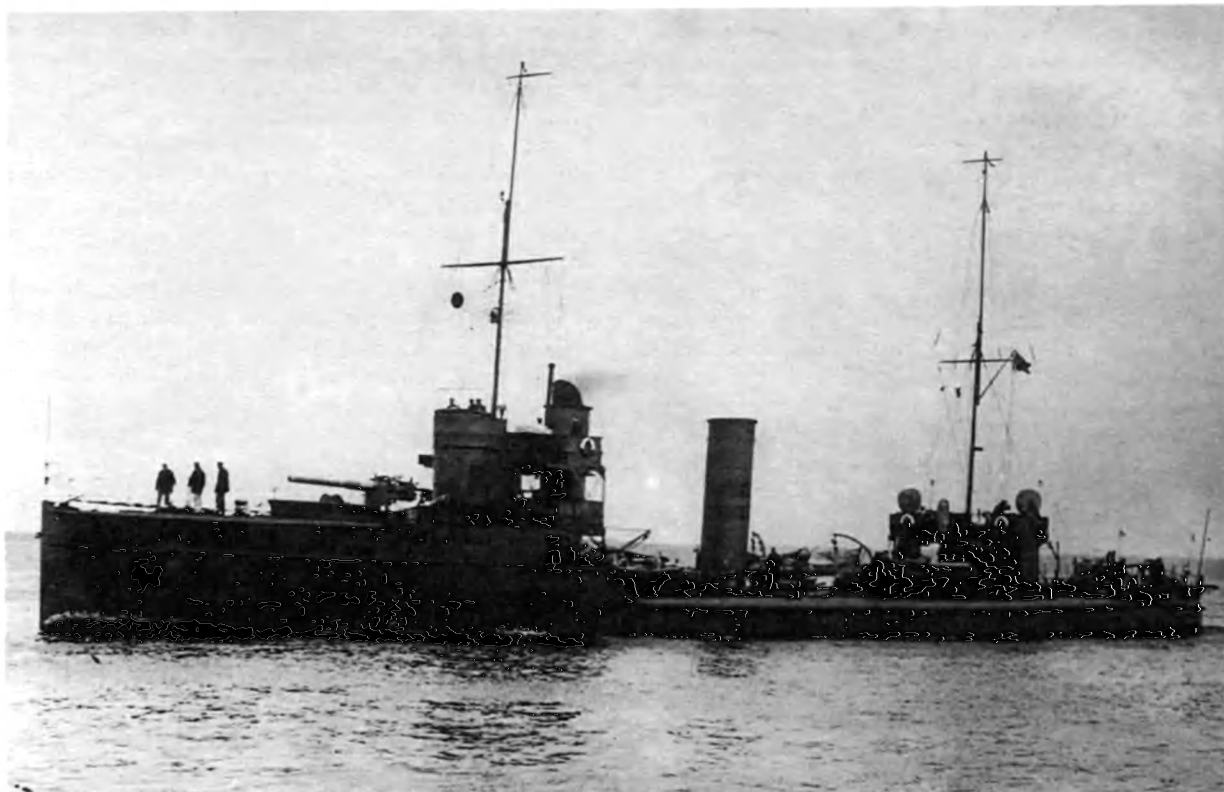
казалось, собрались вполне здравомыслящие матросы. Но 26 апреля, за несколько часов до предполагавше-го выхода в море, к командиру Типольту явился унтер-офицер Кладов, заявивший, что ему под страхом смерти революционеры с берега приказывают убить командира. Никто не скажет, была ли это провокация. действительно заговор или просто ловкий ход унтер-офицера, придумавшего повод сбежать с корабля, что-бы не идти в Моонзунд.

Но командир Типольт и начальник дивизиона приняли не лучшее решение. Унтер-офицера снабдили деньгами, предписанием и позволили покинуть ко-рабль. Тогда-то и подняли голос демагоги, начавшие обвинять обоих офицеров в сговоре с немецким шпи-оном. Ни местный совет депутатов, ни образовавшийся к тому времени в Ревеле Союз морских офицеров не могли урезонить команду и отказаться от резолюции недоверия командиру миноносца и начальнику дивизиона. В тот же день Н.А. Типольт оказался на берегу, связанный подпиской о невыезде, а в командование кораблем, как об этом 26 апреля было записано в его вахтенном журнале, вступил капитан 2 ранга Н.А. Костенский. Он и возглавил отправившийся 4 мая в Моонзунд очередной конвой кораблей, возвращавших-ся для продолжения боевой страды 1917 года.

Отряд составляли “Пограничник”, “Стерегу-щий”, транспорты “Сухона”, “Ольга” и “Покой”. Глубокой ночью 5 мая миновали маяк Оденсхольм, а в полдень “Пограничник” с “Охотником” перешли к пристани Куйваст — передовой стоянке флота в Мо-онзунде. 6 мая “Пограничник” совершил с “Сибирс-ким стрелком” обычный, занявший, как всегда, четыре часа переход в Аренсбург. Побывали в Риге и Ревеле. Здесь на корабль прибыл новый командир старший лейтенант А.С. (или В.С.) Суровцев.

Пройдя докование, корабль перешел в Гель-сингфорс для ремонта на Сандвикском заводе. К службе в заливе корабль вернулся только 2 августа. Но напряжение обороны, хотя и продолжавшейся прежним порядком, не было столь острым, как в 1916 г. Флот уже не собирался отстаивать залив во что бы то ни стало. Корабли привычно выполняли боевые задания, но все это давалось невероятным напряже-нием сил. Пережившие неслыханные унижения, под-вергаемые недоверию со стороны команд, офицеры оставались в те дни единственными патриотами Рос-сии, готовыми поддерживать боеготовность своих кораблей. Добиваться этого от своих команд стано-вилось все труднее.

Усталость от войны, о которой не раз вспоми-нал Г. Граф, многократно усугублялась новыми фак-торами. Это были и вкус “свободы”, и безнаказанность оставшихся невыявленными убийц офицеров, и боль-шая текучесть команд, утративших свою прежнюю эссенсовскую спаянность и монолитность. Многие из кадровых команд “добровольцев” были переведены во вступавшие в строй “новки”, а “добровольцам” при-ходилось довольствоваться далеко не достаточно под-



*Эскадренный миноносец "Уссуриец".*

готовленным и уже зараженным духом мятежей молодым пополнением. Работать с ними офицерам было невероятно трудно. Много вредила боеспособности кораблей и особенно усиливающаяся после февраля 1917 г. чехарда с перемещениями офицеров, командиров и флагманов.

Удаляли с кораблей и из штабов офицеров, ставших подозрительными из-за своих немецких фамилий, удаляли просто по неверию со стороны команд, увольняли знающих офицеров и ценных специалистов, обвиненных в приверженности к "старому режиму". Вместе с придворными флигель-адъютантами флот потерял и много честных патриотов своей родины. Но вырвавшийся наверх оголтелый думский оппозиционер Гучков, став военным и морским министром, о таких тонкостях размышлять не умел.

Преступно затеянные в разгар войны увольнения офицеров в резерв флота совершались сплошным потоком. Сообщениями о них переполнены сборники приказов того года по флоту. Так и командир "Страшного" капитан 2 ранга Николай Романович Ренненкамф, назначенный на эту должность лишь в январе 1917 г., уже в мае был отправлен в резерв флота. Не нашлось на флоте места уволенным в отпуск барону Н.А. Типольту (баронство ему, наверное, припомнили) и боевому командиру Павлу Васильевичу Гельмерсену, вынужденному расплачиваться за свое лютеранское вероисповедание и подозрительное знание

французского, английского и немецкого языков. Поводов было изобилие, но подавляющее большинство увольнений на пользу флоту не пошло.

В марте 1917 г. командир "Гайдамака" капитан 2 ранга С.С. Политовский получил назначение на еще строившийся "Капитан Белли", в апреле отправили в резерв флота командира "Забайкальца" капитана 1 ранга Г.М. Рюмина. В продолжение всего года совершались подобные перемены, повторявшие худшую практику порт-артурской обороны, за 11 месяцев которой на некоторых миноносцах сменилось до шести командиров. Обстоятельства революционной смуты, недосмотра верховного командования и продолжавшегося невнимания к обеспечению кораблей средствами спасения людей проявились и при гибели "Охотника" 13/26 августа 1917 г. Это случилось в дни, когда немцы, готовясь к захвату Архипелага, значительно усилили траление в заливе и полеты своей авиации. Немецкие самолеты достигали уже главного административного центра обороны — Куйваста. В проливе они помогали тральщикам прокладывать фарватеры в русских заграждениях, чтобы затем германские дредноуты могли уничтожить Церельскую батарею и совершить прорыв в залив.

Флот усилил здесь присутствие кораблей минной дивизии. Большинство их, оставив задания, выполнявшиеся с началом навигации в Финском заливе, были возвращены к месту своей дислокации. Готовили к

переводу и моторные катера, оказавшиеся особенно необходимыми для противодействия немецким мелко-сидящим тральщикам. Их смелые вылазки начали мешать действиям немецких искателей мин. Но немцы вновь пошли на опережение, применив опять неизвестное новое оружие. Таким оружием стали мины, которые немецкие самолеты стали сбрасывать в только что протраленных участках залива. На одной из таких мин, как позднее признал немецкий историк фон Чиввиц, и подорвался "Охотник".

Взрыв произошел в маневренном пространстве под Церельским маяком у вехи № 4, когда корабль не видел вокруг противника и, считая себя в полной безопасности, стоял, как это иногда делалось в дозоре,

на якоре. А потому ни кораблей, ни моторных катеров вблизи не оказалось.

По описанию Г. Графа, "как только раздался взрыв, команда стремглав бросилась спасаться: разобрали койки, спасательные пояса и начали спускаться шлюпки". Ни офицерам, ни боевой смене места для спасения не осталось. "Миноносец,— писал Г. Граф,— погружался, и скоро вода подступила к палубе, на которой стояли офицеры". Среди погибших оказались выборный командир старший лейтенант В.А. Фок (брошенный своей, так недавно дружно за него голосовавшей командой), лейтенант В.К. Панферов и еще два офицера. События в Моонзунде приближались к развязке.

## ОШИБКИ ДВУХ АДМИРАЛОВ

Моонзундская операция 29 сентября/12 октября — 4/17 октября 1917 г., получившая у немцев название "Альбион", составляет в нашей истории уникальное, ни с чем не сравнимое и не имеющее аналогов событие. Чрезвычайная полярность и многообразие оценок сопровождают ее до наших дней. Моонзунд стал той последней глыбой на откосе, падение которой обрушило вниз всю лавину. И, значит, нужны были особые усилия и особые средства, чтобы этого обвала не допустить. Моонзунд — это великая драма офицерства, которое самым низким образом было оскорблено в своих высших понятиях о родине, чести и совести.

Намерение немцев реализовать стратегические выгоды, созданные смутой в России, для командования флота не составляло секрета. Проведя 19 августа/1 сентября исключительно мощную артиллерийскую подготовку, немцы без труда овладели остатками береговой черты бывшего шлоковского отряда к западу от Усть-Двинска (восточнее нынешней Юрмалы). Командовавший 12 армией генерал Д. П. Парский (1866-1921), который только недавно, в июле, сменил Радко-Дмитриева, допустил много непоправимых ошибок и потерял управление войсками.

Присланные в Усть-Двинск "Пограничник", "Генерал Кондратенко" и три канонерские лодки ("Грозный", "Храбрый" и "Хивинец") готовились энергичным огнем поддержать войска, но, видя, что они, не сопротивляясь, оставляют занимаемые позиции, начальник отряда решил, что его помощь здесь уже не нужна. Быстро переправившись на другой берег Северной Двины, немцы начали наступление на север к Риге. Город оказался под обстрелом немецкой тяжелой артиллерии. В итоге всей операции русской войска в ночь на 21 августа/3 сентября оставили Ригу и Усть-Двинск и, взорвав мосты, отошли, чтобы закрепиться на подготовленных у Вендена позициях.

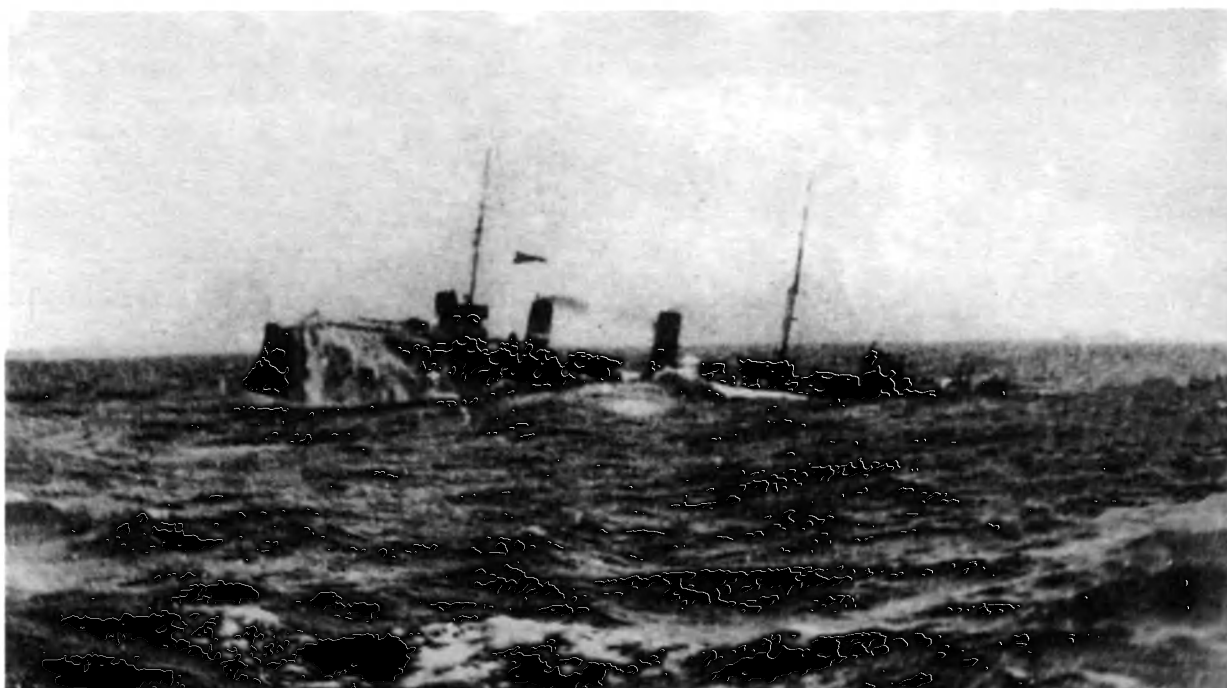
Морские силы Рижского залива были оставлены без серьезной помощи, они были сильно ослаблены, во многом деморализованы, тем не менее провели оборону с честью. В какой-то степени это напоминало

подвиг крейсера "Варяг", когда с неравенством сил соединилось обилие ошибок со стороны высшего командования. И поэтому кораблям, не претендуя на победу, оставалось лишь с честью выполнить свой долг. Располагая более чем ограниченными силами (два додредноута, три крейсера, 26 эскадренных миноносцев, 10 миноносцев, 3 канонерские лодки, 3 подводные лодки, 12 тральщиков, 8 катерных тральщиков — всего 116 кораблей и катеров), адмирал М.К. Бахирев оказался перед необходимостью вести борьбу на два фронта.

Немецкое командование имело в своем распоряжении 10 дредноутов, один линейный крейсер, 9 крейсеров, 56 эскадренных миноносцев, 11 миноносцев, 6 подводных лодок — всего до 320 кораблей, судов и катеров. Против 30 русских самолетов немцы имели 9 дирижаблей и 94 самолета. По численности сухопутных войск (24600 человек) немцы превосходили русских почти вдвое. Коэффициенты же их боеспособности в тот момент сопоставлять и вовсе бесполезно.

Слабым звеном обороны неожиданно оказались позиции на севере. Отсюда подходили к Созлозунду германские дредноуты, прикрывавшие огнем прорыв и действия на плессе своих миноносцев. Все это не соответствовало классическим схемам генморской линейной стратегии. Дорого теперь приходилось платить за необдуманное "усовершенствование" идеальной прежде оборонительной позиции.

Причины, почему, несмотря на хорошо известный срок немецкого вторжения (начало операции ожидался 22 сентября), Созлозунд не был своевременно загражден — одно из многих недоумений моонзундской обороны. Лишь с началом немецкой высадки 29 сентября/12 октября для охраны пролива отправили находившуюся в готовности дежурную группу — "Генерал Кондратенко" и "Пограничник". Возглавлял их начальник 4-го дивизиона капитан 1 ранга П.Ю. Постельников (в 1914-1916 гг. командовал "Добровольцем"). Он получил приказание поддерживать батарею Серро (№ 34), у которой немцы начали высаживать



Эскадренный миноносец **"Генерал Кондратенко"** во время шторма.

десант. Увидев подходящую для поддержки канонерскую лодку "Грозный", немцы ввели в пролив 7 миноносцев. Командир "Грозного" капитан 2 ранга К. Д. Ордовский-Танаев (участник обороны Порт-Артура, в 1913-1914 гг. старший офицер на "Москвитяине"), мгновенно оценив обстановку, открыл энергичный огонь по заполнившим тесный фарватер миноносцам. Кораблям П.Ю. Постельникова оставалось лишь столь же энергично поддержать лодку, чтобы привести противника к дезорганизации. Но вместо этого был получен приказ: всем отходить. Прорвавшиеся на Кассарский плес 5 миноносцев (два были подбиты или сели на мель) вытеснили с помощью подошедших миноносцев 13-го дивизиона ("Изяслав", "Новик", "Гром") под командованием капитана 1 ранга К.В. Шевелева (в 1914-1916 гг. командовал "Генералом Кондратенко") и "Десной", подоспевшей под флагом начальника минной дивизии Г.К. Старка.

Запоздало принятое решение о заграждении пролива осуществить не удалось. Подготовленный для затопления пароход "Латвия" при буксировке выбросило на мель. Команда заградителя "Припять" под руководством своего замечательного командира старшего лейтенанта Медведева все годы обороны безотказно выполняла самые рискованные постановки. Но и она, набравшись теперь революционного духа, начала митинговать. Уже в походе к месту постановки революционные шептуны сумели пробудить в людях шкурные настроения. И "Припять" повернула обратно. "Ждать пришлось недолго, так как команда "Припяти" изменнически, почти не подвергаясь риску (была мгла с дождем — Р. М.), отказалась выполнить опе-

рацию постановки минного заграждения. Ни просьбы командира, ни указания его на чрезвычайную важность операции и на редкость сложившиеся благоприятные обстоятельства, ни уговаривания двух-трех сохранивших честь старых матросов — ничто не могло побудить людей исполнить свой воинский долг, и "Припять" с позором присоединилась к отряду" (М.К. Бахирев). Возможность повторить подвиг "Амура" под Порт-Артуром не использовали, и обороне был нанесен огромный урон. У оставшегося открытым Созлозунда приходилось держать миноносцы, которые острейшим образом были нужны в Рижском заливе.

Весь день 30 сентября и утро 1 октября попытки немцев форсировать пролив сдерживались "новиками". А днем их стоянку с предельной (до 100 каб) дистанции накрыл внезапно появившийся на немецкой стороне дредноут "Кениг". Насквозь прошитый навесным 305-мм снарядом, "Гром" запарил и потерял ход. Корабль был уже почти спасен самоотверженными действиями командира "Храброго" старшего лейтенанта И. Э. Ренненкампа, который, отбиваясь от наседавших семнадцати немецких миноносцев, малым ходом выводил ошвартованный у него под бортом подбитый корабль. Но "Победитель" под брейд-вымпелом капитана 2 ранга Пилсудского, не считаясь с ситуацией, полным ходом прошел мимо медленно (6 уз) идущих "Грома" и "Храброго". Швартовы лопнули, и команда "Грома" всю предалась "революционной" панике. На помощь отступающим с боем кораблям из Куйваста подошли "Новик" (флаг начальника минной дивизии капитана 1 ранга Г. К. Старка), "Самсон", "Всадник" (брейд-вымпел начальника 5 дивизиона),

“Москвитянин”, “Стерегающий” (брейд-вымпел начальника 6-го дивизиона капитана 1 ранга А. П. Екимова) и “Забайкалец”.

У острова Шильдау присоединился третий миноносец 5-го дивизиона “Амурец”, который конвоировал из Гапсаля транспорт “с батальоном смерти”. Окончив конвоирование двух транспортов из Лапвика, присоединился “Туркменец-Ставропольский”. На “Финне”, готовом при необходимости принять участие в бою, вышел прибывший в тот день из Ревеля командующий флотом контр-адмирал А.В. Развозов.

Постановку заграждения в проливе начальник минной дивизии возложил на 5-й дивизион. “Всадник” и “Гайдамак”, передав на “Припять” несколько своих минеров, сумели поднять боевой дух заградителя, и он вместе с тремя теплоходами и под прикрытием миноносцев в ночь на 2/15 октября на меридиане мыса Павастерорт выставил 135 мин. Это заграждение, лишь перегородившее плесс, но не закупорившее уже оседланый немцами пролив, не могло, как показали дальнейшие события, составить непреодолимое препятствие для их миноносцев.

3/16 октября немецким миноносцам пришлось испытать силу огня “Адмирала Макарова” и “Славы”, которые для увеличения дальности стрельбы своих орудий на 5° увеличили их угол возвышения за счет соответствующего затопления бортовых коридоров. Досталось и миноносцам, проникшим в Малый Зунд и пытавшимся вести огонь по дамбе. Один из них V-98 при отходе наткнулся на мину и с трудом добрался до бухты Тагалахт. Два других миноносца, обходя обнаруженное заграждение, попали на мель.

Еще более драматически развивались события на южном фронте обороны. Здесь 1/14 октября перед тяжелым выбором оказались командиры миноносцев “Всадник” и “Гайдамак”. Их дозорную группу, стоявшую на аренсбургском рейде, возглавлял начальник 5-го дивизиона капитан 1 ранга С.И. Зеленой (ранее, с 1915 г. командовал “Всадником”). Стихийно, с согласия комитетов или по иным причинам, но корабли оказались переполнены толпами солдат, спасавшихся от немецкого плена. Не решившись, видимо, навести порядок силой и организовать беглецов для обороны города, начальник дивизиона счел за благо покинуть рейд со своими непрошенными пассажирами.

Уходя в Куйваст, он в нарушение указаний М.К. Бахирева, преждевременно (немцев в городе еще не было) снял бесперебойно до того действовавший, центральный для всего острова аренсбургский пост службы связи. Самовольный уход дозора ослабил оборону Ирбенского пролива, выключил из действия большой участок службы связи, дезорганизовав ее, подорвал и без того невысокий моральный дух защитников полуострова Сворбе.

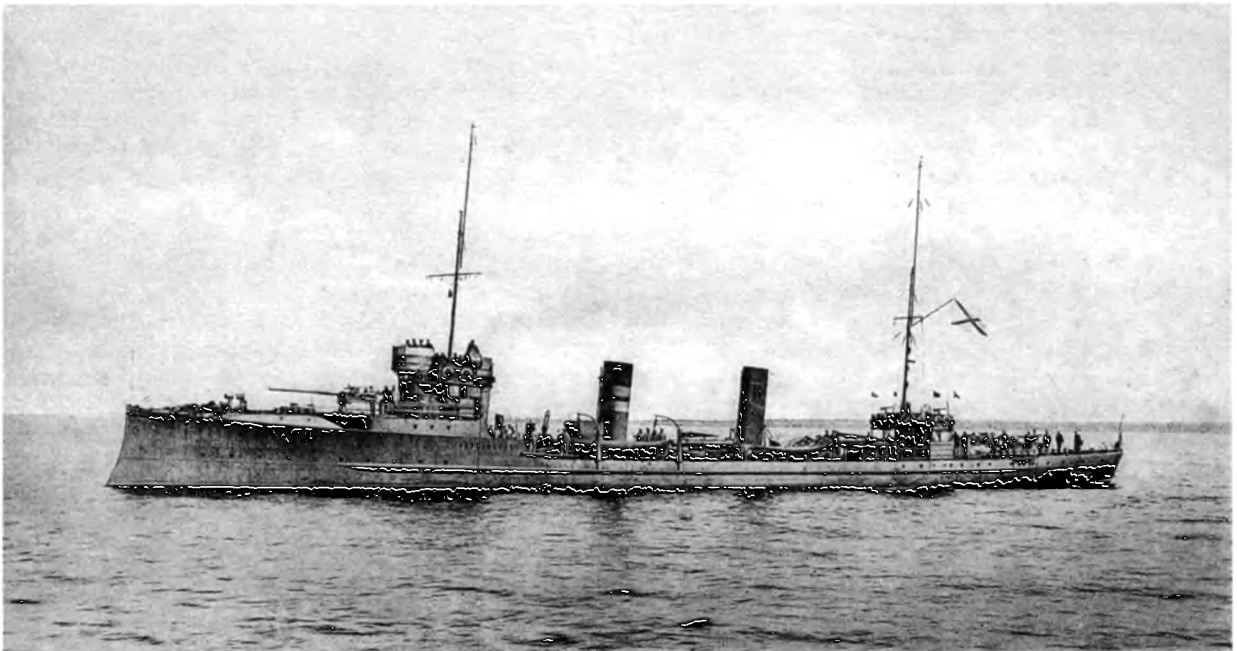
Для их поддержки (в море уже держались отряды германских кораблей) к Сворбе утром 1/14 октября были отправлены “Украина” (командир капитан 3 ранга В.А. Кузьминский) и “Войсковой”. Их команди-

рам категорически предписывалось на борт никого не брать. Для обстрела неприятельских позиций корабли стали на якорь у мыса Мернс. Были опасения, что ночью сквозь бреши, проделанные в заграждении безостановочно работавшими немецкими тральщиками (систематически бороться с ними перестали), в пролив могут войти немецкие миноносцы и крейсера. Впервые за время обороны они начали появляться в проливе к востоку от меридиана Цереля. “Весьма пригодились бы “Олег” и “Богатырь””. — записывал позднее в своем отчете М.К. Бахирев. Объяснения, почему этих кораблей здесь не оказалось, в документе не имеется.

Обеспокоенный неясностью обстановки, М.К. Бахирев 1/14 октября в 12 час. 30 мин. с разрешения командующего флотом (после беседы с ним) уходит на юг на “Баяне”. В охранении шли “Десна” и “Лейтенант Ильин”, “Генерал Кондратенко”, “Пограничник”, “Забайкалец”. Перед уходом с кораблей отправили добровольцев в десантный отряд для обороны о. Моон от наседавших немцев. При выходе на рейд “Генерал Кондратенко” (брейд-вымпел начальника 4-го дивизиона) доложил о неисправности в машине и был оставлен. С безысходностью, схожей с той, что царила на кораблях в Порт-Артуре последние недели обороны, адмирал еще до выхода записывал: “Днем обычное траление немцев в Ирбенском проливе, которому немцам было помешать”.

На “Славу”, стоявшую без движения и поспешно покинутую революционной командой (давно ли здесь судовой комитет, вальяжно развалившись в офицерских креслах, вершил судьбу героя Цусимы, старшего механика корабля Л.Ф. Джелепова), с группой добровольцев высадился командир “Туркменца Ставропольского” капитан 2 ранга Г.Е. Чаплин. Хорошо зная корабль по прежней на нем службе и помня уроки “Грома”, он вызвался проверить, не оказались ли в суматохе бегства оставленными на корабле секретные документы и карты, которыми еще раз могли бы воспользоваться немцы. Брошенный всеми корабль словно ждал людей. Он еще хранил тепло оставленных машин и горячих котлов. Как ни в чем не бывало работала динамо-машина и горело электрическое освещение, корабль еще не подвергся предстоящему немецко-эстонскому разграблению, на которое его обрекли два адмирала, не проявившие предвидения. Наскорю осмотрев главные служебные помещения, Г.Е. Чаплин подготовил корабль к взрыву. Об этом особенно просили адмирала оказавшиеся на разных кораблях офицеры “Славы”. Огромной силы взрыв вызвал сильнейший пожар в кормовой части.

Начальник 6-го дивизиона приказал вдобавок к взрыву подорвать корабль торпедами. Стреляли поочередно “Москвитянин”, “Амурец”, “Туркменец-Ставропольский”. Каждый выпустил по две торпеды. Одна, отказавшись идти по курсу, начала циркулировать на рейде. Из остальных, попавших в цель, взорвалась только одна. Как замечал по этому поводу М.К. Бахирев, на торпедах “вертушки” были свернуты” и



Эскадренный миноносец "Забайкалец".

неудачи выстрелов приходится объяснить "плохим уходом за материальной частью", об этом в комитетах вопрос никогда не поднимали. Позором покрыла себя революционная команда транспорта "Ингерман". Сочтя слишком опасным данное им задание снять людей с батарей на северной оконечности острова Даго, шкурники предпочли бежать прямо в Ревель. Запоздало назначенный ему конвоиром миноносец "Лихой" найти транспорт не сумел.

Но были в те роковые для России дни проявления высокого понимания воинского долга и подлинного героизма. К уже названным примерам не напомнить о командах батарей № 39 (4 305-мм пушки) и № 38 (4 152-мм пушки) на Даго (командир старший лейтенант Б.М. Елачич) нельзя. И будь командование настроено на стойкую оборону, прояви оно ту организованность и стойкость, с какой батальон смерти капитана 2 ранга П.О. Шишко не подпускал немцев к дамбе, ведущей на остров Моон, немцам не видать было бы Архипелага. Эти подвиги, умышленно замалчивавшиеся прежней историографией и даже третировавшиеся как низкое "оборончество", еще ждут своих исследователей. Память о героях русской земли не может быть утрачена.

Все пути для преследования со стороны немцев были при отходе надежно пресечены. Мины в районе Куморского буя поставили "Стерегающий" и "Донской казак". Флот действовал, как в свои лучшие годы, и немцам пришлось дорого заплатить за попытки помешать движению кораблей. Несколько миноносцев и катеров противника, пытавшихся обстрелять место посадки русских войск на транспорты, были уничто-

жены или повреждены огнем еще действовавших полевых батарей. Особенно наседавшие части отбросил десант с миноносцев.

"Донской казак" и "Войсковой" атаковали и заставили скрываться пытавшуюся вести разведку немецкую подводную лодку. 6/19 октября 1917 г. флот покинул Моонзунд. По общему сигналу с "Баяна", сделанному в 16 часов, корабли начали движение в установленном порядке. Впереди шли четыре пары тральщиков под охраной 2-го дивизиона тральщиков. Их возглавлял начальник дивизии траления капитан 1 ранга П.П. Киткин. Отряд еще оставшихся в Моонзунде "новиков" во главе с "Десной" составляли "Самсон", "Лейтенант Ильин", "Победитель", "Забияка", "Гавриил", "Константин". Крейсер "Баян" под флагом командующего морскими силами Рижского залива вице-адмирала М.К. Бахирева охраняли "Донской казак" и "Забайкалец". "Диану" охранял "Москвитянин", "Гражданин" — "Генерал Кондратенко" и "Пограничник". Четвертый отряд составляли канонерские лодки "Храбрый", "Хивинец", "Грозный" и миноносцы охранения "Деятельный" и "Сторожевой". В пятый отряд входили заградитель "Волга", транспорты "Ольга", "Иже", миноносцы "Туркменец-Ставропольский", "Украина". "Новик" выслал к Лапвику, чтобы лучом прожектора указывать путь похода. На 5-й дивизион, шедший Нукке-Вормским фарватером, возлагалось прикрытие группы поврежденных судов, выходявших последними из уже приведенной в негодность минной базы в Рогокюле.

После выхода отряда "Эмир Бухарский" заградил подходы к базе, потопив заранее приготовленные

баржу и пароход "Тор". Затем "Амурец", пропустив все суда, поставил миноносца заграждение. С присоединением к дивизиону "Эмира Бухарского", "Амурца", "Разящего", "Всадника" и "Финна" были поставлены заграждения перед Нукке-Вормским фарватером и у Оденсхольмского маяка. Наглухо "запечатан" весь путь из Моонзунда, корабли у Оденсхольма — свидетеля удач и трагедий в минувшей войне — ставили точку всем активным операциям.

Вечером 6/19 октября главные силы встали на якоря на подходе к рейду Лапвика. Утром "Гражданин", заградители "Волга" и "Амур" были отправлены в Гельсингфорс, затем по приказанию командующего флотом туда же ушли все три крейсера и канонерские лодки. По приказанию М.К. Бахирева миноносцы 6-го дивизиона отдельными банками 7/20 октября поставили заграждения в самом выходе из Моонзунда. На ходу корабли оставались до конца навигации.

Ожидавшееся немецкое форсирование передовой позиции не состоялось, и миноносцам было поручено дальнейшее усиление минных заграждений. Так "Туркменец-Ставропольский" (уже под командованием прибывшего 16/29 октября прежнего старшего офицера "Славы" Л.М. Галлера) после нескольких переходов в треугольнике Лапвик-Ревель-Гельсингфорс, 3/16 ноября перешел к Руссарэ, где, как и "Войсковой" со "Стерегущим", сдал аэропушку (она, очевидно, была не нужна для зимней береговой обороны), а 7 и 9 ноября выходил на минную постановку, которую из-за штормов приходилось отменять. Но мины все же вместе со "Стерегущим" и с участием минеров заградителя "Свирь" были поставлены.

Находясь постоянно в плаваниях, "Туркменец" во время захода в Гельсингфорс 19 ноября, как и все

корабли, поднял, как записано в вахтенном журнале, "революционные флаги". После очередного плавания в Ревель и проверки гребных винтов в Гельсингфорском доке корабль 30 ноября ошвартовался у бонов и перешел на освещение с берега. Боевая страда 1917 г. была им закончена. 25 и 26 декабря, как значится в вахтенном журнале (под брейд-вымпелом начальника 6-го дивизиона) отметили первый и второй дни рождения Христова. Столь же деятельной после ухода из

Моонзунда 7/29 октября была кампания "Украины". Она на зимовку в Гельсингфорсе стала 26 ноября.

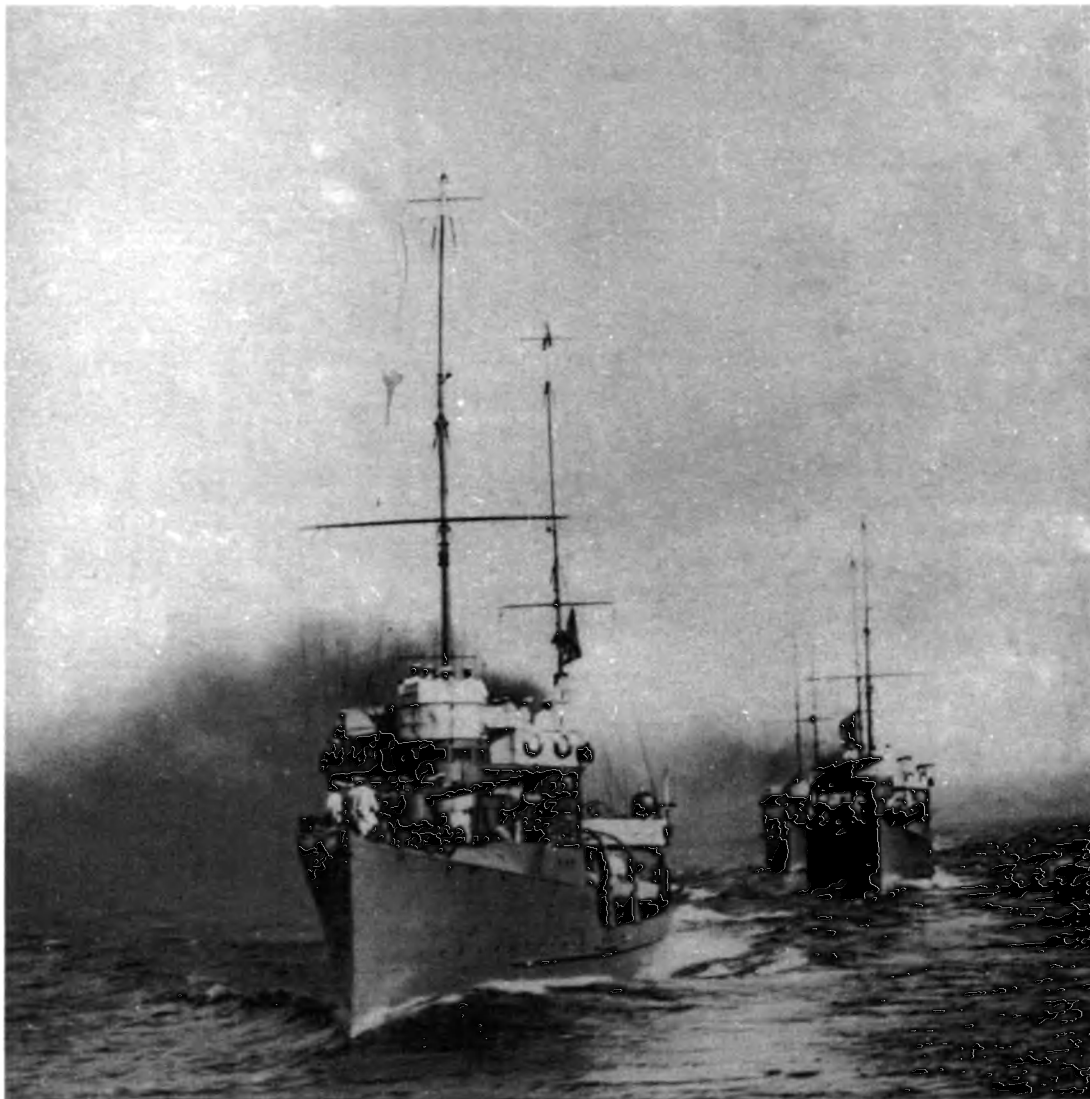
"Пограничник" разоружили в Гельсингфорсе 11-13 октября вместе с "Генералом Кондратенко". На рейде Штандарт с корабля убыл на "Москвитянин" мичман Жилин, а в конце октября на "Туркменец-Ставропольский" мичманы Р.Б. Фитингоф и Генке. 3 ноября "Генерал Кондратенко" и "Пограничник" на буксирах привели в Петроград, и они стали для зимних работ к стенке Балтийского завода. "Уссурец" (обычно в паре с "Гайдамаком") нес свою дозорно-заградительную вахту в Рижском заливе с 10 июня по 9 сентября, когда был переведен на новое место службы — в Финский залив. 13-15/26-28 октября "Уссурец" с "Гайдамаком" конвоировали из Лапвика в Ревель, а затем в Лехтма заградители "Мста" и "Свирь".

20 октября последовало новое задание. Утром 20 октября выйдя из Лапвика: "Финн" пошел в Або для связи и разведки, а "Эмир Бухарский", "Гайдамак", "Уссурец" приняли с блокшива № 3 по 24 мины заграждения и около мыса Эккер-э произвели постановку. После захода в Марненхамн (корабли словно прощались с бухтами своей молодости) 22 октября приняли в Дегер-э с блокшива № 3 еще по 24 мины и после захода в Люм перешли 24 октября в Або. Здесь, войдя в реку Аур, сдали мины на заградитель "Ильмень", приняли по 100 т угля и стояли до 31 октября. Затем, выходя в море, охраняли район Або-Дегер-э

### Хроника плаваний эскадренного миноносца "Пограничник" в 1917 г.

(по вахтенным журналам корабля)

*1 января—4 мая — Ревель, 5 мая — Куйваст, 6 мая — Аренсбург, 7—9 мая — Куйваст, 10 мая — Рига, 11—13 мая — Куйваст, 14—15 мая — Рогокюль, 16—27 мая — Ревель, 28—31 мая — Гельсингфорс, 31 мая—4 июня — Петроград, 4—30 июня — Гельсингфорс, 1—30 июля — Гельсингфорс, 30 июля—1 августа — Ревель, 3 августа — Куйваст, 4—5 августа — Церель, 6 августа — Аренсбург, 7 августа — Куйваст, 8—9 августа — Церель, 9—10 августа — Аренсбург, 11—12 августа — Куйваст, 12 августа — Патерностер, 13—14 августа — Куйваст, 15—16 августа — Рогокюль, 17—20 августа — Куйваст, 21 августа — Усть-Двинск, 22—23 августа — Рижский залив, 23—24 августа — Рогокюль, 25 августа—5 сентября — Куйваст, 6—10 сентября — Куйваст, 18 сентября — Менто, 19 сентября — Куйваст, 20—22 сентября — Рогокюль, 22—23 сентября — в дозоре у Куйваста, 24 сентября — Рогокюль, 25—28 сентября — Куйваст, 29 сентября — участие в бою на Кассарском плесе, 30 сентября — Куйваст, 1 октября — поход в составе отряда во главе с "Бяном" в Рижский залив, 1—2 октября — Куйваст, Моонские створы, 4 октября — бой у Шильдау. Потопление "Славы", 5—6 октября — на Моонском створе у Куморского буга, 7 октября — Лапвик-Поркалла-Удд, 8 октября — Поркалла-Удд, 9—18 октября — Гельсингфорс, 19 октября — рейд Штандарт, 20 октября—2 ноября — Кронштадт, 3 ноября—31 декабря — Петроград.*

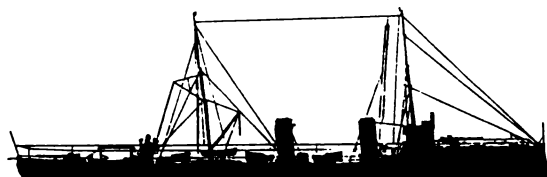


*"Добровольцы" в походе.*

Люперте-Ганг-э и только 6/19 декабря пришли на зимовку в Гельсингфорс.

Вместо устроения революции корабли в те роковые дни занимались своим настоящим боевым делом. Счастливо избежал участия в ленинском перевороте и "Страшный". Его команда по приказу Центробалта собиралась в Петроград вместе с "новиками" делать там революцию. Но, "по счастью для командира", как записывал в дневнике И.И. Ренгартен, мино-

носец оказался неисправным, и "добровольцы" избежали сомнительной чести попасть в число участников переворота. Горько, наверное, приходилось адмиралам М.К. Бахиреву и А.В. Развозову, угодившим сразу в отставку и обреченным на ожидание, когда за ними придут из Чека. Теперь же вместе с еще ранее разложившейся армией перестал существовать и флот. Грядущую братоубийственную гражданскую войну остановить было уже некому.



## Глава V

# В ЧЕРНОМ МОРЕ

## МИННАЯ БРИГАДА В ЕВПАТОРИИ

В последние предвоенные дни минная бригада Черного моря участвовала в боевой, "опытной и показательной" стрельбе флота по бывшему броненосцу "Екатерина II". Корабль был потоплен 7/20 октября 1914 г. в результате сосредоточенного огня всего флота. Искусство массирования огня или сосредоточения его с нескольких кораблей по одной цели — то самое, которое обеспечило японцам победу в Цусиме, продемонстрировали и корабли 3-го дивизиона.

Привлечь внимание к артиллерийскому искусству на кораблях дивизиона, как и на других миноносцах, помогла инициатива командира "Капитана Сакена" капитана 2 ранга флигель-адъютанта С.С. Погуляева. "Неоспоримо, — писал он 12 ноября 1912 г. в рапорте начальнику 2-го дивизиона, — что миноносец создан не для артиллерийского боя, но также неоспоримо и то, что раз на миноносцах стоят орудия, сила их в бою должна быть использована в возможно полном объеме". Этому мешала продолжавшаяся также и на Черном море традиция частой сменяемости офицерского состава. Усиливавшийся после войны с Японией некомплект заставлял начальство, как и прежде, перебрасывать офицеров с корабля на корабль. Об ущербе для артиллерийской подготовки, требовавшей постоянной практики, при этом не задумывались.

Невелик был и выбор офицеров, пригодных для управления огнем. Их в распоряжении командира обычно имелось только два, и оба уже должны были делить между собой четыре совмещавшиеся должности: артиллериста, минера, штурмана, ревизора. По этим причинам на миноносцах приходилось обязанности вахтенных офицеров возлагать и на механиков. К тому же далеко не каждый офицер обнаруживал таланты и желания посвятить себя артиллерийскому искусству. И если командиры хорошо справлялись с одиночными стрельбами, то в искусстве пристрелки миноносцы от больших кораблей продолжали отставать.

Теперь же в канун войны (Турция еще торговалась с Германией об условиях нападения на Россию) командир "Капитан-лейтенанта Баранова" капитан 2 ранга Б.Б. Жерве (1878-1934), один из героев боев Владивостокских крейсеров, впоследствии начальник советской Морской академии, также настаивал на улучшении артиллерийской подготовки миноносцев. В своем срочном донесении за октябрь 1914 г. он обращал внимание на слишком уж искусственные условия, в которых проходили стрельбы. "Екатерина II" пред-

ставляла собой "огромный неподвижный щит, курсовой угол дивизиона был точно известен, следовательно, на всех миноносцах дивизиона был довольно точно известен ВИР, а также известно было и первоначальное расстояние". Кроме того, напоминал командир, "до беглого огня было сделано не менее шести пристрелочных залпов, так что расстояние и ВИР были окончательно определены". Наконец, даже курс дивизиона относительно ветра был выбран наиболее благоприятный, вследствие чего "дым не закрывал передним миноносцам показания прицела и целика с пристрелочного миноносца". Да и расстояния стрельбы "были малы" — всего 35-25 кабельтовых. "Все это, — настаивал Б.Б. Жерве, — вряд ли будет иметь место в действительном бою, когда коренные недостатки этой организации, неоднократно указывавшиеся мною в предыдущих записках, скажутся ярко и принесут свои вредные последствия".

10/23 октября весь дивизион занимался в море маневрированием по новой утвержденной начальником бригады схеме минных атак. Утром 14/27 октября вышли в море для выполнения самих атак. Но стрельбы из-за 5-6-балльного волнения пришлось отложить. Днем уже во время стоянки в Евпатории на "Капитан-лейтенанте Баранове" разорвало магистральную трубу (как уже было 4 октября) рабочего пара. Для замены магистрали силами плавучей мастерской "Кронштадт" корабль ушел в Севастополь. Бригада же осталась в Евпатории.

Несмотря на уже полыхавшую в мире войну, флот в Черном море находился в состоянии той неопределенности, в которой порт-артурскую эскадру застало японское нападение 26 января 1904 г. Флот также не приводили в полную боевую готовность и также удерживали от активных действий. Так же, как и накануне японского нападения, не были приняты во внимание и поступающие одно за другим многочисленные предостережения об обострении обстановки, о лихорадочных приготовлениях Турции и готовности "Гебена" и "Бреслау" напасть на русские берега.

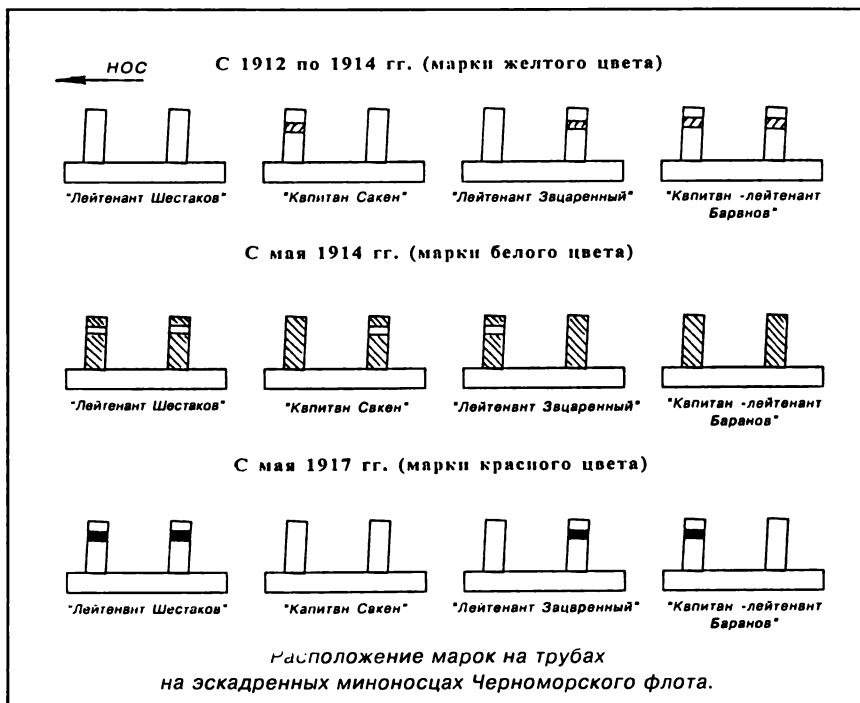
Когда "Гебен" и выведенные им в море диверсионные группы кораблей уже шли для нападения на берега России, А. Эбергард, словно находясь в сговоре с адмиралом Сушоном, отдает в тот вечер приказание об отправке в Ялту заградителя "Прут". Он должен был доставить туда один батальон солдат, без которого, видите ли, 62 дивизия не может отправиться на

фронт. Время же на марш по крымским дорогам терять не хотели. И царедворец со стажем А.А. Эбергард не находит для этой цели более подходящего судна, чем наполненный новейшими минами заградитель "Прут". "Прут" по воле адмирала отправляется в Ялту, но, не успев приступить к выполнению поручения, получает приказание держаться ночь в море. Здесь на виду наблюдательных постов он, оказавшись под огнем "Гебена", поднял боевые стеньговые флаги (их на постах почему-то приняли за белые!) и героически потопил сам себя со своим бесценным грузом новейших мин.

Иных подвигов императорские флотоводцы совершать не умели. Героический подвиг дозорных миноносцев, не задумывавшихся броситься в атаку на "Гебен", помочь "Пруту" не смог. Но еще тремя часами раньше, чем был потоплен "Прут", из Одессы пришло (это было в 4 ч. 15 м. 16/29 октября) принятое всем кораблям открытое радио дежурного парохода РОПиТ (коммерческий флот оказался организованным военным): "Турецкий миноносец взорвал "Донец", ходит в одесском порту и взрывает суда". Это сообщение в штабе А.А. Эбергарда осмысливали в течение часа. Только в 5 ч. 20 м. на флот была "спущена" директива вскрывать пакет № 4Ш.

О развернутых на побережье наблюдательных постах никто не вспоминает, и служба связи по собственной инициативе оповещает их о начале войны. Горько, но факт: сообщение с поста Лукулл об обнаружении "Гебена" поступило в 5 ч. 30 м., но до штаба Командующего дошло лишь через 20 минут. С такой же скоростью — в продолжение 19-20 минут передавалось и приказание о включении крепостного минного заграждения. В итоге всей этой завидной распорядительности учеников адмирала Эбергарда, утопив "Прут", обстреляв крепость, рейд и город, партию траления и державших ближний дозор миноносцев 4-го дивизиона, "Гебен" благополучно миновал заграждения Севастопольской крепости.

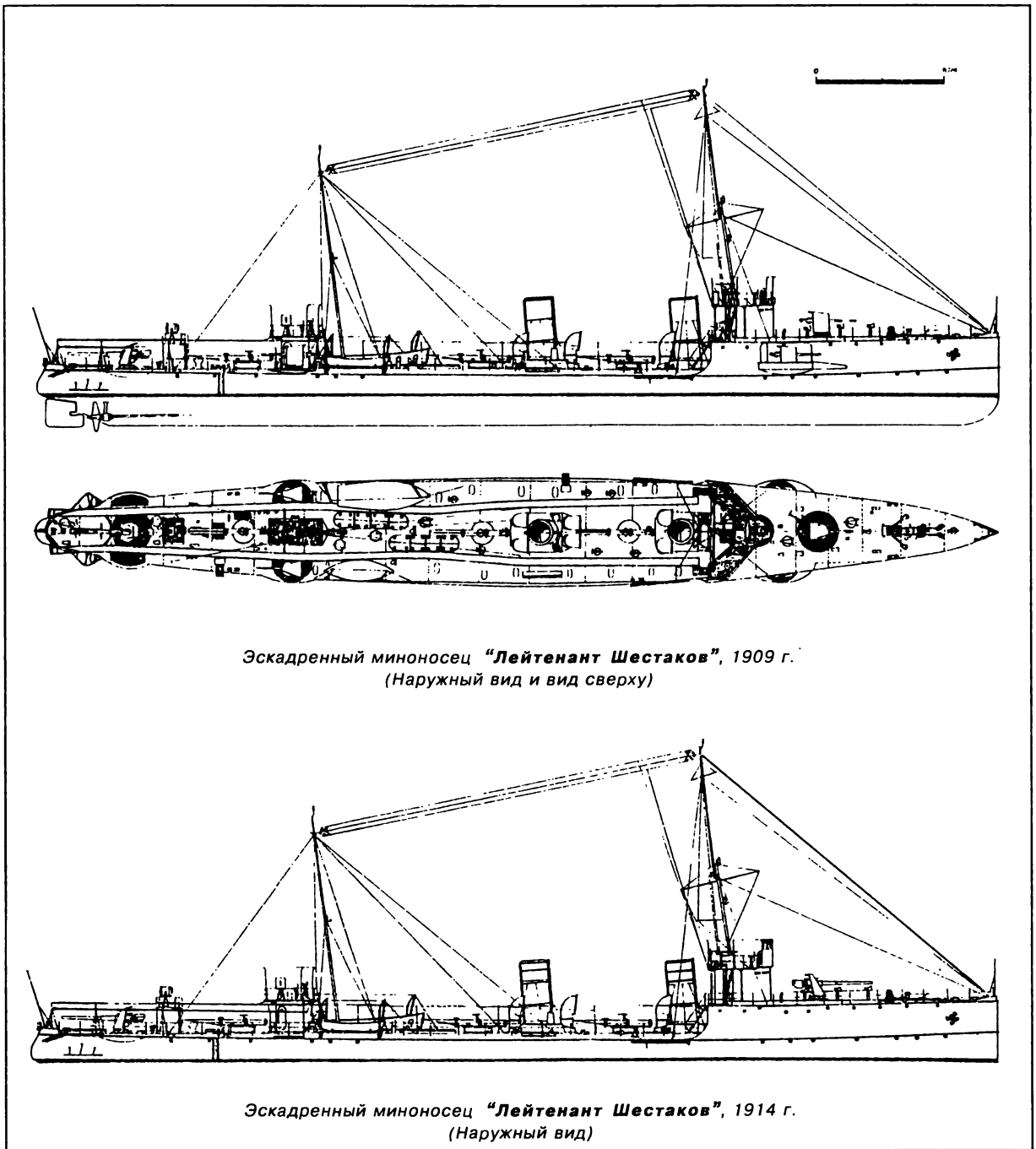
В историю вошли трогательные подробности этого редкостного военно-морского головотяпства. Оказывается, неотлучно сидевший у коммутатора дежурный офицер все это время терпеливо выжидал, пока посланный им на пирс унтер-офицер найдет начальника миной обороны (он решал там какие-то неотложные распорядительно-хозяйственные дела) и призовет его на станцию для отдачи личного (таков был строгий порядок!) приказа о включения заграждения.



Прояви этот коммутаторный офицер личную инициативу и элементарное гражданское мужество — с "Гебеном" (он, как потом выяснили, несколько минут маневрировал на заграждении) могло быть покончено в тот же первый день войны.

Не лучшим образом распорядился и А.А. Эбергард и его штабные чины с имевшимися в их распоряжении внушительными минными силами. Лишь в 7 ч. 30 м., то есть спустя 3 ч. 15 м. после сообщения о нападении на корабли в Одессе, приказ о вылете в море получили два гидросамолета и о съемке с якоря — подводные лодки "Лосось" и "Судак". Что мешало держать эти лодки (пусть даже поочередно) на дежурстве в море — этот вопрос при фиктивном разбирательстве (император не хотел осуждения своего любимца) вовсе не поднимался. "Гебен" в это время уже около получаса как удалялся на юг. Не поддается объяснению и роль минной бригады. Слово самой судьбой изготовленная к атаке, она в числе 19 миноносцев в ночь нападения на Одессу в полной готовности оставалась на рейде Евпатории, то есть почти что на пути шедшего в Одессу турецкого отряда. Проведя здесь минные стрельбы, бригада ожидала дальнейших указаний.

В 20 ч. 35 м. на бригаде было принято радио командующего морскими силами: "Положение весьма серьезное. "Гебен" видели с двумя миноносцами около Амастро. С рассвета положение первое. Госпитальным судам то же к 9 часам, транспортам пока четвертое." Но за этими обоснованно тревожными предостережениями никаких указаний не последовало. О бригаде забыли. Не получая указаний и уловив, может быть, каким-то шестым чувством приближение противника (турецкие миноносцы и "Гебен" были уже



близки к широте Севастополя), начальник минной бригады решил наконец выразить тревогу по поводу своего неопределенного положения. В 23 часа он радировал в штаб флота: "Ввиду серьезности положения полагал бы необходимым иметь полный запас топлива. Жду распоряжений."

В штабе не нашли нужным отозваться на инициативу бригады. Развертывание завесы не состоялось, уроки минувшей войны использованы не были, рутинная бездумность исполнителей оставалась в силе. В от-

вете штаба флота говорилось: "Приготовьтесь к бою, возвращайтесь в Севастополь, подходя в зону обстрела батарей и к минному заграждению не раньше рассвета. В случае появления неприятеля вскрыйте пакет № 4Ш". Иными словами, командование флота по-прежнему не видело необходимости в использовании своего самого скоростного маневренного соединения для прояснения зловеще сгустившейся обстановки.

В это время два германо-турецких эсминца — близкие сверстники по типу с проектом "Лейтенанта

Шестакова" — преодолевали три последних десятка миль, оставшихся на пути к Одессе. Они уже зашли в тыл ощущавшей смутное беспокойство и все-таки продолжавшей бездействовать бригаде. Дерзость и холодный расчет германо-турецкого адмирала Сушона и на этот раз оправдались.

Судьба, как это не трудно видеть в войнах XX в., до последнего благоприятствовала русским, и в этой ситуации предоставила им еще один шанс. "Гебен", допустив ошибку в счислении, поднялся к северу выше Севастополя. Здесь в конце Лукулльской мерной линии его должны были увидеть эсминцы минной бригады. Но не увидели, потому что шли без дозора. Полоса тумана, как когда-то было с заградителем "Амур" 1 мая 1904 г. под Порт-Артуром, разделила противников. На пути "Гебена" оказалась державшаяся на инкерманском створе группа дозора 4-го дивизиона. Связи с бригадой она не имела. Пытаясь спасти шедший с запада к Севастополю "Прут", головной дозора "Лейтенант Пущин" повел корабли в почти безнадежную в дневных условиях и столь малыми силами атаку. Прекратив стрельбу по городу и крепости, "Гебен" открыл залповый огонь из 150-мм пушек. Получив несколько попаданий (было убито 7 и ранено 11 человек), но, по счастью, не потеряв ход, "Лейтенант Пущин" в расстоянии около 50 кабельтовых отвернул и ушел в Севастополь. Оставшиеся в строю "Живучий" и "Жаркий" помочь "Пруту" уже не смогли.

Совершенно бесполезным оказалось для флота присутствие в Евпаторийском заливе остальных 15 миноносцев Минной бригады. Пропустив к Одессе миноносцы "Гайрет" и "Муавенет", а к Севастополю "Гебен" с тралившими перед ним (10-узловой скоростью) миноносцами "Ташос" и "Самсун", бригада не заметила и появления действовавших самостоятельно заградителей "Самсун" и "Нилуфер". Не предприняли попыток перехвата кораблей, напавших на Одессу. Строго исполняя полученное накануне приказание и не ведая о происходящих событиях (из штаба никакой информации не поступало), она в 6 ч. 10 м. утра неторопливо двинулась к Севастополю. В 7 ч. 40 м., пройдя по недавнему кильватерному следу "Гебена" и еще видя на горизонте его дымы и рангоут, бригада

под берегом вошла на севастопольский рейд.

Во всем этом не был повинен флот. Он свой долг выполнил с честью. Но понятна и тяжесть стоявшей перед ним задачи при бесталанном командующем и отсутствии скоростных кораблей. Не сумев использовать в Евпатории свой единственный шанс торпедной атаки ("Гебен", шедший с тралящими миноносцами, ничего не стоило заставить врасплох), минная бригада должна была ждать теперь готовности черноморских "новиков" типа "Дерзкий". А пока на кораблях не раз, наверное, недобрым словом поминали строителей, и министерство, и великого князя Александра, устроивших флоту сооружение в 1905 г. кораблей вчерашнего дня.

Стыдно сказать, но скоростные по определению корабли типа "Лейтенант Шестаков" с их "парадной", давно забытой 25-уз скоростью не имели шансов уйти от преследования со стороны "Гебена" — их современника. "Весомо, грубо, зримо" продолжала себя являть в этих кораблях рутинная доцусимского и цусимского мышления верхушка флота. Турки и те сумели потратить свои деньги благоразумнее. Не мучая себя творческими изысканиями, они взяли да и приобрели в Германии в 1910 г. четыре немецких 35-уз. миноносца (S-165—S-168). Два из них и участвовали в налете на Одессу. Они, как можно судить, принадлежали к тому самому типу "Тартар", который наперебой предлагали из-за границы и который для русского флота, вплоть до появления "Новика", оставался недосыгаемым.

Справочники опровергают один другого, и если принять, что это были еще поршневые корабли с более умеренной 28-30-уз. скоростью, то и в этом случае они должны были оставлять наши миноносцы типа "Лейтенант Шестаков" далеко позади себя. Пусть читатель сам выберет слова, какими следовало бы назвать ту техническую политику и тех людей, которые упорно обрекали Россию на отставание от мирового прогресса. Так или иначе, но в условиях развязанной войны наши корабли при встрече со своими турко-немецкими миноносными двойниками (при 620 т водоизмещении они имели только по 2 88-мм пушки) могли рассчитывать лишь на свои 120-мм орудия, а с "Гебеном" — только на счастливый случай.

## БОЕВОЙ ПУТЬ "ГЕРОЙСКОГО ДИВИЗИОНА"

Так, наверное, должны были называть в Севастополе корабли, носившие звучные имена тех, кто в прошлых войнах прославил русский Черноморский флот. Этими проверенными в истории (вопреки нынешним традициям увековечивания "друзей по службе") именами людей корабли третьего дивизиона могли по справедливости гордиться. И честь этих имен они не посрамили. Всю войну наравне со вступавшими в строй "новиками" они несли напряженную боевую службу. Во всех сторонах Черного моря — от болгарского

берега до кавказских гор и предгорий Анатолии, под крымским берегом, у пляжей Эльтигена и Таманского полуострова, близ Афонского монастыря и берегов Колхиды можно было опознать их характерные, очень современно выглядевшие двухтрубные силуэты.

Лишь в 16 часов 16/29 октября адмирал Эбергард, кое-как оправившись от шока и желая реабилитироваться в глазах высшего начальства, вывел корабли в море. Держась к югу от Крыма и в половине расстояния от Анатолии, эскадра совершила 12 гиган-

гских зигзагов. Но противник, израсходовав в дальних диверсиях запасы топлива, находился в то время уже на пути в свои базы, и перехватить его можно было лишь совершив незамедлительный бросок к Босфору. Но адмирал предпочел заниматься "парадом" посреди Черного моря.

В этой впечатляющей, если бы германо-турки могли ее наблюдать, демонстрации боевой мощи флота участвовали обе бригады линейных кораблей. Дозор впереди флота возглавлял крейсер "Память Меркурия". В двух колоннах за флотом шла миная бригада. Левую составляли "Гневный" (брейд-вымпел начальника бригады), "Беспокойный", "Дерзкий", "Пронзительный". В правой шли "Лейтенант Шестаков" (брейд-вымпел начальника 3-го дивизиона капитана 1 ранга И.С. Кузнецова), "Лейтенант Запиренный", "Капитан-лейтенант Баранов", "Капитан Сакен" и 350-тонные миноносцы "Зоркий", "Звонкий", "Живучий", "Живої", "Жаркий". С этими силами, не зная, видимо, что же следует предпринять, адмирал в продолжение двух суток и кружил посредине Черного моря. Двинуться сразу к Босфору, чтобы там перехватить диверсантов, разделить свои силы на две завесы, которые там же могли бы успеть прийти на помощь одна другой при появлении "Гсбена", адмирал не решился.

Практически в бездействии пребывали и новейшие, только что вступившие в строй четыре "шювика". Что-то могли сделать и 25-уз. миноносцы — от "Шестакова" до "Жаркого". Они на исходе вторых суток крейсерства успели в составе бригады "сбегать" в Севастополь для пополнения запасов топлива и в 6 час. утра 19 октября снова присоединились к флоту. Он тем временем продолжал ходить по кругу. Всего в это необъяснимое крейсерство, продолжавшееся четыре дня, прошли до 700 миль. Это было примерно втрое больше расстояния от Севастополя до Босфора.

Многообещающим был поход миноносцев с флотом, начатый 22 октября/4 ноября. Он должен был помешать все еще ожидавшейся высадке десанта против Одессы. На этот раз путь флота пролегал к Босфору. Дивизию линейных кораблей составляли "Евстафий" (флаг командующего флотом), "Иоанн Златоуст", "Пантелеймон (флаг вице-адмирала)", "Ростислав". Впереди шли дозорные крейсера: "Память Меркурия" (флаг контр-адмирала) слева, "Кагул" справа, "Алмаз" (его чаще называли все же крейсером) в центре.

В кильватер линейной дивизии шли три дивизиона эскадренных миноносцев — все четыре типа "Лейтенант Шестаков" (3-й дивизион), 4-й дивизион в составе всех четырех миноносцев серии "Ж" и миноносцы 5-го дивизиона "Звонкий" и "Зоркий". Поход имел целью, помимо возможного артиллерийского боя с германо-турецкими кораблями, провести постановку минных заграждений с четырех миноносцев. Приняв по 40 дрейфующих мин и 20 всплывающих, они в полночь вышли из Севастополя и в 10 ч. утра 23 октября присоединились к флоту. По технической выучке и организованности флот, как это показали все

походы, далеко ушел от цусимского уровня.

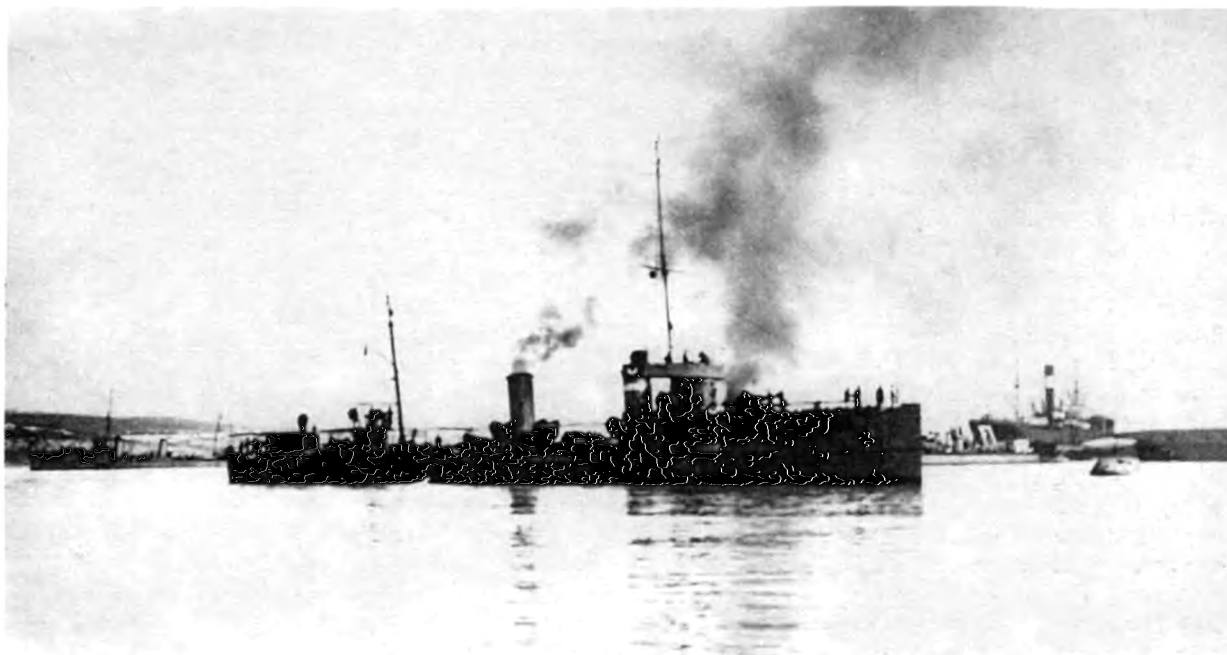
В полночь, находясь на долготе Очакова и широте Констанцы, продолжали держать курс на Мидию (к западу от Босфора). Таким путем рассчитывали, видимо, разминуться с противником, если бы он в самом деле вышел на Одессу. Никаких завес миноносцы всех трех дивизионов не разворачивали, а потому немцы (всеми операциями руководили именно они, заменяя на кораблях командный состав, а часто и команды) имели немалые шансы обойти русский флот мористее или под болгарским берегом. О мотивах этой тактики адмирала нам и на этот раз придется лишь гадать.

Вместе с постановкой заграждений готовился и первый обстрел Угольного района. Этот участок турецкого побережья, располагавшийся в 130 км от Босфора с городами и селениями Зунгулдак, Козлу, Эрегли, Килимли, Парфени и др., с начала войны становился главной целью экспедиций русского флота к Анатолии. Перерыв доставки морем (сухопутных дорог через горы не было) до Босфора добывавшегося в горах угля мог нанести ощутимый урон военной экономике Турции и подорвать ее способность вести войну. Об усилении блокады Угольного района союзники неоднократно в течение войны просили Россию.

Первый шаг к началу операций против Угольного района был сделан после полудня 23 октября, когда "Капитан-лейтенант Баранов" подошел по приказанию командующего к борту сначала "Кагула", а затем "Ростислава" и сообщил о предстоящем им на следующий день обстреле главного порта района — Зунгулдака. Огнем двух кораблей надо было уничтожить кран для погрузки угля на молу, на малой пристани, а также землечерпалки и ремонтные мастерские. Стрельбу предписывалось вести не более часа, держась в море не ближе 100-саженной глубины. "Ростиславу" разрешалось израсходовать не более 60 254-мм и 80 152-мм снарядов. В 14 ч. 10 м. дивизион отделился от флота, а миноносцы 4-го и 5-го дивизионов начали с больших кораблей пополнять запасы угля.

В 16 ч. 45 м., находясь на долготе Босфора в расстоянии от него около 65 миль, флот лег на курс 91°, то есть почти строго на восток. В 6 ч. утра 24 октября открылся азиатский берег. "Кагул" и "Ростислав" в сопровождении шести миноносцев 4-го и 5-го дивизионов повернули на юг, к берегу. Остальные миноносцы и весь 3-й дивизион остались для охраны флота. Стрельбу начали в 8 ч. 20 м. с расстояния 75 каб. Но уже через 10 минут пошел дождь. Огонь пришлось вести фактически по площадям. После получасовой стрельбы, выпустив 24 снаряда (запись в вахтенном журнале корабля), "Ростислав" лег на курс 12° для присоединения к державшемуся в море флоту. Из 152-мм пушек за дальностью расстояния и плохой видимости не стреляли. Подошедший ближе "Кагул" выпустил по порту до 226 152-мм снарядов и в 9 ч. 45 м. также повернул к флоту.

Широкие клубы пожарниц как будто свиде-



Эскадренный миноносец "Капитан Сакен".

тельствовали об эффективности стрельбы, но о прямых результатах судить было трудно. Составлявшаяся в суровую сталинскую эпоху "Боевая летопись русского флота" (М., 1948) весьма нейтрально сообщила о том, что у Босфора 1-й дивизион миноносцев "поставил в ночь на 6 ноября заграждение из 240 мин". Лишь позднее, в пору слегка приоткрывшейся исторической гласности авторам труда "Флот в мировой войне" (М., 1964) позволено было уточнить, что, вообще-то, это "первое активное русское минное заграждение было в большей своей части уничтожено в момент постановки". Эта явная неудача, обратившаяся в прах очередную партию мин, созданных непрерывным трудом московских и петербургских рабочих, была прямым следствием очередного легкомыслия или А.А. Эбергарда или его штаба.

И все же судьба продолжала благоприятствовать русским. Уже через час после обстрела Зунгулдака, в 10 ч. 30 м. 24 октября на пути флота оказались три турецких военных транспорта. Без всякого прикрытия, уповая только на волю аллаха, они с военными грузами шли из Босфора на Трапезонд. Там сосредоточились турецкие войска, пытавшиеся остановить успешно развивавшееся русское наступление.

Первыми неясные силуэты судов с расстояния около 5 миль заметили на "Шестакове", о чем немедленно сообщили на "Гневный". Пройдя вдоль линии кораблей, начальник бригады оповестил о возможном появлении противника. Ожидая встречу с "Гебенем", на кораблях пробили тревогу. Но миноносцы в атаку снова не послали. Проступившие во мгле ненастного дня неизвестные суда в течение 15 минут были подвергнуты обстрелу с "Иоанна Златоуста" и "Ростислава".

Когда же в них опознали транспорты, в их расстреле принял участие и миноносцы. Полное господство в море позволяло в принципе отвести суда в Севастополь. Это было бы хорошим продолжением традиции, положенной в предшествовавших войнах на Черном море, когда еще в 1877 г. русский импровизированный крейсер "Россия" привел в плен транспорт с войсками "Мерсина". Но охвативший всех азарт охоты и волнения первого боя не позволили преподнести предметный урок туркам и их немецким покровителям. Транспорты потопили. С них сняли 224 человека, но обстоятельного допроса не провели. Убоявшись начавшегося норд-остового шторма, бесцельно потеряв время и пройдя всего 600 миль, адмирал к вечеру 25 октября/7 ноября повернул флот в Севастополь.

Шторм, которым шедший впереди "Ростислав" валяло до 25-26° на борт, для малых кораблей оказался одним из нечасто выпадавших на их долю испытаний. Ночью мгла и дождь скрыли дымы линейных кораблей, и минная дивизия из-за участвовавших перебоев винтов должна была уменьшить скорость до 10 уз. Держась прежнего курса и приводя против ветра и зыби, корабли к полудню 25 октября шли к параллели мыса Ай-Тодор. Ветер крепчал, зыбь усилилась, на кораблях ощущали сильные удары волн о корму. Скорость по счислению была не более 7 уз.

Свою борьбу со штормом вели оторвавшиеся от дивизии "Капитан-лейтенант Баранов", "Лейтенант Зацаренный", "Капитан Сакен" и "Живой". Тщательно выгадывая каждый порыв ветра, возглавлявший группу командир "Баранова" к полудню 25 октября сумел зайти за мыс Судак и тем ослабить яростные атаки шторма. Пользуясь ослаблением

зыби, пошли к Гурзуфу. Встретили там оставшегося "Лейтенанта Шестакова". Лишь к 14 часам миноносцы 3-го дивизиона смогли соединиться и к 16 часам вошли в Севастополь.

Оказалось, что за время шторма на "Шестакове" ударами водяных валов разбило и смыло двойку, разболталось штыри румпеля, оборвало радиоантенну. От изгибов корпуса на волне в палубе образовалось несколько волнообразных вмятин (гофров). На "Лейтенанте Зацаренном" водяной вал, вкатившийся на мостик, снес сигнальный ящик. Разбило четверку и ее кильблоки. выломало несколько петель у крышек машинных люков. На "Капитан-лейтенанте Баранове" также разбило четверку. Снесло забортные рельсы для постановки мин заграждения, помяло палубный рельсовый путь. Больше всех пострадал "Капитан Сакен". На нем разбило и унесло за борт двойку, сломало стенгу, помяло кожух задней дымовой трубы, поломало вентиляционные раструбы и петли крышек машинных люков, помяло палубу и разболталось руль в сальниках и штыри в румпеле. На всех миноносцах оказались раздавленными несколько стекол в иллюминаторах, погнуты леерные стойки, помяты комингсы люков.

Все эти повреждения, как докладывал начальнику Черноморской минной бригады начальник 3-го

дивизиона капитан 1 ранга И.С. Кузнецов, не привели к гибели кораблей лишь благодаря самоотверженному поведению их команды и офицеров. В отчаянной борьбе с безостановочно гулявшими через палубы громадными валами люди успевали убирать вниз сорванные предметы или крепили их на месте, не допуская опасных разрушений на палубе. "В особенности отлично работала машинная команда, благодаря чему машины и котлы не сдали, несмотря на большие перебои и качку".

Неудачи преследовали и в третьем, как и прежде, проходившем вслепую походе 2-5/15-18 ноября 1914 г. Автор классического по глубине анализа разбора двух боевых столкновений флота в той войне М.А. Петров ("Два боя", Л., 1926) писал, что А.А. Эбергард, зная, что "Гебен" находится в море, имел основания ожидать с ним встречи и, значит, должен был по всем правилам военной науки избрать соответствующий походный строй. Учитывая превосходство противника в скорости, он должен был в максимальной степени реализовать боевую мощь флота в тот краткий миг, когда столкновение может вдруг произойти. "Имея миноносцы впереди, расположить их походный порядок так, чтобы они могли сразу атаковать обнаруженного противника, охватить его кольцом четырех дивизионов, или, ударив с двух сторон, может быть,

### 3-й дивизион эскадренных миноносцев Черноморской Минной бригады у Босфора в 1914 г.

*Секретно*

*Начальнику 3-го дивизиона эскадренных миноносцев  
Черноморской Минной дивизии от 12 декабря 1914 г. за № 201.  
Начальнику Черноморской минной бригады.*

#### Р а п о р т

6 декабря принял от капитана 1 ранга Кузнецова дивизион и в командование оным вступил. Ночью была получена радиограмма № 83 от Командующего флотом, по которой в 8 час. утра 7 декабря был в боевой готовности. В 7 час. утра в Сухарную балку были отправлены баржа и нижние чины для приемки шрапнелей (1/4 боевого запаса), а 1/4 боевого запаса сдавалась на транспорт "Петроград". По полученным телефонограммам от артиллерийского офицера дивизиона шрапнели в должном количестве могли быть изготовлены для миноносцев дивизиона только к 15 часам, а потому с разрешения Вашего Высокоблагородия, я приехал в штаб Командующего, где и получил разрешение выйти с опозданием. В 12 ч. дня пришла баржа из Сухарной балки с 40 сегментными снарядами, все, что могла изготовить Сухарная балка, а потому приказал весь этот запас выгрузить на "Капитан Сакен". Окончив погрузку в 13 час. 15 мин., снялся со швартовов и пошел на присоединение к флоту. Догнав флот в 16 час. 10 мин., вступил в ночной строй. Ночью и днем до 16 ч. 8 декабря располагал курсами согласно сигналам адмирала. В 15 час. 30 м. дня 8 числа по сигналу командующего совместно с заградителями пошел по назначению. Назначение дивизиона состояло идти совместно с заградителями к берегам Босфора, где пер-

вые должны были ставить заграждение, а дивизион должен охранять и оказывать поддержку в случае нападения на них противника. По заранее выработанному плану контр-адмиралом Львовым и объявленному мне, действие каждого миноносца было строго определено и указано, при каком заградителе какой миноносец состоит и что делает.

В 21 ч. подошли к берегам Босфора и меняя курсы по флагманскому заградителю, разделились на две группы и в 21 ч. 40 мин. начали постановку заграждений. Идя на зюйд-вест 80 градусов. параллельно заградителю "Великая княгиня Ксения", несколько раз видел огонь быстро двигавшегося судна, из чего можно заключить, что это было разведочное или дозорное судно неприятеля.

За время постановки заграждений насчитал около 26-ти взрывов мин, от взрывов которых получал очень ощутимые содрогания всего корпуса. В 22 ч. 25 минные заградители первой группы окончили постановку, почему, следуя движению флагманского заградителя взял курс 20 градусов и 12-узловым ходом, держась на его траверзе, пошел к месту randevу с флотом.

В 6 ч. 45 мин. 9 декабря увидел силуэты наших судов и начал делать опознательные согласно полученному приказанию начальника заградителей. Присоеди-

подорвать его, чтобы сделать добычей линейных сил флота и решить проблему принуждения к бою неуловимого "Гебена"— вот, что по мысли М.А. Петрова, должен был сделать командующий.

Ведя флот в чисто цусимском порядке адмирал упустил возможность дать миноносцам проявить себя в условиях столь подходящей для атаки пасмурной погоды. И "Гебен"—таки появился, и прямо навстречу флоту. Это было у мыса Сарыч (45 миль к зюйд-осту от Херсонского маяка) в 12 ч. 10 м. 5/18 ноября 1914 г. Неудачный строй, неправильное маневрирование, ненадежность связи, сбой системы массирования огня (которой флот обоснованно гордился перед войной), явная невыдержанность адмирала не позволили расстрелять "Гебен" тем самым сосредоточенным огнем всего флота, чем он еще в 1907 г. блистал под командованием контр-адмирала Г.Ф. Цывинского. Обменявшись несколькими залпами с головным "Евстафием", "Гебен" поспешил скрыться в тумане. Флот его не искал и не преследовал, миноносцы в атаку или для поиска отправлены не были. Даже нефтяные миноносцы ("Гебен" мог иметь в результате боя серьезные повреждения) адмирал послать в погоню не решился.

Четвертый поход 7/20 декабря флот совершил в особо увеличенном составе: 5 додредноутов, 2 крейсера, 14 миноносцев, 4 заградителя. В 70 милях от Босфора заградители отделились и под прикрытием 3-го дивизиона в ночь на 9/22 декабря поставили 607 мин.

нившись к флоту с дивизионом, вступил в его охрану. С заходом солнца вступил в ночной походный строй.

10 декабря с рассветом догнал флот и вступил в его охрану. К флоту присоединились крейсер "Алмаз", 6-й дивизион и четыре коммерческих парохода. В 16 час. присоединились к линейному кораблю "Ростислав". По сигналу с "Ростислава" вступил в свое место в кильватер "Алмазу" и пошел курсом 185 градусов, указанным начальником авангарда. Начиная с 21 часа ветер стал сильно свежеть, достигая своими порывами до 6—7 баллов. Боковая качка была настолько сильна, что минные аппараты пришлось поставить по диаметральной плоскости. В 3 час. 50 мин. 11 декабря по направлению к "Ростиславу" были усмотрены лучи прожекторов и орудийные выстрелы. Описал координат вправо и лег на старый курс, где освещали прожектора. Ввиду свежей погоды пароходы держались плохо и очень часто становились поперек курса и потому увиденный мною пароход справа на траверзе был пропущен, так как я не имел твердой уверенности, что пароход не принадлежит нам, а также боялся приступить к его уничтожению, не зная точно, где наши миноносцы, еще ранее скрывшиеся из вида.

С наступлением рассвета увидел "Алмаз" с миноносцами 4 и 5 дивизионов, на 225 градусов по своему курсу линейный корабль "Ростислав", идущий на норд-ост. Изменил курс и присоединился к нему, от капитана 1 ранга Кузнецова получил приказание идти по назначению, которого не знал, так как ни на одном заседании, бывших в Севастополе до выхода, мне не было сказано, что должны делать миноносцы 3 дивизиона при операции у Зунгулдака. Доложил об этом командиру "Ростислава" и просил разрешения идти к "Евстафию" и просить дать инструкции относительно дальнейших действий. С "Олега" получил семафор, что он видит на ост-норд-ост от себя плавающие шлюпки с людьми, о чем капитан 1 ранга Кузнецов приказал доложить в штаб командующего. Подойдя к "Евстафию", передал о вышеизложенном семафором и донес, что на миноносцах имеется всего до 80 т угля. Получил приказание дивизионом вступить в дозор, что и было исполнено.

Уже на четвертый день после постановки результат был достигнут, и "Гебен", возвращаясь с очередной диверсии, подорвался на двух минах и на четыре месяца вышел из строя. Будь заграждение более плотным и мощным, и главный противник Черноморского флота не отделался бы так легко. И не получилось это во многом потому, что флот не располагал запасом мин — их истратили под Одессой.

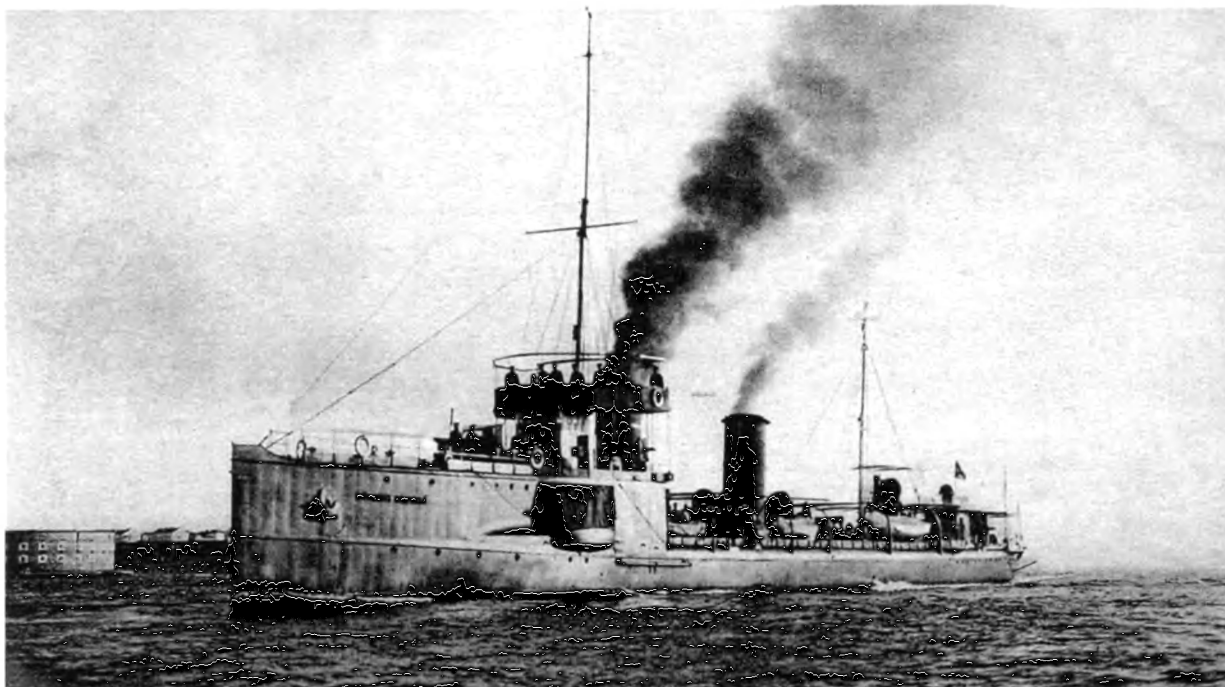
Странная история произошла с операцией по закупорке Зунгулдака, которую было решено осуществить одновременно с постановкой заграждения у Босфора. Операция разрабатывалась без участия командира "Ростислава", и он, уже находясь в море, был поставлен перед фактом возложенного на него руководства всеми собранными и не проводившими никакой предварительной подготовки силами. Связь между "Ростиславом", четырьмя выделенными для затопления пароходами, миноносцами, которым было поручено вывести всю экспедицию к цели, и, наконец, находившимся в прикрытии кораблями эскадры оказалась организованной из рук вон плохо. Еще хуже оказалась сама организация и выполнение операции. Миноносцы не смогли сразу выйти к Зунгулдаку, пароходы ("Олег", "Исток", "Атос", "Эрна"), не имея опыта совместного плавания, в ночи потеряли один другого. Когда же один из них ("Атос") попал в руки бродившему неподалеку "Бреслау", (его почему-то раньше не обнаружили), не было сделано ни попытки

зона при операции у Зунгулдака. Доложил об этом командиру "Ростислава" и просил разрешения идти к "Евстафию" и просить дать инструкции относительно дальнейших действий. С "Олега" получил семафор, что он видит на ост-норд-ост от себя плавающие шлюпки с людьми, о чем капитан 1 ранга Кузнецов приказал доложить в штаб командующего. Подойдя к "Евстафию", передал о вышеизложенном семафором и донес, что на миноносцах имеется всего до 80 т угля. Получил приказание дивизионом вступить в дозор, что и было исполнено.

В 10 час. 30 мин. при появлении дыма неприятельских кораблей на горизонте по сигналу адмирала построился в боевой порядок и следовал курсом за эскадрой. В 10 час. 40 мин. флот повернул на курс 20 градусов, а дивизион вступил в охрану. Ночью, идя в походном строю, располагал курсами, данными с вечера с "Евстафия". В 7 ч. 30 мин. 12 декабря догнал эскадру, вступил в охрану. По донесению крейсера "Алмаз" о появлении неприятельского корабля на горизонте занял свое место в боевом строю, следуя за эскадрой. В 5 час. 53 мин. эскадра открыла прицельную стрельбу. Крейсера и 1-й дивизион пошли в атаку. В 9 час. на эскадре был сделан сигнал "отбой" и флот повернул в Севастополь. Согласно сигналу адмирала увеличил ход и вступил в охрану. В 13 час. ошвартовался в Килен-бухте и приступил к пополнению запаса угля.

За время похода на "Сакене" лопнуло 4 трубки, на "Капитан-лейтенанте Баранове" — 2.

Подписали: Капитан 1 ранга князь Трубецкой  
Флаг-офицер лейтенант Сабовский  
(РГА ВМФ, ф. 601, оп. 1, д. 391)



**Эскадренный миноносец "Лейтенант Зацаренный".**

оказать пароходу помощь, ни перехвата самого "Бреслау". Обстрел парохода никакой тревоги на эскадре не вызвал. Как записывал один из флаг-офицеров на "Трех Святителях", несмотря на звуки выстрелов, флот курса не менял, и, по-видимому, никаких вопросов о том, что случилось, "Ростиславу" не делалось. В неведении о происходящем были и миноносцы 3-го дивизиона. Их просто поставили в строй за пароходами, но ни походный порядок, ни цель задачи им не разъяснили. Не попытывался о том и начальник дивизиона.

Совершив к началу 1915 г. уже 20 боевых походов и отказавшись окончательно от планов штурма Босфора, флот сосредоточил свои усилия на уничтожении всех без разбора судов вдоль анатолийского побережья. В этом периодически совершавшемся "прочесывании" прибрежных вод, помимо постоянно действовавших блокадных нефтяных миноносцев (они могли уйти от преследования "Гебена" или "Бреслау"), участвовали и сопровождавшие флот миноносцы 3-го дивизиона. Но и турки изошрялись в борьбе за существование. С августа 1915 г. их мелкие суда, пробираясь вплотную вдоль берега, начали переправлять уголь не в Босфор, а до устья реки Саккария и дальше вверх по реке и грунтовыми дорогам. В поисках этих судов приходилось, как тогда говорили, "буквально обшаривать берега". Непомерная, хотя и явно не оправдывавшая себя нагрузка ложилась и на миноносцы 3-го дивизиона.

Не раз порознь встречавшиеся на пути флота германо-турецкие "Гебен" и "Бреслау", по-турецки перекрестившиеся в "Явуз султан Селим" и "Мидил-

ли", а на флотском жаргоне именовавшиеся не иначе как "дядя" и "племянник", всегда успевали улизнуть из-под огня русского флота. И миноносцы шестаковского дивизиона, в лучшем случае обменявшись с противником несколькими выстрелами, должны были с завистью наблюдать, как в погоню за надоедливymi германо-турками устремлялись 30-узловые (от проектировавшихся 36 узлов, как это было на "Новике", пришлось отказаться по условиям упрощенных испытаний) нефтяные миноносцы.

Нехватку скорости (еще раз хвала великому князю и мудрецам из МТК) можно было существенно компенсировать установкой более мощной и дальнобойной артиллерии 130-150-мм калибра. Удачное попадание из такой пушки могло при случае хорошо "тормознуть" разбойника и позволить приблизиться к нему для расправы другим кораблям. Немцы и здесь успели опередить русских. 105-мм пушки на "Бреслау" они заменили 150-мм, отчего уже и "новикам" сближение с ним грозило большой опасностью. На соответствующем усилении вооружения настаивали и командиры крейсеров "Кагул" и "Память Меркурия". Они хотели избавить экипаж своих кораблей от "того обидного характера полной беззащитности", на которую их при встрече с "Гебеном" обрекали далеко не дальнобойные старые 152-мм пушки. На миноносцах же обошлись установкой по 1-2 47-мм зенитному орудью с углами возвышения 82-87° и добавлением от 1 до 3 пулеметов.

Во время капитального ремонта ("Капитан-лейтенант Баранов" в 1914 г., остальные корабли в 1915

г.) их корпуса были подкреплены, но от перегрузки избавиться не удалось. Водоизмещение кораблей (как и на Балтийских кораблях) продолжало составлять от 780 до 802 т. Изначальное отсутствие проектных резервов немецкого прототипа устранить было невозможно. Оставшийся конструктивный резерв — торпедные аппараты с их торпедами — в войне использован не был. Один-два аппарата на случай счастливого выстрела по "Гебену" или "Бреслау", может быть, и стоило сохранить, но пушки кораблю требовались в каждом походе.

Совершался очередной исторический парадокс на тему о роли личности в истории: корабли и их экипажи оказывались почти непоправимо скованными в своих возможностях по вине конкретных администраторов, когда-то стоявших у истоков их проектов. От них зависело: принять в заданиях на проектирова-

ние кораблей прогрессивные, опережающие время технические решения или оставаться на бесхлопотной дорожке рутинного проектирования. Ушли со сцены и забыли о своих деяниях эти люди (только великий князь, сделавшись в 1915 г. без особых подвигов уже полным адмиралом, занимался авиацией в действующей армии), а корабли продолжали нести на себе клеймо его недомыслия.

Невольно свидетельствуя об этом, А.А. Эбергард в декабре 1914 г. вынужден был докладывать в Ставку, что для крейсерства и поддержания блокады сил ему катастрофически не хватает, "так как за исключением четырех миноносцев (речь, понятно, шла о "новиках" — Р. М.), только что вступивших в строй, не было ни одного судна, которое можно было отделить от флота". Шестаковский дивизион в этом списке состоять, увы, не мог.

## В ОХРАНЕ "ИМПЕРАТРИЦ"

Прошли два года войны. Привычной, хотя и все более тягостной становилась боевая страда. Всех угнетали однообразие и отсутствие видимых результатов деятельности. Флот совершал новые и новые походы, миноносцы, сменяя одна группа другую, вели блокаду и едва ли вдохновляющее "обшаривание" турецкого побережья. Сложилось устойчивое разделенное сил. Угольные миноносцы в основном занимались охраной походов флота, нефтяные (иногда с привлечением угольных) вели блокаду.

С вводом в строй долгожданных дредноутов ("Императрицы Марии" — 28 мая 1915 г., "Императрицы Екатерины Великой" — 5 октября 1915 г.) изменилась тактика флота. Вместо вынужденных плавать все время вместе (чтобы успеть дать отпор "Гебену") с предельной 16-узловой скоростью двух бригад линейных кораблей - додредноутов появилась более мобильная форма тактических соединений. Каждый 21-узловый дредноут с приданным ему 23-узловым крейсером и выделявшимися для охраны миноносцами образовывали компактную маневренную группу. Встреча с каждой из них могла для "Гебена" обернуться катастрофой. Они поочередно, а иногда и в одно время уходили в море для операций. Додредноуты теперь реже выходили в море, но и им вскоре нашли применение: продолжение обстрелов побережья противника, охрана Константины и одесского района.

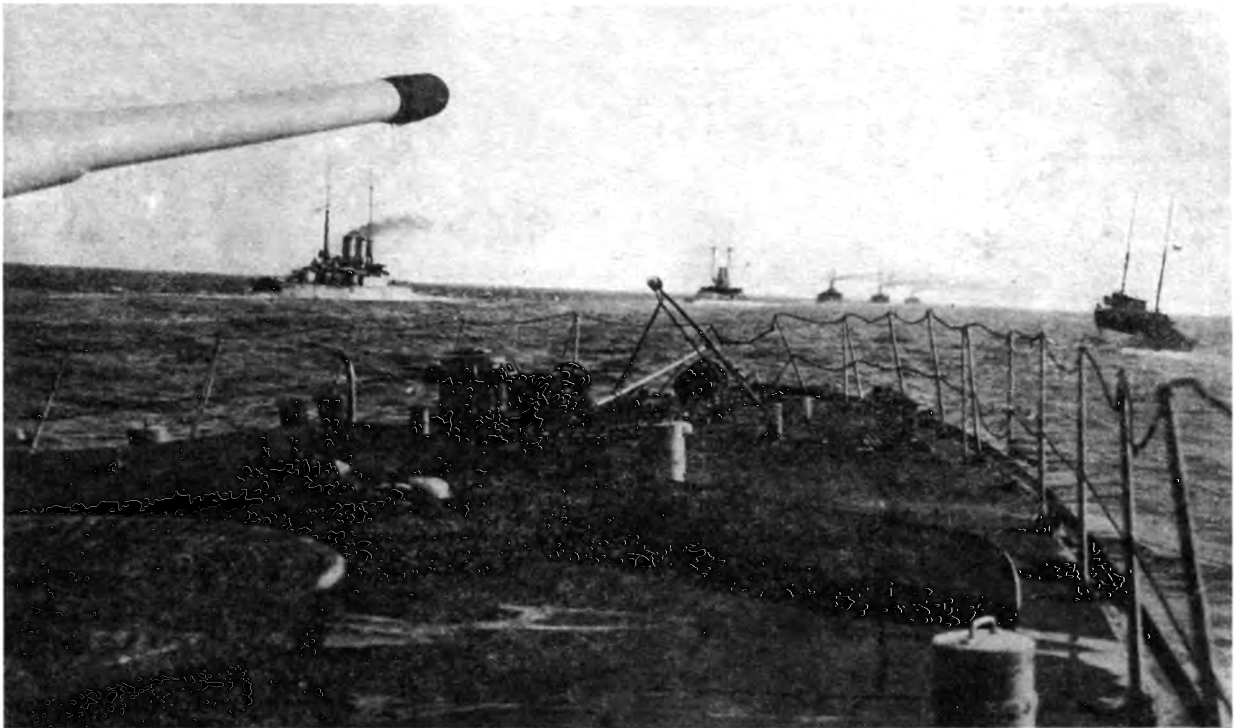
Менялся и состав сил охранения. Он мог состоять только из нефтяных миноносцев. По общему правилу угольные миноносцы преимущественно были заняты охраной маневренных групп. На угольные миноносцы возлагалась также охрана крупных кораблей во время проведения ими плановых практических стрельб под Севастополем. Стабильным был лишь состав групп: первую составляли "Императрица Мария" и "Кагул", вторую — "Императрица Екатерина Великая" и "Память Меркурия". В третью группу

включили додредноуты "Евстафий", "Иоанн Златоуст" и "Пантелеймон". Эти корабли с близким составом артиллерии могли в наибольшей степени реализовать преимущества бригадного метода массирования огня, чего так всегда боялся "Гебен". Эту прежнюю довоенную бригаду считали резервной. В случае выхода в море ее предлагали усилить, добавив два додредноута "Три Святителя", "Ростислав" и один крейсер. До вступления в строй "Екатерины" третью группу называли второй.

Такой порядок установился после состоявшегося под прикрытием всего Черноморского флота (в три линии завес, начиная от подводных лодок у Босфора) 25-30 июня перехода из Николаева в Севастополь первого черноморского дредноута "Императрица Мария". Миноносцы 3-го дивизиона, завершив капитальный ремонт, обеспечивали ускоренный курс маневрирования и стрельб, который в море под Севастополем проходил первый дредноут флота. Уже 17/30 октября он вышел в свой первый боевой поход на Зунгулдак. В охранении были крейсера "Память Меркурия" и "Алмаз", миноносцы "Капитан Сакен", "Лейтенант Зацаренный", шесть угольных типов "Ж" и "З", 5 нефтяных, а также присоединившиеся к флоту уже по возвращении его в Севастополь "Лейтенант Шестаков" и "Капитан-лейтенант Баранов".

Разделившись и выбрав цели в районе Килимли-Зунгулдак, додредноуты выпустили по береговым сооружениям и портам до 1200 снарядов. "Гебен" благоразумно не показывался. Дождавшись ухода флота, он возобновил продолжавшееся в последние месяцы конвоирование (такова была острота кризиса) угольных транспортов в Босфор. Турки все еще по-прежнему находили пароходы, переводившиеся, видимо, со средиземноморского побережья.

Вместе с миноносцами 4-го и 5-го дивизионов миноносцы 3-го дивизиона 25 октября 1915 г. охра-



*Черноморский флот в походе.*

няли стоянку шедшего из Николаева второго черноморского дредноута "Императрица Екатерина Великая". Утром 26 октября миноносцы развернули завесу в море для прикрытия перехода дредноута в Одессу, а затем 30 октября вступили в охрану его на переходе в Севастополь. На время испытания дредноутом своей артиллерии в море дивизион в полном составе перешел в охранение державшейся неподалеку 1-й маневренной группы.

Плавания этого дня стали новым испытанием для миноносцев: дождь, временами туман, мгла, свежий ветер и зыбь сбивали с курса. Миноносцы с трудом держались с флотом. Дредноут этой непогоды как будто и не замечал. Корабль отлично держался в строю, уверенно и точно управлялся, строго выдерживал заданное расстояние. Моряки, успевшие обучиться на "Императрице Марии", обеспечивали быстрое вступление нового корабля в строй. Отлично показала себя во время проведенных в этом походе первых стрельб и артиллерия корабля. Флот торжествовал. Никто не сомневался, что дни "Гибена" сочтены.

Вступление Болгарии в сентябре 1915 г. в войну выявило новый объект действий флота — порт Варну, где предполагалось развертывание базы германских подводных лодок. Новые обстоятельства войны резко увеличили нагрузку и на миноносцы. Вместо 70-100-мильных переходов, как это было на Балтике при обороне Моонзунда и Рижского залива, черноморским миноносцам, ощутимо изнашивая механизмы, прихо-

дилось одно за другим совершать плавания по 700-1000 миль. А потому была налажена особая система замены охранных миноносцев во время перехода маневренной группы, когда вновь прибывшие продолжали выполнять боевую задачу тех, которые для пополнения запасов топлива уходили в Севастополь. Приемки топлива в море с транспортов, как это позволили себе немцы посреди Балтики, в Черном море не практиковались.

База Зунгулдак в этих обстоятельствах могла бы оказаться очень полезной. Но А.А. Эбергард никак не хотел воспользоваться уроком, о котором напоминал подобным же образом устроенный японцами под Порт-Артуром в 1904 г. порт Дальний. И очень заблуждаются те, кто привык верить, что в русском флоте уроки той войны были усвоены сполна и "в лучшем виде". Много, слишком много осталось забытым.

Особо показательным, хотя вряд ли кто из участников имел время об этом вспомнить, был поход 7-9/20-22 октября 1915 г. Корабли шли к недавно дружеским, а теперь ставшим вдруг враждебным берегам Болгарии, где все названия на карте напоминали о славе побед русского флота и дружбе славянских стран. Но все осталось в безвозвратном прошлом. Неузнаваемо изменились и люди и корабли. И только флаг, славный Андреевский флаг — символ нации, вековой носитель доблести и чести флота, как и встарь, осенял корабли. И флот, выполняя веление долга, с веками отработанной исполнительностью совершал очередной, но не приближавший Россию к победе поход.

Обстрел портовых сооружений Варны и Евксинограда вели "Евстафий", "Иоанн Златоуст", "Пантелеймон". В прикрытии находились "Императрица Мария", крейсера "Кагул", "Память Меркурия" и 10 миноносцев. Из-за отсутствия разведывательных данных, плохой погоды, не позволявшей корректировать стрельбу (гидрокрейсера с самолетами в поход не взяли), операцию не довели до конца, и она оказалась, по существу, безрезультатной.

Обстрел решили повторить в следующий раз с одновременным ударом с воздуха. Этот поход состоялся 12-15/25-28 октября 1915 г. Но немцы, как и после первого обстрела Зунгулдака, без промедления воспользовались сделанным предупреждением и поспешили оборудовать в Евксинограде базу для своих пришедших в Черное море первых подводных лодок. В новом походе, как и прежде, участвовали 1-я и 2-я маневренные группы с охранявшими их крейсерами и миноносцами. В дневном походном порядке "Лейтенант Шестаков" держался около крейсера "Кагул", а "Капитан-лейтенант Баранов" при "Памяти Меркурия". До начала бомбардировки противник был атакован самолетами гидрокрейсера. Среди его летчиков был лейтенант В.Р. Качанский, ранее служивший старшим офицером на "Лейтенанте Шестакове", а с 1914 г. получив подготовку и звание морского летчика, участвовавший в действиях авиации под Севастополем и экспедициях совместно с флотом.

Обстрел сосредоточенным огнем мыса Галета, порта и его сооружений продолжался с 8 ч. 57 м. до 9 ч. 33 м. Батареи Варны пытались отвечать, но к концу обстрела замолчали. По наблюдениям командира 3-го дивизиона капитана 1 ранга А.М. Клыкова (ранее в 1913-1915 гг. командовал "Шестаковым") уже после прекращения огня были видны два неподвижно стоявших дыма, позволяющие думать о взрыве пороха или боеприпасов.

Успевшие выйти в море из Евксинограда две германские подводные лодки UB-7 и UB-8 выбрали для атаки концевой "Пантелеймон". Атак лодок ожидали и с миноносцев 3-го дивизиона, не раз обращая внимание на подозрительные предметы, оказывающиеся при приближении к ним либо масляными пятнами, либо остатками выброшенного с кораблей мусора. Это распыляло бдительность (о чем в донесениях командиров предлагалось сделать вывод на будущее), и опытные немецкие подводники сумели обойти корабли охранения. Но удача им не сопутствовала. Первая лодка выстрелить не успела — "Пантелеймон" сделал непредвиденный поворот и ушел из-под прицела. Вторая лодка промахнулась. Энергичный огонь по воде из 152-мм пушек одновременно открыли "Пантелеймон" и "Евстафий". Разрывы их снарядов немецкие подводники и приняли за взрыв торпеды, который они, как писал немецкий историк, "хорошо слышали".

На обратном пути, когда флот поднялся вдоль берега до широты Констанцы и повернул на восток к Севастополю, "Лейтенант Шестаков" и "Капитан-лей-

тенант Баранов" по сигналу с "Императрицы Марии" отделились и пошли на север к Одессе. Здесь они должны были обеспечить испытания крейсера "Прут". Этот новый корабль русского флота ранее был турецким крейсером "Меджидие".

Желая реабилитировать себя в глазах общественного мнения, А.А. Эбергард пытался интенсифицировать действия флота. За последние три месяца маневренные группы совершили 10 походов. В них почти всегда в полном составе участвовали и корабли 3-го дивизиона. В тяжелых зимних условиях, проделывая в дневное время уже неукоснительно требовавшийся противолодочный зигзаг (в Черном море это называлось "ломать курс"), с риском нарваться на плавающие мины (одну из них в походе 11 ноября расстрелял "Зацаренный"), корабли неустанно бороздили море. Множилось число выходов в море уже вполне сформировавшихся двух дредноутных соединений, росло количество поставленных мин и потопленных турецких пароходов, фелюг и магонов (только в восточной части моря их было потоплено 778), но главные разбойники Черного моря оказались неуловимыми. Адмирал, вместо устройства надежной западни, все еще полагался лишь на счастливый случай.

Большой поход с "Императрицей Марией" состоялся 18-22 декабря 1915 г. Три дня — с 19 по 21 декабря — корабли держались на широте Инады (около параллели 42°). Но "Гебен", словно почуввав опасность, из пролива не выходил, и командующий, потеряв терпение, повернул к Севастополю. С 21 по 22 декабря с присоединившимися для усиления охраны "Лейтенантом Зацаренным", Капитаном Сакеном", "Пронзительным" и "Пылким" занимались маневрированием. Утром 22 декабря во время практической стрельбы "Императрицы Марии" встретили направляющуюся к Босфору 2-ю маневренную группу. Ее в этот раз возглавлял начальник крейсерской бригады контр-адмирал князь Н.С. Путятин. В охранении шли крейсер "Память Меркурия", нефтяные миноносцы "Быстрый", "Дерзкий", "Гневный", "Поспешный".

Если бы "Императрица Мария", придя в полдень в Севастополь, поспешила, экстренно пополнив запасы, вслед за "Императрицей Екатериной" и присоединилась к ней вместе с вышедшими вдогонку днем 23 декабря "Лейтенантом Шестаковым" и "Лейтенантом Зацаренным", события тех дней могли бы стать самыми знаменитыми в истории русского флота. Но А.А. Эбергард предпочел отдохнуть после трудного похода, а послать на охоту за "Гебеном" другого флагмана не решился. Не исключено, что славу поимки "Гебена" адмирал приберегал для себя. Но судьба благоволит лишь к тем, кто умеет воспользоваться данным ему случаем. И случай этот был представлен именно в ту ночь.

Изнурительная блокадная служба русских миноносцев наконец-то была вознаграждена. Ночью они у о. Кирпен перехватили и потопили шедший в Зунгул-



*Эскадренный миноносец "Лейтенант Шестаков" сопровождает транспорты.*

дак за грузом угля пароход "Кармен". От людей, снятых с парохода, стало известно, что утром их собирались взять под охрану сам "Гебен". Бросившись в погоню за утопившими пароход миноносцами "Пронзительный" и "Пылкий", "Гебен" полным ходом спешил в подготовленную ловушку. Новый интерес для погони вызывали у него появившиеся с севера "Лейтенант Шестаков" и "Лейтенант Зацаренный". С них уже были видны дымы "Гебена". Корабли подняли стеньговые флаги и приготовились к бою. Им оставалось лишь отойти в сторону от шедшей за ними "Императрицы Екатерины", а ей дожидаться, пока увлеченный погоней "Гебен" не сблизится на достаточно близкое расстояние.

Но мужицкая мудрость 1812 г. "не замай, дай подойти", к несчастью, не осенила князя Путятина. Не выдержав ожидания, он поспешил преждевременно броситься на сближение. Немецкий историк прямо пишет об огромных клубах черного дыма, которым "Екатерина" преждевременно выдала себя. В 9 ч. 51 м. русский дреднот сделал поспешный, оказавшийся недолетным залп. Через 9 минут "Екатерина" достигла накрытия, но "Гебен" без промедления бросился на запад. Погоня была недолгой, и уже через 7 минут он вышел из зоны досягаемости огня "Екатерины". "Императрицы Марии" у Босфора не было. Не оказалось там и русских подводных лодок. В 10 ч. 32 м. на кораблях пробил отбой боевой тревоги, в 10 ч. 40 м. повернули влево на обратный курс, в 10 ч. 50 м., следуя движению адмирала, спустили стеньговые флаги. Это было даже против Морского устава, требующего поднимать стеньговые флаги "в виду неприятеля". "Гебен" еще виднелся по пеленгу 200°.

Свои шансы не использовали миноносцы, хотя настойчивое преследование еще могло дать свои результаты. Столь же непостижимо и отсутствие у Босфора подводных лодок, которые следовало высылать туда

(на случай возможной погони за "Гебеном") при каждом выходе в море маневренных соединений. Но и князь Путятин не оказался флотоводцем.

С почти таким же соотношением сил из-под огня "Екатерины" 3 апреля 1916 г. вернулся и "Бреслау". И опять погоня оказалась неорганизованной. Корабли действовали несравненно удачнее своих "флотоводцев". На третьем дивизионе с завистью узнавали о лихих действиях крейсеров, о ликвидации пиратствовавшей у кавказских берегов подводной лодки UC-13. Выброшенная штормом на берег на половине пути от Зунгулдака до Босфора, она была 17/31 декабря уничтожена миноносцами. Такая же участь постигла и две турецкие канонерские лодки, пытавшиеся помочь UC-13 сойти на воду. "Флотоводцы" же могли записать себе в актив лишь те операции, где не требовалось напряженного поединка воли и интеллекта с противником. И тогда замыслы штабов удавались. Это продлевало век командующего, которого на флоте уже давно за глаза называли "Гебенгард".

Вслед за масштабной комбинированной операцией против Зунгулдака 24 января/6 февраля 1916 г. с применением корабельной авиации (14 гидросамолетов) состоялась другая, еще более впечатляющая. По существу, это была запоздалая реализация тех возможностей флота, от которых А.А. Эбергард по необъяснимым причинам уклонялся с первого дня войны. Но теперь ход событий — натиск турок на кавказском фронте — не позволял флоту оставаться в стороне. Там с 1915 г. на флангах русских войск действовали миноносцы "Стремительный", "Строгий" и восстановленная канонерская лодка "Донец".

С начала 1916 г. к отряду присоединился линейный корабль "Ростислав", канонерская лодка "Кубанец", миноносцы "Лейтенант Пущин" и "Живой". Затем для усиления охраны "Ростислава" от подводных лодок пришли "Лейтенант Шестаков" и "Капи-

тан-лейтенант Баранов". Отличное взаимодействие с армией позволило отбросить турок от Батума. 31 марта в Батум под конвоем "Императрицы Марии" (в охране "Дерзкий" и "Беспокойный") пришел "Пантелеймон". Его огневая поддержка сделала возможным уже решительное наступление. Тем временем в Новороссийск по железной дороге был доставлен десантный корпус в составе 1-й и 2-й пластуных бригад и 2-го артиллерийского дивизиона.

Плацдарм для высадки своим огнем подготовили "Ростислав" и "Пантелеймон". Они все эти дни энергично действовали, надежно прикрытые с моря миноносцами "Строгий", "Лейтенант Шестаков" и "Капитан-лейтенант Баранов". Они же прикрывали и высадку десанта в Ризе. Ожесточенные бои доходило до того, что корабли приближались к берегу, чтобы ввести в действие и пулеметы. За один день 1 апреля 1916 г. "Ростислав" и "Пантелеймон" выпустили 540 и 680 снарядов калибром 152 мм. Турки откатились на 8 км и очистили селение Сурмене. На следующий день войска продвинулись еще на 12 км. За ночь турки отошли еще на 16 км и без огня очистили город и порт Трапезонд. Он стал временной базой флота.

Опыт подготовки к Босфорской экспедиции, для чего и была создана огромная транспортная флотилия (до 180 судов), и отлично налаженное взаимодействие с войсками позволили с блеском реализовать план высадки. Действия Батумского отряда и всего флота по справедливости считаются в истории образцом организованности и эффективности, классическим примером взаимодействия армии и флота. Столь же успешно флот — дредноуты и минная дивизия в мае 1916 г. спра-

вились с доставкой на 30 транспортах (во главе с начальником высадки контр-адмиралом М. И. Каськовым) из Мариуполя двух пехотных (123-я и 127-я) дивизий. Они обеспечили прочное удержание фронта.

Поняв все ничтожество командующего, император скрепя сердце наконец расстался со своим столь долго оберегаемым любимцем. Вместо А.А. Эбергарда был назначен с производством в вице-адмиралы начальник Минной дивизии Балтийского моря А.В. Колчак. Шанс отличиться новому командующему предоставился почти сразу. Чуть ли не в первый день вступления в должность А.В. Колчак 8/21 июля 1916 г. получил агентурные сведения о выходе "Бреслау" к Новороссийску. Утром 9/22 июля он вышел в море, подняв свой флаг на "Императрице Марии". С ним шли "Кагул" и 5 или 6 (сведения расходятся) нефтяных миноносцев.

Караулившая русских у фарватера подводная лодка UB-7 была загнана под воду атаковавшими ее гидросамолетами. Но что-то в операции не заладилось. Нетерпение охотника и горячая натура А.В. Колчака помешали принять правильное решение. Командующий не захотел послать к Босфору "Екатерину" (она, как он потом доносил, была занята очень важным, по его мнению, делом — привязыванием к бортам сетей) и соответственно рассчитать место поимки "Бреслау". Словом, никаких новых решений в тактике А.В. Колчак не продемонстрировал.

Перелом в ходе событий могло бы создать приобретение флотом в союзной Румынии базы Констанца. В конвоировании отрядов с войсками для Румынии участвовали и корабли 3-го дивизиона. В море

## **"Описание операции эскадренного миноносца "Лейтенант Шестаков" против неприятельской подлодки у реки Шахе 19 июля 1916 г."**

19 июля 1916 г. эскадренный миноносец "Лейтенант Шестаков" находился в охране транспортов, идущих из Новороссийска в Батум. Транспорты растянулись ввиду того, что один из них буксировал баржу. Головным шла канонерская лодка "Кубанец", концевым эскадренный миноносец "Капитан-лейтенант Баранов", а эскадренный миноносец "Лейтенант Шестаков" циркулировал по правому борту транспортов. В тот момент, когда "Лейтенант Шестаков" был в конце колонны, около 9 час., близ устья реки Шахе, на "Кубанец" произвели с левого борта выстрел и одновременно сигнал по трехфлажной книге: "Подводная лодка". Сигнал был плохо виден, так как было далеко — около 30 каб и дым закрывал его. Все же на миноносце "Лейтенант Шестаков" пробили тревогу и он, дав 16 узлов ходу, пошел вдоль линии транспортов вперед. Сигнал был разобран, но в то же время ничего подозрительного не заметили. "Кубанец" слегка отклонился влево, а транспорты шли ему в кильватер.

Спустя 15 минут по носу на 45 градусов справа был замечен перископ кабельтовых в 5 - 6 от миноносца, был открыт огонь, и миноносец повернул на подлодку. Одновременно подлодка выпустила 2 мины, из которых одна шла непосредственно в "Лейтенант Ше-

стаков", но не попала, так как миноносец увернулся, и мина прошла по носу и по левому борту в расстоянии 6-8 сажень. Хорошо ложились снаряды от кормового орудия: два у самого перископа, остальные вблизи. Лодка шла контркурсом миноносцу, который шел на таранный удар. Одновременно с огнем миноносца открыли огонь не ныряющими, а фугасными снарядами "Кубанец" и "Донец". Вследствие того, что миноносец быстро сблизился с подлодкой, снаряды канонерки ложились вплотную по носу и по корме миноносца. Когда форштевень подходил к перископу, с миноносца стали бросать бомбы, первую, когда миноносец был форштевнем у перископа (немного пройдя), вторую когда перископ был у шлюпбалок, и остальные в последовательности от взрывов предыдущих бомб. Сбросили 6 бомб. Ход у миноносца был около 8 узлов, так как не могли дать больше хода после циркуляции. Начиная от носового мостика до кормового, перископ шел по правому борту почти вплотную, а за кормой его уже не было видно.

При доковом осмотре миноносца, начиная от носового и вплоть до кормового мостика на расстоянии 40 шпангоутов, ясно замечена царапина в 3-4 мм шириной и глубиной в 1,5 мм в металле, получившаяся от

отряд Констанцы прикрывал конвои от атак немецких подводных лодок и самолетов, действовал на турецких путях сообщения у Босфора.

В начальный период обороны Констанцы, когда она еще не носила катастрофического характера, корабли 3-го дивизиона участвовали в блокадных походах маневренных групп к анатолийскому побережью. "Лейтенант Шестаков" в одном из сентябрьских походов ставил мины, в другом возглавлял колонну заградителей. 2/15 сентября 1916 г. "Капитан-лейтенант Баранов" и флагманский корабль 3-го дивизиона "Лейтенант Шестаков" вместе с миноносцами "Пылкий", "Быстрый" и "Громкий" 220 минами заградили только что протраленный турками фарватер у Босфора. Об этом фарватере стало известно из расшифрованной радиограммы немцев, оповещавших об ожидании подхода из Угольного района турецкого парохода "Патмос". Не раз уже ускользавший от стороживших побережье русских миноносцев и подводных лодок, пароход на этот раз попал в ловушку. Подорвавшись на одной из мин, он выбросился на берег.

Но в Констанце сил для противодействия натиску болгаро-турецко-немецких войск отчаянно не хватало. Безостановочным огнем, рассеивая колонну за колонной, подавляя батарею за батареей и одновременно отбиваясь от настойчивых атак авиации, "Лейтенант Шестаков", "Капитан-лейтенант Баранов", "Зоркий" и "Звонкий" сделали невозможное и обеспечили организованную эвакуацию базы, румынских войск и русских ополченцев.

"Ростислав" прикрывал отход, ведя огонь с территории порта. В последний день обороны 9/22

октября 1916 г. он выпустил 276 снарядов калибром 152 мм и 41 снаряд калибром 254 мм. Эти снаряды (еще одно диво отечественного судостроения — постройка корабля с уникальным для флота калибром) приходилось бередить. Остается загадкой, почему флот не прислал в Констанцу дредноуты с 305-мм артиллерией, почему флот, получив почти приборосфорскую базу, не вцепился в нее всеми силами и не пытался отстоять ради собственного будущего. Однозначного ответа и здесь пока не найти. Свою роль сыграла и произошедшая в те дни в Севастополе неслыханная в русском флоте катастрофа. Утром 6/19 октября в результате последовательно произошедших внутренних взрывов погибла "Императрица Мария".

Еще год с лишним продолжалась после этого боевая деятельность флота, а с ним и 3-го дивизиона, но гибель "Марии" словно бы стала предвестником рокового рубежа, к которому Россия в результате фатально несчастливого правления императора Николая II подошла 28 февраля 1917 г. "Адмирал Тихого океана" своим неподдающимся описанию неумением разумно царствовать (с чем вполне справлялись все современные ему европейские монархи) верной дорогой привел Россию к неудержимо разрушавшей ее смуте. И А.В. Колчаку при всех его несомненных талантах оказалось не под силу справиться ни с наследием А.А. Эбергарда в Черноморском флоте, ни тем более с неудержимо начавшей подтачивать флот смутой. Несмотря на митинговщину и усиливавшийся произвол судебных, городских и прочих комитетов, корабли, исполняя боевые приказы, продолжали выходить в море. Свою роль сыграла и неутомимая

столкновения с подлодкой. Вторая бомба дала отличный взрыв от других, взрывом выбросило сбитую нефть с воздухом, а затем еще некоторое время снизу стала поступать на поверхность та же жидкость, которая и покрыла большую площадь, не расходившуюся еще долгое время. Миноносец более двух часов оставался в том же районе и пятно не расходилось — что дает уверенность, что неприятельская подлодка погибла.

По приказанию с мостика быстро и правильно были изготовлены 6 бомб, которые и сбросили и 4 приготовили в запас. Несмотря на минимальный промежуток, все запасные бомбы были вовремя вооружены и ударники вставлены. Удары от взрыва бомб были настолько сильны, что люди, стоявшие на юте, едва удержались на ногах. Удары были от того так сильны, что миноносец не успел дать большой ход во время бросания бомб (около 8 уз).

За время боя с подлодкой от резких перемен ходов попала вода в динамо и она стала, отчего у машины и у котлов, в самое критическое время, когда приходилось уклоняться от мин и идти на таранный удар, была полная темнота. В то же время в непосредственной близости от судна со всех сторон рвались 6-дюймовые фугасные снаряды с канонерок, стрелявших по лодке, бывшей около миноносца, а затем судно получало удары от взрывов 6 наших бомб. Несмотря на это машинная и кочегарная команда доблестно и самоот-

верженно оставались на местах и точно выполняли все приказания с мостика, дала возможность получить достигнутые результаты боя и в то же время исправила случившиеся от перемены ходов повреждения. Бомбовая партия, готовившая и бросавшая бомбы под огнем хотя от взрывов и своих снарядов с канонерок, но тем не менее все же рисквавшая жизнью, работала выше всяких похвал с точностью, спокойствием и хладнокровием.

Считаю своим долгом также подчеркнуть смелое управление рулевым старшиной миноносцем, который хотя выполнял мои приказания, но в момент перед самым ударом, когда потребовалось чувствовать самые ничтожные повороты судна, до известной степени проявил и личную самостоятельность, так как надо было нанести удар по предмету всего в несколько дюймов величиной, и командир, не стоя в это время на штурвале и таким образом, не чувствуя в полной мере поворотливости судна, одними голосовыми приказаниями без некоторой помощи со стороны рулевого в том, положить ли сейчас 10 или 12 градусов руля, вряд ли сможет с такой математической точностью попасть прямо-таки в точку, а между тем миноносец не только прошел над подлодкой, но и прочертил ее рубкой у себя борт в расстоянии 40 шпангоутов.

*Капитан 2 ранга Пчельников  
(РГА ВМФ, ф.609, оп. 2, д. 886)*

деятельность А.В. Колчака.

Решительно применив балтийский опыт, он в итоге нескольких целенаправленных экспедиций начисто перекрыл выход из Босфора в Черное море. Эскадренные миноносцы поставили 2147 мин и подводный заградитель "Краб" 90 мин. Немцы вывели из Варны свои подводные лодки, и с декабря 1916 г. они в Черном море не показывались. Но уже в июне 1917 г. командующий флотом, безоговорочно признавший февральскую революцию и власть Временного правительства, но пытавшийся сохранить на флоте порядок, оказался негоден "революционным массам". Его заменил начальник 2-й бригады линейных кораблей В.К. Лукин. Как и на Балтике, не прекращалась на флоте и на кораблях вредоносная чехарда смещения командиров и офицеров. Менялись командиры и на миноносцах 3-го дивизиона.

Но офицеры и часть матросов из судовых комитетов старались поддерживать боеспособность кораблей, и они вплоть до октября 1917 г. продолжали операции, предусмотренные штабом. Из-за блокады доставка топлива из Угольного района составляла в мае лишь 5955 т, в июне 13000 т, в июле 12000 т. Немецкий историк с недоумением отмечал: "Почти ежедневно русские эскадренные миноносцы, подводные лодки появлялись у анатолийского побережья и топили каждое судно, попадавшее им в руки. Перед Босфором постоянно появлялись новые мины, и ни одного дня нельзя было провести без траления".

Но социальная демагогия большевиков и эсеров, рвавшихся к власти, все более захватывала умы и

сознание матросов. Офицеры, как и на Балтике, оказались фатально неготовыми бороться с этим злом. Германо-турки, сумевшие уберечь свои вооруженные силы от этого зла, не замедлили воспользоваться менявшейся в пользу их обстановкой. 10/23 июня 1917 г. в море вышел "Бреслау". В ночь с 11 на 12 июня он поставил вокруг о. Змеиног (Фидониси) заграждение из 70 мин, разрушил обстрелом маяк и радиостанцию, захватил 11 человек в плен, а также 5 винтовок и пулемет. Уходя, "Бреслау" поставил на подходе к острову отдельную банку из числа оставшихся у него 10 мин. На них, по-видимому, несмотря на проведенное траление, и подорвался пришедший сюда 17/30 июня для восстановления радиостанции миноносец "Лейтенант Зацаренный". Оторванная взрывом носовая часть (до первого аппарата) затонула сразу, а кормовая, которую сопровождалась корабль тральщики пытались буксировать к острову, затонула через час в расстоянии 2,5 каб. от берега. Погибли 37 человек команды и все три офицера, включая командира.

Последний шанс перехватить "Бреслау" выпал флоту 19 октября/2 ноября 1917 г., но матросы дредноута были уже всюю распропагандированы не то большевиками, не то анархистами. Под предлогом нежелания участвовать в "империалистической войне" матросы потребовали от командира ухода с назначенной кораблю позиции (у румелийского побережья), а "когда он отказался выполнить их требование, они сами привели корабль в Севастополь". Операция, впервые организованная по всем правилам военного искусства (на перехват были посланы именно три маневренные

## **"Из опыта командования эскадренными миноносцами во время войны".**

(Из отчета, представленного на имя А.В. Колчака в письме из Ревеля от 23 июня 1916 г.)

(РГА ВМФ, ф. 609, оп. 1, д. 391, лл. 74-87)

... До назначения командиром "Поспешного" я год с лишком командовал эскадренным миноносцем "Капитан-лейтенант Баранов". Большая часть этого времени протекала в условиях усиленной работы миноносцев по обстоятельствам военного времени и за это время у меня сложилось вполне определенное отношение к котлам с угольным отоплением. Вполне понятное во время войны стремление увеличить район плавания миноносцев заставляло в начале войны заполнять кочегарки углем и принимать его также в мешках на верхнюю палубу. В результате оказывалось: рассыпавшийся по кочегарке мелкий уголь попадал под кингстонные клапана эжекторов в кочегарных трюмах (двойного дна корабли не имели — Р. М.) уголь смешивался с водой и масляными остатками, образуя густую и едкую грязь, разъедавшую котельные фундаменты и площадки. Кочегарам приходилось работать (по две смены) в непролазной грязи, глотая угольную пыль, евшую и глаза. Находившийся на верхней палубе уголь помимо уже того, что совершенно загромождал и без того узкие проходы на палубе миноносца, ослаблял, как казалось, бимсы и самую палубу.

Уголь хорошего качества (кардиф) был израсходован в Черном море в начале октября. Сперва на миноносцы взамен его стали давать особо отборный сорт донец-

кого угля ("мытый орешек"), при котором еще сравнительно нетрудно было поддерживать пар; дым из труб, хотя и был значительно гуще, чем при кардифе, но все же еще терпимым, факелы из труб вырывались значительно реже.

Но и "мытого орешка" хватило ненадолго. С декабря 1914 г. Черноморская Минная бригада стала принимать донецкие брикеты. Сжигая эти брикеты, Черноморский флот всю войну ходит, окутанный невероятным угольным облаком, видимым за колоссальную дистанцию (до 40 миль и более). Уже за 25 миль при хорошей ясности атмосферы, подходя к флоту, можно отчетливо различить отдельные большие дымы кораблей и малые — миноносцев. Ночью факелы от труб — явление на угольных миноносцах заурядное.

По приходе с моря миноносцы немедленно идут грузить уголь. Для облегчения утомленной за поход команды для погрузки угля заранее назначаются нижние чины из второго комплекта Минной бригады, но желание поскорее закончить погрузку, чтобы вымыться, поесть и отдохнуть — заставляет все-таки и команду миноносца принимать участие в этой работе, которая заканчивается обыкновенно только к вечеру, когда миноносец переходит на свое место у минной базы и команда, едва умывшись и наскоро поужинав, ложится спать. Со следующе-

группы, как это и должен был когда-то сделать А.А. Эбергард), была провалена "революционными" матросами. Действия во время этой операции во второй группе (с гидрокрейсером "Румыния" и дредноутом "Воля"), эскадренного миноносца "Капитан-лейтенант Баранов" стало, по-видимому, последним боевым эпизодом участия в войне кораблей славного дивизиона. Но "Бреслау" корабли этой группы не увидели — он ушел коридором, оставленным для него "Свободной Россией".

Свершился октябрь 1917 г., и "Капитану Саке-

ну" выпала сомнительная честь возглавить экспедицию революционных матросов на Дон против "контрреволюции" атамана Каледина. Не минули корабли и кем-то умело организованные массовые расстрелы офицеров в декабре 1917 г. Размахом они превзошли февральские убийства в Кронштадте и Гельсингфорсе. На "Гаджибее" убили почти всех (исключая одного) офицеров с командиром В.М. Пышновым. На учебном судне "Рион" убили командира капитана 1 ранга А.Ю. Свиньина (в 1913-1914 гг. командовал "Капитаном

го дня начинаются приборка на миноносце, мытье рабочего платья и исправления в механизмах и вооружении. А между тем, часто бывает, что через день миноносцы снова идут с флотом, или без него, в море. Времени для учений и занятий, не говоря уже об увольнении на берег, по-настоящему не хватало.

На нефтяных миноносцах служба личного состава при большей частоте и продолжительности походов несравненно легче. На палубе и в коцегарках чисто, нет жидкой и едкой грязи, скапливавшаяся под котлами нефть периодически промывается и выгоняется вместе с водой эжекторами. Коцегары вместо утомительной физической работы у котлов с угольным отоплением здесь лишь регулируют открывание форсунок и следят за работой вспомогательных механизмов.

Вопрос с дымом из труб на нефтяных миноносцах удалось наладить удовлетворительно, и уже давно они могут считаться бездымными. Первый год войны я командовал "Капитан-лейтенантом Барановым", котлы которого к началу военных действий были уже истрепаны до последней степени. Намучившись с этими котлами в первую зимнюю кампанию, я вполне проникся первостепенной важностью с самого начала существования котлов обратить неослабное внимание на надлежащий за ними уход. К сожалению, именно на "Капитан-лейтенанте Баранове" котлы в течение всех шести лет их службы подвергались самому варварскому обращению — как это вполне явствует, например, из сохранившегося на корабле архива. Чистки котельных трубок почти не производились, щелочение их по существовавшим правилам полагалось производить через 500 рабочих часов, но в действительности, вследствие выполнения учебных программ и разных непредвиденных поручений сроки их удлинялись более, чем вдвое. Зимой, находясь в вооруженном резерве, миноносцы сами себя отапливали, вода для котлов часто давалась недостаточно свободная от солей. Надо было удивляться, как выдерживали 6-летнюю работу, при таком обращении, котлы миноносцев этого дивизиона.

С началом войны, когда на эти миноносцы (как самые мореходные и сильные, так как нефтяные миноносцы только еще начали вступать в строй) легла особенно сильная работа, котлы стали решительно сдавать. Редкий поход обходился без того, чтобы ежесуточно не выводились на 15-20 часов (необходимое время для прекращения пара в котле, продувания из него воды, отыскания лопнувшей трубки, ее заглужения, наполнения котла водой и разводки в нем паров) на одно-двух миноносцах дивизиона по одному, а то и по два котла вследствие лопнувших трубок. Редко дивизион выходил в отдельное от флота поручение в составе более трех миноносцев (четвертый в это время

оставался при флоте, имея один или два котла выведенными из действия). С каждым походом дело ухудшалось, а так как одновременно с этим и подводные части этих миноносцев настоятельно стали требовать капитального ремонта, то в начале 1915 г. решено было весь этот дивизион отправить в Одессу для капитального ремонта на частных заводах.

Получив столь тяжелый опыт на этих миноносцах, личный состав Черноморской Минной бригады с особой тщательностью начал уход за котлами новых миноносцев. Ко времени их вступления в строй в Южной севастопольской бухте была устроена база для миноносцев. На берегу этой базы поставлены котлы для отапливания миноносцев. Паропровод для этого от котлов проведен вдоль набережной; в особом канале, изолирован асбестом и соломой; отростки его выведены в особые ниши в стенке набережной и закончены ниппелями, к которым приращиваются приемные паровые шланги (во время пришло время осуществления "станции миноносок", которую С.О. Макаров предлагал (еще в 1884 г.! — *Р. М.*) с миноносцев. Кроме того, на минной базе имеется трансформаторная станция для подачи на миноносцы электрической энергии. Здесь же, на набережной устроены склады для хранения свежего (не нужного для походов) с миноносцев имущества; строятся баня и лазарет; для нефтяных миноносцев постоянно у базы стоят баржи с нефтью. Специально для обслуживания Минной бригады имеется два водоналивных парохода, которые подают и котельную, и питьевую воду. Щелочение и чистку котлов постановлено производить через 300 часов.

Условия Черноморского театра требуют, чтобы миноносцы во время совершения операций всегда были готовы дать полный ход; вследствие чего миноносцы не могут производить чистку котлов поочередно, как это делается в Балтийском флоте, но должны приступать сразу к чистке всех своих котлов. Обыкновенно срок чистки котлов затягивается, но никогда не превосходит 400 часов. Для очередной чистки котлов нефтяных миноносцев дают до 14 дней. Практика показала, что этот срок ни в каком случае нельзя считать чрезмерным для основательного выщелачивания и чистки всех пяти котлов. (Речь идет о котлах нефтяных миноносцев — *Р. М.*)

Ночной выстрел из минного аппарата сопровождается яркой вспышкой горящего в аппарате пороха. В последнее время на Черном море на миноносцы были выданы патроны с мало горящим порохом. До конца моего командования миноносцем опыты с этими патронами не дали еще определенных результатов, хотя яркость вспышки при выстреле действительно уменьшается."

*Капитан 2 ранга Жерве,  
23 июня 1916 г., г. Ревель*

Сакеном"), на "Пылком" командира В.И. Орлова (в 1915-1916 гг. командовал "Капитан-лейтенантом Барановым"). Расправились и с бывшим командиром "Императрицы Марии" капитаном 1 ранга И.С. Кузнецовым. Счастливо избежал смерти командир "Свободной России" В.М. Терентьев (в 1916-1917 гг. командовал "Лейтенантом Шестаковым"). Офицеры все более

становились игрушками в руках своих команд.

Кораблям еще хватало боеспособности на то, чтобы 30 апреля 1918 г. в обстановке ожесточенной митинговщины и полного смятения умов (никто не знал, надо ли уходить из Севастополя или следует смести и обратить в пыль готовившиеся войти в город немецкие оккупационные войска) совершить свой пос-

## Боевые действия "Добровольцев" минной бригады Черноморского флота в 1916—1917 гг.

Практику широкоохватного или, как бы мы сказали сегодня, "звездного" набега на турецкое побережье минная бригада осуществила в январе 1916 г. В таком набеге, охватившем побережье Анатолии от Самсуна до Батума, протяженностью 300 миль (расстояние от Севастополя до Босфора), в числе шести пар миноносцев, представляющих все последние их поколения — от усовершенствованных "соколов" до "новинов" приняли участие — на отрезке побережья Самсун-Унье — "Лейтенант Шестаков" и "Капитан-лейтенант Баранов". В итоге всех подобных 83 набегов и крейсеров, совершенных флотом в 1916 г., Турция потеряла 778 судов разных величин и типов.

1/14 февраля 1916 г. "Лейтенант Шестаков" (брейд-вымпел начальника 3 дивизиона) возглавил отряд охранения ("Поспешный" и "Беспокойный") дредноута "Императрица Екатерина Великая" (в "Боевой летописи русского флота" ошибочно названа "Императрица Мария" — Р.М.). Корабли шли в Батум, чтобы обеспечить прикрытие и возвращение от берегов Лазистана действовавшего там линейного корабля "Ростислав". С середины января 1916 г. он в составе Батумского отряда действенным огнем (вплоть до 254-мм снарядов) поддерживал операции Приморского фронта кавказской армии, продвигавшейся вглубь территории Турции.

Оставив сильно укрепленные горные позиции с многоуровневыми окопами и галлереями у р. Архаве, турки отступили на 20 км к селению Вице, а затем, также под огнем "Ростислава", вынуждены были уступить русским столь же сильно укрепленные позиции и ущелья у Яни-кей. После 4 км отхода турок на новые сильно укрепленные позиции фронт временно стабилизировался. В ожидании перегруппировки сухопутных сил "Ростислав" получил возможность небольшой передышки и отдыха. Соединившись с действовавшими с "Ростиславом" миноносцами "Лейтенант Пущин" и "Жуткий", все корабли 6/19 февраля 1916 г. благополучно прибыли в Севастополь.

В плавании 13-31 марта 1916 г. 3-й дивизион вместе со всем флотом участвовал в грандиозной операции по переброске морем десантного корпуса на кавказский фронт. Корабли действовали на всем протяжении пути транспортов из Одессы в Новороссийск для приема войск и в последующей охране их движения под охраной флота на юг. Четырьмя отрядами 29 транспортов вышли из Одессы 15/28 марта. Минную бригаду в этом походе представляли эскадренный миноносец "Счастливый" (флаг начальника бригады), "Пылкий", "Гневный", весь состав 3-го дивизиона и 5 миноносцев 4-го и 5-го дивизионов. "Лейтенант Шестаков" (брейд-вымпел начальника дивизиона капитана 1 ранга А. М. Клыкова) и "Лейтенант Зацаренный" охраняли 3-й отряд (7 транспортов), "Капитан Сакен" и "Капитан-лейтенант Баранов" — 4-й отряд (8 транспор-

тов). В Новороссийск пришли 18 марта.

Здесь на подходах к порту дивизион нес противолодочный дозор и охрану крейсировавшего в море дредноута "Императрица Екатерина Великая". Поблизости находился "Бреслау", искавший случая для очередной диверсии. После залпов дредноута он поспешил отойти на просторы Черного моря. В охране транспортов дивизион совершил марш-маневр в уже захваченный к этому времени турецкий порт Ризе, после чего, охраняя район высадки, крейсировал в море.

Пополнив 27 марта в Батуме запасы угля, корабли конвоировали транспорты при их возвращении 28-29 марта в Новороссийск. 31 марта вернулись в Батум. 1/14-2/15 апреля охраняли обстреливавшие вражеские укрепления линейные корабли "Ростислав" и "Пантелеймон". С наступлением темноты, когда большие корабли уходили в Батум, дивизион крейсировал в море между мысами Ираклия и Иерос. Но случай для ночной атаки "Гебена" и "Бреслау" не представился. Попеременно оставляя позиции и уходя в Батум для пополнения запасов топлива, корабли с 1/14 апреля включались в обстрел берегов, а с 3/15 апреля заменили ушедшие линейные корабли и продолжали огневую поддержку наступающих частей Приморского фронта. Держась попарно и вводя в действие даже пулеметы, корабли с расстояний 2 - 4 каб. метким сосредоточенным огнем уничтожали скопления вражеских войск, кавалерии, их позиции и батареи.

Корректировку огня и связь с наступающими войсками генералов Ляхова и Юденича осуществлял представитель дивизиона лейтенант С.С. Веревошкин. После захвата с помощью огня кораблей последних господствовавших над Трапезундом высот турки 3/16 апреля начали эвакуацию города и покинули свои позиции. Третий дивизион тем временем не прекращал громить отступающие части противника. В результате флот — редкий случай в истории — заставил противника отступить без сопротивления. Войскам Приморского фронта оставалось лишь 6/16 апреля 1916 г. осуществить церемонию торжественного входа в опустевшие город и порт. (Турецкое население ушло с войсками).

Отличившееся в командах всех четырех кораблей 3-го дивизиона были награждены очередными георгиевскими крестами и медалями. Героями были, конечно, коммандоры. О них ходатайствовали командиры всех кораблей — капитаны 2 ранга А.А. Пчельников ("Лейтенант Шестаков"), А.П. Гезехус ("Лейтенант Зацаренный"), В.И. Орлов ("Капитан-лейтенант Баранов"), А.А. Макалинский ("Капитан Сакен"). Редкий подвиг был совершен на "Сакене". В момент особенно интенсивного боя на корабле последовательно лопнули звенья основной и запасной штуртросовых цепей. Стрельбу прекратили, и инженер-

ледний в истории поход в Новороссийск в качестве пока единичного Черноморского флота.

В этом походе из состава 3-го дивизиона не принял участие ремонтировавшийся "Капитан Сакен". Флот был спасен от захвата немцами, но митинговая стихия забушевала с новой силой, когда стал известен

приказ Совета народных комиссаров о потоплении кораблей. Флот раскололся. "Революционный" экипаж "Свободной России" за время стоянки в Новороссийске настолько поредел, что ему не хватало людей для поддержки пара в топках. Он, семь "новиков" ("Пронзительный", "Громкий", "Поспешный", "Фидониси",

механик старший лейтенант А.А. Оглуздин и мичман Г.П. Марантини в течение 10 минут перевели управление на привод в корме. Вскоре было восстановлено и управление с носового мостика. Корабль выручил кочегарный унтер-офицер Елиазар Семенович Логай. Искусный кузнец, он, не теряя времени, развернул на шкафуте импровизированную кузницу и из стального прута под огнем противника отковал звенья взамен лопнувших. Цепи были восстановлены.

Как писал командующему флотом в своей докладной записке участвовавший в том бою начальник рапорядительского отделения штаба флота старший лейтенант Н.А. Рябинин, благодаря искусству унтер-офицера корабль, восстановив управление, "быстро вышел на позицию и пятью залпами снял обнаруженную мною батарею". Фланг противника был дезорганизован, войска отказались от дальнейшей обороны позиций и оставили их, а затем и город, без сопротивления. Ходатайство старшего поддержал и новый командир капитан 2 ранга В.В. Одржеховский. На "Лейтенанте Зацаренном" Георгиевским крестом 4 степени был награжден артиллерийский кондуктор Тимофей Данилович Стетуха, который в течение двух дней управлял огнем носового плутонга. Так осуществлялась инициатива, еще до войны выдвинутая флигель-адъютантом Погуляевым: Награждены были и офицеры, а начальник дивизиона и командиры кораблей получили золотое оружие.

С появлением 6/19 апреля на берегу депутации с белым флагом (это были оставшиеся в городе греки) корабли прекратили стрельбу. "Лейтенант Шестаков" и "Жуткий" подошли к берегу, и жителям были розданы вознаграждения русского командования. Так корабли сыграли еще и роль миротворцев на турецкой земле. 1/14 мая 1916 г. 3-й дивизион в полном составе вышел в море для встречи и конвоирования возвращавшейся из крейсера "Императрицы Марии". Дредноут уже приближался к выходу в протральный канал, когда на "Капитане Сакене" (это было в 4 милях от мыса Фиолент к югу от Херсонесского маяка) в 13 часов с расстояния 12 кабельтовых были замечены перископы двух подводных лодок. Они, видимо, маневрировали для выхода в атаку на готовившие фарватер загрязители. Открыв огонь и бросившись в таранную атаку, "Сакен" успел войти в струю, вызванную крутым поворотом одной из лодок, но та уже успела скрыться под водой. Угроза атаки дредноута была предотвращена.

Первым заметивший перископ сигнальный боцман-мат Анией Васильевич Белоус был представлен командиром к награждению Георгиевским крестом 4 степени. Георгиевскими медалями 4 степени наградили артиллерийского унтер-офицера Ивана Семеновича Мандрыку, матроса 2 статьи Александра Ивановича Шеремета и рулевого Ивана Михайловича Очередько. Медали 3 степени получили (имевшие уже медали 4 степени) артиллерийский унтер-офицер Савелий Гаврилович Сапронов и боцман-мат-комендор Алексей Сергеевич Лютый. Все они активно действовали на своих постах и без промедления

позволили атаковать подводную лодку.

Новое оружие противолодочной борьбы применил (по-видимому, в числе первых) "Лейтенант Шестаков". Снабженные уже гидростатически действовавшими взрывателями бомбы (вслед за ныряющими снарядами) появились в конце 1915 — начале 1916 гг. Запас их, как и первых торпед в 1877 г., был ограничен — к лету их на весь флот имелось всего 149 штук. Поэтому и тактика их использования при подозрениях о появлении подводных лодок разработана не была. Вероятно, по этой причине на "Лейтенанте Шестакове" их в подобной ситуации применили не сразу. Обстоятельной атаки, которую 19 июня/2 августа 1916 г. произвела, как предполагается, немецкая подводная лодка U-38, изложено в приложении. Охрану конвоя из 4 транспортов и двух барж, шедших на буксире одного из них, составляли 4 боевых корабля. Такая сильная охрана была назначена вследствие того горького урока, который та же лодка преподала русским, когда 25 мая /8 июня без помех потопила сразу три шедших без охраны транспорта. Но курсировавший вдоль строя конвоя "Лейтенант Шестаков" не решился на превентивное бомбометание после первого подозрения о появлении лодки и атаковал ее лишь в момент уже совершенного двухторпедного залпа.

Экипаж корабля действовал безукоризненно, но одна торпеда успела поразить транспорт № 55, которому пришлось выбраться на берег. Применением всех видов оружия (артиллерия, таран, глубинные бомбы) лодке были нанесены значительные повреждения, заставившие ее отказаться от попытки возобновить атаку.

Отличившийся особенно меткой стрельбой первый наводчик кормового орудия старший комендор Виктор Миронович Мальков (крестьянин Саратовской губернии) был награжден Георгиевской медалью 2 степени. Медальми 3 и 4 степеней было награждено еще до 20 отличившихся в бою. Главными же героями были матросы бомбовой партии, наглядно продемонстрировавшие эффект нового оружия. Вместе с сигнальщиком-дальномерщиком Назаром Ядыкиным (он-первым заметил перископ немецкой лодки) и рулевым боцманом Георгием Немцулом (командир особенно отмечал его искусство при таранной атаке) Георгиевскими крестами 4 степени был награжден весь расчет бомбовой партии: пять минеров, минный машинист и входивший в ее состав кок Михаил Сивак. Так формировались опыт и новая тактика противолодочной борьбы.

В ночь с 1/14 на 2/15 сентября "Лейтенант Шестаков" (командир капитан 2 ранга Терентьев) и "Капитан-лейтенант Баранов" (командир капитан 2 ранга Г.Ф. Гильдебрандт) вместе с тремя "новиками" осуществили экстренную постановку заграждения из 220 мин. Мины пришлось ставить в светлую лунную ночь в расстоянии 25 каб. от батареи Кара-Бурну на турецком берегу. Сведения о фарватере, которым должен был пройти из Зунгулда германский пароход "Патмос", были получены из перехваченной и расшифрованной радиogramмы противни-

"Гаджибей", "Калиакрия", "Керчь") и пять угольных миноносцев ("Заветный", "Сметливый", "Стремительный", "Баранов" "Шестаков") были потоплены 17-18 июня 1917 г. в Цемесской бухте.

К чести 3-го дивизиона (назависимо от продолжающихся споров: надо ли было топить корабли и по-

ка. Несмотря на исключительно опасные обстоятельства операции, корабли блестяще выполнили задание. "Все мины встали", — подчеркивал в своем ходатайстве о наградах трех особенно отличившихся минеров командир "Шестакова". Также отлично действовал и экипаж "Баранова" — турки ничего не заметили. Достигнута была и цель операции — пароход, идя назначенным фарватером, подорвался на минах и должен был, чтобы не затонуть, выброситься на берег.

20 октября/2 ноября 1916 г. "Капитан Сакен", "Лейтенант Зацаренный" совместно с миноносцем "Строгий" и транспортом "Святогор" совершили набег на охраняемую стоянку турецких судов в устье р. Термес. На берег был высажен диверсионный отряд в составе 40 дружинников и 150 армянских добровольцев. Из обнаруженных в реке 50 фелюг до 20 увели в море моторными катерами с кораблей. Приказом командующего флотом от 20 марта 1917 г. особенно отличившиеся участники операции получили очередные георгиевские награды. Точно так же семь смельчаков с "Капитана Сакена" отличились 2/15 декабря 1916 г., когда на "моторе" корабля высадили под Босфором на берег группу разведчиков (приказ командующего флотом вице-адмирала А. В. Колчака № 1059 от 20 марта 1917 г.).

8/21 декабря 1916 г. "Лейтенант Шестаков" поддерживал у Тульчи на Дунае отход русских войск. Искусные маневры командира на узком фарватере и самоотверженная помощь взятого на берегу лоцмана-добровольца (уроженца г. Сулина) Дмитрию Козадини (его командир представлял к награждению Георгиевской медалью) позволил кораблю не сесть на мель и устоять под огнем несколько раз накрывавших корабль фугасных и шрапнельных снарядов. Здесь же на Дунае пять "охотников" с "Капитан-лейтенанта Баранова" вместе с двумя специалистами службы бонового дела в ночь с 31 декабря 1916 г. на 1 января 1917 г. установили противоминный бон. 9/22 января 1917 г. "Капитан-лейтенант Баранов" участвовал в прикрытии перехода из Одессы в Сулин отряда транспортов с войсками Балтийской морской дивизии.

С нового 1917 г. к кораблям отряда Северо-западной части Черного моря присоединились пришедшие из Батума "Капитан Сакен" и "Лейтенант Зацаренный", который уйдя в Севастополь 16 января, до 25 января оставался флагманским кораблем начальника отряда судов и портов восточной части Черного моря контр-адмирала князя Н.С. Путятина. 11/24 мая 1917 г. одновременно с очередными постановками флотом минных заграждений у Босфора состоялась воздушная разведка у Синопа. В охране гидрокрейсера "Авиатор" (5 самолетов) участвовал "Лейтенант Зацаренный".

16/29 мая 1917 г. к прикрытию дивизиона корабельной авиации, шедшего для осуществления налета на занятую немцами и болгарями Констанцу, присоединился вышедший из Сулина "Капитан-лейтенант Баранов". Он же участвовал в охране новой операции дивизиона корабельной авиации. Вышедшие в Одессу 20 июня гидрокрейсе-

ра "Авиатор" и "Республиканец" (бывший "Император Александр I", ранее "Александр III"), приняв по 8 гидросамолетов, шли для обеспечения предстоящего перехода из Николаева в Севастополь дредноута "Воля" (бывший "Император Александр III").

Вместе с "Лейтенантом Шестаковым" "Капитан-лейтенант Баранов" охранял дредноут и во время совершенной перед входом в Севастополь первой практической стрельбы по щитам в море. Торжество присоединения к флоту нового дредноута омрачила своим "революционным" поведением команда "Республиканца". Перед назначением на 28 июля походом из Одессы в Николаев для непосредственного авиационного прикрытия перехода дредноута судовой комитет гидрокрейсера объявил, что из-за недостатка кочегаров переход будет для команды слишком утомительным. Не смея противиться воле масс и не пытаясь воззвать к их революционному долгу, начальник дивизиона счел за благо поход отменить.

Но могучий организм флота все еще продолжал мужественно сопротивляться все более облекавшей и пронизывавшей его заразе "революционного" разложения. Офицеры и подавляющее большинство команд оставались верны долгу службы. Корабли продолжали совершать боевые походы. Еще не была забыта и практика довоенных регулярных боевых стрельб линейных кораблей по щитам на море. Вступил в строй после ремонта "Борец за свободу" (бывший "Пантелеймон"). В охране его выхода с "Евстафием" и "Иоанном Златоустом" на стрельбу участвовал 28 июля (с четырьмя нефтяными миноносцами) и "Капитан-лейтенант Баранов".

Неизменно всю войну сопутствовавшая дивизиону удача изменила его кораблям 17/30 июня 1917 г. когда погиб "Зацаренный"

В ночь на 7/20 июля 1917 г. "Лейтенант Шестаков" входил в состав отряда прикрытия ("Свободная Россия", "Память Меркурия" и "новики": "Керчь", "Фидониси", "Поспешный") обеспечивавшего очередную большую и оказавшуюся последней во время войны минно-заградительную операцию у Босфора. Продолжая набеги миноносцев на турецкое побережье, "Шестаков" и "Баранов" 28 июля/11 августа 1917 г. потопили в Синопе две баржи с бензином и тем нанесли ощутимый урон германо-турецкой авиации. Не досчитались турки и 20 фелюг, приготовленных для прорыва в Зунгулдак.

В операции по отлову "Бреслау", состоявшейся 17 октября/1 ноября 1917 г., то есть за восемь дней до погубившего флот и Россию большевистского переворота, "Капитан-лейтенант Баранов" и гидрокрейсер "Румыния" находились в охранении дредноута "Воля". Выведа в море все три маневренные группы флот наконец имел верные шансы поймать неуловимого диверсанта и отомстить за "Лейтенанта Зацаренного". Но сделавшийся к этому времени уже вполне "революционным" экипаж дредноута "Свободная Россия" (1-я маневренная группа), засучал на боевой позиции и, повторив опыт "Республиканца", пожелал вернуться в Севастополь.

мый горестный акт совершившейся на рейде трагедии — буксировку обреченных на потопление миноносцев к выходу из бухты. В.А. Кукель писал об этом: “Грустная и тяжелая картина — гавань вымерла, пусто, и только медленно идущие на буксире миноносцы, беспомощные, без признаков жизни на них, с отдельными мрачными фигурами, в количестве 5-6 человек на палубе, как зачумленные и обреченные на смерть, с которых все живое сбежало и от которых все сторонятся. Сильное впечатление производит эскадренный миноносец “Гаджибей”, который, будучи взят на буксир, поднимает сигнал “Погибаю, но не сдаюсь” и держит его все время”.

На кораблях были взорваны заложенные подрывные патроны, открыты кингстоны и клинкеты и отдраены иллюминаторы. “Фидониси” и “Свободная Россия” были потоплены торпедами “Керчи”. “Крти-

на гибели корабля была столь величественна и тяжела, что почти у всех стояли слезы на глазах, многие сняли фуражки, и все мрачно и молча с грустными сосредоточенными лицами следили за происшедшим”.

Так революция покончила с Черноморским флотом, а с ним и с 3-м дивизионом. Оставшийся в одиночестве “Капитан Сакен” успел еще послужить во флоте генерала Врангеля и участвовал в боях с красными. В составе каравана горя и отчаяния он в ночь на 31 октября 1920 г. покидал с остатками флота Севастополь, идя на буксире плавучей мастерской “Кронштадт”, чтобы в далекой Бизерте найти свой последний приют. 5 лет (до 30 октября 1924 г.) продолжал развеиваться славный Андреевский флаг. Оставшийся без надзора после ликвидации по решению правительства Франции Бизертской эскадры, корабль затонул в Бизертском озере и в 1930 г. был разобран.

## ЭПИЛОГ

Пройдя через моонзундскую трагедию и сосредоточившись для зимовки в Гельсингфорсе и Петрограде, “добровольцы” лишь ненадолго обрели покой. Новая смута теперь уже большевистского переворота вовлекла их в очередной водоворот событий. Старые корабли, почти без экипажей, нашли в себе силы совершить вместе с флотом великий и героический Ледовый поход марта 1918 г.

Окончательно изверившись в справедливое устройство России, покидали корабли и шли в белое движение многие из оставшихся офицеров. Но были и такие, для которых верность Родине была превыше всех классово-клановых понятий. Таким был капитан 2 ранга Л.М. Галлер, принявший 19 октября 1917 г. выборное назначение командиром “Туркменца-Ставропольского”. Так по очередному капризу команды, потребовавшей смены прежнего командира капитана 2 ранга Г.Е. Чаплина, началась командирская служба недавнего старшего офицера “Славы”. Он вместе с А.П. Зеленым, М.А. Петровым и А.М. Щастным, назначенным Советской властью начальником морских сил Балтийского моря, разрабатывал план того самого Ледового похода, который в марте-мае 1918 г. сохранил для страны свыше 250 кораблей.

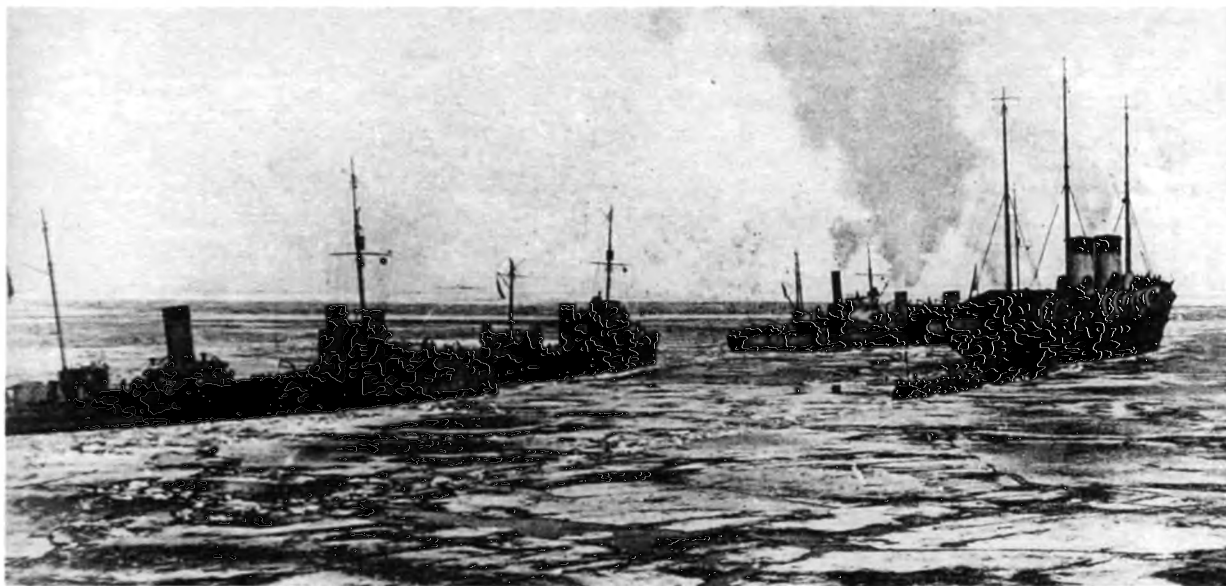
Любовь к родине и преданность своему кораблю позволили спасти даже те из них, которые находились почти в безнадежном состоянии. Так было на “Стерегущем”. Счастливо пережив всю моонзундскую кампанию, он в октябре 1917 г. должен был начать в Гельсингфорсе капитальный ремонт. Забот прибавило и повреждение корпуса от удара винтом входившего в гавань “Туркменца-Ставропольского”. Корпус и механизмы (часть их оказалась разнесенными по цехам завода) отремонтировать к марту 1918 г. не успели. Но экипаж, насчитывающий к тому времени 8 человек, был полон решимости не отдавать корабль немцам.

Моряки сумели договориться о буксировке с

экипажем заградителя “Лена”. В пути обнаружилась течь через поврежденный льдами пластырь. Воду откачивали вручную, но справиться с ее поступлением могли, лишь накренив корабль и заделав пробойну цементом. “Восьмеро спасли эсминцев”, — так писал об этом героическом подвиге участник плавания П. Стаевич. Разные судьбы выпали кораблям. Лишившись главных баз, они в кампанию 1918 г. оказались рассредоточенными по гаваням Кронштадта и в Неве.

В составе Морских сил Кронштадта отдельный дивизион миноносцев составляли “Войсковой”, “Уссуриец”, “Украйна”, “Москвитянин”. В морских силах Петрограда в группе “выше мостов” находились “Сибирский стрелок”, “Генерал Кондратенко”, “Пограничник”, “Всадник”, “Стерегущий”, “Страшный”, “Донской казак”, “Забайкалец”. В Морских силах Невы и Ладожского озера вместе с Минной дивизией отдельную группу “Охраны восточной и средней части Невы” составляли три канонерские лодки и отдельный дивизион миноносцев: “Финн”, “Гайдамак”, “Амурец”, “Туркменец-Ставропольский”, “Эмир Бухарский”. С началом кампании этот дивизион, базирясь на Шлиссельбург, охранял образовавшуюся на Ладоге границу со ставшей самостоятельным государством Финляндией.

В августе 1918 г. “Эмир Бухарский” прикрывает постановку (по меридиану Шепелевского маяка) большого минного заграждения, которое должно было преградить путь германскому флоту к Петрограду. И Передовое, и Центральное заграждения немцы без хлопот прошли. Все больше людей уходило с кораблей на фронты гражданской войны, и к исходу 1918 г. в составе ДОТ (Действующий отряд Балтийского флота) с линкорами “Петропавловск”, “Андрей Первозванный” и крейсером “Олег” состояли 4 “новика”, 7 подводных лодок и три “угольщика”: “Амурец”, “Гайдамак”, “Уссуриец”. 13-16 июня 1919 г. “Всад-



В ледовом походе.

ник". "Гайдамак" и "Гавриил" совместно с линейными кораблями ДОТ участвуют в подавлении мятежа на фортах Красная горка и Серая лошадь. Комиссаром фортов после подавления восстания был назначен бывший унтер-офицер Балтийского флота И.Д. Сладков (1890-1922).

Захватив власть, большевики все материальные средства флота и армии бросили на то, чтобы раздавить своих противников в начавшейся гражданской войне. С кораблей, что не могли уйти на Волгу и Каспий, снимали пушки и ставили на баржи и другие суда, превращаемые в плавучие батареи и канонерские лодки. Малые корабли отправляли на гражданскую войну своим ходом или на буксирах. Первыми уже осенью 1918 г. на Волгу по Мариинской системе пришли четыре миноносца типа "Сокол" (в том числе и основоположник серии "Прыткий", бывший "Сокол"), за ними миноносцы водоизмещением 350 т типа "Достойный".

В октябре-ноябре 1918 г. в Астрахань пришли тем же путем первые "добровольцы": "Эмир Бухарский" (с апреля 1919 г. "Яков Свердлов"), "Москвитянин" и "Финн" (с февраля 1919 г. "Карл Либкнехт"). К ним в 1919 г. присоединились "Туркменец-Ставропольский" (с 15 июня по 28 июля 1920 г. "Мирза Кучук", с 31 декабря 1922 г. "Альфатер", с 1945 г. "Советский Дагестан"). В 1920 г. на Каспии появились "Войсковой" (с 15 июня по август 1920 г. "Фридрих Энгельс", с 31 декабря 1922 г. "Маркин") и "Украина" (с 15 июня по август 1920 г. "Карл Маркс", с 10 декабря 1923 г. "Бакинский рабочий").

Из этих кораблей "Москвитянин" погиб в бою с белыми в Тюб-Караганском заливе 21 мая 1919 г. В январе 1920 г. был имп. поднят, восстановлен и 28 марта 1920 г. затоплен при отступлении из Петровска. Осо-

бенно отличившийся в гражданской войне "Карл Маркс" в 1920 г. был награжден Почетным революционным Красным знаменем ВЦИК. "Карл Либкнехт" (командир "из студентов" А.А. Синицын) под флагом командующего Астраханско-Каспийской военной флотилии Ф.Ф. Раскольников 18 мая 1920 г. возглавлял последнюю операцию гражданской войны на Каспийском море. Потеряв здесь главную базу — Баку, белые увели корабли в иранский порт Энзели, где они были интернированы контролирующими побережье английскими властями. Но под прикрытием огня с 9 кораблей красные высадили десант и принудили английские войска уйти в глубь территории Ирана.

В операции участвовали видные будущие деятели советского ВМФ И.К. Кожанов командир десантного отряда (1897-1938), И.С. Исаков. (командир "Деятельного", 1894-1967), Б.П. Гаврилов, Н.Ю. Озаровский, В.А. Снежинский, К.И. Самойлов, В.Ф. Трибуц. Вместе с кораблями белой флотилии были захвачены четыре английских торпедных катера с их судном-базой. Они и стали родоначальниками в советском флоте этого нового класса боевых кораблей. Понадобились свержение самодержавия и гражданская война, чтобы эти корабли, предлагавшиеся капитаном 1 ранга В.А. Лилье еще в 1904 г., получили "гражданство" в России (см. И.С. Исаков "Каспий, 1920", М., 1973).

По окончании войны некоторые каспийские "добровольцы" в 1922 и 1923 гг. совершали визиты в порты Ирана. в 1922-1923 служили в качестве стационаров в портах Энзели и Астара. "Карл Либкнехт" и "Яков Свердлов" в 1923 г. сдали на хранение в порт и в 1925 г. разобрали. "Альфатер", "Бакинский рабочий" и "Маркин" после капитального ремонта 1923-1925 гг. были переклассифицированы в канонерские лодки.

## Хронология строительства и службы

Название корабля	Завод-строитель, место постройки	Водоизмещение, т проектное фактическое	Скорость контрактная, уз	Скорость на испытаниях, уз (мощность, л.с.)	Скорость в 1909—1912 гг., уз	Стоимость заказа, срок готовности к сдаче по контракту
1	2	3	4	5	6	7
“Украйна” (“Карл Маркс”, “Бакинский рабочий”)	Ланге и сын, Рига	500	25	26,92 (7020)	25,5	Общая заводу Ланге 2976440 р. Первоначально к 1 января, 1 февраля, к 1 марта, 1 апреля 1905 г. (перенос к 28 февраля, 28 марта, 28 апреля, 28 мая 1905 г.). Поставка з. «Вулкан» 2 012 200 р. То же
“Войсковой” (“Фридрих Энгельс”, “Маркин”)	Ланге и сын, Рига	500	25	26,95 (7010)	.	То же
“Трухменец” (“Туркменец-Ставропольский”, “Мирза Кучук”, “Альфатер”, “Советский Дагестан”)	Ланге и сын, Рига	500	25	26,1 (6491)	26,1	“
“Казанец”	Ланге и сын, Рига	500	25	25,6 (6607)	25	“
“Стеревающий”	Ланге и сын, Рига	500	25	25,9 (6325)	.	8,5 мес. и 9,5 мес. от даты подписания контракта
“Страшный”	Ланге и сын, Рига	500	25	26,4 (6523)	26	То же
“Донской казак”	Ланге и сын, Рига	500	25	26 (6620)	25,6	“
“Забайкалец”	Ланге и сын, Рига	500	25	26,46 (6390)	24	“
“Финн” (“Карл Либкнехт”)	Сандвикский док, Гельсингфорс	500 620—666	25	26,03 (6391)	25	1 440 000 р. (Особого комитета) к 1 января и 1 февраля 1905 г. То же
“Эмир Бухарский” (“Яков Свердлов”)	То же	500 620—666	25	25,3 (6422)	24,5	То же
“Москвитянин”	Путиловский, СПб	500 620—666	25	25,75 (6542)	23,5	К 1 марта и 1 апреля 1905 г.
“Доброволец”	То же	500 620—666	25	25,9 (6750)	23,4	То же
“Генерал Кондратенко”	Сандвикский док, Гельсингфорс	615 740—750	25	25,1 (7668)	.	811 740 р. и 812 350 р. к ноябрю 1905 г.
“Сибирский Стрелок” (“Конструктор”)	То же	615 740—750	25	25,48 (7663)	24	То же
“Пограничник”	Крейтон и К°, Або	615 740—750	25	25,06 (7480)	24	81 2800 р., к ноябрю 1905 г.
“Охотник”	То же	615 740—750	25	25,05 (8064)	.	То же
“Всадник” («Сладков»)	“Германия”, Киль	570	25	25,7	.	По 741 494 р., к 1 июля и 1 августа 1905 г.
“Гайдамак”	То же	570	25	25,7	23,4	То же
“Амурец” (“Железняков”)	Машино-и мостостроительный, Гельсингфорс	570	25	25,5	23	“
“Уссуриец” (“Рошаль”)	То же	570	25	25,5	22	“
“Лейтенант Шестаков”	Николаевский судостроительный	605 635—802	25	24,58 (7136)	24	По 790 000 р., два — 23 мес., два — 24 мес. со дня окончательного утверждения чертежей То же
“Капитан Сакен”	то же	605 635—802	25	24,78	23,36	То же
“Лейтенант Зацаренный”	“	605 635—802	25	24,28 (6963)	22,5	“
“Капитан-лейтенант Баранов”	“	605 635—802	25	24,42 (6675)	22,64	“

Они участвовали в Великой отечественной войне 1941-1945 гг., обеспечивая на Каспии военные перевозки (их можно узнать и в забытом кинофильме той поры “Подводная лодка Т-9”). В июле 1949 г. их исключили из состава флота и передали создавшимся тогда организациям ДОСФЛОТа: “Альфатер”, переименованный в “Советский Дагестан”, стоял в Астрахани, “Бакинский рабочий” в Баку, “Маркин” ушел в Сталинград. Свою роль учебных баз ДОСФЛОТа они выполняли

до конца 50-х гг., а возможно, и дольше.

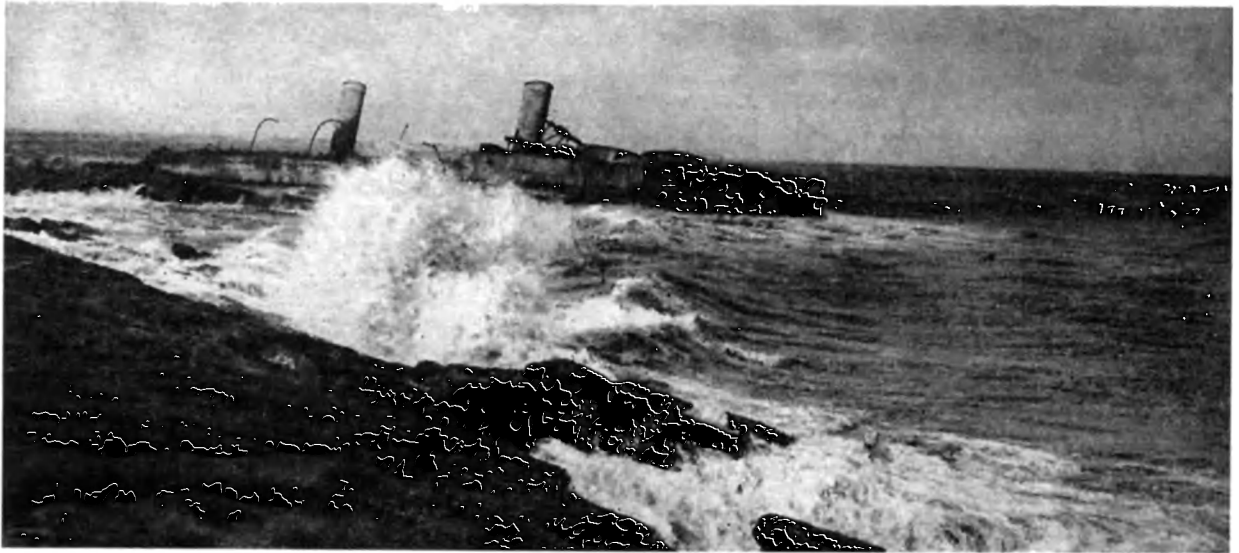
Из оставшихся на Балтике 11 кораблей первыми уже в 1918 г. сдали на хранение и в 1923-1925 гг. разобрали “Пограничник”, “Генерал Кондратенко”, “Забайкалец”, “Донской казак”, “Стеревающий”. Их история кончилась без сомнительной чести подвергнуться идейным переименованиям. “Уссуриец” (с декабря 1922 г. “Рошаль”) под своим новым названием все время находился на консервации и в 1927 г. был сдан

## эскадренных миноносцев класса "Доброволец"

Д а т ы					
заключение контракта	зачисление в списки кораблей флота	начала постройки	спуска на воду	приемных испытаний	исключения из списков
1	2	3	4	5	6
13 марта 1904 г.	11 сентября 1904 г.		21 сентября 1904 г.	5 мая 1905 г.	1949 г.
13 марта 1904 г.	11 сентября 1904 г.		13 ноября 1904 г.	3 июня 1905 г.	1949 г.
13 марта 1904 г.	11 сентября 1904 г.		5 февраля 1905 г.	28 июня 1905 г.	1949 г.
13 марта 1904 г.	11 сентября 1904 г.		28 апреля 1905 г.	3 мая 1906 г.	1916 г.
7 августа 1904 г.	21 марта 1905 г.	Июль 1904 г.	21 июня 1905 г.	4 мая 1906 г.	1924 г.
7 августа 1904 г.	21 марта 1905 г.	Июль 1904 г.	23 декабря 1905 г.	9 мая 1906 г.	1924 г.
5 октября 1904 г.	21 марта 1905 г.	Июль 1904 г.	25 февраля 1906 г.	6 июля 1906 г.	1924 г.
5 октября 1904 г.	10 октября 1905 г.	Июль 1904 г.	14 апреля 1906 г.	19 июля 1906 г.	1923 г.
20 марта 1904 г.	11 сентября 1904 г.	Июнь 1904 г.	22 марта 1905 г.	4 августа 1906 г.	1925 г.
20 марта 1904 г.	11 сентября 1904 г.	Июнь 1904 г.	30 декабря 1904 г.	1 августа 1905 г.	1925 г.
24 марта 1904 г.	11 сентября 1904 г.	Июнь 1904 г.	7 мая 1905 г.	20 июня 1906 г.	1920 г.
24 марта 1904 г.	11 сентября 1904 г.	Июнь 1904 г.	29 мая 1905 г.	22 июня 1906 г.	1917 г.
3 января 1905 г.	18 августа 1905 г.	Март 1905 г.	18 августа 1905 г.	Июнь 1906 г.	1924 г.
3 января 1905 г.	13 октября 1905 г.	Март 1905 г.	6 сентября 1905 г.	Июнь 1906 г.	1956 г.
3 января 1905 г.	13 октября 1905 г.	Март 1905 г.		Июнь 1906 г.	1924 г.
3 января 1905 г.	13 октября 1905 г.	Март 1905 г.	1905 г.	Июнь 1906 г.	1918 г.
11 сентября 1904 г.	2 апреля 1905 г.	Январь 1905 г.	24 августа 1905 г.	Апрель 1906 г.	1929 г.
11 сентября 1904 г.	2 апреля 1905 г.	Январь 1905 г.	1 ноября 1905 г.	Апрель 1906 г.	1927 г.
30 сентября 1904 г.	13 октября 1905 г.	Январь 1905 г.	28 сентября 1905 г.	Июнь 1907 г.	1938 г.
30 сентября 1904 г.	13 октября 1905 г.	Январь 1905 г.	1905 г.	Май 1907 г.	1927 г.
15 июня 1905 г.	16 марта 1906 г.	24 января 1906 г.	Август 1907 г.	Май 1909 г.	1918 г.
15 июня 1905 г.	16 марта 1906 г.	24 января 1906 г.	Сентябрь—октябрь 1907 г.	Май 1909 г.	1920 (1930) г.
15 июня 1905 г.	16 марта 1906 г.	24 января 1906 г.	Сентябрь—октябрь 1907 г.	Май 1909 г.	1917 г.
15 июня 1905 г.	16 марта 1906 г.	24 января 1906 г.	23 октября 1907 г.	Май 1909 г.	1918 г.

на слом одновременно с "Гайдамаком". В 1929 г. разобрали "Всадник" (с 31 декабря 1922 г. "Сладков"), который до 1926 г. состоял в Онежской флотилии. "Амурец" 27 июня 1919 г. участвовал в Видлицкой десантной операции на Онежском озере. 31 декабря 1922 г. он получил название "Железняков". С 1926 г. состоял в классе посыльных судов, в 1933-1938 гг. находился на долговременном хранении, был превращен в плавучую казарму и до 1947 года использовался в органи-

зациях Осоавиахима. Завидная судьба выпала "Сибирскому стрелку", который после длительного хранения (с 1918 по 1925 годы) был передан Особому техническому бюро (Остехбюро), которое по замыслу В.И. Ленина (вот когда был сделан действительный шаг вперед от технической косности и лениности царизма) должно было заниматься разработкой, созданием и испытанием образцов пионерной (и часто действительно опережавшей мировой уровень) военной техники и



*“Москвитянин” на камнях. Фото начала 20-х годов.*

вооружения. Корабль переклассифицировали в опытовое судно, и в соответствии со своим назначением он получил название “Конструктор”.

С февраля 1926 г. по апрель 1931 г. кораблем командовал давний энтузиаст миноносного дела и подводного плавания М.Н. Беклемишев (1858-1936). Выдающийся ученый и патриот своей родины, автор проектов миноносцев, один из создателей первого проекта отечественной подводной лодки “Дельфин”, организатор дела подводного флота России в 1904-1910 гг.), он, несмотря на преклонные годы, с увлечением занимался доработкой и испытанием новых образцов морской техники. Но в Осельбюро во главе с его начальником В.И. Бекаури добились увольнения М.Н. Беклемишева как “социально опасного сотрудника”. Это, впрочем, им не помогло — в 1937 г. Осельбюро было буквально опустошено уже “мастерами” из НКВД. Корабль, переданный в 1939 г. в распоряжение НИМТИ ВМФ, продолжал испытания новых мин, торпед и другой техники. 3 августа 1941 г. был переклассифицирован в сторожевые корабли и включен в состав Балтийского флота. На Ладозском озере участвовал в советско-финской и Великой Отечественной войнах, обеспечивал оборону Ленинграда и перевозки по “Дороге жизни”.

4 ноября 1941 г. близ Осиновца попаданием авиационной бомбы у корабля оторвало носовую часть. Но уже в апреле 1943 г. его ввели в строй с новой (укороченной против прежней) носовой частью. Затем корабль переклассифицировали в канонерскую лодку, а с января 1945 перевели в класс опытовых судов, в июле 1956 он стал отопителем и в июле 1957 г. сдан на слом. На то, чтобы сохранить корабль в качестве памятника четырех войн, ума хрущевским адмиралам не хватило. Их, ветеранов Моонзундской эпопеи, пережить смогла только геройская канонерская лодка

“Храбрый” (с 31 декабря 1922 г. “Красное знамя”). Ее разобрали в 1960 г.

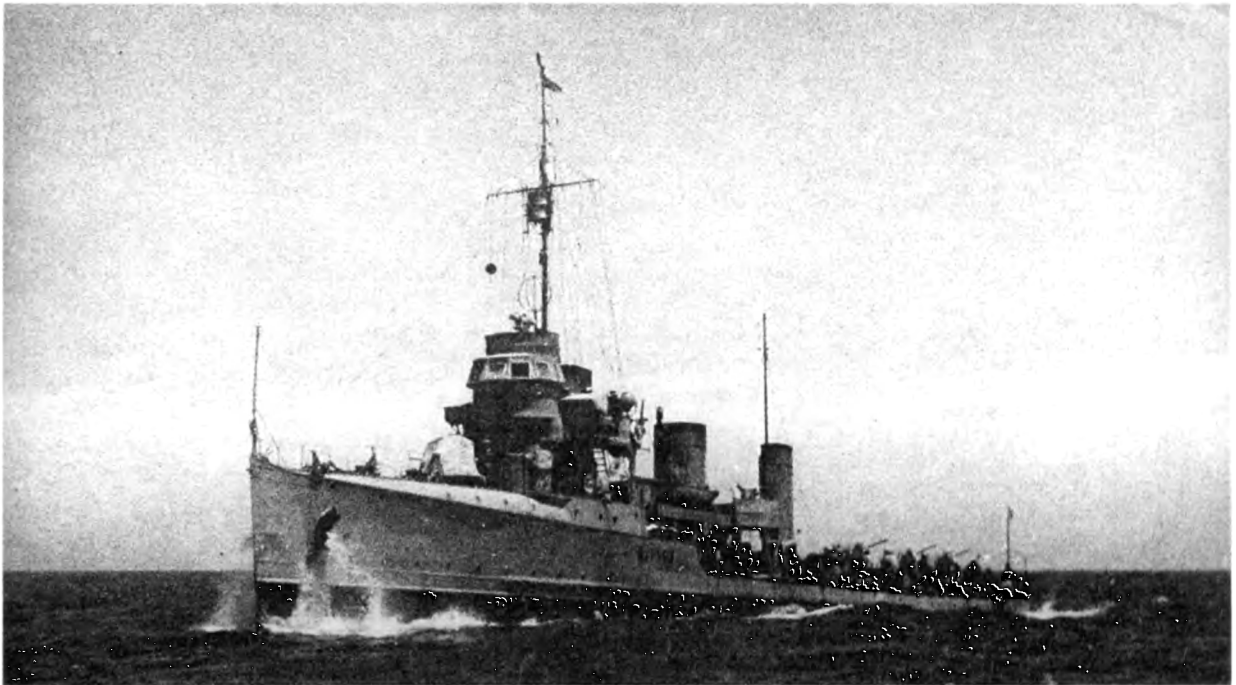
Безвозвратно ушедшие от нас корабли и их, уже все покинувшие этот мир, люди остаются с нами не только вошедшими в историю судьбами, но и уроками, о которых следует многократно задумываться. Продолжавшаяся ничтожно короткий исторический срок — каких-то 10 с небольшим лет, активная служба “добровольцев” оказалась, как мы могли увидеть, насыщена огромной мудростью уроков прошлого. Тех самых уроков, которые упорно отказывалось видеть 300-летнее российское самодержавие, и, что особенно удивительно, не хотят видеть и современные его престрочные поклонники и радатели.

Главнейшее и до сих пор неистребимое порождение царизма — кастовый режим рутинной и душившей творчество бюрократия, беспредельный цинизм и равнодушие к судьбам страны со стороны ее столпов и многослойного чиновничества остались живы и сейчас. Одиночки же, горевшие душой за порученное или ими самими избранное дело, не могли поколебать сложившийся порядок. Не под силу было им и убирать с высоких постов все то бесчисленное множество самонадеянных и властолюбивых невежд и откровенных циников, которых вскормил царизм, приученный к полнейшей безнаказанности.

От светлейшего интригана князя Меншикова до железнодорожного адмирала Посьета, от черного вора Цусимы Рождественского до примитивного садиста Вирена, от несостоятельного конструктора великого князя Александра до бездарного генштабиста А.А. Эберггарда — велика и необъятна вереница типов одной лишь флотской части той истории города Глупова, которая по воле самодержавия творилась в России. Понятно, что в условиях почти повального недомыслия и равнодушия дело создания совершенных кораб-

*Эскадренный миноносец “Всадник” в Неве.*





**“Красный Дагестан”** (б. “Туркменец Ставропольский”) на Каспии.

лей было особым подвигом инженеров. И удавалось это, увы, не часто.

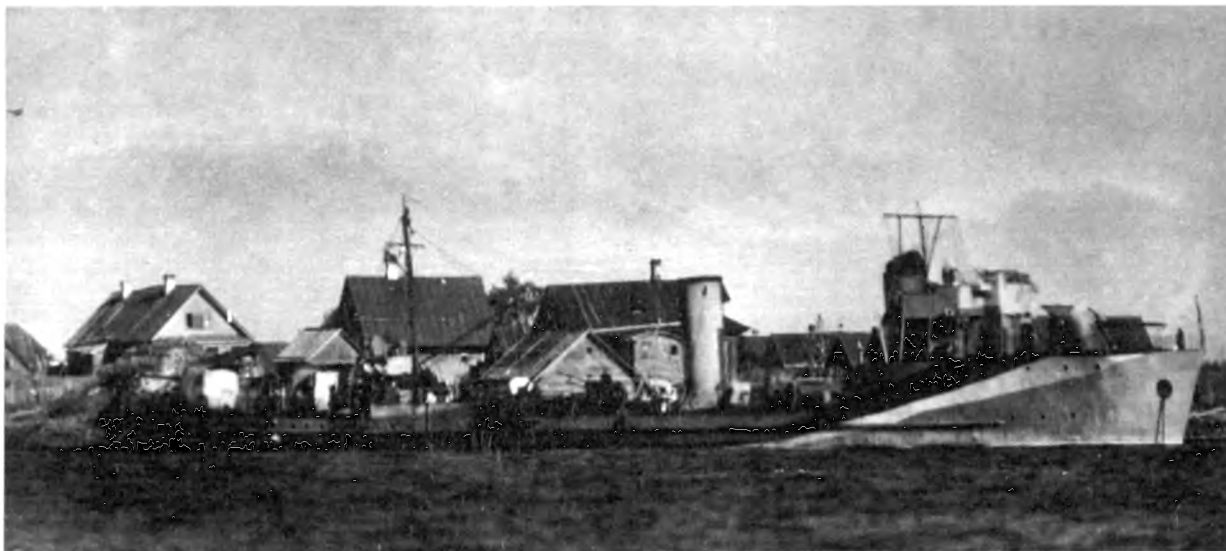
Но именно в “добровольцах”, в отличие от предшествовавших им “соколов” и следовавших турбинных “новигов”, эти возможности всерьез использованы не были. Это были проекты вчерашнего дня. И виной всему в конечном счете приходится называть порожденные властью слепоту, равнодушие и нежелание воевать, которые накануне войн и во время их обнаружили избранные и возлюбленные императором высшие чины кораблестроения и флота. В поправках нуждается и утвердившееся в нашей истории представление о повсеместном будто бы волшебном-чудодейственном и всеобъемлющем учете в России опыта русско-японской войны. Историки по справедливости называют XX-й век для России “веком упущенных возможностей”. Россия осталась при том же, весьма недалеком, полуобразованном, запредельно мистически настроенном императоре, который умел вызывающе не уважать общественное мнение.

Во многом просчеты в проектировании “добровольцев” были вызваны нежеланием считаться с законом увеличения водоизмещения кораблей, который еще в 1899 г. сформулировал лейтенант Н.Н. Хлодовский. Хуже того, в проектах упорно не желали предусматривать даже запас водоизмещения, на чем неоднократно в ходе обсуждения проектов броненосцев в МТК выступали адмиралы С.О. Макаров и А.А. Бирилев. И в этом смысле миноносцы класса “доброволец” разделились на две группы. Одна с минимальным водоизмещением (500 и 570 т), другая с увеличенным (615 и 605

т), в которых при том же составе вооружения оставались возможности для последующей модернизации.

Опыт боевых действий миноносцев подтвердил и ту неоспоримую истину (на чем особенно настаивал В.П. Костенко), что наивысшая боевая эффективность корабля достигается в случае использования его в условиях, для которых он проектировался. И тогда даже корабли, обладающие не самыми передовыми характеристиками, могут успешно справляться с возложенными на них задачами (бой “Пограничника” с немецким “V” в Рижском заливе под Аренсбургом). Истина, конечно, несложная, но о ней забывали даже обогащенные опытом прошлого флотоводцы сталинской формации (посылка в Феодосию в 1941 г. для поддержки высадки десанта крейсера “Красный Кавказ” вместо более подходившего для этой цели по числу орудий “Красного Крыма”).

История миноносцев класса “доброволец” выявляет роль оперативности (как при постройке, так и в военное время) в реализации новых видов вооружения и техники. С сожалением приходится признать, что и японцы, и немцы в обеих описываемых войнах нас опережали. Человеческий фактор в истории постройки кораблей составляет всегда нестареющий кладезь опыта. Миноносцы дают тому множество примеров. Свод полезных наставлений об организации службы и быта на миноносце, о боевой подготовке и специфике воспитания миноносных экипажей в наиболее полном виде представляла работа капитана 2 ранга В.К. Лукина “Миноносцы и их плавание”. Но царизм и на этот раз прошел мимо энтузиазма автора работы, и его карьера



Опытное судно "Конструктор" (б. "Сибирский Стрелок").

прошла в стороне от миноносцев. "Добровольцы", став школой нового флота, дали путевки в жизнь огромному множеству офицеров.

Их биографии — великая летопись человеческих судеб флота. Их имена должны войти в будущую книгу памяти. Мичман Деливрон, без раздумий отправившийся на смерть под пули мятежных матросов, и лейтенант Нейберг, убитый за офицерские погоны в дни февральских "праздников свободы" 1917 г., мичман Анненский, выполнивший тяжкий долг потопления флота в Новороссийске, и вице-адмирал Кедров, принявший командование белой эскадрой, старший лейтенант Фок, вместе с офицерами не оставивший свой погибающий корабль, и советский адмирал Л.М. Геллер, на склоне лет бесчестно ошельмованный в 1948 г. сталинским "судом чести" — всех их роднит и соединяет в

одну семью проявленные ими высокие человеческие достоинства, святая любовь к Родине и высокое понятие о чести защитника отечества.

Таковыми их, вопреки всем нелепицам царизма, воспитали традиции флота, флагманами которого были не только Посьеты и Рожественские. Таковыми они, независимо от того, на чью сторону — "белых" или "красных" толкнула их судьба, оставались всю свою жизнь. И те, кому повезло выжить, кого судьба забросила на чужбину, до последних дней не переставали верить, что Андреевский флаг еще вернется в Россию. Их великая и святая вера осуществилась. Будем верить, что с возвращением флага, с начинающими возвращаться к нам воспоминаниями офицеров прошлого флота возродится вера и умение понимать прошлое и его уроки. А тогда возродится и Россия.

*Ленинград — С.-Петербург. 1972– 1998 гг.*

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Боевая летопись русского флота. М., 1948.
2. Флот в мировой войне. Том I. М., 1964 З. И.А. Киреев. Траление в Балтийском море. М.-Л. 1939.
4. Н.В. Новиков. Операции флота против берега на Черном море в 1914-17 гг. М. 1937.
5. А.М. Косинский. Моонзундская операция Балтийского флота. 1917 г. Л., 1928.
6. А.М. Зайончковский. Стратегический очерк войны 1914-18 гг. Часть VII. Кампания 1917 г. 7. Морская историческая комиссия. Книга I, СПб. 1998 г.
8. Р. Фирле. Война на Балтийском море. Том I. Л., 1926.
9. Фон-Чпшвиц. Захват балтийских островов Германией в 1917 г. М., 1937 г.
10. Г. Лорей. Операции германо-турецких сил в 1914-18 гг. М., 1934.
11. Контр-адмирал Г.К. Старк. Моя жизнь. СПб, 1998.
12. Г.К. Граф. На "Новике". (Балтийский флот в войну и революцию). Мюнхен, 1922.
13. Судостроение, №№ 1-6, 1984.

#### ИСТОЧНИКИ РГА ВМФ

- Фонд 417. Главный морской штаб.
- Фонд 418. Морской генеральный штаб.
- Фонд 421. Морской Технический комитет.
- Фонд 427. Главное управление кораблестроения и снабжений.
- Фонд 512. Центральный комитет правлений русского судостроительного общества и общества николаевских заводов.
- Фонд 609. Штаб командующего флотом Черного моря.
- Фонд 611. Штаб начальника Черноморской миной дивизии.
- Фонд 651. Штаб командующего бригадой крейсеров Черного моря.
- Фонд 870. Вахтенные и шканечные журналы (коллекция).
- Фонд 920. Севастопольский порт.

# СО Д Е Р Ж А Н И Е

Пролог .....	3
<b>Глава I. ПРОЕКТ ВЕРФИ “ГЕРМАНИЯ”</b>	
Проект № 120 .....	4
Рабочее проектирование .....	10
Постройка (“ <i>Всадник</i> ”, “ <i>Гайдамак</i> ”, “ <i>Амурец</i> ”, “ <i>Уссуриец</i> ”) .....	13
Увеличенный тип Николаевского завода (“ <i>Лейтенант Шестаков</i> ”, “ <i>Лейтенант Зацеренный</i> ”, “ <i>Капитан Сакеи</i> ”, “ <i>Капитан-лейтенант Баранов</i> ”).....	26
<b>Глава II. КОРАБЛИ ОСОБОГО КОМИТЕТА</b>	
Особый, высочайше утвержденный .....	37
Контрминоносцы проекта литер “В” (“ <i>Украина</i> ”, “ <i>Туркменец Ставропольский</i> ”, “ <i>Войсковой</i> ”, “ <i>Казанец</i> ”, “ <i>Стерегущий</i> ”, “ <i>Страшный</i> ”, “ <i>Донской Казак</i> ”, “ <i>Забайкалец</i> ”).....	40
По прототипу “Бдительного” (“ <i>Фини</i> ”, “ <i>Эмир Бухарский</i> ”, “ <i>Доброволец</i> ”, “ <i>Москвитянин</i> ”) .....	53
Усовершенствованные “яхты” завода “Вулкан” (“ <i>Генерал Кондратенко</i> ”, “ <i>Сибирский стрелок</i> ”, “ <i>Охотник</i> ”, “ <i>Пограничник</i> ”) .....	59
<b>Глава III. ИСПЫТАНИЯ В ДНИ СМУТЫ</b>	
Корабли несостоявшихся эскадр .....	66
Свет и тени над балтийскими рейдами .....	67
В отряде великого князя .....	81
Под флагом адмирала Н.О. Эссена .....	84
Особый полудивизион в Английском канале .....	94
<b>Глава IV. В ВОЙНЕ НА БАЛТИКЕ</b>	
Балтика ставит мины .....	99
В боях за Моонзунд .....	104
“Миноносцам — рвать проволоку” .....	109
В дни горьких “праздников свободы” .....	114
Ошибки двух адмиралов .....	84
<b>Глава V. В ЧЕРНОМ МОРЕ</b>	
Минная бригада в Евпатории .....	124
Боевой путь “геройского дивизиона” .....	127
В боях за Моонзунд .....	104
В охране “императриц” .....	133
Эпилог .....	144
Литература и источники .....	151

Альманах “Корабли и сражения”, а также книги серий “Корабли и сражения”, “Броненосцы русского флота” и “Боевые корабли мира”  
Вы можете заказать по почте. Заявки следует посылать по адресу:  
**198103, г. С.-Петербург-103, а/я 11**

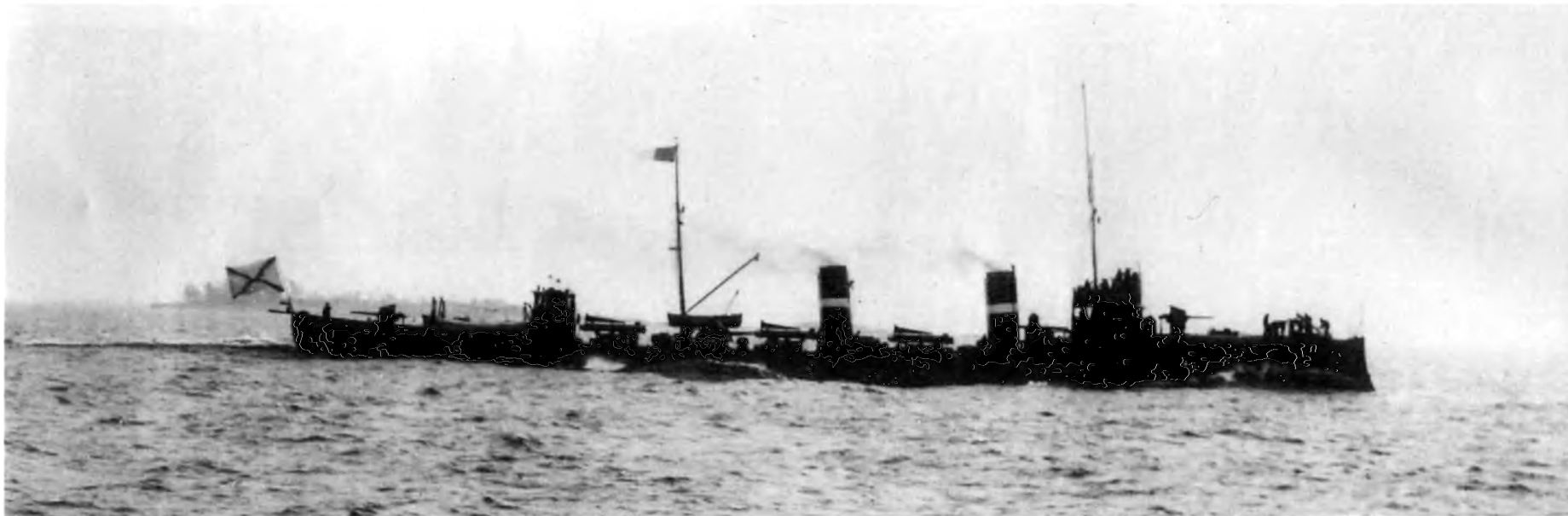
На 1-4-й стр. обложки: “Добровольцы” Балтийского флота в походе (1-я стр); “Эмир Бухарский” и “Москвитянин” в доке в порту “Императора Александра III”, 1912 г. (2-я стр); Эскадренный миноносец “Украина” на Ревельском рейде. (3-я стр); “Добровольцы” Балтийского флота в походе 1914 г. (4-я стр).  
Автор выражает благодарность С.Виноградову, Д.Васильеву,  
и Н.Масловатому за предоставленные фотографии.

© Р. М. Мельников

Тех. редактор В.В.Арбузов  
Лит. редактор Е. В. Владимирова  
Корректор С. В. Субботина

Научно-популярное издание  
Мельников Рафаил Михайлович  
Эскадренные миноносцы типа “Доброволец”

Сдано в набор 21. 01. 99 г. Подписано к печати 24. 03. 99 г.  
Формат 60 x 90/8. Усл. печ. лист. 24 (в. т. ч. 5 п. л. вклейки). Печать офсетная  
Отпечатано с готовых диапозитивов заказчика на ГИПП “Искусство России”  
С -Петербург, Промышленная, 40. Заказ 76 . 1999 г.



*Эскадренный  
миноносец  
"Пограничник".*

*Эскадренные  
миноносцы в  
кильватерном  
строю.*

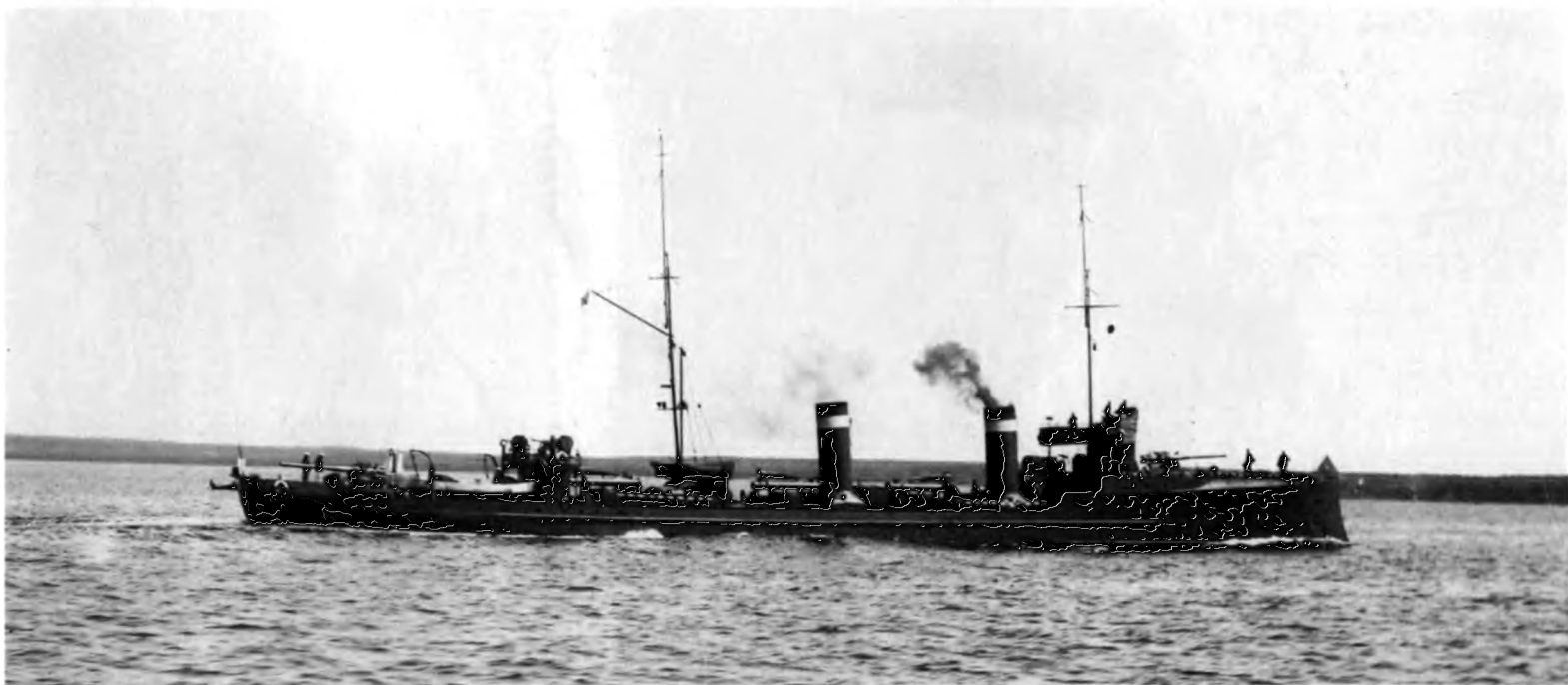
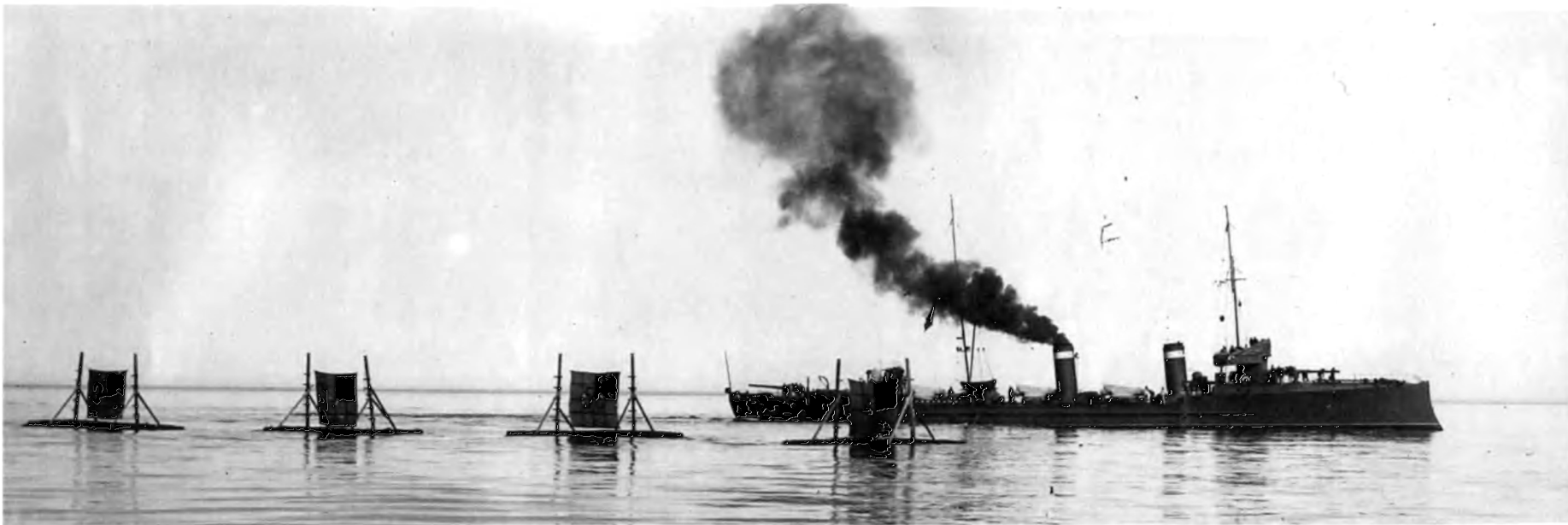
СТРАШНЫЙ



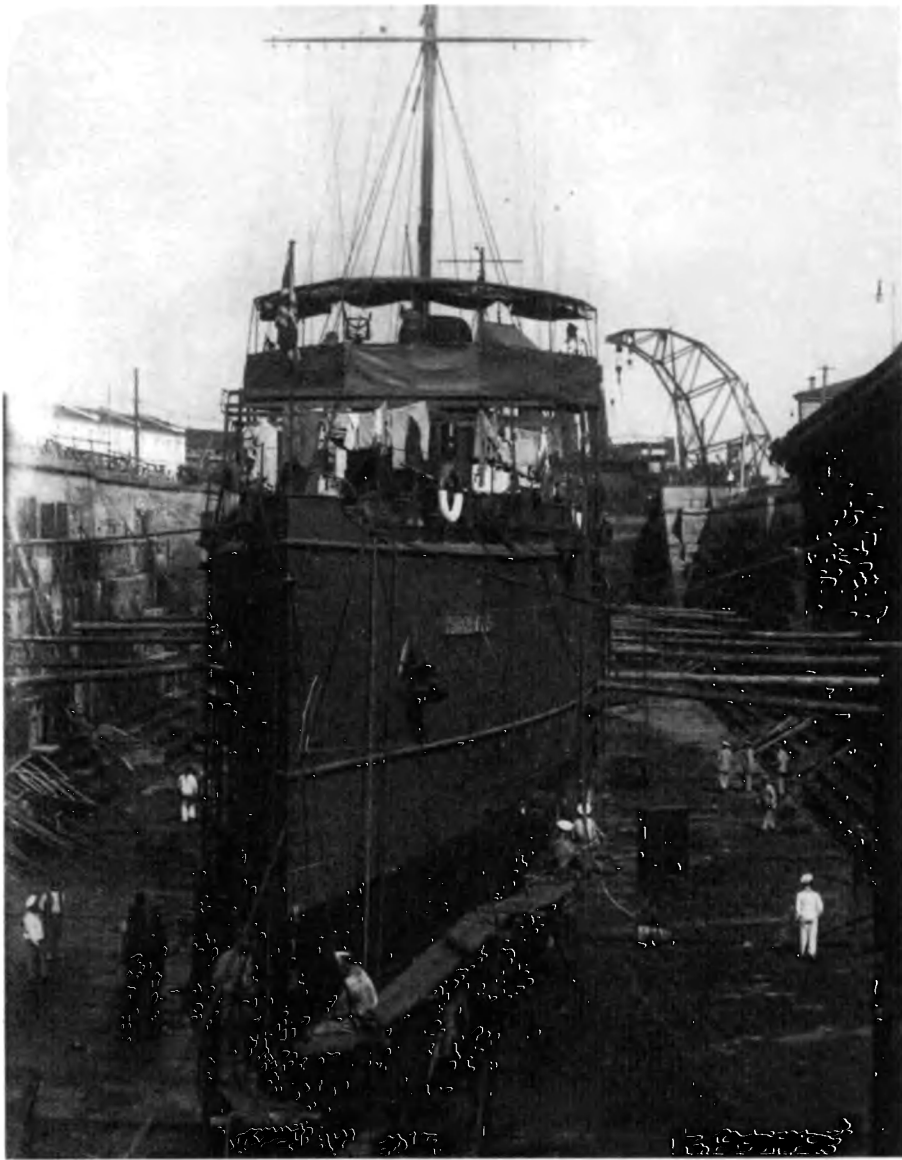
Эскадренный миноносец **“Страшный”**.

Эскадренный миноносец **“Охотник”**.



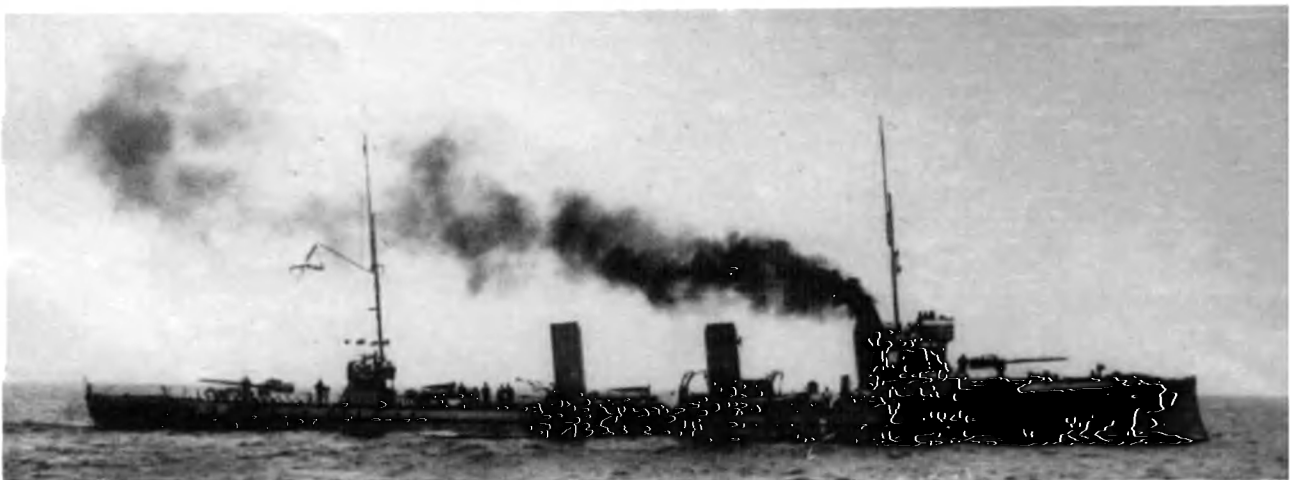


Эскадренный  
миноносец  
"Охотник".

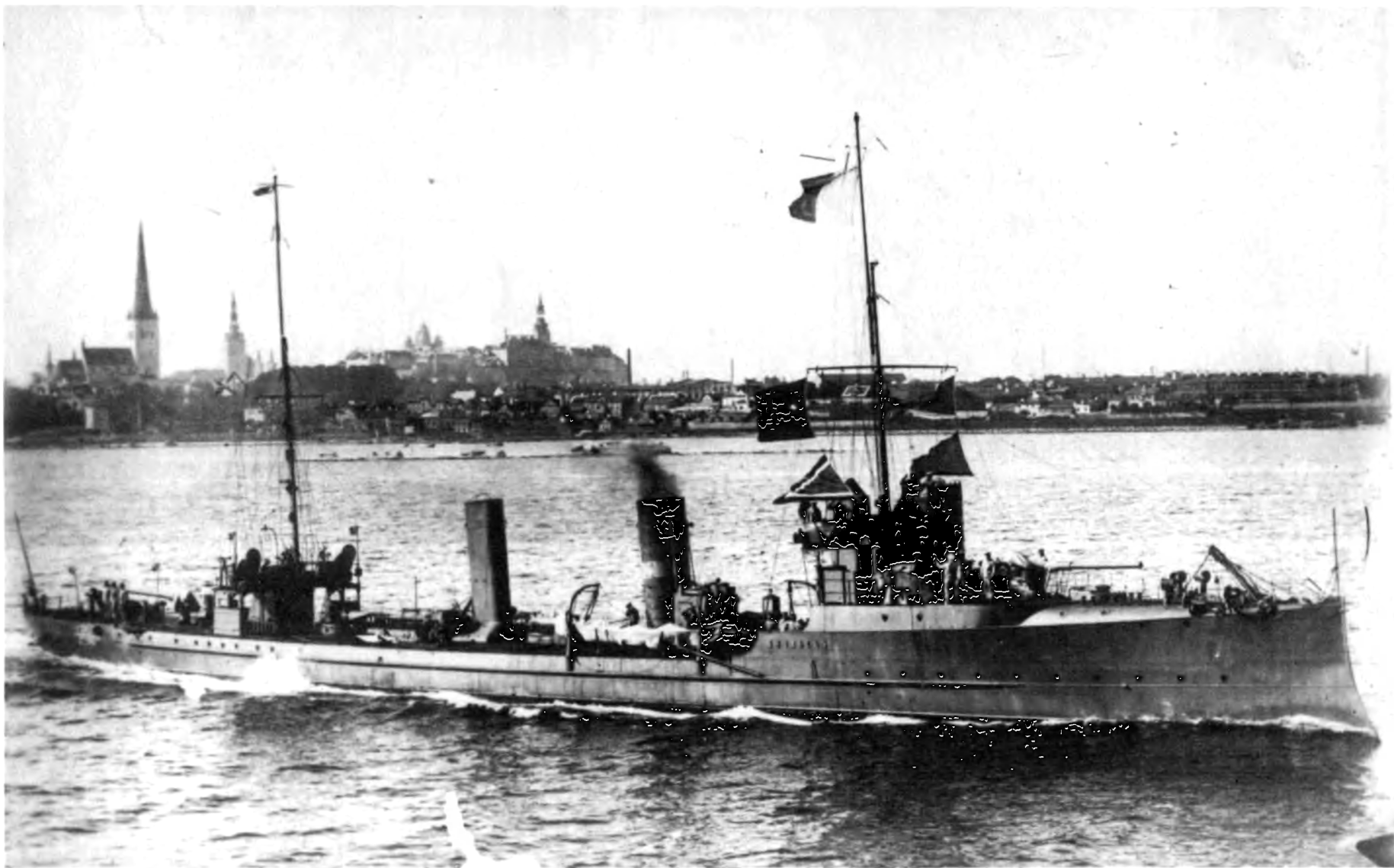


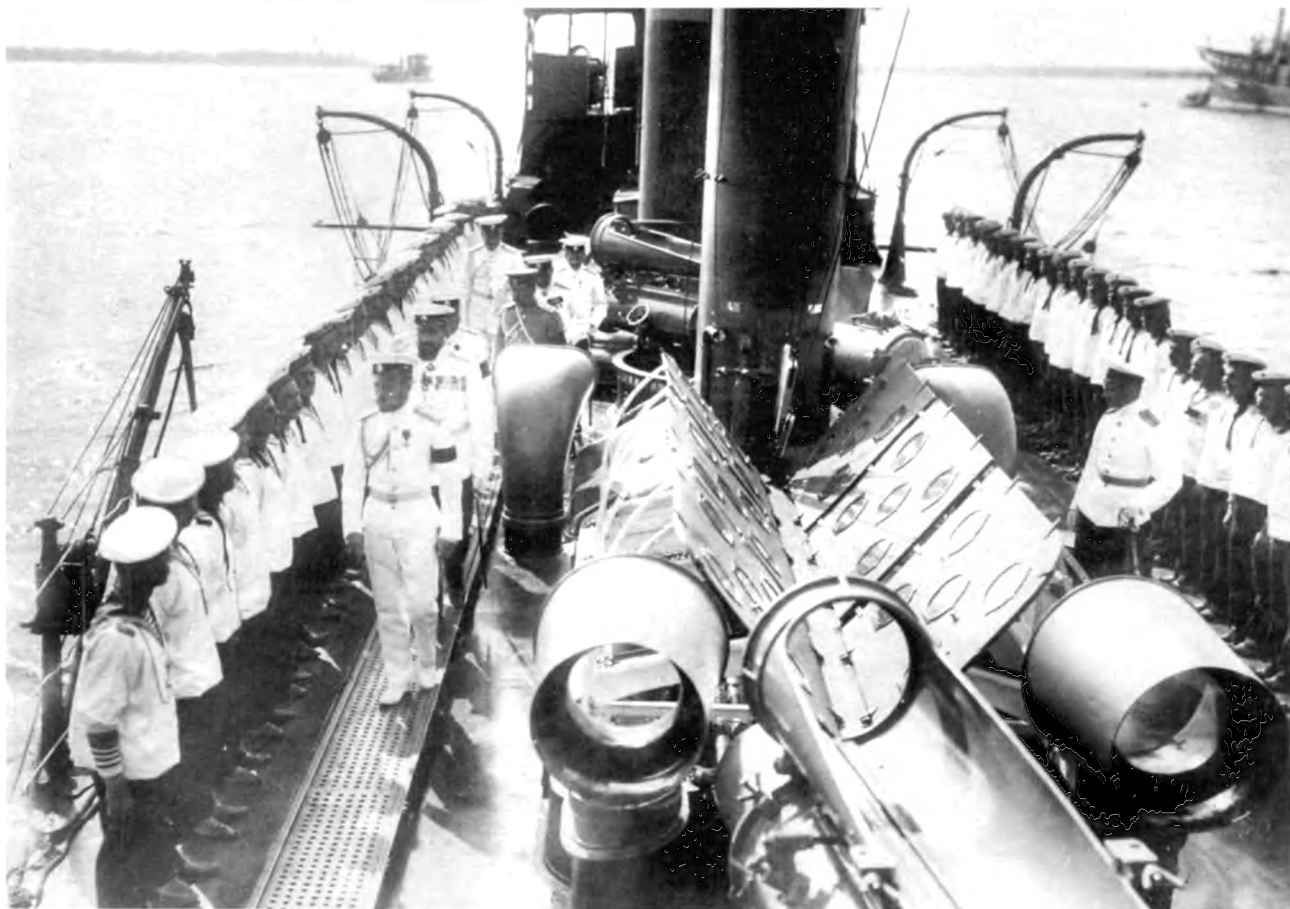
**"Капитан Сакен" в доке.**

**Эскадренный миноносец  
"Забайкалец".**

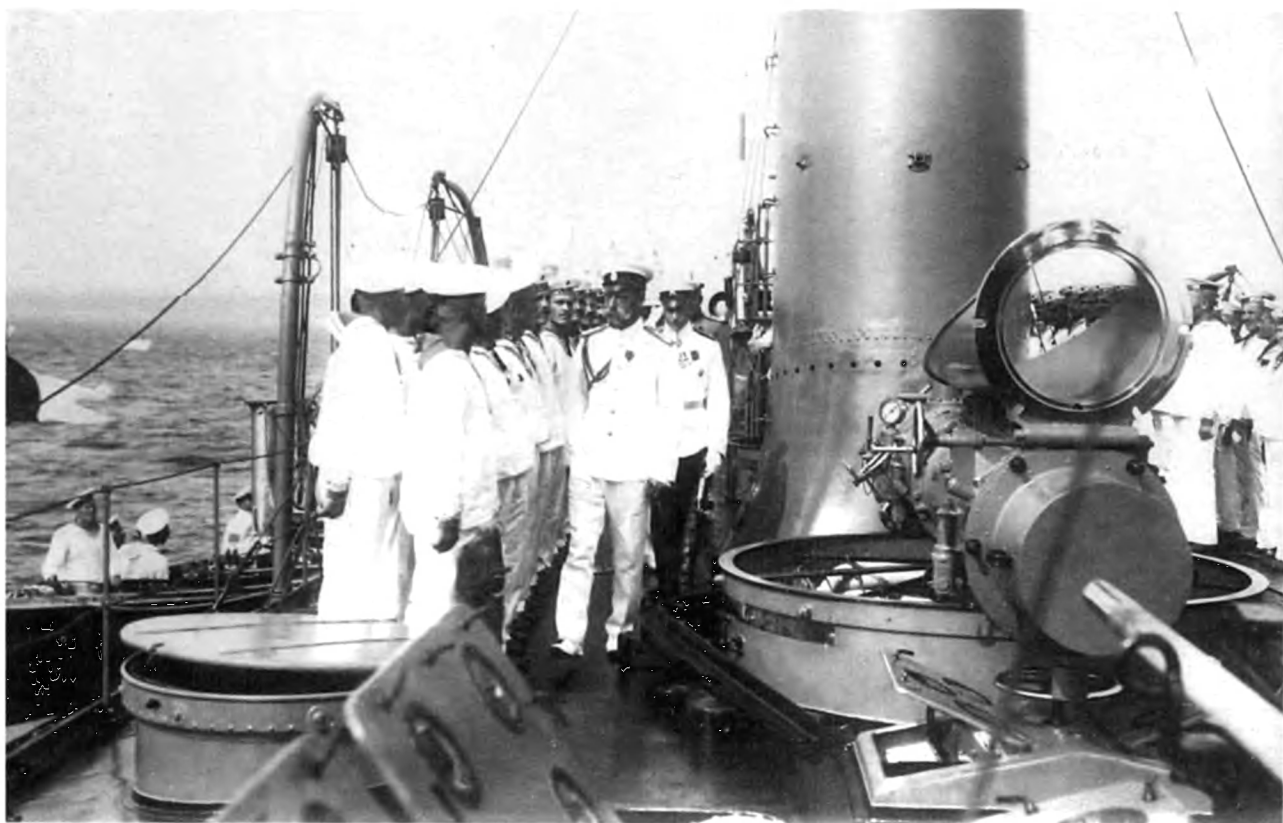


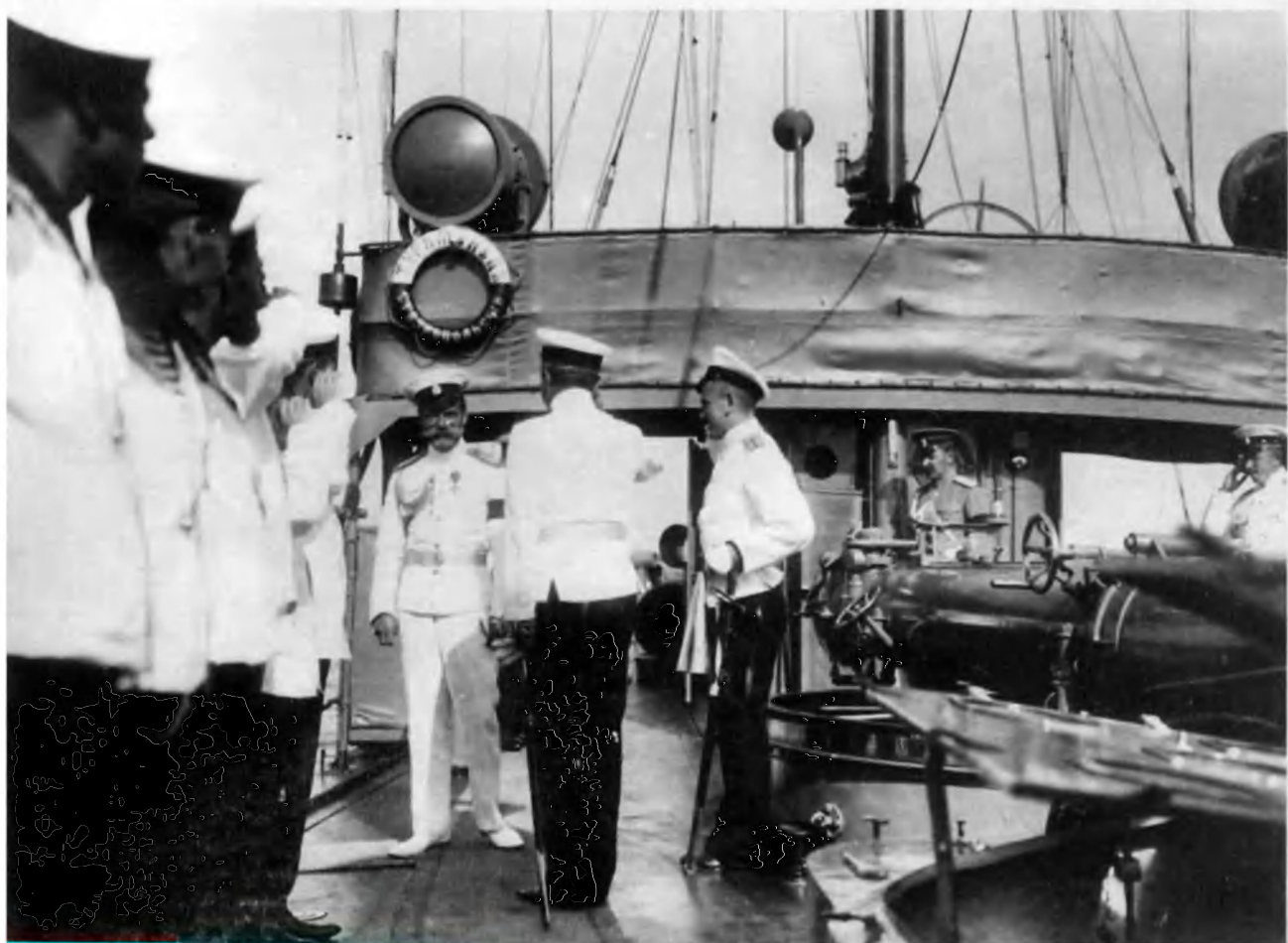
Эскадренный миноносец "Казанец".

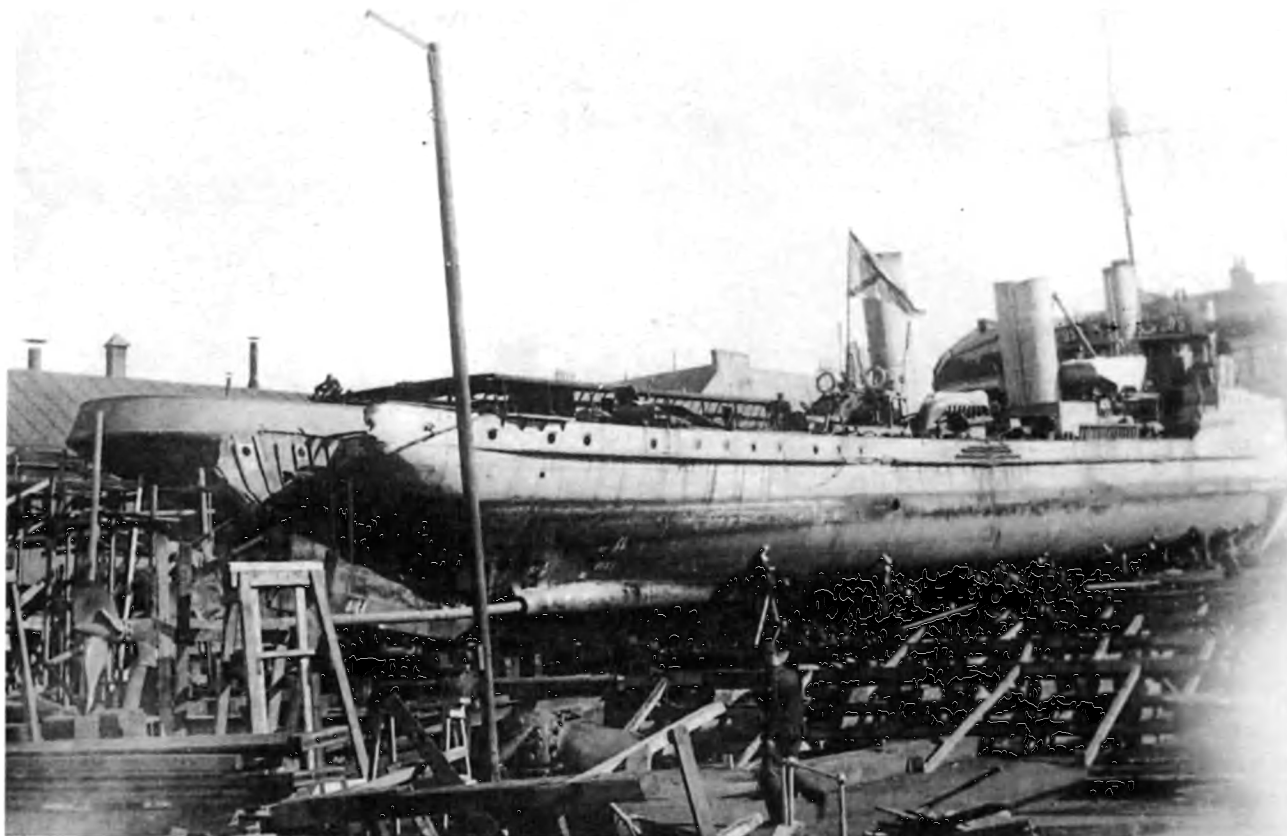




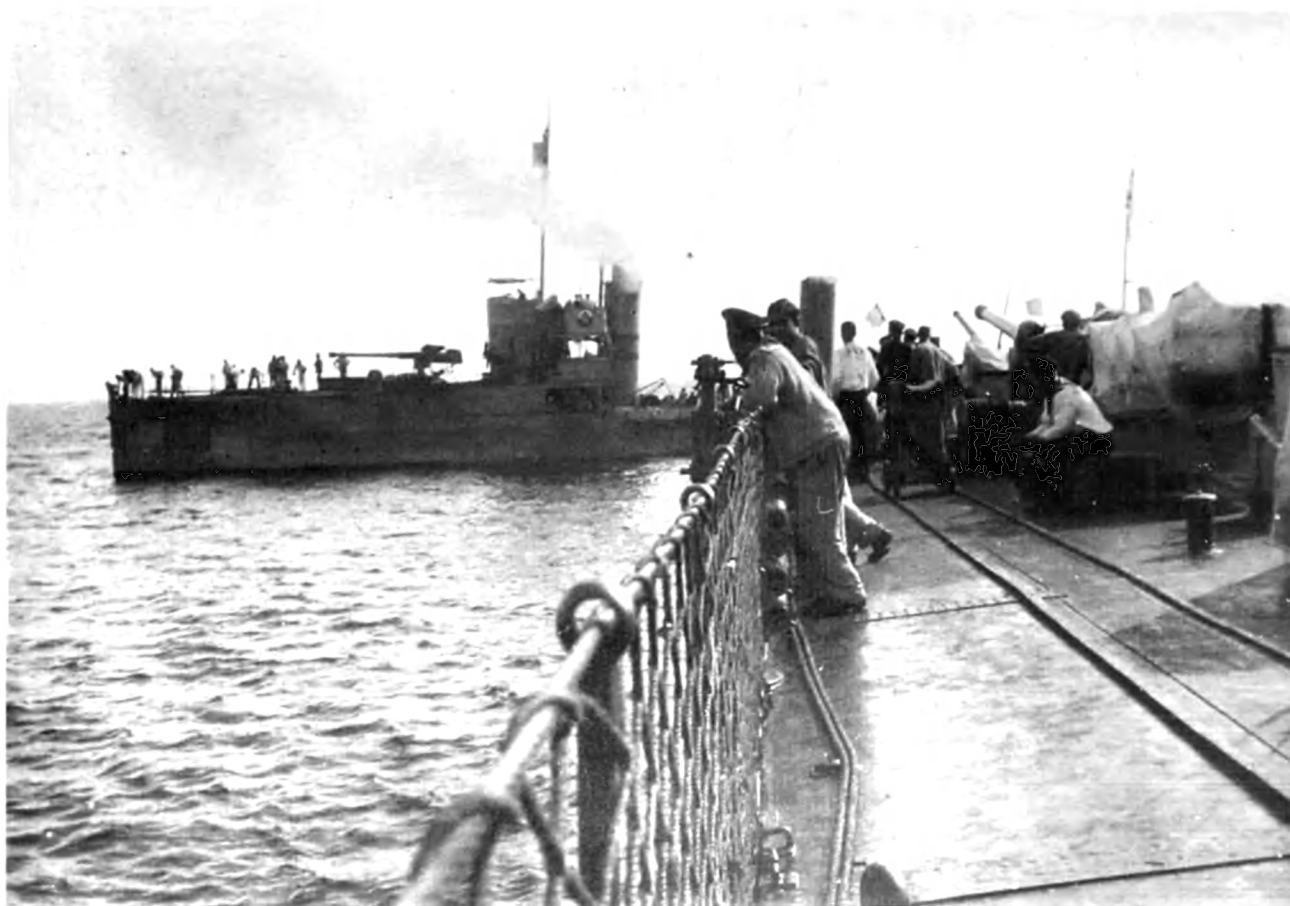
*На якорной стоянке.*







**“Донской Казак” в доке.  
“Гайдамак” становится на якорь.**



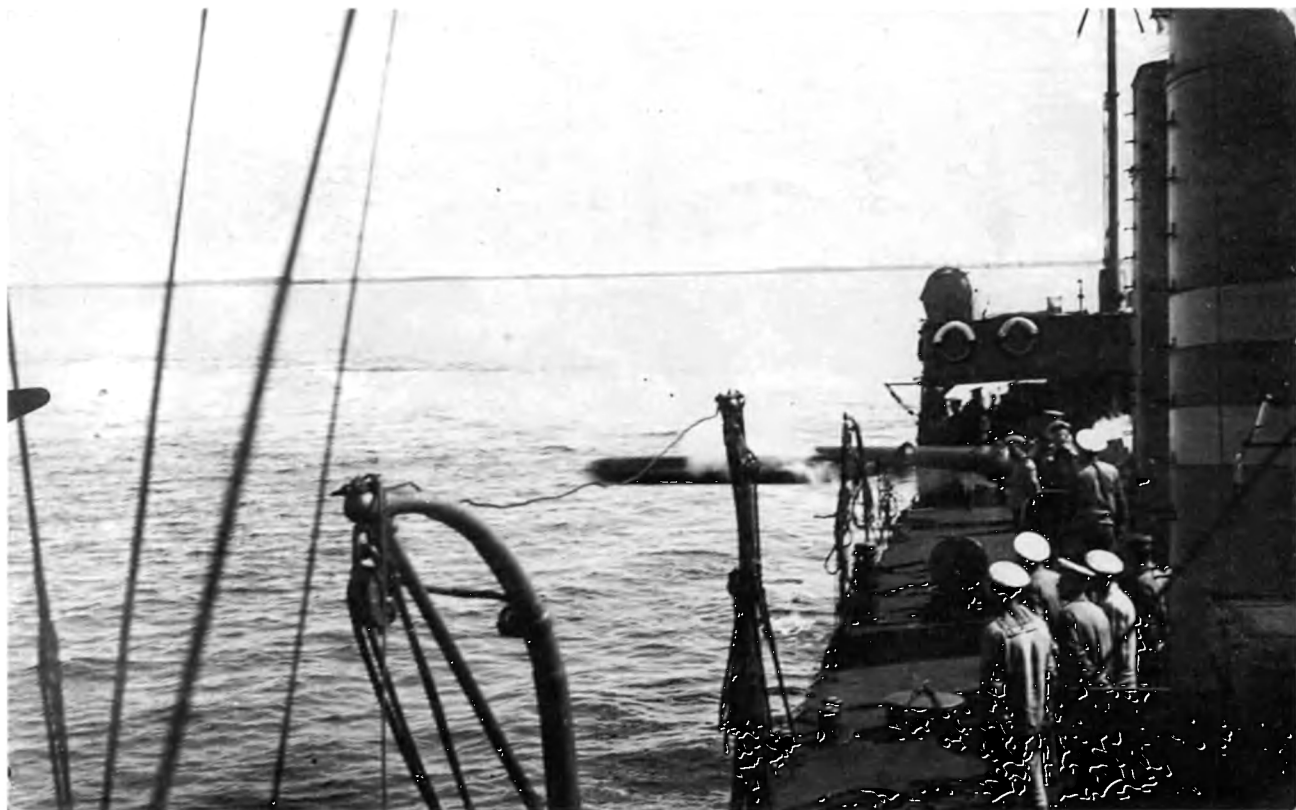
Экипаж "Страшного".



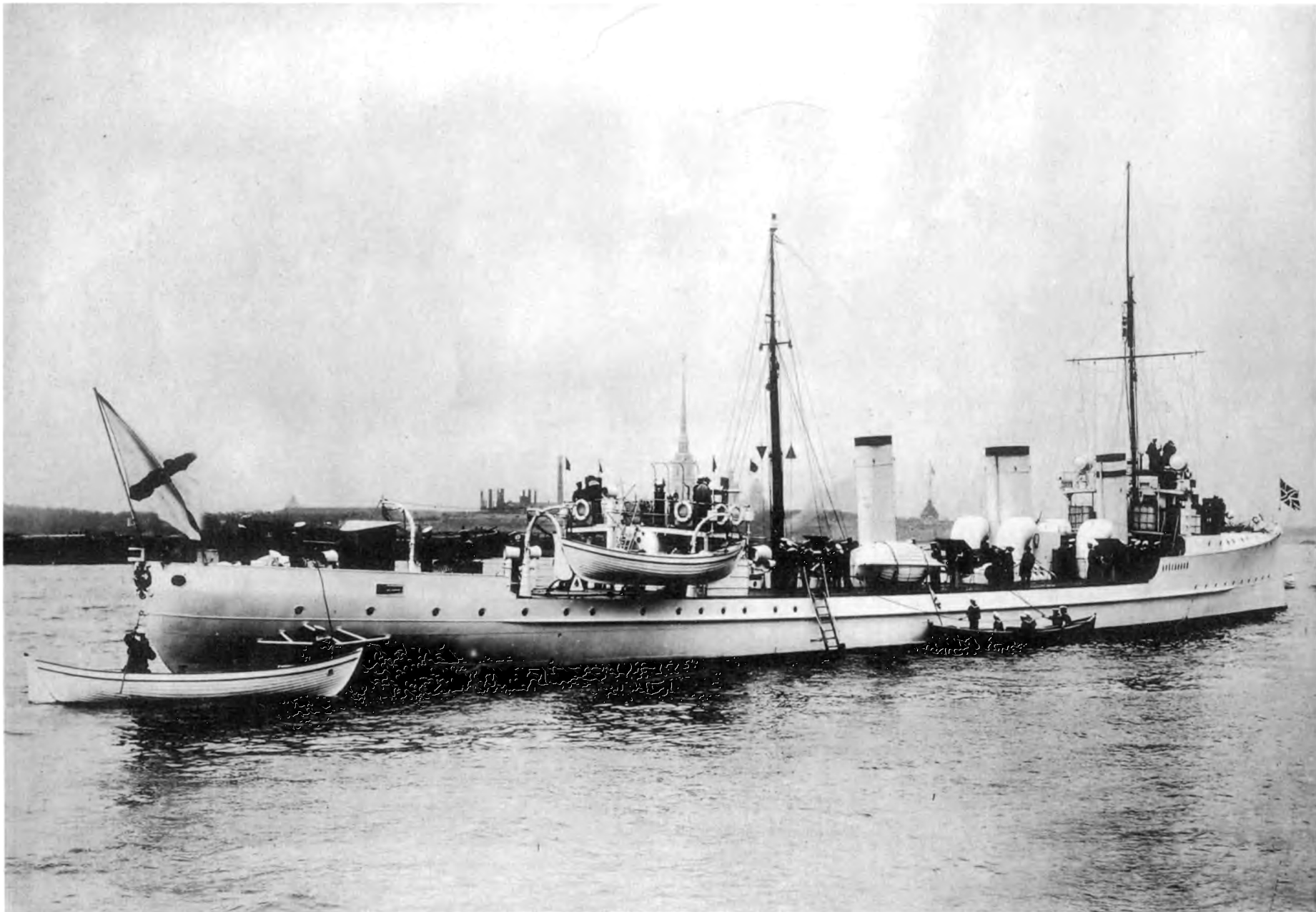


*Во время артиллерийских стрельб.*

*Торпедная стрельба на **"Забайкальце"**.*



Эскадренный миноносец **“Войсковой”**.





*“Добровольцы” в кильватерном строю.*

## Изъ жизни военного флота

Старшій офицеръ отдаётъ приказанія  
на слѣдующій день



*Корабельные будни.*

## Изъ жизни военного флота

Минный аппаратъ  
къ выстрѣлу



Чистка орудія

Изъ жизни военного флота

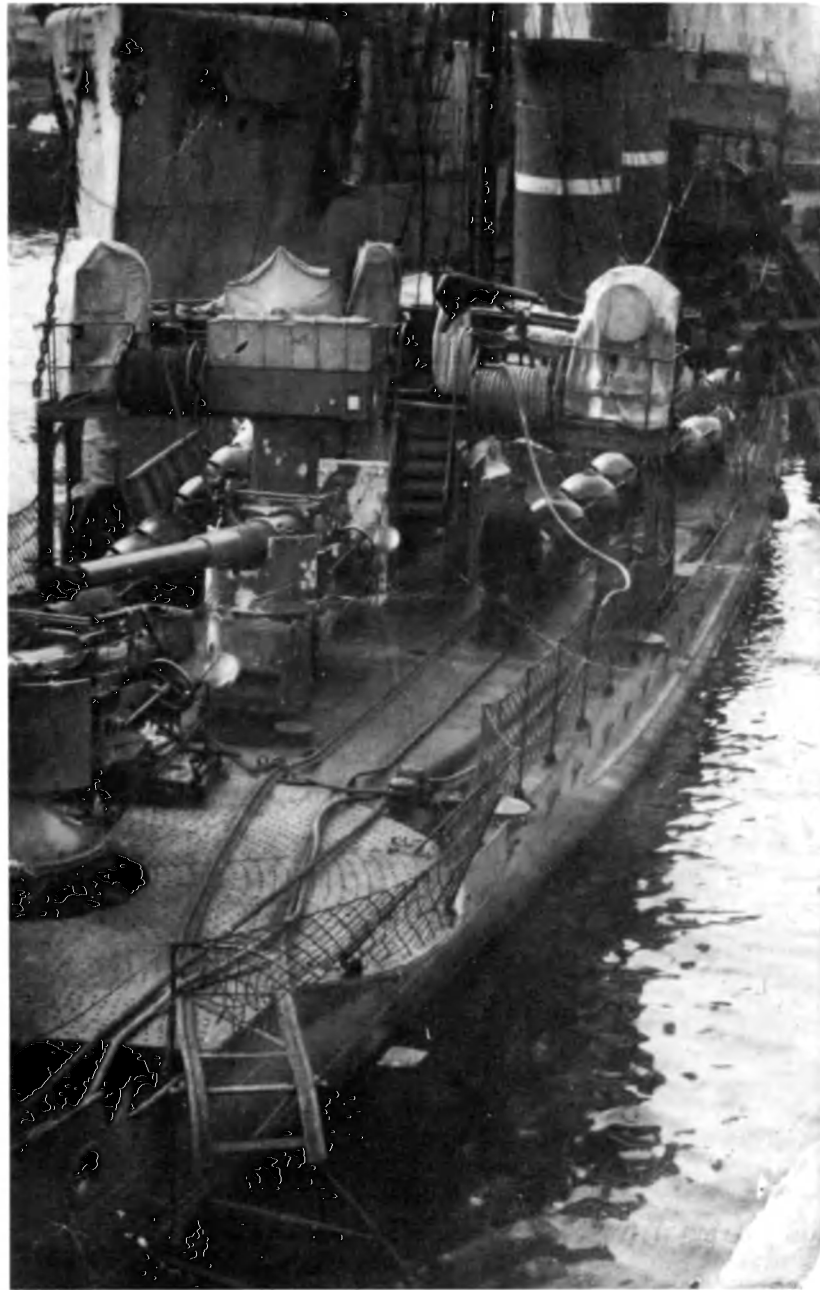
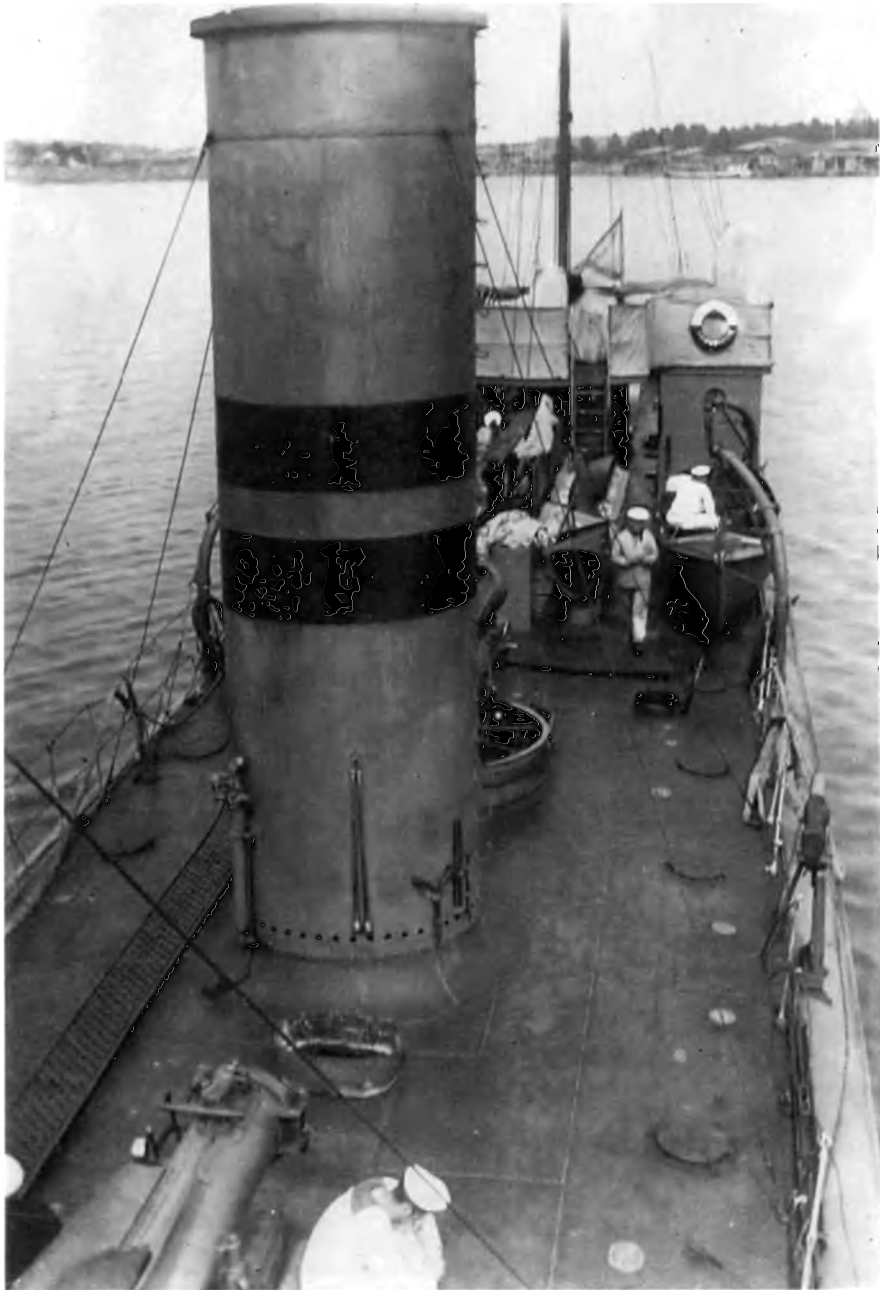


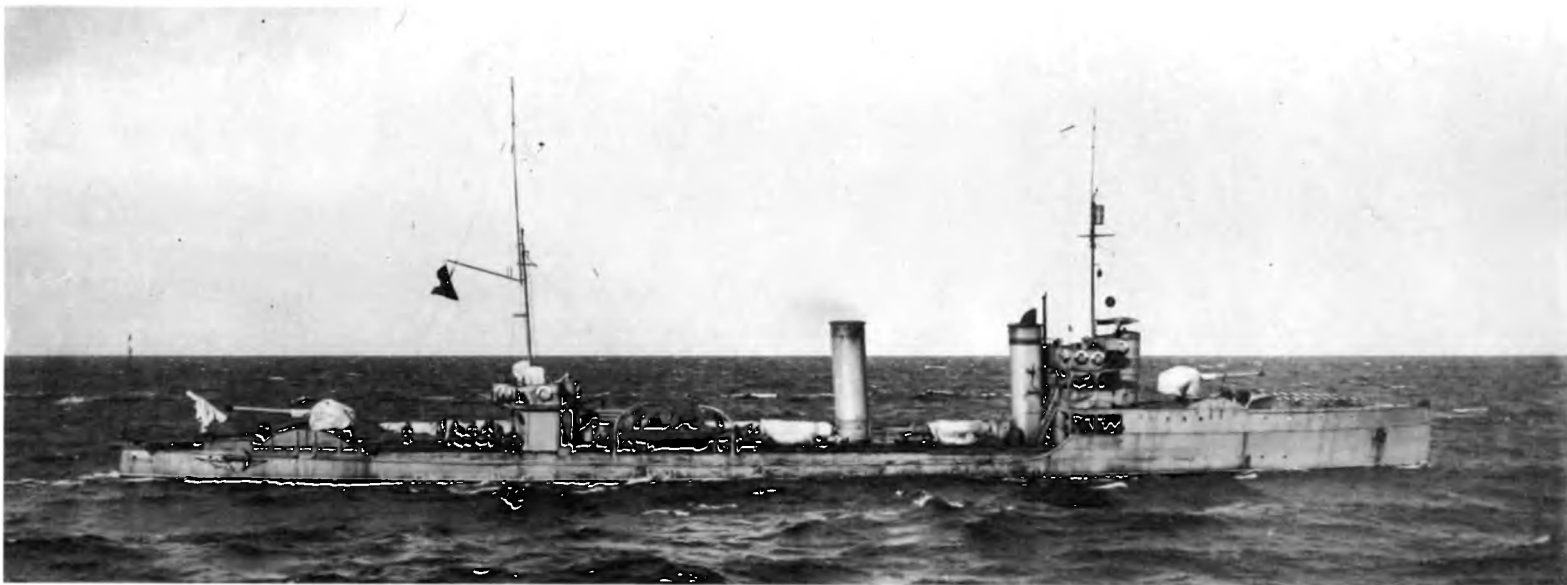
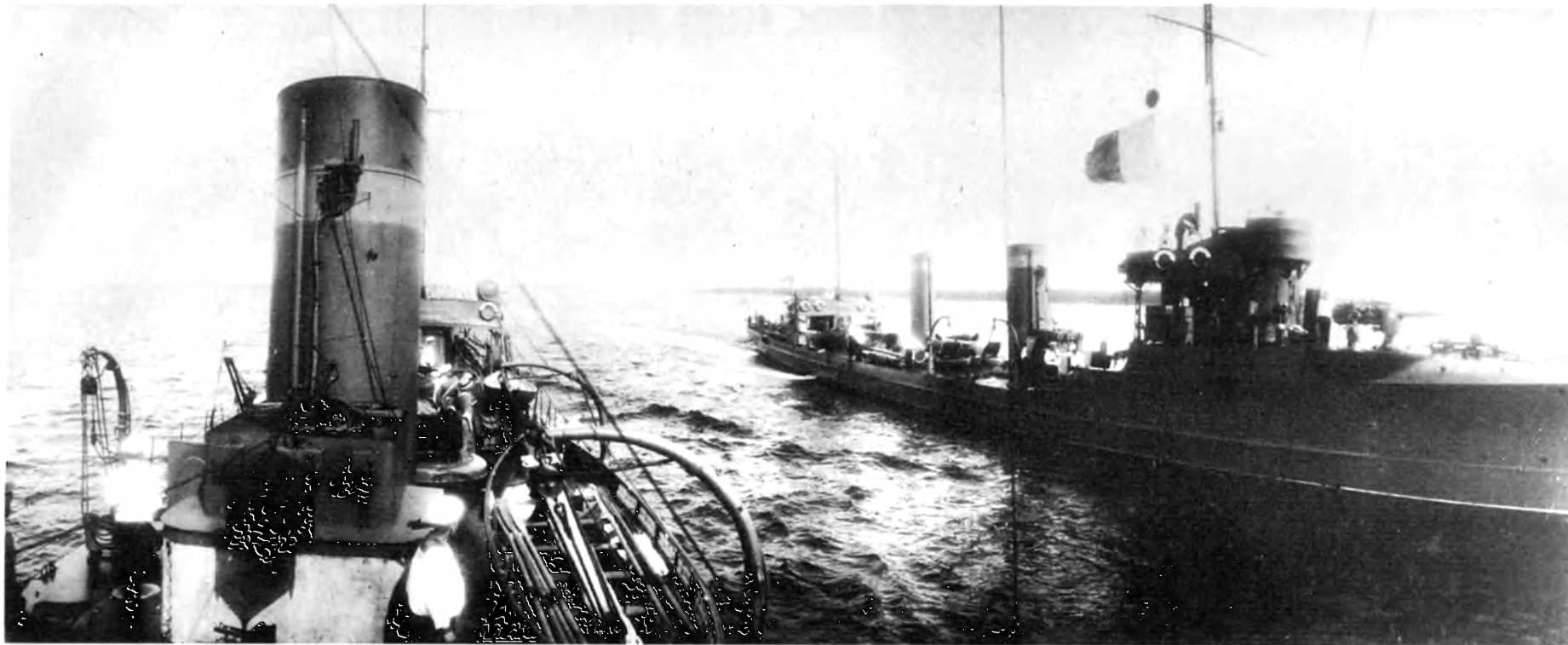
*Корабельные будни.*

*На фото справа: на палубе "Охотника" и "Пограничник" у борта "Баяна".*

*"Охотник" во время шторма.*

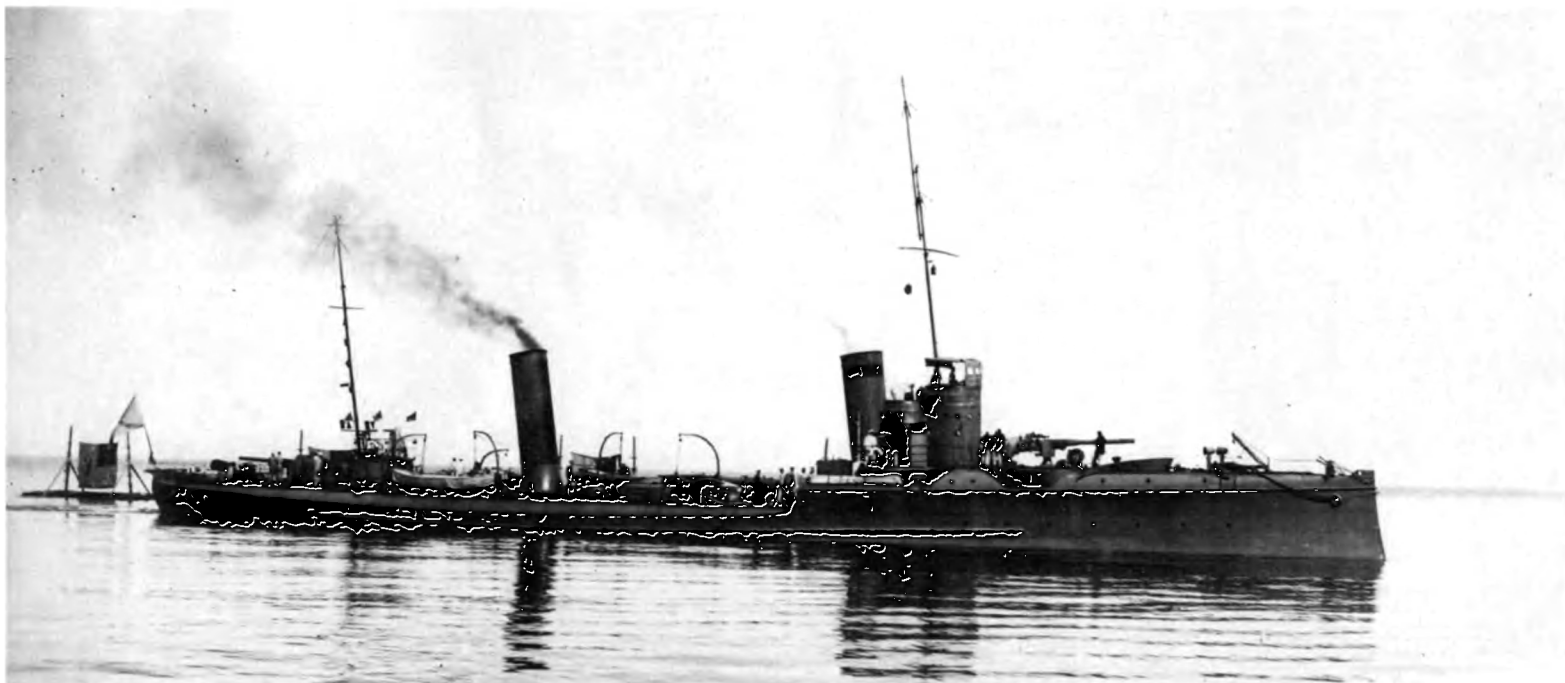
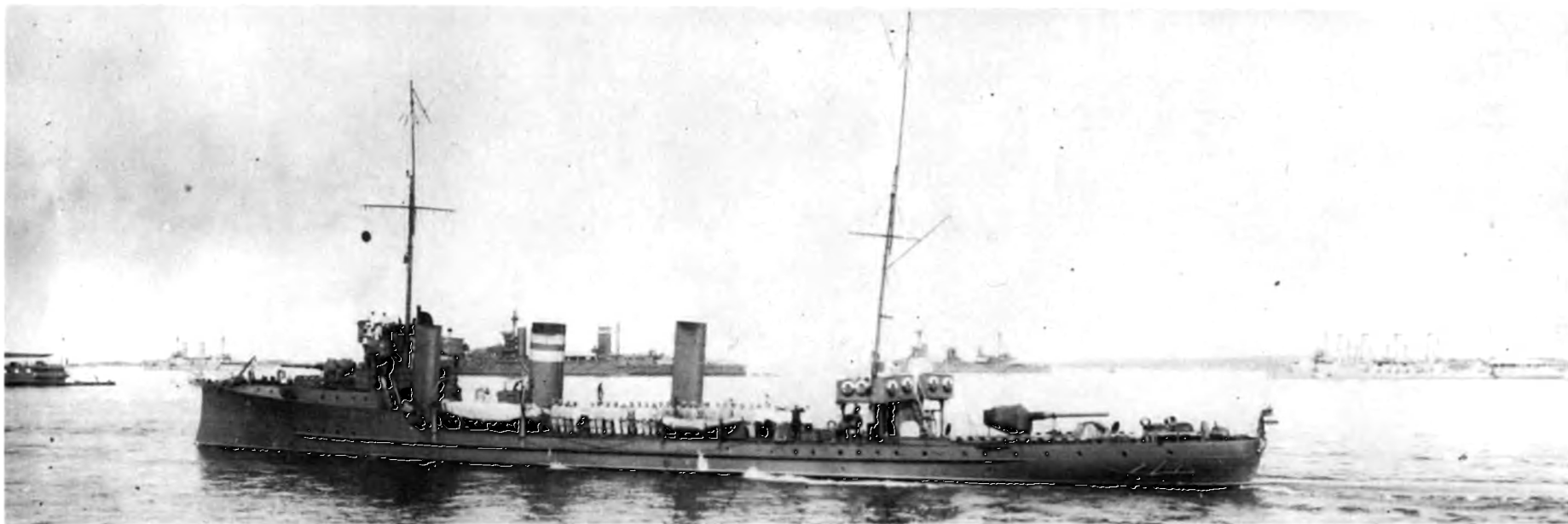






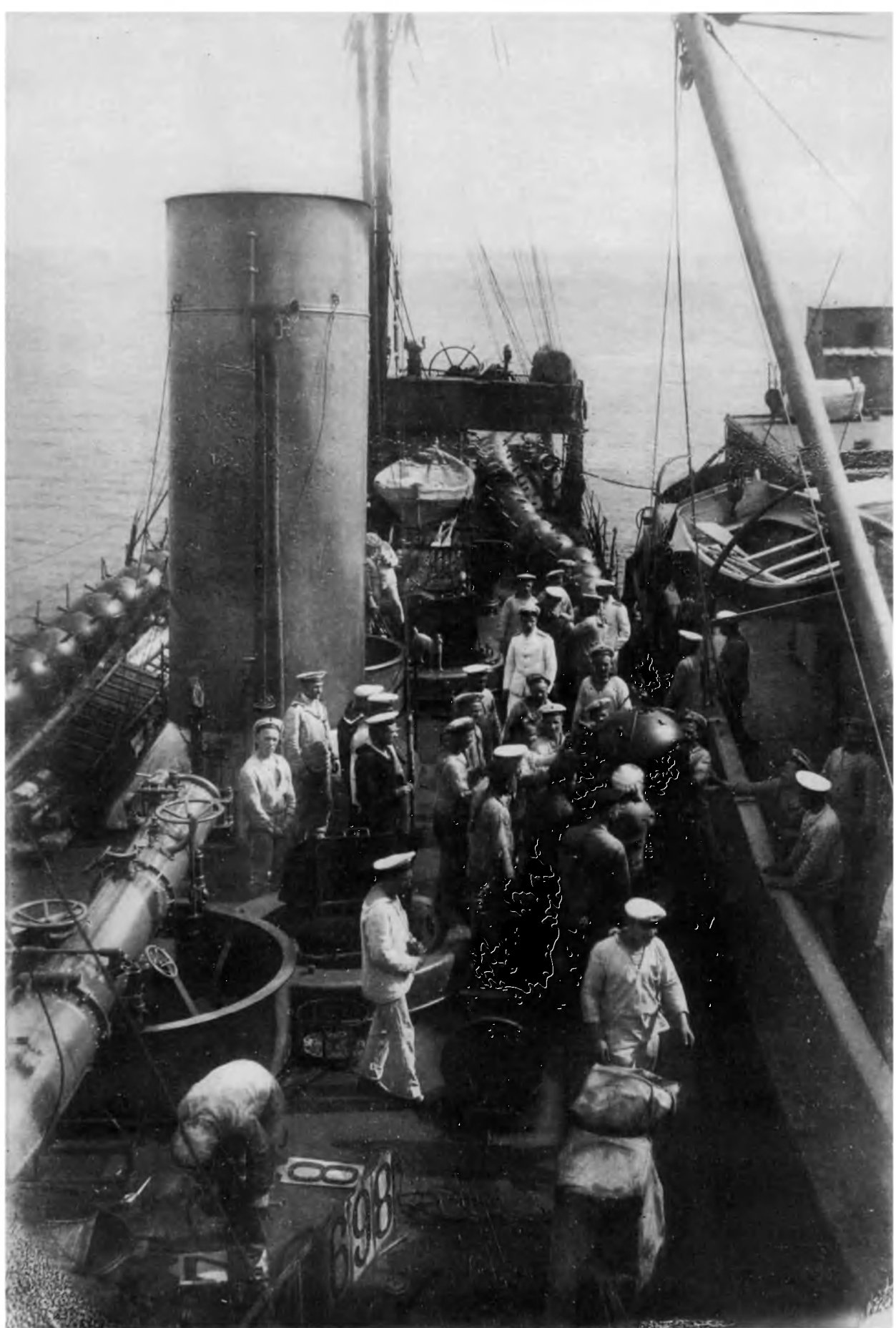
*Совместное  
плавание.*

*Эскадренный  
миноносец  
"Амурец".*



**“Забайкалец”**  
встречает  
линейные  
крейсера  
Англии.

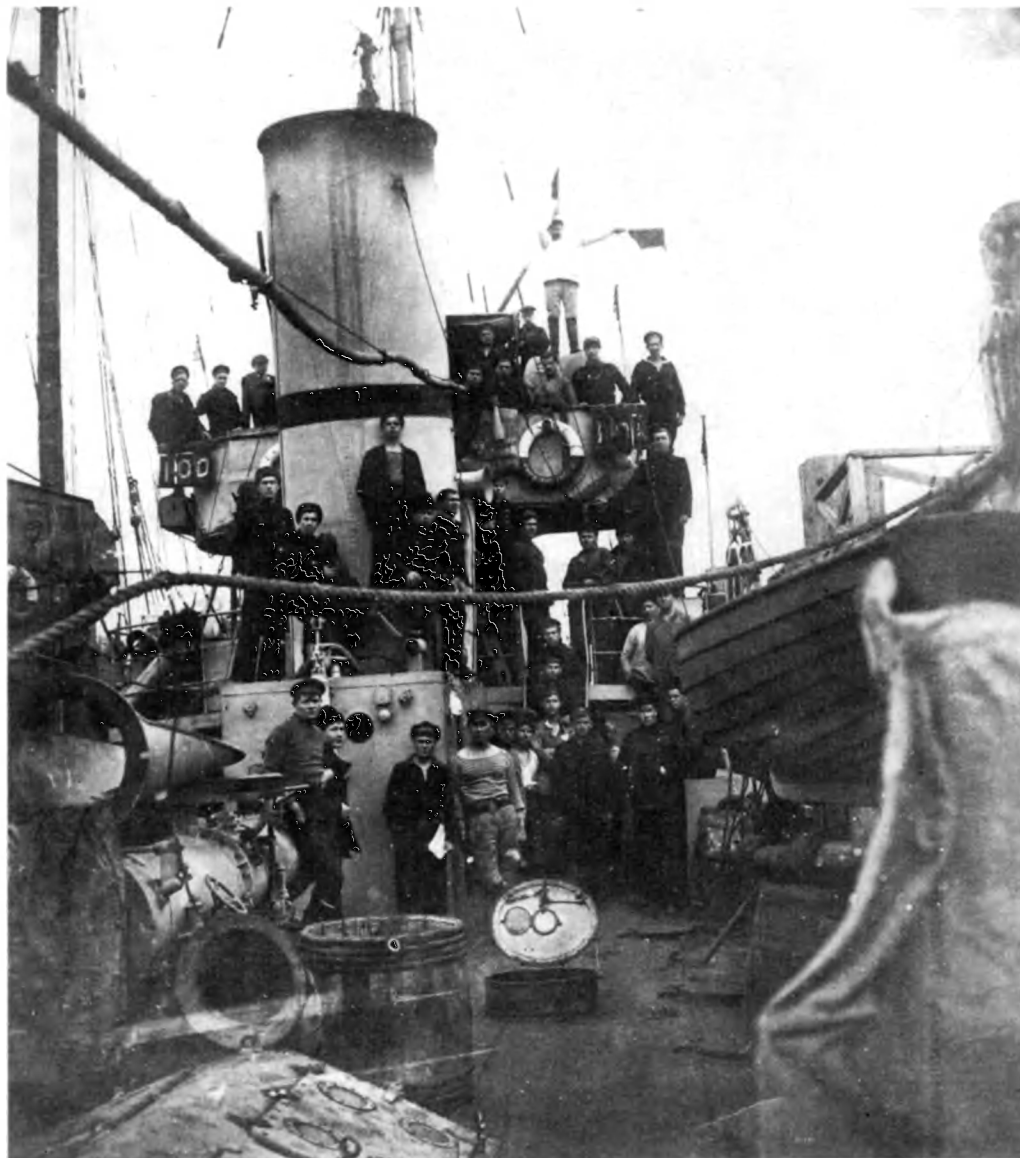
**“Эмир  
Бухарский”**  
буксирует  
щиты.

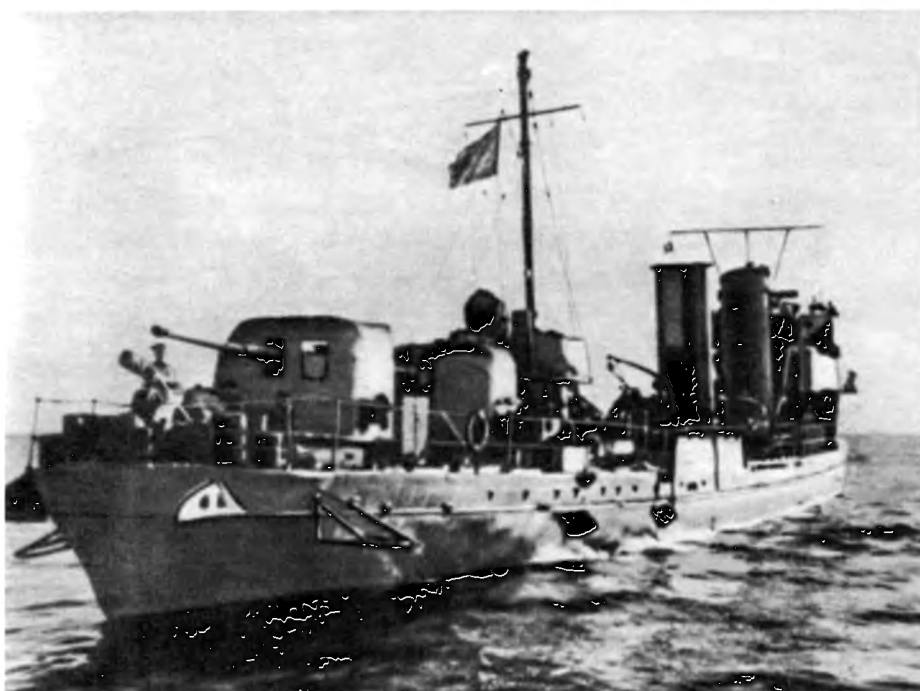
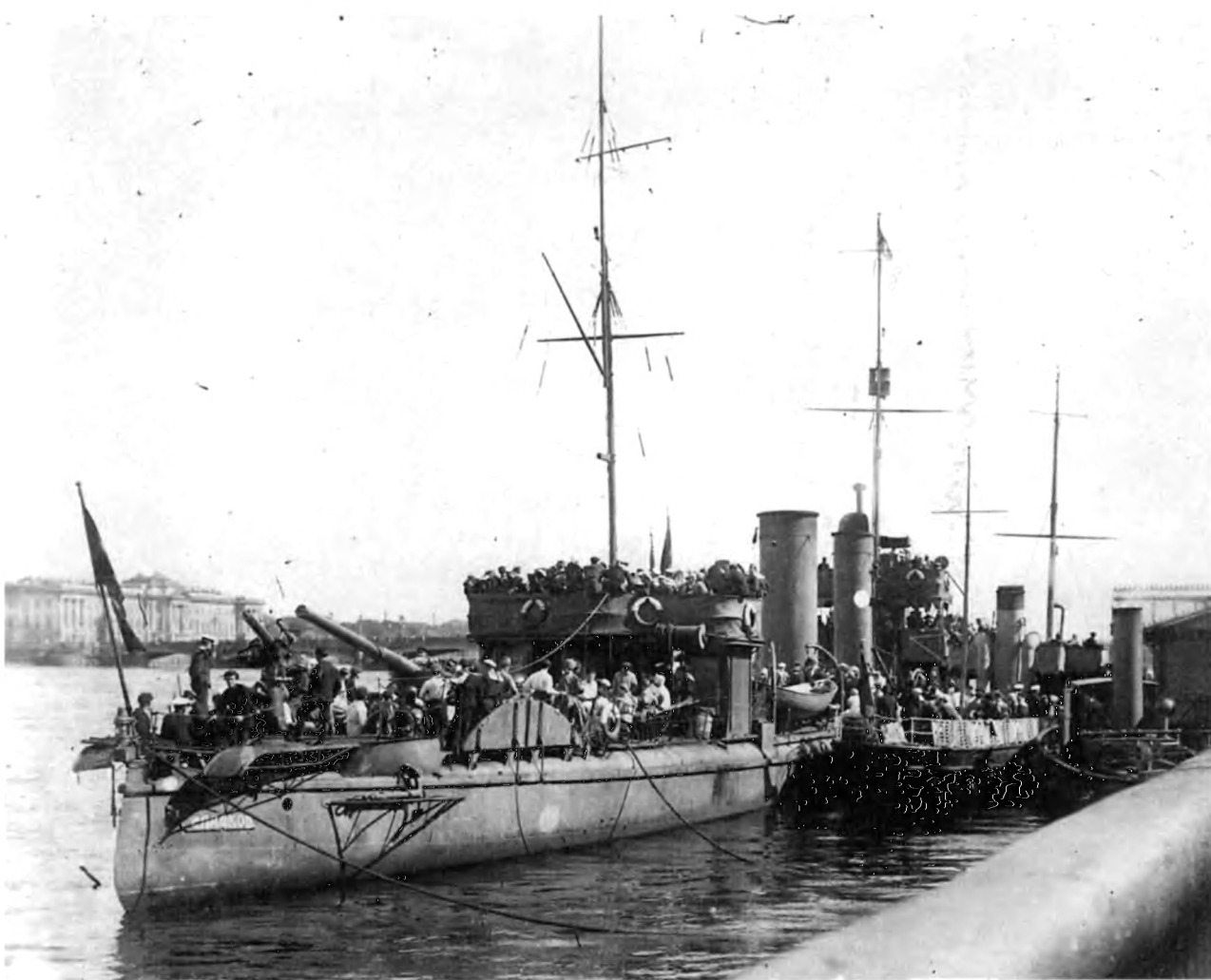


На **“Карле Либкнехте”** во время корабельных работ.

**“Красный Дагестан”** на Каспии.

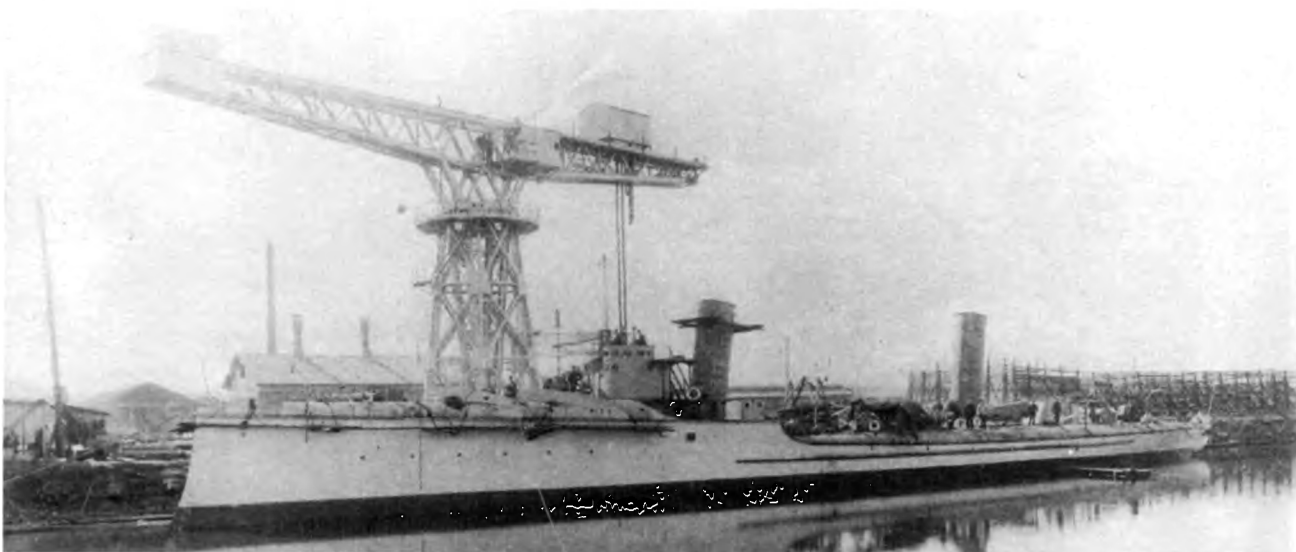
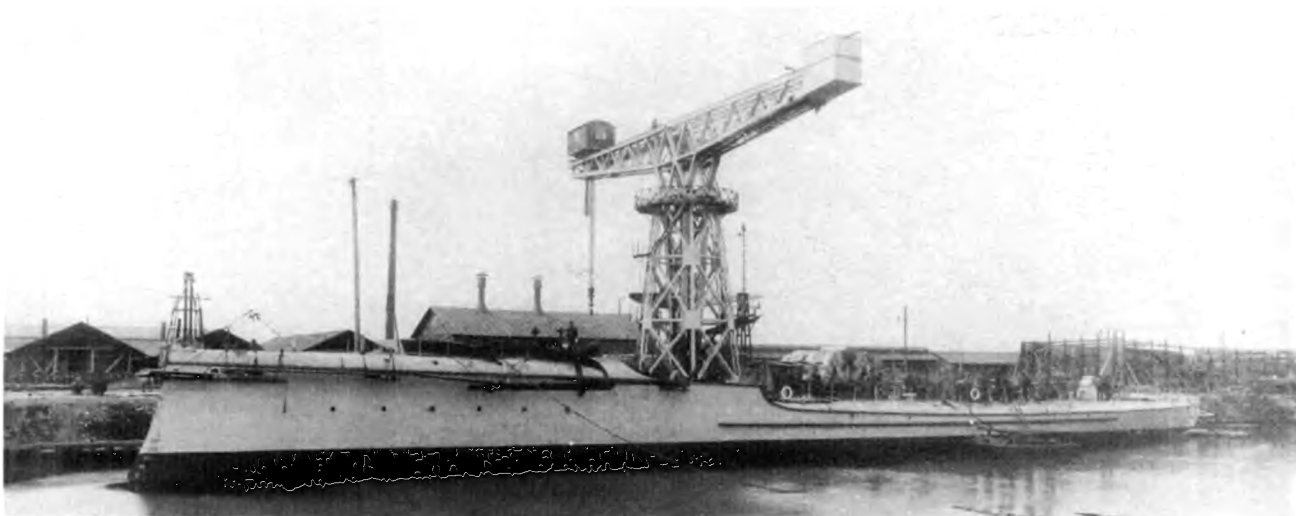
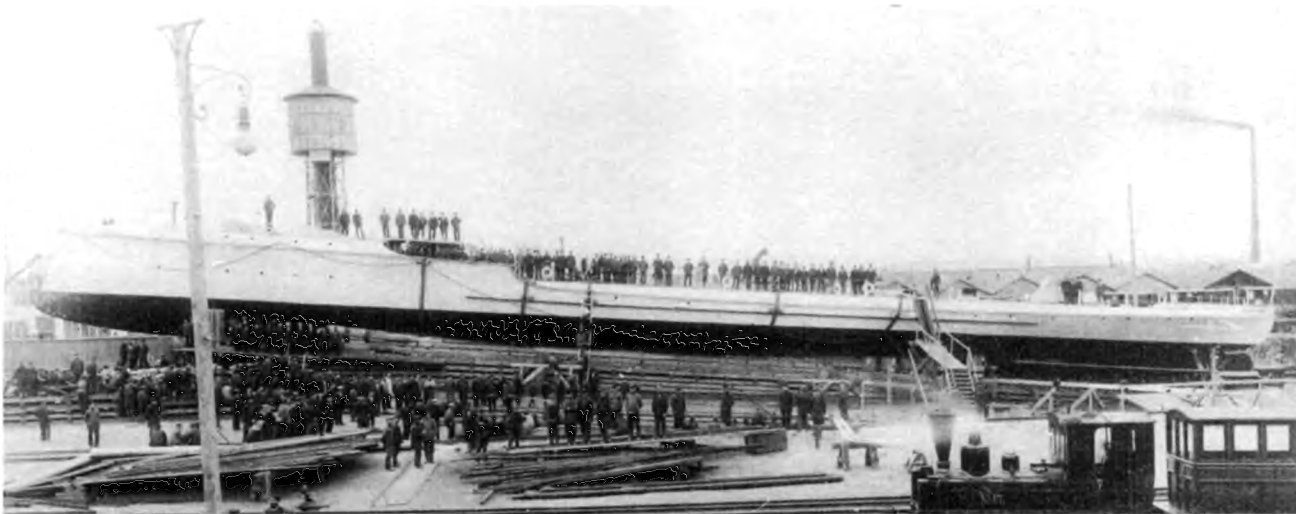
На фото слева: во время погрузки мин.



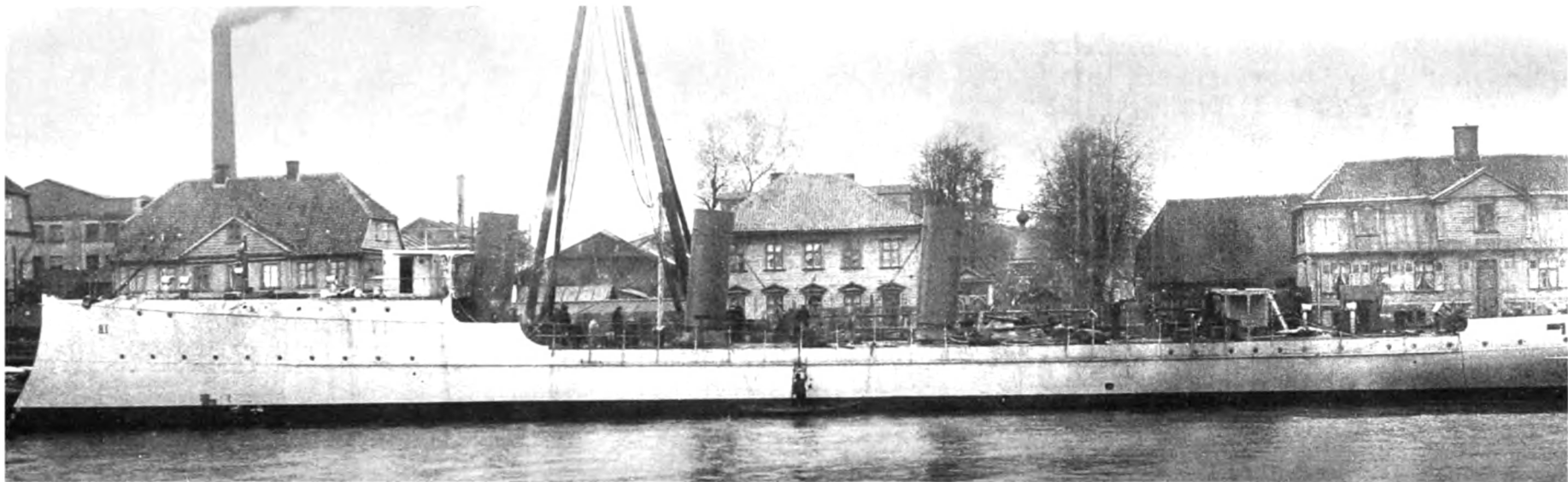


Эскадренный миноносец  
"Сладков" в Неве.

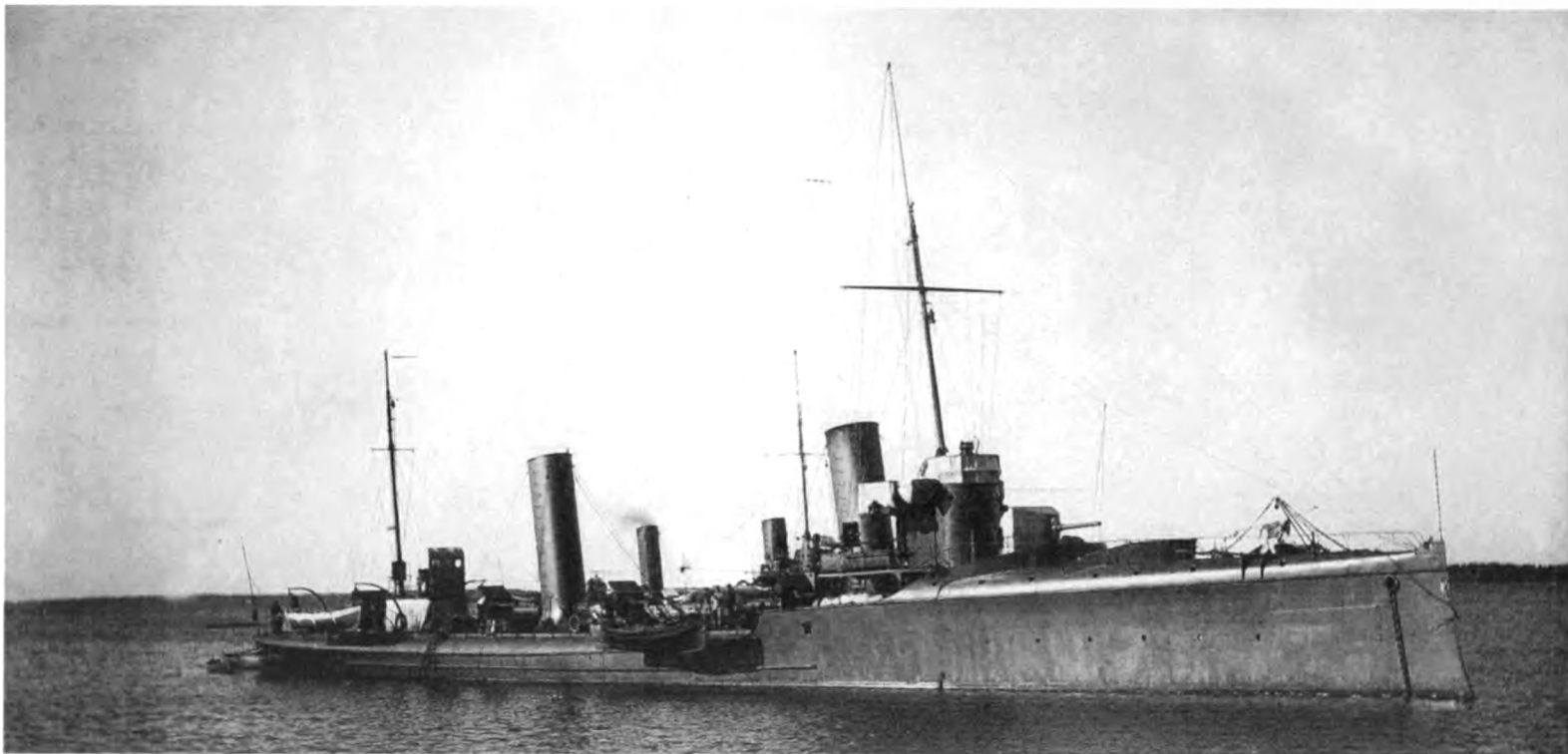
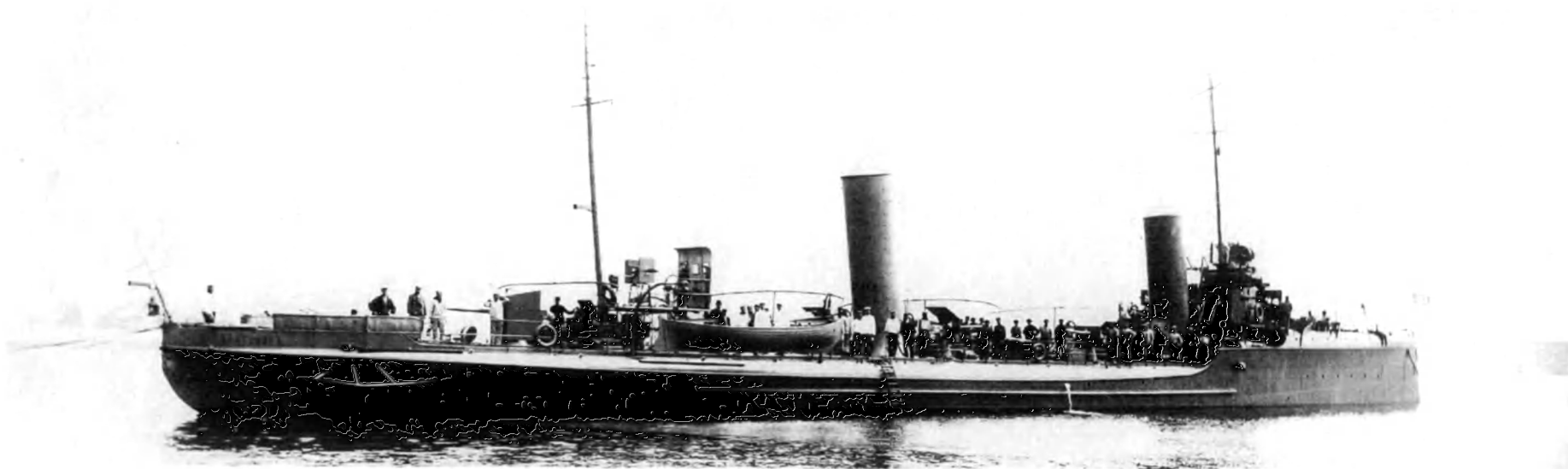
Опытное судно "Кон-  
структор". 1943 г.



*"Добровольцы" в постройке. На фото вверху: "Доброволец" перед спуском на воду, на фото в центре и внизу "Москвитянин" на достройке.*



*“Добровольцы” в постройке. На фото  
вверху: эскадренный миноносец типа  
“Украина” у достроечной  
стенки; на фото внизу  
“Москвитянин” перед  
ходовыми испытаниями*



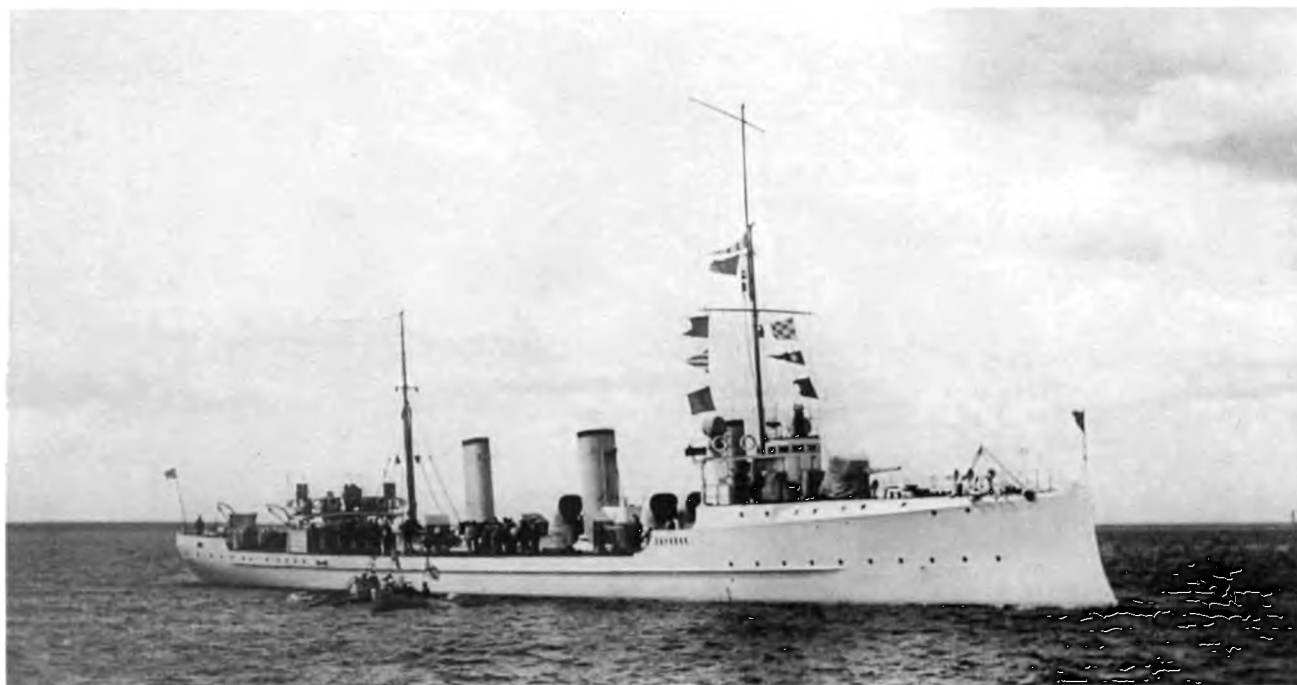
Эскадренные миноносцы "Москвитянин", 18 июля 1906 г. (фото вверху) и "Доброволец".

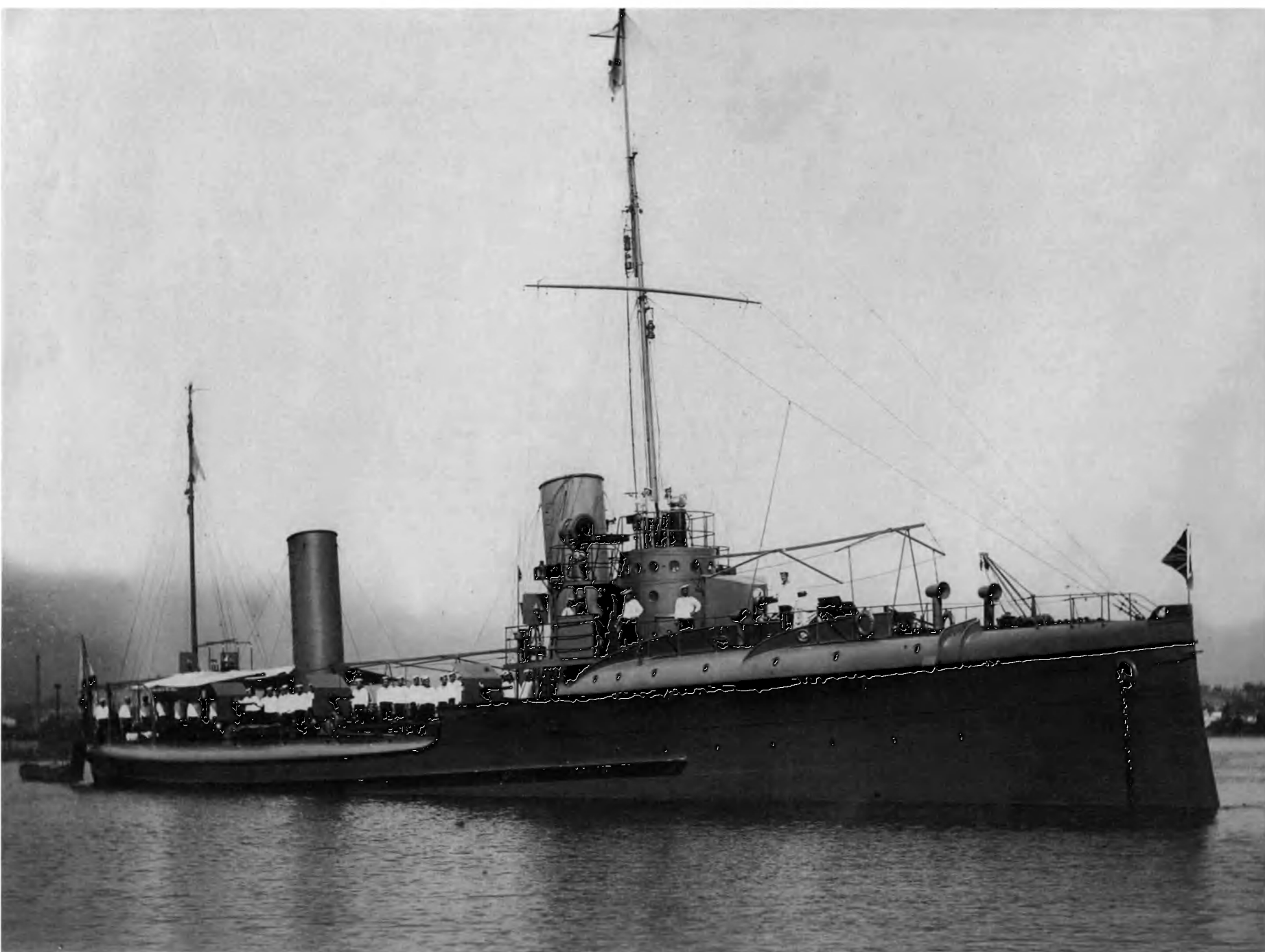


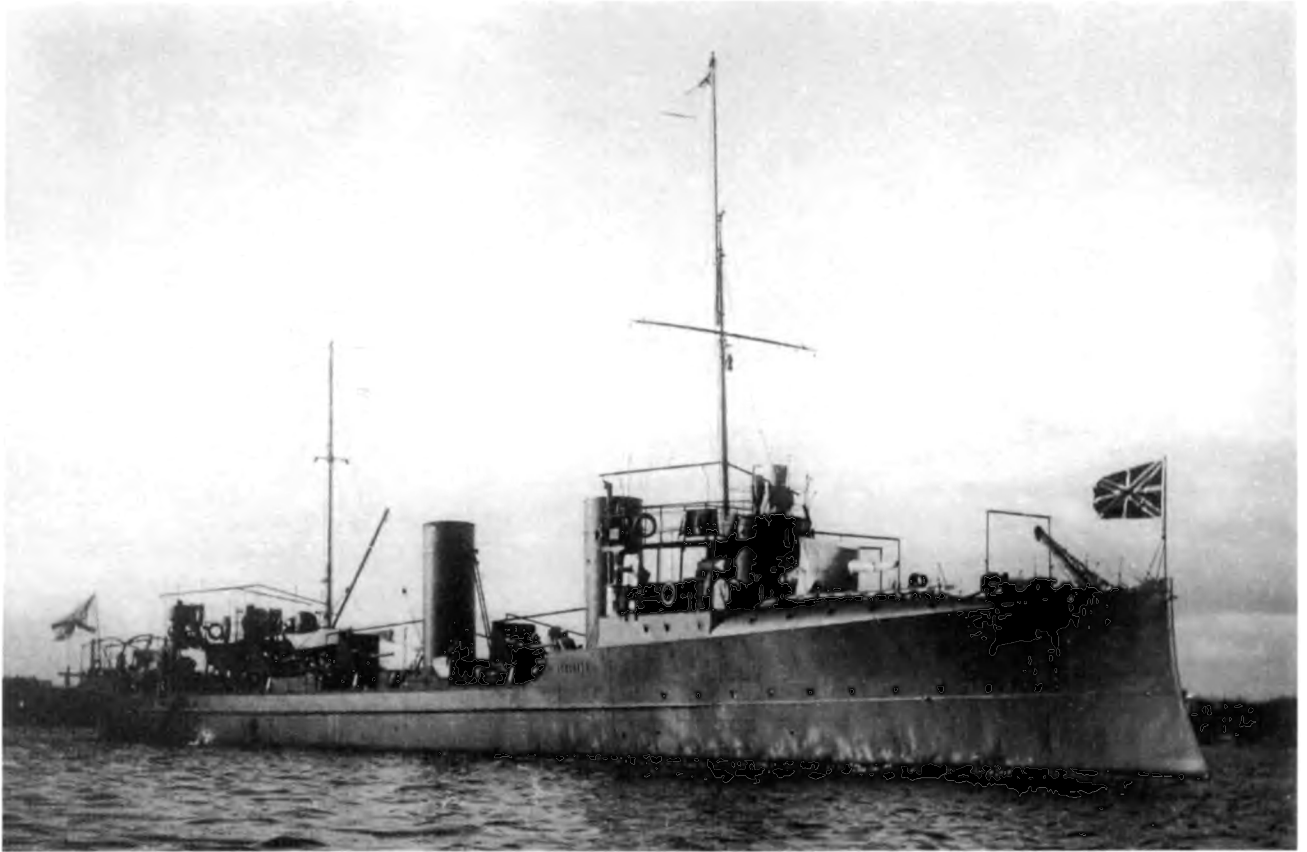
Эскадренный миноносец **“Москвитянин”**.

Эскадренный миноносец **“Москвитянин”**.

Эскадренный миноносец **“Эмир Бухарский”**.  
(фото слева).

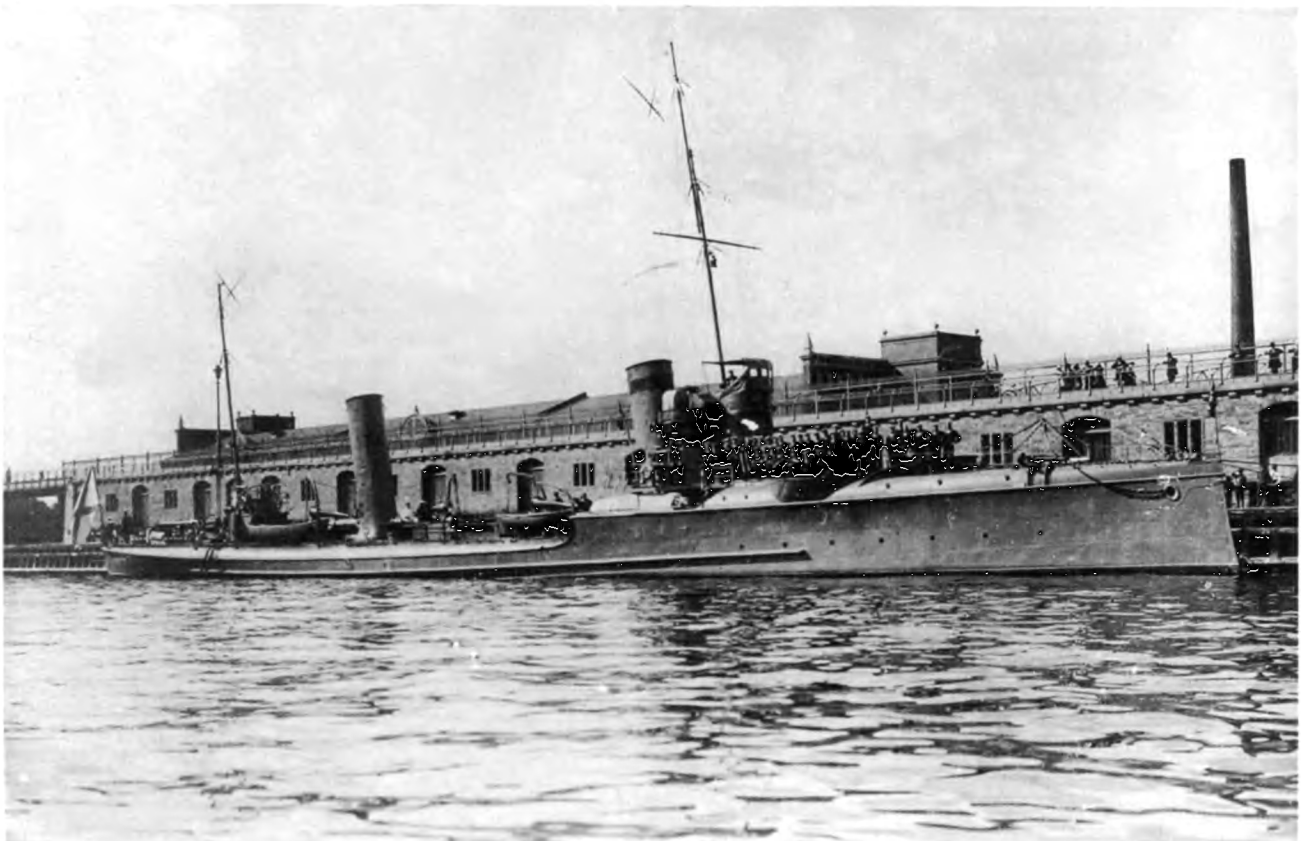


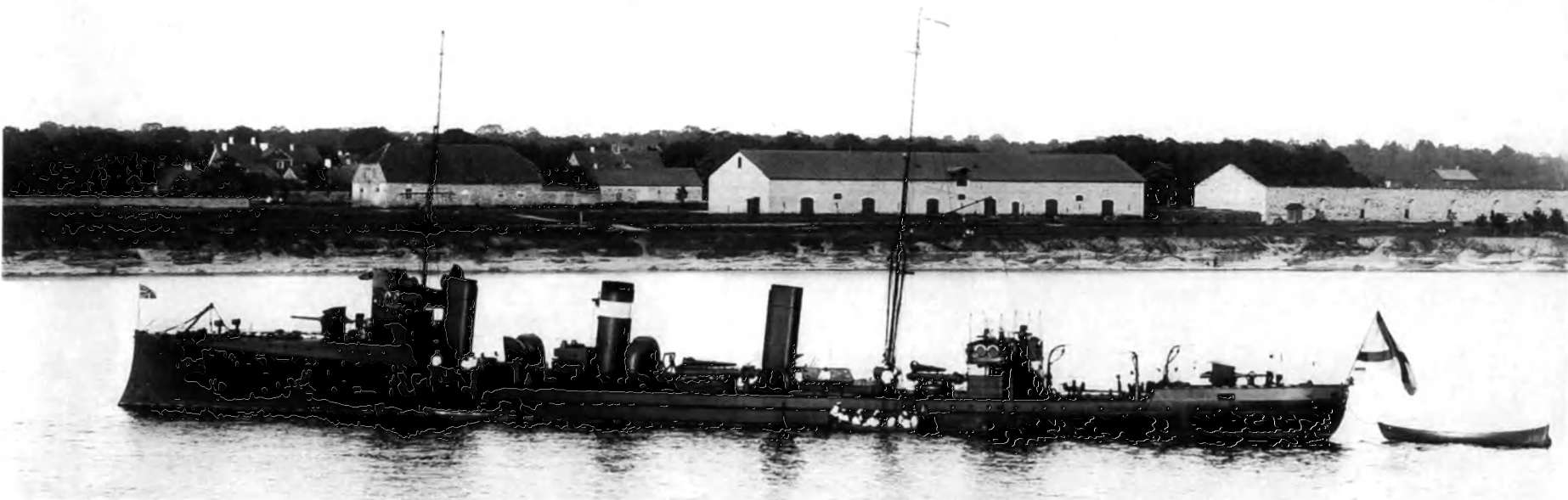




Эскадренный миноносец **"Охотник"**.

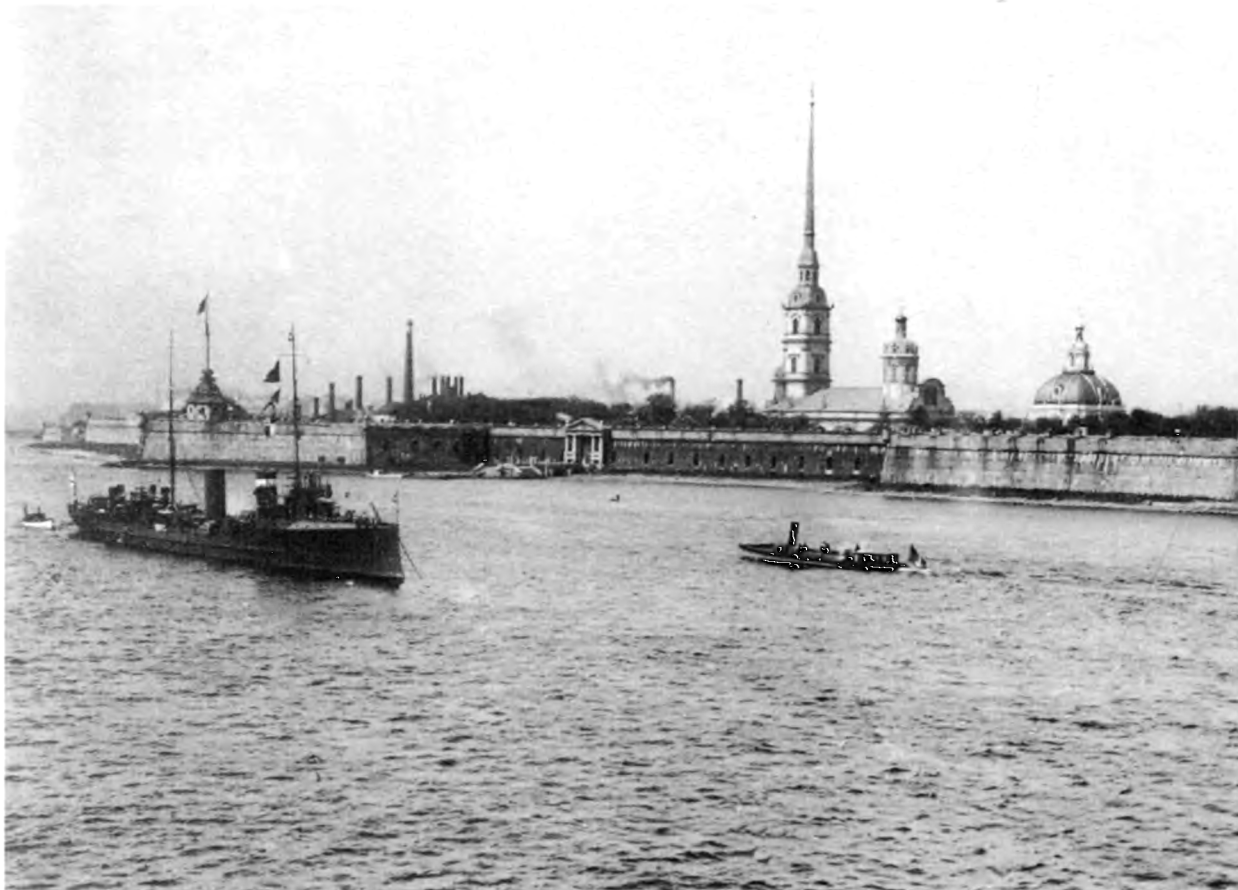
Эскадренный миноносец **"Эмир Бухарский"**.





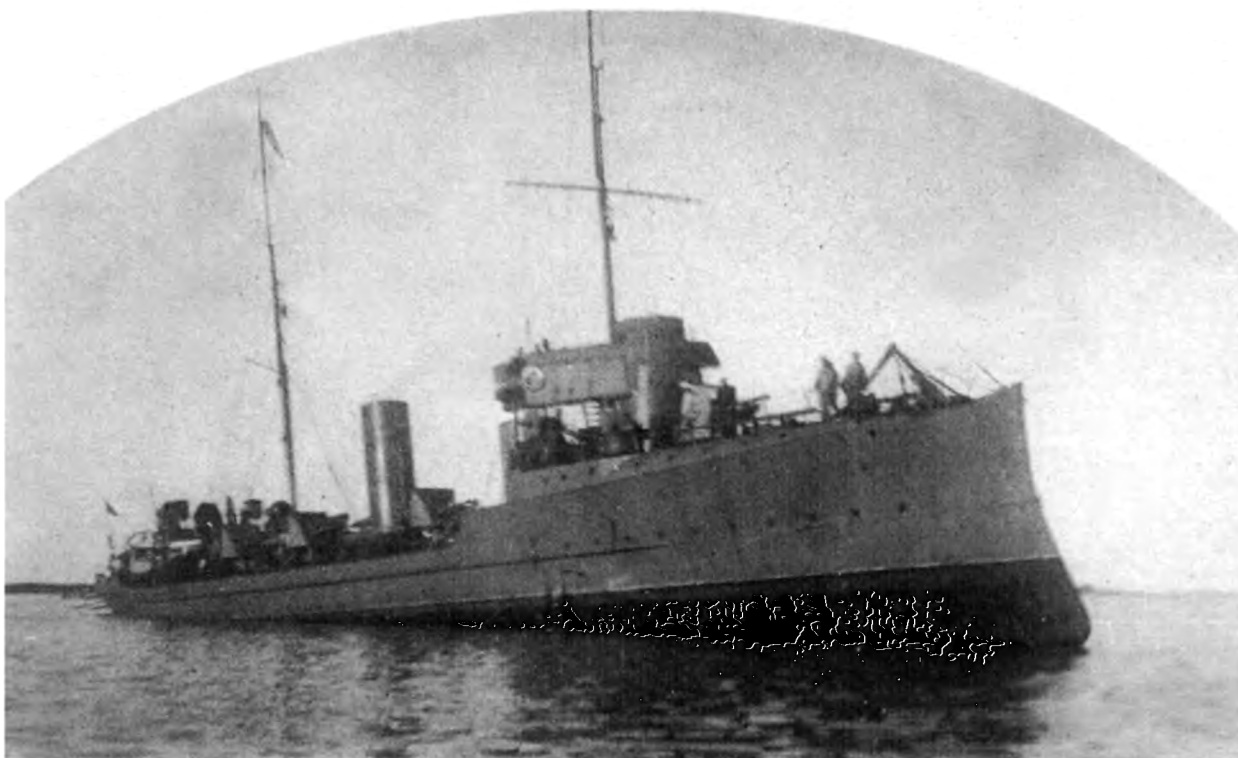
*Эскадренный  
миноносец  
"Туркменец  
Ставрополь-  
ский". 1908 г.*

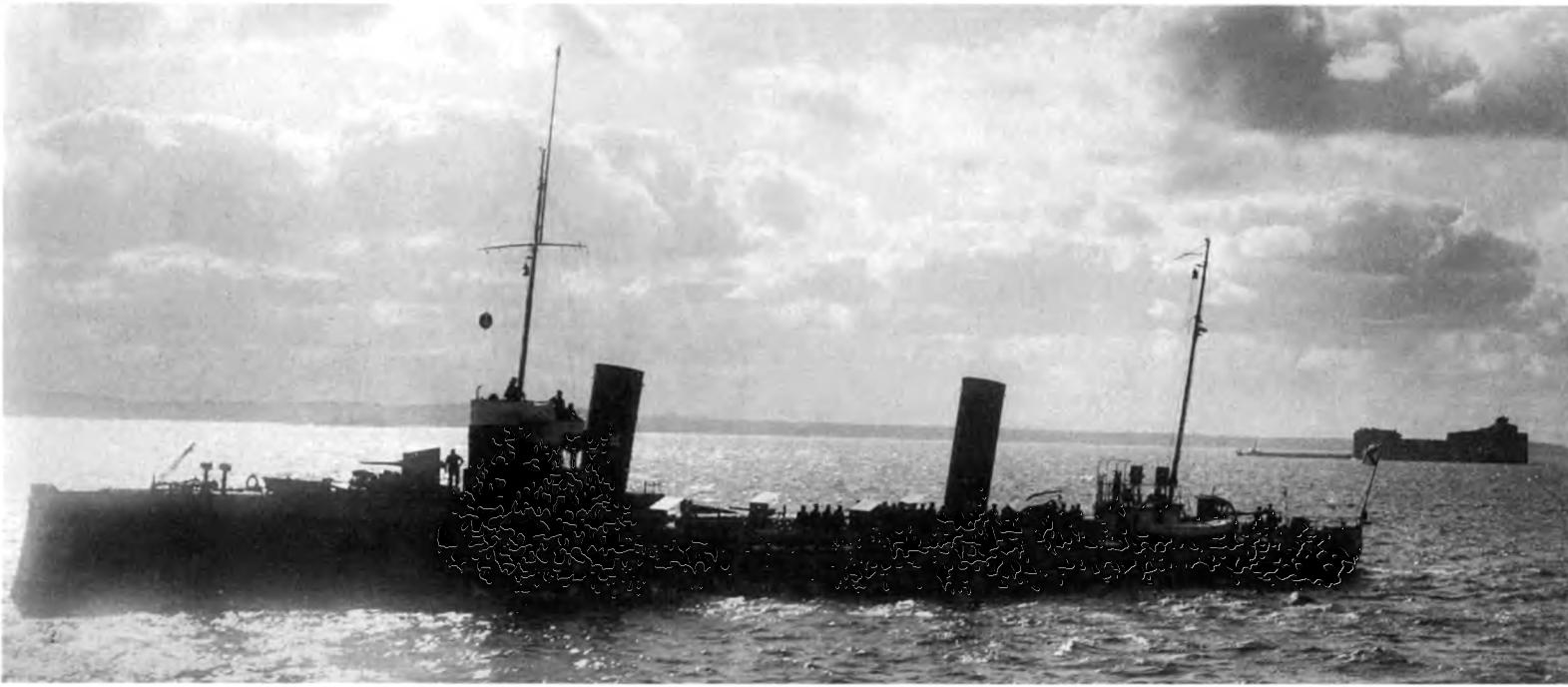
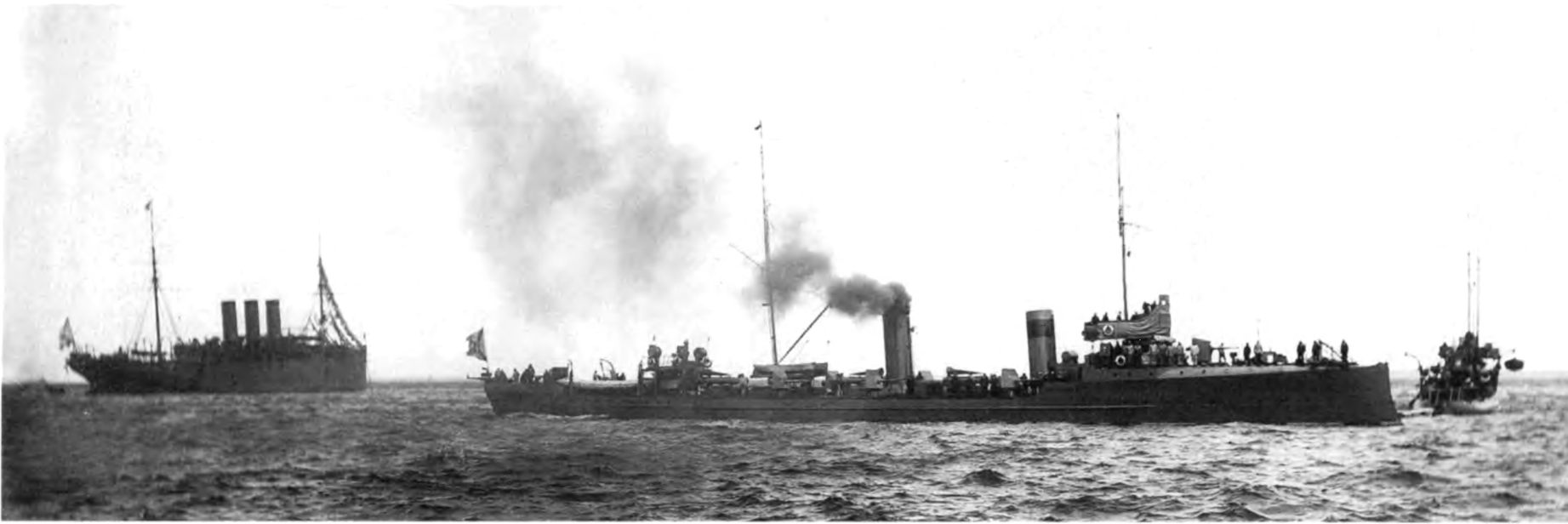
*Эскадренный  
миноносец  
"Войсковой".*



Эскадренный миноносец **"Сибирский Стрелок"** в Неве.

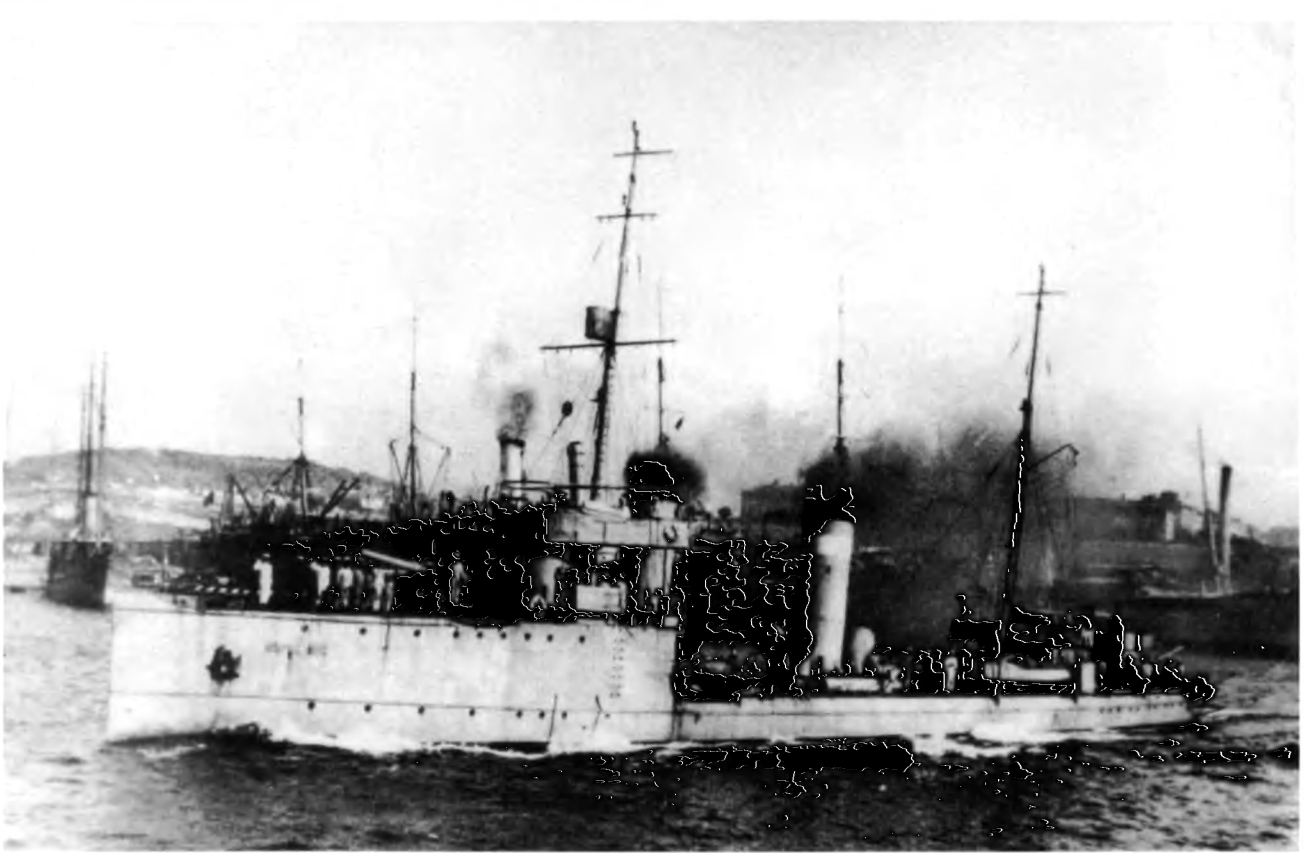
Эскадренный миноносец **"Сибирский Стрелок"**. 1909 г.





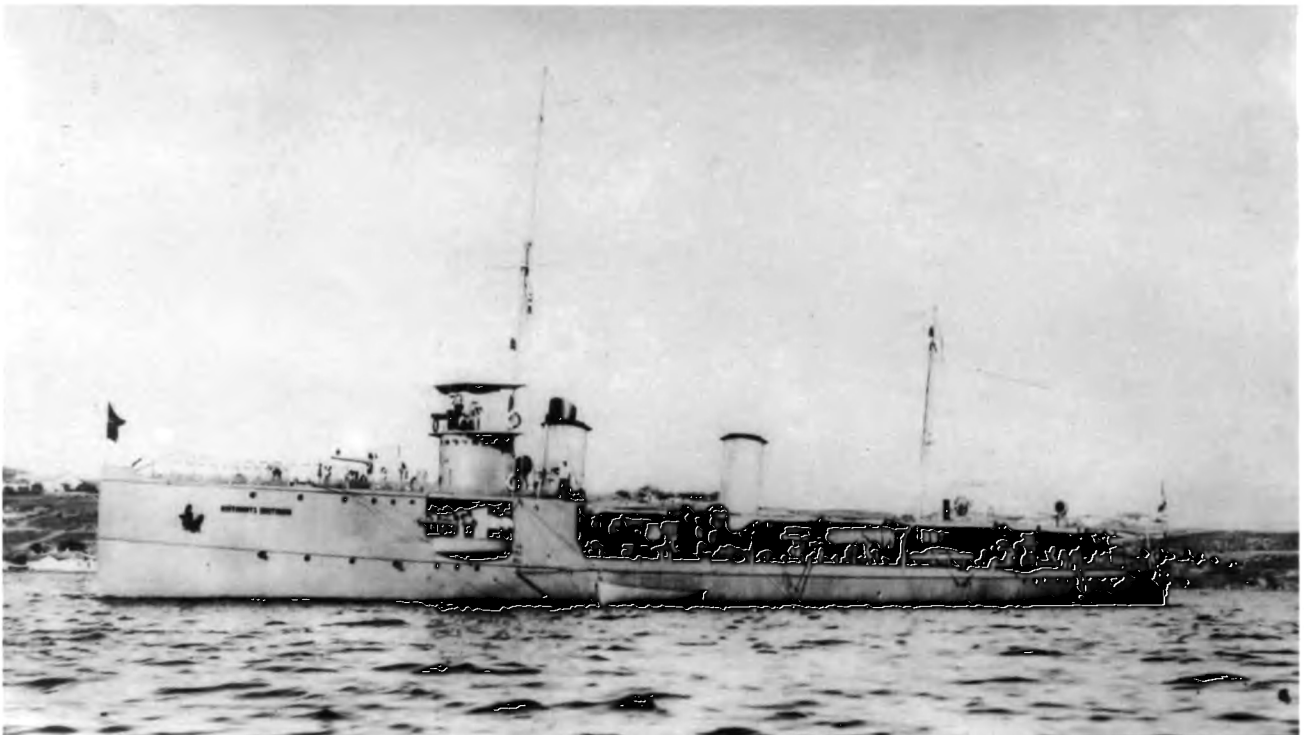
*Эскадренный  
миноносец  
"Погранич-  
ник".*

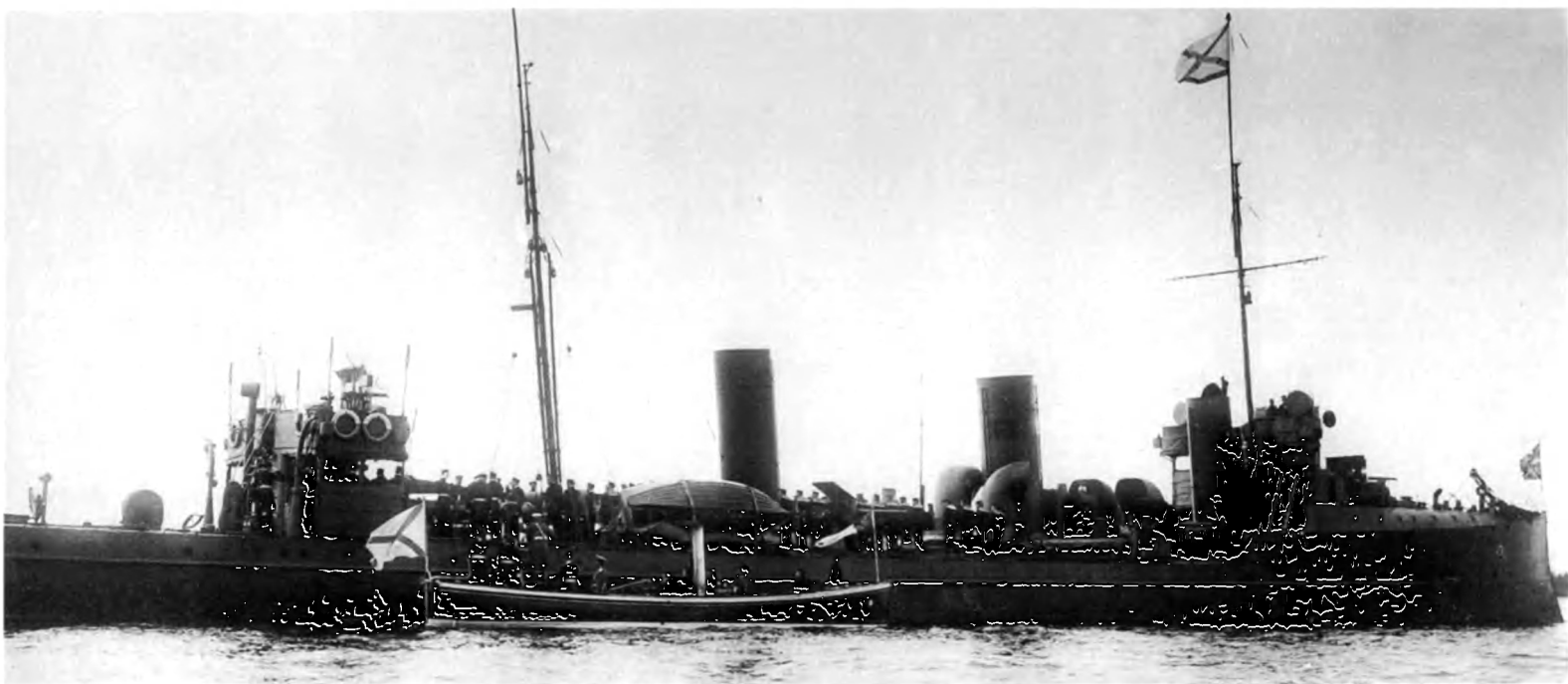
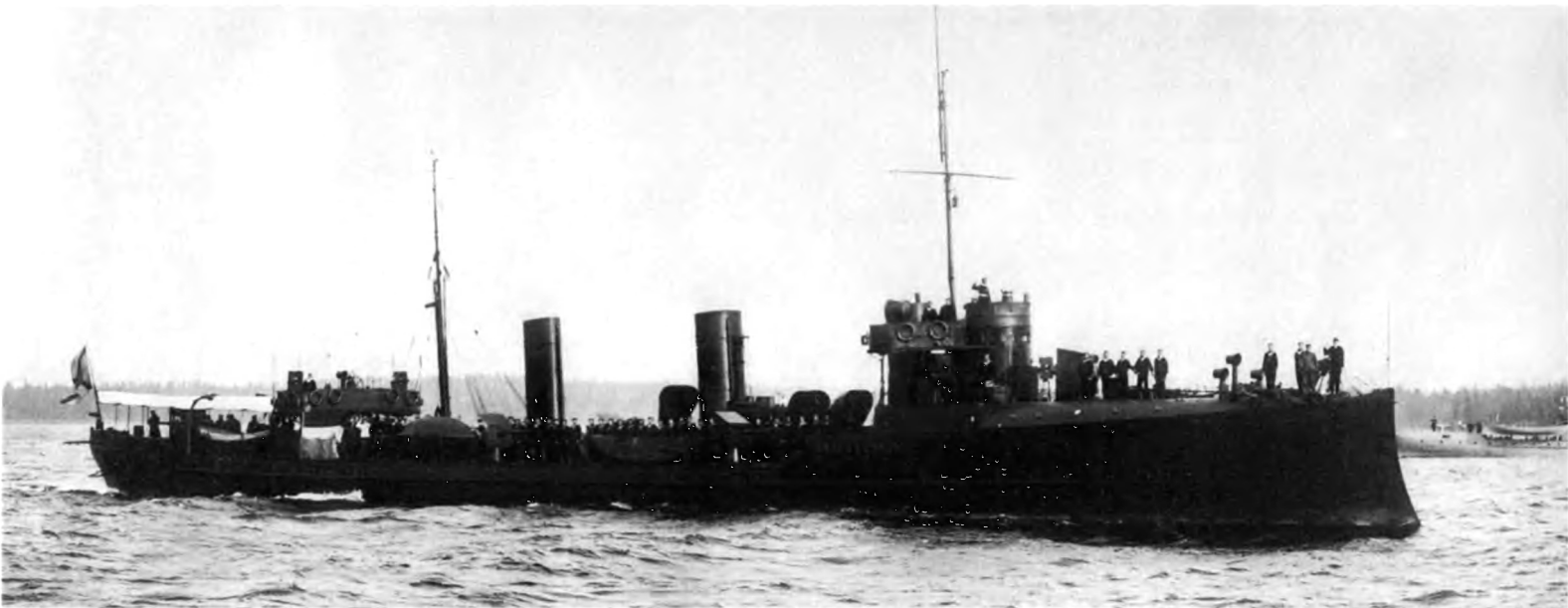
*На Большом  
кронштадтском  
рейде.*



Эскадренный миноносец **"Капитан Сакен"**.

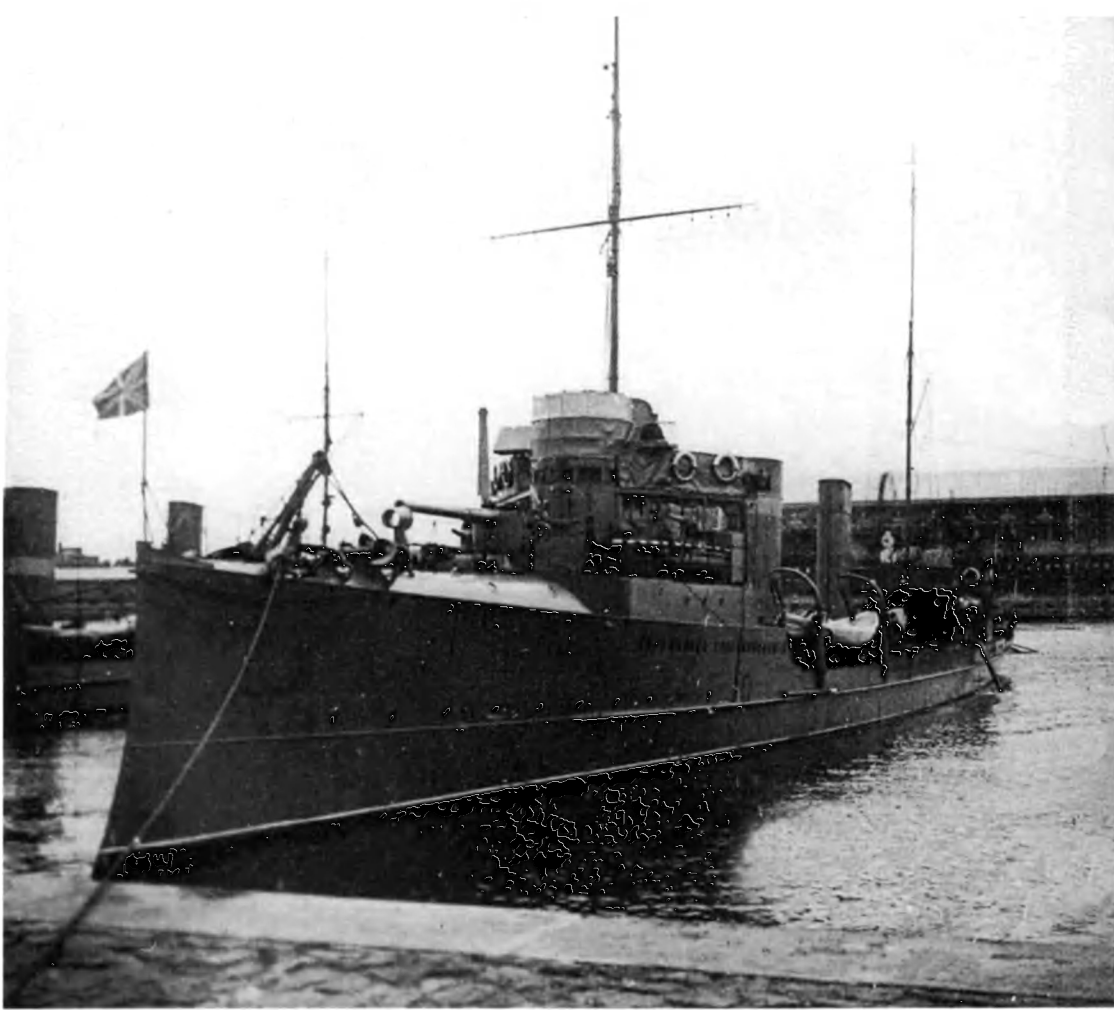
Эскадренный миноносец **"Лейтенант Шестаков"**.





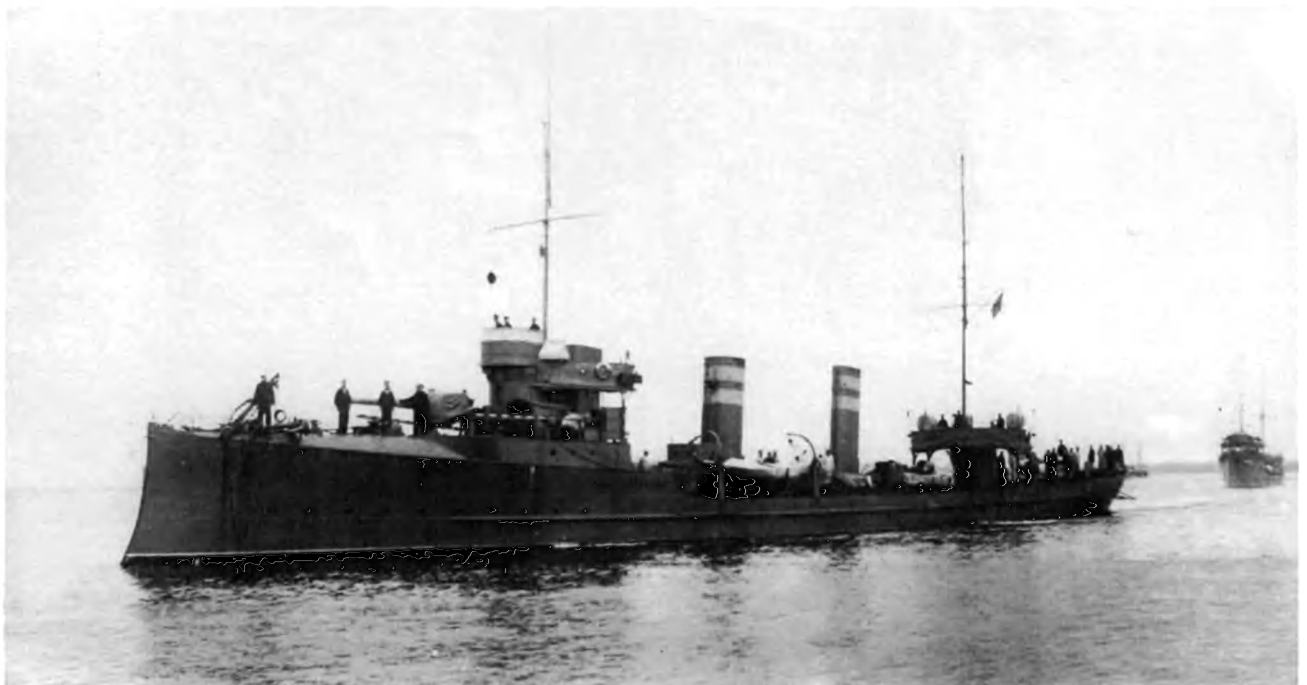
Эскадренный  
миноносец  
"Забайка-  
лец".

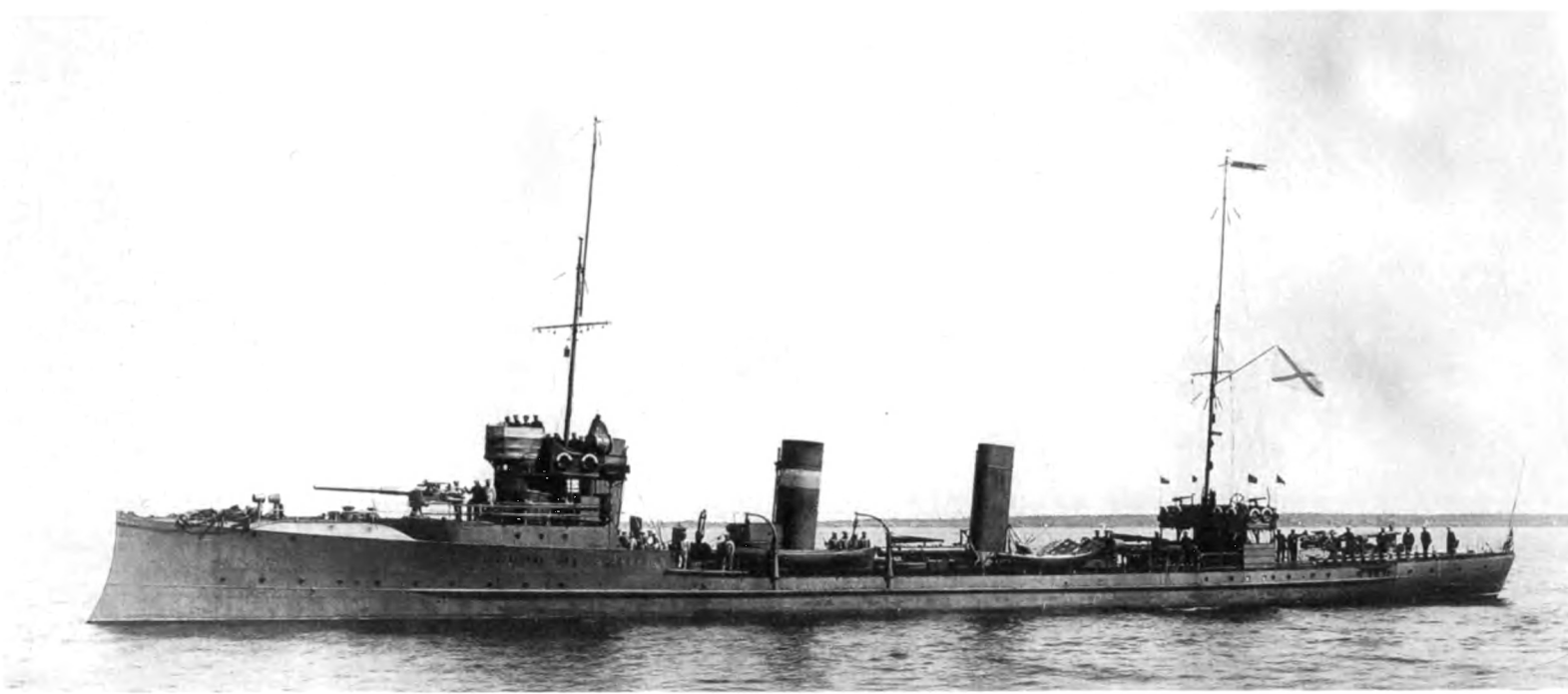
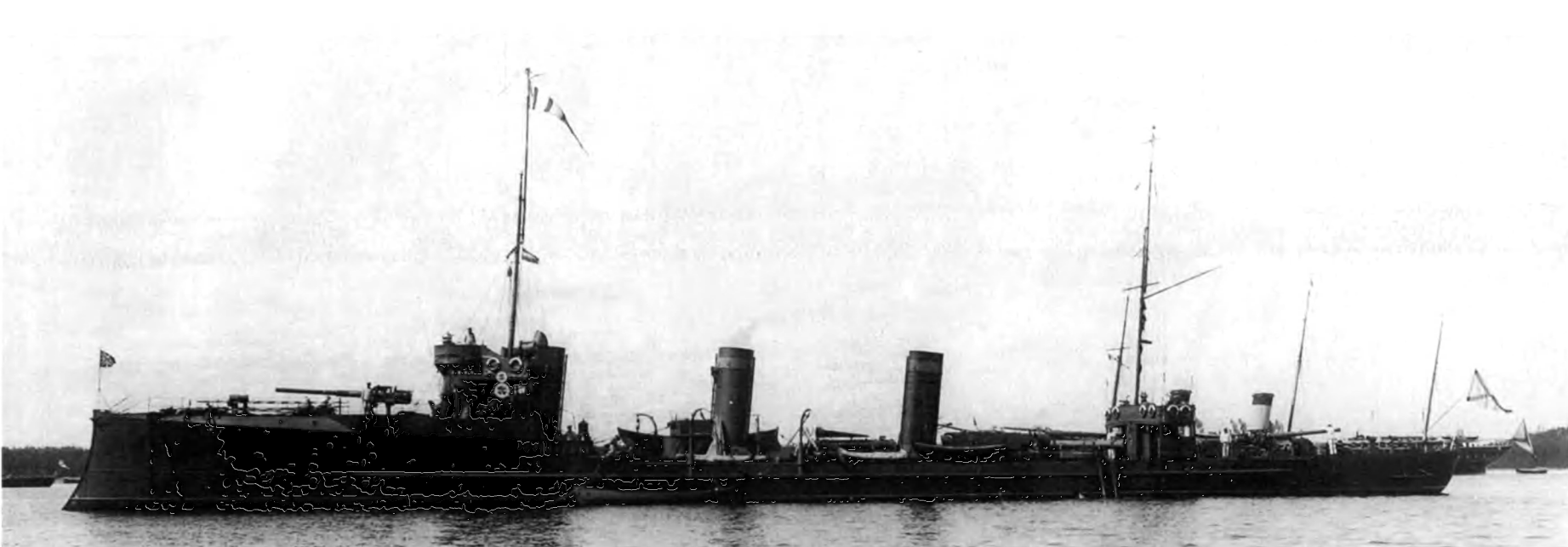
Эскадренный  
миноносец  
"Донской  
Казак".



*Эскадренный миноносец **"Туркменец Ставропольский"**.*

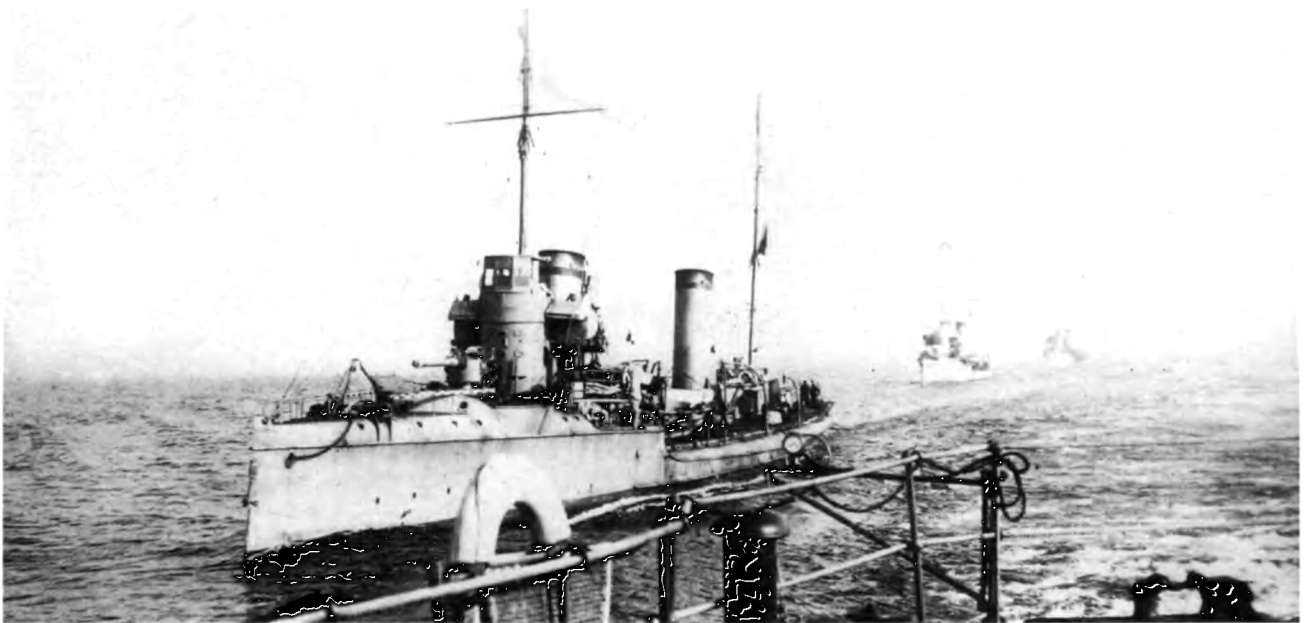
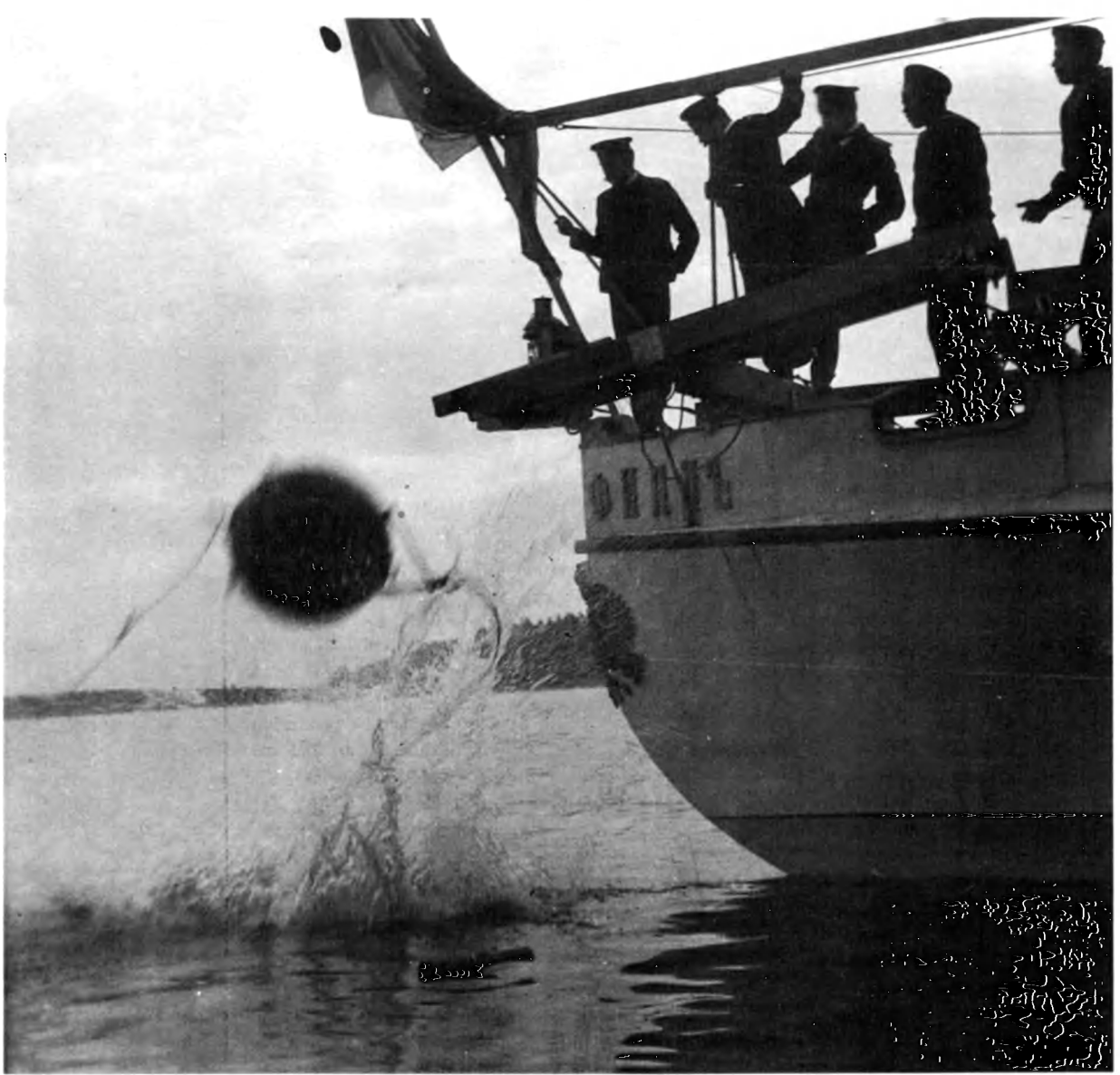
*Эскадренный миноносец **"Украина"**.*

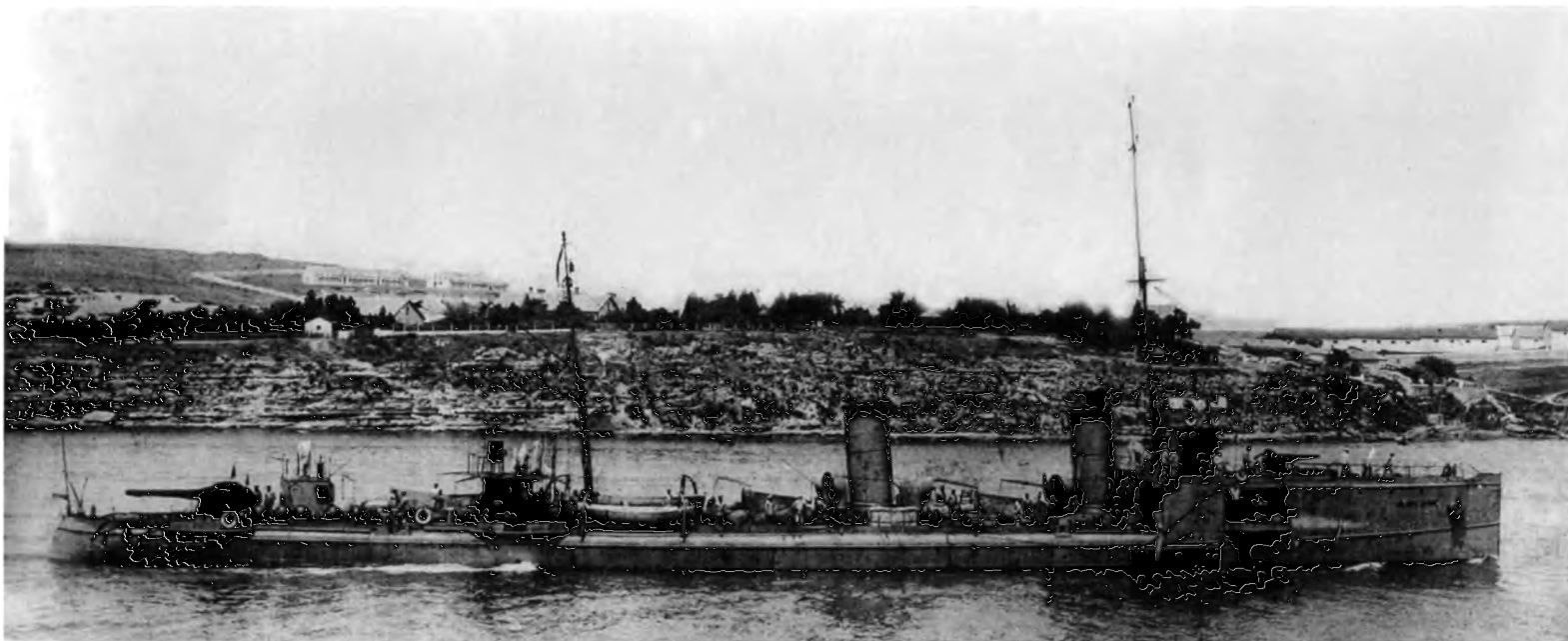




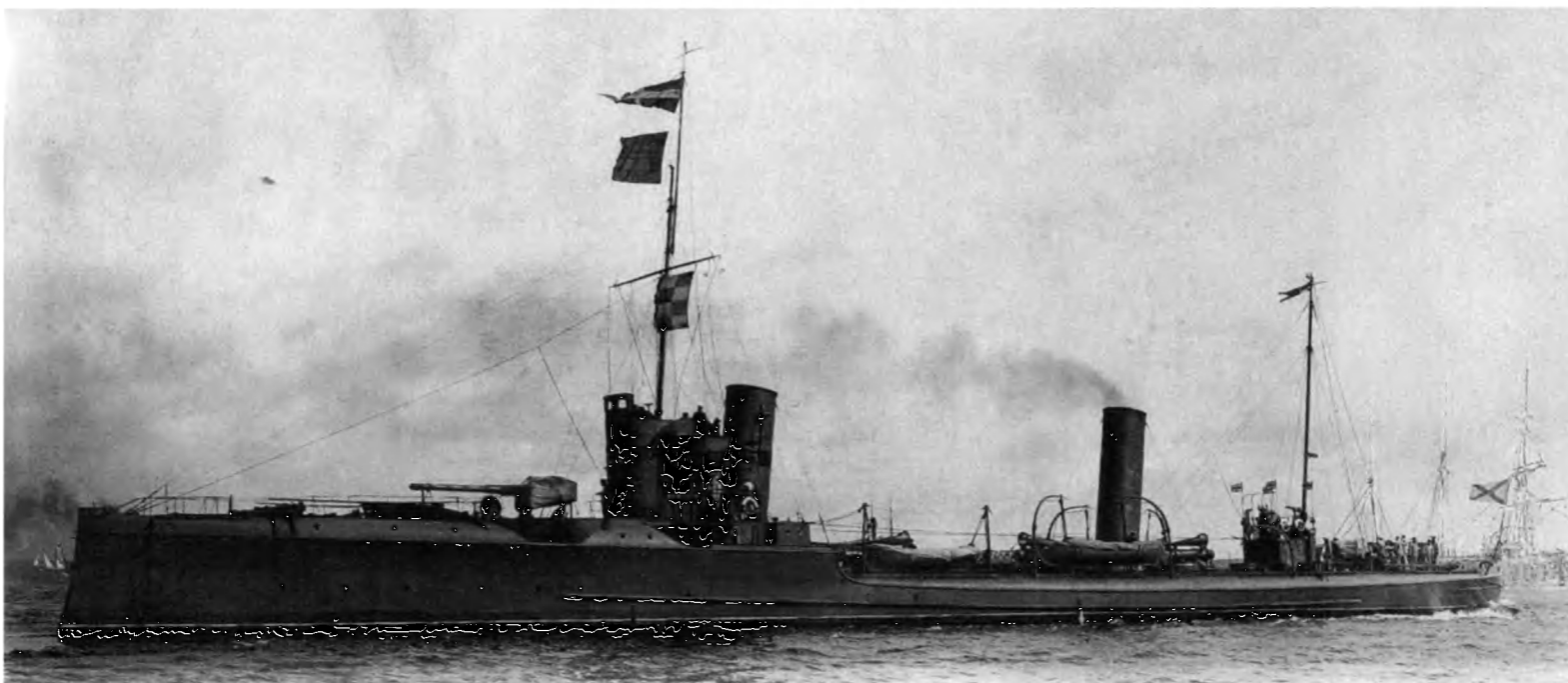
**Эскадренный  
миноносец  
"Стерегу-  
щий".**

**Эскадренный  
миноносец  
"Туркменец  
Ставрополь-  
ский".**





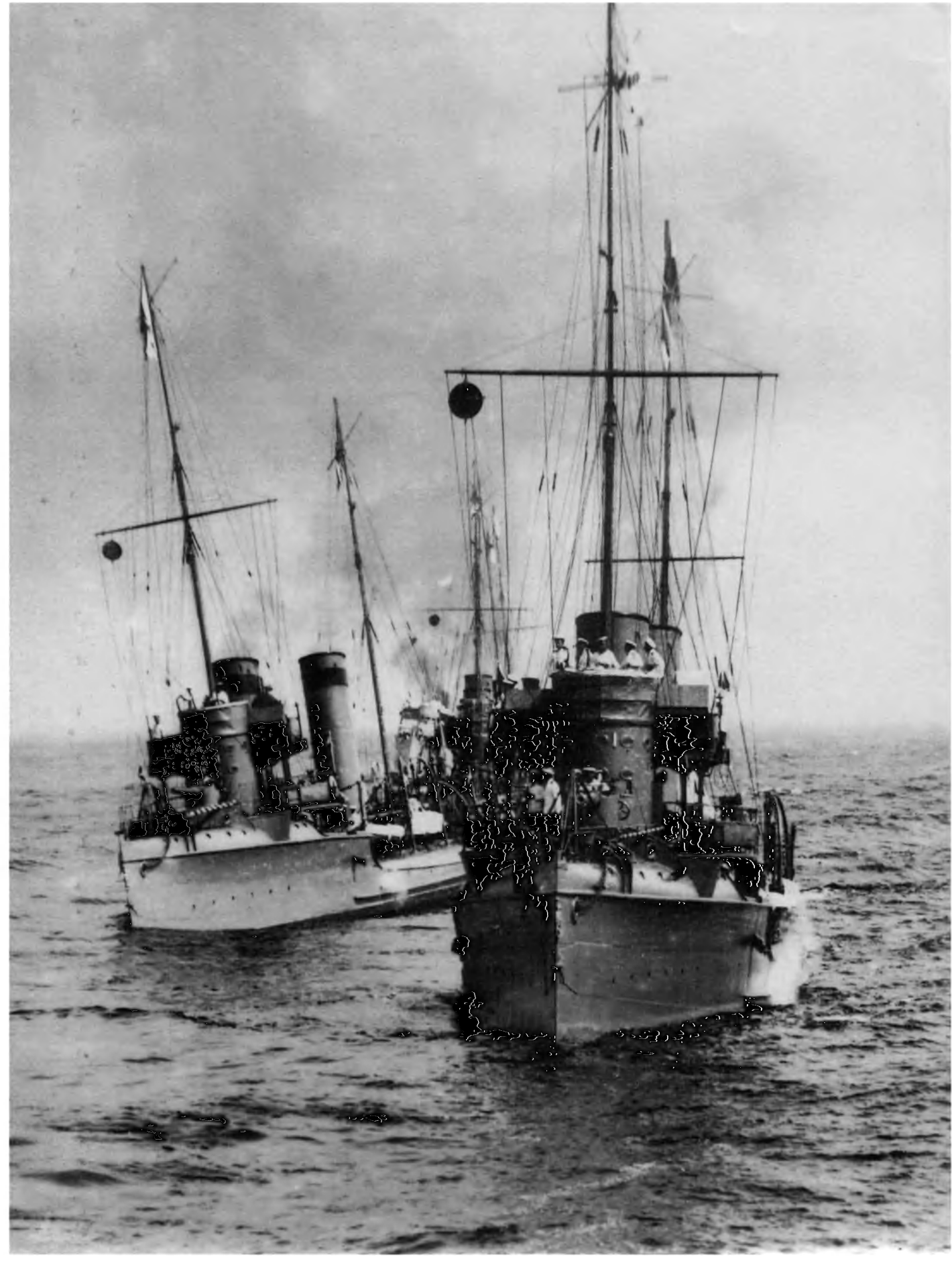
На стр. *вверху*:  
на **"Финне"**  
идет учебная  
постановка мин  
(фото *вверху*) и  
**"Москвитя-**  
**нин"** в походе.



Эскадренный  
миноносец  
**"Лейтенант  
Шестаков"**.

Эскадренный  
миноносец  
**"Финн"**.

На *обороте*:  
в совместном  
плавании.







Безвозвратно ушедшие от нас корабли и их, уже все покинувшие этот мир, люди остаются с нами не только вошедшими в историю судьбами, но и уроками, о которых следует многократно задумываться. Продолжавшаяся ничтожно короткий исторический срок — каких-то 10 с небольшим лет, активная служба “добровольцев” оказалась, как мы могли увидеть, насыщена огромной мудростью уроков прошлого. Тех самых уроков, которые упорно отказывалось видеть 300-летнее российское самодержавие, и, что особенно удивительно, не хотят видеть и современные его перестроечные поклонники и радетели.