



Морская летопись



ПОСЛЕДНИЕ
БИТВЫ
ИМПЕРАТОРСКОГО
ФЛОТА

Олег Гончаренко



Annotation

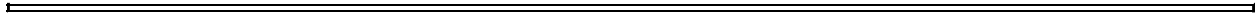
Новая работа военного историка О. Гончаренко посвящена самому трагическому периоду в истории Русского Императорского флота. Сражения 1914–1915 гг. на Черном и Балтийском морях, гибель линкора «Императрица Мария» и крейсера «Жемчуг», революционные волнения и массовые казни офицеров стали переломом в его судьбе. И все же это не было гибелью флота. Вновь созданные белые эскадры и флотилии вели боевые действия на Балтийском, Черном, Каспийском и Баренцевом морях, а также на Онежском и Ладожском озерах, на Волге, Каме, Шилке и Ангаре. История Русского Императорского флота завершилась трагическими днями эвакуации остатков Белой армии и последним походом эскадры Черноморского флота в Бизерту.

- [Олег Геннадьевич Гончаренко](#)

- [От автора](#)
- [Глава первая](#)
- [Глава вторая](#)
- [Глава третья](#)
- [Глава четвертая](#)
- [Глава пятая](#)
- [Глава шестая](#)
- [Глава седьмая](#)
- [Глава восьмая](#)
- [Глава девятая](#)
- [Глава десятая](#)
- [Глава одиннадцатая](#)
- [Глава двенадцатая](#)
- [Глава тринадцатая](#)
- [Глава четырнадцатая](#)
- [Глава пятнадцатая](#)
- [Глава шестнадцатая](#)
- [Глава семнадцатая](#)
- [Глава восемнадцатая](#)
- [Глава девятнадцатая](#)
- [Глава двадцатая](#)
- [Глава двадцать первая](#)

- [Глава двадцать вторая](#)
- [Глава двадцать третья](#)
- [Глава двадцать четвертая](#)
- [Глава двадцать пятая](#)
- [Глава двадцать шестая](#)
- [Глава двадцать седьмая](#)
- [Глава двадцать восьмая](#)
- [Иллюстрации](#)
- [notes](#)
 - [1](#)
 - [2](#)
 - [3](#)
 - [4](#)
 - [5](#)
 - [6](#)
 - [7](#)
 - [8](#)
 - [9](#)
 - [10](#)
 - [11](#)
 - [12](#)
 - [13](#)
 - [14](#)
 - [15](#)
 - [16](#)
 - [17](#)
 - [18](#)
 - [19](#)
 - [20](#)
 - [21](#)
 - [22](#)
 - [23](#)
 - [24](#)
 - [25](#)
 - [26](#)
 - [27](#)
 - [28](#)
 - [29](#)
 - [30](#)

- [31](#)
- [32](#)
- [33](#)
- [34](#)
- [35](#)
- [36](#)
- [37](#)
- [38](#)
- [39](#)
- [40](#)
- [41](#)
- [42](#)
- [43](#)
- [44](#)
- [45](#)



Олег Геннадьевич Гончаренко

Последние битвы Императорского флота

Автор выражает признательность А. Г. Тищенко, члену Совета Федерации РФ, чьими стараниями стало возможным возвращение в Россию материалов Русского Морского Зарубежья, послуживших основой для создания этой книги.

От автора

Посвящаю маме, передавшей мне любовь к морю.

На моем столе лежит стершаяся от времени бронзовая медаль, чей аверс венчает длиннобородый Нептун и кит, возлежащие над надписью «Навигацкая школа 1701 — Морской корпус 1901» античное божество, властитель морей, а реверс — два профиля — основоположника русского флота — императора всероссийского Петра Первого и его потомка, императора Николая Второго, в чье царствование окончил свое существование Российский Императорский флот.

Наша книга о последних сражениях флота империи, о залпах орудий и взрывах торпед, прозвучавших на российских морях и эхом отозвавшихся на реках и озерах в пору его агонии в неравной борьбе с большевиками.

Двести лет кадры флота ковались в этом знаменитом учебном заведении.

Наследие Великого Петра — Навигацкая школа и Морской кадетский корпус — между прочими своими воспитанниками дали России поистине великие имена флотоводцев, создававших на водах, в сражениях и открытиях историю нашей страны.

Учащиеся Морского корпуса середины 1910-х годов едва подозревали, что их гардемаринские выпуски окажутся последними, а большинство из них станут защитниками погибающей Империи, вместе со своими офицерами поднимутся на пути большевизма в последней своей битве.

Те из них, кому посчастливится выжить, принесут свои знания и опыт в иные земли, обогатят чужие культуры, помогут другим государствам восстановить доселе слабо развитые отрасли науки и производства, проведя весь оставшийся век вне России.

Сколько талантливых мореходов, инженеров, артиллеристов, гидрографов, врачей и исследователей потеряла Россия в лице тех, кто покинул её после многих славных и трагических лет, проиграв войну «интернационалу» в начале 1920-х годов!

О себе русские моряки, эти морские апостолы, чьи судьбы перечеркнула сначала Великая, а затем и Гражданская война, кто пришел на чужбину и еще долго нес там свет русской мысли, могли сказать словами Писания: «...мы неизвестны, но нас узнают; нас почитают умершими, но мы живы; нас наказывают, но мы не умираем; нас огорчают, но мы всегда

радуемся; мы нищи, но многих обогащаем; мы ничего не имеем, но всем обладаем» (II Кор. 6:8-10).

Их последним битвам, с германским флотом и большевиками, врагами внешними и внутренними, и посвящается наш рассказ.

Глава первая

Морские апостолы

Держи, что имеешь!

Апок. 3:11

Молодость и флот. Люди, чьи юные годы совпали с Великой войной, те, кто шагнул из учебных классов на палубы флотов Российской империи, на северо-западе, севере, юге и дальнем востоке, готовились нести службу так, как задолго до них несли её прежние поколения.

Русская военно-морская учебная машина, на протяжении двух столетий исправно готовившая специалистов для флота, не изменила своим традициям и после начала войны... Остались прежними учебные планы, не ослабла дисциплина, и неизменной осталась цель — выпустить достойных офицеров.

Перенесемся же, читатель на много десятилетий назад, и посмотрим на жизнь гардемарин того поколения...

...Ранней выдалась первая военная зима в Петрограде 1914 года. В ноябре снег густо покрыл тротуары и мосты, укутал городские пригороды, закружил по Николаевской набережной на Васильевском острове, пряча в белой пелене темный массив здания Морского корпуса. Приближался корпусной праздник, отмечаемый 6 ноября; в этот день ежегодно устраивались тожественный парад и обед, а в конец дня в мирное время завершал великолепный и стремительный бал. Теперь, в дни войны, о бале не могло быть и речи — все помыслы русских людей были устремлены на театры военных действий, к далеким судам российского флота, ведущим борьбу с германцами.

Вместе с тем жизнь Морского корпуса продолжается, как прежде. Кадеты и гардемарины посещают лекции, определенные учебным планом практические занятия, спешат на учения. Девиационный кабинет полон учащихся, где будущие штурманы гоняются за таинственными магнитными силами, пытаясь определить девиацию учебных компасов. Потрескивает разрядами радиотелеграфная рубка, наполняя эфир сложными шифrogramмами. В артиллерийском классе прибор Длусского помогает постигать на практике орудийные стрельбы. В минном классе учащиеся

заняты сложными механизмами мин, кропотливо трудятся над моделированием минных заграждений. И вдруг, совсем неожиданно, вечером 3 ноября 1914 года старшая гардемаринская рота получает приказ построиться в Столовом зале, перед статуей Петра Великого — основателя славной Навигацкой школы, прародителем современного Морского корпуса. Построение там — всегда предвестник архиважных событий. Заметно взволнован ротный командир капитан 1-го ранга Александр Евгеньевич Завалишин. Обычно тусклое освещение зала неожиданно сменяется ярким светом тяжелых люстр. Из Картинной галереи в зал направляются двое. По мере их приближения рота замирает. Впереди шествует затянутый в строгий мундир морской министр адмирал Иван Константинович Григорович, сам выпускник Корпуса 1875 года. Это про него восторженный современник говорил, что сей «необыкновенно умный, прекрасно знающий своё дело, рыцарски благородный и честный человек... был замечательным знатоком людей и не боялся выдвигать на командные посты талантливых и заслуживающих того офицеров»^[1]. За ним, поспешая, печатает шаг директор Морского корпуса контр-адмирал Виктор Андреевич Карцов. Морской министр не спеша подошел к строю гардемарин. Поздоровавшись с ними, морской министр выдержал небольшую паузу и, оглянувшись на контр-адмирала Карцова, произнес:

— От директора Корпуса мне стало достоверно известно о ваших успехах в изучении наук и практической подготовке. Я произвожу вас в корабельные гардемарины и буду иметь честь доложить об этом государю императору. Поздравляю вас, господа, с производством, а о дальнейшей своей судьбе вы узнаете от директора Корпуса, который будет оповещен о решении государя.

В ответ незамедлительно прогремело раскатистое троекратное «ура». Только что произведенные гардемарины были уволены в отпуск до утра с приказанием срочно закончить офицерскую экипировку.

Последующие два дня пролетели незаметно. В Корпусе строились разные предположения: например, о возможном приезде государя, однако более точных сведений не имел почти никто. Наутро, в день праздника, когда старшая кадетская рота ушла на литургию в корпусную церковь, в Столовом зале начали своё построение кадетский и гардемаринский батальоны. С возвращением старших кадет строй ненадолго пришел в движение, а затем вновь принял свои строгие и торжественные формы. Прибывшие гости заполняли хоры. Некогда блестящую форму мирного времени почти повсеместно заменил защитный походный цвет. Командующий парадом полковник по адмиралтейству Николай Алтухов

внимательно всматривается в широко раскрытые двери корпусного музея. В зале на мгновение повисает тишина, резко прерываемая командой «Встреча слева!». По шеренгам несется взлет приема «на караул» и происходит одновременный поворот голов в направлении торжественно и величественно входящего в зал императора. В отсвете серебра и меди оркестровых труб, вороненой стали штыков, по блестящему паркету, строго чеканя шаг, полковник Алтухов направляется к государю для отдания рапорта. Приняв рапорт командующего парадом, государь проследовал к середине фронта и, поздоровавшись, поздравил Корпус с праздником. Вслед за тем он перешел к построенным на правом фланге корабельным гардемаринам и поздравил их с производством в мичмана. По залу пронеслось протяжное «ура» новопроизведенных, остановленное взмахом руки директора Корпуса, контр-адмирала Карцова. Воцарившееся молчание прервал спокойный и негромкий голос царя, повернувшегося к строю:

— А вам я назначаю шефом Морского корпуса наследника цесаревича.

Первые аккорды национального гимна потонули в криках «ура», заполнивших зал. Невольные слезы набежали на глаза многих участников торжественной встречи в ответ на эту царскую милость, на простоту и доступность венценосного потомка основателя Корпуса, с которой обратился он к учащимся и офицерам Морского корпуса... Грянул церемониальный марш, и перед государем в последний раз прошли кадетский и гардемаринский батальоны, ибо стремительно развивающиеся события мировой истории уже готовили России её терновый венец.

Выпущенные в тот года молодые морские офицеры стали последними носителями абсолютных ценностей российского императорского флота, утверждая верность Андреевскому флагу, чей статут в империи все годы её существования определял его особое место в иерархии воинских регалий. Под его сенью прослужил России императорский флот без малого 214 лет.

Согласно статье 1290 Морского устава сей «военный флаг носят все корабли Императорского военного флота, состоящие под командой морского офицера». Там, где нет командующего морского офицера, будь то мичман или адмирал, Андреевский флаг поднят быть не мог. Это святое полотнище, ибо, в отличие от знамени или штандарта, он не принадлежит отдельному кораблю, части или соединению. Он един, как символ креста, на котором был распят Спаситель, и его нельзя уничтожить. В бою его охраняют как зеницу ока, гибнут за него, прячут на груди от врага, ибо гибель знамени или флага — позор и гибель допустившего этого полка или части. В ходе боя Андреевский флаг развевался на гафелях и на стенах

военных кораблей, и под ним русские моряки одерживали многочисленные победы, терпели поражения и даже гибли, но только под поднятым флагом. Если враг сбивал флаг или он сгорал в накале боя, тогда вместо него поднимали другой или прибивали оставшийся гвоздями к мачтам. Морская история знает много примеров, когда корабль, потеряв способность защищаться, погибал в неравном бою с неприятелем, но в момент гибели, отвечая огнем до последней секунды, военный корабль был обязан уходить под воду с гордо развевающимся на ветру Андреевским флагом, ибо это полотнище — есть символ и подтверждение тому, что Россия жива и непобедима. И на смену ушедшим в бессмертие приходили другие русские моряки, и Россия строила новые корабли.

Ему, этому живому символу российской государственности, отдавались особые почести. Ему полагался «салют наций» при встрече с иностранными военными кораблями. Ему в море салютовали суда торгового флота, спуская свои флаги, с берегов вслед ему неся крепостной салют. Случалось, что и он был приспущен до половины, но только тогда, когда на судне перевозился умерший или погибший в знак преклонения перед высшим таинством смерти. Прибывавшие на военный корабль офицеры, матросы и штатские люди, вступая с трапа на шканцы, снимали головной убор, и лишь император имел высшее право не снимать головной убор, отдавая при этом честь Андреевскому флагу, который, развеваясь, словно бы осенял своим благословением венценосца. Всю историю императорского флота Андреевский флаг принадлежал только ему, и пользоваться его изображением возбранялось другим военным и гражданским организациям. Он не мог быть поднят ни на демонстрациях, ни на съездах, ни на сценах, ни на каких-либо торжествах, его нельзя было нести по улицам. На кораблях военного флота его поднимал сигнальщик в 8 часов утра, и он же спускал его с заходом солнца. Медленно перебирая фалы, сигнальщик опускал флотскую святыню по команде «накройсь», свертывал и связывал его, а затем относил на мостик, где убирал в гнездо сигнального ящика...

Это уважение к Андреевскому флагу и многие другие флотские традиции понесли с собой на фронт, на боевые корабли, молодые выпускники Морского корпуса 1914 года. Многим из них суждено было не только стать участниками событий Первой мировой войны, сразу получившей название Великой войны, но и продолжить борьбу с большевиками на фронтах Гражданской войны. Ибо виделась эта борьба многим из них делом правым и святым, а главное, — прямым продолжением своих обязательств, взятых при выпуске из Морского

корпуса — служению величия России и борьба с её врагами.

...В тот день, 6 ноября 1914 года, государь император лично поздравил всех произведенных в мичманы корабельных гардемарин, подойдя и пожав руку каждому. И было в этом что-то мистически-торжественное, похожее на посвящение морских офицеров в особое служение России и государю. Современник описываемых событий вспоминал: «Нам не твердили о том, что мы должны любить Царя и Отечество, нам не внедряли искусственно гордость военной славой, нам не говорили о чести мундира. Все это мы, незаметно для самих себя, впитывали каждый день из того незаметного, что составляло сущность корпусного воспитания... А знамя? Какие чувства будило оно в юных сердцах, когда, под торжественные звуки „Встречи“, над строем колыхалось его ветхое полотнище?..»^[2] Нельзя с уверенностью утверждать, что все молодые морские офицеры, выпускники Корпуса, были монархистами по убеждению.

Дух торжества, царящий на церемонии производства, лишь только подчеркивал ту неразрывную духовную связь, что существовала между государем и его подданными, стоявшими на разных ступенях огромной иерархической лестницы императорской России.

Это вызывало ненависть не только внешних врагов государства, но и прохладное отношение либерального придворного круга. По убеждению большинства офицеров, существовавший в России строй давал не столько материальные и сословные блага и преимущества, коих, в сущности, особенно и не существовало в стране в начале XX века, но являлся оплотом благородства, чести, славы и достоинства, всего того, что делает жизнь содержательной, насыщенной поэзией и духовной красотой. Всякий иной строй казался им прозаическим и духовно обедненным, лишенным высоких принципов. И потому многие так и не смогли понять в феврале 1917 года, как можно оставаться настоящим офицером в республиканской армии и служить не государю и Отечеству, а президентам, избирателям, депутатам, ценящим прежде всего шелест кредитных билетов в банках и бренность славы, выраженную плеском аплодисментов с парламентских скамей. Эти убеждения привели многих выпускников Морского корпуса на тропу Гражданской войны, ставшими новыми Апостолами, несущими свет Христова учения в надвигавшийся на Россию мрак III Интернационала.

Чуть более полугода спустя описанных выше событий, 30 июля 1915 года, государь принял участие еще в одном выпуске корабельных гардемарин в офицеры. На день рождения наследника цесаревича он пожелал лично произвести в мичманы гардемарин в Царском Селе. С утра Царскосельский вокзал заполнили белые морские фуражки. По прибытии

на вокзал корабельные гардемарины и корпусное начальство, разместившись в экипажах и линейках, направились к дворцу. Прибыв на место, приглашенные прошли по аллеям и быстро выстроились по старшинству развернутым фронтом на площадке перед Александровским дворцом, в ожидании прибытия государя и его свиты с литургии, проходившей в Феодоровском «царском» соборе.

Отчетливо прозвучали слова команды — приближался император. Он шествовал с наследником цесаревичем, сопровождаемый дежурным флигель-адъютантом и морским министром, адмиралом Иваном Константиновичем Григоровичем. Чуть поодаль за ними двигалась свита. Начиная с правого фланга, старшего по выпуску, государь неторопливо обходил фронт, но более продолжительно задержался лишь возле первого и последнего по выпуску, а также гардемарин, имевших медали или фамилии которых были знакомы ему лично.

Наследник безмолвно сопровождал державного отца, внимательно всматриваясь в его движения и вслушиваясь в возникавший разговор. Временами государь бросал поощрительные взгляды в сторону сына, улыбаясь, подбадривал его. За государем несли обыкновенную корзину с мичманскими погонями и приказами о производстве.

Их передавал гардемаринам дежурный флаг-офицер морского министра. Обратившись ко всему выпуску, император сказал короткую, но запомнившуюся всем речь:

— Выпуская вас сегодня во флот офицерами, напоминаю вам, да вы и сами это знаете, что выходите на службу в исключительно серьезное время, переживаемое нашей дорогой Родиной... Верьте, как бы ни были тяжелы времена, которые переживает наша Родина, она все-таки остается могучей, нераздельной, великой, как мы привыкли любить её с детства. Веруйте в Бога и в тяжелые минуты прибегайте к Нему с молитвой перед боем и трудным походом. Относитесь с уважением к вашему начальству, будьте хорошими товарищами между собой, к какому бы роду службы вы не принадлежали, и относитесь отечески строго к подчиненным вам командам, служа им во всем примером... Призываю на вас благословение Божие, поздравляю с производством в мичманы.

...Завершив обход, государь и наследник удалились. Еще несколько секунд стоял молчаливо застывший фронт произведенных мичманов, а затем словно электрический ток пронзил всех, и молодых людей охватило ликование и радость. Смеясь и поздравляя друг друга, участники государева выпуска, ставшим, как оказалось, последним, вбежали в просторный вестибюль дворца, и дворцовые лакеи, заранее

предупрежденные, помогли им переменить гардемаринские погоны на мичманские.

Затем молодые мичманы поднялись на второй этаж, в залитый летним солнцем Александровский зал, где для них был сервирован от имени императора завтрак.

По окончании церемонии молодые мичманы строем выходили через другой подъезд, где их ждали несколько фрейлин государыни с её личным благословлением — иконками Св. Георгия Победоносца в серебряных окладах на лиловом шнуре и лично выведенными на оборотной стороне императрицей словами «Спаси и Сохрани!».

Разместившись по экипажам, морские офицеры отправились назад, на вокзал, а оттуда с первым поездом в Петроград. А еще через день поезда уносили молодых офицеров к местам их новой службы, на флоты многих морей и океанов, для участия в продолжавшейся Мировой войне.

Глава вторая

Накануне войны

Российский императорский флот накануне Великой войны состоял под особым монаршим покровительством. Своё отношение к флоту государь унаследовал от своего венценосного отца, справедливо считавшего армию и флот — единственными союзниками России.

Уроки поражения Цусимы, череда спровоцированных внутренними врагами бунтов на судах в 1905 году по-своему закалили его морально и вместе с тем заставили Генеральный Морской штаб пересмотреть концепцию оснащения и развития флота на многие годы вперед.

Свидетель тех лет вспоминал: «Сразу же после Цусимы все обрушилось на флот: пресса, общественное мнение, особенно либеральное, и даже, к сожалению, многие сухопутные военные. Немногие отдавали себе отчет в том, что значительная доля неудач войны ложилась на русскую общественность, принудившую государя, при посредстве „экспертов“, дать согласие на отправку разнокалиберного сборища ветхих кораблей против мощи современного японского флота. Некоторые русские круги даже искренне желали поражения Родины, дабы создать удобные условия для революции. Говорят, что они собирались послать или даже послали поздравление микадо по случаю его победы. Говорят также, что такая низость вызвало немалое удивление в странах Запада, ко всему привыкших»^[3].

В российской прессе, писаниями беспринципных левых газетчиков, формировалась крайне нетерпимая атмосфера в отношении флота и морских офицеров. Попытки отдельных специалистов разумно и аргументировано противостоять писаниям либеральных дилетантов, с апломбом обсуждающих на страницах газет вопросы морской тактики, ничего в том не разбираясь, натывались на их самое яростное противостояние.

Современник событий признавал: «...русские морские офицеры, возвратившись к себе на Родину, после мук и испытаний, были встречены градом насмешек и издевательств, особенно со стороны нашей левой общественности. В этот тяжелый период для флота многие молодые офицеры стремились уйти со службы... Кораблей почти не оставалось... Флот, детище Великого Петра, казалось, умирал...»^[4]

В травлю потерпевшего поражение флота включались впоследствии не только левые газетчики, но и отдельные русские литераторы, претендовавшие на роли властителей дум общества. Их участие не могло укрыться от глаз государя, тяжело переживавшего нападки либералов на флот.

Сам император, насколько позволял ему протокол, стремился в те дни и годы уделять больше времени и внимания подготовке будущих моряков и вопросам судостроения, часто бывал в Морском корпусе, заходил на лекции к гардемаринам и задавал им вопросы, обнаруживавшие его неплохие познания в различных морских специальностях и дисциплинах.

Внешне внимание государя к флотской жизни выражалось и его частым посещением кораблей, куда он прибывал в морской форме, поездками на верфи, где он запросто беседовал не только с инженерами, но и обыкновенными рабочими в мастерских. Атмосфера террора, направленного против представителей власти «революционерами», немало тревожила лиц государевой свиты и охраны.

Даже во время Великой войны император продолжал объезды судостроительных верфей, посетив в марте 1915 года одну из них в городе Николаеве.

Нужно заметить, что судостроение с 1906 до 1914 года являлось одной из тех отраслей промышленности России, которая пробивала себе дорогу и боролась за место под солнцем с невероятными усилиями. Стараниями левой прессы и либеральных кругов в правительстве России сложилось устойчивое мнение, что отечественный флот является дорогостоящей и бесполезной затеей, не стоящей государственного финансирования. Министерство финансов (например, при С. Ю. Витте), а позже и соответствующая Комиссия Государственной думы, составленная, как это часто бывает, из напыщенных дилетантов, озабоченных прежде всего вопросами своих карманов, всячески старались сорвать или урезать выделяемые кредиты на постройку судов и модернизацию флота.

И только личное вмешательство монарха часто спасало дело и устраняло чинимые «специалистами» препятствия. Для выстраивания системы взаимоотношений заказчика-государства и подрядчиков-судостроителей, с соизволения государя, Морской генеральный штаб взял на себя разработку и подготовку обоснования стратегических и тактических заданий, которым должен был удовлетворять каждый корабль, предусмотренный судостроительной программой, рассмотрение и оценку конкурсных проектов, предоставляемых судостроительными заводами.

После окончания Русско-японской войны развитие военно-морской

техники в мире приняло невероятные темпы, и уцелевшие русские корабли стали быстро терять свое боевое значение. Из будущих военных столкновений они едва ли могли теперь выйти победителями, особенно после «позора Цусимы».

Для изучения опыта ведения войны на море в ходе Русско-японской войны были образованы комиссии по различным специальностям, а русское морское офицерство активно занималось самообразованием, посещая создаваемые ими же кружки по изучению исторических, этнокультурных и прочих материалов по различным флотским специальностям.

Война с Японией позволила в полной мере оценить изобретенное А. С. Поповым радио, а также выявить значение использования радиосвязи на флоте. Последователи Попова во главе с И. И. Ренгартеном продолжили работу по исследованию феномена радиосвязи, проводившуюся на базе минных офицерских классов, с целью создания серийных аппаратов отечественного производства и последующей поставкой технически усовершенствованных аппаратов на флот.

В 1911 году в Гребном порту Санкт-Петербурга на базе кронштадской радиомастерской Попова было основано «Радиотелеграфное депо» Морского ведомства. Морским офицерам, выразившим желание расширить свои образовательные познания, были открыты пути на курсы переподготовки.

Флотское начальство поощряло этот опыт, и особенно благоволило офицерам, вызывавшимся изучать иностранные языки, в том числе и довольно редкие.

Ежегодно Морской корпус и Морское инженерное училище имени императора Николая I выпускали корабельных гардемарин в учебные походы; суда Гардемаринского отряда проводили лето обычно на Балтике, где в качестве полноправных участников становились частью проводимых императорским флотом маневров, а с осени до начала марта бороздили моря и океаны за пределами России. Государство стремительно теряло остатки своего флота, и перед правительством все отчетливее рисовались грядущие задачи по воссозданию былой морской мощи, со времен Петра Великого наводившей ужас на врагов державы.

Государь благосклонно отнесся к воссозданию в апреле 1906 года Морского генерального штаба, где молодые офицеры использовали свой опыт войны и приложили свои знания в ходе создания военно-морской стратегии империи и организационной структуры заново создающегося флота.

Специалисты из Морского генерального штаба первым делом провели инспекцию военно-морского флота державы и пришли к неутешительным выводам. Оказалось, что побережья Черного моря, Балтики и водных подступов к столице были беззащитны в силу невозможности обороны этих участков имеющимися силами, не говоря уже о проведении успешных операций в открытом море. Особенно слабым оказалось состояние минного дела.

Трудность построения нового флота заключалась в том, что из-за незначительного количества металлургических заводов не хватало требуемой для постройки современных кораблей стали в необходимых количествах. Более того, и самих кораблестроительных заводов в России было в ту пору не так уж и много; во всяком случае, их количество не позволяло надеяться государственному заказчику на выдерживание подрядчиком приемлемых сроков постройки.

На заводах ощущалась нехватка опытных кадров — высокая профессиональная подготовка рабочих не была еще повсеместным явлением, а потому оплата труда более квалифицированных работников была высока и не всегда выгодна работодателям.

В политической жизни России в те времена некоторые депутаты Государственной думы стремились любой ценой обуздать «милитаристские планы» морского ведомства, стараясь с помощью принимаемых законов изыскать как можно больше возможностей сократить ежегодные бюджетные дотации на постройку судов.

Но, к счастью, российское общество того времени не состояло на все сто процентов из либералов, и государственниками тех лет, а усилиями иных мудрых державных мужей был организован сбор «народных» пожертвований на постройку военных кораблей, принимаемых из всех весей и уголков Российской империи.

Налицо была парадоксальная ситуация, когда в государстве, где практически отсутствовал военный флот, его создавали на пожертвования отдельных частных лиц при полном равнодушии членов Государственной думы, части правительства и большинства министров!

На народные в буквальном смысле деньги в течение двух лет со дня начала сбора пожертвований было построено 18 боевых миноносцев, носивших имена весей и областей, жертвовавших на военное судостроение более всех, — «Москвитянин», «Украина», «Донской Казак», «Казанец», «Финн» и многие другие. На оставшиеся от постройки миноносцев деньги были отстроены и спущены на воду несколько подводных лодок.

В начале октября 1906 года на Высочайшее имя был подготовлен

доклад начальника Морского генерального штаба, капитана 1-го ранга А. А. Брусилова, дающий обзор основных задач для морских вооруженных сил, которые необходимо было решить в первую очередь. Они в основном сводились к упорядочению наличествующих сил и средств российского флота, созданию новых флотов на Балтийском и Черном море, для ведения оборонительной войны, в которых важная роль отводилась миноносцам.

В марте 1907 года Морской генеральный штаб подготовил доклад государю под названием «Стратегические основания для плана войны на море», в котором Балтийскому флоту отводилась роль обороны Финского залива, а также предлагалось «представлять собой свободную морскую силу для поддержания интересов империи во внешних водах». Черноморскому флоту основной задачей ставилось недопущение вероятного противника в Черное море. Оборона Финского залива в докладе возлагалась на минный флот, а свободной морской силой предполагалось сделать одну боевую эскадру, которая, как говорилось в тексте, «будет всегда правоспособна в случае надобности следовать туда, где её присутствия потребуют политические обстоятельства».

Еще за восемь лет до начала войны с Германией по высочайшему повелению начальником Балтийского отдела миноносцев был назначен герой Русско-японской войны капитан 1-го ранга Николай Оттович фон Эссен. Великую войну в 1914 году он встретил уже в чине адмирала и командующего Балтийским флотом. Эссен создал собственную школу особо лихих морских офицеров, обожавших своего адмирала. Вместе с ним и под его руководством, находясь в непрерывном плавании, они так изучили все фарватеры в финляндских шхерах, что носились по ним полным ходом, без участия лоцманов, так как фон Эссен не разрешал брать оных в плавание, предоставляя командирам собственными силами познавать проходимость тех или иных участков на будущее. Столь же кипучая, боевая подготовка проходила и на Черноморском флоте.

До начала войны там последовательно командовали уважаемые флотом адмиралы Владимир Симонович Сарнавский, а также Андрей Августович Эбергард. Еще один командующий, Иван Федорович Бострем, успел много сделать для введения в строй в 1915 году новых линейных кораблей, эсминцев и подводных лодок для Черноморского флота, а в конце 1919 и в начале 1920 года для восстановления кораблей Черноморского флота ВСЮР.

В апреле 1907 года Морской генеральный штаб представил государю 4 варианта программы, одну из которых под названием Малой судостроительной программы его величество соизволил утвердить.

Государственный совет, после внесения правок в предложенную программу, обнародовал документ под названием «Распределение ассигнований на судостроение», согласно которому для Балтийского флота предусматривалось строительство четырех линейных кораблей типа «Севастополь», 3-х подводных лодок и одной плавбазы для них. Для Черноморского флота, согласно утвержденной смете, намечалось строительство 14 миноносцев старого типа и 3 подводные лодки.

Летом 1909 года на Адмиралтейском и Балтийском заводах состоялась закладка четырех линейных кораблей типа «Севастополь», что положило начало воссозданию русского флота. В начале 1911 года был принят план строительства флота на Черном море, доселе считавшийся правительством «второстепенным». Этот план под названием «Об ассигновании средств на усиление Черноморского флота» предусматривал закладку трех линейных кораблей типа «Императрица Мария», девяти эскадренных миноносцев нового типа и шести подводных лодок типа «Барс».

В вопросах управления флотом государь умело выбирал наиболее подходящих для этой цели людей. Сначала для Морского министерства немало потрудился адмирал Алексей Алексеевич Бирилев, человек решительный и не боящийся никакой ответственности. При нем были намечены главные планы по обороне побережий, а для руководства отдельными частями флота были отобраны молодые офицеры с боевым опытом.

После Бирилева пост морского министра занял генерал-адъютант адмирал Иван Михайлович Диков, а за ним в 1914 году и адмирал Степан Аркадьевич Воеводский, член Государственного совета, чьи сыновья, офицеры лейб-гвардии Кавалергардского полка, впоследствии приняли активное участие в Гражданской войне.

Каждый из этих министров вносил свою посильную лепту в формирование единого эффективно управляемого флотского организма, каким он оказался накануне войны с Германией, возглавляемым с 1911 года генерал-адъютантом адмиралом Иваном Константиновичем Григоровичем.

В июне 1912 года Высочайше была утверждена программа усиленного судостроения на 1912–1916 годы, согласно которой строительство всех запланированных кораблей должно было быть завершено к 1917 году. По этой программе Балтийский флот должен были получить 4 линейных крейсера типа «Бородино», 4 легких крейсера типа «Адмирал Спиридов», 36 эскадренных миноносцев нового типа, 9 подводных лодок типа «Барс». Черноморскому флоту отводилось 2 легких крейсера, однако к 1914 году, в связи с изменившейся политической обстановкой в мире, были добавлены

1 линейный корабль, 8 эскадренных миноносцев и 6 подводных лодок.

К лету 1914 года численный состав Балтийского флота, на который исторически были возложены защита столицы империи Санкт-Петербурга на случай войны и обеспечение мобилизации сухопутных сил Петербургского военного округа, оставался невелик.

В состав его входили два не вполне новых броненосца «Павел I» и «Андрей Первозванный» и два броненосца-ветерана времен Русско-японской войны «Слава» и «Цесаревич». Наиболее современным с точки зрения боевого оснащения, маневренности и конструктивных особенностей на Балтике являлся только броненосный крейсер «Рюрик», ненамного превосходящий трех своих собратьев — «Палладу», «Адмирала Макарова» и «Баян». Кроме них, в состав сил Балтийского флота входили знаменитые крейсера «Диана», «Олег», «Аврора», «Россия», «Громобой» и «Богатырь».

Знаменитый современный миноносец «Новик» и недавно спущенная на воду лодка «Акула» удачно дополняли русские силы на Балтике, но не являли собой той силы, которая обеспечивала бы существенный перевес в будущей войне. Балтийский отряд минных заградителей, шесть канонерских лодок, минная дивизия и ряд устаревших подводных лодок были превосходным дополнением основных сил флота.

Однако в современной для того времени морской войне решающую роль все же играли дредноуты, быстроходные крейсера и крейсера-дредноуты, которых на Балтийском море у России не было. Из восьми великих морских держав того времени Россия занимала седьмое место, опережая разве что Австро-Венгрию, с её ограниченными географическими потребностями в содержании мощного флота. Главный вероятный противник Российской империи — Германия — обладала в три с половиной раза большим тоннажем судов!

В то время как русские корабли, помимо Балтики, были рассредоточены в Белом, Черном и Каспийском морях, на Амуре и Дальнем Востоке, Германия сосредоточила главную массу своих военно-морских сил в маневренном кулаке у своих берегов. По первому приказанию эта стальная масса была готова броситься в направлении, указанное ей Морским штабом кайзера, и обрушить огонь на неприятеля.

Накануне войны Генеральный морской штаб России разработал документ, именуемый «План операций морских сил Балтийского моря на случай европейской войны на 1914 год». Германия была обозначена в нем основным противником, к которому, по мере развития событий, присоединится Швеция готовая, поддержать возможные восстания, которые могут начаться на территории Финляндии. Германо-шведскому

десанту оставалось бы высадиться на побережье Балтийского моря и решить участь Петербурга.

В задачи Балтийского флота входило не дать возможности вероятному противнику внезапно напасть на русский флот, ворваться в Финский залив и форсировать ему путь к столице. Для этого требовалось заранее поставить поперек Финского залива плотное минное заграждение, дабы пресечь и задержать продвижение противника к устью Невы.

Присутствие минных заграждений и сосредоточение на побережье кораблей Балтийского флота, рассредоточенных на стратегических направлениях, позволили командованию русской армии высвободить дополнительные силы. Удалось направить пять корпусов Петербургского военного округа — Гвардейский, 1-й, 8-й, 20-й и 22-й на Западный фронт без особых опасений за судьбу столицы.

Все попытки германцев овладеть Рижским заливом и Моонзундом были безрезультатны на протяжении всей войны, до той самой поры, пока в 1917 году, разложенные действием Приказа № 1 Петроградского совета рабочих и солдатских депутатов о демократизации армии, изданным Временным правительством Керенского, солдаты сухопутных сил, перебив своих офицеров, покинули фронт и позиции...

Первыми шагами к минированию водных подступов к столице стала организация учебных и тренировочных выходов в море отряда минных заградителей Балтийского флота, укомплектованного лучшими минными офицерами флота и отборной командой специалистов минного дела.

Командующий Балтийским флотом адмирал Эссен отводил судам отряда минных заградителей особую роль в подготовке к войне с Германией. Заградители «Енисей», «Амур», «Нарова», «Онега», «Волга» и «Ладога» находились в состоянии полной готовности, чтобы по первому требованию сняться с якоря и начать постановку боевых мин на так называемой центральной позиции. Она пролегла как бы поперек Финского залива от Поркалауда до острова Нарген, охватывая обширное водное пространство от Ревеля до Гельсингфорса.

Кроме установки мин, в задачи Балтийского флота входили защита с моря флангов армии и патрулирование внешнего пространства для пресечения доставки торговыми пароходами в Германию сырья и продовольствия из Скандинавских стран и потоплением их вне нейтральных вод.

Минирование Финского залива, согласно вышеупомянутому плану, разрешалось лишь в строго утвержденной и одобренной самим императором форме во избежание провоцирования Германии на ответные

действия и, по существу, начала войны. План предписывал командующему Балтийским флотом получить разрешения от всех вышестоящих начальников. Венцом разрешительных инстанций и окончательным решением являлся государь.

За две недели до начала Великой войны адмирал Эссен получил телеграмму от начальника Морского генерального штаба, вице-адмирала Александра Ивановича Русина, еще раз напоминавшую командующему Балтийским флотом оставаться в полной готовности, зорко наблюдать за событиями на море, однако принимать решение о постановке мин в соответствии со строго утвержденным планом.

Глава третья

Сражения Черноморского флота

К началу войны с Германией Черноморский флот под командованием адмирала Андрея Августовича Эбергарда подошел вполне подготовленным, блестяще выполнив в дальнейшем возложенную на него задачу. В самом начале боевых действий на черноморском театре (16 октября 1914 года) русский флот там насчитывал семь линейных кораблей-додредноутов.

Из них два — «Синоп» и «Георгий Победоносец» — были ограниченного боевого значения. Кроме них в состав Черноморского флота входили два бронепалубных крейсера («Кагул» и «Память Меркурия»), яхта «Алмаз», 17 эскадренных миноносцев, 13 миноносцев, четыре подводные лодки, а также канонерские лодки, минные заградители, посыльные суда и транспорты.

По признанию специалистов, среди них лишь четыре эскадренных миноносца типа «Дерзкий» являлись на тот момент вполне современными и удачными кораблями.

Этот состав Черноморского флота, состоявший из старых тихоходных кораблей, можно объяснить горячим противодействием депутатов Государственной думы в 1910–1914 годы отпуску правительством своевременных кредитов на постройку кораблей. Долгое обсуждение думцами целесообразности траты денег на корабли Черноморского флота, бюрократическая волокита при оформлении кредитов сделали, в конце концов, свое дело.

Из всех военных кораблей, средства на строительство которых были получены еще до начала войны, самыми первыми были спущены на воду с Николаевских и Петербургских верфей лишь в 1915 году, с опозданием в несколько месяцев.

Нужно ли говорить, как необходимы были эти корабли на Черном море, если еще перед началом войны по странному стечению обстоятельств союзники России по Антанте милостиво дали возможность проскользнуть в Дарданеллы «эскадре Средиземного моря», состоявшей из двух самых современных германских кораблей — линейного крейсера «Гебен» и крейсера «Бреслау», легко развивавшим ход в 28 узлов, в то время как самые быстроходные корабли Черноморского флота могли с трудом выжать

лишь 16 узлов?

Превосходя русские суда в дальнотойности своих орудий и преимуществе хода в 12 узлов, германцы брали решение о начале схватки на себя: они могли либо принять бой, либо легко уклониться от него. Командовал эскадрой германский контр-адмирал Вильгельм Сушон, один из самых способных и энергичных флагманов Великой войны.

После фиктивной покупки кораблей правительством Османской империи «Гебен» и «Бреслау» 3 августа 1914 года подняли турецкие флаги и превратились соответственно в «Султан Селим Явуз» и «Мидилли». Вильгельм Сушон был назначен командующим турецким флотом.

Война на Черноморском театре началась в ночь на 16 октября 1914 года внезапным нападением германо-турецкого флота на русские базы.

Германский участник событий живописал это следующим образом: «Мы тут же бросаем первый взгляд на наше новое „поле деятельности“. В свете заходящего солнца оно производит потрясающее впечатление в своем грандиозном, молчаливом великолепии. Осторожно мы проходим через собственное минное заграждение. Перед нами идут миноносцы с поставленными тралями. Никогда нельзя знать... может быть, русские приготовили нам неприятный сюрприз. Вскоре мы достигли открытого моря, куда выходим под покровом надвигающегося вечера. За нами идет „Бреслау“, за ним следует турецкий крейсер „Тамидие“. Отборные силы нового турецкого флота в походе. Что нам предстоит? Куда нас влечёт? Нужно ли теперь продолжить боевые упражнения в Черном море, которые до сих пор проводились только в Мраморном море? Или же теперь шулки в сторону? Мы снова отправляемся на войну? Тщательно все обдумывается. Все напряжены. Наконец мы обретаем определенность. Турция решила, — так сообщается, — старательно отплатить русским за их коварную попытку заминировать Босфор. Разработан грандиозный план войны. Несмотря на могущественный вражеский флот, необходимо сразу рассчитывать на неожиданный удар. Исполнение поручается нашему адмиралу, который решается навестить русских в их собственном порту. „Гебен“ должен идти в район Севастополя, „Бреслау“ надо обстрелять Новороссийск, в то время как „Тамидие“ получает приказ атаковать Феодосию. Два миноносца остаются около „Гебена“, двум другим приказано обстрелять Одессу. На следующий день в 7 часов утра необходимо одновременно осуществить нападение. Командующий флотом отдает приказ развить максимальную скорость... Итак, наша цель — Севастополь»^[5].

Сушон направил «Гебен» к Севастополю, где тот обстрелял старую

Константиновскую батарею, внутренний рейд и портовые сооружения. Флагман без особого результата выпустил сорок семь 280-мм и двенадцать 150-мм снарядов, маневрируя среди мин русского крепостного заграждения, которое ввели в действие с некоторым опозданием Адмирал Эбергард позднее вспоминал, что цепь мин даже не могла быть включена, хотя «дежурный офицер всегда находится на станции у коммутатора, но приказания ему отдаются только начальником минной обороны»!

Подробнее об этих обстоятельствах рассказал русский офицер, участник событий: «...В 4 ч. 30 мин. утра дежурный писарь постучался ко мне на квартиру и принес телефонограмму, записанную в дежурную книгу, с объявлением о начале войны с Турцией.

Я накинул пальто и побежал на квартиру полковника Широгорского (50 шагов). На улице стоял густой туман, он выглядел как разлитое в воздухе молоко... Добежав до квартиры командира, я разбудил его и прочитал телефонограмму, затем мы вдвоем отправились в канцелярию. Там командир вызвал Начальника Охраны рейдов капитана 1-го ранга Виктора Захаровича Бурхановского и запросил, нужно ли вводить боевые батареи на минных станциях, но это было запрещено, так как ожидалось возвращение из Ялты минного заградителя „Прута“. Разочарованные, мы с командиром вышли из канцелярии, остановились на пороге и стали смотреть на море. С моря показались огни, потом вспышки и стрельба с „Гебена“ по нашим крепостным батареям и по городу. Вскоре командира вызвали к телефону и передали приказ адмирала Эбергарда вооружить наши инженерные мины (т. е. на нашем минном жаргоне: „вести боевые батареи“). Приказ адмирала Эбергарда был отдан в 6 ч. 23 м. утра, но на передачу этого приказа и его исполнение ушло 20 минут... Полковник Широгорский начал звонить на минные станции и спрашивать, были ли звонки на станциях. К нашему ужасу и разочарованию мы узнали, что на первой минной станции, на mine № 12 был электрический звонок еще до того, как батареи были заряжены. Это означало, что какая-то сила наклонила эту мину, она замкнулась, и слабый ток прошел по этому кабелю на станцию и раздался звонок на минной станции...»^[6]

В результате того, что своевременное выставление мин не произошло, это позволило германскому крейсеру столь свободно вести себя вблизи севастопольских берегов.

Бой Севастополя с «Гебеном» был непродолжителен, но в результате ответного огня береговых батарей и орудий линейного корабля «Георгий Победоносец», выведенного в резерв и стоявшего на рейде у Южной бухты в качестве брандвахты, германский крейсер получил три попадания

крупными снарядами.

Германский участник обстрела так описывал разразившуюся артиллерийскую дуэль: «В это мгновение что-то вспыхивает в районе Севастопольской крепости! Слева начинается сильный огонь, который яростно разгорается и затем снова и снова, быстро вспыхивая, переносится слева направо. Секунду длится глубокая, зловещая тишина. — Затем орудийный гром глухо прокатывается сквозь утро. Господи! — Русские уже дали залп! Итак, мы уже давно обнаружены. Совершенно спокойно они могли нас наблюдать и наводить орудия. Но теперь уже загрохотало и у нас на борту. Толчок проходит по всему корпусу корабля — снаряды десяти тяжелых 280-мм орудий с воем проносятся в воздухе и взрываются в районе береговых укреплений. Оба миноносца, которые идут перед нами с тралами, тотчас же укрылись за бронированным корпусом „Гебена“ То, что теперь разворачивается, — прямо-таки грандиозная борьба — убийственный поединок неслыханной, ужасной мощи. Первый залп наших тяжелых башенных орудий сменяется средней артиллерией — снова из стволов вырываются яркие вспышки огня — снаряды проносятся с громким свистом. А затем снова гремят пять башен — в воздухе вновь раздается глухой вой. Время проходит в жутком чередовании — два или три залпа средней артиллерии, затем бортовой залп тяжелых башенных орудий — два-три раза резкий треск, затем мощный гулкий, приглушенный грохот. Адский шум сотрясает воздух. На суше бушует смертоносный огонь, русские бешено отстреливаются. Разверзлись сотни огненных жерл — Севастополь подобен аду, который открыл свои пламенеющие пасти. Непрерывно там вспыхивает длинной очередью, выстрелы шумят, грохочут, свистят и шипят на нас — то слишком близко, то слишком далеко. Один-единственный раз огненный дождь, звенящий железный град обрушивается на нас. Ужасный гром по обе стороны. Крр-р-а-х — на суше снова стреляют. Вновь загорается огненная цепь, начинается слева, прекращается далеко справа. Пробегает по всей ширине оборонительных сооружений. Снова раздается рев — снова слишком близко или слишком далеко. Перед нами, за нами, вокруг нас снаряды падают в воду, метровые фонтаны рядами поднимаются из воды, вокруг, по взбаламученному железным градом морю, словно сделанные по волшебству, танцуют белесые колонны. Вздыхающаяся, шипучая пена ухудшает видимость — временами ничего не видно — побережье на мгновение исчезает. Залп за залпом вырывается из стволов „Гебена“. Грохот битвы набирает огромную силу... 25 минут грохот непрерывно прокатывается над крымским побережьем, в течение 25 минут наши орудия бьют по российской крепости

Севастополь, причём „Гебен“ остается невредимым. Мы медленно отходим в открытое море. Хватит беспорядочной стрельбы — мы прекращаем огонь. Цель достигнута, русские как следует проучены»^[7].

Отдавая должное красочному описанию германского мемуариста, тем не менее, следует помнить, что, согласно документальных подтверждений, обстрел берега происходил следующим образом. Первый залп с «Гебена» с большим недолетом накрыл пространство перед русской артиллерийской батарее № 4, второй у береговой черты, третий перелетел батарею № 4, а четвертый лег еще дальше, и только один из неприятельских снарядов попал в расположение батареи № 16 на Северной стороне, задев одно из орудий и воспламенив пороховые погреба. Часть снарядов, выпущенных с германского крейсера, легла на внутреннем Большом рейде, где стояли основные силы русского флота, а часть, долетев до берега, разорвалась вблизи морского госпиталя, земской школы, в Корабельной слободе, где оказались жертвы в количестве восьми человек и возле угольных складов. Осколки разорвавшихся возле госпиталя снарядов убили двух больных матросов и ранили восемь человек из числа пребывающих на излечении и персонала.

Запоздалый выход в море главных сил Черноморского флота, предпринятый его командующим Эбергардом, естественно, окончился безрезультатно: быстроходный противник не стал дожидаться возмездия и быстро ушел от столкновения.

«Гебен» счел за благо удалиться, правда, совершив на обратном пути еще несколько нападений на наши корабли.

Русский участник событий вспоминал: «В ночь с 15 на 16 октября 1914 года миноносцы 4-го дивизиона под брейд-вымпелом капитана 1-го ранга князя Владимира Владимировича Трубецкого находились в море, в дозоре, вблизи Севастополя. Утром, возвращаясь домой, миноносцы должны были произвести учебную минную стрельбу. В 2 часа ночи на флагманском миноносце „Лейтенант Пущин“ было получено шифрованное радио Наморси: „Турецкие корабли внезапно атаковали в Одессе нашу базу. Война началась. Из Ялты возвращается „Прут“. В случае необходимости окажите ему поддержку“. Расшифровав телеграмму, князь тотчас приказал собрать миноносцы вокруг себя (сигналами Ратьера). Команды построились на палубах. В горячих и простых словах он объявил о вероломном нападении врага, обрисовал им обстановку театра войны и поздравил с началом компании. После молитвы „Спаси Господи, люди Твоя“ сыграна боевая тревога, разведены пары во всех котлах, заряжены торпедные аппараты боевыми минами. Сомкнутым строем кильватера дали

ход в направлении мыса Херсонес»^[8].

Начальник 4-го дозорного дивизиона эскадренных миноносцев князь Трубецкой с тремя своими кораблями предпринял смелую попытку атаковать могучий германский корабль, но потерпел неудачу. Германский участник морского боя вспоминал: «Примерно в десяти километрах от суши за кормой выныривают два маленьких, быстро приближающихся облака дыма. Миноносцы! Являются ли они предвестниками русского флота, который, возможно, сейчас к нам подходит? До сих пор изо всей эскадры никого не видно. На большой скорости оба черных силуэта идут в нашу сторону. Отчетливо видны высокие буруны перед форштевнями. Какая дерзость! Они в самом деле хотят предпринять попытку к нападению? Наши 150-мм орудия наводятся на миноносцы. Первый залп гремит над водой. Он ложится с недолетом. Но тут разрываются наши снаряды. Перед миноносцами встают водяные столпы. Теперь и там снова вспыхивают огоньки выстрелов.

Напористые типы, — думаем мы. „Залп“! — „Огонь“! Над первым миноносцем поднимается маленькое белое облако дыма — первое попадание! Теперь еще одно — снаряд попал и в другой миноносец. Он сразу же разворачивается и, тяжело поврежденный, отходит к побережью. С его товарища хватит! Над водой высятся только мостик и высокий бак — спутник бросает его на произвол судьбы»^[9].

По словам русских моряков, участвовавших в столкновении, произошло следующее: «На рассвете обнаружили у берега дым. Полагая, что это „Прут“, увеличили ход до 20 узлов, пошли на сближение. Увидели силуэт большого корабля и двух эсминцев, гул выстрелов. Крепость отвечала огнем. Чтобы помешать обстрелу Севастополя, князь Трубецкой принимает решение атаковать „Гебен“, сбить его с курса, прервать пристрелку. Поднял сигнал: „Он“ — следовать за мной, „Буки“ — больше ход, а на левом ноке реи „Рцы“ — минная атака с левого борта. Миноносцы „Лейтенант Пушин“, „Живучий“ и „Жаркий“ перестроились в строй уступа влево, увеличили ход до полного. „Гебен“ подпустил миноносцы ближе и правым бортом открыл огонь из 150-мм орудий. Первый залп — недолёт, второй — перелет, третий, четвертый, пятый и остальные — накрытие. Огонь был сконцентрирован на „Пушине“. От взрыва 150-мм снаряда, попавшего на палубу под мостиком и взорвавшегося в кубрике команды, вспыхнул пожар и была выведена из строя вся прислуга носовой подачи снарядов. Следующим залпом смело всех сигнальщиков, разворотило штурманскую рубку и привод штурвала. Миноносец управлялся

машинами. Нос начал погружаться, электрическая проводка была перебита, почему нельзя было откачивать воду. Температура от разгоревшегося пожара быстро стала подниматься, начали рваться снаряды. Флаг-офицера командующего дивизионом мичмана Гипариса выбросило вон. Кровь покрыла мостик. Князь Трубецкой, контуженный в голову, встал к ручкам телеграфа, выравнивал миноносец. Наконец, „Пуцин“ дал торпедный залп. Увидев мины, „Гебен“ резко свернул вправо, носом к минам. Они прошли у самого борта. „Гебен“ и дивизион миноносцев разошлись на контркурсах. Цель атаки была выполнена, обстрел был сорван. В атаке серьезно пострадал только „Пуцин“ На нем было выбито 25 % личного состава, одного матроса выбросило за борт, один пропал без вести. Миноносец получил две крупные пробоины в носу и в корме. Несмотря на повреждения, миноносец дошел до базы, и его ремонт занял всего 20 суток. Он был спасен только благодаря героическому поведению экипажа. Под руководством боцмана, подавшего пример, команда заделала пробоины, потушила пожар. Для преследования „Гебена“ Трубецкой пересел на „Жаркий“, но крейсер, дав полный ход, стал удаляться в сторону мыса Херсонес»^[10].

Погибшие чины команды «Пуцины» были похоронены в Севастополе на Северной стороне, сразу за Михайловской батареей, в братской могиле на морском кладбище, которое было полностью разрушено при строительстве нового микрорайона в поздние советские годы...

18 октября 1914 года произошла еще одна трагедия для русского императорского флота: «Гебен», беспрепятственно возвращаясь в Босфор, по пути потопил русский минный заградитель «Прут» капитана 2-го ранга Георгия Александровича Быкова, выполнявшего боевую задачу по постановке мин.

Хотя «Прут» успел передать в Севастополь сообщение о встрече с германцами, а также координаты своего местонахождения — 44°34'N 33°01'E, но ответа на это, по странным обстоятельствам, не получил. «Гебен» поднял сигнал с предложением сдаться. Встреча германского линкора с ним немецким очевидцем описана не без некоторого самолюбования: «„Слева по борту облако дыма“, — сообщает наблюдательный пост на мостике. Мы сближаемся с ним полным ходом. Не минный ли это заградитель? Теперь на горизонте показываются мачты — действительно, пароход! Даже достаточно крупная посудина. Он, должно быть, очень спешит — это выдает высокий бурун перед его носом. Пока мы идем на него, мы видим, что с его кормы в воду сбрасываются мины. Ага! Мы его поймали за работой! Нам это блестяще удалось. Объект идет

максимальным ходом, пытаясь как можно только быстрее освободиться от мин на своем борту, которые на наших глазах одна за другой исчезают с русской кормы. Но русский корабль опоздал; раздался наш предупредительный выстрел и сигнал флагами: „Остановиться, спустить шлюпки!“ Это крупный минный заградитель. „Прут“ — написано на его носовой части. Он сразу же останавливается и немедленно спускает шлюпки. Большая часть экипажа поспешно прыгает за борт, некоторые по канатам спускаются за борт в воду и принимаются в шлюпки. Сильными ударами весел они гребут по направлению к берегу. Но что это?! На корме кто-то двигается по пустой палубе. Кто-то еще остался наверху. Это корабельный священник. Его легко можно узнать по одежде. Он стоит рядом с военным флагом и не собирается сходить с борта. Он не хочет оставлять корабль. В левой руке он держит Библию, правой налагает крест. У нас нет времени дольше задерживаться и уговаривать его покинуть корабль. Падает первый залп — он ложится недолетом, второй попадает в корпус у ватерлинии и разрывается. Над палубой вспыхнуло пламя. Вновь попадание у ватерлинии, снова взрыв. На наших глазах корабль медленно, словно раздумывая, уходит в воду. На палубе все сыплется за борт. В считанные минуты он кренился и вместе со священником уходит под воду»^[11]. Правда, существует свидетельство русского морского офицера о гибели этого минного заградителя, противоречащее германскому описанию. «Командир минзага, правильно расценив обстановку, как безнадежную, отдал приказ открыть кингстоны, спустить спасательные шлюпки и всем покинуть корабль. „Прут“ начал медленно погружаться. Чтобы ускорить этот процесс, старший офицер „Прута“ лейтенант А. В. Рогуский взорвал погреб с боезапасом и доблестно погиб вместе с кораблём. Не покинул корабль и старший корабельный священник отец Антоний. В полном облачении, освещаемый отблеском пожара, он стоял на палубе, благословляя крестом отходящие шлюпки. Охваченный огнем „Прут“ скрылся в пучине. Часть офицеров и матросов, включая командира, были подняты на „Гебен“ и взяты в плен»^[12].

Погибшим вместе с минным заградителем духовным лицом, упоминаемым мемуаристами, был пожилой иеромонах Бугульминского Александро-Невского монастыря Самарской епархии 71-летний отец Антоний (Смирнов). Через 10–15 минут после открытия огня «Гебен» дал ход и ушел в сторону мыса Сарыч. Находившиеся при крейсере турецкие миноносцы «Самсун» и «Тасхос» некоторое время оставались на месте, продолжая обстреливать «Прут». Около 9 час утра «Прут» встал почти

вертикально и с развевающимися на мачтах флагами затонул в 10 милях к западу от мыса Фиолент.

Если взять координаты, переданные с борта минзага «Прут», и проложить его путь к ближайшему берегу (мыс Херсонес), с тем условием, что хотя бы в течение 30 минут корабль шел с максимальной скоростью 13,5 узла, можно предположить, что «Прут» затонул в районе 44°37'N 33°12'E.

Личный состав корабля пытался спастись на шлюпках, койках и спасательных поясах. Часть экипажа, в том числе два офицера, командир заградителя Георгий Александрович Быков (вернувшийся из германского плена в 1918 году и служивший позднее в Вооруженных Силах Юга России на крейсере «Генерал Корнилов»), корабельный врач, 2 кондуктора и 69 матросов, были сняты со шлюпок и подняты из воды турецкими миноносцами.

Оставшиеся 3 офицера и 199 матросов были подняты на борт вышедшей к месту трагедии из Балаклавы подводной лодки «Судак» и затем переданы на борт госпитального судна «Колхида», которое доставило их в Севастополь.

Взрыв боезапаса, о котором говорилось выше, представляется нам маловероятным, ибо в таком случае должны были сдетонировать мины, от которых не поздоровилось бы и «Гебену», ибо на «Пруте» находились немало мин заграждения — чуть не половина всех черноморских флотских запасов образца 1908 года, и вес каждой из них составлял 115 килограмм!

Скорее всего, произошло следующее: желая ускорить затопление «Прута», командир приказал минному офицеру и минному кондуктору произвести подрыв днища. Для этой цели на корабле, как и на других черноморских минных заградителях, были заранее заложены подрывные патроны, провода от которых были сведены в одном месте на жилой палубе.

29 октября 1914 года состоялся рейд двух турецких миноносцев «Гайрет» под командованием капитана 3-го ранга Кемаля Али и «Муавенет», под командованием капитана 2-го ранга Ахмета Саффета на Одессу. Опознанные лишь на траверзе канонерской лодки «Донец», миноносцы спокойно вошли во внутреннюю гавань порта и в течение шестидесяти с лишним минут, с расстояния в полукабельтова, сначала торпедировали «Донца», а затем обстреляли вторую лодку «Кубанец», минный заградитель «Бештау», пароходы русского общества пароходства и торговли и угольную баржу. Совершив этот набег, миноносцы удалились, правда, один из них, «Муавенет», при отходе

получил пару попаданий с «Кубанца».

Ответный ход на дерзкий набег турок состоялся 2 ноября 1914 года, когда Черноморский флот почти в полном составе вышел в поход для действий на морских коммуникациях у берегов Анатолии.

Русские корабли обстреляли Трапезунд, а минные заградители «Великий князь Константин» и «Великая Княжна Ксения» поставили мины у турецкого побережья. Впоследствии, во время непрерывных крейсерств, проходивших при любой погоде у Анатолийских берегов, был постепенно уничтожен транспортный флот противника, и тем самым были лишены подвоза продовольствия и боеприпасов турецкие войска, действовавшие в Приморском направлении.

В день обстрела Трапезунда адмирал Эбергард, возвращавшийся с флотом в Севастополь, получил по радио уведомление от Морского генерального штаба о том, что «Гебен» находится в море. Скудность запасов угля не позволила командующему Черноморским флотом начать поиски противника, но Эбергард приказал усилить бдительность и быть готовыми к встрече с противником в любой момент.

На флагманском «Св. Евстафии» приняли радио сообщение начальника крейсерской бригады — «Глаголь NW 8027», что означало «Вижу „Гебен“, его курс норд-вест 80, скорость 27 узлов». В 6 час 58 мин утра установленным сочетанием специальных цветных дымок (черный — красный — черный) просигнализировал об обнаружении «Гебена» и гидроплан инженер-механика, лейтенанта Николая Леонидовича Михайлова (не указав при этом пеленга, поскольку свод сигналов дымками не давал такой возможности).

В 14 час 38 мин с «Гебена» заметили подводную лодку в крейсерском положении, погружившуюся при его приближении. Это был «Тюлень» старшего лейтенанта Петра Сергеевича Бачманова, находящийся на плановом дежурстве в прибосфорском районе. Опасаясь, что с лодки известят русский флот о его выходе из пролива, командир «Гебена» капитан 1-го ранга Ричард Аскерман демонстративно лег на обратный курс и до 18 часов имитировал возвращение в Босфор.

Германцы сумели ввести командира русской лодки в заблуждение, и «Тюлень» не оповестил адмирала Эбергарда о появлении германского крейсера-дредноута в Черном море.

Русский мемуарист свидетельствовал: «Утром... в довольно густом тумане эскадра, следуя в кильватерной колонне, шла на север в сторону Крыма. Примерно в 30 кабельтовых впереди держались дозорные корабли. Море было спокойно. Начавшийся легкий бриз рассеял туман, и

сигнальщики легкого крейсера „Алмаз“ в дымке на горизонте обнаружили справа по курсу „Гебен“ и „Бреслау“. Развернувшись, „Алмаз“ пошел навстречу эскадре, чтобы уведомить адмирала о близости противника. Был полдень. Мы спокойно сидели за столом в кают-компании „Жаркого“, когда по ушам резко ударил звук залпа тяжелых орудий и сигнал горна, возвещавший о боевой тревоге. Мы выбежали наверх, заняв боевые посты. Первое, что я увидел, — это был „Евстафий“, находившийся слева у нас на траверзе и идущий, судя по буруну, в режиме полного боевого хода. За ним в дымке виднелись „Иоанн Златоуст“ и „Пантелеймон“. Остальные корабли отстали и были едва видны в тумане. Было ясно видно, как из орудий главного калибра „Евстафия“ извергаются столбы огня и бурого-желтого дыма. Линкор давал один бортовой залп за другим. „Гебен“ был едва виден в дымке, но пламя, вылетающее из его орудий, было ясно различимо. Германец принял бой. Его снаряды пролетели над „Евстафием“ и упали недалеко от „Жаркого“, вздымая огромные водяные столбы. Какой-то страшный грохот и скрежет доносился с „Евстафия“, видимо получившего попадание. Через несколько минут все стихло — противника на горизонте не было. „Гебен“ ушел»^[13].

Что же произошло в действительности? Исследователи уверены, что походный порядок упомянутых выше кораблей Черноморского флота не в полной мере соответствовал обстановке: сравнительно тихоходные крейсера были подставлены под внезапный удар противника, а лучшие эскадренные миноносцы не могли быстро выйти в торпедную атаку.

Соотношение главных сил в целом складывалось в пользу русских, у которых было пять линейных кораблей против одного «Гебена». Однако этот более крупный корабль, оснащенный самой современной артиллерией и лучше защищенный броней, превосходил русские корабли в скорости стрельбы.

Но тем не менее в 07 час 51 мин корабли командующего учебным отрядом контр-адмирала князя Николая Сергеевича Путятина находились в 2 милях позади группы флагманского линкора командующего Черноморским флотом Эбергарда «Евстафия».

Линкор «Иоанн Златоуст», обнаружив неприятеля на курсовом угле 110 градусов, правого борта в дистанции 94 кабельтовых, дал первый пристрелочный залп.

Почти одновременно «Гебен», повернувший вправо на почти параллельный курс, стал отвечать пятиорудийными залпами — по одному орудью каждой башни главного калибра — с 20-секундным интервалом.

В незначительный промежуток времени «Гебен» успел взять под

обстрел и головной «Евстафий».

Старшие судовые артиллеристы русских линкоров старшие лейтенанты А. М. Невинский на «Святом Евстафий» и В. М. Смирнов на «Иоанне Златоусте» вели многократно отработанный централизованный огонь с управлением с «Иоанна Златоуста», однако сразу не смогли поразить неприятеля — 12-дюймовые снаряды сосредоточенных четырехорудийных залпов разрывались о воду с недолетами.

Снаряды же первого залпа германо-турецкого крейсера упали с недолетом в 3 кабельтовых, а второй залп вообще дал перелет, но вот снаряды третьего залпа упали прямо по курсу «Евстафия».

Флагманский линкор командующего Черноморским флотом Эбергарда вошел в громадные водяные столбы от падений 11-дюймовых снарядов, на время совершенно скрывшись из вида. На корабль обрушивались циклопические водные потоки; дальномёры с залитыми стеклами не могли «брать расстояние» до неприятеля, а адмирал Эбергард и все бывшие с ним в носовой рубке «Евстафия» были облиты водой.

Корпус линкора испытывал столь сильные сотрясения, что командующий флотом несколько раз отправлял вниз старшего офицера справиться, не получил ли корабль пробоины. После одного из близких взрывов людям в носовых отделениях «Евстафия» показалось, что неприятельский снаряд попал в борт, но не пробил броню.

Мощный гидродинамический удар выбил две заклепки внутреннего борта, и возникла небольшая течь из бортовой цистерны, тотчас, впрочем, ликвидированная при помощи деревянных пробок. Ход боя, пока не давшего перевеса ни одной из сторон, переломил «Пантелеймон», который около 08 час 05 мин поравнялся с «Ростиславом».

Решительный командир «Пантелеймона» капитан 1-го ранга Митрофан Иванович Каськов, намереваясь занять свое — третье — место в строю, начал обгон «Трех Святителей». Не окончив маневра и не включившись в централизованную стрельбу 1-й бригады, Каськов приказал открыть огонь по германскому дредноуту с предельной дистанции.

Старший артиллерист «Пантелеймона» лейтенант Владимир Гаврилович Мальчиковский вторым залпом накрыл «Гебена», поразив неприятельский крейсер в среднюю часть корпуса ниже ватерлинии. Снаряд разорвался у нижней кромки броневых пояса, вызвав затопление бортового коридора и выведя из строя второе 150-мм орудие левого борта.

В 8 час 14 мин адмирал Эбергард распорядился увеличить ход до 12 узлов и подвернул вправо, приведя неприятеля на курсовой угол 75 градусов правого борта. Командующий флотом начал сокращать

дистанцию, намереваясь поставить неприятеля под сосредоточенный «действительный» огонь всей линейной дивизии и, кроме того, уменьшить угол падения вражеских снарядов.

Корпус «Гебена» дважды содрогнулся от 12-дюймовых снарядов. Первый попал в бак и проник в жилую палубу, не вызвав, однако, пожара. Второй разбил ящик для противоторпедных сетей, одна из которых свесилась за борт. Командир «Гебена» намеревался оттянуть русский флот как можно дальше от Босфора, а затем, пользуясь 10-узловым преимуществом в скорости, прорваться в пролив. До половины первого противники двигались в северном направлении, после чего «Гебен», а вслед за ним и русский флот, повернули на восток.

Надежды адмирала Эбергарда на то, что полученные в бою повреждения не позволят неприятельскому крейсеру развить полный ход, оказались — увы — тщетными.

Около 15 часов «Гебен» скрылся из вида... Подводная лодка «Тюлень» не смогла помешать возвращению «Гебена» в Босфор. Из-за неполадок в двигателе лодке старшего лейтенанта Бачманова еще накануне пришлось оставить позицию в предпроливной зоне, а вызванная на смену «Нерпа» под командованием начальника школы подводного плавания в Балаклаве, старшего лейтенанта Бориса Всеволодовича Соловьева, к месту событий опоздала.

За бой 10 мая многие офицеры и матросы получили заслуженные награды. Андрею Августовичу Эбергарду, за которым среди моряков-черноморцев окончательно утвердилась репутация «счастливого адмирала», государь пожаловал боевую награду — мечи к ордену Св. Владимира 2-й степени. Особенно щедро наградили экипаж «Пантелеймона»: командир корабля капитан 1-го ранга Митрофан Иванович Каськов стал кавалером Георгиевского оружия с надписью «За храбрость»...

15 декабря 1917 года герой боя с «Гебеном» был расстрелян в качестве заложника большевиками на Малаховом кургане в Севастополе...

Глава четвертая

Войны Черного моря...

История шпионажа и диверсий германского Генерального штаба на Черноморском театре военных действий обогатилась новой страницей успеха в случае с таинственной для многих гибелью линкора «Императрица Мария». Линейный корабль «Императрица Мария» строился на русском судостроительном заводе в городе Николаеве Херсонской губернии.

23 июня 1915 года был отдан приказ о выводе «Императрицы Марии» из николаевского порта в море. 24 июня с утра вся команда линкора приступила к выводу корабля, и только к ночи вывели его за Споек — место, где реки Буг и Ингул сливаются в один широкий рукав. С этого места «Императрица Мария» пошла под своими машинами в сопровождении двух буксирных пароходов. Но без катастрофы дело не обошлось. «Императрица Мария» села на мель. Всю ночь работали буксирные пароходы, и только 25 июня линкор был снят с мели, а 26-го к вечеру «Императрица Мария» подошла к крепости Очаков. В Очакове заночевали и погрузили 246 тонн угля. 27 июня были даны пробные залпы из двенадцатидюймовых орудий. Простояли еще одну ночь и утром вышли по направлению к Одессе. В одесской гавани корабль взял еще 820 тонн угля и 30 июня вышел в море.

У Севастополя «Императрицу Марию» встретила вся Черноморская эскадра, и величайший дредноут вместе со всей эскадрой торжественно вошел в севастопольскую бухту. Это было большое событие для Черноморского флота, ибо Черное море еще не знало таких подобных судов. Водоизмещение дредноута определялось в 23 600 тонн. Скорость корабля $22\frac{3}{4}$ узла, иначе говоря, $22\frac{3}{4}$ морских мили в час или около 40 километров. Но таким ходом корабль мог идти не больше 2 часов, — после этого машинная команда и кочегары начинали сдавать, и скорость корабля понижалась до 18 узлов.

За один прием «Императрица Мария» могла взять на себя 1970 тонн угля и 600 тонн нефти. Всего этого топлива для «Императрицы Марии» хватало на восемь суток похода при скорости 18 узлов. Команда корабля — 1260 человек вместе с офицерами. По утвержденной 11 января 1915 года комплектации военного времени в команду «Императрицы Марии»

назначалось 30 кондукторов и 1135 нижних чинов (из них 194 сверхсрочнослужащих), которые объединялись в восемь корабельных рот.

В апреле — июле новыми приказами командующего флотом добавили еще 50 человек, а число офицеров довели до 33 чел. Корабль имел 250 водонепроницаемых переборок. В четырех его башнях помещалось 12 орудий: по три 12-дюймовых орудия на каждой башне; 20 орудий 130-мм — по бортам. Кроме того, на каждой из четырех башен находилось по одному 75-мм орудью для обстрела неприятельских аэропланов и два минных аппарата — для неприятельских судов.

6 августа 1915 года линкор «Императрица Мария» вышел в море для испытаний артиллерии противоминного калибра. На борту находился сам командующий Черноморским флотом Эбергард. Стрельба из 130-мм орудий велась на ходу 15–18 узлов и закончилась успешно.

13 августа приемная комиссия собралась на борту линкора для испытаний механизмов. Линкор снялся с бочки и вышел в море. Линкор совершал галсы между мысом Ай-Тодор и горой Аю-Даг, на расстоянии 5–7 миль от берега на глубокой воде.

В 7 часов вечера испытания механизмов на полный ход были закончены, и 15 августа в 10 часов утра линкор возвратился в Севастополь. Комиссия отметила, что в течение 50 часов непрерывной работы главные и вспомогательные механизмы действовали удовлетворительно, и комиссия нашла возможным принять их в казну. В период с 19 по 25 августа комиссия приняла в казну торпедные аппараты, все системы корабля, водоотливные средства и шпильевые устройства.

Сведения о выходе «Бреслау» для новой диверсии у Новороссийска были получены 9 июля, и новый командующий Черноморским флотом (с 28 июня 1916 года) вице-адмирал Александр Васильевич Колчак сразу же вышел в море на флагмане «Императрица Мария». Все складывалось как нельзя лучше. Курс и время выхода Бреслау были известны, точка перехвата рассчитана без ошибки. Гидросамолеты, провожавшие линкор, удачно отбомбили караулившую ее выход подводную лодку UB-7, не дав ей выйти в атаку, эсминцы, шедшие впереди «Императрицы Марии», в намеченной точке перехватили «Бреслау» и связали его боем. Охота развернулась по всем законам жанра. Эсминцы упорно прижимали пытающийся уйти германский крейсер к берегу, «Кагул» неотступно висел на хвосте, пугая немцев своими, правда, не долетавшими залпами. «Императрице Марии», развившей полную скорость, оставалось лишь выбрать момент для верного залпа. Эсминцы не были готовы взять на себя корректировку огня «Императрице Марии», а на линкоре берегли снаряды

сокращенного боекомплекта носовой башни, не рискуя бросать их наугад в ту дымовую завесу, которой «Бреслау» заботливо окутывался при особенно опасных падениях снарядов вблизи себя.

Вынужденный отчаянно маневрировать, ибо его машины были уже на пределе выносливости, «Бреслау», несмотря на свою 27-узловую скорость, неуклонно проигрывал по пройденному прямому расстоянию. Оно уменьшалось со 136 до 95 кабельтовых, грозя германскому кораблю разрушительным обстрелом с близкой дистанции. И здесь германцев спасла случайность, или, точнее, налетевший с востока шквал. Укрывшись за пеленой дождя, «Бреслау» буквально выскользнул из кольца русских кораблей и, прижимаясь к берегу, проскочил в Босфор.

Вскоре после описываемых событий «Императрица Мария» вступила в бой и с другим «великим германцем» — «Гебеном». Вооружение германского линкора на турецкой службе было явно слабее «Императрицы Марии». Поэтому немецкий командир старался вести бой только на очень большой дистанции. После нескольких первых залпов с русского линкора «Гебен» начал уходить. «Императрица Мария» не могла гнаться за ним, потому что «Гебен» имел скорость 28 узлов, а русское судно не более 23-х.

В конце сентября 1916 года «Императрица Мария» пошла на бомбардировку болгарского городка Варны. 6 октября 1916 года, в последний день перед взрывом, «Императрица Мария» приняла на борт полный запас угля и нефти. Затем в его трюмы была произведена догрузка снарядов и снабжения, и корабль был приведен в полную боевую готовность.

Предполагали, что уже через несколько дней «Императрица Мария» выйдет в море для новых боевых операций. К полуночи, загруженный углем бункеров с плотно набитыми пороховыми погребами, корабль перешел на рейд Северной бухты близ Инкерманского выходного створа.

Линкор был готов принять на борт адмирала Колчака с его походным штабом и выйти в море. Предполагалось, что охота за германскими сверхлинкорами успешно продолжится.

Но утром 7 октября в 6 часов 20 минут под первой башней линкора в зарядном погребе, где находились около трех тысяч пудов пороха, произошло возгорание, ставшее причиной мощного взрыва. 260 моряков, спавших в кубриках и каютах носовой части корабля, погибли практически сразу. Тысяча человек вступила в борьбу за корабль. Командующий флотом прибыл катером на линкор, где возглавил операцию по спасению линкора и экипажа. Пока правый крен тонущего судна не стал «закритическим» и палуба не прошла из-под ног, с огнем и водой боролись матросы —

кочегары, баталеры, машинисты и трюмные. Сняв галстуки и белые жилеты, не отставали от них офицеры. Спустя 48 минут после первого взрыва корабль пошел ко дну, завалившись на правый борт.

Один из нижних чинов так описал свои впечатления от произошедшего с кораблем: «...взрыв произошел в носовой части корабля. Взорвался пороховой погреб первой башни, где находилось 44 с половиной тонны бездымного пороха. Затем взорвались еще два боковых погреба, а все остальные погреба остались целыми. Взрывы были ужасающей силы. Все, что находилось на палубе, силой взрыва снесло в море. Цистерны с нефтью тоже были взорваны, и горящая нефть образовала высокий огненный столб над кораблем. В Севастополе, что красовался в километре от корабля, при взрыве во многих домах вылетели оконные стекла... В разгар аварии командир корабля капитан 1-го ранга Кузнецов отдал распоряжение: — Кингстоны открыть! Команде спасаться! Корабль затопить! Распоряжение было исполнено в точности. Два трюмных машиниста и один офицер опустились в правую часть корабля и открыли кингстоны, правый борт начал быстро опускаться в воду. Исполнители распоряжения назад не вернулись, ибо выхода не было... Всюду бушевал огонь. Рвались снаряды. Матросы метались по палубе, ища спасения. Но спасения не было. Корабль горит; вокруг корабля тонут люди и тоже кричат о помощи. Для спасения погибающей команды почти вплотную к кораблю подошли два паровых моторных катера и начали вылавливать утопающих. Человеческий груз оказался настолько велик, что катера не могли двинуться ни взад, ни вперед. Оба перегруженные катера затонули... Потом подошли и другие катера, но близко к нашему кораблю не приближались. Да и действительно, невозможно было подойти к нему... Вдруг до матросов дошел слух, что „Императрица Мария“ перевернулась кверху килем. Мы бросились на верхнюю палубу и увидели такую картину: корабль, перевернувшись, лежит вдоль севастопольской бухты. Вокруг него мечутся катера и спасательные шлюпки. Из носовой части корабля фонтаном взлетает вода — и корабль постепенно погружается в воду... Мы узнали от прибывших с берега матросов, что водолазы, которые опускались на дно к кораблю „Императрица Мария“, обнаружили внутри корабля живых матросов. Матросы обречены на смерть, ибо корабль перевернулся кверху килем, и все люки опрокинуты вниз»^[14].

Невзирая на то что гибель «Императрицы Марии» на севастопольском рейде оставила тяжелый осадок не только на флоте, но и высших эшелонах государственной власти, никто из морских командиров в Севастополе наказан не был. Для расследования причин катастрофы была создана

специальная государственная комиссия.

21 октября 1916 года поездом из Петрограда в Севастополь отбыли её члены для проведения расследования причин гибели линейного корабля «Императрица Мария» под председательством адмирала Николаем Матвеевича Яковлева. Одним из участников этой комиссии был назначен генерал для поручений при морском министре, будущий советский кораблестроитель и академик Алексей Николаевич Крылов. За полторы недели работы перед комиссией прошли все оставшиеся в живых матросы и офицеры линкора «Императрица Мария». Был проведен поминутный анализ того, что происходило с линкором перед взрывом. Однако на главный вопрос — «отчего все же возник пожар?» — единого ответа дано не было. Мнения членов комиссии разделились. Рассмотрев возможные причины возникновения пожара в погребе, комиссия остановилась на трех наиболее вероятных: самовозгорание пороха, небрежность в обращении с огнем или самим порохом и, наконец, злой умысел. В заключении комиссии говорилось, что «прийти к точному и доказательно обоснованному выводу не представляется возможным, приходится лишь оценивать вероятность этих предположений...»

Вскоре морское министерство приступило к разработке срочных мер по подъему корабля и вводу его в строй. Генерал-лейтенант Крылов в докладной записке, поданной в комиссию по рассмотрению проектов подъема линкора, предложил один простой и оригинальный способ. Он предусматривал подъем линкора вверх килем путем постепенного вытеснения воды из отсеков сжатым воздухом, ввод в таком положении в док и заделку всех разрушений борта и палубы. Затем целиком герметизированный корабль предлагалось вывести на глубокое место и перевернуть, заполнив водой отсеки противоположного борта.

В эмиграции о подъеме «Императрицы Марии» преподавателем минных классов в севастопольском Морском корпусе, лейтенантом Владимиром Владимировичем Успенским, в 1915 году служившим мичманом на Черноморском флоте, было заявлено следующее: «Корабль лежал на дне вверх килем. В его днище водолазы вырезали круглое отверстие диаметром 3 метра и к нему приварили башенку. Она имела перегородку и две герметически закрывающиеся двери с перепускными воздушными кранами и манометрами. После этого в корпус стали закачивать воздух. Когда линкор всплыл, у бортов сделали добавочные крепления, и стало возможным через башенку проникнуть внутрь корабля... Внутри разрушения оказались просто чудовищны. Кроме взрыва пороха орудийной башни, взорвались патроны из противоминной

артиллерии. Взорвавшийся порох подбашенного отделения нашел выход газов не по вертикали, ибо ему мешала громадная тяжесть всей башенной установки, а немного в бок. Этой-то силой и выбросило в море боевую рубку, мачту и трубу...»

К концу 1916 года вода из всех кормовых отсеков была отжата воздухом, и корма всплыла на поверхность. В 1917 году всплыл весь корпус. В течение января — апреля 1918 года корабль отбуксировали ближе к берегу и выгрузили оставшийся боезапас.

В полемике с советскими писателями в конце 1970-х лейтенант Успенский писал из Парижа: «...Никакого последнего „страшного взрыва“ не было. После взрыва 2400 пудов пороха носовой башни начали взрываться пороховые погреба 130-миллиметровой артиллерии, но эти взрывы были несоизмеримо слабей. Вскоре после затопления подбашенного отделения 2-й башни корабль начал крениться, и этот крен, увеличиваясь, в конце концов, достиг критической величины, и линкор перевернулся. Перевернувшись, он не опустился на дно, а продолжал в течение суток оставаться на плаву, после чего опустился на дно...»

Несмотря на страшную потерю для Черноморского флота, он продолжал по-прежнему выполнять боевые задачи. В течение всей войны корабли флота успешно бомбардировали порты, базы и береговые объекты противника, оказывая тем самым помощь русской армии в её наступлении от Батума до Трапезунда и Платаны.

В феврале 1915 года, в преддверии британско-французской Дарданелльской операции, Ставка поставила перед флотом Черного моря новую важную задачу.

Штаб Верховного Главнокомандующего предписал командующему флотом адмиралу Эбергарду энергичными демонстрациями перед устьем Босфора, а возможно, и высадкой десанта в непосредственной близости от османской столицы, сковать резервы неприятеля и отвлечь внимание командования турецкой армии от событий в Галлиполи.

Через пять дней — 24 февраля — Ставка поставила командующему Черноморским флотом задачу «использовать все имеющиеся средства, чтобы развить по возможности наибольшую деятельность, не подвергая броненосцы явному риску». В тот же день начальник штаба при Верховном Главнокомандующем генерал от инфантерии Николай Николаевич Янушкевич предложил Эбергарду «присоединить к флоту» линкор «Ростислав», отправленный к побережью Восточной Анатолии для содействия Приморскому отряду Кавказской армии.

Для участия в предполагаемой босфорской десантной операции

Ставка назначила 5-й Кавказский корпус генерал-лейтенанта Н. М. Истомина в составе 1-й и 2-й пластунских бригад, 3-й пехотной дивизии с артиллерией и инженерными подразделениями, — всего 37 тысяч штыков при 60 орудиях. Немного позже штаб Верховного Главнокомандующего распорядился усилить корпус батальоном Гвардейского экипажа.

18 марта 1915 года, когда флот союзников предпринял попытку с боем форсировать Дарданеллы, на минных заграждениях, прикрываемых «бесполезными» береговыми батареями, погибли британские линейные корабли додредноуты «Иррезистибл» и «Оушен» и французский «Буве».

После столь неудачных действий союзного флота русская Ставка приостановила переброску корпуса Истомина из Батума в Одессу, а сами союзники приступили к планомерной подготовке полномасштабной десантной операции в Дарданеллах.

Желая облегчить положение союзников, высадившихся 25 апреля на Галлиполийском полуострове и увязших в позиционной войне с оборонявшими полуостров турецкими частями, Черноморский флот приступил к демонстративным действиям перед устьем Босфора.

Так, в течение марта — мая 1915 года русская эскадра во взаимодействии с авиацией, доставленной в предпроливную зону с помощью гидропланов, нанесла первые удары по укреплениям верхнего Босфора. Дважды обстреляв прибосфорские батареи, эскадра нанесла артиллерийский и бомбовый удары по турецкой крепости Инаде и осмотрела легкими силами прилегающие к Босфору участки анатолийского и румелийского побережья. Русские корабли причинили турецкому судоходству ощутимые потери, уничтожив 10 судов. Из очередного боевого похода к турецкому побережью эскадра возвратилась в Севастополь 6 мая 1915 года.

Черноморский флот, хотя и не решил главной задачи — разрушения босфорских укреплений, но с честью вышел из тяжелого испытания, приняв бой с сильным и быстроходным противником в крайне невыгодных условиях: разделенные главные силы, «обуза» в виде легкоуязвимых гидроавиатранспорта и партии траления, стесняющая маневрирование минная угроза и близость неприятельской базы. Громадное значение последнего обстоятельства вполне осознавалось верховным командованием, которое в директивах 1914 и 1915 годов, предостерегало адмирала Эбергарда от решительного сражения на большом удалении от Севастополя.

В 1916 году далеко не старый адмирал Эбергард заменен молодым

вице-адмиралом Александром Васильевичем Колчаком. Отставка Эбергарда произошла неслучайно. Нападение на черноморские порты, напоминавшие начало Русско-японской войны, застали Эбергарда врасплох.

Вместе с тем государь не допустил его отставки, несмотря на настоятельные требования Главнокомандующего великого князя Николая Николаевича, и адмирал удержался «на плаву». Однако с течением временем все переменялось.

При планировании Босфорской десантной операции, 27 июня 1916 года начальник Морского генерального штаба вице-адмирал Александр Иванович Русин и его флаг-капитан капитан 2-го ранга Александр Дмитриевич Бубнов доложили государю (с августа 1915 года ставшему вместо Николая Николаевича Верховным Главнокомандующим): «В начале войны, до вступления в строй новых линейных кораблей и миноносцев, активная деятельность нашего флота против Босфора могла почитаться спорной, в смысле возможности осуществления его блокады, вследствие сравнительной слабости нашего флота и значительной зависимости его от баз. Но и в начале войны высказывались некоторыми морскими начальниками соображения о возможности поддерживать блокаду Босфора наличными силами флота при условии организации погрузки угля в море. Командующий флотом не счел, однако, возможным сделать опыт в этом направлении и совершенно отказался от мысли блокировать Босфор... Единственные попытки к осуществлению активной операции против Босфора были сделаны в первые дни войны — установкой слабого и недостаточно удачного в тактическом отношении минного заграждения... С тех пор и до настоящего времени заградительные операции больше не повторялись, и весь наличный запас мин заграждения, вместо того чтобы быть поставленным с активными целями у Босфора, как то предусматривалось планами войны, был целиком поставлен у наших берегов. Не считая бомбардировок Босфора, которые имели демонстративную цель, единственный вид проявления деятельности нашего флота у Босфора заключался в дежурстве у него наших подводных лодок. Но это дежурство, несмотря на указания по этому поводу командующему флотом, было в оперативном отношении организовано неудовлетворительно и потому не дало с начала войны и до сих пор никаких результатов... Отказавшись от активного и единственно целесообразного способа выполнения поставленной задачи, командующий Черноморским флотом занял оборонительное положение и приступил к разрешению задачи господства над морем чисто пассивным путем:

имеющиеся в запасе мины заграждения были использованы для заграждения подступов к своим берегам... Однако в скором времени выяснилось, что прикрыть весьма значительное протяжение черноморского побережья от атак неприятельского флота, а также принудить его к бою в открытом море, вдали от Босфора, вследствие его преимущества в ходе совершенно невозможно. Неприятельские корабли, пользуясь отсутствием целесообразной активной деятельности нашего флота и своей быстроходностью, неоднократно выходили в море, безнаказанно бомбардировали наши прибрежные города и прикрывали свой подвоз к азиатской армии и Константинополю. Со вступлением в строй двух новых линейных кораблей („Мари“ и „Екатерины“) и 9 нефтяных миноносцев силы Черноморского флота увеличились в три раза, приобретая вместе с тем большую самостоятельность и меньшую зависимость от баз... Однако столь значительное увеличение сил не изменило принятого командующим флотом пассивного плана ведения войны на Черном море. До настоящего времени главное внимание командующего флотом направлено на усовершенствование обороны своих берегов, на что использованы все имеемые средства... Такое состояние оперативного руководства Черноморским флотом... дает основание предполагать, что настоящее командование не в состоянии выполнить высочайше преподанной директивы и сколько-нибудь удовлетворительно к ней подготовиться...»

Этот доклад вкупе с 12 прочими фактам несоответствия адмирала Эбергарда своей должности командующего флотом решили его судьбу почти молниеносно. Государь высочайшим приказом отправил его в отставку, — впрочем, весьма почетную, так как бывший командующий Черноморским флотом стал членом Адмиралтейств-совета. Эбергард недолго пробыл в этом качестве. Как бывший член Государственного совета в 1918 году был арестован ЧК, вскоре освобожден по ходатайству одного из нижних чинов, которого некогда спас от верной гибели личным вмешательством в рассматриваемое судом дело, и умер 9 апреля 1919 года в Петрограде.

Произошедшая в 1916 году смена командования не только не ослабила русский флот, но, по свидетельству современников, пошла ему исключительно на пользу.

Историк Русского военного зарубежья писал спустя четверть века после начала войны: «Русский флот был мозгом всех союзных флотов. Единственный, имевший свежий боевой опыт, он располагал исключительной ценностью кадрами специалистов во всех отраслях. Эти

специалисты учили союзников постановке минных заграждений, их тралению, связи, разведке, радиопеленгации. Располагая в продолжение всей войны секретным „кодом“ Германского флота, мы всю войну осведомляли наших союзников о малейших намерениях неприятеля»^[15].

Усилия Императорского флота в войне с Германией на воде были отмечены в 1916 году британским королем Георгом V в виде награждения русского государя знаком 1-й степени ордена Бани за военные заслуги.

Глава пятая

Балтийский пролог

Как уже было сказано ранее, план будущей войны был разработан и подготовлен в Морском генеральном штабе на основании предполагаемых действий противника. В основе плана лежала серия оборонительных мероприятий, призванных в течение первых двух недель с начала войны не допустить продвижение противника вглубь Финского залива восточнее рубежа Ревель — Поркала-Удд, дабы обеспечить тем самым завершение мобилизации войск гвардейского корпуса и Петербургского военного округа и дать возможность сухопутным войскам сосредоточиться для отражения десанта.

Одна из наиболее эффективных мер того времени состояла в создании на указанном рубеже «Центральной минной позиции» и, в случае попытки противника форсировать её, ведение боя всеми имеющимися там морскими силами. Любое отступление от этого плана должно было согласовываться Совещанием под председательством самого государя. Об этом начальник Морского генерального штаба Русин уведомил командующего Балтийским флотом адмирала фон Эссена телеграммой от 12 июля 1914 года.

Объясняя необходимость превентивной постановки мин, Русин указывал: «...постановку главного минного заграждения выполнить по особому повелению государя. Теперь же иметь все в полной готовности и зорко следить за противником». Если обратиться к статистике установки мин, то обращает на себя внимание тот факт, что за всю войну корабли Балтийского флота выставили 38 932 мины. На минах подорвалось 69 кораблей противника, в т. ч. 48 затонули.

События в мире летом 1914 года развивались с молниеносной скоростью. 13 июля 1914 года из Петербурга адмирал Эссен вновь получил телеграмму от Русина, извещавшую о том, что день этот объявляется первым днем «подготовительного к войне периода». С этого момента и до самого начала войны штаб Эссена работал в чрезвычайном режиме по проведению оборонительных мероприятий. Стало совершенно ясно, что война может вспыхнуть в любой день, и пока этого не произошло, требовалось в кратчайшие сроки успеть произвести перегруппировку сил на Балтике и устранить существовавшие недочеты. Большую тревогу у командующего Балтийским флотом вызывало затягивание Морским

генеральным штабом окончательного решения по вопросу по установке мин на «Центральных позициях».

С другой стороны, Эссен был уверен в Русине, который делал все возможное для того, чтобы ему было позволено приступить к минированию еще до того, как германский флот окажется в угрожающей близости к русским берегам. Соответственно, мины требовалось успеть поставить еще до официального объявления мобилизации.

Работа эта была хотя и привычна для Балтийской минной дивизии в силу ранее проводимых учебных постановок мин, но, разумеется, не принадлежала к разряду легких. Как известно, для большей эффективности мины должны были быть выставлены восьмью линиями с углублением 4,9 м при минных интервалах 45,7–85,7 м.

15 июля 1914 года в каюту адмирала Эссена вошел его флаг-капитан, капитан 1-го ранга Александр Васильевич Колчак, доставивший начальнику телеграмму от адмирала Русина: «Австрийцы объявили войну Сербии и мобилизовали 8 корпусов своей армии». Задумавшись на минуту, фон Эссен с тревогой произнес: «Теперь скоро»...

Командующий Балтийским флотом оказался прав. Наутро 16 июля 1914 года (по старому стилю) в его штаб пришла новая телеграмма: «Морской министр приказал расформировать учебные отряды. Вероятно, сегодня будет объявлена мобилизация флота Киевского, Одесского, Казанского и Московского округов».

В 14 час 50 мин того же дня фон Эссен телеграфировал в Петербург. «Считаю необходимым теперь же поставить заграждение. Боюсь опоздать». Еще через час радио Морского генерального штаба сообщило о том, что, по данным русской военной агентуры, германский флот направляется из Киля в Данциг. Медлить больше было нельзя. Прочитав эту сводку, адмирал фон Эссен, обращаясь к своим офицерам, сказал:

— Пусть меня потом сменят, но я поставлю заграждение, — и велел подготовить свой радиоприказ флоту. Потом вдруг задумался и отменил своё приказание. Дисциплинированный военный победил в нем пылкого патриота... Ведь постановка мин должна происходить лишь по повелению государя. Ослушаться его в такое время он не мог. Вместо отдания соответствующего приказа фон Эссен отправил в Петербург, в Морской генеральный штаб, одного из флаг-офицеров за разъяснением сложившейся обстановки, но тут же, вдогонку переслал телеграмму морскому министру Григоровичу: «Прошу сообщить о политическом положении. Если не получу ответ сегодня ночью, утром поставлю заграждения».

В первом часу ночи начальнику Морского генерального штаба

принесли телеграмму командующего Балтийским флотом. Русин бегло прочитал её и велел срочно позвать к нему своих помощников — капитана 1-го ранга Владимира Константиновича Пилкина и капитана 2-го ранга Василия Михайловича Альтфаттера. Когда оба они появились на пороге кабинета Русина, тот незамедлительно объявил им:

— Надо всем нам явиться к морскому министру. Быть может, ему удастся уговорить государя разрешить поставить минное заграждение. Нельзя терять ни минуты!

Вскоре офицеры прибыли на квартиру к морскому министру, адмиралу Ивану Константиновичу Григоровичу. То встал, оделся, вышел, но, узнав от прибывших о причине ночного визита, заколебался, а потом твердо отказался потревожить государя в столь поздний час.

— Вы понимаете, Иван Александрович, — сказал Григорович, обращаясь к Русину, — что постановка мин может быть сочтена Тройственным союзом как враждебный акт и открытое агрессивное действие, неоправданное политической обстановкой?

— Но у нас есть подтвержденные данные о переходе германского флота в Данциг, — возразил ему Русин.

Морской министр оставался непреклонным. Начальнику Морского генерального штаба ничего не оставалось, как откланяться и удалиться вместе со своими флаг-офицерами. Пройдя вместе с ними по спящей улице всего несколько шагов в задумчивости, Русин произнес:

— Есть, пожалуй, еще одно средство обратить внимание государя на неотложность нашей просьбы... Вот что, господа, вы теперь поезжайте к великому князю Николаю Николаевичу, а я отправлюсь к себе и стану ждать от вас известий, чтобы по получении оных немедленно отправить телеграмму командующему флотом. Бог весть, быть может, великий князь не откажет нам указать государю на всю сложность положения, а то и возьмет на себя ответственность за приказание поставить мины. Так или иначе, но ведь он является командующим войсками Санкт-Петербургского военного округа!

Адмирал вернулся в штаб, а Альтфаттер и Пилкин отправились в недавно отстроенный архитектором А. С. Хреновым дворец великого князя на Петровской набережной.

Долго отсутствовавшие флаг-офицеры привезли из дворца неутешительные вести. Поднятый с постели великий князь внимательно выслушал их доклад, но также категорически отказался беспокоить государя и самому вмешиваться в «морские дела». Выслушав это известие, адмирал Русин задумался.

— Что же, — молвил он после долгой паузы, — война, несомненно, на пороге. И поступим мы следующим образом. Отправляйтесь-ка вы, господа, теперь на квартиру генерала Янушкевича, ибо он, как начальник сухопутного Генерального штаба, по положению о полевом управлении войск, с объявлением войны становится начальником штаба Верховного главнокомандующего. Объясните ему все и поскорее возвращайтесь с ответом.

Пилкин и Альтфаттер отбыли, а Русин, оставшись один, припомнил, что между ним и Эссеном прежде было условлено, что при получении команды о постановке мин командующему будет послана телеграмма с одним словом — «Молния». Получив её, фон Эссен тотчас же принимается за дело, и минные заградители выходят в море. Никто не знает об этом слове, только они двое... «На тот случай сие полезно, — вспомнились ему слова фон Эссена, — если противник проникнет в наши шифры...» Время, казалось, тянулось неимоверно медленно. Адмирал посмотрел на часы. Четвертый час утра. Через полчаса фон Эссен отправит свои заградители в море. Во что бы это ни стало надобно покрыть его действия, ибо за нарушение приказа государя императора тот не избегнет отрешения от должности. А командующий Балтийским флотом — человек в условиях надвигающейся войны не только нужный, но по совокупности своих качеств и умений практически незаменимый. Оторвав бланк Морского генерального штаба, адмирал Русин крупным почерком написал на нем: «Комфлоту — срочно. „Молния“», и вызвал дежурного офицера.

— Потрудитесь отправить срочно. Вне всякой очереди. И поскорее... — и переданный текст телеграммы понесся в штаб Эссена.

Тем временем отправленные к Янушкевичу флаг-офицеры еще не появлялись. Томительно тянулись ночные минуты. Томительна была и сама тишина ночи. Но вот раздался стук в дверь, и на пороге появились долгожданные посланцы. Лица их сияли.

— Ваше превосходительство, — ровным голосом доложил Пилкин, — генералом Янушкевичем дано разрешение на установку заграждения.

Русин с облегчением поднялся из-за стола.

— Искренне благодарю вас, господа, и более не задерживаю, — обратился Русин к флаг-офицерам. С души упал камень. Роль берега выполнена. Теперь дело за флотом!

В четыре часа утра командующего Балтийским флотом фон Эссена разбудили — по его же просьбе. Первым делом он осведомился, пришла ли телеграмма из Морского генерального штаба. Флагманский радиотелеграфный офицер ответил отрицательно. Не медля более ни

минуты, фон Эссен отдал приказание передать по радио начальнику отряда минных заградителей контр-адмиралу Василию Александровичу Канину и начальнику 4-го дивизиона миноносцев капитану 1-го ранга П. В. Вилткен всего лишь одно условное слово: «Буки». Славянское наименование буквы «Б» в своде флотских сигналов означало: в случае, если машины остановлены, — приказ «Сняться с якоря всем вдруг» или «Дать ход», а если нет, — «Большой ход». Канин и Вилткен знали, что в данном случае приказ «Буки» означал снятие с якоря и выход судов для постановки мин.

В 4 час 18 мин в каюту адмирала снова вошел радиотелеграфный офицер, доложивший о только что полученном от начальника Морского генерального штаба срочном радио со странным кодом, который не поддавался расшифровке.

— Что за слово? — поинтересовался у офицера фон Эссен.

— «Молния», ваше высокопревосходительство, — прозвучал ответ; адмирал в ответ облегченно вздохнул.

Вскоре фон Эссену принесли уже официальную радиотелеграмму начальника штаба Верховного главнокомандующего, гласившую: «Разрешаю ставить главное минное заграждение». Тем временем миноносцы и заградители уже давно были в море.

В 6 час 54 мин утра военно-морским силам Балтийского флота из штаба командующего была направлена телеграмма за подписью фон Эссена: «Приступаю к постановке главного минного заграждения». К этому времени четыре заградителя строем фронта уже подошли к месту начала этой постановки.

В 6 час 55 мин через раскрытый «минный порт» в море по рельсам скатилась первая мина, грузно шлепнувшись в воду, подняв столб брызг. Минные офицеры на заградителях стояли с секундомерами в руках, внимательно наблюдая за безостановочно вращающимися стрелками. В 10 час 30 мин утра заградителями была поставлена последняя мина. За три с половиной часа было установлено в восемь линий две тысячи сто двадцать четыре мины! Операция по постановке мин прикрывалась судами, крейсировавшими на меридиане Пакерорта, имея в дозоре миноносцы. В 11 час 30 мин утра фон Эссен дал радиотелеграмму в Морской генеральный штаб об окончании установки заграждений. Адмирал докладывал, что при проведении операции ни одна мина не всплыла, а из числа поставленных взорвалось 11 штук.

...Немного позже в тот же день на высочайшем приеме адмирал Григорович имел возможность доложить об этом государю. Ровный и спокойный по обыкновению государь, услышав о выставленных на Балтике

минах, в минуту переменялся. Он резко повернулся к великому князю Николаю Николаевичу, присутствовавшему на приеме, и возмущенно спросил:

— Это ты приказал?

Великий князь не успел открыть рот, как раздался голос генерала Янушкевича:

— Ваше Величество, это я отдал такое распоряжение.

Услышав это, государь снова принял свое обычное выражение и без всякого намека на неудовольствие, почти равнодушно произнес, обращаясь к начальнику штаба Верховного Главнокомандующего:

— Ах, это вы... — на том разговор и окончился.

Вечером, в 20 час 00 мин в штабе фон Эссена было получено сообщение об объявлении войны Германией России.

...Всего за 1914 год в районе «Центральной минной позиции» и в районе шхер было выставлено 3440 мин. В октябре, после гибели крейсера «Паллада» в Сурупском проходе были выставлены мины инженерного ведомства на проводах. После постановки 4 августа 1914 года германским заградителем «Дойчланд» мин в штабе фон Эссена был сделан вывод об отсутствии у противника немедленной цели проникнуть вглубь Финского залива и высадить десант, как предполагалось ранее. Тем не менее командующий Балтийским флотом приказал перейти к проведению минно-заградительных операций в средней и главным образом в южной части Балтийского моря. Поставленные в южной части Балтийского моря минные заграждения оказались весьма эффективными, ибо располагались на важнейших путях сообщения германского флота и на ключевых фарватерах.

А уже 17 ноября 1914 года броненосный крейсер «Фридрих Карл» попал на две мины заграждения у Мемеля и затонул. Высланный ему на помощь из Мемеля пароход «Эльбинг» также угодил на минное заграждение и также затонул.

С начала 1915 года Балтийский флот приступил к постановке мин в северной части будущей «Передовой позиции» — нового оборонительного рубежа, в районе Даго — Ганге. В этот район неоднократно подходили германские крейсера, что создавало впечатление подготовки наступательной операции. Однако за недостатком мин на «Передовой позиции» больше минных заграждений не ставили.

В 1915 году были установлены минные заграждения в районах Рижского залива и Моонзунда. Полностью новый рубеж обороны был оборудован в 1916 году.

25 января 1915 года у Арконы германский крейсер «Аугсбург» попал на одно заграждение, а крейсер «Газелле» на другое. И хотя оба крейсера смогли спасти, «Газелле» был настолько поврежден, что был признан не подлежащим ремонту.

В нашем рассказе о великой минной войне против германцев нельзя не упомянуть и об операции 27 августа 1915 года по заграждению Ирбенского пролива, — соединяющего Рижский залив и Балтийское море и располагающегося между эстонским островом Сааремаа и латвийским материковым берегом, называвшимся моряками «Ирбенкой».

Её командование Балтийским флотом возложило на четыре миноносца типа «Охотник», четыре миноносца 1-го дивизиона и эсминец «Новик». Обеспечению операции придавалось особое значение, так как постановка мин была вызвана наступлением германцев в Курляндии и занятием ими Либавы и Виндавы.

В этих условиях Рижский залив получал значение флангового района сухопутного фронта русских войск. Вход в этот залив был фактически беззащитен, и единственным средством, могущим хотя бы в некоторой степени задержать проникновение кораблей германского флота в Рижский залив, была постановка Ирбенского заграждения.

Для достижения этой цели командование флотом выделило линейные корабли «Севастополь» и «Гангут», а также крейсера «Олег» и «Богатырь» и 4 эсминца. Эта операция являлась единственной минной постановкой в Ирбенском проливе, для обеспечения которой были использованы даже линейные корабли!

По замыслу операции намечалось одновременное затопление пароходов и лайб в Рижском заливе, но вследствие усилившегося ветра эта часть операции была отложена. Зато часть операции по постановке минного заграждения корабли выполнили полностью. Всего в море миноносцы сбросили 310 мин. Операция прошла успешно, и противник здесь ни разу не появился.

Позднее минное заграждение защищалось линейным кораблем «Слава», канонерскими лодками и миноносцами. Летом 1916 года на заграждении у Мемеля подорвался германский миноносец «149».

Основываясь на эффективном развертывании минных полей, командование Балтийского флота сочло необходимым просить Ставку о разрешении минирования всего Або-Оландского района от Гангэ до берегов Швеции...

Глава шестая

Великая битва флотов

В начале войны русский Балтийский флот, основные силы которого были развернуты в устье Финского залива, был подчинен командующему 6-й армией генералу-от-артиллерии Константину Петровичу Фан-дер-Флиту. Эта армия не входила в состав фронтов и имела статус «отдельной». В ее задачу входила оборона Петрограда и побережья Балтийского моря на случай высадки десанта противника. Ставка и руководство 6-й армии, в подчинении которой тогда находился Балтийский флот, стояли за ограничение задач адмирала Эссена лишь обороной Финского залива. Командующий Балтийским флотом был лишен права использовать в открытом море линкоры типа «Севастополь». Отступив на мгновение от нашего повествования, напомним, хотя линкор «Севастополь» в то время представлял собой серьезную опасность для германского флота. Русские кораблестроители хорошо усвоили «уроки Цусимы», создав дредноут, совершенно неуязвимый для огня скорострельных орудий среднего калибра противника. Концепция «Севастополя» строилась на принципе бронированной самоходной артиллерийской баржи, что и требовалось для боя на «Центральной минно-артиллерийской позиции». Однако у судна были серьезные недостатки — низкий борт и, как следствие, отвратительная мореходность, недостаточная даже для Балтики. Специалисты утверждают, что корабли этого типа хорошо ходили лишь только в пределах Маркизовой лужи (ироническое бытовое название восточной части Финского залива между устьем р. Невы и о. Котлин). Тяжелые орудия «Севастополя» были малого калибра, а другим его слабым местом было отсутствие системы центральной наводки. Линкор отличался и малой толщиной брони.

...Хотя 6-я армия генерала Фан-дер-Флита участия в боевых действиях не принимала, однако в марте 1915 года государь пожаловал её командующего чином генерал-адъютанта. Спустя три месяца после внезапной кончины в мае того же года 55-летнего Эссена в Ревеле, высочайшим указом Фан-дер-Флит пошел на повышение — был назначен членом Государственного совета.

В пору сотрудничества с Фан-дер-Флитом адмиралу Эссену приходилось настойчиво бороться за права флота действовать

самостоятельно, высказывая рекомендации на проводимых командующим 6-й армией совещаниях и направляя рапорты и донесения на имя адмирала Русина в Морской генеральный штаб. Например, только по весьма настоятельной просьбе Эссена в оперативную зону Балтийского флота были включены передовые районы — Рижский и Або-Оландский.

Развитие событий на этом морском театре военных действий демонстрировало слабую динамику ведения войны враждующими сторонами. С первых дней войны силы Балтийского флота действовали лишь оборонительно, а германцы осторожно пробовали русскую оборону на прочность. Так, в 19 часов 2 августа 1914 года перед Либавой с целью поставить минное заграждение и обстрелять город появились два германских крейсера: «Аугсбург» и «Магдебург». Приняв затопленные у входа в порт корабли за атакующие миноносцы, германские корабли поспешили поставить мины. После спешной постановки мин вражеские крейсера обстреляли порт и районы, прилегающие к вокзалу, после чего быстро ушли. Позднее это минное поле, получившее название «Аугсбург», очень стесняло действие германского флота у Либавы. Из-за плотности минных полей высадка десанта или беспрепятственное маневрирование германских судов у российских берегов становилось практически невозможным.

Не прошло и недели, как 9 августа 1914 года, около 23 часов, русский эскадренный миноносец «Новик», находясь на параллели маяка Дагерорт, недалеко от себя обнаружил германские крейсера «Магдебург» и «Аугсбург». Под флагом контр-адмирала Мишке в сопровождении трех эскадренных миноносцев они совершали свой первый демонстративный поход в северную часть Балтийского моря.

Появление русского корабля оказалось для германцев полной неожиданностью. Встреча с «Новиком» не входила в планы контр-адмирала Мишке и заставила неприятеля отвернуть, нарушив их первоначальный замысел. Мишке крупно повезло, поскольку из-за неисправности радиотелеграфа «Новик» не смог подробно донести в штаб о появлении противника, ограничившись лишь сигналом «вижу неприятеля», что не позволило русскому командованию использовать шанс для перехвата германских крейсеров.

Спустя несколько дней, 9–13 августа 1914 года германские крейсера и эсминцы совершили вылазку к Моонзундским островам, обстреляв маяки Богшер и Ристна, а также русские пограничные посты у Паланги.

18 августа 1914 года неприятельские крейсера опять появились в виду залива с целью выманить русские корабли и навести их на свое минное

заграждение. Но план германцев не удался, так как русское командование уже знало об этом заграждении. По полученным в штабе Балтийского флота данным, в составе неприятельских сил находились броненосные крейсеры «Роон» и «Принц Генрих». Русские дозорные крейсеры «Адмирал Макаров» и «Баян» вступили в перестрелку с «Роон», но навстречу тем так и не пошли, ибо наши главные силы в ту пору находились в Гельсингфорсе и ожидать от них быстрой поддержки было нельзя. Тем не менее эта перестрелка русских и немецких кораблей, хотя и не принеся вреда ни одной стороне, стала первой с начала войны на Балтике.

23 августа 1914 года неприятель опять появился перед Либавой, но на этот раз это был только один крейсер, который, обстреляв город, поспешил ретироваться. Германия не оставляла попыток атаковать русскую территорию. Так, в ночь на 25 августа 1914 года германский отряд контр-адмирала Беринга в составе крейсеров «Аугсбург» (флаг командира отряда), «Магдебург» и миноносцев «V-26» и «V-186» предпринял еще одну набеговую операцию к устью Финского залива. Правда, эта вылазка оказалась для одного из крейсеров роковой. В половине второго ночи в густом тумане крейсер «Магдебург» на 15-узловом ходу выскочил на камни у северной оконечности острова Оденсхольм. Масштабы аварии оказались таковы, что, несмотря на все усилия экипажа, сняться с рифа им самостоятельно не удалось. Безуспешными оказались и попытки подошедшего к месту аварии миноносца «V-26» буксировать поврежденный крейсер. Исчерпав к утру все возможности спасти свой корабль, командир «Магдебурга» принял решение оставить крейсер, подготовив его к взрыву.

Происшествие с «Магдебургом» случилось неподалеку от поста службы связи Балтийского флота, располагавшегося на острове и соединенного с материком подводным телефонным кабелем. И уже в 1 час 40 мин. в Ревель на центральную станцию Южного района понеслась с острова первая телефонограмма с информацией об аварии германского крейсера. В 3 часа ночи дежурный флаг-офицер произвел доклад о произошедшем событии подле острова Оденсхольм командующему Балтийским флотом адмиралу Эссену. Как только туман стал рассеиваться, по приказу Эссена к месту аварии направился 1-й дивизион русских эсминцев с базы в Ханко, а также дежурные крейсеры «Богатырь» и «Паллада». Из Ревеля в дополнение к ним вышли два миноносца службы связи «Лейтенант Бураков» и «Рьяный». Их быстрое появление у Оденсхольма помешало германцам выполнить эвакуацию «Магдебурга».

Капитан «Магдебурга» приказал обстрелять находившийся вблизи мели маяк, попытавшись помешать связи с основными русскими силами. Меткость немецких канониров поразила русских моряков: после обстрела на берегу сгорело деревянное строение, но сам маяк, где находилась радиостанция, не пострадал. Тем временем немецкому миноносцу «V-26», несмотря на огонь русских крейсеров, удалось снять большую часть экипажа «Магдебурга» и, избежав погони, уйти, бросив при этом свою шлюпку с людьми и получив на отходе прямое попадание в кормовую часть. Некоторое время «Магдебург» отвечал на огонь из своих орудий, однако после отхода миноносца оставшаяся на борту часть команды корабля, приведя в действие подрывные заряды, заложенные в носовых помещениях, прекратила сопротивление и ретировалась с крейсера. С подошедшего к месту боя миноносца «Лейтенант Бураков» к «Магдебургу» была направлена шлюпка под командой лейтенанта графа Михаила Владимировича Гамильтона, который и поднял на «Магдебурге» Андреевский флаг. В результате захвата крейсера в штаб Эссена попало большое количество самых различных документов германского флота, в том числе и секретного характера. Одних только уставов, наставлений, технических описаний и формуляров было захвачено около трехсот штук! Самой большой ценностью, найденной на крейсере, оказались два ее экземпляра «Сигнальной книги» германского флота. Один был передан британскому Адмиралтейству, второй использовался командованием русского флота. Достоянием русских радиоразведчиков стали также чистовые и черновые журналы семафорных и радиотелеграфных переговоров (включая радиотелеграфный журнал военного времени), шифры мирного времени, секретные карты квадратов Балтийского моря и прочие важные документы по радиосвязи германского флота. Получив их в свое распоряжение, служба радиоперехвата под командованием адмирала Андриана Ивановича Непенина долгие месяцы знала содержание переговоров германских радиостанций, а после смены кодов новые шифры были быстро разгаданы...

Изучение других документов позволило командованию Балтийского флота сделать ряд выводов, имевших значение для последующего хода операций на Балтийском море. Так, русскому командованию стал известен состав германского флота, выделенного для операций на Балтийском море. На поверку он оказался значительно слабее, чем предполагал ранее Морской генеральный штаб, готовясь к войне с Германией. Стала яснее и оперативная обстановка на Балтийском море, в частности, места выставленных германцами минных заграждений.

Неудача с «Магдебургом» лишь раззадорила германцев, и уже 25 августа 1914 года произошло боевое столкновение дозорных крейсеров «Паллада» и «Баян» с германскими крейсерами «Аугсбург», «Блюхер» и эсминцем «V-25». Через два дня после боя германский крейсер «Аугсбург» обстрелял русские тральщики в устье Финского залива. Тогда находившиеся в дозоре русские крейсера «Адмирал Макаров» и «Баян» ответили с дистанции около 60 кабельтовых и начали преследование. «Аугсбург» пытался навести крейсера противника на позицию подводной лодки «U-3», но после короткой перестрелки русские корабли вернулись на линию своего дозора.

Через четыре недели после описываемых выше событий произошла трагедия. 28 сентября 1914 года, при возвращении из дозора крейсера «Паллада» и «Баян» были атакованы германской подводной лодкой «U-26». Вахтенный начальник «Баяна» лейтенант Селянин заметил у обоих бортов впереди идущей «Паллады» три вспышки как бы от взрыва трех мин. Вслед за этим в воздух взвились клубы бурого дыма, смешанного с паром, и поднялись столбы воды, скрывшие несчастный корабль от посторонних взоров. Раздался страшнейший взрыв. Вероятно, мина с германской подводной лодки попала в бомбовые погреба или в минный погреб, которые сдетонировали, — одновременно с ними взорвались бывшие под парами восемнадцать котлов, что и послужило причиной мгновенной гибели крейсера. Через полторы-две минуты дым приподнялся от воды, и на месте крейсера «Паллада» плавали какие-то мелкие обломки — пробка от коек и спасательных поясов и какие-то деревянные части, разломанные на мельчайшие куски, и ни одного человека... Зрелище было настолько потрясающим, что офицеры и команда «Баяна», выскочившие на верхнюю палубу прямо из-за обеденных столов, как бы застыли на своих местах, причем судовой врач тут же впал в тихое помешательство (доктор был списан на берег и понемногу поправился).

Крейсер «Паллада» был одним из первых, построенных в России после Русско-японской войны в петербургском «Новом Адмиралтействе», и вступил в строй 2 февраля 1911 года. Основное вооружение броненосного крейсера «Паллада» составляли четыре 254-мм и восемь 203-мм орудий. Водоизмещение корабля было 7835 тонн, а команда состояла из 23 офицеров и 545 матросов. На «Палладе» погибло 22 офицера, два врача, священник, два корабельных гардемарина и 570 кондукторов и нижних чинов — весь экипаж корабля вместе с командиром капитаном 1-го ранга Сергеем Рейнгольдовичем Магнусом...

В начале сентября 1914 года крейсера и эсминцы фон Эссена ходили

до Готланда. 1 сентября 1914 года адмирал Эссен вышел с отрядом крейсеров в составе «Рюрика», «России», «Богатыря» и «Олега» с целью проведения глубокой разведки вплоть до Данцигской бухты. Находясь в районе острова Готланд, русские крейсера ночью обнаружили германский крейсер «Аугсбург», который, пользуясь превосходством в скорости, уклонился от боя с ними и скрылся. Эсминец «Новик», сопровождавший русские крейсера, попытался атаковать противника, выпустив по германскому крейсеру сразу четыре торпеды. Знатоки утверждают, что сама эта торпедная атака была выполнена «Новиком» из весьма невыгодной позиции, когда русский эсминец находился на дистанции не менее 40 кабельтовых от «Аугсбурга» и на 4–5 румбов позади его левого траверза. Атакованный германец круто повернул в сторону «Новика» и этим маневром избежал попадания русских торпед. Воспользовавшись темнотой и своей высокой скоростью, «Аугсбург» быстро скрылся во тьме ночи, уходя от преследователей в южном направлении. На следующее утро немецкий крейсер вновь встретился с русскими крейсерами и снова, воспользовавшись превосходством в скорости, ушел от них, не приняв боя.

Утром 3 сентября 1914 года отряд российских крейсеров благополучно вернулся в Ревель. Германцы недаром избегали боя: после неудачного сражения у Гельгоlanda с британским флотом (28 августа 1914 г.) главным силам германского военно-морского флота на Балтике было приказано уйти в Киль. Появление русских крейсеров в центральной части Балтийского моря весьма обеспокоило германское командование. После появления русских у Готланда немецкое командование перебросило сюда корабли из Северного моря. Боясь дальнейшего развертывания активных боевых действий русского флота в Балтийском море, германцы срочно запланировали проведение новых широкомасштабных демонстративных действий с целью удержания русского флота в Финском заливе. Замысел германского командования заключался в том, чтобы демонстрацией легких сил в устье Финского залива вызвать часть русских кораблей в море, навести их на свои превосходящие силы и уничтожить. Эссен приготовился к генеральному сражению, но он не имел разрешения от командующего 6-й армией, которому был подчинен, выходить за пределы позиции. Адмирал легко разгадал намерение противника заманить русские корабли в ловушку, и германцам так и не удалось осуществить свой замысел. Разочарованное сорвавшимся планом, германское командование, связанное приказом не рисковать кораблями, ограничилось крейсерством и потоплением финского парохода «Улеаборг» у Раумо (городок в Финляндии, на берегу Ботнического залива).

Через две недели усиленный германский флот, насчитывавший 14 линкоров, уже выходил к Виндаве с целью выманить русских или прорваться в Финский залив, из которого Эссену было запрещено выходить даже в случае высадки десанта.

Но 25 сентября 1914 года германская армада внезапно переменила планы и удалилась, получив известие о появлении британских кораблей перед Бельтами — стратегическим водным путем, соединяющим Балтийское море с Северным морем и Атлантическим океаном.

27 сентября 1914 года в Финском заливе появились первые германские подлодки, после чего надводные суда противника временно перестали ходить в виду наших берегов. Утром того же дня в штабе адмирала Эссена была получена радиограмма командира крейсера «Адмирал Макаров» капитана 1-го ранга Густава Константиновича фон Шульца, что во время осмотра голландской шхуны его атаковала неизвестная подводная лодка, которая выпустила в крейсер три торпеды с довольно близкого расстояния. Две прошли под носом крейсера, а еще одна — под кормой. От гибели крейсер спасло лишь чудо, ибо совершенно случайно, в момент выпуска подводной лодкой торпед, он дал ход и стал разворачиваться. По приказу Эссена в море на поиск подводной лодки были высланы эсминцы. Впрочем, никакого результата эти поиски не принесли. Присутствие германских субмарин в устье Финского залива наблюдалось до 3 октября 1914 года.

Эссен, переподчиненный главнокомандующему 4-й армией генералу от инфантерии Алексею Ермолаевичу Эверту, не собирался сидеть сложа руки. В октябре на Балтику наконец прибыли присланные британскими союзниками подводные лодки «Е-1» и «Е-9», которые вскоре вышли на патрулирование к Данцигской бухте и вызвали панику неприятеля, заставив германские корабли временно укрыться на базах.

Адмирал Эссен поручил своему штабу подготовить планы минных постановок у берегов неприятеля. 31 октября и 5 ноября 1914 года русские эскадренные миноносцы поставили мины у Мемеля и Пиллау. Первая заградительная операция в неприятельских водах была поручена эскадренным миноносцам полудивизиона Особого назначения — «Генерал Кондратенко», «Охотник» и «Пограничник» и эсминцу «Новик». Полудивизион прошел траверз Виндавы. Впереди него милях в восьми шла для освещения моря одна группа 2-го дивизиона «Войсковой», «Страшный» и «Туркменец-Ставропольский». Ей было приказано дойти до 56° параллели, затем отойти на запад и вернуться к Люзерорту. В случае встречи с германцами эта группа должна был атаковать и отвлечь их от

пути следования полудивизиона. Впрочем, никого они так и не встретили и с рассветом вернулись в Ирбенский пролив. По возвращении миноносцев начальник минной дивизии Василий Александрович Канин, которому было поручено руководство миноносными заградительными операциями, доложил командующему Балтийским флотом Эссену, что необходимо отложить продолжение этих операций до более темного ночного времени. Канин утверждал, что при видимости, благодаря полнолунию, в 35 кабельтовых его миноносцы могут быть обнаружены и вместе с этим сама операция лишится главного достоинства — скрытности. Эссен с доводами Канина не согласился, и следующая заградительная операция была назначена и выполнена 23 октября при столь же неблагоприятных условиях. Мины русские корабли выставили не зря — впоследствии на них подорвался и затонул германский броненосный крейсер «Фридрих-Карл».

В ночь на 19 ноября 1914 года с Ревельского рейда для постановки минного заграждения у банки Штольпе вышел другой отряд Особого назначения в составе «Рюрика», «Богатыря», «Олега» и заградителя «Амур» под флагом начальника штаба флота. Минный заградитель «Амур», замаскированный под крейсер, при поддержке эскадры выставил мины восточнее Готланда. Затем миноносцы вновь выставили мины у Мемеля и Пиллау. Вскоре русские заграждения закрыли выход из Данцигской бухты к северу, а миноносцы уже ставили мины западнее.

Гибель «Фридриха-Карла» и других судов приписывали атаке подводной лодки. Обнаружив истинную причину потери этого судна, германское командование начало наращивать тральные силы. В ответ русские минеры занялись разработкой средств для защиты мин от траления.

14 декабря 1914 года крейсера и заградитель «Енисей» поставили сотни мин западнее Данцига. В этом походе участвовал сам адмирал фон Эссен на «Рюрике».

В конце 1914 года командующий Балтийским флотом докладывал в Ставку: «Условия борьбы на море в течение первых месяцев войны позволили Балтийскому флоту не только выполнить целиком основной план операции — не позволить противнику проникнуть в восточную половину Финского залива, — но и закрепить за собой обладание Моонзундом и шхерами до Ганге, установив, таким образом, наблюдение за выходами из Финского залива... Неопределенное положение, занятое Швецией, и ее военные мероприятия угрожали открытой борьбой с последней. Эти соображения заставили командование Балтийским флотом вновь обратить самое серьезное внимание на Або-Оландский район».

Далее командующий Балтийским флотом вновь настаивал на необходимости безотлагательно и прочно занять и укрепить Або-Оландский шхерный район, отделив для его обороны часть второстепенных сил флота, не имеющих особого значения для обороны центральной позиции и восточной половины Финского залива.

...После завершения первых четырех месяцев войны германские военно-морские силы оставили Данциг как основную базу, переместившись в Свинемюнде. Несмотря на суровую зиму, сковавшую русские порты льдом, в море продолжали действовать наши подводные лодки. Германский флот по-прежнему терял боевые и транспортные корабли, подрывавшиеся на минах. Теперь на счет подводных мин относили даже гибель судов от атак подводных лодок. Теряя тральщики, германский флот был вынужден очищать от мин море у собственных берегов, но подрывы на минах продолжались до самого лета 1915 года!

Свой знаменитый февральский поход 1915 года русские крейсера прервали лишь из-за того, что «Рюрик» получил повреждения при столкновении с камнями недалеко от Готланда. Это произошло, когда отряд крейсеров в составе: «Рюрик», «Адмирал Макаров», «Олег» и «Богатырь», на борту каждого из которых находилось по 100 мин, получил задание поставить мины на подходах к Данцигской бухте. Около 4 часов утра при плохой погоде из-за неточности в счислении «Рюрик» на 16-узловом ходу ударился днищем о подводные камни в районе маяка Фарэ. Повреждение оказалось настолько серьезным, что крейсер успел принять до 2400 тонн воды. Под конвоем своего отряда «Рюрик» 5-узловым ходом прибыл в Ревель, а затем в Кронштадт. Ремонтные работы заняли 3 месяца. Тем не менее неудача не отменила постановку мин, и эскадренные миноносцы Колчака и без поддержки крейсеров успешно выставили минное заграждение.

17 марта 1915 года русские войска легко заняли Мемель, но вскоре им пришлось его оставить. Сухопутное командование не учло предложение Эссена отложить наступление до апреля, ибо сильные льды не позволяли флоту эффективно оказать поддержку с моря. Тем временем верховное немецкое командование передало командовавшему флотом на Балтике принцу Генриху Германскому часть сил флота открытого моря с задачей разрушить Либавский порт и прервать морскую торговлю на северных путях. Однако организованный германским флотом обстрел отходящих от Мемеля русских войск не принес значительных результатов, а шторм прервал его действия в Або-Аландском районе. Пришлось германцам возвращаться в Свинемюнде без особой радости...

Иначе обстояли дела в русском стане. Хотя за успешную зимнюю кампанию 1914–1915 годов адмирал Эссен был высочайше пожалован орденом Святого Владимира 2-й степени, грядущая весенняя кампания 1915 года легкой ему не казалась. Так, германское командование уже успело сменить коды, и теперь нельзя было следить, как прежде, за действиями противника.

Выход германских войск к побережью Балтийского моря неминуемо вел к повышению активности Балтийского флота. В апреле 1915 года Эссену стало известно о нахождении в Киле двух германских армейских корпусов, предназначенных для высадки близ Пернова (ныне Пярну) и нанесения удара в тыл Рижского укрепленного района с дальнейшим расширением фронта в сторону Ревеля. Для противодействия планам германцев в апреле 1915 года 1-ю и 2-ю Минные дивизии свели в Минную дивизию Балтийского флота. Но снова Эссен не получил разрешения выводить линейные корабли за «Центральную минно-артиллерийскую позицию». Сознвая важность Ирбенских проходов для защиты столицы, он настаивал на усилении их обороны. Впрочем, последние месяцы жизни Эссен посвятил решению не менее важных задач. Когда 23 апреля 1915 года немецкая субмарина U-26 потопила финляндский пароход «Фрак», он приказал поставить все наличные у Балтийского флота «противолодочные» сети. В качестве профилактики русским крейсерам и миноносцам было приказано обновить минные заграждения перед Либавой. Сам флотоводец на ледоколе «Сампо» отправился в Ревель, где с инспекцией посетил канонерские лодки. Именно там он почувствовал себя крайне утомленным и даже больным, но радостное известие, полученное от Непенина, придало ему немного бодрости. Последний сообщал, что новый германский код разгадан!

Преодолевая болезнь, адмирал по-прежнему старался действовать энергично. Однако на третий день болезни врачи признали состояние здоровья адмирала опасным; 7 мая 1915 года командующий Балтийским флотом Николай Оттович фон Эссен испустил последний вздох. Новым командующим стал вице-адмирал Василий Александрович Канин, бывший начальник минной обороны.

В конце июня 1915 года положение русских войск в Прибалтике после временных успехов вновь осложнилось. Германская армия перешла в наступление, быстро захватила Курляндию, вышла к побережью Рижского залива на участке от Ирбенского пролива до мыса Рагацем и приблизилась к Западной Двине юго-западнее Риги. На левом берегу реки образовался выступ фронта, глубоко вклинивавшийся вдоль Рижского взморья в

расположение германских войск. Русская армия оказалась отброшенной германцами к Риге. Ставкой Верховного Главнокомандующего командованию Балтийского флота было приказано обеспечить оборону Рижского залива. В открытом море задачи флота по-прежнему оставались весьма ограниченными.

Непосредственно на приморском фланге Рижского взморья дислоцировались малочисленные войсковые части, сведенные под командованием полковника Павлищева в так называемый Шлокский отряд (по названию местечка Шлока на взморье). Из артиллерии отряд располагал лишь несколькими легкими батареями. Для поддержки отряда в Рижский залив «откомандировали» «Корейца» (командир капитан 2-го ранга Иван Константинович Федяевский) и «Сивуч» (командир капитан 2-го ранга Петр Нилович Черкасов). Обе лодки прибыли в Усть-Двинск 8 июля 1915 года.

Решением вице-адмирала Канина их передали в оперативное подчинение капитану 2-го ранга Алексею Васильевичу Стеценко, отвечавшему за взаимодействие кораблей с сухопутными частями Рижского укрепленного района. Из-за противодействия сил обороны Рижского залива германская операция затянулась. Так, в ночь на 4 августа 1915 года у Михайловского маяка эсминiec «Новик» вступил в бой с германскими эсминцами «V-99» и «V-100». Через 17 мин «V-99», подорвавшись на mine, выбросился на берег, где его затем взорвала команда. Другому вражескому крейсеру, получившему повреждения, удалось уйти.

В январе 1916 года вице-адмирал Канин получил от командования более широкие полномочия. Теперь он мог по своему усмотрению использовать новые линейные корабли и проводить неограниченные операции. Ставка ждала, что, как и при Эссене, Балтийский флот будет проявлять инициативу, однако этим надеждам не суждено было сбыться. 6 сентября 1916 года начальник Морского генерального штаба адмирал Русин представил Николаю II как Верховному главнокомандующему доклад о состоянии Балтийского флота: «Стратегическая обстановка на балтийском морском театре, определившаяся в течение 1915 года и сохраняющаяся в главнейших своих основаниях и поныне, создает для боевой деятельности нашего флота Балтийского моря крайне трудные и тяжелые условия. Несоразмерность наших материальных сил и средств с таковыми же противника передает инициативу широких морских операций в руки неприятеля и требует от нашего флота, при всякой попытке, так или иначе взять инициативу в свои руки, самого полного напряжения, высокого боевого духа и исключительной подготовленности во всех отраслях

военно-морского дела... Эти обстоятельства и вытекающие из них боевые требования к флоту властно указывают на необходимость иметь и надлежащее командование флотом, обладающее исключительной волей, решимостью и проявлением широкой инициативы стратегического замысла. Только при этих условиях, требуемых исключительной по трудности обстановкой, создавшейся на театре, возможно ожидать надлежащего парирования боевых операций противника доблестным личным составом нашего Балтийского флота, высоко подготовленного многолетними трудами покойного адмирала Эссена, явившего за свое почти годовое командование флотом на войне образец тех исключительных качеств, кои необходимы командованию Балтийским флотом при столь серьезной обстановке... Между тем настоящее командование флотом Балтийского моря не обладает, к сожалению, этими необходимыми качествами, что особенно подтвердилось в итоге летней кампании 1916 года, протекавшей при довольно благоприятной для нас обстановке». Государь согласился с докладом Русина, но воздержался от его разглашения даже среди высших чинов Ставки. В тот же день Канин был отстранен от командования Балтийским флотом, став членом Государственного совета, а на его место был назначен произведенный в вице-адмиралы Андриан Иванович Непенин, на долю которого выпало лишь полгода командования Балтийским флотом.

Осенью 1916 года стал проявлять активность германский подводный флот. Субмарины заполонили Балтику и даже прорывались через наши минные позиции. По приказу адмирала Непенина только по ночам пришлось ставить новые заграждения. Потеряв на них несколько лодок, германцы прекратили свои подводные вылазки к Финскому заливу. В ночь с 28 на 29 октября 1916 года врага ждал неприятный сюрприз в виде невиданных потерь — на русском минном поле погибла почти вся германская флотилия! Из вышедших в рейд для обстрела Балтийского порта 11 новейших эсминцев в базу вернулись только 4 корабля!..

В начале 1917 года штаб Балтийского флота подготовил основные планы кампании этого года, где по-прежнему оставалась высадка десанта в Курляндию. По мнению адмирала Непенина, это позволило бы изменить ситуацию и на море, и на сухопутном фронте. Но вместе с отречением государя от престола 2 марта получил отставку и командующий флотом. Как известно, уже 4 марта 1917 года адмирал, собравшийся уезжать в Петроград, был убит выстрелом из толпы, о чем мы расскажем далее. Спустя полгода, в сентябре 1917 года, в Курляндии сосредоточился вражеский десантный корпус под командованием генерала фон Катена в

количестве 25 тыс. человек.

На рассвете 11 октября 1917 года германская эскадра вышла из Либавы и направилась к острову Эзель, в бухту Тага-Лахт. Началась операция «Альбион» по захвату Моонзундских островов...

Глава седьмая

Преддверье краха

Война продолжалась, и русское правительство расходовало на её продолжение огромные средства. Но для Балтийского флота было решено новых эсминцев не закладывать до тех пор, пока не будут полностью завершены ранее принимавшиеся кораблестроительные программы.

Лишь в начале марта 1916 года правительство приняло последнюю программу военного периода, предусматривавшую поставку на фронт около 100 подводных лодок, 90 % которых так и не были построены.

Так как значение мощи подводного флота и его влияние на боевые действия на море уже не вызывало ни у кого сомнений, на создание подводных кораблей Совет министров выделил 11,6 млн золотых рублей. На эти деньги к 1919 году планировалось построить 16 субмарин, восемь из которых предполагалось Балтийскому и столько же Черноморскому флотам.

Кроме того, 12 лодок закладывались для Сибирской флотилии, в поддержку широких действий Тихоокеанскому флоту.

Военное министерство предполагало, что все лодки должны были вступить в строй до 1920 года, вне зависимости от того, завершится ли к этому времени война или нет.

Средства были выделены, и даже дошли до подрядных судостроительных организаций, которые успели даже заложить несколько лодок на верфях, но Истории было угодно так, что ни одной из них не суждено было быть спущенной на воду...

Вместе с тем в ожидании реализации проектов по строительству подводного флота в 1916 году русское правительство приобрело в Северо-Американских Соединенных Штатах у фирмы «Holland» 11 подлодок.

Между тем в марте 1916 года по плану Морского генерального штаба произошли и изменения структуры Балтийского флота. Приказом Верховного Главнокомандующего была упразднена Балтийская эскадра.

В непосредственное подчинение командующего Балтийским флотом были переданы бригады крейсеров и линкоров, минная дивизия и дивизия подводных лодок. Эсминцы были сведены в 1-й, 2-й и 3-й дивизионы минной дивизии. В 4-й дивизион вошли эсминцы типа «Охотник». 7-й дивизион передавался в состав отряда судов Або-Оландской позиции, а 8-й

— в дивизион сторожевых судов. В 1-й дивизион дивизии подводных лодок вошли: «Гепард» и «Змея», затем «Волк» и «Единорог», «Барс» и «Вепрь». Во 2-й дивизион — «Пантера» и «Ягуар», «Львица» и «Тигр». 3-й и 4-й дивизионы состояли из строившихся подводных лодок, а в 5-й и 6-й входили устаревшие подводные суда.

В течение трех последующих месяцев 1916 года соответствующие корабли нашего флота продолжали минировать воды Балтики. Так, эсминцы 4-го дивизиона «Лена», «Волга», «Амур» и «Свирь» успешно выставили 1070 мин между маяками Бенгштер и Руссаре — район, являвшийся передовой минно-артиллерийской позицией, значительно укрепившийся в результате постановки мин.

На передовой минно-артиллерийской позиции, под прикрытием эсминцев «Искусный», «Ловкий» и «Молодецкий», тральщики и заградители «Молога», «Лена», «Нарова», «Волга» и «Шексна» выставили 993 мины. Не обошлось без происшествий: во время этой постановки от собственной мины погиб тральщик «№ 91».

Что же касается подводной войны, то можно смело утверждать, что в 1916 году русские подводники начали, что называется, лишь входить во вкус, все чаще предпринимая атаки на германские транспорты, за которыми они устроили настоящую охоту.

Донесения об атаках русских подводных лодок в штаб командующего Балтийским флотом приходили самые разнообразные.

Например, знаменитая подводная лодка «Волк», действовавшая в Норчепингской бухте, в начале дня потопила германский транспорт водоизмещением в 4300 тонн, а к вечеру уничтожила еще два транспорта, водоизмещением в 2500 и 1800 тонн.

Правда, другой русской субмарине, под названием «Гепард» в атаке на германцев повезло меньше. При попытке атаковать конвой из трех транспортов, шедший в охранении четырех эсминцев у Аансорта, лодка была сама атакована и протаранена одним из германских судов охранения. Таран оказался сильным, но не роковым, ибо им были повреждены лишь орудие и перископные тумбы лодки.

В июле 1916 года снова отличилась подводная лодка «Волк», потопив в Ботническом заливе германский пароход водоизмещением в 6000 тонн. Командир этой лодки, старший лейтенант Иван Владимирович Мессер, был одним из известнейших подводников Великой войны. Под его командованием «Волк» потопил в 1915–1916 годы четыре германских торговых парохода. В 1917 года Мессер стал младшим производителем работ Гидрографической экспедиции Северо-Западного региона Северного

Ледовитого океана. Свой жизненный путь Мессер закончил в далеком американском Кливленде в 1952 году.

Говоря об отдельных успехах подводников, стоит в целом признать, что весенне-летняя кампания 1916 года вообще выдалась удачной для русского флота в части наступательных действий на морском театре военных действий на Балтике.

31 мая 1916 года произошел 40-минутный бой, в ходе которого были потоплены вспомогательный германский крейсер «Герман» водоизмещением в 4000 тонн, с 4-мя 105-мм орудиями, два вооруженных траулера и четыре коммерческих транспорта.

В июне Непенин произвел набег на германский конвой транспортов в Норчепингской бухте силами отряда Особого назначения (крейсера 6-го дивизиона эсминцев «Богатырь», «Олег», «Рюрик», «Донской казак», «Забайкалец», «Туркменец-Ставропольский», «Казанец», «Стерегающий», «Страшный», «Украина», «Войсковой» и 7-го дивизиона эсминцев «Инженер-механик Дмитриев», «Внушительный», «Внимательный», «Бурный», «Боевой», «Инженер-механик Зверев»). Осуществлялся этот набег под прикрытием британских подводных лодок «Е-19» и «Е-9» и русских подводных лодок «Тигр», «Вепрь» и «Волк».

Балтийский флот по-прежнему продолжал поддерживать наземные операции русских войск, в частности, 12-й армии, наступление частей которой оказал огневой поддержкой линейный корабль «Слава», канонерские лодки «Грозный», «Храбрый», эсминцы «Стерегающий», «Сибирский стрелок», «Амурец», «Уссуриец», «Гайдамак», «Всадник», «Войсковой», «Донской казак».

В конце августа 1916 года по углубленному Моонзундскому каналу в Рижский залив вышли линейный корабль «Цесаревич», крейсера «Аврора», «Диана», «Баян» и «Адмирал Макаров» с целью пресечь траление немцами Ирбенского пролива.

Под их прикрытием минные заградители «Лена», «Ильмень», минные транспорта «Кимита», «Кивима» и эсминцы 1-го и 2-го дивизионов выставили в Оландсгафе 821 мину. Эсминцы «Новик», «Капитан Изыльметьев», «Десна», «Летун» и «Орфей» поставили между Стейнортом и Бакгофеном — 200 мин. Минный заградитель «Урал» и 4-й дивизион эсминцев в Северном Кваркене установил 120 мин.

Германский ответ не замедлил ждать. В конце осени 1916 года германские военно-морские силы предприняли ряд контрмер. Так, у острова Вормс германской подводной лодкой был торпедирован и потоплен русский эсминец «Казанец».

Невзирая на внутренние потрясения и гибель империи, России требовалось продолжать войну. И война продолжалась. Германия начала новое наступление на Рижский залив, начав с десанта на остров Эзель.

В 1915 году там заработали землечерпалки, дабы углубить Моонзунд до 8,5 метра, т. е. до глубины, позволяющей при необходимости переводить из Финского залива в Рижский и обратно линейные корабли и крейсера.

Остров Эзель интересен тем, что на нем имеется семь крупных впадин. Самая крупная из них — озеро Каами. Происхождение этих впадин долгое время оставалось неизвестным, и лишь в 1950-х годах XX века было установлено, что ими могли быть воронки от падения метеоритов. В южной части острова Эзель на 16 миль вытягивается к Курляндскому берегу и рифом уходит под воду полуостров Сворбе. Его последняя точка — мыс Церель. Между ним и материком лежит Ирбенский пролив. Задача обороны войскам Моонзундского района заключалась в том, чтобы воспрепятствовать проходу германских кораблей в Рижский залив для поддержки фланга своих войск.

Эта задача в 1915 году решалась постановкой минных заграждений в Ирбенском проливе и защитой их кораблями и аэропланами с острова Эзель.

Командование обороной было поручено Ставкой вице-адмиралу Михаилу Коронатовичу Бахиреву, одному из забытых ныне героев. Он родился в столице войска Донского Новочеркасске 17 июля 1868 года и в 1888 году закончил Морской корпус. Великую войну Бахирев встретил в чине капитана 1-го ранга и командиром крейсера «Рюрик».

В ноябре 1914 года Бахирев принял командование бригадой крейсеров, во главе которой постоянно выходил в боевые действия. В ряде боев его бригада нанесла германским силам поражение в бою при Эстергарне, после чего был назначен командовать бригадой дредноутов.

В тревожные мартовские дни 1917 года, узнав об отречении государя, адмирал Бахирев при личной встрече обвинил адмирала Непенина в измене присяге монарху и заявил командующему Балтийским флотом о своем уходе. Однако его все же убедили остаться до конца войны. И сразу же возложили почти безнадежную задачу — спасти Рижский залив, назначив начальником Минной обороны Балтийского моря.

Трудность задачи, поставленной командующим флотом вице-адмиралом Андреем Семеновичем Максимовым, преемником Непенина, перед Бахиревым, усугублялась Приказом № 1, полностью уничтожившим на флоте всякую дисциплину без какого бы то ни было вмешательства большевиков.

На большинстве кораблей Балтики и в штабах начали заседать исполнительные комитеты, позволяя себе вмешиваться даже в военные тактические вопросы.

Вопиющий случай произошел 30 июля 1917 года на батарее острова Оланд на Балтийском флоте, куда прибыли управляющий морским министерством и командующий Балтийским флотом. Странная и дикая картина предстала их взорам. Батарея была завалена мусором и камнями, мешающими расчетам действовать при стрельбе орудий; приказ сыграть боевую тревогу выполнен не был, так как «с матросами предварительно никто не переговорил». Через час на mine, поставленной германцами в районе, который должна охранять батарея, подорвался эскадренный миноносец «Лейтенант Бураков» и затонул. Погибло 22 матроса и офицер. Это был крах, вернее, преддверье краха, до которого оставались считанные месяцы.

В октябре 1917 года команда заградителя «Припять» отказалась минировать Соэлозунд, заявив офицерам и командующему, что это «слишком опасно». Брешь в минных полях открывала германским миноносцам путь в тыл силам Рижского залива. Последним ввиду быстрого захвата врагом Эзеля.

12 октября 1917 года германский флот подошел к острову Эзель и, подавив огнем русские батареи, начал высадку десанта. 131-й германской пехотный полк практически без сопротивления высадился в бухте, и вскоре его авангарды без боя захватили обе русские батареи вместе с личным составом.

При подходе к берегу линкор «Байерн» и линейный корабль «Гроссер Кюрфюрст» подорвались на минах, получив легкие повреждения.

После обследования Соэлозунда на Кассарский плес проникли германский миноносец и 3 тральщика, попавшие в 11 часов 30 минут под огонь русских дежурных эсминцев «Генерал Кондратенко» (под брейд-вымпелом начальника 4-го дивизиона эсминцев) и «Пограничник». Германцы поспешно отступили под прикрытие «Эмдена».

Германские эсминцы под прикрытием дымовых завес и огня «Эмдена» вскоре вышли из узкостей и атаковали «Грозный» на дистанции от 65 до 40 кабельтовых, против 4-х орудий канонерской лодки они имели 15. Отступая, русские корабли, к которым присоединился эсминец «Разящий», вооруженный двумя 75-мм орудиями, вели огонь только из кормовых орудий.

Несмотря на частую перемену курсов, «Грозный» на 52-й минуте боя получил первое попадание 105-мм снарядом, а потом еще два. В 17 часов

30 минут к месту боя подошел эсминец «Десна» под флагом контр-адмирала Георгия Карловича Старка. Развернувшись бортом на узком фарватере, «Десна» двумя залпами отогнала из Малого Зунда германский миноносец под командой капитана Розенберга и с дистанции 64 кабельтова перенесла огонь на головные эсминцы противника, сразу добившись накрытия. Встретив неожиданное для него решительное противодействие русских, германский коммодор Гейнрих отвел свои корабли с Кассарского плеса и запросил подкреплений.

17 октября 1917 года германская эскадра двумя колоннами подошла в южному входу в Моонзунд. С дежурного миноносца «Деятельный» была получена радиограмма: «Вижу 28 дымов на SW. Неприятельские силы идут на Куйваст».

«Слава», «Цесаревич» («Гражданин») и крейсер «Баян», подняв стеньговые флаги, вышли навстречу противнику.

Адмирал Бахирев держал свой флаг на крейсере «Баян». Несмотря на подавляющее неравенство сил, адмирал решил принять бой. Расчет строился на использовании минного заграждения, расположенного к югу от рейда Куйваст и огня береговых батарей острова Моон и порта Вердер.

Удерживая Моонзунд, еще можно было попытаться обеспечить переправу на остров Моон и далее, на остров Эзель, артиллерийских и кавалерийских частей, чтобы сдержать наступающий немецкий десант и спасти положение. Тем временем Бахирев приказал капитану 1-го ранга Старку приготовить к затоплению в Моонзундском канале угольные транспорты «Глаголь» и «Покой».

Противник выслал вперед миноносцы и тральщики, надеясь «продать» минное заграждение. При появлении тральщиков первой открыла огонь Моонская батарея. Затем, с предельной дистанции 112,5 кабельтовых три залпа дала «Слава», добившись накрытия.

Тральщики, прикрывшись дымовой завесой, большим ходом отошли к югу. Два немецких линейных корабля открыли огонь по трем русским кораблям. Дистанция боя увеличивалась, и снаряды ложились с недолетом. С юга была замечена группа больших германских миноносцев, шедших на норд строем фронта.

Со «Славы» по ним был сделан один выстрел из носовой башни, давший, по-видимому, попадание, поскольку на одном из миноносцев был виден взрыв и пожар. Миноносцы бросились отходить, за ними последовали и германские линкоры, напоследок дав несколько залпов по Моонским батареям.

В 11 часов 20 минут на «Баяне» был поднят сигнал: «Полубригаде

линейных кораблей адмирал изъявляет свое удовольствие за отличную стрельбу».

Бахирев разрешил кораблям стать на якорь и объявил, что команды могут принять пищу. Русским силам пришлось отступить к Моонзунду, где между германцами и русскими произошел упорный бой, во время которого русские офицеры и матросы явили себя врагу в своем прекрасном образе.

Но все же, объективно рассуждая, нельзя не отметить, что русские сухопутные части, деморализованные пропагандой и вседозволенностью, оказали германскому десанту самое ничтожное сопротивление. Мощь германского десанта была поддержана морскими силами поддержки, которые составили 12 дредноутов, в том числе и новейший крейсер «Байерн», вооруженный восемью 15-дюймовыми орудиями.

С русской стороны им противостояли броненосцы «Слава» и «Цесаревич», недавно переименованный в «Гражданина». Перед боем на «Славе» осмотрели носовую 12 дюймовую башню. На обоих орудиях сломались бронзовые шестеренки и опустились рамы замков. Орудия были поставлены на «Славу» в 1916 году прямо с Обуховского завода. Попытки исправить заводской брак силами башенной прислуги успеха не имели. Таким образом, для борьбы с двадцатью 12 дюймовыми орудиями германских линкоров у русских осталось лишь два равноценных, ибо орудия «Цесаревича» были не дальнобойны.

Два германских линкора большим ходом подошли к русским минным полям и уверенно развернулись у прохода в минных полях. Затем, замедлив ход, германские корабли открыли огонь пятиорудийными залпами по русскому отряду. Неприятель быстро пристрелялся, и вскоре «Слава» получила сразу три попадания: два — в нос и одно — в левый борт, все ниже ватерлинии. Русский броненосец стал угрожающе крениться на левый борт. Через несколько минут еще два снаряда попали в «Славу»: один — в церковную, второй — в батарейную палубу. Линкор принял 1130 тонн воды и стал плохо управляемым. Тем не менее кормовая башня корабля продолжала стрелять по противнику. Попадания германских снарядов также получили «Цесаревич» и «Баян». Адмирал Бахирев немедленно отдал приказ: «Морские силы Рижского залива. Отойти». Корабли стали отходить к северу под непрерывным накрытием неприятельского огня. Все русские миноносцы, заградители и транспорты, стоявшие на рейде Куйваст, спешно снимались с якорей и втягивались в Моонзундский канал. Во время этого маневра состоялся налет германских гидропланов, сбросивших на суда противника около 40 бомб большой мощности.

Дружным огнем со всех русских кораблей гидропланы германцев были отогнаны, а два аппарата удалось даже подбить: одного артиллерийским огнем со «Славы», второго огнем с миноносца «Финн».

Когда вследствие отхода русских морских сил дистанция боя увеличилась до 128 кабельтовых, неприятель прекратил огонь по кораблям и какое-то время еще обстреливал порт и батарею на мысе Вердер, затем прекратил огонь и отошел. Рейд Куйваст опустел.

Адмирал Бахирев получил телефонограмму, что Моонские батареи взорваны и противник обстреливает русские войска на Ориссаарской дамбе. Командиру гарнизона на острове Моон генерал-майору Мартынову семафором с «Баяна» передали сведения о местонахождении и силах неприятеля, и сообщение об уходе русских кораблей.

Из-за переполнявшей линкор воды нос «Славы» глубоко ушел в воду, и Моонзундский канал стал для него непроходим. Командир линкора капитан 1-го ранга Владимир Григорьевич Антонов попросил у адмирала разрешения снять людей и взорвать корабль. Скрепя сердце адмирал Бахирев согласился, приказав пропустить вперед «Цесаревича» и «Баяна», затопить корабль в самом канале и взорвать погреба. Линкор был изготовлен к взрыву, в запальные ящики вложены фитили, рассчитанные на получасовое горение.

Хотя в бою команда исполняла свои обязанности добросовестно и сохраняла присутствие духа, когда дело дошло до оставления корабля, избежать паники не удалось. Нервозность ощущалась во всем, а близость неприятеля лишь подогревала страхи. Утратившие былую дисциплину матросы готовы были поднять бунт и начать переговоры с «германскими товарищами» о почетной сдаче. Обстановку немного разряжало олимпийское спокойствие офицерского состава и четкие команды, исходившие от капитана 1-го ранга Антонова.

В 13 час 20 мин «Слава» застопорила ход, и Антонов приказал зажечь фитили. Он в сопровождении старшего офицера лично обошел все палубы и, убедившись, что на корабле никого не осталось, последним покинул линкор.

В 13 час 58 мин последовал мощный взрыв, высота которого в несколько раз превышала высоту мачт. Подошедшие по предварительной договоренности к броненосцу миноносцы выпустили по «Славе» шесть торпед: одна прошла мимо, пять попали в цель, но взорвалась только одна. На «Славе» начался сильный пожар, продолжавшийся до следующего дня. Русские корабли продолжали отход дальше на север.

19 октября 1917 года Андреевский флаг покинул Моонзунд и до

сегодняшнего дня никогда больше не развевался в проливе Муху-Вяйн и на просторах Рижского залива.

Последний командующий Балтийским флотом военного времени Михаил Коронатович Бахирев, уволенный в январе 1918 года большевиками без пенсии, остался в Петрограде.

В августе того же года был арестован по подозрению в заговоре, но в апреле 1919 года за недостатком улик был освобожден. За то недолгое время, какие-то семь неполных месяцев, что оставалось до его второго ареста, формально занимаясь работой в Морской исторической комиссии, Бахирев «работал» в одной из подпольных петроградских организаций.

Внедренный в неё провокатор выдал адмирала, которого арестовали и после непродолжительного следствия расстреляли 16 января 1920 года.

Глава восьмая

Февральская «бескровная»...

В задачи нашего повествования не входит подробное описание событий, предшествующих отречению государя, а также лиц и событий, стоявших за этим. В рамках рассказа о флоте заслуживает упоминание о том, что среди единиц остававшихся верным присяге и своему императору военачальников оказался и адмирал А. И. Русин.

Свидетельство современника живописует поведение этого достойного человека в непростых исторических обстоятельствах, переломивших даже тех, кто искренне полагал себя истовыми монархистами.

В приведенной ниже пространной цитате мы желали лишь еще раз подчеркнуть достоинство, с которым адмирал Русин принял жестокий вызов обстоятельств:

«Уговаривая столь зависимых от Ставки главнокомандующих воздействовать на Государя с целью добиться „Добровольного“ отречения, генерал Алексеев пытался привлечь к этому воздействию и начальника Морского штаба при Ставке адмирала Русина, непоколебимого в верности и честности человека, которого очень ценил и уважал Государь. Не будучи подчинен Алексееву, Русин держал себя в Ставке очень достойно, независимо и самостоятельно. Утром адмирал Русин был приглашен к генералу Алексееву. Алексеев рассказал, что Государь задержан в пути, находится во Пскове и ему из Петрограда направлены требования.

— Что же требуют? Ответственного Министерства? — спросил адмирал.

— Нет. Больше. Требуют отречения, — ответил Алексеев.

— Какой ужас, какое несчастье! — воскликнул Русин.

Алексеев спокойно и невозмутимо молчал. Разговор оборвался. Собеседники поняли друг друга. Русин встал, попрощался и вышел из кабинета, даже не спросив, для чего, собственно, его приглашал Алексеев.

Так рассказывал о той сцене автору сам Русин. Пришел, наконец, и столь желанный ответ от Великого князя Николая

Николаевича. Стали редактировать общую телеграмму от Генерала Алексева Государю Императору, которая и была передана во Псков в 14 ч. 30 м. дня. Перед отправкой телеграммы под ней предложили подписаться и Русину, от чего адмирал Русин с негодованием отказался, считая обращение с подобной просьбой изменой Государю императору»^[16].

Последовавшее отречение государя повлекло за собой цепь разрушительных последствий не только в армии, но и на флоте.

Словно кем-то был внезапно удален прочь главный стержень русской жизни, и затем невидимые силы обрушились на несчастную державу, круша и ломая её до основания.

На первых порах объявленного Временным правительством мнимого «равноправия» всех чинов флота и армии матросы стали все чаще заводить разговоры с офицерами, которые едва бы позволили годом раньше, в рамках существовавшей субординации и дисциплины, в те «лучшие времена» Императорского флота, о которых теперь они старались не вспоминать. Иллюстрацией подобных разговоров может служить приведенный одним мемуаристом диалог.

«— Д-да-а... Попили они нашей кровушки.

— Кто они, — спрашивал я.

— Да вот эти великие князья да министры, что с нами плавали...

— Как же они пили вашу кровь?

— Да так, что и днем и ночью вахта и вахта...

— Так ведь вахта на всех кораблях...

— Воно на всех, но только у нас жара невыносимая в каюте...

— Ну хорошо, — перебивал я, — а все-таки, кто же вашу кровь пил?

— Кто? Вот вы стойте вахту в каюте, а тогда спросите...

— Послушайте, но ведь во всякой жизни есть свои тяготы, а в поле работать легко?

— Там для себя...

— А здесь для государства... А на что государству этот флот?

— А на что руки человеку?

- Чтобы обороняться... Так и флот...
- Ну, одним словом, надоел этот режим... Теперь социализм будет, равенство, никто ни на ком не поедет верхом...
- Да ведь необразованные начальники будут злее, чем образованные.
- Никогда...
- Ну а почему Колчака выжили, разве он был плохой?
- Для нас ничего худого не делал, но только он был очень гордый.
- В чем же эта гордость была?
- Вобщем... Мало разговаривал...»^[17]

Вскоре от задиристых и бессмысленных разговоров матросы, взбудораженные темными личностями, шнырявшими по судам от одного матросского комитета к другому, названными впоследствии советскими историками нейтрально «агитаторами», перешли к действиям.

Так, на второй день после отречения на русской военно-морской базе в Гельсингфорсе вспыхнул жестокий бунт. С невиданной жестокостью прокатились по бастионам Балтики волны бессмысленных, не знавших пощады расправ. Первой жертвой в них суждено было стать адмиралу Роберту Николаевичу Вирену, главному командиру Кронштадтского порта и военному губернатору Кронштадта. Адмирала побаивались не только нижние чины. Человек по натуре прямой, властный и храбрый, но вместе с тем строгий и требовательный, он за годы службы стяжал не только восхищенных почитателей, но немало и недоброжелателей.

В обстановке внезапного паралича власти, когда безумство вседозволенности было умело сообщено толпе, перед лицом смертельной опасности оказались сотни тысяч представителей служилых слоев Империи — военные и гражданские чиновники, служащие министерств и ведомств. Общий хаос, охвативший города, оказался удобным фоном для чьей-то преступной деятельности, которая взялась управлять серией убийств высших должностных лиц. Кто и как организовал «стихийный митинг», выкрикнул на нем имена адмиралов и командиров русского флота, увлек по известным адресам приговоренных, предстоит узнать историкам недалекого будущего. Мы же ограничимся описанием последовавших за тем событий.

Теме нескончаемых митингов посвятили немало воспоминаний многие известные мемуаристы, повествующие о «бескровном феврале». Свидетель бесконечной говорильни на улицах российских городов вспоминал: «...

Меня просто интересовал вопрос: о чем можно говорить каждые сутки, с утра до такого позднего часа, чтобы иметь столь многочисленную аудиторию. Но выходило так, что здесь не говорили, а систематически повторяли, а значит, можно подумать, что сюжет был настолько интересен, что его хотелось прослушать много раз. Речь каждого оратора продолжалась в среднем полчаса. Его без задержки сменял другой... Содержание речей было одинаково и давно... знакомо из любого митингового выступления. Оно только дополнялось измененными рассказами, цинизм которых не уступал фантазии; но зато неизменно заканчивалось непосредственным призывом, обращенным к солдатам, стоящим под балконом, идти, идти именно им, и взять то, что принадлежит другим...»^[18]

...Когда под воздействием повторявших свои заклинания уличных ораторов, поздно ночью 3 марта толпа приблизилась к дому, где проживал главный командир Кронштадтского порта и военный губернатор Кронштадта адмирал Роберт Николаевич Вирен, решительного штурма не получилось.

Решено было сначала послать «делегатов» для объявления ему «народной воли», низводившей его с начальствующего пьедестала. Но Вирен, услышав за окнами нараставшие там шум и крик, сам вышел к входной двери и резко распахнул её.

Странная картина предстала его глазам. На улице и почти у самой двери стояли взбудораженные матросы, чуть поодаль остановились случайно проходившие люди. В толпе виднелись и какие-то вооруженные люди в штатском.

Звук хлопнувшей двери подстегнул первых, стоявших на пороге людей, вцепившихся в пожилого адмирала с какой-то бесовской прытью. За их спинами, заревев, толпа бросилась к дверям адмиральского дома и, подхватив Вирена, потащила его вниз по ступенькам входной лестницы, на улицу, прочь от спасительных стен.

Матросы, идущие рядом, улюлюкали и не жалели в адрес плененного адмирала самой отборной ругани. То и дело к адмиралу подбегали и другие участники дикой процессии, старались плюнуть в лицо поверженному и беспомощному человеку.

Как свидетельствовали очевидцы, толпа бунтовщиков, волокущих адмирала по улице, была одета в самые фантастические костюмы: кто-то в вывернутых шерстью наружу полушубках шагал с трепетавшими на сыром весеннем ветру факелами. Иные в «конфискованных» офицерских пальто потрясали в воздухе саблями; часть заключенных, выпущенных незадолго

до того из тюрем, охотно приняли участие в этой расправе, шествуя чуть поодаль в своих арестантских халатах.

Это полуночное шествие, освещаемое отблесками трепетавших на ветру факелов, производило на встречавших ему на пути прохожих страшное впечатление... Редкие горожане, оказавшиеся в тот час на улице, еще издали, увидев эту процессию, старались свернуть в переулки или, развернувшись, поспешить поскорее прочь. В свете факелов было отчетливо видно, как посреди этой воющей толпы, нетвердо ступая, передвигался адмирал. Лицо его было в крови. Искалеченный, но находивший в себе силы подняться с земли, Вирен еле передвигал ноги, то и дело соскальзывая на тротуар. Медленно двигался этот новомученик навстречу своей гибели. Из груди его не вырвалось ни одного стога, но его молчание лишь распаляло будущих убийц ещё больше.

Пресытившись терзаниями жертвы, «революционно» настроенная толпа окончательно добила ее штыковыми ударами на Якорной площади. Растерзанное тело адмирала перетащили к одному из ближайших оврагов.

Там и лежало оно еще продолжительное время, так как «революционеры» запретили жене Надежде Францевне Вирен и дочери Надежде Робертовне Вирен забрать его для погребения. Обе они счастливо избежали расправы и вскоре покинули Россию, устремившись в Европу.

В тот же день жертвами городского плебса и их неприметными вдохновителями в тот же день стали командир 2-й бригады линкоров начальник 2-й бригады линейных кораблей Балтийского моря контр-адмирал Аркадий Константинович Небольсин и еще два офицера.

Настроение балтийских матросов определял преступный для вооруженных сил России приказ Временного правительства № 1. Безднаказанность поступков гарантировала известную долю «решительности», усиленно подкрепленную заверениями назначаемых на флот правительственных «комиссаров»: низшие чины спешили как можно быстрее свести счеты с каждым неугодным им флотским начальником.

По ночам взбунтовавшиеся команды стали врываться в каюты офицеров на кораблях Балтфлота с вопросом, признают ли те Временное правительство? Отрицательный ответ гарантировал незамедлительный арест, а иногда, в зависимости от степени экзальтации толпы, и удар штыком.

Часто дикие, разъяренные, сбившиеся в банды матросы, дезертиры-солдаты и городская чернь, еще недавно почти незаметная обывателю, стали хозяевами положения на русских военно-морских базах.

Именно их усилиями была осаждена и разрушена городская тюрьма

Кронштадта, откуда на волю были выпущены арестанты, а после присоединившиеся к толпе уголовники с удовольствием принимали участие в истреблении ненавистного «начальства».

По воспоминаниям очевидцев, «зверское избиение офицеров в Кронштадте сопровождалось тем, что людей обкладывали сеном и, облив керосином, сжигали; клали в гробы вместе с расстрелянными ранее людьми еще живого, убивали отцов на глазах у сыновей».

Бунт матросов в Кронштадте распространился от казарм 1-го крепостного пехотного полка, находившихся на Павловской улице. Сопротивление бунтовщикам оказали полицейские, жандармы, а также некоторые офицеры и даже юные воспитанники Морского инженерного училища императора Николая I, окна которого выходили на Поморскую улицу, по которой, крича, в поисках новых жертв рыскала городская чернь вперемешку с матросами. Но противостоять напору обезумевшей толпы было невозможно. Все, кто пытался ей сопротивляться, в том числе и доблестные офицеры Русского флота, безропотно отдавали свои жизни за своего царя, родину и веру...

Всего в Кронштадте в эти дни погибло более 40 человек. Всего за несколько недель февральской анархии в Кронштадте и Гельсингфорсе «революционной массой» были растерзаны два адмирала и более 200 офицеров флота.

1 марта 1917 года за отказ изменить присяге, данной государю у городского памятника адмиралу Макарову, матросами был расстрелян начальник штаба порта контр-адмирал Александр Григорьевич Бутаков. Его брату Алексею Григорьевичу, контр-адмиралу и командиру Петроградского порта, удалось избежать расправы.

В том же году он лишь был отставлен от службы приказом Временного правительства, что спасло ему жизнь. Выйдя в отставку, он недолго смог оставаться безучастным свидетелем развала флота. В 1918 году Бутаков тайно отправился на юг, где повсюду бушевала антибольшевистская борьба, и поступил в Вооруженные силы Юга России, продолжив борьбу с разрушителями державы до самой эвакуации Русской армии Петра Николаевича Врангеля из Крыма в ноябре 1920 года....

В те недобрые дни погиб и еще один представитель славной морской фамилии Бутаковых — капитан 1-го ранга 1-го Балтийского экипажа Сергей Сергеевич, застреленный матросами безо всякого формального повода, просто за факт принадлежности к офицерству.

Тогда же матросы убили командира линкора «Император Александр II» капитана 1-го ранга Николая Ивановича Повалишина и начальника

Учебного минного отряда Балтийского флота контр-адмирала Николая Готлибовича Рейна.

В тот день, но с разницей в несколько часов по кораблям и береговым морским учреждениям прокатилась новая волна кровавых расправ. Командира учебного корабля «Африка» старшего лейтенанта Николая Николаевича Ивкова разъяренная портовая чернь живым спустила под кронштадтский лед.

Не пощадили капитана 2-го ранга Александра Матвеевича Басова, брата генерал-майора военно-морского судебного ведомства Владимира Матвеевича Басова, воевавшего впоследствии в рядах Вооруженных Сил Юга России и проделавшего долгий путь в составе чинов русской эскадры, пришедшей в 1920 году в тунисский городок Бизерту.

Оказался растерзанным толпой и старший офицер учебного судна «Океан» — капитан 2-го ранга Владимир Илларионович Сохачевский. Волна последующих убийств капитанов учебных судов имела целью обезглавить наставников флотской юности — корабельных гардемарин.

В чем провинились перед пресловутым «народом» командиры парусников «Верный», «Океан», «Рында» — остается только гадать. Невольно напрашивается мысль, что этими действиями революционных вандалов управлял некий злой разум, решавший ясные стратегические задачи, направленные против будущего российского флота — её учебного флота.

В эти мартовские дни организованных городских погромов от рук распоясавшейся черни погибли капитан 2-го ранга Виктор Николаевич Буткевич, помощник главного минера Кронштадтского порта старший лейтенант Викентий Викентьевич Буткевич, инженер-механик старший лейтенант Валериан Константинович Баллас и мичман Борис Дмитриевич Висковатов, а также многие другие офицеры по Адмиралтейству, подпоручики и прапорщики.

По сведениям очевидцев, в Кронштадте погибло не менее 12 офицеров сухопутного гарнизона. Четверо его офицеров покончили жизнь самоубийством и еще одиннадцать пропали без вести...

2 марта 1917 года от рук убийц из толпы пали и начальник Школы юнг в Кронштадте капитан 1-го ранга Константин Иванович Степанов и командир 2-го флотского экипажа генерал-майор по адмиралтейству Николай Васильевич Стронский.

4 марта 1917 года, во время стихийных матросских выступлений в Гельсингфорсе, последний командующий Балтийским флотом вице-адмирал Адриан Иванович Непенин был арестован по приказу

«матросского комитета» за отказ сдать дела без соответствующего приказа Временного правительства.

Когда вооруженные матросы под командой какого-то маловыразительного на вид представителя «народной власти» выводили арестованного ими адмирала с территории Военного порта, из толпы грянул выстрел. Пуля попала Непенину в голову. Конвоиры его на миг остановились, опешив, но потом равнодушно двинулись прочь от лежащего на мостовой адмирала. В одну секунду Балтийский флот оказался обезглавленным.

5 марта 1917 года взбунтовавшиеся матросы расстреляли коменданта Свеаборгской крепости генерал-лейтенанта по Адмиралтейству Вениамина Николаевича Протопопова. Как известно, Свеаборг входил в состав флангово-шхерной позиции этой славной крепости Петра Великого и в Великой войне 1914–1918 годов, использовался как база русского минного флота, причинившая столько неприятностей германцам. В тот же день погиб командир 1-го Балтийского флотского экипажа генерал-майор по Адмиралтейству Александр Константинович Гирс.

Жертвами «февральской революции», которую либеральные журналисты того времени окрестили «Великой бескровной», стал и командир линкора «Император Павел I» капитан 1-го ранга Степан Николаевич Дмитриев.

В жестокой мясорубке самосудов в Петрограде 27 марта 1917 года погиб командир крейсера «Аврора» капитан 1-го ранга Михаил Ильич Никольский.

Командира стоявшего в Ревельском порту как база (плавучая гостиница) для британских подводных лодок постигла та же злая участь. Были убиты при разных обстоятельствах командиры миноносцев «Меткий» и «Уссуриец».

Уже после окончания Гражданской войны, в 1922 году, информационно-исторический вестник «Андреевский флаг» во Франции опубликовал на своих страницах список убитых и смертельно раненных в феврале — марте 1917 года 80 офицеров Балтийского флота. Многие из арестованных офицеров в те дни просидели в тюрьмах до начала 1918 года, а затем были расстреляны или утоплены в баржах в Финском заливе как заложники во время проведения «красного террора».

Контр-адмирал Граф отметил важную деталь в одной из своих работ, опубликованных впервые в изгнании. Он настаивал, что от рук своих матросов погибло мало офицеров. Их убийством занимались особые ударные группы, роль своеобразной массовки при которых выполняла

портовая чернь. При этом эти истребительные отряды имели на руках списки, кого именно им следовало убивать.

Глава девятая

Черноморский флот у черты крушения

Новый, 1917 год на Черноморском театре боевых действий начинался под знаком успешных походов подводных судов. Флотилия русских субмарин наводила ужас не только на мелкие турецкие фелюги, но пугала и куда более крупные коммерческие пароходы противника, груженные, как правило, зерном и углем.

Русские лодки «Нерпа», «Морж», «Кашалот» и «Нарвал» регулярно выходили в боевые походы, сея панику своими неожиданными появлениями в водах к востоку от Босфора. У Анатолийского побережья Турции в начале 1917 года они и русские эсминцы. «Быстрый», «Пылкий», «Дерзкий» и «Поспешный» охотились за юркими османскими парусниками, перевозившими фураж для турецкой армии.

В первых числах января 1917 года к Босфору для перехвата германо-турецкого линейного крейсера «Гебен» была выдвинута 2-я бригада линейных кораблей и маневренная группа (линейный корабль «Императрица Екатерина Великая», крейсер «Память Меркурия» и три эсминца). Для того чтобы ограничить поле маневрирования германского крейсера, под прикрытием крейсера «Память Меркурия», два минных заградителя «Эльпидифор» выставили у Босфора 460 мин заграждения.

Конец февраля 1917 года выдался по меркам того времени вполне обыкновенным, и ничто, казалось, не предвещало грядущих трагических событий. С перерывом в десять дней эсминцы «Лейтенант Шестаков», «Лейтенант Зацаренный», «Живой» и «Жаркий» наведались к турецкому побережью и обстреляли там береговые объекты в Тузле и Калиакре.

26 февраля 1917 года утром в Батум на эскадренном миноносце прибыл командующий Черноморским флотом вице-адмирал Александр Васильевич Колчак в сопровождении флаг-капитана по оперативной части капитана 1-го ранга Михаила Ивановича Смирнова. На совещании, где обсуждался вопрос о совместных действиях сухопутных войск и флота на Черноморском театре, выступил главнокомандующий Кавказской армией великий князь Николай Николаевич, одобritельно отозвавшись о действиях Черноморского флота и подчеркнув заслуги адмирала Колчака.

Радость, переполнявшая командующего, была вскоре омрачена. В конце того же дня адмирал получил телеграмму из Морского генерального

штаба о произошедших крупных беспорядках в Петрограде.

Что же точно произошло в столице, пока что понять было сложно, но на всякий случай Колчак распорядился тотчас же отослать срочную радиограмму коменданту Севастопольской крепости: «Прекратить почтовое и телеграфное сообщение Крымского полуострова с остальной Россией и передавать только телеграммы и почту на мое имя и имя моего штаба».

Для дальнейшего прояснения обстоятельств ситуации в стране 3 (16) марта 1917 года Колчак направил на имя адмирала А. И. Русина в Морской штаб следующую телеграмму: «Секретная. Для сохранения спокойствия, нахожу необходимым объявить вверенным мне флоту, войскам, портам и населению, кто в настоящее время является законной верховной властью в стране — кто является законным правительством и кто верховный главнокомандующий. Не имея этих сведений, прошу их мне сообщить. До настоящего времени в подчиненных мне флоте, войсках, портах и населении настроение спокойное. 14 ч. 30 м. 3 марта 1917 г. Колчак».

Пока в столице бушевали трагические для Империи дни, офицеры и моряки Черноморского флота продолжали выполнять свой воинский долг. Маневренная группа 2-й бригады линейных кораблей в ожидании появления «Гебена» у Анатолийского побережья потопила три турецкие парусные шхуны.

Эсминцы «Свирепый» и «Сметливый» уничтожили два парусных судна, перевозивших фураж, и обстреляли турецкие портовые сооружения в Тиреболу и Керасунде.

По получении достоверных сведений об отречении государя от престола адмирал Колчак обратился к чинам Черноморского флота с соответствующим обращением. Он сообщил, в частности, о телеграмме председателя Государственной думы Родзянко о произошедших в столице «событиях».

Эта телеграмма, помимо всего прочего, призывала офицеров, солдат и матросов спокойно исполнять свой долг и «твердо помнить, что дисциплина и порядок есть лучший залог верного и быстрого окончания вызванной старым правительством разрухи и создания Новой Сильной Правительственной власти».

Но не опьяняющий воздух свободы, а неизъяснимая сила хаоса начала заполнять умы черноморцев. Вскоре после обнародования телеграммы Родзянко некоей инициативной группой во флотском полуэкипаже был на скорую руку создан Временный военный исполнительный комитет, состоявший из матросов и унтер-офицеров флота Над Черноморским

флотом вставала зловещая тень неотвратимой катастрофы.

Узнав об этом самовольном поступке нижних чинов, вносящем дезорганизацию во флотскую дисциплину в трудное военное время, Колчак первоначально отказался официально утвердить эту организацию.

Для адмирала было совершенно очевидным, что создание политизированной организации в эти дни противоречило основному принципу русской армии и флота — быть вне политики. Однако комитет, опираясь на выходящие из повиновения командирам матросские и солдатские массы, продолжал вести начатое дело для создания Совета солдатских и матросских депутатов.

Вскоре произошли события, приведшие к взрывоопасной ситуации на всем флоте. Командующему Черноморским флотом доложили, что на линкоре «Императрица Екатерина Великая» утром началось брожение матросов, которое к вечеру вылилось в требование списать с корабля офицеров с немецкими фамилиями как потенциальных предателей «русского дела».

За этим демагогическим и бессмысленным действием не замедлила разразиться настоящая трагедия. Поздно ночью офицер линкора мичман Фок захотел пройти с башенного помещения в погреба, но не был допущен туда часовым, который под впечатлением событий дня принял попытку проверить погреба за желание произвести взрыв, дабы, как утверждал часовой впоследствии, «отвлечь команду от революционных событий». Оскорбленный действиями матроса, в ту же ночь мичман Фок застрелился в своей каюте.

День ото дня хаос на кораблях Черноморского флота возрастал, набирая обороты, но даже несмотря на выходящие из повиновения матросские массы, начинавшуюся дезорганизацию службы, русские морские офицеры по-прежнему проявляли чудеса стойкости и героизма.

Одним из характерных случаев того времени можно считать историю, произошедшую с одним из гидросамолетов авиации Черноморского флота под командой летчика лейтенанта Сергеева и наблюдателя унтер-офицера Тура.

Гидроплан получил при обстреле над Босфором во время воздушной разведки пулевую пробоину в бензиновом баке. Бензин стал вытекать, и аппарат был вынужден спланировать на воду на румелийском берегу в районе Деркоса, оказавшись вне всякой видимости сопровождавших русских судов. Полагая самолет лейтенанта Сергеева сбитым или захваченным, русский гидроавиатранспорт и сопровождавшие его корабли вернулись назад в Севастополь.

Сергеев и Тур заметили невдалеке от себя турецкую шхуну и, используя остатки бензина, развернулись на воде для совершения атаки. Открыв огонь из пулемета, русские авиаторы вынудили турок спешно бросить шхуну и на шлюпке удалиться к берегу. Однако и рухнувший в воду гидроплан стал постепенно разваливаться на части. Чудом оба летчика, покинувшие обреченную машину, не пострадали. Сказался опыт морской службы. Вплавь добрались они до покинутой турками шхуны и забрались на борт. Подняв паруса, Сергеев и Тур развернули свой трофей к северу, направляясь в сторону Севастополя. После шестисуточного плавания, выдержав сильный шторм, безо всякой провизии и почти без воды летчики прибыли к Джарылгачской косе, откуда дали о себе знать. Вскоре они были взяты на высланный за ними миноносец.

Тем временем в самом Севастополе творилось нечто трудно вообразимое в обычных условиях жизни, и тем более во время войны. Под напором требований «демократически настроенной общественности» города из городской тюрьмы были освобождены два политических преступника — нижние чины броненосца, носившего до 1905 года имя «Князь Потемкин-Таврический» до приснопамятного мятежа, после подавления которого он был переименован в «Святого Пантелеймона».

Потенциальные каторжники, а ныне граждане «свободной России» не замедлили явиться в штаб крепости, где от растерянных военных чиновников без препятствий получили вид на жительство.

Очаг бунта на линкоре «Императрица Екатерина Великая» медленно тлел, готовый вспыхнуть ярким пламенем в любой момент. Утром 5 (18) марта по требованию его команды на корабль прибыл сам командующий Черноморским флотом Колчак. Перед строем команды адмирал высказал оной своё неудовольствие. Обращаясь к организаторам выступления против «немцев», он публично отказался удовлетворять требование об удалении с флота офицеров с германскими фамилиями.

События на флоте угрожающе развивались, несмотря на то что внешне в Севастополе жизнь протекала как прежде. По приказу командующего флотом в Севастополе на Нахимовской площади прошел парад морских частей и войск гарнизона совместно с учащимися города. Перед парадом Сильвестр (Братановский), епископ Севастопольский, отслужил «благословенное молебствие» Богохранимой державе Российской, «народному правительству», верховному главнокомандующему и всему российскому воинству. В час дня парад закончился, командование флота и духовенство отправились на парадный обед к генерал-губернатору города свиты Его Величества контр-адмиралу Михаилу Михайловичу Веселкину.

Впрочем, вскоре накал политических страстей и какая-то общая потребность в публичных высказываниях привели к тому, что в один прекрасный день во флотском экипаже вспыхнул митинг матросов, солдат и портовых рабочих. Один оратор сменял другого, речи, одна протяженнее другой, собирали толпы зевак и случайных прохожих. К пяти часам вечера во дворе экипажа насчитывалось уже до 10 тысяч человек! Выступавшие люди говорили обо всем, а по существу знакомили собравшихся с содержанием прочитанных ими столичных газет. Раздавались выкрики провокаторов, требовавших ответа на все услышанное от командования флотом и сухопутными силами. Наконец, в конце митинга по требованию, переданному якобы от матросов и солдат, прибыл Колчак и, не удержавшись, ввязался в полемику, выступив с продолжительной речью.

Страсть к суесловию граждан, освобожденных от «царя-тирана», не унималась, а лишь возрастала день ото дня. Казалось, что в демагогические прения «общественных» групп вовлечен весь Севастополь. От простого сотрясения воздуха, управляемые чьей-то недоброй волей, иногда «революционные массы» переходили к конкретным делам. К тому же дела эти были не просто единовременными акциями распоясавшегося плебса. В этих хорошо продуманных сценариях читался все тот же почерк «мировой закулисы». Общая тенденция тех дней прослеживалась как направленная на преступную дестабилизацию внутренней обстановки в условиях продолжающейся войны.

Все шло хорошо до тех пор, пока митингующим кто-то не стал подсказывать идеи расправы над «эксплуататорами трудового народа», недвусмысленно причисляя к ним офицеров и адмиралов. И хотя дисциплина на Черноморском флоте оставалась в те дни сравнительно высокой, даже сторонним наблюдателями стало ясно, что грядущего насилия не избежать, и это лишь вопрос времени. Но пока на севастопольских улицах и площадях мирно гудели своим многоголосьем бесчисленные митинги «трудящихся»...

Вскоре произошло одно малозаметное событие, положившее «начало концу» сколь бы то ни было твердой власти, опирающейся на военную силу. Митинг, состоявшийся на севастопольской Большой Морской улице, возле здания городской думы, частично перетек в зал заседаний. Обсуждался вопрос о «тяжелом наследии прошлого», жандармах и полицейских, которые подлежали революционному суду и полному разоружению. К числу подлежащих изъятию оружия лиц кто-то неизвестный весьма настойчиво предлагал отнести и морских офицеров. Идея была подхвачена «демократически» настроенной частью думы и

встречена овациями зала. Председательствующий согласился на создание «милиции» из числа энтузиастов, вооружить которых предполагалось за счет части изъятого у полицейских и моряков оружия.

Поскольку военные вопросы, к которым относилось и разоружение офицерства во время войны, были вне компетенции думы, для их согласования к заседавшим был вызван адмирал Колчак, прибывший с контр-адмиралом Веселкиным. Оба адмирала прибыли на встречу не без некоторого раздражения, ибо вновь были отвлечены от своих непосредственных задач руководства боевыми действиями флота и тыла и вовлечены в сомнительные дискуссии по реформированию нового милицейского аппарата города. Однако дело касалось чувствительного вопроса разоружения флотских офицеров, на котором так настаивали «народные массы», и здесь долг адмирала Колчака обязывал его стать участником долгих переговоров с представителями думы и «трудового народа».

Вопросы разоружения полиции и жандармов, наконец, разрешились. Компромиссным вариантом, достигнутым на встрече командования флотом и разношерстной публикой в городской думе, стал план по организации временных флотских патрулей, наблюдавших за городским порядком на период формирования «милиции».

На том заседании один из выступивших либералов, в порыве неумеренной инициативности, в качестве борьбы «с наследием царского режима», предложил отстранить от должности севастопольского генерал-губернатора Веселкина. Очевидный нонсенс был воспринят аплодисментами, и зал загудел, как встревоженный улей.

Взявший слово Колчак в краткой и энергичной речи напомнил собравшимся, что, несмотря на внутренние российские перемены, войну с Германией никто не отменял, а смена высших должностных лиц в прифронтовом городе без всяких на то оснований будет лишь на руку противнику.

С ним согласились, и даже спросили об ответных предложениях. В ходе завязавшегося диалога с президиумом Колчак пришел к ряду компромиссов с членами городской думы. В душе адмирал был рад, что его доводы отрезвляюще подействовали на собравшихся. Более того, заставили задуматься о последствиях действий, которые делегаты собирались предпринять в порыве неумеренной эйфории. Около часа ночи под крики «ура» изрядно уставший Александр Васильевич Колчак покинул заседание городской думы.

Радости командующий Черноморским флотом не испытывал, ибо кто

бы еще год назад мог подумать, что он станет тратить драгоценное время в долгих и бессмысленных обсуждениях второстепенных вопросов городского самоуправления?

Увы, приходилось, ибо от него теперь зависели сотни судеб его подчиненных, ежедневно, ежеминутно подвергавшихся смертельной опасности от рук «революционеров». Об атмосфере тех дней очевидец вспоминал: «Разгул митингов с подстрекательскими речами, направленными против офицеров, порождали общий дух безнаказанности и безответственности, приводя все на флоте к полному хаосу. Ни один корабль не мог выйти в море без разрешения комитета, который по своему усмотрению изменял и отменял приказы командования. Посыпались требования отобрать у офицеров кают-компания, заставить их самих драить палубы и стоять вахты в кочегарках... Строгие и авторитетные офицеры под разными предлогами были удалены с кораблей и заменены слабыми и безвольными, рабски следующими на поводу у команды, служа мишенью для гнусных шуток и просто издевательств. Офицеры, имевшие несчастье носить немецкие фамилии, были поголовно объявлены шпионами»^[19].

6–7 (19–20) марта адмирал Колчак направил председателю Совета министров М. В. Родзянко телеграмму следующего содержания: «От имени Черноморского флота и севастопольского гарнизона прошу принять и передать совету министров уверения, что Черноморский флот и крепость всецело находятся в распоряжении нового народного правительства и приложат все силы для доведения войны до победного конца».

В тот же день командующий Черноморским флотом огласил приказ военного и морского министра Временного правительства, отменивший наименование матросов «нижними чинами», титулование офицеров, а также ограничения гражданских прав нижних чинов. Невольный свидетель происходившего в те дни развала единой флотской системы традиций и устава отмечал, что в «приказе много говорилось о правах солдат и матросов, но совершенно ничего не говорилось об их обязанностях. Разreshалось не выполнять приказы и вообще не подчиняться своим офицерам. Отныне матросы должны были сами выбирать себе командиров по собственному вкусу... Ни о какой службе уже не могло быть и речи. Фактически офицеры были лишены возможности руководства. За ними постоянно следили „комитетчики“, вмешиваясь во все вопросы даже при планировании боевых операций»^[20].

После того как телеграмма с «Приказом № 1 Петроградского совета

рабочих и солдатских депутатов о демократизации армии» была обнародована, в тот же день, около 22 часов в Севастополь приехала командированная Временным правительством группа членов Государственной думы во главе с рабочим И. Н. Туляковым, слесарем Сулинского завода, социал-демократом по своей партийной принадлежности.

В те беспокойные дни члены Государственной думы разъезжали по кораблям и частям и выступали на многочисленных митингах, разъясняя гражданам их права и агитируя за войну до победного конца и... против контрреволюции...

Прибывший в Севастополь по поручению Временного правительства и Петроградского совета Туляков подписал мандат, предоставляющий ЦВИК право «командировать по его усмотрению своих делегатов в различные города для организации воинских частей и рабочих партий в духе, продиктованном новым строем».

Думцы встретились и с командующим флотом. Умоляли поддержать начинания Временного правительства, гарантировать исполнения его приказов и, если потребуется, использовать всю власть и полномочия, чтобы воплотить их в жизнь. От Колчака ультимативно потребовали политического жеста, подтверждающего его лояльность временной петроградской власти.

Адмирал избрал менее болезненную для военного дела форму изъявления преданности Черноморского флота правительству, разумно издав приказ «в ознаменование великих событий освободить от наказаний за противодисциплинарные проступки, наложенных властью начальников не по суду до 8 марта на всех чинов подчиненных мне частей флота и армии».

Его визитеры сдержанно поблагодарили Колчака за сотрудничество, но упрекнули в отсутствии радикальной программы по дальнейшей либерализации обстановки.

Под давлением этих петроградских депутатов, требовавших постоянной борьбы с «наследием царского режима», в Севастополе был опубликован приказ коменданта севастопольской крепости о сложении с себя полномочий генерал-губернатором города Веселкиным.

Однако на том «либерализация политической и общественной жизни» в городе не завершилась. Вскоре городским властям пришлось опубликовать в газетах извещение начальника севастопольской охраны о том, что «за отсутствием надобности, бывшие чины полиции Севастопольского градоначальника» передаются в распоряжение воинского

начальника.

На время это показалось достаточным, и депутаты отбыли восвояси докладывать о проделанной работе.

14 (27) марта 1917 года начальник штаба Верховного Главнокомандующего генерал-лейтенант Антон Иванович Деникин в докладной записке Временному правительству отмечал, что в Черноморском флоте отречение от престола Николая II встречено спокойно «и с пониманием важности переживаемого момента. Работы не прекращались и не прекращаются...» Как бы в подтверждение этих слов, 15 (28) марта в Петроград поездом прибыла ответная делегация Черноморского флота в составе 32 офицеров, кондукторов, матросов, солдат и рабочих. Делегаты были приняты членами Думы и Временным правительством.

Делегация изложила требования Черноморского флота: вести войну до победного конца, усилить работу на оборону, поддержать Временное правительство и в итоге созвать Учредительное собрание для определения судьбы России как государства.

Пока депутация черноморцев общалась в Государственной думе с её не в меру восторженными депутатами, в Севастополе произошло еще одно событие, повлиявшее в дальнейшем на весь ход городской жизни и ставшее своеобразным прологом новых потрясений.

16 (29) марта при участии «советчиков» революционные массы «ликвидировали» 7-й участок полиции Севастопольского градоначальства. Чины полиция были разоружены, а оружие их передано городской управе. Помещение заняла милиция, на первых порах составленная из людей случайных. На следующий день в городе был опубликован приказ командующего Черноморским флотом адмирала Колчака о приведении к присяге Временному правительству всех войск и флота.

На следующий день в присутствии назначенного комиссаром флота Тулякова на севастопольском Куликовом поле были торжественно приведены к присяге Временному правительству Черноморский флот и гарнизон Севастополя. Перед принятием присяги архипастырь отслужил молебен в соборе и на Куликовом поле.

Далее события происходили, сменяя друг друга, как в чудовищном калейдоскопе, где одни многогранные фигуры, складываясь, вызвали к жизни другие.

До 21 марта (3 апреля) за севастопольской городской чертой, в так называемой Собачьей балке, стараниями безымянных энтузиастов были обнаружены останки казненных участников восстания 1905 года. Находка

незамедлительно стала достоянием гласности, ибо с чьей-то легкой руки либеральные городские газеты вышли в экстренном порядке с кричащими заголовками о случайно раскрытых преступлениях «царского режима».

В сопровождении многотысячной толпы, под заунывное пение «Вы жертвою пали борьбы роковой» останки были пронесены толпой по главной севастопольской улице на Графскую пристань. Оттуда процессия потянулась к Северной стороне для торжественного погребения на Братском кладбище.

Современный исследователь истории Русской Православной Церкви в феврале 1917 года так описал эти странные действия, разыгравшиеся в Крыму в те дни: «...Специальной экспедицией, снаряжённой Севастопольским Советом, останки моряков-черноморцев были обнаружены 16 апреля 1917 г. Вскоре, 7 мая, представители Общественного комитета и Совета военных депутатов Очаковской крепости прибыли на Березань. Прах моряков был помещён в роскошно убранные железные гробы, которые, после церковной панихиды, перенесены были на катер, взявший под залпы артиллерийского салюта курс на Очаков. Там останки погибших перенесены были в собор города, где рядом с ними выставили почётный караул и отслужили торжественную заупокойную службу.

Перед панихидой местный священник призвал собравшихся граждан „следовать идеям казнённых“, отдавших жизнь за свободу народа. Окончание проповеди звучало так: „Дадим, подобно Шмидту, слово ни перед чем не останавливаясь от намеченной цели свободы, равенства и братства. В этом проявится наибольшее уважение к увековечению памяти истинного сына России“.

После церковной службы на улицах города был проведён ряд митингов и манифестаций, сопровождавшихся звуками оркестров и пением революционных гимнов.

Вечером того же дня прах расстрелянных моряков доставили на крейсер, который отбыл в Одессу. Встретить останки лейтенанта Шмидта 8 мая вышло буквально всё население Одессы.

Манифестанты держали десятки красных и чёрных (траурных) знамён с надписями „Вечная память борцам за свободу“. Среди встречающих был архиерейский хор и многочисленное духовенство, возглавляемое викарием Херсоно-Одесской епархии епископом Николаевским Алексием (Баженовым). С воинскими почестями под звуки гимна „Коль славен наш Господь в Сионе“ гробы были снесены с корабля на пристань.

После заупокойной службы их с грандиозной манифестацией пронесли по улицам города. Процессия направилась к кафедральному

собору и сопровождалась крестным ходом. При входе в соборный храм она была встречена архиепископом Херсонским и Одесским Назарием (Кирилловым), который, вместе с епископом Алексием, отслужил торжественную панихиду.

Митинги при перезахоронении останков борцов за свободу продолжались весь день. Вечером гробы с прахом „очаковцев“ под звуки похоронного марша и „Коль славен“ вновь были внесены на крейсер, взявший курс на Севастополь.

В Севастополе 9 мая поклониться жертвам „старого режима“ к набережной собралось буквально всё население города. Вдоль улиц строем стояли войска со знамёнами своих частей, красными и траурными флагами. Среди масс народа на Графской пристани останки расстрелянных моряков встречало всё духовенство города во главе с епископом Севастопольским Сильвестром (Братановским), викарием Таврической епархии.

После того как „при чрезвычайно торжественной обстановке“ гробы были перевезены с крейсера на берег, процессия двинулась с ними к собору. Её возглавил командующий Черноморским флотом Колчак с офицерами штаба. Манифестанты несли более 200 венков.

Роль севастопольского духовенства в рассматриваемых событиях не ограничилась участием во встрече останков „очаковцев“. В связи с тем, что придание праха казнённых земле было отложено до прибытия их родственников, гробы с останками расстрелянных революционеров были помещены в городской Покровский собор для всеобщего поклонения.

Там они находились больше недели: военный и морской министр А. Ф. Керенский, совершая поездку на Юго-Западный фронт и посетив Севастополь 17 мая, торжественно возложил в соборе на гроб лейтенанта Шмидта венки и Георгиевский крест.

Таким образом, церемониал перезахоронения останков моряков-„очаковцев“ носил ярко выраженный религиозный характер и напоминал перенесение святых мощей. В последний путь прах лейтенанта Шмидта провожали три архиерея и десятки священно- и церковнослужителей Очакова, Одессы и Севастополя»^[21].

25 марта (7 апреля) 1917 года, после обедни, у собора присягнули Временному правительству рабочие порта.

После принятия присяги рабочие с пением «Марсельезы» направились по Екатерининской улице. Впереди несли шелковое знамя с надписью «Да здравствует свободная Россия и демократическая республика!» Манифестанты несли знамена с портретом лейтенанта Шмидта и надписями «Да здравствует единение рабочих всего мира!», «Война за

свободу до победного конца!».

Шествие завершилось на Приморском бульваре, где тотчас же разразился стихийный митинг со ставшими традиционными проклятиями «царскому режиму».

Глава десятая

На Тихом океане

Геополитическое значение своих дальневосточных окраин правительство Российской империи начало сознавать сравнительно рано, но спешить с укреплением восточных границ не спешило.

Безмятежно в этих широтах протекал XIX век Империи, и лишь в его конце, в 1897 году, на полноводной и широкой реке Амур стали создаваться сезонные временные формирования из вооруженных коммерческих судов. Вооружались больше против хунхузов и всяких «случайностей», чем против широкомасштабного вторжения регулярных частей какой-либо державы.

Спустя всего три года, в 1900 году, образовалась уже не сезонная, хотя и по-прежнему временная, флотилия на Амуре, состоявшая из вооруженных частных барж и пароходов.

Прошли еще несколько лет, прежде чем в апреле 1906 года Морским генеральным штабом было предписано сформировать Отдельный отряд судов Сибирской военной флотилии.

Во время Русско-японской войны Амурская флотилия осуществляла воинские перевозки. С июля 1906 года суда этого отряда использовались для обороны пограничной линии Амурского бассейна и обеспечения водных сообщений по этой же реке.

Спустя еще три года, после подписания между Россией и Японией Портсмутского мирного договора, в ноябре 1908 года хорошо зарекомендовавший себя во время войны транспортный отряд на Амуре был окончательно преобразован в Амурскую речную флотилию, ставшую, таким образом, первым постоянно действующим военно-морским формированием на этой имперской окраине.

Главной базой флотилии стал Осиповский затон, близ Хабаровска. К 1910 году Амурская военная флотилия насчитывала 28 вымпелов, в число которых входили 8 башенных и более 10 мелких канонерских лодок.

Война с Японией заставила по-новому взглянуть на место и роль русского военно-морского флота на Дальнем Востоке.

В 1910 году в Сибирской военной флотилии, главная база которой тогда находилась во Владивостоке, стали происходить качественные изменения по укреплению ее боевой мощи.

В состав флотилии вошли два знаменитых впоследствии крейсера «Аскольд» и «Жемчуг», два дивизиона миноносцев, именуемых Минной бригадой, 13 подводных лодок, канонерская лодка «Маньчжур», два минных заградителя, а также многие вспомогательные и транспортные корабли.

Морской генеральный штаб и его начальник адмирал Русин искренне полагали данное количество единиц флота достаточными для ведения как оборонительных, так и маневренных наступательных операций в данном регионе, однако начавшаяся Великая война преподнесла России ряд неприятных сюрпризов.

20 июля 1914 года командующий Сибирской флотилией императорского флота и Георгиевский кавалер Михаил Федорович фон Шульц, которого в 1919 году в Петрограде расстреляют большевики, получил срочный запрос от российского военного агента из Токио, вопрошавшего: «Для согласования действий союзных эскадр на Дальнем Востоке надо знать:...Где находятся „Аскольд“ и „Жемчуг“, могут ли они действовать активно и на каком расстоянии...»

Фон Шульцу стало ясно, что этот запрос не случаен и что теперь следует ждать неминуемого приближения каких-то весьма значимых событий. Так и оказалось: через десяток дней, 29 июля из Морского генерального штаба на имя командующего Сибирской флотилией поступила другая телеграмма, гласившая: «Минмор приказал прекратить увольнение нижних чинов в запас и отпуска. Находящихся в отпусках немедленно вытребовать».

Учитывая события, происходившие в Европе, фон Шульц был не на шутку встревожен, предполагая, что этот приказ мог означать лишь одно — скорое вступление России в войну. Впрочем, точных сроков командующий предполагать не мог. Но он не сомневался, что силы германской эскадры адмирала графа фон Шпее, находившиеся в то время в Тихом океане, непременно захотят атаковать российский флот сразу же после вступления двух стран в войну.

На следующий день начальник Морского генерального штаба адмирал Русин официально уведомил фон Шульца об осложнении дипломатических отношений с Германией и Австрией, намекнув, между прочим, о предстоящем разрыве отношений, за которым неизбежно последует приказ о всеобщей мобилизации. Последняя, разумеется, не относилась к отдаленному Приамурскому округу и Сибирской флотилии, но в телеграмме, пришедшей в её штаб во Владивостоке в ночь на 31 июля 1914 года, адмирал Русин предостерегал её командующего: «Флотилию, по

возможности, держите в боевой готовности».

Фон Шульц затребовал сведения о ситуации с германской эскадрой. Морской генеральный штаб ответил ему, что по донесениям русского военного агента в Японии и дипломатических представителей в Китае эскадра адмирала Шпее в данный момент находится в германской колонии Циндао. Штаб также сообщал Шульцу несколько странные сведения: «по слухам» (!), германская эскадра намерена «предпринять действия против Владивостока»!

Разразившаяся вскоре мировая война по-настоящему затронула русские морские силы на Тихом океане в конце сентября 1914 года, то есть когда развернулось полномасштабное вооруженное противоборство между странами Антанты и Центрального союза.

Союзники не замедлили обратиться к России с просьбой включить крейсера Сибирской флотилии в состав объединенной эскадры для действий в Тихом и Индийском океанах. Морской министр адмирал Иван Константинович Григорович энергично возражал против распыления немногочисленных русских сил, но командующий Сибирской флотилией контр-адмирал фон Шульц заверил его, что с точки зрения дипломатии будет нелишне продемонстрировать жест доброй воли странам Антанты.

Более того, путем личных связей Шульца и доверия со стороны начальника Морского генерального штаба он получил одобрение на свои действия с личного разрешения государя!

Для защиты русского торгового флота на Тихом океане контр-адмирал фон Шульц предложил сократить их рейсы, а не держать крейсера для конвоя.

4 (17) сентября 1914 года он докладывал адмиралу А. И. Русину: «Ввиду опасности захвата пароходов неприятелем, в первый месяц войны рейсы пароходов Добровольного флота на всех линиях были совершенно прекращены...»

В то же время волей фон Шульца крейсер «Аскольд» был командирован в союзную британскую эскадру вице-адмирала Т.-М. Джеррама и отправлен в составе конвоя из четырех транспортов и вспомогательного крейсера в Сингапур.

На следующий день, 27 сентября, другой русский крейсер «Жемчуг» вышел из Гонконга, где заправлялся углем и водой, в Сингапур с заходом в Хайфон и Сайгон, конвоируя некий французский транспорт.

Конвои русских крейсеров оставались насущной необходимостью не только для торгового флота союзников, но и самой России. Беззащитные русские торговые пароходы еще ходили некоторое время на свой страх и

риск без надлежащего прикрытия военно-морских сил, пока гром, наконец, не грянул.

22 июля (4 августа) 1914 года пароход российского Добровольного флота «Рязань» был захвачен немецким легким крейсером «Эмден», оказавшись первым призом, взятым германцами на Тихом океане.

Это событие, произошедшее в нейтральных водах, открыло новую страницу в истории морской войны, показав, что отныне право силы превалирует над силой права.

Капитан «Эмдена» так описал это событие в своих воспоминаниях: «...В предрассветной мгле прямо по носу вырисовывался корпус большого корабля; он шел без огней, и можно было предполагать, что это военное судно. „Эмден“ пошел на сближение с ним, не сбавляя хода. Заметив нас, он резко изменил курс и стал уходить. Целые облака дыма повалили из его труб, и он прибавил ходу, направляясь к японским берегам, до которых было около 15 миль. Тяжелые клубы дыма стлались по воде и окутывали нас непроницаемой пеленой. От убегающего корабля виднелись лишь верхушки стеньг, и распознать его было совершенно невозможно. Но поведение его доказывало, что это не нейтральный корабль.

Между тем понемногу светало. „Немедленно застопорить машины“, — взвился сигнал на нашей фор-стеннге. Ответа не последовало; поэтому через некоторое время мы сделали холостой выстрел. Это также не произвело на него никакого впечатления, и он явно уходил от нас в нейтральные воды. Командир приказал сделать несколько боевых выстрелов. Заметив падения у своего борта, он остановился, развернулся и поднял на всех стеньгах русские флаги... Это был пароход русского добровольного флота „Рязань“. Обычно он совершал пассажирские рейсы между Шанхаем и Владивостоком. С объявлением войны он получил вооружение и превратился во вспомогательный крейсер. „Рязань“ был совершенно новый, быстроходный корабль, построенный в Германии у Шихау... Спустить на воду катер для доставки на „Рязань“ призовой команды было не так легко. Шлюпку волной могло ударить о борт, опрокинуть или разбить. Но все обошлось благополучно, и скоро мы имели удовольствие видеть, как наш офицер и назначенная в его распоряжение команда, вооруженная револьверами, поднялась по штурмтрапу на русский пароход. Русский флаг спустили и вместо него подняли германский. Ввиду того, что пароходом можно было воспользоваться для самых разнообразных целей (впоследствии из него вышел отличный вспомогательный крейсер), наш командир решил не топить его, а привести с собой в Циндао. 15-узловым ходом мы повернули на юг. Позади нас,

правя в кильватер, шла „Рязань“. Капитан „Рязани“ подал два настойчивых протеста по поводу задержания его корабля. По его словам, это было мирное торговое судно, и мы не имели права его арестовывать. Он так и не мог уяснить себе всей обстановки, а представления его о праве собственности на море были более чем наивные. На вопросы, почему „Рязань“ пыталась скрыться от нас, он отмалчивался. Наш командир приказал ему передать, что судьба его выяснится по приходу в Циндао... Конечно, на протесты капитана „Рязани“ никто не обращал никакого внимания, и командир, наконец, заявил ему, что плавание „Эмдена“ совсем не его забота, и дал ему понять, как с ним поступят, если он не угомонится...»

Представители стран Антанты в Индийском океане были раздражены сообщениями об успешных действиях против их торгового флота легкого германского крейсера «Эмден» под командованием капитана 2-го ранга Карла Мюллера. Этот корабль, водоизмещением в 4268 тонн, обладал десятью 105-мм и восемью 52-мм орудиями, помимо которых было и два торпедных аппарата.

К концу октября 1914 года этот легкий крейсер успел захватить и уничтожить 22 торговых судна противника общим водоизмещением более 100 тысяч тонн. В ночь на 22 сентября 1914 года «Эмден» безнаказанно обстрелял британские колониальные владения — индийский порт Мадрас.

Но апогеем славы «Эмдена» суждено было стать набегу на малазийский порт острова Пинанга. Главная и основная цель Карла Мюллера заключалась в уничтожении всех находившихся там кораблей и транспортов Антанты.

Там на пути «Эмдена» самым роковым образом оказался русский крейсер «Жемчуг», прибывший в этот порт еще в августе 1914 года по приказу командующего Сибирской флотилией для конвоирования союзных военных транспортов и торговых судов.

Крейсер «Жемчуг» водоизмещением 3130 тонн, обладавший восемью 120-мм и четырьмя 47-мм орудиями, имел три торпедных аппарата, и в открытом морском сражении он не уступил бы по своим качествам германскому «Эмдену», но именно таким образом им не суждено было помериться силами...

13 (26) октября 1914 года, после ряда изнурительных морских переходов крейсер «Жемчуг» во главе с капитаном 2-го ранга бароном Иваном Александровичем Черкасовым прибыл в порт Пинанг для переборки механизмов и чистки котлов. Казалось, ничто не предвещало беды.

Горизонт был чист, и только на внешнем рейде сновали юркие торговые шхуны малайцев.

При приближении к острову Пинанг капитан «Эмдена» отдал приказ о поставке четвертой фальшивой трубы, чтобы очертания германского корабля стали походить на английский крейсер типа «Ярмут». Безмятежность тропического порта усугубляли его маяки: входные и створные огни Пинанга светили, как в мирное время, словно бы мировая война не шла уже третий месяц.

Исследователи нападения «Эмдена» на Пинангу уверены, что именно этот фактор позволил германскому кораблю беспрепятственно войти в порт.

Крейсер входил полностью затемненный, без поднятого флага. «В предрассветной мгле можно было различить большое количество судов, скученных в гавани. По первому взгляду только одни „купцы“. Как мы ни протирали глаза, нигде не было ничего похожего на военный корабль...» — вспоминал командир германского крейсера. Неожиданно капитану сообщили, что наблюдатели видят на фоне огней силуэт крупного боевого корабля с высокой мачтой между второй и третьей дымовыми трубами. Мюллер немедленно отдал приказ атаковать именно его.

Приблизившись к неизвестному боевому кораблю на максимально возможное близкое расстояние, на «Эмдене» поняли, что перед ними русский легкий крейсер «Жемчуг». Безмятежный и недвижимый корабль представлял для противника в условиях царящей безмятежности совершенную цель.

Германский свидетель нападения удивлялся: «Наконец, когда „Эмден“ прошел на расстоянии около 1 кабельтова под кормой у загадочного корабля и вышел к нему на траверз, мы окончательно установили, что это крейсер „Жемчуг“. На нем царили мир и тишина. Мы были так близко от него, что в слабом свете зарождавшегося дня отчетливо виднелось все, что делается на русском крейсере. Но ни вахтенного начальника, ни вахтенных, ни сигнальщиков не было заметно».

В 5 час 18 мин утра артиллеристы «Эмдена» получили приказ открыть огонь и выпустить по «Жемчугу» одну торпеду.

Ровно через 11 секунд над русским крейсером поднялся огромный столб воды и огня. Корму «Жемчуга» от потрясшего её взрыва подбросило вверх, а затем она грузно осела в темную воду, освещаемую заревом пожара, почти до кормового флагштока.

Снаряды «Эмдена» уже рвались в носовой части «Жемчуга», где располагались матросские кубрики. Германский мемуарист так описывал произведенный обстрел русского крейсера: «С дистанции около 1

кабельтовых мы выпустили свою первую мину из правого бортового аппарата и в тот же момент открыли огонь всем бортом по носовой части „Жемчуга“, где, вероятно, спала в своих койках большая часть команды. Наша мина взорвалась в кормовой части крейсера. Его всего как бы сотрясло от этого взрыва. Корму подбросило на 0,25 или 0,5 метра из воды, а затем она стала медленно погружаться. Только после этого русские обнаружили признаки жизни. Видно было, как распахиваются двери офицерских кают. Много офицеров выскочило наверх, но казалось, будто они не слишком твердо знают свои места по боевому расписанию. Потоптавшись немного, они стремительно бросились на корму и стали кидаться за борт. Их примеру последовали и матросы... Между тем наша артиллерия поддерживала бешеный огонь по „Жемчугу“. „Эмден“ самым малым ходом дефилировал мимо противника в расстоянии около 2 кабельтовых, посылая в него один залп за другим. Носовая часть крейсера была изрешечена за несколько минут. Языки пламени охватили весь полубак. Сквозь дыры в борту виднелся противоположный берег. Ни один наш снаряд не пропал даром. При попаданиях появились какие-то короткие, почти бесцветные вспышки. Затем около пробойны образовывался как бы огненный вихрь, устремлявшийся внутрь корабля, и сквозь пробойны и отверстия в борту вылетало целое облако дыма несколько метров в диаметре. Я думаю, что из-под полубака вряд ли мог спастись хоть один человек...»

Однако русские морские офицеры и в этих чудовищных условиях смогли дать последний должный ответ атаковавшему противнику. Хотя на «Жемчуге» и началась паника, а часть команды бросилась за борт, ситуацию изменили два офицера — капитан 2-го ранга Николай Владимирович Кулибин (которому будет суждено пасть от руки большевиков в Петрограде четыре года спустя) и артиллерийский офицер лейтенант Юлий Юльевич Рыбалтовский.

Дело хорошего отпора нападавшему германскому крейсеру осложнилось тем, что матросы, относительно быстро занявшие свои места у целых орудий, по команде Рыбалтовского и Кулибина не обнаружили там снарядов — элеваторы подачи не действовали. Отчасти это произошло потому, что капитан корабля капитан 2-го ранга барон Иван Александрович Черкасов перед своим съездом на берег приказал убрать боезапас в погреба, так как снаряды нагревались из-за высокой температуры наружного воздуха.

Словно предвидя грядущую трагедию, старший офицер крейсера Николай Владимирович Кулибин настойчиво добивался разрешения

командира зарядить хотя бы два орудия и иметь около них по пять снарядов в кранцах первых выстрелов и элеваторах.

Именно из одного из этих чудом уцелевших кормовых орудий лейтенант Рыбалтовский лично открыл огонь, успев произвести по «Эмдену» всего лишь несколько выстрелов. И хотя по его показаниям два снаряда попали в германский крейсер, документально это не было подтверждено.

Вахтенный начальник крейсера мичман А. К. Сипайло открыл огонь из уцелевшего носового орудия и первым же выстрелом по германскому крейсеру добился попадания. На «Эмдене» вспыхнул пожар, о котором скромно умолчал германский мемуарист.

Второй выстрел орудия мичмана Сипайло совпал с прямым попаданием в него германского снаряда, уничтожившего и всех находившихся возле людей...

По «Эмдену» была открыта стрельба не только с крейсера «Жемчуг». Правда, на германском крейсере не сразу установили, откуда ведется огонь, «но скоро сигнальщики заметили французскую канонерку „D'Iberville“, стоявшую на якоре посреди купеческих судов. Стало очевидным, что это именно она по нам и стреляла», — вспоминал германский очевидец обстрела.

Германский крейсер стал разворачиваться, стремясь поскорее покинуть порт, когда уцелевшие моряки «Жемчуга» добрались до своих орудий, подключили элеваторы подачи снарядов и открыли по нему ответный огонь.

«Эмден» продолжал медленно уходить, ложась на обратный курс и отвечая залпами своих кормовых орудий по объётому пламенем русскому кораблю. На прощание капитан Мюллер приказал выпустить по гибнущему русскому крейсеру еще одну торпеду, и в 5 час 28 мин утра её взрыв потряс борт «Жемчуга».

От этого взрыва крейсер разломило пополам, и он стал стремительно уходить под воду. Со стороны «Эмдена» картина выглядела следующим образом: «...гигантский столб серого дыма, пара и водных брызг поднялся на высоту около 150 метров. Части судового корпуса, оторванные взрывом, летели по воздуху. Крейсер разломился пополам. Носовая часть отделилась. Затем дымом закрыло от нас весь корабль, и когда он рассеялся, то через 10–15 секунд крейсера уже не было видно, а из воды торчал обломок его мачты. На воде среди обломков дерева кишели люди. Но „Эмдену“ было не до них. Да к тому же поблизости находилась масса рыбацких лодок, которые могли подать помощь утопающим».

Впоследствии, при расследовании гибели «Жемчуга» основные обвинения были выдвинуты против его командира. Капитан 2-го ранга барон Черкасов вопреки предупреждениям местных портовых властей не принял необходимых мер по повышению бдительности и усилению боеготовности корабля на случай внезапного нападения. Сославшись на нездоровье, он все же съехал на берег в гостиницу, оставив за себя старшего офицера.

Съезд командира на берег создал на корабле представление, что стоянка в Пинанге — отдых после походов, и когда на крейсер обрушился враг, старший офицер даже не отдал приказания играть боевую тревогу.

Выжившие свидетели утверждали, что не могли отыскать и ключи от артиллерийских погребов... В ходе следствия вспоминали, что обстановка на «Жемчуге» была весьма нервной, мешавшей несению боевой службы. Эпицентром и главным источником этой нервозности был, по показаниям офицеров крейсера, сам командир корабля барон Черкасов. Его отличали нетерпимость к чужому мнению и беспечность в условиях начавшейся войны.

Впрочем, некоторым оправданием этому командиру могло служить его самочувствие — болезнь ноги, сопровождавшаяся болями. Ряд проступков капитана, отмеченных еще до гибели вверенного ему крейсера, граничили с изменой.

Так, свидетели вспоминали про его приказ отправить радиogramму на крейсер «Аскольд» с указанием координат «Жемчуга» открытым текстом. Осмелившимся протестовать барон Черкасов ответил, что это не страшно, ибо в этих широтах «русского языка все равно никто не знает».

Вспомнился случай, когда в походе барон запрещал объявлять боевую тревогу при обнаружении в море неизвестного судна, хотя это и являлось уставным требованием в Русском императорском флоте. А на время стоянки на Андаманских островах, в незащищенном порту Блэр Иван Александрович Черкасов также съезжал на берег, запретив выставять вахту у орудий под предлогом «не нервировать уставшую команду».

Так или иначе, но по вине командира погибли один офицер и 81 матрос из экипажа «Жемчуга», 3 офицера и 112 нижних чинов были ранены, и сразу по прибытии выживших в Россию командир «Жемчуга» и старший офицер были преданы суду, приговорившему их к разжалованию в матросы.

Иван Александрович Черкасов вернулся во флот в чине капитана 1-го ранга во время Гражданской войны, поступив в Вооруженные силы Юга России.

Пройдя завершающий этап этой войны, он вместе с армией барона Врангеля покинул Россию и через Константинополь отправился на постоянное место жительства во Францию, где и умер в оккупированном немцами Париже 11 марта 1942 года.

На христианском кладбище острова Пинанг в Малайзии, рядом с Западной дорогой и поныне возвышается памятник с мемориальной доской. На ней выбито несколько десятков фамилий погибших 15 (28) октября 1914 года чинов флота и надпись на русском и английском языках: «Русским военным морякам крейсера „Жемчуг“ — благодарная Родина».

Вскоре после описываемых событий, 26 октября 1914 года, другой русский крейсер — «Аскольд», отправленный волей фон Шульца конвоировать торговые суда союзных флотов и возглавляемый капитаном 1-го ранга Сергеем Александровичем Ивановым, — возвратился на Цейлон, в Коломбо, откуда на следующий день, конвоируя четыре транспорта, отбыл в Бомбей, куда добрался уже через пять дней.

Вскоре «Аскольд» вновь пришвартовался в Коломбо, откуда 10 ноября отправился во второе самостоятельное крейсерство, оказавшееся непродолжительным. 12 ноября на корабле приняли радиограмму: «Командующий требует, чтобы „Аскольд“ возвратился в Коломбо и приготовился к дальнейшему плаванью». Затем от торговых судов на русском крейсере узнали, что «Эмден» у Кокосовых островов был потоплен 9 ноября австралийским легким крейсером «Сидней». Это известие подтвердила и принятая «Аскольдом» радиограмма.

20 ноября 1914 года, когда русский крейсер уже шел в Сингапур, поступило новое распоряжение: «Британское Адмиралтейство желает, чтобы, если возможно, крейсер „Аскольд“ принял участие в военных операциях против Турции у берегов Сирии и Дарданелл. Возвращайтесь в Коломбо принять необходимые запасы».

Во исполнение этого приказа русский крейсер 30 ноября 1914 года прибыл в Аден, а 7 декабря завершил свой поход в Суэце. Этим и завершилось участие русских крейсеров в обороне океанских коммуникаций Антанты.

У берегов Палестины и Сирии «Аскольд» использовался для уничтожения судов противника и обстрела прибрежных пунктов, имевших хоть какое-нибудь военное значение.

Совместно с кораблями союзников «Аскольд» вел разведку, нес дозорную службу у турецкого побережья, высаживал диверсионные группы, вступая в поединки с береговыми батареями, боролся с военной контрабандой, досматривая торговые суда у берегов Болгарии (в то время

эта страна имела выход к Эгейскому морю), Греции.

Через радиостанцию «Аскольда» союзное командование у Дарданелл поддерживало связь с командованием Черноморского флота. Самым примечательным событием в боевой службе крейсера стало участие в Дарданелльской операции. «Аскольд» вошел в 6-ю эскадру союзного флота под командованием французского контр-адмирала Гепратт.

До конца апреля 1915 года «Аскольд» продолжал действовать у Дарданелл. Несколько раз он входил в пролив и вел огонь по батареям турок на азиатском берегу, прикрывая союзные войска на Галлиполийском полуострове.

В мае 1915 года «Аскольд» крейсировал у болгарского побережья, а затем совершил переход во французский Тулон, где стал в док на небольшой ремонт, после чего для выполнения многочисленных поручений союзного командования вернулся в восточную часть Средиземного моря. В сентябре 1915 года в который раз русский крейсер прошел Средиземное море, доставив из Салоник в Тулон и назад министра финансов России П. Л. Барка. Во время похода французский военный министр наградил командира корабля и офицеров «за блестящие действия корабля» от имени пятой республики.

Начало октября 1915 года застало крейсер в операции союзного флота у побережья Болгарии, вступившей в войну на стороне Тройственного союза. Через три месяца, в январе 1916 года 21 человек из команды «Аскольда» участвовал в десанте Антанты, занявшем греческие форты на мысах Тузла и Кара-Бурну. Для охраны русского консульства в форт Тузла был дополнительно отправлен небольшой отряд из двух офицеров и 40 матросов.

Хотя в Тулоне крейсер немного привели в порядок, время брало своё. Еще в декабре 1915 года главным машинам и вспомогательным механизмам крейсера требовался капитальный ремонт, которого «Аскольд» так и не получил.

21 января 1916 года крейсер покинул Салоники и снова устремился в Тулон. По прибытии в порт командир корабля Сергей Александрович Иванов стал получать встревожившие его сообщения: речь шла о готовящемся на корабле бунте нижних чинов. Проведенные обыски личных вещей матросов выявили наличие на борту подрывной большевистской литературы и даже оружия!

9 августа 1916 года 28 человек команды, подозреваемых в общении с социалистами и большевиками-эмигрантами, а также в хранении запрещенной марксистской литературы, списали с корабля и под охраной

отправили в Россию.

Через десять дней после этого события около 3 часов утра, в кормовом погребе крейсера, где находилось 828 снарядов и около 100 тысяч ружейных патронов, грянул взрыв. Оставшиеся вне досягаемости законспирированные провокаторы с помощью бикфордова шнура, просунутого через отверстие вывернутой ударной трубки, подожгли порох в гильзе одного из унитарных выстрелов. От взрыва гильзу разнесло в разные стороны, но снаряд по удивительной причине не взорвался.

Утром арестовали 28, затем еще 49 человек. Созданная Следственная комиссия обвинила в причастности к взрыву восемь человек; 10–12 сентября 1916 года состоялся суд, приговоривший к смертной казни четырех матросов. Приговор утвердил новый командир крейсера капитан 1-го ранга Казимир Филиппович Кетлинский, через полтора года расстрелянный большевиками в Романове-на-Мурмане в качестве мести за непоколебимость к врагам Отечества.

15 сентября 1916 года во французском форте Мальбуск были расстреляны четверо матросов, а 113 человек нижних чинов в тот же день отправлены в Россию. Дело о взрыве до сих пор требует дальнейшего исследования, ибо никто из осужденных матросов вину свою не признал, а прямых улик против них обнаружено не было.

5 декабря 1916 года «Аскольд» зачислили в состав флотилии Северного Ледовитого океана, а 27 декабря он вышел из Тулона в Англию с заходом в Гибралтар. В Атлантическом океане крейсер попал в сильный шторм.

О революции в Петрограде и отречении Николая II команда узнала из британских газет. После получения официальных телеграмм Морского министерства Казимир Филиппович Кетлинский приказал построить команду на баке и с носового мостика объявил о последних событиях в России, призвав всех продолжать исполнять свой долг перед Родиной.

Командир приложил много усилий, чтобы не допустить на корабле стихийных выступлений против офицеров; по требованию команды некоторых из них списали с крейсера. Вскоре на «Аскольде» приняли присягу Временному правительству...

На 1 января 1917 года в составе Сибирской военной флотилии под командованием вице-адмирала Михаила Федоровича фон Шульца продолжали числиться 1 вспомогательный крейсер, 1 канонерская лодка, 14 миноносцев, 1 транспорт-заградитель, 4 минных заградителя, 1 посыльное судно, 2 тральщика. Личный состав флотилии насчитывал 6055 матросов и кондукторов.

Основные силы этой флотилии располагались в районе Владивостока и представляли собой относительно крупный вооруженный отряд в 46-тысячном владивостокском гарнизоне.

Нужно отметить, что в ходе Великой войны дальневосточные флотилии участия в боевых действиях не принимали. Поэтому некоторые корабли были разоружены, их вооружение отправлено на действующие флоты, а оставшиеся занимались конвоированием транспортов, следовавших из США во Владивосток.

В ночь со 2-го на 3-е марта 1917 года во Владивостоке стало известно о свержении самодержавия в России. По городу прокатились митинги, два из которых оказались наиболее многочисленными. Народ собирался у механических мастерских и памятника русскому исследователю Дальнего Востока адмиралу Г. И. Невельскому.

9 марта 1917 года вышел в свет первый номер «Известий Владивостокского Совета рабочих и солдатских депутатов», а 17 марта 1917 года, при полном бездействии Временного правительства, усилиями местных большевиков был избран первый состав Владивостокского Совета рабочих и солдатских депутатов.

Не остался без внимания новых властей и флот. 11 апреля 1917 года по предложению городского комитета РСДРП был избран исполнительный комитет Сибирской флотилии. Еще в октябре 1917 года при участии большевиков и матросов на судах были спущены священные Андреевские флаги.

На кормовых флагштоках взвились красные флаги. Сделать это было нетрудно, так как в распоряжении сигнальщиков они были, соответствуя в семафорной азбуке букве «Н». Этот цвет означает, что корабль занимается не безопасным для окружающих делом: грузит порох или собирается дать залп из орудий. Большевики Дальнего Востока уделяли значительное внимание работе с матросами, покинувшими свои корабли. На всех судах и в частях Сибирской флотилии с ними без усталости вели свои беседы руководители местных коммунистов А. Нейбут и К. Суханов.

По мере разрушения Российской империи дальневосточные матросы все больше втягивались ими в политическую борьбу и привлекались для карательных акций. В скором времени матросские отряды превратились в оплот всех большевистских организаций Дальнего Востока. Они приняли участие в образовании местных Советов солдатских и матросских депутатов, послав в них своих представителей. В состав исполкома Владивостокского Совета вошли 6 представителей флотилии и 5 рабочих военного порта. Со временем возникла военная комиссия Совета,

объявившая, что без ее одобрения приказы прежнего военного командования объявлялись недействительными.

Можно лишь с горечью констатировать, что после октября 1917 года русского Тихоокеанского флота практически не стало. Он потерял почти весь корабельный состав, некоторая его часть была уведена за границу отдельными командирами кораблей, не пожелавшими оставаться в большевистской России. Другие корабли остались на мертвых якорях или пришли в негодность из-за развала не без участия большевиков и их союзников промышленной и ремонтной базы.

Глава одиннадцатая

Черноморское ненастье

Республиканский бред понемногу проник и в закрытую касту офицеров флота, и 30 марта (12 апреля) 1917 года, на заседании Севастопольского совета было составлено воззвание неких «офицеров-республиканцев» города Севастополя. Воззвание содержало по существу все те же демагогические лозунги о «свободе, равенстве и братстве», которые должно было «отстаивать» в условиях войны и ознакомившись с которыми городской Совет постановил «выразить свой привет гг. офицерам и воззвание опубликовать».

Примечательно, что возглавил Севастопольский совет капитан 1-го ранга Александр Васильевич Немитц. Забегая немного вперед, сообщим читателю, что с августа 1917 года вместо Колчака он возглавил Черноморский флот, а 8 декабря того же года, решив стать «частным лицом», оставил службу и скрылся.

В приказе по Флоту и Морскому ведомству за № 74 от 24 января 1918 года бывший командующий Черноморским флотом был объявлен отстраненным от должности, исполнение приказов которого будет строго преследоваться.

Александр Васильевич вновь «всплыл» в марте 1919 года, добровольно поступив в ряды Красной армии, где был сразу назначен начальником военно-морской части Одесского военного округа, а позже был откомандирован в штаб группы войск Южного фронта под командованием будущего командарма 1-го ранга Ионы Эммануиловича Якира.

В октябре 1919 года Немитц был даже награжден орденом Красного Знамени «за героический переход по тылам белых» и завершил свою карьеру в СССР в чине вице-адмирала и профессором кафедры стратегии при Военно-морской академии имени Ворошилова.

Но вернемся в страшный 1917 год. Нет, не дремали севастопольские большевики и их союзники. Понемногу раскручивали они маховик дестабилизации и террора.

Некто И. А. Назукин объединил вокруг себя группу из 6–7 человек, которая вела большевистскую пропаганду на базе флота в Балаклаве. Не без помощи и усилий других агитаторов Молох общественного безумия

вскоре потребовал новых жертв.

В апреле 1917 года из Петрограда пришло новое указание Временного правительства «демократизировать» вооруженные силы России. В частности, отдельной телеграммой Морского министерства на все флоты было отменено отдавание чести вне строя. 17 апреля 1917 года по флоту был отдан приказ, с объявлением телеграммы морского министра, об отмене наплечных погон «в соответствии с формой одежды, установленных во флотах всех республиканских стран», причем в конце было резюме: «Приказ привести в исполнение по возможности сегодня». Очевидец подтверждал рьяность, проявленную «освобожденным народом» в том, чтобы традиционная форма русской армии и флота утратила свой классический облик: «Матросы и чернь нападали на офицеров, срывая с них погоны, всячески оскорбляя и унижая при этом. Все это происходило публично, среди бела дня, поскольку все уже знали, что любое поношение офицерского достоинства останется безнаказанным»^[22].

Вскоре и кадровые перестановки потрясли верхний эшелон командования Черноморским флотом. Колчак освободил от должности начальника минной бригады контр-адмирала князя Владимира Владимировича Трубецкого, отправившегося на Румынский фронт, где он получил назначение начальником Балтийской морской дивизии, оборонявшей гирла Дуная.

Затем произошло смещение начальника штаба флота флигель-адъютанта контр-адмирала Сергея Сергеевича Погуляева, вскоре поступившего на службу в союзный французский флот, и начальника учебного отряда флота контр-адмирала Ф. А. Винтера 1-го.

Между тем Временное правительство продолжало «демократизацию» общества и флота, отдавая приказы, разрушающие основу вооруженных сил погибавшей империи. На основании приказа по Армии и Флоту № 8 от 11 мая 1917 года командующий флотом разрешил ношение вне службы всем военным служащим во всех портах, кроме Дуная и Лезистана, штатского платья.

Этот приказ стал очередным кирпичиком в возводимой стене между традициями и укладом Императорского флота и флота республиканского.

Незначительные, на первый взгляд, реформы повлекли за собой цепь событий, приведших к огромным человеческим жертвам.

Кровавый опыт Балтики «мировая закулиса» попыталась перенести теперь в полной мере и на Черноморский флот. Очевидец этих зловещих событий отмечал: «К началу лета на базах Черноморского флота появились подстрекатели и убийцы, прибывшие с Балтики. Они яростно и открыто

начали агитировать против адмирала Колчака и вообще против офицеров, как таковых. „Почему вы еще терпите офицеров, этих врагов народа, которые ради собственной выгоды стремятся затянуть братоубийственную войну? Они всегда были опорой трона, а потому являются злейшими врагами революции! Не верьте им! Посмотрите, чего мы достигли на Балтике, перерезав этих гадов! Хватит войны! Немцы — наши друзья, и мы хотим жить с ними в мире. Да здравствует всеобщая свобода! Мы, большевики, укажем вам правильный путь“!»^[23]

9 сентября 1917 года штаб Черноморского флота с тревогой сообщал в Петроград, что «в связи с последними событиями очень обострилось недоверие и недоброжелательность команд к офицерам».

Действительно, положение офицерства становилось все более угрожающим, ведь еще летом 1917 года комитеты постановили разоружить всех офицеров. Изъятие оружия — кортиков и револьверов — началось с самого командующего Черноморским флотом. Представители Комитета и «революционные» матросы подступили к Колчаку с требованием сдать своё Георгиевское оружие. «Не от вас я получал его — не вам и отбирать его у меня», — прозвучал гордый ответ, и через мгновение Георгиевское оружие полетело за борт в морскую пучину.

Дабы избежать эксцессов при сдаче оружия комитетам, адмирал Колчак приказал всем офицерам передать личное оружие командирам кораблей для последующей передачи «комитетам».

В хаосе наступившего безвластия летом 1917 года большевики и их союзники занимались подстрекательством к неповиновению командирам и периодически натравливали матросов на офицеров, изображая последних виновниками всех бед и «слугами старого режима».

По свидетельству очевидца, «на флоте ежедневно большевистские агитаторы посещали корабли, ведя все более злобную пропаганду. Мне особенно запомнилась одна истеричная еврейка по фамилии Островская, отличавшаяся какой-то особой кровожадностью. Она дико кричала матросам, указывая на стоящих рядом на палубе офицеров: „Вот ваши истинные враги! Это они хотят продлить войну! Это они проливают кровь (?) рабочих и крестьян! Почему они еще живы? Почему вы их не уничтожили?“»^[24]

Часто одной такой пламенной речи было достаточно, чтобы накалить обстановку на корабле до мыслимого предела, ибо в обстановке войны русский флот продолжал нести потери, ответственность за которые левые старались возложить на командиров.

30 июня 1917 года эскадренный миноносец «Лейтенант Зацаренный», посланный из Одессы для доставки команды и средств для восстановления поста и маяка Фидониси, находясь в 25 милях на зюйд-ост от маяка Фидониси, подорвался на mine, поставленной за пять дней до этого крейсером «Бреслау».

После взрыва носовая часть, включая первую трубу, мгновенно затонула, остальная же часть держалась на плаву около часа.

Находившиеся поблизости тральщики оказали содействие по спасению команды. Отбуксированная к острову Фидониси державшаяся на плаву кормовая часть миноносца через час затонула в 2,5 кабельтовых от острова.

В ходе этого инцидента погибло 37 человек команды. Тут же левые политиканы постарались обернуть дело так, что не разреши «судовой комитет» боевой выход миноносца, все члены команды оставались бы живы, но вот эти офицеры... Нужно ли говорить, как легко давали всходы семена ненависти, посеянной антироссийскими силами на личных трагедиях людей?

Осенью 1917 года разгорелась нешуточная борьба за Черноморский флот. С кораблей «Воля» и «Память Меркурия» было списано около половины всего состава матросов «неукраинского происхождения», а вместо Андреевского были подняты украинские национальные флаги.

16 октября 1917 года морской министр контр-адмирал Дмитрий Николаевич Вердеревский послал Центральной раде в Киев телеграмму следующего содержания: «Подъем на судах Черноморского флота иного флага, кроме русского, есть недопустимый акт сепаратизма, так как Черноморский флот есть флот Российской республики, содержащийся на средства государственного казначейства. Считаю Вашей нравственной обязанностью разъяснить это увлекающимся командам Черноморского флота»^[25].

К тому времени Черноморский флот практически уже не выходил на боевые операции, но и германцы все еще не могли почувствовать себя хозяевами положения на море. Любые попытки врага приблизиться к русским берегам завершались их поражениями. 12 октября 1917 года германская субмарина «UB-42» при попытке обстрела портовых складов в Туапсе и находящихся в порту судов была в ответ обстреляна морской береговой батареей, и во избежание попаданий ей пришлось спешно погрузиться.

Тем временем на берегу среди скучающих без дела матросов стали нормой погромы садов городских обывателей, огородов и виноградников,

которые не могли уже предотвратить и усиленные патрули, а внешний вид самих погромщиков, недавних матросов Русского императорского флота, уже не поддавался никакому описанию. Самым подходящим для этого выражением было слово «банды».

Чины флота все больше втягивались в пустопорожние заседания, участвовали в формировании отрядов, отправлявшихся на все четыре стороны, помогать III Интернационалу в укреплении его власти на пространстве погибшей Российской империи.

В эти смутные дни Черноморский флот успел провести свои последние боевые операции против германцев.

1 ноября 1917 года эскадренные миноносцы «Пылкий» и «Быстрый», находясь в крейсерстве у берегов Румелии, обнаружили в бухте Инада турецкий миноносец «Гамид-Абад», несколько пароходов и тральщиков. Огнем русских кораблей миноносец и два транспорта были потоплены. А чуть более двух недель спустя, 16 ноября, при попытке германской подводной лодки «UB-42» высадить между Анакрией и Потти группу диверсантов, отправленная к берегу с борта субмарины шлюпка была захвачена русской береговой охраной.

Но все же это была уже агония Черноморского флота, его славные, но последние страницы...

На проходившем 6–19 ноября 1917 года 1-м Общечерноморском съезде делегатами его было принято решение о посылке в Киев отряда численностью 700 человек на помощь провозглашенной 7 ноября Украинской народной республике и на Дон для борьбы с Калединым дополнительный отряд в 2500 человек.

Командование Черноморским флотом и эсеро-меньшевистское большинство Севастопольского совета было категорически против посылки отрядов. Позиция командования и офицеров в отношении посылки отряда на Дон была расценена как поддержка восстанию генерала Каледина, тем более что было известно, что костяком его отрядов стали офицеры.

Очевидец утверждал: «Из моряков стали формироваться карательные отряды, посылаемые на Дон. Они уходили под звуки оркестра с большими красными знаменами. Кстати, и все корабли заменили священный Андреевский флаг на красную тряпку — символ „III Интернационала“. Что это за „III Интернационал“, никто не знал, не понимал и не мог объяснить. Даже большевистские агитаторы. В этом был весь ужас. Люди перестали понимать, что они делают, слепо подчиняясь никому не понятным заклинаниям»^[26].

После октября 1917 года власть в стране была захвачена

большевиками, начавшими сепаратные переговоры с Германией о мире. При активном участии большевиков 16 декабря 1917 года на Черноморском театре военных действий произошло заключение перемирия и прекращение военных действий между русским и германо-турецким морским командованием.

Становилось все более очевидным страстное желание большевиков прекратить войну по наущению внешних сил, становившуюся для них все менее выгодной. На пути к скорому миру оставались почти незначительные препятствия — русские адмиралы и генералы, офицеры и часть нижних чинов, не смилившихся с унижением мирного договора.

На них и был нацелен следующий удар «мировой закулисы», по выражению известного философа Русского Зарубежья И. А. Ильина, не замедливший обрушиться с помощью самых низших слоев российского общества, обманутых демагогическими речами ораторов матросов и солдат, да и просто проходимцев, примкнувших к царящему в стране произволу.

Новые репрессии против офицеров вспыхнули незадолго перед заключением перемирия, всего за какие-нибудь четыре недели. Дабы избавиться от возможных противников перемирия, большевики провели очередную «чистку» офицерского состава Черноморского флота. В трюм корабля был сброшен начальник отряда судов и портов Восточной части Черного моря капитан 1-го ранга Михаил Иосифович Федорович, получивший в результате тяжелые ранения.

К Рождеству обстановка в Севастополе вновь накалилась до предела. Еще 15 декабря 1917 года команда плавучих средств севастопольского крепостного артиллерийского склада обратилась в Совет с требованием создать военно-революционный трибунал с неограниченными правами для борьбы со «спекулянтами, мародерами, контрреволюционерами и другими преступниками революции». Той же ночью представителями этого так называемого трибунала было арестовано много офицеров, подозреваемых в «контрреволюционной» деятельности, 28 из них было убито в течение нескольких дней. Из числа убитых были 12 офицеров минной бригады.

Офицеров в городе хватали без разбора и отводили в тюрьму и арестный дом морского ведомства. Очевидец описывал, что «...особенно острый характер приняли события в приморских городах Кавказа и Крыма, и прежде всего в Севастополе, переполненном большевистски настроенными матросами... с 16 на 17 декабря... охота на офицеров шла по всему городу, особенно на Чесменской и Соборной улицах (где было много офицерских квартир) и на вокзале... Тогда, во время первой севастопольской резни, истреблялись преимущественно морские офицеры.

Из 128 погибших в городе офицеров сухопутных было только восемь человек...»

16 декабря 1917 года по решению, Военно-революционного комитета был арестован главный артиллерист Севастопольского порта генерал-майор корпуса морской артиллерии Николай Дормидонтович Паршинцев, чей талант в части организации береговой артиллерии пригодился в годы Гражданской войны участникам обороны Крыма.

В ночь на 17 декабря 1917 года аресту подверглись офицеры подводной лодки «Кашалот» как «контрреволюционеры» лейтенант В. Г. Пчельников и подводник, инженер-механик мичман Виктор Александрович Брискин. По требованию команды подводной лодки «Тюлень» был выдан ордер на арест капитана 2-го ранга Петра Сергеевича Бачманова.

Репрессии прокатились не только по севастопольскому офицерству.

21 декабря 1917 года были арестованы в Новороссийске и срочно доставлены в Севастополь начальник 7-го отряда транспортов Транспортной флотилии контр-адмирал Н. Г. Львов, флаг-офицер того же отряда старший лейтенант Борис Николаевич Чернай и командир временного военного Новороссийского порта капитан 1-го ранга Петр Владимирович Верховский.

Впоследствии один из очевидцев тех событий отметит: «Подогреваемая кровавыми статьями выходящих тогда в Севастополе газет и кровавыми телеграммами Троцкого и других комиссаров разнузданная, звериная банда матросов, „краса и гордость революции“, от которых отшатнулось всё светлое и чистое, собрала свой митинг и дала клятву уничтожить всю интеллигенцию, офицерство и буржуазию... Сколько в эту кошмарную ночь было перебито народу в Севастополе, никто не знает. Утром грузовые автомобили собирали трупы по улицам, на бульварах, за городом и свозили их на пристань. Доверху наполненные трупами баржи отводились в море и там, с привязанными балластами, сбрасывались в море...»^[27]

В атмосфере всеобщей подозрительности и ежедневной угрозы убийства или возможного ареста многие офицеры бросали службу и уезжали из Севастополя.

Управление флотом 27 декабря по решению I Всероссийского съезда военного флота взял в свои руки черноморский «Центрфлот». Обращаясь к свидетельствам мемуариста, нетрудно заметить, что Черноморский флот не перестали добивать и после заключения мира: «Между тем, кровавые дни и ночи Севастополя продолжались.

28 декабря 1917 года матросы эсминца „Гаджибей“ снова потребовали командира и офицеров идти в Азовское море. Поскольку офицеры отказались, их арестовали, а на рассвете 29 декабря расстреляли на Малаховом кургане вместе с другими 36 офицерами, мужественно встретившими смерть. Это был сигнал к началу массовых убийств»^[28].

1 января 1918 года, на основании декрета Совета народных комиссаров, по флоту было объявлено, что звание офицера отменяется, равно как и ношение орденов, крестов и прочих знаков отличия. Императорский флот терял своё лицо...

Во второй половине января — первой половине февраля 1918 года жизнь в Севастополе проходила спокойно, но на Черноморском флоте прошли события, которые в корне изменили расстановку политических сил. В связи с демобилизацией старого флота на службе в Черноморском флоте (с береговыми частями) осталось 2294 офицера и 25 028 матросов и солдат.

Некомплект в команде на линкорах «Свободная Россия» и «Воля» составлял 450 человек, в Минной бригаде — 250 человек, в бригаде подводного плавания — 250 человек. Крейсера и береговые части почти полностью были укомплектованы матросами 1917 года призыва.

Численность флота сократилась в два раза, к тому же многие матросы находились в красногвардейских отрядах. Свидетель тех событий описывал преддверье террора и отчасти его причины: «На очередном митинге „комитетчики“ 1-й флотилии эскадры миноносцев приняли решение вмешаться в дела на Дону, введя боевые корабли в Азовское море. Но флот тем и отличается от армии, что самостоятельно матросы этого сделать не могли. Любой корабль без офицеров мертв. Тогда решили вынудить и офицеров принять участие в этом „походе“. Несмотря на все угрозы, офицеры решительно отказались. И тогда начался массовый террор»^[29].

Около 21 часа 21 февраля 1918 года на линкоре «Борец за свободу» состоялось собрание судовых комитетов. Намечен был ряд действий «вплоть до поголовного истребления буржуазии» и была избрана и комиссия в составе 25 человек, во главе с председателем Центрального комитета Черноморского флота (ЦКЧФ) С. И. Романовским, Басовым и С. Г. Шмаковым.

Около двух часов ночи вооруженная толпа матросов вошла в город, где начались повальные обыски, убийства и грабежи. В течение нескольких ночей погибло насильственной смертью около 250 человек.

Один из руководителей комиссии Шмаков в ночь с 23 на 24 февраля 1918 года провел похожую акцию в Симферополе, в ходе которой погибло

до 170 человек.

Установление советской власти на краткое время в Севастополе оставило по себе недобрую память. Главная военно-морская база империи оказалась в руках странных военных формирований, более напоминающих банды, однако с более или менее четкой «политической программой».

Периодически бандиты объявляли охоту на «контрреволюционеров», большую часть которых революционные матросы, примкнувшие к ним городские люмпены и уголовные элементы свозили в городскую тюрьму.

Основными узниками тюрьмы стали не только офицеры флота, но и чиновники, чины полиции и даже стихийный лидер крымских татар, муфтий Челебиджан Челебиев, арестованный матросами как начальник враждебного им штаба крымско-татарских частей.

«Революционный трибунал», заседавший в городском Морском собрании, выносил не слишком разнообразные приговоры — многолетние сроки тюремного заключения и принудительных работ практически для всех заключенных.

В это время на кораблях Черноморской эскадры непрерывно шли митинги, где большевистские представители вменяли в вину матросам отсутствие жесткого подхода к своим бывшим офицерам, «пившим их кровь при царском режиме».

Наконец, ежедневные упреки и призывы к расправе сделали свое дело, усиленное эффектом от телеграммы члена коллегии народного комиссариата по морским делам Федора Федоровича Раскольниковца, адресованной ЦКЧФ. Раскольников призывал искоренять заговоры против «молодой советской республики» и искать виновных в них главным образом в среде морского офицерства.

В ночь на 23 февраля 1918 года с судов эскадры стали отчаливать шлюпки с вооруженными матросами, беря курс на редкие огоньки спящего города. На берегу, под предводительством уполномоченного советской властью особого представителя, матросы нестройной гурьбой отправились в тюрьму, где сразу же потребовали от прикомандированного к штабу Черноморского флота комиссара выдать им «на расправу» пять заключенных. По телефону комиссар запросил местный Совет, как следует поступить ему в ответ на просьбу взбодривших себя алкоголем и бряцающих оружием нежданных делегатов флотского дня.

Из Совета ответили: выдавать всех, кого потребуют матросы. Комиссар попросил у прибывших список фамилий, сославшись на незнание всех, кто находится в заключении, и на свою недавно учрежденную должность. Бумага не заставила себя ждать, подготовленная,

по-видимому, еще на борту корабля. Предводитель матросов протянул лист, содержащий фамилии лиц, в числе которых оказались и значились муфтий Челебиев, контр-адмирал Николай Георгиевич Львов, капитан 1-го ранга Федор Федорович Карказ и капитан 2-го ранга Иван Георгиевич Цвингман, а также старший городской севастопольской полиции по фамилии Синица. Комиссар, не раздумывая, дал распоряжение охране о выводе из камер и передаче всех требуемых лиц в руки прибывших матросов.

Свидетель тех событий вспоминал переданные ему сокамерниками истории о мученической кончине первых обреченных: «...Им связали руки назад (вязали руки матросы и рабочий плотничий мастерской Севастопольского порта Рогулин)... Их повели... Никто из обреченных не просил пощады... Дорогой до места убийства, в Карантинной балке, как передавал потом рабочий Рогулин, их истязали: больного старика Карказа били прикладами и кулаками и в буквальном смысле волокли, т. к. он болел ногами и не мог идти, адмирала Львова дергали за бороду, Синицу кололи штыками и глумились над всеми... Перед расстрелом сняли с них верхнюю одежду и уже расстрелянных, мертвых били по головам камнями и прикладами»^[30].

Разумеется, что подробного списка таковых быть не могло, и из камер, чтобы не ошибиться, в первую очередь выволакивали старших офицеров, а затем и тех из морских чинов, кто просто попадался убийцам под руку. В тесных тюремных коридорах, вдоль стены были расставлены все, кто обречен был стать следующими жертвами произвола.

В тусклом свете коридорных ламп виднелись бледные, но спокойные лица полковников по Адмиралтейству Николая Адольфовича Шперлинга и Феодосия Григорьевича Яновского. Там же находились капитан 2-го ранга гидрокрейсера «Принцесса Мария» Борис Васильевич Вахтин, минный офицер эсминца «Счастливый» лейтенант Георгий Константинович Прокофьев, прапорщики по Адмиралтейству Гаврилов и Кальбус и вахтенный начальник блокшива № 9 Черноморской минной бригады поручик Иван Несторович Доценко.

Мемуарист утверждал: «Всем обреченным связали руки, хотя полковники Яновский и Шперлинг просили не вязать им руки: „мы не убежим“, говорили они... И эти пошли на свою Голгофу, не прося пощады у своих палачей, лишь у мичмана Целицо выкатились две слезинки — мальчик он еще был, вся жизнь у него еще была впереди, да прапорщик Гаврилов о чем-то объяснялся с бандитами... Их увели, а нам, оставшимся, сказали: „мы еще придем за вами“... Минут через 15–20 глухо долетел в камеру звук нестройного залпа, затем несколько одиночных выстрелов, и

все смолкло... Мы ждем своей очереди... Мы лежим на койках, и глаза наши обращены то к иконам, то на окно, где за окном медленно-медленно приближается рассвет.

Губы каждого невнятно шепчут: „Господи, спаси, защити, ты единственный наш заступник, единственная наша надежда...“ Боже, как медленно и томительно приближается рассвет, минуты кажутся вечностью. Что пережито было за это время — не в силах описать ни одно перо... Послышались шаги и глухой говор... Звякнули ключи, провизжал отпираемый замок, и этот звук точно ножом кольнул в сердце... „Они?“ Но нет, это отперли нашу камеру надзиратели. Началась поверка. Мы вышли в коридор. Пустые и мрачные стояли камеры, в которых еще вчера было так оживленно. Казалось, незримый дух убитых витает в них. В соседних камерах уцелело очень мало народу. Мы обнялись, расцеловались, мы плакали... И неудивительно, если вы встретите севастопольца, преждевременно поседевшего, состарившегося, с расстроенным воображением, — никто не ждал этого. Никто не ожидал, что люди могут быть такими зверями...»^[31]

Трагедия Севастополя на этом не завершилась, и следом за людьми печальная участь в скором времени ожидала и корабли.

16 декабря 1917 года было заключено перемирие Германии с Россией, а 3 марта 1918 года подписан Брест-Литовский мир. Через десять дней германские и австрийские войска заняли Одессу, а 17 марта 1918 года — русскую военно-морскую базу в городе Николаеве.

В середине апреля того же года германцы повели наступление на Севастополь, где стоял почти весь Черноморский флот под командованием адмирала Михаила Павловича Саблина. Согласно Брест-Литовскому мирному договору, русские военные корабли надлежало разоружить представителями германской армии.

Саблин с флотом намеревался остаться в Севастополе и там разоружить корабли, если германский главнокомандующий разрешит поднять украинский флаг, показывающий переход флота к дружественной германцам, т. е. зависимой от них, Украинской республике.

Но делегацию германцы не приняли, а 30 апреля 1918 года адмирал Саблин вышел в море с обоими новейшими дредноутами «Свободная Россия» и «Воля». К ним присоединились 15 современных эсминцев, 10 пароходов. Все они ушли в Новороссийск.

2 мая 1918 года германский линейный корабль «Гебен» вошел в Севастополь. Там стояли оставшиеся корабли Черноморского флота — семь линкоров старого типа, крейсер «Очаков» («Кагул»), «Память

Меркурия», несколько неготовых к выходу в море новейших эсминцев, миноносцы, 14 подводных лодок. Кроме них были и вспомогательные, и торговые суда, а также перевернутый дредноут «Императрица Мария» с взорванной носовой частью.

Прибыв на место, германцы первым делом поставили «Гебен» в док. Затем на позицию перед Новороссийском они отправили германскую подводную лодку, приславшую 3 июня 1918 года сообщение о том, что у русских кораблей, стоявших в Цемесской бухте, на гафелях развеваются Андреевские флаги, а на фор-стенях — красные. Кроме того, с лодки доносили, что командует флотом адмирал Саблин.

13 июня 1918 года правительство кайзеровской Германии и большевики договорились о том, что русские корабли должны вернуться назад в Севастополь через 6–10 дней, ибо были признаны германской стороной собственностью России и должны были быть ей возвращены после заключения всеобщего мира. По телеграфу большевистское правительство направило в Новороссийск приказ о переходе кораблей.

В ожидании неминуемого позора адмирал Саблин сложил с себя командование, а заменил его капитан 1-го ранга Александр Иванович Тихменев.

3 июня 1918 года в Новороссийск приехал член учрежденной большевиками морской коллегии И. И. Вахрамеев, бывший матрос подводного плавания. В штабе флота он объявился с документами чрезвычайной секретности, важно сообщив, что ознакомит с ними лишь Тихменева. Прочитав бумаги, капитан 1-го ранга побледнел. Речь шла об уничтожении судов российского флота, санкционированном адмиралом Беренсом, перешедшим на службу к большевикам, и звучал следующим образом: «Ввиду безысходности положения, доказанной высшими военными авторитетами, флот уничтожить немедленно». Документ был уже подписан Лениным, Троцким и начальником Морского генерального штаба капитаном 1-го ранга Альтфатером. Для надзора за приведением этого приказа в исполнение, в Севастополь прибыл член Морской коллегии Ф. Раскольников.

17 июня 1918 года линкор «Воля», 6 эсминцев, вспомогательный крейсер «Траян», яхта «Крита» под командой временно командующим флотом капитана 1-го ранга Тихменева ушли в Севастополь, где немцы должны были их интернировать до конца войны.

После этого в Новороссийск прибыл Раскольников, который 24 июня совместно с комиссаром Черноморского флота Н. П. Глебовым-Авиловым, чрезвычайным уполномоченным по потоплению Черноморского флота

Вахрамеевым и другим приверженцем большевиков, старшим лейтенантом Владимиром Андреевичем Кукелем-Краевским, командиром эсминца «Керчь», руководили взрывами и потоплением оставшихся военных и гражданских судов.

Линкор «Свободная Россия» на глубине 26 метров был взорван минным залпом миноносца «Керчь», эсминцы в количестве 10 единиц топились на внешнем рейде на небольшой глубине через кингстоны. По настоянию своих консулов были утоплены иностранные пароходы, которых война застигла на Черном море.

27 июня 1918 года в Новороссийск победоносно вошел «Гебен» с эсминцами. Этим событием ознаменовалось полное крушение бывшего русского Черноморского флота и были сведены на нет все победоносные усилия его на протяжении трех лет войны.

Большого унижения русский флот не знал с начала XVIII века. Высшие чины флота, узнавшие о произошедшем событии, были раздавлены морально. Офицеры флота испытали противоречивую гамму чувств. Флотская молодежь кипела праведным гневом и жаждала возмездия большевикам. Вопрос «что делать?» в те дни был далеко не праздным.

Правда, как помнили многие из них, еще в начале декабря 1917 года на Балтийском флоте контр-адмирал Михаил Беренс настоятельно советовал молодым энергичным офицерам отправляться на Дон, в Новочеркасск, чтобы принять участие в начинающейся военной организации для борьбы с большевиками.

Отныне, как никогда, путь в Добровольческую армию становился для морских офицеров делом чести.

Глава двенадцатая

Обманчивое безмолвие Севера

Начавшаяся война с Германией первоначально не сильно затронула Русский Север, но действия Российского императорского флота на этом театре военных действий с её первых дней оказались достойны самых высоких оценок.

Исторически сложилось, что в районе Баренцева и Белого морей Россия не обозначила своего значимого военного присутствия, и не имела там оборонительных сооружений, дабы обороняться от агрессии вероятного противника.

Современному читателю это может показаться странным, но к 1914 году единственным русским военным кораблём в северных водах было посыльное судно «Бакан», заложенное на Невском механическом заводе 15 июня 1896 года.

26 февраля 1898 года «Бакан» отправился в свое первое плавание в Северный Ледовитый океан «на охрану промыслов морского зверя, проведения гидрографических работ и обслуживания маяков»^[32].

В летнюю пору оно несло охрану рыбных промыслов в Северном Ледовитом океане, от границы с Норвегией до льдов Карского моря, и по всему Белому морю, южнее мысов Святой Нос и Канин Нос, а зимой мирно базировалась на внутреннем рейде Либавы.

Современные исследователи утверждают, что для пресечения незаконной промысловой деятельности иностранных судов транспорту разрешалось не только применять артиллерию, но и преследовать нарушителей вплоть до сопредельных территориальных вод соседних держав, а в 1913 году «Бакан» привлекался для поисков сведений об экспедициях Г. Я. Седова и В. А. Русанова. «Во время обследования западного побережья Новой Земли корабль сумел достичь 74°55' северной широты»^[33].

В описываемое нами время, «Баканом» командовал капитан 2-го ранга Сергей Матвеевич Поливанов.

Едва получив из Морского генерального штаба телеграмму о начале войны, он на своем небольшом суденышке не преминул задержать 9 германских торговых пароходов, беспечно следовавших вдоль Мурманского побережья на запад. «Бакан» задержал и конвоировал их,

приведя «добычу» в Архангельск.

Поливанов был тем самым энергичным командиром, полагавшим, что воевать надобно не числом, а умением. Это убеждение он пронес сквозь войну на Русском Севере. Позже он неоднократно находил подтверждение своих принципов и в различных эпизодах войны Гражданской, в которой ему довелось участвовать в числе прочих белых добровольцев.

Война на Севере привела Поливанова с остатками частей последних защитников императорской России до норвежского порта Тромсе в недобром 1920 году.

Уже там, у гостеприимных норвежцев, он много размышлял о месте своего будущего жительства, избрав, подобно многим своим товарищам, небольшое королевство Бельгию, где многие десятилетия Сергей Матвеевич председательствовал в русском Союзе морских офицеров.

Все это случится еще через годы, ну а пока, окрыленный первоначальными успехами, 32-летний капитан 2-го ранга Поливанов продолжал заступать в дозор со своим судном в студёных водах Белого моря на линии Святой Нос — Канин Нос. По существу, с небольшого «Бакана», водоизмещением 885 тонн и вооруженного четырьмя пушками (две 47-мм и две 37-мм), началась история создания военной флотилии Северного Ледовитого океана.

Вместе с «Баканом» дозорную службу в тех местах несли и наспех вооруженные пароходы торгового флота, а с 1915 года к ним прибавились гидрографические суда «Вайгач» и «Таймыр».

По инициативе деятельного командира «Бакана» для затруднения продвижения кораблей противника были выключены маяки на побережье и снято навигационное ограждение.

Эти меры предпринимались Поливановым с ведома Морского генерального штаба и в рамках общего плана обороны северных границ Империи.

Осенью 1914 года на подступах к Архангельску экипаж «Бакана» участвовал в оборудовании целых трех оборонительных позиций!

На побережье горловины Белого моря были развернуты наблюдательные посты, снабженные радиосвязью не только друг с другом, но и с «Баканом». На острове Мудьюг была избрана позиция, на которой в случае необходимости можно было установить два 47-мм орудия, имевшиеся на юрке «Бакане».

Как известно, в необычайно суровых климатических условиях Севера требовался иной тип кораблей, способных преодолевать прочно сковывавшие в зимнее время беломорские прибрежные воды льды. Опыт

зимней навигации на Белом море показал, что движение за ледоколами обычных грузовых пароходов, особенно в забитой льдами горловине Белого моря, часто бывало небезопасным.

Посему было решено приобрести специальные грузовые пароходы с усиленной прочностью корпуса и ледокольным образованием форштевня.

Формирование ледокольной флотилии Северного Ледовитого океана, включавшей к 1917 году 18 судов, было продолжено прибытием в октябре 1914 года в порт Архангельска мощного ледокола «Канада», купленного на средства русского правительства в этой «стране кленового листа».

Без таких судов как «Канада» русскому морскому командованию трудно было помышлять о бесперебойной доставке грузов в военное время в этот район, да еще в течение круглого года.

Известная своими успехами в строительстве ледоколов Великобритания, хотя и союзная России держава, не спешила браться строить для русских мощные корабли, способные ломать толстый лед.

Лишь после длительных переговоров в 1914 году, пока война только набирала обороты, русскому правительству удалось заказать у британских производителей несколько мощных судов-ледоколов. Размещение заказа еще не являлось гарантией скорейшего производства кораблей, и темпы строительства ледоколов оказались медленными даже по меркам того времени!

Только к 1916 году в Архангельск, наконец, пришел «Илья Муромец», предназначенный ранее для Владивостокского порта. Насущная необходимость иметь такой ледокол на Северном фронте заставила русское командование пожертвовать дальневосточными нуждами ради решения тактических задач на этом участке военных действий.

Два других ледокола, «Козьма Минин» и «Князь Пожарский», прибыли на Север только в феврале 1917 года. Своеобразным рекордом медлительности британских корабелов оказалось прибытие ледокола «Александр Невский», заказанного в Российской Империи, в Советскую Россию уже в 1922 году...

До поры до времени положение на северном театре военных действий первоначально не вызывало особых тревог в Морском генеральном штабе.

Но рано или поздно, рассуждал адмирал Русин, германские корабли нарушат северные российские территориальные воды, и для отпора им требовалась серьезная подготовка, а еще лучше — попытка опередить развертывание планов противника. Но что предпримут германцы в первую очередь? — размышлял начальник Морского генерального штаба в беседах с подчиненными. — Возможно, они попытаются полностью блокировать

подходы к порту, но при помощи постановки мин или направлением тяжелых крейсеров — по-прежнему не вполне ясно.

Зная, что воды Северного Ледовитого Океана являются основным маршрутом для торговых судов союзников России, германцы непременно попытаются не только блокировать их движение, но и откроют обязательную в таких случаях охоту субмарин за беззащитными торговыми судами.

Следовательно, утверждал Русин, первоначально требуется выяснить, какой тип германских кораблей следует ожидать в связи с этим в Белом и Баренцевом морях.

Адмирал Русин допускал возможность появления там подводных лодок и, возможно, эсминцев, но сведения о появлении германских крейсеров в русских северных водах заставили его отдать приказание об укреплении объектов береговой обороны устья Северной Двины. Тяжелые оружия германских крейсеров легко могли бы обрушить разрушительный огонь на русские береговые сооружения, подавляя всякую возможность сопротивления высадке десанта.

С одобрения Морского генерального штаба на побережье Баренцева и Белого морей началось спешное развертывание дополнительных пунктов наблюдения за морскими течениями, изменчивостью ледяного покрова и движением льдов.

Требовалось изучить все возможные пути маневрирования тяжелых германских судов, а также получить самые точные сведения о вероятности их подхода.

Под руководством известного русского гидрографа Н. Н. Матусевича еще в начале 1915 года группой морских офицеров было тщательно обследовано всё побережье.

В результате проведенных работ экспедиция установила для судоходства восточный фарватер в наиболее сложном районе горловины Белого моря.

Для оповещения об опасности, а также координации оборонительных и наступательных действий флота и береговых гарнизонов осенью того же года на острове Моржовец и мысах Канин Нос и Святой Нос были введены в строй три радиостанции. Именно они обеспечивали надежную связь всей системы наблюдательных постов со штабом начальника охраны водного района Архангельского порта, созданного еще в конце 1914 года.

Для обороны северодвинского устья Морской генеральный штаб приказал оснастить 75-мм морскими батареями четырехорудийного состава остров Мудьюг. Вскоре там закипели работы. В спешном порядке

возводились сооружения береговой обороны. Были предприняты по организации обороны входа в Архангельский порт на случай возможного появления там германских крейсеров.

У островов Лапомин и Линский Прилук, в судоходном Березовском русле Северной Двины, всего в 19 км от Архангельска, были оборудованы позиции для преграждения фарватера германским судам. Для этой цели русские инженеры использовали баржи и задержанные германские пароходы, на которых были установлены три мелкокалиберных орудия и пулеметы.

В самом Архангельске сооружались новые пристани, склады и хранилища, углублялась гавань, увеличивалось число кранов и буксирных пароходов.

Железная дорога на участке Архангельск — Вологда перестраивалась с узкой колеи на «широкую», для увеличения потока грузоперевозок, а водный путь по Северной Двине до Котласа включительно углублялся.

Все вышеперечисленные действия значительно увеличили пропускную способность порта в части приема грузов.

В 1915 году начиналось сооружение Мурманского порта в Кольском заливе, двух небольших портов в Кеми и Сороке, а также железной дороги, которая должна была соединить Мурманск с Петроградом. Ввиду военной обстановки строительство дороги проходило ускоренными темпами. Круглосуточно велись работы одновременно с двух направлений — со стороны Петрозаводска и Кольского залива.

Казалось, что из мглы веков вернулись времена строек Петра Великого — на огромных северных пространствах, с наспех выкорчеванными деревьями, круглые сутки стучали топоры крестьян, раздавались команды, перекачивались с гулким стуком тяжеленные бревна, а в ночные часы вся картина строительства пронзительно освещалась светом чадающих факелов.

Во время постройки дороги русским рабочим и инженерам пришлось преодолевать немалые трудности, ибо и в 1915 году технологии постройки коммуникаций, особенно в их начальной стадии, немногим отличались от двухсотлетней давности.

Оттого и приходилось проявлять немало смекалки и находчивости, чтобы в кратчайший срок проложить через леса, болота, скалы, реки и озера самую северную в мире железную дорогу. Таким образом, в начале ноября 1916 года, менее чем за полтора года с начала строительства, прокладка железнодорожной магистрали от Петрозаводска до Мурманского порта в основном была завершена.

Но вернемся в беспокойное лето 1915 года. В июне в горловине Белого

моря неожиданно для русских взорвался британский торговый пароход «Арендаль». Поступившие в Генеральный морской штаб сведения ясно указывали на несчастные причины гибели торгового судна.

Более того, при расследовании взрыва русские моряки обнаружили минное заграждение, предположительно поставленное германским вспомогательным крейсером «Метеор», о присутствии которого русское морское командование вначале и не подозревало!

В итоге командующий флотилией Северного Ледовитого океана вице-адмирал А. В. Угрюмов приказал немедленно сформировать партию траления мин, что и было исполнено в самые краткие сроки.

В ход пошли даже реквизированные у местных коммерсантов трайлеры и небольшие торговые суда, и во второй половине июля 1915 года закипела работа.

Так как погибший пароход принадлежал британцам, русские запросили союзников о посылке дополнительной помощи, и Британия направила отряд собственных тральщиков, которые к концу навигации, а именно к 1 декабря 1915 года, сумели провести 198 караванов торговых судов и совместно с русскими судами вытравили 44 германские мины.

С появлением столь явной минной угрозы судоходству между Кольским заливом и Архангельском возникла необходимость создать промежуточную базу флота.

Наиболее подходящим местом для нее оказалась Иокангская бухта, занимающая выгодное положение на подходах к горлу Белого моря. Предполагалось, что именно там будут базироваться военные суда, несущие дозор, и партия траления.

Всего с начала войны по конец 1915 года на Северном театре военных действий общими усилиями русских и их союзников было вытралено 218 германских мин.

С началом навигации 1915 года охрана торговых коммуникаций Архангельск — Александровск была возложена командованием флотилии Северного Ледовитого океана на британский флот. Для этой цели наши доблестные союзники (они не были бы верны себе!) не пожелали выделить ни одно современное военное судно.

В июне 1915 года для защиты подступов Александровска вблизи города была произведена установка 75-мм морской батареи двухорудийного состава.

Своим рождением этот городок был обязан бухте, расположенной между западным берегом Кольского залива и островом, лежащим к югу от устья Оленьей губы, в десяти километрах от выхода в Северный океан.

При Петре Великом бухта именовалась просто «Гавань», но в документах начала 1740-х годов она уже обозначалась на картах как «Катерингавань» или «Екатерининская гавань». Освоение Гавани, ставшей Екатерининской гаванью, началось в 1723 году, когда император подписал указ об организации Кольского китоловного промысла.

С 1803 года она являлась основной базой Беломорской китобойной компании. Для привлечения сюда большего числа колонистов в 1896 году началось осушение местности, а в 1899 году были официально открыты новый административный центр края — город Александровск-на-Мурмане и порт.

Свое название город получил в честь государыни императрицы Александры Фёдоровны и позже стал именоваться просто Александровск. Вплоть до 1915 года гавань Александровска ни разу не использовалась для военных целей, но неоднократно служила для коммерческих надобностей.

Для усиления защиты входного канала в устье Северной Двины на острове Мудьюг, располагающегося всего в сорока севернее Архангельска, установили 152-мм морскую батарею четырехорудийного состава.

Спустя год после начала войны, в августе 1915 года, русские военные суда произвели первую постановку минного заграждения в количестве 130 донных мин инженерного ведомства.

Станция, с которой они могли быть приведены в действие, располагалась также на острове Мудьюг.

По мере развития военных действий остров вооружали все больше и больше, и одновременно с постановкой мин русское командование установило еще два 47-мм орудий контактного действия, и по реке Маймака были пущены плавучие боны — заграждения в виде плавающей балансовой древесины, концы которой были скреплены боковыми цепями.

На северном театре военных действий было решено использовать прекрасно зарекомендовавший себя в боевых ситуациях на других морях русский подводный флот.

Еще в самом начале августа 1915 года из Петрограда в Архангельск пришли две малые подводные лодки № 1 и № 2, как их называли — «особого назначения». Субмарины базировались на Взглавье, возле устья Северной Двины; они входили в состав обороны Архангельского порта, а впоследствии и так называемого временного военного порта для базирования судов флотилии Северного Ледовитого океана и выгрузки доставляемого из-за границы в Россию военного снаряжения.

В состав формируемой флотилии должен был входить отряд крейсеров и миноносцев, дивизия траления, отряд судов обороны Кольского залива,

отряд судов охраны водного района Архангельского порта и суда службы связи.

Для полноценного комплектования корабельного состава флотилии русское командование решило использовать суда, находившиеся тогда на Дальнем Востоке, и даже корабли, захваченные японцами во время Русско-японской войны, выкупленные у правительства Японии.

Базами флотилии намечались Архангельск, Иоканьга и упоминавшаяся уже Екатерининская гавань в Кольском заливе. Задачи флотилии сводились к проводке торговых судов за тральщиками через минные заграждения, прикрытию союзных конвоев от нападений подводных лодок, легких и вспомогательных крейсеров и к защите своих портов и побережья.

В июле 1916 года приказом по морскому ведомству было официально объявлено о формировании флотилии Северного Ледовитого океана. Возглавил ее заслуженный вице-адмирал Алексей Петрович Угрюмов, главнокомандующий городом Архангельск и районом Белого моря.

В октябре того же года была введена должность командующего флотилией, совмещенная с должностью главнокомандующего, которую и занял вице-адмирал Л. Ф. Коровин.

В марте 1916 года русское правительство приобрело у Японии прежние русские корабли — крейсер «Варяг» и эскадренные броненосцы «Пересвет» и «Полтава». Эти корабли были потоплены во время Русско-японской войны, но впоследствии подняты японцами со дна моря и отремонтированы.

Стоимость сделки составила 15 млн рублей золотом. Увы, выкупленные корабли уже не представляли собой пример былого имперского величия. Их корпуса были слабы, механизмы изношены, а вооружение устарело.

Но в них попытались вдохнуть искру новой жизни, и новые экипажи, присланные с Балтийского и Черноморского флотов, заняли свое место на этих кораблях-призраках, вернувшихся в строй со дна моря.

Однако подготовка их к переходу на Северный морской театр затянулась. Японцы отремонтировали корабли без должного рвения, и русским морякам пришлось заняться новым ремонтом, особенно ввиду их предстоящего дальнего перехода — св. 15 тыс миль в условиях военного времени.

Обеспечение безопасности перехода возвращавшихся в строй кораблей было поставлено не на должном уровне, и отчасти даже беспечно, ибо в декабре 1916 года при выходе из Порт-Саида с «Пересветом» произошла трагедия. Броненосцу предстояло обогнуть с юга Азию, пройти через

Суэцкий канал в Средиземное море, обойти вокруг Европы и прибыть в Архангельск.

Простояв около трех недель в Порт-Саиде, 4 января 1917 года «Пересвет» вышел из канала и взял курс на Мальту, как вдруг, в результате какого-то рокового стечения обстоятельств, примерно через час в 10 милях от берега броненосец наскочил на поставленное германской подводной лодкой минное заграждение. После сильнейшего взрыва некоторое время спустя он скрылся под водой.

В темноте и при сильном волнении иностранным морякам удалось спасти 720 из 800 моряков команды русского крейсера. Большинство погибших поглотила морская пучина. Причина взрыва так и осталась неизвестной.

Командир «Пересвета» капитан 1-го ранга Константин Петрович Иванов 13-й, хорошо разбиравшийся в тонкостях подводной войны, ибо еще в 1908 году окончил Офицерский класс подводного плавания, уверенно утверждал, что крейсер потопила германская торпеда, выпущенная с борта подводной лодки.

Крейсер «Варяг» прибыл в Кольский залив в ноябре 1916 года, а «Чесма» — в январе 1917 года. Вскоре выяснилось, что после длительного перехода «Варяг» остро нуждался в ремонте.

На Русском Севере тех лет не было необходимой для крейсера ремонтной базы, и командование направило крейсер в Великобританию. Однако ремонт затягивался, а после прихода к власти большевиков не оказалось денег или желания оплатить работу британских корабелов, и «Варяг» так и остался в их доке. В 1920 году правительство его величества короля Георга V за ненадобностью перепродало русский крейсер Германии на металлолом.

При буксировке в германские территориальные воды «Варяг» попал в шторм и затонул у берегов Ирландского моря. Позже крейсер неоднократно пытались разобрать на глубине, но каждый раз поднималась буря...

Наконец летом 1917 года на Север прибыл русский крейсер «Аскольд», действовавший вместе с флотом союзников на Средиземном море. Из подводных лодок на Северный морской театр первой была доставлена знаменитая субмарина «Дельфин» 14-летней постройки — первенец русского подводного флота.

Ее привезли в Архангельск из Владивостока по железной дороге. При погрузке «Дельфин» постарались максимально облегчить — сняли часть оборудования, облегчив лодку до 73 тонн.

К 30 апреля 1917 года лодка была готова к отправке. Однако во время

сборов допустили непростительную оплошность: случайно вместе с другими грузами вместо Архангельска в Петроград отправились крышка люка субмарины и ее внешние вентиляционные трубы.

23 мая эшелон вышел на Котлас, в который прибыл к 20 июня. Лодку погрузили на баржу, а её имущество — на вторую баржу. В Архангельск караван прибыл 25 июня. В военном порту на лодку установили рубку, рули, гребной вал с винтом и поменяли часть листов наружной обшивки. Отсутствующую крышку люка пришлось заменить временной. Сборку механизмов предполагалось выполнить в Александровске силами транспорта — мастерских «Великой княгини Ксении».

22 июля пароход «Сума» с «Дельфином» на буксире в сопровождении ледокола «Вайгач» вышел в Александровск. В ночь на 26 апреля 1917 года разыгрался сильный шторм; «Дельфин» сильно ударило о соседнюю подводную лодку, и восстановлению субмарина не подлежала.

Так закончила свой век в Екатерининской гавани Александровска-на-Мурмане первая боевая подводная лодка России.

В 1916 году из Петрограда на Север прибыли еще две малые подводные лодки. Четвертая — «Св. Георгий» — была заказана и исполнена в Италии.

В мае 1917 года она вышла из Генуи и в сентябре прибыла в Архангельск, покрыв расстояние свыше 5 тыс. миль. Это был один из наиболее дальних переходов в истории русских подводных лодок, совершенный в военное время и при неблагоприятных метеорологических условиях. В Атлантическом океане лодку настиг сильный шторм, продолжавшийся несколько суток. Однако русские подводники во главе со своим бесстрашным командиром — старшим лейтенантом Иваном Ивановичем Ризничем, которому предстояло воевать в Гражданскую войну в белых войсках Северного фронта, — стойко преодолели все трудности и благополучно привели корабль в место назначения.

Несмотря на усиление флотилии Северного Ледовитого океана за счет кораблей, прибывших с Дальнего Востока, их явно не хватало для успешного решения боевых задач. Остро ощущался недостаток в тральщиках и кораблях противолодочной обороны. Как назло, ещё в декабре 1915 года в горловине Белого моря отряд русских тральщиков был затерт льдами — «Скум», «Спрут», «Север», «Юг», «Запад», «Восток», «Орезунд», «Николай» и «Святой Николай». Кроме того, в отряд входили пароход «Вера» и транспорты «Ковда» и «Харитон».

С помощью ледоколов тральщики «Спрут», «Николай» и пароходы «Ковда» и «Вера» все же удалось провести в Архангельск. Транспорт

«Харитон Лаптев» и тральщик «Восток» — в Александровск. «Скум», «Юг» и «Запад» были оставлены командой в районе Зимнегорского маяка — мыс Керец; все их вооружение было снято ледоколом «Канада». Тральщики «Орезунд», «Св. Николай» и «Север» были окончательно затерты льдами в районе Орловского маяка и оставлены личным составом.

Весной 1916 года на мурманском берегу в бухте Иоканьга начато было строительство базы для тральщиков и кораблей, несущих дозор в горле Белого моря.

7 августа 1916 года, выйдя из Владивостока и пройдя вокруг Азии и Европы, через Суэцкий канал, на Русский Север, в Александровск, прибыли эскадренные миноносцы «Грозовой» и «Властный» и транспорт «Великая княгиня Ксения», пополнив состав отряда судов обороны Кольского залива. И оказалось, что весьма вовремя, ибо в сентябре 1916 года германское командование направило в Северный Ледовитый океан флотилию подводных лодок в составе «U-28», «U-43», «U-46», «U-48», «U-56» и «U-75». Несколько позже на Север прибыли еще две лодки: «U-195» и «U-196».

Германские субмарины сразу развернули активные боевые действия против русского судоходства на участке между мысом Нордкап и Кольским заливом. Причину активности германцев понять не сложно — Берлину было хорошо известно, что торговые суда обычно ходили там безо всякого охранения, поэтому германцы направили в эту безмятежную судоходную зону стаю подводных волков.

В течение каких-нибудь десяти дней торпедным и артиллерийским оружием вражеские подводные лодки сумели потопить 14 транспортов! После гибели нескольких союзных кораблей британо-французское командование решило отправлять в Архангельск транспорты, вооруженные артиллерией.

Так или иначе, но они с переменным успехом могли вести противоборство с атаковавшими их германскими судами и подводными лодками. Например, 19 сентября 1916 года две германские субмарины севернее мыса Святой Нос обнаружили французский вооруженный пароход «Плато». Завязавшийся артиллерийский поединок между противниками продолжался с небольшими перерывами четыре часа. Не добившись успеха, германские лодки принуждены были выйти из боя и прекратить преследование судна.

В том же году по просьбе русского командования британское адмиралтейство прислало в русские воды устаревший крейсер «Интерпид», три тральщика и три подводные лодки для борьбы с немецкими

подводными лодками. С германскими подлодками сражались и русские корабли.

6 октября 1916 года русский миноносец «Властный» под командованием капитана 2-го ранга Георгия Ивановича Александрова, вышедший вместе с ледоколом «Вайгач» для осмотра побережья у маяка Цып-Наволок на заснеженном берегу полуострова Рыбачий, получил сообщение о появлении с моря двух германских подводных лодок. Цып-Наволок — большая территория от реки Аникеевки до губы Лауш. Нельзя сказать, что тамошняя местность была безлюдна, ибо в поселке в ту пору насчитывалось 12 хозяйств, в селении жили русские, норвежцы, финны, существовала школа, «Обширная больница Красного Креста имени императрицы Марии Федоровны» и церковь во имя Св. Николая Чудотворца. Там находился телеграфный пост, и даже артиллерийская батарея.

Оставив транспорт «Вайгач» у маяка, «Властный» резво пошел в вышеуказанном направлении и вскоре обнаружил две лодки — «U-43» и «U-46», — которые для маскировки под рыбацьи суда подняли паруса.

Подойдя на 30–35 кабельтовых, миноносец открыл огонь, на который обе лодки ответили несколькими ответными выстрелами. За все время 20-минутного боя германским лодкам удалось повредить на миноносце радиосеть и прожектор, ранив двух человек. Огнем миноносца на одной из лодок были зажжены паруса, и она быстро скрылась под водой. Несколько минут спустя вторая подлодка последовала ее примеру. Через некоторое время одна из лодок всплыла вблизи маяка Цып-Наволок и обстреляла его, но была вынуждена огнем миноносца «Властный» снова погрузиться в ледяную пучину моря.

Как выяснилось позднее, подобная артиллерийская дуэль между подводной лодкой германцев и судами русского флота не представлялась столь редким событием для Русского Севера.

По мнению специалистов, «стремление немецких подводников экономить топливо и торпеды из-за отсутствия баз на театре вынуждало подводные лодки действовать по одному тактическому шаблону: имея дело чаще всего с невооруженными транспортом, германские лодки стремились топить их артиллерией. Обычно они осуществляли поиск в надводном положении, затем быстро сближались с тихоходной целью и безо всяких предупреждений с дистанции порядка 40 кб открывали огонь»^[34].

Перестрелки между русскими надводными и германскими подводными кораблями продолжались. Так, у мурманского побережья 26

октября 1916 года германская субмарина атаковала русский посыльный корабль «Колгуев», неудачно выпустив две торпеды.

«Колгуев» вступил в артиллерийский бой с показавшимся над поверхностью моря противником и продолжал его до тех пор, пока вдали не показались миноносцы и посыльное судно «Купава», шедшие ему на помощь.

В 9 милях к северу от Св. Носа в районе Иокангской бухты 2 ноября 1916 года на mine подорвался пароход «Курск», следовавший из Лондона в Архангельск. Несомненно, мину поставила германская подводная лодка. Тем не менее поврежденному пароходу удалось дойти своим ходом до Архангельска.

В тот же день миноносец «Грозовой» совместно с посыльным судном «Купава» и тральщиком «Т-13» вел из Вардэ в Архангельск два торговых парохода, имевших на буксире кран, портовые буксиры и баржи, и в Баренцевом море, возле острова Хорпо встретился с неприятельской подводной лодкой «U-56». Лодка, не заметив идущего следом за посыльным судном миноносца, попыталась атаковать «Купаву» и подпустила ее на дистанцию около 5 кабельтовых. Именно это расстояние и оказалось для врага роковым. «Грозовой» открыл огонь и, сблизившись с «U-56» до 1,5 кабельтовых, достиг попаданий в её рубку, корму и корпус, причем в корме грянул взрыв, в результате которого лодка с дифферентом на корму и под крики «ура!» с русского корабля пошла ко дну.

Осенью того же года произошло окончание работ по основным оборонительным сооружениям Кольского залива.

В их число вошли 75-мм батарея двухорудийного состава на мысе Летнинский и 57-мм батарея двухорудийного состава на мысе Белокаменный, 75-мм батарея двухорудийного состава на мысе Тюва и такая же на Екатерининском острове в Александровской гавани.

Кроме них еще и 120-мм батарея четырехорудийного состава на острове Тарос, и противолодочные сети у острова Седловатого, не считая бонов у мыса Белокаменного и у Александровской гавани.

В кампанию 1917 года, одновременно с дальнейшим пополнением флотилии новыми кораблями, отрабатывалась организация корабельных сил. В начале года флотилия насчитывала один линкор, два крейсера, шесть миноносцев, около сорока тральщиков, семнадцать посыльных судов (вспомогательных крейсеров), две подводные лодки и двенадцать ледоколов. Основными ее соединениями были Мурманский отряд, в который входили линейный корабль «Чесма», минный заградитель «Уссури» и несколько вооруженных пароходов, и сводный отряд,

состоявший из крейсера «Аскольд» и нескольких посыльных судов.

Казалось, русский флот основательно подготовился к решающей схватке с германцами в северных широтах, однако внутренний враг оказался куда как более коварным, нанеся удар в спину своей воюющей стране.

Большевики не дремали, хотя работали и в подполье. Их организация в Архангельске, разгромленная после революции 1905 года, была тайно восстановлена в 1915 году с приездом в город сорока с лишним портовых рабочих из Риги. Объединившись, латышские и русские большевики в мае 1916 года организовали Латышскую группу РСДРП, ставшую архангельской большевистской организацией. В числе ее активных деятелей были некие Я. А. Тимме и С. Н. Калмыков.

Самым активным деятелем большевистской фракции в Совете, членом исполкома и президиума стал Якоб Тимме, организатор съезда транспортников в 1917 году. Конечно, здесь было поспокойнее, чем в Кронштадте и Гельсингфорсе, но общая напряженность и нервозность висела в воздухе.

Масштаб уничтожения морских офицеров на Севере в феврале 1917 года не превзошел таковые в Кронштадте и Гельсингфорсе, но спокойным назвать это время трудно.

В первых числах марта 1917 года был образован Архангельский Совет рабочих и солдатских депутатов. Первый состав исполкома был эсеро-меньшевистским во главе с председателем — меньшевиком К. А. Кошкиным.

На кораблях и в частях начали создаваться судовые и солдатские комитеты. В Мурманске группу агрессивно настроенных матросов возглавил Владимир Федорович Полухин, прежде служивший гальванером на крейсере «Адмирал Макаров» и линкоре «Гангут».

Демагогические лозунги Полухина о «демократизации флота» и введения восьмичасового рабочего дня на строительстве дороги и порта в условиях непрекращавшейся войны звучали дико для уха любого разумного человека. Матросская масса встречала безответственные призывы своего вожака с особым воодушевлением и подъемом.

Глава тринадцатая

Север в дни смуты

Даже в этих отдаленных местах бывшей Российской империи большевистская власть мало чем отличалась от той, что царила в центральных губерниях, на Юге и в Сибири.

За каждодневными жестокостями над мирным населением следовали массовые реквизиции и погромы; промышленность разрушалась, сельское хозяйство приводилось в упадок, точно всем этим занимались какие-то из мглы веков появившиеся кочевники, перекаати-поле, несущие русскому народу смерть и разрушение.

Союзники России по Антанте хотя и присутствовали на части её территорий, но лишь постольку, поскольку это соответствовало их имущественным интересам.

А на Севере это продолжалось лишь до той поры, пока ситуация не стала угрожать безопасности немногочисленного воинского контингента.

Присутствие британцев на Русском Севере оправдывалось ими следующими доводами, отраженными в воспоминаниях одного из свидетелей того времени. В частности, мемуарист отмечал: «...Союзной контрразведкой были получены неоспоримые доказательства в существовании тайного германо-большевистского договора, по которому большевики обязуются: 1) передать немцам ряд лучших судов нашего флота, 2) пропустить немцев на Север для устройства в Варнгерском заливе базы для подводных лодок, и 3) предоставить в распоряжение немцев все военные материалы, в большом количестве накопленные за годы войны в Мурманске и Архангельске. Английское военное командование было сильно озабочено этим и еще в начале лета 1918 года послало свою эскадру к русским берегам Ледовитого океана. В то же время английская и французская дипломатические миссии начали в великой тайне подготовительную работу по организации захвата Севера России. Нужно было инсценировать, что русское население само свергло большевиков, а союзные силы пришли ему на помощь по его о том просьбе... Союзники приступили к выполнению еще так недавно тормозимого ими плана создания Северного фронта»^[35].

Этим отчасти и можно объяснить участие британской военной администрации в формировании русских воинских частей. Исторически

сложилось, что на Север стали стекаться офицеры-добровольцы, пробравшиеся через леса Карелии группами или одиночным порядком, ища спасения от преследований в своих городах и готовясь вступить в вооруженные формирования для борьбы с ними.

Все молодые морские офицеры и гардемарины, пробравшиеся с берегов Балтийского моря в Северную область еще с конца 1918 года, впоследствии служили в так называемом «дивизионе истребителей» на Белом море и сражались с большевиками на сухопутном фронте, тянущемся по берегам Северной Двины и Пинежскому району.

Часть «морской» молодежи поступила на флотилии Ледовитого океана. С присущей молодости пылкостью они возмущались как двойственной политикой союзников, так и излишним бюрократизмом отечественных русских военных учреждений Северной области. Последнее обстоятельство в известной мере объясняется тем, что в начале Белого движения во главе с контр-адмиралом Викорстом в учреждениях области сидели те же люди, что служили большевикам до самого переворота.

По прибытии в Мурманск и Архангельск они оседали в них, поселяясь на частных квартирах и даже поступая на службу в местные советские учреждения, охотно принимавшие их как специалистов в различных областях знаний, на работу в военные и гражданские учреждения. Накапливалась критическая масса людей, объединенных в своей ненависти к существующему строю, готовых на крайние действия и к тому же территориально близко расположенных друг от друга. Из этих слагаемых постепенно начали создаваться условия для захвата власти, и вот в условленный день большевики были свергнуты.

«В Мурманске переворот произошел совершенно безболезненно в порядке соглашения союзников с Мурманским совдепом после разрыва его с Москвой, ввиду заключения последней Брест-Литовского мирного договора. Председатель Мурманского совета, кочегар Юрьев, сообщил об этом соглашении по прямому проводу Ленину, обозвав его при этом изменником. Советская организация была сохранена, что несколько не смущало союзников, преследовавших свои специальные цели. Власть советов на Мурмане была уничтожена лишь после образования в Архангельске сначала Верховного Управления, а затем Временного Правительства Северной области, в состав которой вошел и Мурман»^[36].

Иная ситуация сложилась в Архангельске — одном из самых крупных городов Севера. Там располагался внушительных размеров гарнизон красногвардейцев и так называемая Ярославская бригада, получившая свое название после беспощадного подавления антибольшевистского восстания в Ярославле в 1918 году.

По численности эти части превосходили четыре тайные архангелогородские офицерские организации. Одну из них, монархической ориентации, под руководством капитана 2-го ранга Георгия Ермолаевича Чаплина, отличавшуюся наибольшей воинской дисциплиной, тайно поддерживали британцы.

Другие три, либерального толка, хотя и находились в подполье и конфронтации с большевиками, симпатий у союзников не вызывали. Это был эсеровский крестьянский отряд Гордея Моисеева, члены организации кадет правого толка под руководством Н. А. Старцева и социалисты из «Союза возрождения России».

Сценарий переворота был разыгран без особых осложнений. В Шенкурском уезде вспыхнуло восстание крестьян, недовольных грабительской политикой советской власти по изъятию у них продовольственных излишков. Для помощи крестьянам по формированию военизированного отряда Георгий Чаплин командировал в уезд несколько офицеров. Узнав про готовящиеся военные приготовления, уездные большевики срочно телеграфировали в Архангельск, взывая о помощи. Из города была выслана уже имевшая опыт подавления беспорядков Ярославская бригада и матросы.

«В ночь на 2 августа большевики получили сведения, что союзники вошли в Белое море и приближаются к устьям Двины. Поднялась паника. Все предварительные меры большевиков по защите Архангельска выполнены не были благодаря саботажу находившихся на службе у них „скрытых“ добровольцев. Приказание заградить фарватер Двины, чтобы не допустить высадки союзных войск, было выполнено намеренно „неудачно“, и два затопленных судна несколько не мешали флотилии союзников. Предполагаемый взрыв снарядов и других взрывчатых материалов в предместье Архангельска „Экономии“ выполнен не был. Добровольцам нетрудно было обезоружить брошенный на произвол своими комиссарами и начальством красный гарнизон и занять главные места и учреждения в городе. Боев в самом городе не было»^[37].

Сознавая, что на серьезное сопротивление растерявшегося городского гарнизона рассчитывать не придется, заговорщики устремились спасать от разрушения подвижной состав железной дороги, пришвартованные речные суда, а также намеревались захватить военные суда и изолировать ненадежные команды.

Для того чтобы отрезать Архангельск от возможной помощи со стороны большевиков и, в частности, обезопасить себя от обстрела неприятеля, капитан 2-го ранга Чаплин направил группу диверсантов для подрыва железнодорожного полотна к югу от города.

Опасения Чаплина оказались не напрасными. По телеграфу большевики запросили помощь, и вскоре в направлении Архангельска был отправлен тяжелый бронепоезд, на котором в город спешил комиссар, печально известный организацией массовых и беспощадных расправ над местным населением на Севере Михаил Сергеевич Цедербаум (Кедров).

За необходимой огневой поддержкой против красных частей добровольцы обратились к британской флотилии. Инициативный либерал Старцев предложил создать ополчение и сформировать военизированные дружины так называемых «квартильных комитетов» для поддержки боевых офицерских отрядов. Атаковать Архангельск «в лоб» Цедербаум не решился: по радио им были получены экстренные сводки о падении советской власти в Холмогорах, на Онеге и Печоре. Бронепоезду Цедербаума спешно пришлось отбывать назад, во избежание оказаться «между двух огней», утратив связь с основными силами.

Флотская жизнь Севера стала меняться в лучшую сторону, когда в Мурманск прибыл недавно назначенный командир городского военного порта капитан 2-го ранга Дмитрий Осипович Дараган.

Новый командир порта на собрании офицеров объявил, что по решению Главнокомандующего русскими войсками Северной области генерала Миллера там будет произведена реорганизация флотских частей, в результате которой не только отдельные офицеры, но и весь дивизион, по мере готовности, будет отправлен на Онежское озеро.

Там дивизион должен будет поступить под командование начальника Онежской озерной флотилии капитана 1-го ранга Андрея Дмитриевича Кира-Динжана, бывшего командира дивизиона сторожевых катеров Балтийского флота, обладавшего исключительным опытом для организации и руководства этими специальными морскими единицами.

В морской терминологии истребителями именовали так называемые «газолинки» Никсона. Построены они были еще в 1905–1906 годах, головная на верфи в США, а остальные в Севастополе, и с 1906 года

отправлены для службы на Балтийский флот. В ходе Великой войны 1914–1918 годов истребители использовались для противолодочной обороны баз.

Для этой же цели морской штаб флотилии планировал использовать их и ныне; оставалось лишь выяснить некоторые технические детали реорганизации «дивизиона истребителей», как-то: возможен ли провод катеров-истребителей из Кеми по железной дороге в Медвежью Гору — опорный пункт флотилии на Онежском озере.

Андрей Дмитриевич Дараган осмотрел вместе с приехавшим с ним лейтенантом Борисом Капитоновичем Шульгиным имевшиеся в наличии истребители, определив возможность перевозки их по железной дороге на открытых платформах. Отбытие состава с железнодорожного вокзала Архангельска было назначено Дараганом на 1 июня 1919 года.

После трехнедельной, крайне напряженной и ответственной работы по приведению истребителей в боевую готовность их флотилия была спущена на озеро.

29 июня 1919 года боевое ядро Онежской флотилии под брейдовым пелом своего начальника покинуло Медвежью Гору и ушло в село Шуньгу за Ажейским маяком, на предназначенную для неё базу.

Каждый из катеров-истребителей был вооружен тремя пулеметами и одним 47- или 57-мм орудием.

Уже 3 августа 1919 года, вблизи Мег-Острова, три белых истребителя со «Светланой» — их главным катером — атаковали три большевистских корабля, каждый из которых был вооружен намного сильнее всех трех белых катеров, вместе взятых.

Между противниками завязался самый упорный бой, в результате которого красный бронированный катер, вооруженный двумя горными трехдюймовыми орудиями и двумя пулеметами в башенной установке, выбросился на берег.

Та же судьба постигла и двухвинтовой пароход красных под названием «Сильный», вооруженный двумя 75-мм морскими орудиями, одним зенитным 37-мм орудием и многими пулеметами. Под обстрелом с белых катеров команда «Сильного» успела спустить шлюпку и стала уходить, пытаясь отстреливаться. Третьему большевистскому кораблю пришлось дать задний ход и, отстреливаясь, ретироваться.

После одержанной победы «Сильный» был снят силами команды «Светланы» с мели, исправлен и даже включен потом в состав белой флотилии.

Стычки на Онежском озере с неприятельскими военными судами участились, но преимущество в опыте и умении все время оставалось на

стороне белых.

Численность кораблей у них теперь не только не уменьшалась, а лишь увеличивалась взятыми у противника «призами».

17 августа 1919 года белым десантом была занята Кузаранда, а за ней Пудожская. Гора Постепенно, в упорных наступательных операциях у большевиков отбивались дальнейшие пункты побережья.

Вследствие череды поражений красных на водных просторах, серьезная угроза нависла и над Петрозаводском, где временно воцарились советская власть.

Большевистское командование, пользуясь системой водных каналов, соединявших Балтийское море с Ладожским и Онежским озерами, направило свои последние крупные подкрепления, до миноносцев включительно, для борьбы против небольшой Онежской флотилии белых. Численный перевес в судах и решил в итоге исход войны на озерах Севера.

В Архангельске собралось срочное совещание послов союзных держав, на котором они обратились с настоятельной просьбой к представителям добровольчества и недавнего подполья о формировании правительства, ставшего известным в истории как Верховное Управление.

Председателем этого выборного органа стал известный социалист, бывший народник и организатор «народнических» кружков, Николай Васильевич Чайковский.

Из восьми человек этого правительства (П. Ю. Зубов, С. С. Маслов, А. И. Гуковский, Г. А. Мартюшин, Я. Т. Дедусенко, М. А. Лихач), семеро были социалистами. В первые дни своего правления они вступили в переговоры с представителями американского и британского дипломатических ведомств.

На повестке дня был поставлен вопрос о передаче союзным державам концессии на вывоз леса из Онеги под предоставление финансовой помощи в виде займа и официального признания их в качестве законной власти Северной области. Суетливые и корыстолюбивые политики этого правительства не пользовались особенным уважением ни британского военного представителя генерала Фредерика Пула, главнокомандующего британскими оккупационными войсками, ни даже у послов, ведущих с ними переговоры о мерах и способах поддержки шаткою положения их правительства.

Британские и американские дипломаты сознавали всю эфемерность предлагаемых правительством Чайковского гарантий и подписывать свои финансовые обязательства не торопились, чтобы не связывать себя лишними обязательствами.

И не прогадали, ибо командующий вооруженным отрядом добровольцев капитан 2-го ранга Чаплин быстро осознал бесполезность социалистов, как политиков, наносящих невосполнимый ущерб державным интересам России, арестовал членов Верховного Управления, отправив упавших духом болтунов в Соловецкий монастырь.

Из-под ареста экс-председатель Чайковский спешно предложил сформировать новый состав правительства, куда вошли бы представители более умеренных и патриотических направлений. Георгий Ермолаевич Чаплин, сознававший, что дальнейшая конфронтация может оказаться только на руку большевикам, согласился с разумными доводами, приводимыми Чайковским, и вскоре возникло известное Временное правительство Северной области.

Флотилией Северного Ледовитого океана был назначен командовать контр-адмирал Николай Эрнестович Викорст, смененный вскоре контр-адмиралом Леонидом Леонтьевичем Ивановым (его начальником штаба стал капитан 1-го ранга Владимир Иванович Медведев, служивший впоследствии в штабе Восточного фронта адмирала Колчака).

Для охраны речных и морских границ Северной области была создана флотилия под командованием Георгиевского кавалера, капитана 2-го ранга Чаплина, ставшего с июля 1919 года командующим флотилии Северного Ледовитого океана и командующим флотом Белого моря и Двинской речной флотилии.

Пополнение экипажей кораблей белого флота на Севере России осуществлялось за счет офицеров и гардемарин Балтийского флота: «...в Архангельск стали стекаться через Мурманск, леса Карелии и другими путями, в порядке личной инициативы офицеры всех родов оружия, и прежде всего... офицеры...флота... разогнанные Троцким: Морского корпуса, Отдельных гардемаринских классов и Морского инженерного корпуса, чтобы принять активное участие в свержении советской власти в Северной области»^[38].

Задачи сформированной Северной армии первоначально ставились строго тактические, поскольку в силу объективных природных факторов проводить полномасштабные боевые действия было невозможно.

К тому же из-за необыкновенно растянутого фронта сохранялась неимоверная опасность потерпеть поражение от большевиков.

«Наша маленькая Северная армия занимала громадный фронт, протяжением в несколько тысяч верст. Конечно, о непрерывной линии защиты не могло быть и речи, да в ней и не было надобности — её создавала сама природа своими непроходимыми лесами характера

сибирской тайги. Отдельными небольшими отрядами силою одного полка, с придачей огромного количества пулеметов и сильной артиллерией, правда, легкого, полевого типа, приходилось защищать лишь дефиле, образуемые протекающими реками и железной и грунтовой дорогой»^[39], — вспоминал один из военных руководителей Северной области.

При формировании Северной армии её организаторам пришлось столкнуться с нежеланием молодого офицерства, вышедшего из подпольных организаций, становиться под начало служивших у красных специалистами и даже старшими командирами; в итоге последние сначала не получили командных должностей. Многие штаб-офицеры, убедившись, что Север обречен на второстепенную роль в войне, отбыли в Сибирь и в Добровольческую армию на Юг.

Первое время у организаторов вооруженных сил Севера не было возможности планомерно вести формирование армии, так как наскоро сколоченные части под командой первых попавшихся офицеров приходилось сразу же посылать на фронт против большевиков на Двинском направлении.

Первые добровольческие отряды были почти целиком офицерскими. Так, в первые дни своего формирования 1-й Русский экспедиционный отряд (одна рота и батарея почти сплошь офицерского состава под началом капитана А. П. Орлова и подполковника Петра Александровича Дилакторского) был брошен на Двинское направление.

Кроме того, одновременно с формированием Георгием Ермолаевичем Чаплиным русских частей велась запись в созданный британцами и руководимый британскими же офицерами Славяно-Британский легион, а также в аналогичную по своей структуре французскую часть, куда поступило немало русских офицеров.

В войсках Белого Севера французский Иностранный легион представлял еще одну роту, наполовину состоявшую из поступивших рядовыми русских офицеров.

Глава британской военной миссии генерал Эдмонд Айронсайд и будущий командующий союзными экспедиционными войсками на Севере России был воодушевлен успехами добровольческого отряда. Испросив разрешения генерала Миллера, в сопровождении военного прокурора он совершил поездку по нескольким тюрьмам, вербуя добровольцев, раскаявшихся в своих политических заблуждениях и желавших сражаться с красными.

Таковых набралось на целый батальон, который получил название в честь погибшего на Севере британского капитана Дайвера. Мало

разбиравшийся в тонкостях русских национальных политических предпочтениях заключенных и привыкший верить на слово, Айронсайд был приятно удивлен единым порывом раскаявшихся большевиков.

Генерал распорядился сформировать боевую часть под названием «Славяно-Британский легион» с английскими и русскими офицерами, выдать добровольцам британское обмундирование (на фуражки британского образца крепились русские кокарды), британский продовольственный паек.

Славяно-Британский легион не представлял строевой части в строгом смысле этого слова. К нему относились офицеры, поступившие на английскую службу с фиктивными английскими чинами. Все они носили английскую форму, за исключением лишь герба на фуражке, и имели отличительные знаки английских офицеров. Вместе с тем они не имели никаких прав на продолжение службы в английской армии и были связаны особыми контрактами. К легиону относились (каким образом?) некоторые русские части — артиллерийский дивизион подполковника С. А. Рождественского и Беломорский конно-горский отряд ротмистра Берса. Помощником командира Славяно-Британского легиона был назначен опытный офицер, начинавший военную карьеру в лейб-гвардии Павловском полку, капитан Владимир Николаевич Гомолицкий.

В один из июльских дней 1919 года амнистированные большевики легиона взбунтовались. Офицеры были арестованы и немедленно расстреляны восставшими. Большевики попытались перебежать через линию фронта, навстречу стоявшим на линии фронта частям Иеронима Петровича Уборевича, но были окружены верными своему долгу солдатами 3-го Северного полка. Не вступая в перестрелку, часть окруженных мятежников сдалась на милость победителей, но нескольким большевикам, в том числе бывшему уездному комиссару, зачисленному в батальон знаменосцем, удалось бежать. Британское командование, слишком поздно осознав свою ошибку, приказало расстрелять пойманных мятежников без суда и следствия.

Инцидент с батальоном Дайвера вскоре стал достоянием вездесущих британских корреспондентов, и впоследствии некоторые эпизоды из их репортажей даже были процитированы на парламентских слушаниях в Лондоне. Лейбористы, выступавшие от имени широкой общественности, призывали свое военное министерство поскорее вывести британский Экспедиционный корпус на родину.

Аргументом в пользу вывода войск оказались и недавние военные неудачи Колчака, вынужденного отводить войска в глубь Сибири.

Отступление Колчака в сильной степени затрудняло поставку хранившихся на складах в Архангельске материалов и вооружений на Восточный фронт.

Верховный Главнокомандующий был расстроен решением о выводе Экспедиционного корпуса, о котором его известили в британской военной миссии. Перспективы военных успехов, которые могли бы задержать британцев на русском Севере, не просматривались. Об этом генерал Владимир Владимирович Марушевский поспешил честно сообщить представителям союзных держав в ответ на их извещение об эвакуации своих частей. Подавленный русский генерал считал себя повинным в ослаблении дисциплины в войсках и, как следствие того, участвовавших мятежей, подал рапорт об оставлении армии. Это новость лишь ускорила подготовку к эвакуации британцев.

Несмотря на непростые взаимоотношения с союзниками, постепенно утрачивающими интерес к пребыванию в России, в Карелии, с территории Финляндии, отдельно от войск Северной армии, действовала Олонецкая добровольческая армия, сформированная в апреле 1919 года в количестве 3000 человек под командованием полковника Эльвенгрена.

21 апреля 1919 года Олонецкая добровольческая армия освободила Видлицу, 23 апреля 1919 года освободила Тулоксу, Олонец, село Мегрега и деревню Обжа, а на следующий день — Вешкелицу, село Ковкеницы, станцию и деревню Заостровье.

В Заостровье группа разведчиков захватила склад с оружием и боеприпасами местного военкомата, уничтожила телеграф и попыталась разрушить участок железной дороги и мост. Активную помощь разведчикам оказали местные жители. 25 апреля красные попытались отбить село Мегрегу, но были отброшены из села.

На плечах противника добровольцы ворвались в Александро-Свирский монастырь, выбив оттуда оборонявшихся красноармейцев. Активность олонечских добровольческих отрядов не на шутку встревожило большевиков, и 2 мая Совет обороны РСФСР объявил на осадном положении Петроградскую, Олонецкую и Череповецкую губернии.

Обеспокоенные возникшими в армии волнениями, союзники приняли решение усилить собственное военное присутствие, и в Архангельск прибыл отряд «австралийских охотников», добровольно участвовавший в боевых действиях рука об руку с русскими солдатами Северной армии против большевистских частей.

Командир австралийского добровольческого отряда за проявленную храбрость в боях на Двинском направлении, был даже награжден командованием Северной армии Георгиевским оружием.

Общей эвакуацией руководил штаб контр-адмирала Леонида Леонтьевича Иванова, командующего флотилией Северного Ледовитого океана. Великое множество оперативных вопросов во время проходившей эвакуации, решал известный гидрограф, флигель-адъютант, контр-адмирал Борис Андреевич Вилькицкий.

В 1920–1923 годах по приглашению СССР он возглавлял третью и четвертую советские товарообменные экспедиции в Карском море. Проживая с 1920 года в Великобритании, Вилькицкий продолжал как ни в чем не бывало выезжать в научные экспедиции с советскими коллегами вплоть до 1924 года.

Контр-адмирал не только находился под покровительством правительства его величества как политический беженец, но был хорошо известен в мировом научном сообществе.

Когда в 1919 году экспедицией Р. Амундсена были открыты острова в море Лаптевых и пролив, соединяющий моря Лаптевых и Карское, великий путешественник назвал их в честь Вилькицкого.

Кстати, памятную доску отцу и сыну Вилькицким в наши дни можно найти на фасаде дома № 96 по Екатерининскому каналу в Петербурге.

Гражданская война на Севере окончилась следующим образом. Лишь одной группе морских офицеров и гардемарин удалось уйти из Архангельска на ледоколе «Минин» и снять в море другую группу с ледокольного парохода «Русанов».

Другая многочисленная группа морских офицеров должна была в последнюю минуту покинуть Мурманск на эскадренном миноносце «Капитан Юрасовский», но на миноносце вспыхнул бунт, инспирированный подпольной группой большевиков-матросов.

Во время завязавшейся борьбы на миноносце восстания смертью храбрых погибли его командир лейтенант Николай Адамович Милевский, лейтенант Владимир Дмитриевич Державин из Онежской флотилии и некоторые другие офицеры.

В кают-компании миноносца восставшими был найден застрелившийся лейтенант Павел Павлович Аннин, тоже доблестный участник Онежской эпопеи и выпускник петроградского Училища правоведения.

При окончательном развале фронта и крахе Северной области на суше судьба флотских экипажей складывалась следующим образом. Личный состав находившихся на Двинском фронте бронепоездов под командованием капитана 1-го ранга Юлия Юльевича Рыбалтовского в Архангельске был вынужден оставить свои поезда и в пешем порядке

отступить к Мурманской железной дороге, но, не дойдя до станции Сороки, попал в окружение в деревне Сухое и сдался.

Вместе со своими офицерами командир отряда Рыбалтовский был расстрелян в Холмогорах в марте 1920 года. Среди казненных большевиками были старший лейтенант Александр Александрович Лобода, командир бронепоезда «Адмирал Колчак» капитан 1-го ранга Николай Алексеевич Олюнин, старший офицер «Чесмы» и бронепоезда лейтенант Юрий Николаевич Витте, командир миноносца «Бесстрашный» и затем плутонговый командир бронепоезда, а также титулованные мичманы — граф Георгий Александрович Гейден и барон Платон Алексеевич Рокоссовский.

Лишь нескольким смельчакам, в том числе лейтенанту Яновицкому, инженеру-механику лейтенанту Николаю Петровичу Миловскому и старшему гардемарину Еловскому удалось отбиться от чинов большевистского отряда, окружившего деревню, и на лыжах суметь пройти огромное расстояние до финляндской границы.

Трагической участи не избежали офицеры и гардемарин, находившиеся в Медвежьей Горе.

Вместе с группами летчика лейтенанта Александра Дмитриевича Мельницкого и командира десантной роты лейтенанта Александра Георгиевича Вуича большевиками были захвачены и расстреляны несколько других чинов Белого флота.

Среди них лейтенант Бруно-Станислав Адольфович Садовинский, лейтенант Иван Александрович Добромыслов, мичман Глеб Петрович Католинский, старший гардемарин Алексей Хмылино-Вдовиковский, Петр Светухин и многие другие.

Старший кадет по фамилии Былим-Колосовский сумел бежать из тюрьмы Петрозаводска, но во второй раз оказался схвачен всего в нескольких верстах от финской границы. На обратном пути он был убит конвоирами.

Некоторым из захваченных большевиками офицеров все же удалось бежать и затем пробраться в расположение Вооруженных сил Юга России.

Большевики были особенно беспощадны к тем из них, кто стремился вступить в сражавшуюся в Крыму Русскую армию барона Врангеля, и принялись за укрепление и усиление контроля над границей.

Они опасались скорее не внешнего вторжения, что было не так уж и невозможно, но попыток офицеров Императорской армии уйти из их рук на Запад, Восток и Юг.

Лейтенанту Евгению Александровичу Максиму с невероятными

трудностями удалось уйти на лыжах из лагеря Медвежьей Горы в Финляндию, но и этот смелый офицер позднее погиб при повторном нелегальном переходе границы уже в качестве секретного курьера белого подполья.

Лишь только одной большой группе, составлявшей команду бронепоезда «Адмирал Непенин» под руководством капитана 2-го ранга Николая Модестовича Лемана, сражавшейся на Мурманском фронте, вместе с примкнувшими к ним другими офицерами и гардемаринами, неимоверными усилиями удалось пробиться в Финляндию, где она была интернирована финляндскими пограничниками.

Принимавшие участие в Белой борьбе и ушедшие в Финляндию гардемарины почти полным составом позднее прибыли на юг России.

После падения Северного фронта участники Белой борьбы в водах Ледовитого океана под командой славного капитана 1-го ранга Сергея Матвеевича Поливанова, сняв замки с пушек кораблей, лишенные возможности двигаться, с боями прорвались к норвежской границе.

История произнесет свой приговор, но печальна история народов, которые не знают геройских подвигов во имя любви к Родине, ничтожна та страна, которая не сумела воспитать самоотверженных сынов!

Участникам этой борьбы, свидетелям той жертвенности, того огня, которым горели все морские офицеры и гардемарины, положившие «душу свою за други своя», до конца дней их судьба определила две задачи: стараться выполнить то, что не было достигнуто в Гражданской.

Помнить и молиться за тех и следовать их примеру, кто смертью своей запечатлел свою любовь к Родине. Кто, не спрашивая, шел и складывал свою голову в чуждых ему далеких северных лесах и тундрах за Отечество.

Глава четырнадцатая

Кризис флота

За неполные полгода со времени октябрьского переворота в стране на смену профессионалам Морского ведомства пришли даже не дилетанты — подлинные представители военно-морских низов. На авансцену управления флотом были выдвинуты бывший «баталерский юнга» с линкора «Гангут» Павел Ефимович Дыбенко и «самозванный мичман» Федор Федорович Раскольников — Ильин. В ноябре 1917 года он был назначен комиссаром при Морском генеральном штабе. Постановлением Всероссийского съезда моряков военного флота «за преданность народу и революции» был даже произведен из мичмана в лейтенанты.

Обе личности эти не только не имели ни малейшего понятия об управлении сложным военно-морским организмом страны, но требовались III Интернационалу в качестве разрушительной силы.

Возникновение подобных проходимцев на историческом горизонте из мрака неизвестности было вполне объяснимо с точки зрения невероятного кадрового голода, свойственного почти всем учреждениям России того времени.

Ибо не утратившие сознания чести, офицеры морского ведомства еще в октябре 1917 года сочли невозможным для себя служить большевикам, что в их понимании являлось преступлением перед Отечеством и собственной совестью.

Первым под предлогом болезни Морское ведомство покинул министр, назначенный на этот пост еще Временным правительством, — адмирал Дмитрий Николаевич Вердеревский. Цепь стечения случайных обстоятельств позволила ему не только избежать ареста в Петрограде, но даже выбраться за границу, в Париж, где спустя тридцать лет после описываемых событий он мирно скончался.

Следом за ним свой пост покинул начальник Морского генерального штаба капитан 1-го ранга граф Алексей Павлович Капнист. Жизненный путь его завершился в России, на Кавказе, где в 1918 году в Пятигорске граф был расстрелян местными чекистами.

Вместе с ним службу по Морскому ведомству оставил и помощник морского министра капитан 2-го ранга Сергей Андреевич Кукель. Отказавшийся сразу пойти на службу к большевикам офицер тотчас же был

арестован, но вскоре отпущен за неимением доказательств какой-либо вины. Впрочем, на службу к большевикам он все же попал. Преподавал на курсах командного состава флота уже год спустя после октябрьского переворота, был избран членом Морской исторической комиссии и вскоре мобилизован в Красный флот.

Побывав на многих должностях, после Гражданской войны он был назначен заведующим Отделом электрификации Главэлектро ВСНХ. Но подобный ход событий был, скорее исключением из общих правил поведения кадровых морских офицеров.

В середине ноября 1917 года со своего поста ушел популярный на флоте командующий Балтийским флотом Александр Владимирович Развозов. Большевики пытались уговорить его остаться на службе в прежнем качестве, но адмирал был непреклонен, за что поплатился свободой; в тюрьме адмирал формально согласился с предложением отправиться служить в Рабоче-крестьянскую Красную армию. Но скорое согласие адмирала пойти на службу в Красную армию показалось чекистам подозрительным. Они установили негласный надзор за Развозовым, и вскоре им стало известно об участии адмирала в подпольной организации, объединившей в своих рядах бывших офицеров Русской императорской армии и флота. Он был арестован ЧК в 1919 году убит на допросе в Петроградской тюрьме «Кресты» в 1920-м..

Отток высших офицеров флота с занимаемых должностей заставил задуматься не только большевиков, но и тех, кто еще продолжал служить по инерции, не вполне представляя себе дальнейшую судьбу.

Так, на флагманском корабле «Чайка» начальника обороны Моонзунда и старшего в районе военных действий адмирала Михаила Коронатовича Бахирева было создано собрание флагманов. Адмирал сообщил офицерам, что после ухода адмирала Развозова и он готовится оставить службу по сходным мотивам.

Решение Бахирева было поддержано адмиралами князем Михаилом Борисовичем Черкасским, Николаем Ивановичем Патоном, Юрием Карловичем Старком, Михаилом Андреевичем Беренсом и Александром Ивановичем Тимиревым.

К ним вскоре присоединились адмиралы Клавдий Валентинович Шевелёв и Владимир Константинович Пилкин — будущий сподвижник генерала Юденича.

Нашлись, правда, среди адмиралов и такие, которые считали, что бросать службу не обязательно, а следует исправно послужить Родине, неважно какая власть на дворе. И таковых в ноябре 1917 года оказалось

большинство.

В том же году, сообразно духу времени, в Морском собрании Гельсингфорса был созван съезд флотских офицеров, находившихся на тот момент в городе.

В собрании участвовало 200 человек, обсуждавших будущее русского флота и место офицера в связи с произошедшей сменой власти. Собрание вынесло единодушную резолюцию участников — вступить на путь борьбы с большевиками, которые в речах, произносившихся выступавшими, были названы «германскими агентами» и «губителями Отечества».

Увы, это решение не было зафиксировано в письменном виде, и многие из делегатов впоследствии отказались от своих громких слов, устранившись от участия в вооруженной борьбе, оправдывая свой отказ желанием участвовать в подпольной антибольшевистской борьбе, формально оставаясь на службе.

Вначале решение бороться с большевиками у части морского офицерства было вполне искренним. Еще со времен водворения Временного правительства многие здравомыслящие офицеры, гардемарины и кадеты имели возможность убедиться в губительности для России политического курса, проводимого как либералами у власти, так и большевиками в подполье.

Общегосударственный хаос и разрушение устоев русской жизни вызвали к новым и смелым решениям. Морская молодежь настроена была решительно и прямолинейно — драться с германцами до победы.

Мысль о создании военно-морской организации для внутренней защиты Отечества от разлагающего воздействия либералов впервые зародилась у многих еще летом 1917 года.

Правда, первоначально флотский развал на Балтийском и Черном море, а также удручающая недееспособность противодействовать большевистской агитации на судах Тихоокеанского флота породили в морской среде чувство растерянности.

Многим казалось, что утрачена сама идея служения, как смысл жизни морского офицера, ибо империи более не существовало, и день ото дня все острее, что упадок дисциплины на флоте невозможно будет исправить лишь усилением дисциплины или призывами к самосознанию матросов.

Многие из офицеров в поисках выхода обращались к старшим командирам с вопросами — «что же делать?», и далеко не все из адмиралов тогда могли найти и дать правильный на него ответ.

Тайный и явный отток с флота наиболее энергичных и пылких сил — морских офицеров, гардемарин — на юг особо усилился после того, как

22 июня 1918 года по обвинению в саботаже по приговору «военно-революционного трибунала» с санкции Троцкого и не без помощи Якова Михайловича Свердлова был расстрелян адмирал Алексей Михайлович Щастный.

С конца марта 1918 года он исполнял обязанности начальника Морских сил Балтийского моря. За время своего командования на Балтике общепризнанно предпринял меры по повышению боевой готовности и воинской дисциплины...

И хотя в те годы с избытком хватало и бессудных расправ, но судебный процесс над героическим адмиралом «в благодарность» за службу и спасение русских судов из рук германцев поколебал души даже самых нейтрально настроенных к власти морских офицеров.

Предыстория же расправы с адмиралом была такова.

В 1918 году его арестовывает лично Лев Троцкий без всяких санкций. Арест явился неожиданностью не только для самого Щастного. Ускоренное следствие по делу адмирала Щастного, проводимое следователем Виктором Эдуардовичем Кингисеппом, предъявило ему обвинение из 11 пунктов, большинство из которых так и остались недоказанными. Тем не менее Щастный был предан суду Верховного революционного трибунала, заседавшего в Кремле. Обвинителем на процессе выступал прапорщик Николай Васильевич Крыленко, приложивший много усилий для фальсификации фактов. Первоначально казалось, что трибунал взвешенно подойдет к оценке деятельности адмирала, да и адвокатом Щастного был опытный юрист В. Л. Жданов, в прошлом неоднократно защищавший известных революционеров и на этом основании допущенный к защите. Несмотря на отмену смертной казни на территории РСФСР, трибунал все же приговорил адмирала к расстрелу. Кассационная жалоба адвоката в Президиум ВЦИК была отложена, а за два часа до расстрела, в 2 часа ночи 21 июня 1918 года, Председатель ВЦИК Свердлов жалобу официально отклонил.

На рассвете 21 июня Щастного расстреляли во дворе Александровского военного училища. Троцкий запретил выдавать родным — жене и дочери — тело расстрелянного адмирала, и оно пролежало на месте расстрела длительное время...

Современные исследователи убеждены, что инициатива расстрела всецело принадлежала Троцкому, чьи планы легкой наживы были нарушены ничем не ведавшим адмиралом.

К Троцкому обратились представители британского адмиралтейства, предложив круглую сумму за каждый взорванный и потопленный русский

корабль Балтийской эскадры.

Троцкий упоминал об этом, опуская подробности, в своём выступлении на процессе: «На самом деле в самый острый момент ко мне приходили представители английского адмиралтейства и запрашивали о том, примем ли мы меры для уничтожения Балтийского флота. О личности английских офицеров хорошо осведомлены Беренс и Альтфатер. Когда этот вопрос был затронут на военном совещании, Щастный крайне неопределённо высказался о возможности уничтожения. Аишь после его отъезда этот вопрос был рассмотрен на том же совещании конкретнее.... В это время к одному из членов коллегии явился английский офицер и заявил, что Англия настолько заинтересована во взрыве наших судов, что готова заплатить тем матросам, которые возьмутся за это дело...»

Адмирал увел русские суда не только от германцев, но и от уничтожения их по заданию британцев руками экипажей (по замыслу Троцкого), за что перешел в разряд личных врагов всесильного Лейбы, вспыхнувшего адской злобой к лишившему его «приработка» адмиралу.

Однако вернемся немного назад и задумаемся, в чем же состояли действия адмирала, как известно, не присягнувшего большевикам, но остававшегося верным интересам державы, так как это понимал человек его уровня и воспитания?

Как известно, в связи с начавшимся в феврале 1918 года, после прекращения Брестских переговоров о мире, наступлением германских войск, в Прибалтике возникла угроза захвата ими основных сил Балтийского флота, находившихся в Ревеле и Гельсингфорсе, но скованных льдами.

По указанию Ленина 17 февраля 1918 года коллегия Морского комиссариата передала Центробалту директиву — увести из Ревеля в Гельсингфорс все корабли. Несмотря на тяжёлые погодные условия, 19 февраля из гавани Ревеля начали выходить отдельные корабли, а 22 февраля уже целые отряды судов в сопровождении ледоколов.

И хотя 25 февраля в Ревель вступили германские войска, значительная часть оставшихся в порту кораблей всё же успела выйти на внешний рейд.

К 5 марта все корабли, кроме одной подводной лодки, раздавленной льдами, достигли Гельсингфорса. Однако к тому времени в Финляндии произошло восстание П. Э. Свинхувуда — К. Маннергейма, и разразилась местная гражданская война. Целостность русских кораблей вновь оказалась под угрозой теперь уже финской «приватизации».

12 марта из Гельсингфорса подошел 1-й отряд судов с ледоколами «Ермак» и «Волынец». Форсируя тяжёлые льды и пройдя 330 километров,

через пять дней отряд прибыл в Кронштадт.

Тем временем, в ходе борьбы финских «белых» с финскими же «красными», 21 марта 1918 года, стороны объединились против «внешнего противника», сначала захватив русский ледокол «Тармо», а после и «Волынец».

Финны были так обнадежены своими небольшими успехами, что немедленно отправились занять острова в Финском заливе, чтобы утвердиться там, вытеснив русских.

Всего через четыре дня после этого на острове Ганге (Ханко) высадился германский десант, и командование предложило находившимся там русским кораблям разоружиться.

Из Гельсингфорса в Петроград по железной дороге, на ходу отбиваясь от германцев, прорвался эшелон с 500 моряками торгового флота. По прибытии в русскую столицу они были немедленно распределены по кораблям.

5 апреля в Петроград выехал второй отряд. Через три дня он был встречен экипажами ледокола «Ермак» и крейсера «Рюрик» и 10 апреля вместе с ними достиг пределов Кронштадта.

В течение пяти дней шла отправка 3-го отряда, который 22 апреля того же года прибыл в Кронштадт. 2 мая пришёл туда и 4-й отряд, доселе находившийся в финском городке Котке.

В мае из Гельсингфорса пришли остававшиеся там корабли. В итоге операции в Кронштадт было перебазировано 236 кораблей, в том числе 6 линкоров, 5 крейсеров, 59 эсминцев и миноносцев, 12 подлодок, которые послужили основой большевистского Балтийского флота, что впоследствии сыграло большую роль в обороне Петрограда от белых и действиях на других театрах Гражданской войны.

Глава пятнадцатая

Морские добровольцы

Последовавшие в 1917–1918 годы расправы большевиков над адмиралами и офицерами императорского российского флота создали прецедент для массового бегства чинов флота и морского ведомства из крупных городов и столицы, где прочно установилась власть большевиков в те части страны, где освободительное движение сопротивления большевистской власти набирало свою силу.

Из Европейской части России потянулся поток офицеров, текущий к Черному и Каспийскому морям, в Мурманск и Архангельск, на Волгу, к Онежскому озеру и даже на далекие сибирские реки.

В этих «конечных пунктах» формировались первые белые флотилии, а самым многочисленным из них стал Новочеркасск, где с ноября 1917 года создавалась Добровольческая армия.

В начале ноября 1917 года гардемарины и кадеты из Петербурга при помощи секретной офицерской организации при Союзе казачьих войск пятерками стали пробиваться в Новочеркасск. В то время в городе собирались юнкера и кадеты всех военных училищ и корпусов Российской империи.

Классный наставник Морского училища капитан Василий Дмитриевич Парфенов направлял прибывающих молодых людей в лазарет на Барачной улице, № 36, где под его командованием создавалась воинская часть возрождающейся русской армии — юнкерский батальон.

Состоял он из двух рот с командирами штабс-ротмистром лейб-гвардии Гродненского гусарского полка Константином Ивановичем Скасырским и штабс-капитаном лейб-гвардии Волынского полка Мстиславом Владимировичем Мизерницким.

Последний взвод роты был укомплектован исключительно моряками. Командиром взвода был назначен поручик Зотов. 27 ноября 1917 года батальон впервые вышел на позиции и блестяще провел свой первый бой у Нахичевани.

В Мурманске собралось около 40 бывших кадет Морского корпуса. Они сразу же включились в боевые действия и помогли капитану 2-го ранга М. Кितिцыну произвести переворот в городе, взяв власть на военных кораблях из рук потерявших всякую дисциплину матросских команд.

2 августа 1918 года те же кадеты помогали капитану 1-го ранга Георгию Ермолаевичу Чаплину совершить переворот в Архангельске. Были они и в числе моряков Онежской флотилии, героически сражавшейся с большевиками в 1919 году.

В 1919 году лейтенант Борис Капитонович Шульгин, командир эсминца «Капитан Юрасовский», с помощью гардемарин создал отряд моторных катеров в Мурманске и присоединился к Онежской флотилии. Впоследствии экипажи расформированной Онежской флотилии укомплектовали командами белых бронепоездов.

Один из современников писал об участии молодежи в первых сражениях гражданской борьбы: «Так, кровью морских кадет и гардемарин, перемешанной с кровью других русских детей — кадет сухопутных корпусов и гимназистов, обагрилась русская земля в первом бою, положившем основание Добровольческой армии и последовавшей затем многолетней упорной борьбы русских национальных сил против красных предателей»^[40].

После освобождения Ростова-на-Дону от красногвардейцев в городе началось развертывание кадров возрождающейся армии.

Генерал Алексеев поручил бывшему командиру героического эсминца «Громкого» капитану 2-го ранга Владимиру Николаевичу Потемкину сформировать Морскую роту, в которую входили бы продолжающие прибывать на Дон гардемарины и морские офицеры и куда влились пожелавшие поступить на службу в Добровольческую армию ученики Ростовского мореходного училища.

Этот морской отряд на волне энтузиазма морской молодежи был создан довольно быстро, а его первыми сестрами милосердия стали несколько учениц ростовских гимназий.

Вскоре состоялось и его первое боевое крещение. 30 января 1918 года Морская рота под командованием Потемкина в составе Кавказского сводного дивизиона получила приказание отправляться в район Батайска, где проходил важный рубеж защиты Ростова от наступавших большевистских частей под командованием Ивана Лукича Сорокина.

Силы красных частей, действовавших против добровольцев, по обыкновению превосходили оборонявшегося противника в численности, и к тому же первое наступление красногвардейцев на Батайск было поддержано огнем подошедшего большевистского бронепоезда.

Тот первый бой Морской роты оказался жестоким и кровопролитным. С первых минут, при ураганном огне красных цепей, она сразу начала нести потери. Сраженные первыми залпами наступавших, в первые

минуты боя погибли два мичмана роты — Петров и Александр Никитич Мельников.

Орудия красного бронепоезда обрушили шквал огня на залегших добровольцев; снаряды орудий перепахивали землю, взметая ввысь земляные столбы и сокрушая ветхие постройки на окраине Батайска. Пулеметные очереди свинцовыми струями стегали по пытавшимся атаковать морякам.

Вот залп, вздыбивший землю позади залегших пулеметчиков, осыпал осколками линию белой обороны. Тяжело ранен осколком разорвавшегося снаряда, мичман Черноморского флота Василий Тихомиров.

В безуспешных контратаках на противника погибли лейтенанты Борис Евгеньевич Энвальд и Виктор Анатольевич Адамиди, увлекавшие за собой гардемарин и гимназистов, бегущих с винтовками наперевес и примкнутыми штыками навстречу бегущих на них красногвардейцев.

Шальная пуля на излете ранила и самого командира роты Потемкина, повредив ему надглазную кость, что привело впоследствии к полной потере глаза.

Сдержать натиск массы большевистской пехоты остающейся горстке моряков становилось не под силу. Наступление красных увенчалось успехом.

Невзирая на мужество оборонявших Ростов добровольцев, город был ими сдан.

Раненый капитан Потемкин был вынужден тайно остаться в городе, на квартире одной из сестер милосердия. Мичман Тихомиров вместе со старшим лейтенантом Анатолием Петровичем Ваксмутом, под видом раненых солдат, были вывезены и укрыты в больнице в Новочеркасске.

Судьба командира Морской роты Владимира Николаевича Потемкина поистине удивительна, хотя вполне обыкновенна по меркам Гражданской войны. Получив позже специальное задание от командования Добровольческой армии, он с риском для жизни пробирался из Ростова в Астрахань.

Тайный маршрут морского офицера пролег через занятый большевиками Новочеркасск и Кисловодск, где бесчинствовала местная ЧК. Этим же путём бесстрашный секретный курьер вернулся назад.

Летом 1918 года Потемкина, вернувшегося с исполненной миссией секретного курьера, командование ВСЮР определило по специальности, назначив командиром Новороссийского порта. Однако энергичный капитан попросился на передовую и какое-то время возглавлял команду бронепоезда «Князь Пожарский».

В 1920 году Потемкин стал командиром дивизиона канонерских лодок Азовской флотилии, а во время крымской эвакуации, с учетом его организаторского таланта и умения добиваться результатов, получил назначение на должность коменданта Керчи, прибыв туда уже в чине капитана 1-го ранга.

После поражения в Гражданской войне вместе с Русской армией барона Петра Николаевича Врангеля Потемкин прибыл в Галлиполи и какое-то время командовал там транспортом «Ялта».

Его блестящие организаторские способности отметило командование союзников, и вскоре капитан Потемкин получил предложение поступить на службу в военно-морские силы Французской республики. На французской службе он командовал 6-й группой кораблей еще долгое время, пока не вышел в отставку, переехал в Париж, где вскоре скончался в ходе неудачной операции на операционном столе в 1938 году 53 лет от роду.

Завершилась короткая и яркая жизнь русского морского офицера...

Не менее колоритной оказалась жизнь и его сослуживца и соратника по боям за Ростов Анатолия Петровича Ваксмута.

По выздоровлении, совпавшем с изгнанием большевиков из Новочеркасска, он снова поступил служить на флот, на этот раз в созданную усилиями контр-адмирала Кононова Донскую флотилию, где его сразу же направили командовать вооруженным пароходом «Кубанец».

В начале 1919 года, в обстановке нехватки офицерских кадров на судах, Ваксмут был переведен на должность старшего офицера ледокола «Полезный», а летом того же года он возглавил целый дивизион малых катеров Волжской флотилии на юго-востоке России.

Осенью 1919 года лейтенант Ваксмут перешел командиром на вспомогательный крейсер «Америка» Каспийской флотилии, который помогал вывозить беженцев и части, оборонявшие Каспий от большевиков и горцев, а впоследствии побывал в лагере русских переселенцев в городе Басра, в Месопотамии.

Впрочем, и на берегах Тигра не закончилась морская карьера Ваксмута, как завершилась она для многих других морских офицеров, уже изрядно измученных тяжким путем, выпавшим на их долю в России и Персии.

С трудом выбравшись в начале 1920 года назад в Россию, он короткое время занимал пост начальника штаба Сибирской флотилии, применяя на практике обширные познания при разработке тактических наступательных операций.

Когда же в 1921 году эскадра адмирала Старка спасала людей, бегущих

от наступающих красных частей, за которыми следовали части особого назначения и ЧК, Анатолий Петрович Ваксмут был назначен командовать тральщиком «Взрыватель», оставив штабную работу.

На этом судне он и проделал всю невеселую одиссею эскадры — от берегов Посыета в Гензан, а оттуда до Шанхая, и после до Филиппинских островов.

Часть русских кораблей осталась на Филиппинах, интернированная американцами, и оттуда русские люди стали выезжать в разные страны мира.

Первоначально Анатолий Ваксмут избрал своим пристанищем Китай, где какое-то время проживал в Шанхае, а затем навсегда перебрался в Австралию и в 1973 году мирно скончался в Сиднее, окруженный детьми и внуками и оставив читающей публике свои незабываемые, яркие воспоминания.

Говоря о морских офицерах, участниках Первого Кубанского («Ледяного») похода и тех, кто продолжил борьбу с большевиками на юге, нельзя не отметить значительный вклад тех, кто по призыву атамана Краснова стал у истоков первого Белого флота на Дону и чьими усилиями была сформирована Донская флотилия.

Еще в самом начале 1918 года инженер-механик Русского императорского флота лейтенант Анатолий Георгиевич Герасимов, оставшийся впоследствии в СССР и умерший в 1949 году, предложил генералу от кавалерии Краснову идею создания Донской флотилии, призванной в глазах атамана стать полноценным флотом его горячо любимой области Всевеликого Войска Донского.

Генерал распорядился поставить во главе создаваемой флотилии, соответственно воинскому чину, капитана 1-го ранга Якова Ивановича Подгорного, погибшего уже после 1945 года в Москве, в Лефортовской тюрьме МГБ во время следствия.

Атаман назначил Подгорного в помощь контр-адмиралу Ивану Анатольевичу Кононову, сыну адмирала Кононова, прибывшему с ним на Дон. Он, как и контр-адмирал, Семен Семенович Фабрицкий, и капитан 1-го ранга, ставший впоследствии контр-адмиралом, Иван Иванович Степанов, по приезде на Дон вошли в распоряжение атамана Алексея Максимовича Каледина и сразу активно включились в работу, продолжавшуюся и после гибели атамана.

С разрешения Донского правительства в Таганроге было создано первое Управление портами Азовского моря под началом генерал-лейтенанта Николая Николаевича Оглоблинского и Управление морской

тяжелой артиллерии под руководством капитана 1-го ранга Якова Ивановича Подгорного. В таганрогском порту кипела работа по созданию Азовской флотилии. Руководил ее созданием капитан 2-го ранга Владимир Иванович Собецкий, деятельный и созидательный офицер. Собецкий не только подготовил Азовскую флотилию, вооружив её суда 75-мм и 120-мм орудиями, но и после начавшегося весной 1919 года наступления большевиков на севере Дона создал новую речную флотилию — Нижне-Днепровскую.

В июне 1919 года Владимир Иванович Собецкий стал во главе отряда судов Азовской флотилии, а уже с января 1920 года возглавил всю морскую часть обороны Днепро-Бугского лимана. По мере изменения оперативной обстановки на фронте Собецкого направляли то командовать отрядом Каркинитского залива, то 3-м отрядом судов Черноморского флота.

В мае 1919 года Азовская флотилия перешла на Днепр, где в то время формировались три новые флотилии — Верхне-, Средне- и Нижне-Днепровская, командовали которыми соответственно капитаны 1-го ранга Сергей Владимирович Лукомский, Григорий Иванович Бутаков и сам Собецкий. Необходимость в последующей переброске Нижне-Днепровской флотилии Собецкого на Черное море объяснялась рядом тактических побед большевиков.

Действиями Донской флотилии руководил контр-адмирал Семен Семенович Фабрицкий. Значение флота для Дона было трудно переоценить. Морские офицеры, поступившие на службу Всевеликого Войска Донского в его флотилию, к 1919 году победоносно дошли до верховьев Дона и умелыми действиями своих артиллеристов не раз помогали казакам в благородном деле изгнания большевиков со своей земли. Так, Анатолий Алексеевич Степанов, несмотря на свой возраст, организовал и возглавил экспедицию для захвата судов у большевиков в Ростове.

Имевшиеся у донских казаков большие пароходы быстро превращались в боевые корабли. На их бортах нашивалась броня, устанавливались трехдюймовые пушки и станковые пулеметы, а на некоторых судах — тяжелые морские шестидюймовые орудия. Попутно теми же орудиями моряки оснащали и бронепоезда Донской армии, часть из которых после находилась на вооружении Добровольческой армии.

Внеся свой посильный вклад в дело борьбы с красными, все они были благополучно эвакуированы из Крыма, а с оставлением белыми силами этого последнего рубежа обороны еще долго проживали в эмиграции — в Бельгии, Югославии, Франции.

«Национальные» флоты, появившиеся после распада Российской империи то здесь, то там, требовали опытных командиров и управленцев, и зачастую высокие должности и выгодные условия службы привлекали многих русских морских офицеров, затмевая на время главную цель, ради которой боролась и погибала Добровольческая армия — сохранение единства России, её территориальной целостности в прежних границах.

Одним из помощников Собецкого был старший лейтенант Александр Михайлович Шестаков, в чьи обязанности входила еще и сухопутная составляющая обороны — формирование отрядов танков, бронеавтомобилей и бронепоездов, ускоренными темпами производившиеся для нужд Донской армии на соответствующих заводах в Ростове-на-Дону и Таганроге.

В упорных боях с превосходящими силами противника особенно отличился «морской» бронепоезд «Адмирал Непенин» под командой капитана 2-го ранга Вячеслава Николаевича Маркова. В августе 1918 года этот поезд оказал большую поддержку у Армавира 2 тысячам дроздовцев отбиться почти от 30-тысячной армии командарма Сорокина. Через пару месяцев, 14 октября, бронепоезд на разъезде Базовая на Ставрополье попал в ловушку, приготовленную ему красными подрывниками и артиллеристами. В ту пору поездом командовал морской офицер-артиллерист с линкора «Иоанн Златоуст» старший лейтенант Анатолий Дмитриевич Макаров. Батарея дальнего боя, которой он командовал, долго сдерживала наступающего противника, не давая ему вплотную приблизиться к застывшему на путях бронепоезду, а когда снаряды иссякли, команда бронепоезда приняла последний бой с большевиками. В ходе жаркого боя был убит сам Макаров, его сослуживец по линкору лейтенант Николай Павлович Варгасов, а также двое мичманов — Николай Туцевич и Аркадий Николаевич Хрущев.

Вместе с офицерами в том бою погиб и гардемарин старших классов Иван Завадовский. Пока часть команды удерживала рвущихся к бронепоезду большевиков, старший лейтенант Макаров приказал снять замки с орудий и, немедленно покинув бронепоезд, пробираться к линиям окопов добровольцев. Гардемарин Поплавский и кадет Гусев под руководством старшего лейтенанта Николая Робертовича фон Вирена успешно выполнили задание командира, с тяжелым сердцем покидая сражающийся бронепоезд, но приказ есть приказ. Уход с орудийными замками по существу спас им жизни. Красные захватили бронепоезд и после короткой схватки внутри вагонов добились штыками оставшихся в живых защитников бронированной крепости.

Неподалеку от места трагедии шел другой бой. Тяжелый бронепоезд «Единая Россия» отбивался от противника. У его орудий стали гардемарины и морские офицеры. Без устали били пулеметы с перегретыми докрасна стволами от накала боя. Под плотным огнем красноармейцев команда добровольцев чудом растащила завалы на пути эшелона, и бронепоезд, отбиваясь из пулеметов и орудий, стал уходить прочь. Красные не решились преследовать уходивший состав, пустив лишь ему вдогонку несколько снарядов, упавших неподалеку от железнодорожного полотна, не причинивших вреда набравшему ход бронепоезду.

Морские экипажи не раз еще прославили себя смелыми и решительными действиями. Так, в 1919 году при взятии Харькова отличились команды двух бронепоездов под началом отважных офицеров. Бронепоездом «Дмитрий Донской» руководил капитан 2-го ранга Борис Николаевич Бушен, возглавивший впоследствии одноименный вспомогательный крейсер Каспийской флотилии, а бронепоездом «Князь Пожарский» командовал капитан 1-го ранга Владимир Николаевич Потемкин.

Глава шестнадцатая

Судьбы офицеров Морской роты

После кровопролитных боев у Батайска славная Морская рота прекратила своё существование, и ее остатки влились в Сводно-Офицерский полк, в рядах которого большая часть моряков погибла еще в первом Кубанском походе.

Судьба некоторых её чинов достойна отдельной книги, но мы остановимся лишь на нескольких из них.

Так, в первый Кубанский («Ледяной») поход под предводительством генерала Лавра Георгиевича Корнилова отправились братья, лейтенанты флота Сергей Яковлевич и Борис Яковлевич Ильвовы. С ними участвовал в походе и старший лейтенант Анатолий Владимирович Басов, погибший в знаменитом бою под Лежанкой 21 февраля 1918 года. Как известно, тот бой под Лежанкой стал для Добровольческой армии первым боевым экзаменом.

Позже братья Ильвовы оказались на Восточном фронте адмирала Колчака. На юго-восток России, на создаваемую Каспийскую флотилию, в составе отряда капитана 2-го ранга Пышнова, отправились «первопоходники» старшие лейтенанты Борис Михайлович Елачич и Николай Владимирович Потолов.

Судьба Елачича весьма примечательна. Первоначально он выехал в Персию. Спасаясь от преследований большевиков за отказ служить у них, в 1918 году он пересек границу. Побыв на чужбине какое-то время, он посчитал, что в годы тягот и революционной смуты русский морской офицер не должен оставаться в стороне от разворачивающихся в Отечестве событий. Возвратившись в Россию в 1919 году, Борис Михайлович Елачич отправился под видом беженца в Сибирь, где в Омске явился к морскому начальству и выразил желание поступить на военную службу. Морских офицерских вакансий было много, однако хорошо образованные офицеры с боевым опытом ценились еще больше. Некоторое время Борис Михайлович провел в сухопутных строевых частях, где за отличия был произведен в чин капитана 2-го ранга, а по мере изменения обстановки на Восточном фронте занял должность начальника штаба есаула Кайгородова — командующего повстанческими Алтайскими отрядами.

Предыстория этих отрядов, сведенных в Алтайский Туземный дивизион, такова. С согласия и «благословения» Каракорум-Алтайской

окружной управы, в 1919 году колчаковские офицеры приступили к формированию новой части, состоящей из представителей коренных народностей Алтая.

Алтайцы призывались к комплектованию Туземного дивизиона, за что им обещался перевод в казачье сословие со всеми вытекающими отсюда преимуществами и привилегиями.

Дивизион формировался в Бийске русскими кадровыми офицерами под общим командованием и личным участием есаула Кайгородова.

За успешное создание Алтайского Туземного дивизиона есаул получил личную благодарность от Верховного Правителя России адмирала Колчака, и даже одна сотня «дикого» дивизиона весной 1919 года была направлена в Омск, в распоряжение Ставки Верховного.

В повседневности Туземный дивизион использовался для подавления крестьянских восстаний в Бийском уезде и Каракорум-Алтайском округе.

Во второй половине 1919 года, под напором непрерывных нападений красных партизанских отрядов и продвигавшихся за ними регулярных частей Красной армии, дивизион в составе других частей отступил в направлении Монголии. Елачич вместе со своим командиром и немногочисленными уцелевшими чинами дивизиона в количестве 130 шашек, отступив из Чибита, пересекли границу с Монголией и там сложили оружие.

Оставшиеся части белых в приграничных районах: Катунский полк, Прожекторная рота, эвакуированная из Бийска, Георгиевский эскадрон и только что созданный Кайгородовым Чуйский полк отошли на Катунь.

Алтайцы, частью вернувшиеся, а частью рассеявшиеся в приграничье, постепенно собирались в новые отряды, разнообразные по своему составу и численности. Для придания системности их действиям на совещании уцелевших офицеров Туземного дивизиона был выбран командующий, которым стал капитан Сатунин, а штабную работу, в сочетании со многими другими обязанностями стал исполнять Елачич.

До начала 1921 года морской офицер Борис Михайлович Елачич фактически командовал всеми белыми партизанскими отрядами на Алтае, получив очередной чин капитана 1-го ранга после гибели их командира капитана Сатунина.

В 1921 году, сознавая невозможность продолжения эффективной партизанской войны против многочисленной группировки советских войск в регионе, Борис Михайлович властью командира распустил остатки повстанческих боевых групп и перебрался в Китай, где проживал некоторое время в Харбине. Там же он и погиб в самом начале 1930-х

годов, согласно хроникам происшествий харбинских газет, «при невыясненных обстоятельствах».

Что же касается до его боевого товарища, Николая Владимировича Потолова, то после эвакуации из гавани Посъета в 1922 году в дальнейшем он проживал в Японии. Затем на некоторое время перебрался в Шанхай, где нес бремя воинской службы в британском королевском флоте, на офицерской должности таможенной канонерской лодки флота Его Величества, а выйдя в отставку, ненадолго перебрался в Ревель, откуда при первой okazji поспешил уехать во Францию. Там он и скончался в 1935 году.

Стоит сказать еще несколько слов и о морской роте, как самостоятельном подразделении в рядах сухопутных войск Восточного фронта. Основание этой воинской части было положено приказом № 38 от 21 июня 1918 года адмирала Колчака.

Схема управления ротой была такова: во главе Отряда речных судов стоял начальник со штабом; в подчинении начальнику отряда находились посыльное судно «Сретенск», дивизион сторожевых судов и Отдельная морская рота.

Заведующий речными операциями разработал штаты Отряда речных судов белых войск и представил их на утверждение командующего войсками в полосе отчуждения КВЖД генерала от кавалерии Плешкова, заменившего в начале июля 1918 года тогда еще вице-адмирала Колчака.

Цель создания воинской части из моряков заключалась в борьбе с большевистской речной флотилией в бассейне реки Амур и захват ее базы в Хабаровске.

Флотилия большевиков состояла из двух бронированных канонерок и трех небронированных Амурской речной флотилии под командованием бывшего капитана 1-го ранга Императорского флота Олигви, перешедшего на службу к красным.

12 июня 1918 года белое командование приступило к формированию части, состоявшей из моряков, для использования в сухопутных операциях и получившей наименование Отдельной морской роты.

Рота эта формировалась по традиционным штатам пешей сотни: один ротный командир, четыре взводных, 12 отделенных, фельдфебелей и 160 рядовых.

На службу в роту поступили добровольцы на общих основаниях для всех лиц, поступающих в российские войска в полосе отчуждения КВЖД.

При поступлении в Отдельную морскую роту добровольцы давали подписку, своего рода присягу на верность. На службу принимались

офицеры флота и армии, специалисты морского или речного дела или те, кто был просто знаком с этим делом, а также все желающие продолжать службу во флоте и в будущем.

Учитывая характер первой боевой задачи — захват у большевиков одной канонерки внезапным налетом с малых судов, так как никаких других плавучих средств на Сунгари в распоряжении Штаба белых войск не было, — формирование роты шло при соблюдении тщательной секретности.

Необходимость соблюдения условий конфиденциальности, разумеется, замедляло темпы формирования роты, однако слухи о существовании этого таинственного морского отряда каким-то образом просочились в местную прессу.

В газетах далее высказывались взгляды, что Морская рота — это не что иное, как «почетный караул» при Верховном Правителе, и журналистами чины роты именовались «колчаковцами».

В начале июля 1918 года личный состав роты составил 100 человек. Под помещение для роты была отведена одна из казарм, почти без инвентаря, расхищенного самым бесцеремонным образом китайскими войсками, занимавшими соседние казармы.

Следует отметить, что во внутренней жизни и в период боевых походов рота во многих отношениях предоставлялась сама себе, и только неустанная энергия и инициатива заведующего речными операциями и труды его помощников спаяли из роты крепкую боевую единицу.

Канонерки большевистской Амурской флотилии посменно несли сторожевую охранную службу на Амуре, против устья реки Сунгари.

Первоначальная задача, поставленная командованием Морской роте, заключалась в захвате большевистской канонерки «Сретенск» с дальнейшей целью выхода на ней в Амур. Там на амурских просторах и должна была продолжиться дальнейшая борьба с остальными судами флотилии.

14 июля 1918 года на рассвете, выслав паровые катера вперед, рота выступила в поход из Харбина вниз по Сунгари на пароходе «Восьмой» КВЖД под личным командованием заведующего речными операциями. Переход в 700 верст был сделан за двое суток.

Прибыв в местечко Тузаки в 12 верстах выше Лахасу-су, выяснилось, что большевистская канонерка ушла накануне в Хабаровск, и, следовательно, сам объект замышлявшейся операции исчез.

16 июля на рассвете паровые катера «Рыболов» под командой старшего лейтенанта Сибирской флотилии Бориса Николаевича

Рыбалтовского и «Талисман» под командой старшего лейтенанта Николая Сергеевича Харина, с 30 вооруженными чинами Морской роты на палубе, вышли боковым рукавом на Амур и внезапно атаковали «Сретенск», пристав к его борту.

После первых же выстрелов большевики бежали по сходням на берег. Усилиями 30 человек были захвачены пароход «Сретенек» с двумя баржами, таможенной брандвахтой и моторной шхуной «Де-Кастри» на буксире, «Сретенск» снялся с якоря и после переговоров с китайцами приведен в Лахасу-су.

На пароходе и баржах было взято в плен около 20 большевиков и захвачено 25 винтовок с патронами. После жестких переговоров с китайцами, так как начальник гарнизона в Лахасу-су не хотел пропускать захваченные белыми суда, 18 июля караван снялся с якоря и вышел по реке в Харбин, куда благополучно прибыл через шесть дней.

За проведенную операцию и захват у большевиков имущества более чем на миллион рублей по ценам того времени командование произвело отличившегося при захвате старшего лейтенанта Безуара в капитаны 2-го ранга и поощрило других участников набега.

В начале сентября 1918 года стало известно о падении советской власти в Хабаровске. 8 сентября заведующий речными операциями на посыльном судне «Сретенск» вышел в устье Сунгари.

По приходу в Лахасу-су моряки выяснили, что советская канонерка покинула свой пост на Амуре и ушла в Хабаровск — забрать спасавшихся бегством советских чиновников и документы штаба городского гарнизона.

Когда 21 сентября «Сретенск» с баржой пришел на базу и вошел в затон, на борт его поднялись три японских офицера, расспросивших о целях прихода и предложивших старшему лейтенанту Николаю Сергеевичу Харину отправиться в Хабаровск в штаб командующего союзными войсками генерала Оой.

Там между старшим лейтенантом Соловьевым и чинами штаба командования состоялись переговоры об условиях пребывания русского военного корабля с вооруженным отрядом на борту возле расположения японских войск.

Переговоры к положительным результатам не привели, и японцы в ультимативной форме предложили старшему лейтенанту Алексею Васильевичу Соловьёву покинуть базу. Не желая вступать в вооруженное столкновение с японцами, Соловьев отдал приказ выйти «Сретенску» из затона и встать на якорь перед городом.

В условиях полного контроля всей области японцами Отдельная

морская рота не могла выполнять боевые задачи и фактически самораспустилась.

Ее чины вошли в состав других частей и подразделений Восточного фронта.

Алексей Васильевич Соловьев в мае 1921 года оказался в составе десантного белого отряда, освободившего Владивосток от большевиков, а после недолгое время даже возглавлял Сибирскую флотилию, дослужившись до чина капитана 1-го ранга.

После падения белой власти в Приморье он активно участвовал в эвакуации войск атамана Семёнова, будучи командиром 3-го дивизиона Сибирской флотилии.

На вспомогательном крейсере «Лейтенант Дыдымов» Соловьев прошел часть пути в героическом походе эскадры адмирала Старка, вывезшей русских людей и часть войск с Дальнего Востока в 1922 году, и в декабре трагически погиб вместе со своим крейсером и командой во время шторма в Восточно-Китайском море.

Необычная, трагическая судьба, но у кого в те годы из русских моряков она была иной?

Глава семнадцатая

Между Германией и Антантой

Возникший на юге России вследствие затягивающейся Гражданской войны хаос радовал германское оккупационное командование и «союзную» Антанту, не стремившихся к политическому равновесию в регионе.

Ибо обе противоборствующие стороны — германцев и Антанту — вполне устраивала дестабилизация русских сил на Черноморском побережье.

Разрушительная работа англо-французских представителей, выражавшаяся прежде всего в препятствовании снабжению оружием и продовольствием по заключенным договорам, существенно подрывала тылы Вооруженных сил Юга России, расходовало людские и материальные ресурсы и в конечном счете неоднократно ставила под угрозу безопасность Белого тыла.

Не добавили спокойствия командованию ВСЮР и ведущиеся сепаратные переговоры малороссийской Рады с германским командованием. Немедленно после заключения между ними договора германские войска начали занимать украинские территории и быстро добрались до Крымского полуострова.

Следствием этого стала вопиющая ситуация на захваченных германцами русских военных базах. 4 мая 1918 года на стоявших на рейде в Севастопольской бухте судах, взвились германские флаги. Впрочем, оставаясь на севастопольском рейде, команды ряда судов подняли на них Андреевские флаги в знак протеста против притязаний германцев на русский флот.

Вся 2-я бригада линейных кораблей под командованием вице-адмирала Андрея Георгиевича Покровского, несколько подводных лодок и быстроходных катеров, оказались во власти германцев при попустительстве «независимых» малороссийских политиков.

Сам Андрей Георгиевич Покровский, бывший до того начальником обороны северо-западной части Черного моря, не раздумывая, принял предложение поступить на службу в провозглашенный «гетманский флот».

Желание Покровского весной 1918 года оказаться вне жесткого политического конфликта между Германией, большевиками и «самостийными» правительствами Южной России, заставило сделать его

выбор в пользу службы гетману Скоропадскому.

Однако переход адмирала в «нейтральное» положение не утихомирил страсти. Прибывший в Новороссийск большевистский представитель Морского комиссариата Федор Раскольников был настроен решительно: Черноморский флот в акватории Черного моря является собственностью большевиков, и если германцы будут настаивать на передаче им судов, то большевики не остановятся перед затоплением флота.

Противодействовать Раскольникову было некому. Адмирал Покровский «умыл руки». Старшие офицеры флота негодовали. Сама мысль о передаче флота германцам, равно как и его потопление, казалась им верхом кощунства. Раскольников, связанный обязательствами, если и не горел желанием отдавать флот противнику, но отказаться от плана уничтожения кораблей не желал. Зная настроения в среде морских офицеров, он опасался усиления Белого движения на море. Кроме того, ему был хорошо памятен увод адмиралом Щастным флота из-под носа у германцев в Кронштадт в марте того же года.

Идею о затоплении флота поддерживал и либеральный командир миноносца «Керчь» старший лейтенант Владимир Андреевич Кукель. Он настойчиво проводил перед большевистскими представителями мысль о том, что флот стоит погубить в пику германцам, накануне истечения их ультиматума о возврате кораблей.

Кукелю возражал командующий Черноморским флотом капитан 1-го ранга Александр Иванович Тихменев. Тихменев ссылался на боевое настроение команд, их готовности предпринять длительный морской переход для спасения чести русского флота. Считая идеи о затоплении флота гибельными, Тихменев Александр Иванович не стал дожидаться гибели всего флота и в ночь на 18 июня увел в Севастополь дредноут «Император Александр III», миноносцы «Жуткий», «Дерзкий», «Беспокойный», «Жаркий», «Поспешный» и транспорт «Троян». Утром хватившиеся исчезнувших кораблей Раскольников и его новый помощник старший лейтенант Кукель отдали приказ в срочном порядке начать топить корабли Черноморского флота, остававшиеся на рейде. На дно пошел дредноут «Императрица Екатерина II». Его судьбу разделили и восемь эсминцев — «Капитан-лейтенант Баранов», «Керчь», «Сметливый», «Стремительный», «Фидониси», «Гаджи-бей», «Пронзительный», «Калиакрия» и «Лейтенант Шестаков».

Узнав об этом, адмирал Покровский испытал противоречивые чувства. С одной стороны, он восхищался подвигом Тихменева, с другой стороны, понимал, насколько рискованным был этот шаг и к каким жертвам он мог

привести, замешкайся Тихменев с отбытием. Видимо, испытывая чувство неловкости за свой поступок, он все же нашел в себе силы впоследствии вернуться на службу во ВСЮР, где вместе с рядом морских офицеров бывшего Балтийского флота разрабатывал план десантной операции по захвату Петрограда со стороны Финского залива.

После падения гетманской власти на Украине и установления там большевистской диктатуры Покровского арестовали, но ему чудом удалось бежать из-под ареста и оказаться вскоре в Болгарии. Именно с её территории начались его дальние странствия сначала по государствам Западной Европы, а потом и по Северной Африке, приведя его в конце концов в Каир. Там адмирал и прожил остаток своей жизни в кругу своей семьи.

Оттуда Покровский порой направлял даже свои статьи по теории боевых действий на море в редакцию парижского «Морского журнала».

...В августе 1918 года Добровольческая армия заняла Новороссийск, и её командование приняло решение о воссоздании русского флота. Комендантом порта был назначен уже знаменитый капитан 2-го ранга Потемкин, который сразу же начал собирать под своим началом лучших офицеров императорского флота, различными путями пробравшихся на Юг России.

Среди тех, кого он смог сразу же привлечь к работе, оказались много офицеров Балтийского флота, а также тех, кто начинал борьбу с большевиками на судах Донской флотилии. Единство среди морских офицеров отсутствовало — часть служивших в Севастополе или прибывших туда на кораблях под руководством Тихменева предпочитали под разными предлогами не участвовать в Белой борьбе, открыто игнорируя призыв Потемкина вернуться в Новороссийск и встать в ряды Белого флота.

В конце ноября 1918 года на смену германцам, вынужденным оставить территорию Украины из-за разгоревшихся революционных событий в Германии, прибыли англичане и французы, «союзники» России по Великой войне. Однако радость Белых моряков оказалась преждевременной. Британское командование потребовало поднять свои военные флаги и отправило на русские корабли свои команды.

Глава восемнадцатая

Обстоятельства и герои

Присутствие «союзников» по Антанте в территориальных водах юго-запада России не оправдало надежд добровольческого командования на получение эффективной и полномасштабной помощи в реорганизации национального флота русского сопротивления.

Наоборот, вмешательство или бездействие в иных ситуациях британцев и французов лишь мешало усилиям командования добровольческим флотом по формированию военно-морских соединений на Черном и Азовском морях.

Союзникам претила сама мысль о том, что в зоне их стратегических интересов может возникнуть независимая российская военная сила, которая сможет когда-либо повлиять на их планы контроля над акваториями южных морей бывшей Российской империи.

Особенную щепетильность здесь проявлял британский парламент, отдавший приказание морским силам его величества бдительно предупреждать попытки русских возродить флот в «непосредственной близости» от тщательно оберегаемой монополии на контроль Босфора и Дарданелл.

Вскоре после прибытия союзников в Севастополь они не только подняли свои флаги на всех исправных русских миноносцах, таким образом де-факто зачисляя их в состав британской эскадры, но и физически захватили некоторые корабли. Миноносцы «Дерзкий» и «Счастливый» были захвачены британцами, а эсминцы «Беспокойный» и «Капитан Сакен» перешли к французам.

Вскоре французские флаги взвились и над миноносцами и «Р-1» и «Р-2». И даже итальянцы подняли свой флаг на эсминце «Зоркий», а представители греческого военного контингента умудрились получить в свое распоряжение миноносец «Звонкий».

Склады севастопольского порта буквально подверглись разграблению командами кораблей всех наций-союзников. Иностранные матросы проворно тащили оттуда без всякого разрешения все, что находили для себя полезным, особенно отличились греческие моряки с броненосца «Лемнос», не брезговавшие тащить с русских военных складов буквально все, что подвертывалось им под руку.

В отсутствие юридического правопреемника Российской империи, не связанные договорами с правительством Ленина и Троцкого, представители стран Антанты спешили погреть руки в обстановке возникшего хаоса и разделить между собой все исправные российские суда.

В сознании западных политиков твердо укоренилось справедливое убеждение, что военная власть на Юге республиканской России, ведущая борьбу с большевиками, не обладала не только международным признанием своей легитимности, но и не имела достаточно сил, чтобы противостоять этому произволу на море.

После захвата кораблей Черноморского флота в морской штаб ВСЮР пришла депеша, предписывающая всем русским судам покинуть Севастополь и двигаться под британскими флагами в турецкий порт Измир.

Растерянные командиры и команды русских судов были вынуждены подчиниться, ибо приказ исходил от объединенного командования союзных армий.

Иные верные союзническому долгу командиры даже отдали приказ лечь на курс и держать путь в турецкие воды. В то время как на другой морской базе Белого флота, в Новороссийске, под защитой сухопутных войск Вооруженных сил Юга России, в портовых доках продолжалась работа по ремонту кораблей, а в Морском штабе ВСЮР — мобилизации офицерских кадров для Белого флота.

Первые попытки формирования национальных военно-морских сил в содружестве с Добровольческой армией были предприняты 25 июля 1918 года при занятии Ейска кубанскими казаками под командованием профессионального авиатора, в то время командовавшего кубанцами генерал-лейтенанта Виктора Леонидовича Покровского.

В порту казаки обнаружили неисправное судно «Ястреб», принадлежавший некогда российской пограничной страже, а также еще несколько катеров и малых буксиров, брошенных командами.

Назначенный Кубанским правительством начальником порта капитан 2-го ранга Григорий Федотович Дудкин, не раздумывая, взялся за дело восстановления портовых сооружений и ремонт судов.

Дело это было знакомо ему не понаслышке: до октябрьских событий 1917 года Дудкин был постоянным членом Комиссии по наблюдению за постройкой кораблей в Черном море по подводной части.

Он лично инспектировал ход работ по постройке новых подводных лодок на верфи в Николаеве.

В качестве жеста доброй воли Морской штаб при Добровольческой армии немедленно подготовил распоряжение откомандировать в помощь к

Дудкину в Ейск несколько морских офицеров — помочь кубанцам в создании морских сил для борьбы с большевиками.

По согласованию с союзниками-кубанцами, начальником охраны побережья Азовского моря от Ростова Морским штабом при ВСЮР был откомандирован капитан 1-го ранга Николай Николаевич Дмитриев.

Результаты взаимной работы не заставили себя ждать. 2 августа 1918 года два буксира, укомплектованные морскими офицерами, вышли из Ейска для высадки в Приморско-Ахтырской десанта казаков.

Высадившись, лихие кубанцы освободили от большевиков всё морское побережье, вплоть до Таманского полуострова, где в то время стояли германские части.

Необходимо констатировать, что выход Вооруженных сил Юга России к морю не принес в целом каких-либо серьезных сдвигов в их стратегическом положении.

Впереди лежала еще огромная работа по восстановлению и вооружению имеющегося немногочисленного плавсостава, нуждающегося в серьезном ремонте.

Все уцелевшие после потопления флота в Новороссийске корабли и коммерческие пароходы по-прежнему находились под контролем германского командования.

В Новороссийском порту оставались лишь несколько малых судов, для выхода которых на внешний рейд Морскому штабу при ВСЮР требовалось получить разрешение германского командования, с которым Главнокомандующий ВСЮР Деникин отказался иметь какие-либо официальные отношения.

И все же в Новороссийске было образовано Управление военного порта, штат которого стали пополнять прибывавшие на Юг страны морские офицеры, гардемарины и кадеты Морского корпуса.

Командиром порта был назначен капитан 2-го ранга Владимир Николаевич Потемкин, бывший командир Морской роты Добровольческой армии.

Главная задача, поставленная перед начальником порта командованием ВСЮР заключалась в вооружении снятыми с кораблей морскими орудиями нескольких бронепоездов и подбор для них соответствующих команд из числа моряков-артиллеристов.

По собственной инициативе сам Потемкин был впоследствии назначен командиром бронепоезда «Князь Пожарский», в январе 1919 года его сменил контр-адмирал Александр Михайлович Клыков, позднее командовавший портом в Евпатории и затем бывший начальником 3-го

отряда судов Черноморского флота.

При ставке Главнокомандующего в Екатеринодаре было организовано Морское управление во главе с временным начальником капитаном 1-го ранга Виктором Ивановичем Лебедевым.

С декабря 1919 года на должность пришел более опытный штабист — вице-адмирал Александр Михайлович Герасимов, вышедший на эту должность из отставки, полученной им у Временного правительства еще в 1917 году. Помощником Герасимова стал Лебедев.

По приходу на новый пост Герасимов сразу отдал приказ старшему лейтенанту Анатолию Петровичу Ваксмуту, бывшему командиру канонерской лодки «Кубанец», входившей в то время в состав Донской флотилии, находившемуся в Новороссийске с группой офицеров-энтузиастов, отправиться в Севастополь и под любым предлогом получить в распоряжение флота ВСЮР полноценное боевое судно.

Причиной для формирования делегации и отправки её на переговоры к украинским властям стала предпринятая ранее безуспешная попытка получить от украинских властей военное судно при посредстве самого Деникина.

Главнокомандующий ВСЮР направил личное письмо адмиралу Василию Александровичу Канину, представителю русского военноморского командования на «независимой» Украине, с просьбой содействовать в этом вопросе в переговорах с германцами, оставшееся без ответа. Впоследствии Канин слался на занятость, что не противоречило действительности, ибо незадолго до описываемых событий в Симферополе образовалось марионеточное крымское правительство, не признававшее генерала Деникина и претендовавшее на русское военное имущество, оставленное в Севастополе.

Вице-адмирал Канин, которого Деникин еще недавно назначал командующим флотом ВСЮР, оказавшись в удалении от начальства, повел себя двусмысленно и даже фрондировал против самого Деникина, словно бы желая показать свою полную независимость от военного командования ВСЮР в Екатеринодаре. Впоследствии в оправдание своих дерзких действий адмирал докладывал Деникину о трудностях положения русского флота, возникших в ходе переговоров с крымским правительством и поглотивших все свободное время адмирала. Трудности состояли в том, что крымчане воспротивились переводу русских военных кораблей в Новороссийск, а также на судоремонтном заводе в Николаеве вспыхнула подготовленная большевиками в подполье забастовка рабочих, что нарушило все сроки восстановления направленных туда кораблей.

Для умиротворения бунта Канину, по его словам, пришлось найти и командировать нескольких красноречивых офицеров для увещевания местных стачечных комитетов продолжить так нужную фронту работу.

Ситуация на Черном море и без того была непростой.

Частные судовладельцы, желая избежать реквизиций и национализации собственности, под разными предлогами стремились вывести свои пароходы за Босфор и Дарданеллы.

Во избежание подобного Морской штаб при ВСЮР опубликовал запрет для владельцев пароходов выводить их в Черное море без особого разрешения.

Союзники, в свою очередь, захватили все коммерческие транспорты из числа призовых австрийских и германских пароходов, оставив на долю Добровольческой армии лишь немногие маломерные суда.

Часть коммерческого флота французское командование принудительно зафрахтовало для своих нужд. Некоторые большие пассажирские пароходы Российского общества пароходства и торговли до конца Гражданской войны так и оставались в их распоряжении и, в частности, использовались ими для репатриации русских солдат бывших Особых бригад, сражавшихся на Западном и Македонском фронтах, и возвращавшихся из Германии военнопленных.

С другой стороны, именно фрахта приносила казначейству ВСЮР валюту, которой её казначейство расплачивалось за покупки у иностранных коммерсантов всего самого необходимого для продолжения военной борьбы.

Между тем командированный в штаб адмирала Канина Анатолий Павлович Ваксмут по прибытии и представлении адмиралу горячо взялся за дело.

Направившись в Севастополь, в штаб Украинского флота, он в течение двух недель безуспешно пытался добиться приема у командующего украинским флотом контр-адмирала Николая Ивановича Черниловского-Сокол.

Гетманские адмиралы старательно избегали официальных встреч с коллегами и столь же старательно уклонялись от ведения с ними какой-либо переписки, — даже намек на возрождение русского флота на Черном море пусть даже в столь ничтожном виде, как один корабль, выданный России украинскими политиками, пугал гетманское правительство в Киеве.

Они искренне полагали и убеждали себя в том, что именно этот малый жест может послужить впоследствии утрате столь тщательно лелеемой ими независимости.

Убедившись, что положительного ответа на просьбу командования ВСЮР русской морской делегации не добиться, Ваксмут с офицерами поспешил вернуться в Новороссийск.

Истории было угодно поставить точку в этом деле, когда, ввиду бездействия адмирала Канина и его штаба, приказом Главнокомандующего от 25 марта 1919 года должность командующего несуществующего флота была упразднена.

На смену Канину пришел энергичный контр-адмирал Михаил Павлович Саблин, прибывший в Севастополь 2 апреля 1919 года.

Бездействие его предшественника не прошло даром. Время было упущено, полноценный флот не был создан, да и положение на фронте у ВСЮР предполагало скорую необходимость эвакуации всех белых сил и технических средств из Новороссийска морем.

По возвращении в Новороссийский порт старший лейтенант Ваксмут обратил внимание на стоявший там «бесхозный» ледокол с ободряющим именем «Полезный», и у него возник план, скромный по масштабам фронта, но знаменательный по своей идее.

Ваксмут предлагал чиновникам Морского штаба доложить Саблину о намерении им «реквизировать» гражданское судно и, вооружив его, положить тем самым начало новой флотилии.

Получив одобрение командования, Ваксмут был передан в подчинение старшему лейтенанту Сергею Ивановичу Медведеву, назначенному командиром ледокола.

Стараниями молодых офицеров на ледокол были привезены с завода и установлены 75-мм орудия, а над кормой снова взмыл ввысь Андреевский флаг.

Анатолий Петрович Ваксмут получил должность старшего офицера «Полезного», а артиллерийским офицером на корабле стал лейтенант Балтийского флотского экипажа Сергей Яковлевич Ильвов, брат будущего бытописателя 1-го Кубанского похода Корнилова Бориса Яковлевича Ильвова.

Это был испытанный участник морских и сухопутных сражений, который прошел не только рука об руку с братом Борисом, но и его женой Зинаидой Валериановной Ильвовой, служившей в Морской роте Добровольческой армии сестрой милосердия.

Штурманом на «Полезном» был назначен старый морской волк мичман Михаил Иванович Тихомиров. Одним словом, команда ледокола «Полезный» подобралась отличная, да и сам корабль с первых своих дней боевых походов принял участие в многочисленных операциях.

Он курсировал у северо-западных берегов Азовского моря, крейсировал от Геническа до Мариуполя, прикрывал с моря ряд сухопутных операций войск ВСЮР.

В 1920 году ледокол был выслан обеспечить охрану Арабатской стрелки и позиций белых на Ак-Манае. Именно на эти позиции к ледоколу несколько раз подходила подводная лодка «Тюлень» для оказания кратковременной помощи.

Лодкой тогда командовал капитан 2-го ранга Владимир Владимирович Погорецкий, бывший некогда русским морским агентом в Британии. Над лодкой вчерашнего военного разведчика, приходившей в надводное положение, гордо реял непобедимый Андреевский флаг.

Этот командир «Тюленя» прожил долгую жизнь, часть которой, пришедшейся на годы Гражданской войны, была исполнена для Погорецкого немалых трудностей и лишений. Скончался он в далекой канадской провинции Ванкувер в 1970 году, пережив многих из своих сослуживцев и соратников по антибольшевистской борьбе.

Не менее любопытна и судьба знаменитого «Тюленя». Лодка была заложена на верфях 16 августа 1913 года и спущена на воду 19 октября 1913 года. В январе 1915 года на нее были установлены двигатели дизеля и аккумуляторная батарея. Испытания подводного судна завершились уже 19 марта 1915 года. В том же году в состав Императорского флота вошли другие подводные лодки «Нерпа», «Морж», «Нарвал», «Кит» и «Кашалот».

Весной 1915 года русские подводники начали активные операции на Черном море у турецких берегов: Лодка «Тюлень» по праву считалась одной из наиболее удачливых русских подводных лодок, что в немалой степени является заслугой ее командира, тогда старшего лейтенанта Михаила Александровича Китицына.

Свою известность он приобрел в годы Великой войны.

В 1915 году его «Тюлень» захватил или потопил пять турецких парусников, а в 1916-м от его умелых действий пострадали 21 турецкий парусник и 3 торговых парохода, в том числе даже хорошо вооруженный военный транспорт «Родосто» водоизмещением 6000 тонн. Его «Тюлень», невзирая на возникший на борту транспорта пожар, привел в качестве «приза» в Севастополь.

Захват «Родосто», является, пожалуй, единственным случаем в нашем флоте, когда подводная лодка после артиллерийского боя с судном противника не только вышла победителем, но и сумела привести его в свой порт.

История этого небольшого сражения достойна сюжета для отдельного

рассказа.

Заканчивался четвертый день боевого дежурства подводной лодки «Тюлень» у турецких берегов на важной морской коммуникации противника Зонгулдак — Стамбул, по которой осуществлялась основная поставка угля для турецкого военного флота из Зонгулдакского угольного бассейна. Русская субмарина находилась в надводном положении недалеко от острова Кефкен, когда в 22 часа её сигнальщик заметил вдали большой пароход, плавно скользящий по водам от Босфора вдоль турецкого берега. По сигналу боевой тревоги орудийные расчеты двух 75-мм пушек «Тюленя» заняли свои места, и Китицын решил опередить пароход, внезапно его атаковать и вынудить отойти от турецкого берега в открытое море.

Для экипажа «Тюленя» предстоящий бой был далеко не первым опытом атаки коммерческих судов противника. Всегда после первых же выстрелов турецкие команды покидали обреченное судно, которое затем пускалось русскими подводниками на дно. Однако на этот раз все произошло совсем иначе. В 22 часа 45 минут с русской лодки прозвучал первый выстрел, но сразу же в ответ с парохода грянули два орудия. Как выяснилось впоследствии, на «Родосто», вооруженном 88-мм и 57-мм орудиями, находился германский экипаж.

Сгущавшаяся на море темнота и нервное напряжение не позволили противнику вести точный огонь по «Тюленю». Противник, не сумев точно определить силуэт атакующего судна, по частоте следовавших с него выстрелов принял подводную лодку за эсминец. Прицелы орудий «Родосто» были выставлены на 8–10 кабельтовых, в то время как фактически бой шел на дистанции 5–6 кабельтовых. Из 30 выпущенных с парохода снарядов ни один не причинил лодке повреждений. Зато огонь комендоров «Тюленя» сразу стал поражать громадный пароход. В течение 50 минут с лодки было выпущено 46 снарядов, около 30 из которых попали в цель. Часть команды парохода со своим офицером сбежала на шлюпке. На пароходе вспыхнул пожар, но он выпустил дымовую завесу и, уходя, упорно не желал остановиться и сдаваться. Когда на подводной лодке осталось всего семь снарядов для носовой пушки, Китицын подвел «Тюленя» как можно ближе к «Родосто» и с 3 кабельтовых выпустил 6 снарядов по цели. Только после этого турецкий пароход наконец остановился. Русская лодка подошла к пароходу и подняла из воды восемь человек из его команды. Призовая команда «Тюленя» в составе трех офицеров и около 20 матросов перешла на «Родосто» и начала тушить пожары, поднимать пары и исправлять рулевое управление. Около 4 часов

утра наши моряки повели сильно поврежденный и еще дымящийся «Родосто» под конвоем «Тюленя» к родным берегам. Вечером 31 сентября лодка и плененный пароход в сопровождении эсминца «Быстрый» благополучно пришли в Севастополь.

Летом 1916 года все тот же «Тюлень» выполнил поручение командования, довольно необычное для подводных лодок времен Великой войны. Штаб Черноморского флота решил обновить карты Варны, и сверка имеющихся данных и нанесение новых были поручены лейтенанту Кितिцыну. Это было крайне рискованное задание, ибо, как стало известно, вдоль побережья Болгарии германскими минными заградителями были поставлены мины. Но обновить карты требовала обстановка, ибо в штабе флота имелись лишь устаревшие и крупномасштабные карты Варны. Обсуждая предстоящую операцию, флаг-капитан оперативной части Михаил Иванович Смирнов сказал Кितिцыну, что приказа войти в гавань ему адмирал не даст. Кितिцын тут же решил именно это и сделать.

Во время похода на «Тюлене» находился начальник разведки флота капитан 2-го ранга Алексей Аркадьевич Нищенков. В своих воспоминаниях в эмиграции Кितिцын не скрывал терзавших его тогда опасений. На совещании офицеров «Тюленя» было решено идти к берегам нейтральной Румынии, а после следовать до Варны прибрежным фарватером, которым пользовались румынские и болгарские каботажные суда. К Варне лодка подошла благополучно, но у входа в гавань её экипажу довелось испытать несколько неприятных минут, когда пришлось на перископной глубине пересечь каменную гряду, имея под килем всего несколько футов воды. Затем лодка стала медленно продвигаться по заливу, постоянно поднимая перископ. Штурман лодки мичман Виктор Эдуардович Краузе быстро засекал положение «Тюленя», а старший офицер лейтенант Александр Евграфович Маслов осматривал горизонт. Пока штурман наносил на карту курс лодки и ориентиры, Маслов, имевший особый дар рисования по памяти, зарисовывал увиденное. Так они провели целый день, а ночью лодка вышла в открытое море и всплыла, чтобы зарядить аккумуляторы, и утром продолжила свою работу. И снова экипаж испытал небольшое потрясение, когда килем лодки обнаружил не нанесенную на карту мель. «Тюленю» пришлось буквально «проползти на брюхе». Однако задание штаба флота было выполнено, и Кितिцын вернулся в Севастополь с ценнейшей информацией.

В 1917 году продолжился боевой путь «Тюленя», потопившего в водах Черного моря три турецких парусника. 6 октября 1917 года «Тюлень» под командой уже капитана 2-го ранга Кितिцына снова отличился. В 0 час

50 мин немного севернее Игнеады наблюдатели с лодки заметили силуэт крупного судна — парохода «Махи». Кितिцын снова решил применить испытанную практику, приказав зайти со стороны берега и с дистанции 12 кабельтовых открыть огонь. Получив несколько попаданий, пароход остановился. Кितिцын по радио запросил из Севастополя корабли для конвоирования приза и 7 октября передал трофей эсминцам «Счастливый» и «Зоркий». За боевые успехи и героизм во время Великой войны Михаил Александрович Кितिцын был награжден почти всеми русскими орденами с мечами и Георгиевским оружием.

После большевистского переворота Кितिцын отбыл в 1918 году на крейсере «Орел» в Японию, но вскоре вернулся в Россию, чтобы принять самое активное участие в борьбе с большевиками.

В годы Гражданской войны Кितिцын ходил на кораблях Сибирской флотилии и некоторое время даже заведовал гардемаринскими классами в должности начальника Морского училища во Владивостоке.

Впрочем, участие в Гражданской войне началось для «Тюленя» с неудачи. 1 мая 1918 года лодка была захвачена в Севастополе, среди прочих русских судов, вошедшими в город германскими войсками. Несколько позже лодка вошла в состав Черноморской эскадры Вооруженных сил Юга России.

В 1920 году бывший капитан подводной лодки Кितिцын вместе со своими гардемаринами совершил еще одно плавание из Владивостока в Севастополь в распоряжение Русской армии генерала Врангеля. В этом длительном переходе Кितिцыну вновь пришлось проявить решительность характера, столь свойственную ему на Великой войне. Случилось так, что по пути в Крым, в Порт-Саиде два корабля отряда Кितिцына оказались надолго задержанными по приказу британского местного коменданта. Когда на русских судах стали подходить к концу запасы провизии и угля, а разрешения на выход с рейда все еще не было получено, Кितिцын переправил британцам ультиматум. В нем говорилось, что если в течение 36 часов на русские корабли не будет переданы вода, провизия, уголь и не будет получено разрешения на выход в море, то сам капитан Кितिцын выведет свои суда в Суэц, где затопит поперек канала. Примерно через два часа после отправленного ультиматума британцы не только предоставили своим союзникам по Антанте все необходимое для дальнейшего плавания, но и сочли за благо немедленно выдать разрешение на выход из порта русским судам и покинуть, наконец, опостылевший Порт-Саид. Плавание к Врангелю продолжилось...

Следующим крупным походом легендарного Кितिцына стала

эвакуация на кораблях из Крыма через Константинополь в Бизерту, блестяще описанная его современниками-мемуаристами.

Со знойного африканского континента Михаил Александрович Кितिцын перебрался в США, где с 1923 года в Нью-Йорке возглавлял «Общество бывших русских морских офицеров в Америке». Скончался знаменитый русский подводник на чужих берегах в 1961 году в возрасте 76 лет.

Глава девятнадцатая

Воскресение из руин

Нами уже отмечалось, что почти весь 1919 год на базе в Новороссийске под руководством опытных морских офицеров-специалистов формировались новые корабельные команды и в буквальном смысле стал возрождаться флот.

Свидетель и участник тех героических дел вспоминал: «В самой глубине громадной... бухты Новороссийска... стоят несколько невзрачных, непокрашенных, с обломанными реями, с заржавленными палубами наших судов. Это можно лишь решить по поднятым Андреевским флагам. Люди, находящиеся на них, не похожи ни на матросов, ни на офицеров; они в грязных, замасленных и покрытых сажей куртках, в военных рубашках защитного цвета, в студенческих тужурках — в чем угодно; и можно лишь по лицам их с трудом угадать, что это новые, кадетские команды наших возрождающихся кораблей. Суда эти кажутся развалинами — столько на них навалено хлама и так они невзрачны рядом с громадными английскими транспортами и чистенькими военными судами. Стучат молотки, звенят наковальни, работа с раннего утра до поздней ночи кипит на них. И их там так немного, что сомневаешься даже, можно ли будет когда-нибудь создать из них хоть ничтожную боевую силу»^[41].

Из нескольких ремонтируемых кораблей упорным ежедневным трудом моряков-добровольцев и был восстановлен черноморский Белый флот. А каждый его корабль стал рукотворным памятником многим безвестным и героическим людям, воскрешавшим флотскую славу Отечества.

Таким же образом был вызван к жизни и разграбленный новороссийской портовой чернью, а затем и союзниками в 1918 году, русский эсминец «Жаркий».

Во время Гражданской войны этот эсминец принял активное участие в борьбе против большевиков, а в 1920 году его командир, лейтенант Манштейн, успешно вывел судно из объятых пламенем войны Крыма и через Константинополь привел в далекий тунисский порт Бизерту.

Но эти вехи жизни эсминца были еще впереди, а тогда, весной 1919 года, корабль представлял лишь безнадежную развалину. На палубе и в машинном отделении, особенно под неокрашенным корпусом, царила, по выражению очевидца, «мерзость запустения», усугубленная буйно

разраставшейся ржавчиной.

Мачта «Жаркого» была безнадежно поломана, винты оборваны, бушприт разбит, а леерные стойки варварски поломаны вандалами от революции и союзниками.

На палубе по какой-то одним им ведомой причине неизвестные бросили массу разнообразного хлама: разбитые шлюпки, тросы, бочки и порезанный брезент.

Рачительная рука союзников угадывалась в бережно снятых и вывезенных для чужеземных кораблей орудиях.

Лейтенант Манштейн, бегло произведший осмотр механизмов судна, установил, что по счастливой случайности в рабочем состоянии сохранились паровые котлы. Однако заржавевшие и запущенные до крайности машины эсминца могли спасти лишь запасные части.

Невзирая на разнообразные трудности, молодые люди в Новороссийске, студенты и учащиеся ремесленных училищ города под руководством лейтенанта Манштейна взялись за реанимацию корабля и умудрились без помощи портовых кранов перетащить на эсминец тяжелые машинные части.

Не менее тяжелые работы ждали энтузиастов и военных впереди: разборка машин и котлов и тщательная их обработка керосином от ржавчины и грязи.

Когда первоначальные работы были завершены, команде, состоявшей из студентов и реалистов-реставраторов, удалось раздобыть одно 3-х дюймовое орудие, с огромнейшим трудом привезенное ими на корабль и с гордостью водруженное на палубу.

Затем были установлены другие орудия, которые удалось отыскать в городе. Студенты и гардемарины работали над проводкой электрической сети, шпаклевали борта, натягивали рангоут, выпрямляли стойки и одновременно ремонтировали шлюпки и моторный катер.

Все работы проходили в отсутствие самых обыденных в мирной жизни, но редких в условиях Гражданской войны инструментов. Не хватало талей, ключей и отверток... Сообразительная молодежь, конечно, находила нетривиальные решения, но это занимало время и силы.

Отчасти ситуацию с дефицитом инструментария помог решить запасной автомобильный броневой дивизион ВСЮР, стоявший неподалеку от порта, на расстоянии двух верст. Чины дивизиона не только с любезностью одолжили морякам необходимые инструменты, но и предоставили в их распоряжение территорию своей мастерской.

Много времени отнимал ремонт вспомогательных механизмов,

находившихся в состоянии крайней запущенности. Динамо-машины были сняты с другого корабля, для чего предварительно потребовалось разобрать несколько листов его палубы. Работа была тяжелой и изнуряющей даже для здоровых и молодых. Ведь ими тратились огромные силы, а обеспечение питанием было неважным.

За день работы команда утомлялась настолько, что возвращаться в город, проделывая пешком несколько верст, решались далеко не все. По обыкновению, после вечернего спуска флага наиболее энергичные члены команды собирались на баке, и в лучах последней зари до самого наступления темноты текли задушевные русские песни. С первыми звездами, разгоравшимися в стремительно темнеющем новороссийском небе, уставшие люди расходились спать.

Вскоре командир эсминца предпринял новые усилия по утверждению «Жаркого» в качестве боевой единицы, доказывая начальству несомненную важность восстановления корабля и включения его в состав военно-морских сил в Морском штабе при ВСЮР.

Для того чтобы продемонстрировать серьезность своих намерений, Манштейн пустился в поиски кредита у новороссийских предпринимателей, дабы поддержать эсминец в рабочем состоянии. Вскоре им было найдено несколько тысяч рублей, в т. ч. и для обеспечения команды «Жаркого» сносным питанием. Жить стало веселей.

Команда с удвоенным энтузиазмом взялась за восстановление кают-компаний и кормовых, жилых помещений, изрядно разграбленных в пору хаоса и безвластия в Севастополе.

Наряду с «Жарким» в новороссийском порту заканчивались работы над восстановлением еще двух кораблей — канонерской лодки «Терец» и эскадренного миноносца «Поспешный». Вскоре и еще один, под названием «Летчик», был отремонтирован и отправлен на испытания.

На «Жаркого» между тем были подвезены снаряды для орудий, опробованы на прочность котлы, гудок и сирена. Впервые за долгое время на эсминце стала восстанавливаться нормальная флотская жизнь.

С визитом на корабле побывал даже Главнокомандующий ВСЮР генерал Деникин, прибывший по делам в Новороссийск. Свидетель исторической встречи Главнокомандующего с командой эсминца вспоминал: «Уже издали мы увидели его автомобиль с георгиевским значком, быстро катящий к нашей пристани. За ним следовали несколько генералов и штабных офицеров. Команда, кто как был, в разорванных и грязных рабочих одеждах, была немедленно выстроена на шканцах и юте. Офицеры с командиром во главе стояли на фланге у сходни. Генерал

Деникин приближался быстрой и уверенной походкой вместе с адмиралом Саблиным. Он был в защитной рубашке с двумя Георгиевскими крестами и знаком Кубанского похода. После рапорта в сопровождении командира и старшего офицера, поздоровавшись...

Главнокомандующий обошел миноносец, осмотрел помещения, выслушал объяснения о морской артиллерии, о стрельбе минами, о ремонте машин и котлов, побеседовал с матросами и сошел на пристань. Обычный осмотр, каких бывает немало во всех воинских частях... оставил в нас неизгладимое впечатление. Какое-то бодрое чувство, приток новой энергии и силы воли наполнил каждого из нас, хотелось все сделать для этого человека, идти за ним куда угодно, умереть за него, таким он казался родным, близким и светлым, как сама наша Родина»^[42].

На дворе стояла удивительная пора побед Белых армий, обозначились крупные успехи на всех участках 1200-верстного фронта, и Белый флот устремлялся поддерживать сухопутные силы ВСЮР там, где это было особенно необходимо.

В 1919 году на крымском побережье, за исключением подводной лодки «Тюлень», курсировал ледокол «Полезный». Как никакое другое судно Белого флота, он еще долго ходил на боевые операции без прикрытия других кораблей и действовал в одиночку против сил неприятеля на суше и море.

Полагая, что для действий у мелководных крымских перешейков лучшего корабля в русском флоте, кроме как канонерки, не найти, старший лейтенант Алексей Алексеевич Остолопов по собственной инициативе набрал команду для канонерской лодки К-15, стоявшей в Севастополе, и 2 мая 1919 года она пришла в гавань Ак-Маная.

На лодку прибыла и команда из числа севастопольских офицеров-добровольцев. И хотя вооружение этой канонерской лодки составляли лишь две шестидюймовые пушки Канэ, сам факт пополнения Белого флота еще одним судном стал важным событием. Ибо никакая, даже самая малая помощь в формировании флотилии в ту пору совсем не была лишней.

В таком составе, состоявший из одной подводной лодки, вооруженного ледокола и канонерки, воевал Белый флот в 1919 году на Черном море.

...В конце марта 1919 года Красная армия, вытеснив белые войска из Украины, вышла к берегам Черного и Азовского морей и придвинулась вплотную к крымским перешейкам.

3 апреля 1919 года, ввиду отказа многих французских частей воевать с большевиками и революционного движения на кораблях, союзное французское командование приняло решение эвакуировать Одессу.

Эвакуация эта была затруднена забастовкой русских моряков коммерческого флота, покинувших по различным соображениям свои пароходы. Около 20 различных судов, в том числе канонерские лодки «Донец» и «Кубанец», были выведены белыми в близлежащий Тендровский залив и там оставлены на якорях.

Адмирал Дмитрий Всеволодович Ненюков на яхте «Лукулл» ушел в Константинополь, и туда же был отбуксирован транспорт-мастерская «Кронштадт». Всего было эвакуировано 112 различных судов, считая многочисленные парусники.

В Севастополь направились и несколько тральщиков, а также транспорт «Шилка», на который перешли и частично заменили его команду собранные еще ранее на стоявшую в порту с неисправными машинами канонерскую лодку «Кубанец» воспитанники Морского корпуса.

«Шилка» принадлежал Сибирской флотилии и был отправлен на Черное море адмиралом Колчаком из Владивостока для связи с генералом Деникиным. С военным грузом он прибыл в Черное море еще в самом начале 1919 года.

За несколько дней до эвакуации старший лейтенант Николай Николаевич Машуков на тральщике «Великая княжна Ольга», тянувшей за собой баржу, с отрядом в 78 офицеров прибыл на остров Березань, где находились огромные склады снарядов и военных материалов бывшего русского Юго-Западного фронта.

Офицерский отряд разоружил находившуюся на острове ненадежную караульную команду и приступил к погрузке снарядов на тральщик. В течение целой недели на пришедшие корабли офицерами под командованием Машукова было погружено вручную около 50 тысяч 3- и 6-дюймовых снарядов, включая некоторое количество минометов.

После этого «Великая княжна Ольга» с баржей на буксире, минуя Севастополь, пришла в Новороссийск, — как раз в то время, когда части ВСЮР начали ощущать серьезный недостаток в боеприпасах.

Вскоре стало происходить следующее событие, серьезно поколебавшее веру в добрые намерения союзников России по Антанте. Едва отряд Машукова вывез боеприпасы с Березани, туда прибыл союзнический крейсер «Брюи» под французским флагом, и 12 апреля на острове стали греметь один за другим мощные взрывы.

Это подрывные команды с французского крейсера уничтожали береговые батареи и предавали огню все склады русских боеприпасов. Давние слова известного думского либерала прошлого Милюкова «что это — глупость или измена?» во всей полноте своей можно отнести и к

действиям французов.

Не правильнее было бы передать боеприпасы в распоряжение Вооруженных сил Юга России или помочь Машукову с перевозом их в нужном направлении, если союзники действительно заботились об их победе?

Впрочем, положение на фронте складывалось критическое и едва ли предполагало конфронтацию с союзниками, пусть даже по столь очевидному факту предательства.

Части ВСЮР на этом участке фронта не были сильны, чтобы противопоставить предательству силу, а единственная боеспособная и сформированная в Одессе бригада добровольцев генерал-майора Николая Степановича Тимановского вынуждена была совершить отход в Бендеры, где была интернирована румынами около местечка Тульче.

27 марта 1919 года красные начали наступление на Мариуполь. После двухдневных боев с превосходящими силами и подавления восстаний в тылу, организованных большевистским подпольем среди рабочих заводов, части ВСЮР начали отход к городскому порту, откуда в ночь на 29 марта начали эвакуироваться морем. Бронепоезд «Вперед за Родину» пришлось оставить.

С моря отход белых поддерживал отряд французских кораблей в числе двух миноносцев «Юссар» и «Ансье Анри», канонерской лодки «Ла Скарп» и яхты, которые ненадолго для защиты порта высадили небольшой десант.

29 марта представители французского командования заключили с большевиками однодневное перемирие, благодаря которому эвакуация порта прошла спокойно.

Пароходы с беженцами и белыми войсками ушли в Керчь, а недостроенные минные транспорты «Грозный» и «Страж» и суда землечерпательного каравана были благополучно уведены в Ейск.

В порту оставалось лишь два буксира. Один из них под названием «Воля» на следующий день был захвачен в море французским миноносцем «Юссар». Однако при буксировке затонул, словно бы отказавшись служить под французским флагом.

31 марта 1919 года красные заняли Бердянск; в ночь на 29 марта 1919 года в поддержку отряда белых добровольцев, защищавшего Арабатскую стрелку и состоявшего всего лишь из двух рот, одного эскадрона и двух орудий, к Геническу пришел «Полезный» под командованием капитана 1-го ранга Николая Николаевича Дмитриева.

1 апреля «Полезный» встретил шедший под красным флагом «Ледокол

№ 4», который, после нескольких попаданий, унесших жизни 13 человек команды, выбросился на берег у Генического маяка.

В этот же день французский миноносец «Деортъе» обстрелял Генический вокзал, разгрузочную станцию красных войск, действовавших против небольших отрядов белых у Чонгара и Арабатской стрелки.

Как известно, именно 24 марта из Севастополя в Азовское море, с разрешения французского командования, которое требовалось на каждый выход подводной лодки, вышел «Тюлень».

После захода в Феодосию и Керчь командир лодки старший лейтенант Михаил Евгеньевич Крафт связался со штабом генерала Александра Александровича Боровского, командующего 3-м Крымско-Азовским корпусом в Симферополе.

Генерал просил Крафта уничтожить все находившиеся в Геническе плавучие средства.

Для выполнения этой просьбы 27 марта «Тюлень» вышел из Керчи, но после двухдневных попыток пройти между плотными ледяными полями был принужден вернуться.

2 апреля, на этот раз с помощью вооруженного в Керчи одной 75-мм пушкой буксира «Никола Пашич», «Тюлень» все же подошел к Геническу. Там на внешнем рейде уже стоял «Полезный».

На следующий день «Тюлень», несмотря на плотно обступивший берег лед, придвинулся ближе к берегу, обстрелял вокзал и порт, где от его снарядов был поврежден катер пограничной стражи «Коршун» и вспыхнул пожар на стоявших парусниках.

Вечером, по просьбе начальника отряда обороны на стрелке, «Тюлень» и «Деортъе» обстреляли скопление неприятельской пехоты и кавалерии перед Генической горкой. Всего за день «Тюлень» сделал 120 выстрелов из своих 75-мм орудий!

С утра 5 апреля северный ветер погнал ледяные поля по морю, отчего пострадало рулевое устройство подводной лодки, и «Тюленю» пришлось 7 апреля вернуться в Керчь. Там в ремонтных доках лодка стала на исправление штуртроса и пополнение запасов, после чего вернулась в Севастополь.

6 апреля на прежнюю позицию внешнего рейда Генического порта вернулся «Полезный», а 10 апреля к нему присоединился вооруженный в Керчи двумя 75-мм орудиями ветхий колесный пароход «Граф Игнатъев». Они 4 апреля после прорыва красными Перекопских позиций содействовали прикрытию отходивших к Ак-Маная белых частей.

В течение этого времени со стороны мелководного Егорлыцкого залива

оборону перекопских позиций поддерживал небольшой отряд капитана 1-го ранга Александра Дмитриевича Бубнова в составе малых английских мониторов и речной канонерской лодки «К-15».

Об этой канонерке следует рассказать подробнее. Это была оборудованная в начале 1917 года для действий на Дунае паровая шаланда, по бортам которой навесили принадлежавшую какому-то броненосцу броню, установили броневую рубку, два 150-мм орудия под щитами (снятые, вероятно, при перевооружении крейсера «Кагула»), 75-мм зенитное орудие, пулеметы, дальномер и прожектор.

Для поддержки сухопутных операций «К-15» была весьма грозным кораблем, но его слабая машина не могла дать ей развить более 6 узлов хода даже при условии тихой погоды.

17 июня 1919 года началось новое наступление Добровольческой армии в Донецком бассейне, угрожавшее сообщению большевиков Крыма с севером.

На 18 июня было назначено наступление войск на Ак-Манайской позиции. В то же утро крейсер «Кагул» должен был высадить в тылу у красных, неподалеку от Коктебеля, армейский десант, задачей которого был захват узла дорог, ведущих из Феодосии вглубь Крыма.

«Кагул», оборудованный по последнему слову военной техники, представлял собой мощную ударную силу.

Еще в конце 1917 года крейсер окончил капитальный ремонт в Севастополе, и его котлы и машины были в относительном порядке. Его артиллерия была модернизирована и состояла из четырнадцати 130-мм, двух 75-мм и двух 40-мм зенитных орудий британской системы «виккерс».

В апреле 1919 года под командой капитана 2-го ранга Владимира Алексеевича Потапьева, перехитрившего германцев и британцев, крейсер был уведен из Севастополя в Новороссийск, где он вошел в состав 1-го отряда судов Черноморского флота ВСЮР.

С первых дней в составе Белого флота «Кагул» воевал неплохо, принимая участие в высадке морских десантов, обстрелах побережья, и большевики немало натерпелись от него.

За отличные действия против большевиков в ноябре 1919 года приказом по Добровольческой армии крейсер «Кагул» был переименован в честь одного из основателей Белого движения генерала от инфантерии Корнилова — «Генерал Корнилов».

Летом 1920-го года крейсер «Генерал Корнилов» принимал участие в блокировании Днепро-Бугского лимана, высадке десанта на Кинбурнскую косу и на остров Березань. Периодически вёл обстрел батарей крепости

Очаков и Николаевского острова, переименованного позже «Первомайским».

Красные моряки на Очаковских батареях нередко проклинали всеми известными им ругательствами этот доставлявший им немало огорчений белый крейсер.

В ноябре 1920 года, при эвакуации из Крыма Русской армии Врангеля, «Генерал Корнилов» перевёз из Феодосии в Галлиполийский лагерь 3000 человек. Но тогда, в 1919 году, боевой его путь лишь начинался. Теплой июньской ночью 1919 года крейсер принял на борт 160 человек при десяти пулеметах 52-го пехотного Виленского полка под командой полковника Королькова.

Рано утром крейсер в сопровождении английского миноносца подошел к Коктебелю и с помощью буксира «Дельфин» без сопротивления высадил десант, который быстро пошел вперед и занял деревню Насыпной. После этого «Кагул» с дистанции в 17 километров сделал 20 выстрелов по селению Старый Крым, где по имевшимся сведениям, находились большевистские резервы.

Установив телефонную связь с начальником десанта, командир крейсера по указанию с суши оказывал ему огневую поддержку. Около 17 часов десант соединился с прорвавшими фронт левофланговыми частями генерала Боровского. Наступление на перешейке было поддержано артиллерийским огнем: со стороны Черного моря — британским крейсером «Мальборо» и другими кораблями флота Его величества короля Георга V, а со стороны Азовского моря — устаревшими «Графом Игнатьевым» и мониторами.

Ввиду угрозы прорыва фронта на севере красное командование решило эвакуировать Крым и, в частности, Севастополь, но отходившие на Арабатскую стрелку части красных продолжали оказывать упорное сопротивление, и находившиеся в Азовском море корабли оказали сильную поддержку наступавшим по стрелке добровольцам.

Семь моторных катеров, вооруженных пулеметами, прошли в Сиваш и 20 июня высадили там десант под прикрытием артиллерийского огня. Белые десантники взорвали железнодорожный путь у Геническа, и на следующий день десант занял остров Бирючий.

С целью занять последний находившийся в руках большевиков порт Геническ 22 июня 1919 года была произведена новая операция. По агентурным сведениям и наблюдениям с моря, береговых батарей у Геническа не было, в самом городе неприятеля почти не было, однако он выставил заслоны по направлению к Бердянску.

Согласно выработанному плану, в ночь на 18 июня 1919 года северовосточнее Геническа у деревни Юзкуя, при поддержке кораблей отряда капитана 1-го ранга Владимира Ивановича Собецкого, «Колхида» должна была высадить армейский десант силою в 500 человек, которым командовал генерал-майор Залесский.

Утром того же дня, 18 июня, паровая шхуна «Перикл» должна была высадить в самом порту Геническа сформированную для десанта морскую роту, численностью в 80 человек под командой капитана 2-го ранга Сергея Ивановича Медведева.

Два британских миноносца по ходу операции должны были поддержать «Перикл» с моря. В 3 часа ночи, после обстрела Юзкуя канонерской лодкой «К-15», два десантных судна-болиндера высадили отряд, который, встретив сильное сопротивление противника, не смог продвинуться далеко вперед.

Утром, под прикрытием редких выстрелов английских миноносцев, «Перикл» все же вошел в канал и начал высадку. В это время оказавшийся неподалеку от вокзала в Геническе красный бронепоезд совершенно незамеченный из-за проливного дождя, подошел на возможно близкое расстояние к берегу и открыл по «Периклу» беглый огонь из своих орудий и пулеметов.

Капитан 2-го ранга Сергей Иванович Медведев находившийся на капитанском мостике, был убит шальной пулей, а «Перикл», пытаясь отойти, сел на мель.

В ходе обстрела с бронепоезда на «Перикле» погибли и лейтенант Василий Михайлович Ёлкин, мичман Цепровский и гардемарин Морского корпуса Георгий Анатольевич Борейша.

Часть людей команды «Перикла» прыгала за борт, и два гардемарина даже достигли вплавь британского миноносца. Те, кто искал спасения в открытом море, в том числе и девять человек с «Перикла», были спасены... Судно, брошенное командой и застрявшее на мели, было захвачено красными.

Впрочем, большая часть десанта, успевшая высадиться, в надежде на подход подкреплений из Юзкуя, уже продвигалась к центру города, но, добравшись до главной площади, оказалась окружена красноармейцами и принуждена была сложить оружие.

По сведениям советских историков, на площади было взято в плен 87 человек. В течение этого дня «Граф Игнатьев», вооруженные буксиры «Гидра» и «Ольга Мефенити» поддерживали артиллерийским огнем наступавшие вдоль Арабатской стрелки части.

Можно лишь удивляться действиям и белого командования: по какой причине в боевую операцию был послан безоружный пароход, а не канонерская лодка? Вызывает недоумение и тот факт, что при планировании десанта в Морском штабе ВСЮР его чины безосновательно базировались на сведениях об отсутствии в Генической артиллерии, которая, как это и произошло, могла быть подтянута туда в случае необходимости в кратчайшие сроки. Десант у Юзкуя к вечеру был взят обратно на корабли.

Геническ был занят частями ВСЮР лишь 6 июля 1919 года, причем «Граф Игнатьев» содействовал взятию городка с моря. С этого дня все побережье Азовского моря оказалось в руках белых.

В августе 1919 года белые взяли Херсон. Они высадили с кораблей десант, опрокинувший красные заслоны, и хотя большевистские учреждения в городе были загодя эвакуированы, часть казенного имущества под прикрытием боевого охранения еще продолжали вывозить.

Неприятель ожидал наступления, но не предполагал, что оно произойдет столь быстро. Высадившиеся на берег 20 офицеров Симферопольского офицерского пехотного полка, поддержанные тяжелыми орудиями с канонерок «К-17» и «Великий князь Георгий», устремились в преследование побежавших красноармейцев.

Со стороны станции слышалась канонада. Два бронепоезда открыли огонь, чтобы прикрыть отступление своей пехоты, но белые уже рассредоточились по улицам Херсона мелкими группами, и орудия большевиков не причинили им особого вреда.

Немного погодя из соседнего с Херсоном селения Алешки подошла рота Виленского полка. Положение десанта значительно укрепилось. Понимая, что города удержать не удастся, красные начали отходить.

С вокзала один за другим отходили поезда, по дорогам тянулись со скрипом подводы, обгоняемые всадниками — отходящей красной кавалерией. На городские окраины вступили первые белогвардейцы.

Морской офицер — участник событий вспоминал этот победный день: «У самой пристани на песке лежат трупы. Это расстрелянные члены чрезвычайки, которые не успели бежать: четыре еврея и один бывший офицер. На „Георгии“ в трюме находятся около 20 арестованных — захваченные советские деятели, из которых некоторые обвиняются в стрельбе по нашим войскам из окон, почти исключительно евреями. На палубе стоит усиленный караул, арестованные ждут полевого суда... Вообще в городе спокойно, царит праздничное настроение, многие дома убраны национальными флагами. Трудно понять, что переживало население. Оно как будто еще не очнулось после долгого кошмара и не

вполне осознает, что случилось. Почтенные люди не могут с нами говорить без слез умиления, были случаи, когда при приближении добровольцев женщины и мужчины бросались навстречу из домов и покрывали загоревшие и пыльные лица и руки поцелуями»^[43].

Как с точки зрения современного взгляда на вещи объяснить это проявление крайней эмоциональности населения? Ведь вроде бы не чужеземная армия удерживала до той поры Херсон, не бессмысленно жестокие кочевники раннего Средневековья, не безжалостные древние германцы... Ответ можно легко найти у того же мемуариста. Оказалось, что соотечественники сумели превзойти по жестокости иноземцев.

Большевики во имя химерической идеи «мирового пожара» превратили цветущий город в кладбище. «Как страшное напоминание о только что минувшем в подвалах чрезвычайки и во многих других местах, откапывают все новые трупы растерзанных, обезображенных, замученных ею. В последнюю ночь большевиками „выведено в расход“ 130 человек, а всего здесь убито 600. Были найдены бесконечные списки новых, обреченных на муку и смерть жертв... В саду были зарыты по горло в землю с проколотыми глазами, обрезанными ушами и носами, с обезображенными ртами заложники. Их было 20 человек — самые именитые и популярные граждане города... Они пробыли восемь часов в земле, и только уходя, большевики (по словам жителей, палачами чрезвычайки были почти исключительно... китайцы) обезобразили их, мучили и закололи штыками... Это было одно из тех ужасных мест, которые густой кровавой сетью покрыли все лицо Земли Русской, покрыли ее, родимую, слезами и муками и превратили её неисчислимыя богатства в голодную смертельную пустыню»^[44].

Глава двадцатая

Спаси, Господи, люди твоя...

Весной 1919 года большевистские армии, вытеснив части ВСЮР из Украины, стали охватывать весь Юг России, постепенно вытесняя белые силы и их союзников-казаков к побережьям Черного и Азовского морей.

Кубань и Екатеринодар, в частности, еще продолжали сопротивление, но главные силы казаков были уже истощены и отрезаны от связи с основными силами белых.

Прорвав слабый фронт на Перекопе, большевистские части стали просачиваться в Крым. Морским штабом при ВСЮР был поставлен вопрос перед Главнокомандующим об участии флота в возможной эвакуации Севастополя.

В условиях быстро изменяющейся линии фронта Деникин согласился, опасаясь её стремительного прорыва. Вывести людей и вооружение, не подвергая их дополнительным испытаниям, было возможным лишь морским путем, однако это план мог быть успешно осуществлен лишь при наличии достаточного количества времени для осуществления погрузки во всех портах.

Некоторую надежду на успех эвакуации командованию ВСЮР внушало присутствие на Черноморском побережье союзников по Антанте. В случае незапланированного прорыва красных и атаки на отбывающие корабли Морской штаб при ВСЮР предлагал обратиться к союзному командованию о поддержании отхода артиллерией с их кораблей, ибо на рейде Севастополя находилась большая эскадра французских кораблей и несколько британских миноносцев, а в Новороссийске были расквартированы сухопутные британские части и артиллерия.

Командирам белых кораблей, которые еще находились в ремонте, было приказано предпринять все возможное для скорейшей подготовки судов к уходу.

По возможности, офицеры делали все возможное, чтобы восстановительные работы на судах, за чей ремонт они взялись по прибытии на Юг, продолжались почти круглосуточно.

Капитан 2-го ранга Яков Владимирович Шрамченко и его команда трудились не переставая, пытаясь завершить ремонт канонерской лодки «Терец».

Большой транспорт «Рион», предназначавшийся для эвакуации гражданских лиц, без команды должен был идти на буксире.

Отход назначили на 11 апреля, и на борту собралось около 4 тысяч пассажиров-беженцев, плотно занявших все палубы и трюм. Как оказалось впоследствии, среди прочих на транспорт проник и большевистский агент, пронесший в носовой отсек трюма бомбу с часовым механизмом, спрятанную в саквояже.

В ранних сумерках произошел большой силы взрыв, разбросавший во все стороны тесно набившихся в этой части судна пассажиров: 21 человек оказался убит, 79 было ранено, среди них женщины и дети.

Командиру транспорта капитану 2-го ранга Анатолию Вячеславовичу Городынскому и бывшим вместе с ним на борту девяти морским офицерам удалось энергичными действиями остановить возникшую панику, во время которой несколько человек в ужасе бросились за борт.

После восстановления порядка около половины пассажиров, опасаясь новых взрывов, покинуло транспорт. Механики и несколько добровольцев стали проводить осмотр места взрыва, чтобы выявить возникшие повреждения. После того как было установлено, что взрыв не повлиял на способность транспорта идти на буксире без опасения утонуть при транспортировке, Городынский приказал готовиться к срочному выходу из порта.

Приказ об эвакуации был уже объявлен, и, по мере возможностей суда один за другим стали покидать Севастополь.

Утром 12 апреля большевики заняли Балаклаву, где морские офицеры затопили груженный снарядами под завязку транспорт «Батум» во избежание захвата его противником.

Красная армия приближалась к Севастополю, спасти который силами немногочисленного гарнизона было практически невозможно.

Полагаться на союзников не приходилось, хотя в городе находился батальон греков, несколько батальонов алжирских и сенегальских стрелков и два батальона французского 175-го пехотного полка, они просто отказывались воевать против красных.

Стоявшие в Северной бухте французские линейные корабли могли своей артиллерией создать помеху продвижению красных, но орудийный огонь иностранных кораблей причинил бы городским постройкам ощутимые разрушения.

В переговорах с морским штабом ВСЮР французские союзники признались, что не могли в краткие сроки помочь ВСЮР эвакуировать севастопольских беженцев за неимением достаточного места, да и в

северном доке городского порта все еще оставался недвижим их линейный корабль «Мирабо», частично сумевший бы разрешить проблему свободных мест, однако, севший на мель и только что стянутый с камней при помощи крейсера «Кагул», он еще был не готов к походу.

Для ликвидации повреждений, полученных линкором при посадке на мель, требовалась как минимум двухнедельная работа.

15 апреля передовые части Заднепровской дивизии красных заняли Инкерман и подошли к Корабельной слободке.

Чтобы остановить их дальнейшее продвижение, французская полевая артиллерия открыла огонь, но по ошибке обстреляла район Черной речки и находившуюся там радиостанцию ВСЮР.

В то же утро на флагманский корабль командующего французским флотом адмирала Амета под названием «Жан Бар» прибыли большевистские парламентарии с одним предложением — начать переговоры о заключении перемирия и нейтрализации Севастополя. Большевики передали свое условие, состоявшее в том, что имеющиеся в Севастополе части ВСЮР и занятые ими корабли должны быть немедленно разоружены.

В связи с этим адмирал Амет послал командующему Черноморским флотом адмиралу М. П. Саблину письмо, полученное им лишь вечером 15 апреля, следующего содержания: «В интересах сохранности арсенала, которую я вполне надеюсь обеспечить, я Вас прошу приказать „Кагулу“ и остальным кораблям, которые Вы хотите увести отсюда, сняться в течение ночи и ближайшего утра. Это будет также соответствовать положению, что Вы лично вместе с морскими офицерами тоже уйдете отсюда, за исключением командира над портом и тех офицеров, без которых нам нельзя обойтись в деле помощи нам по сбережению портовых учреждений. Я считаю также условленным, что тральщики останутся здесь, чтобы очистить минные поля вместе с помощью летчиков».

Коменданту Севастопольской крепости генералу Владимиру Федоровичу Субботину и начальнику особого отдела сношений с союзными армиями полковнику барону Александру Людвиговичу фон Нолькену адмирал Амет предложил немедленно оставить город и вывести из него все находившиеся там русские войска.

В ответ адмирал Саблин отправил французскому адмиралу письменный протест, где указал, что ввиду ранее сделанных адмиралом Аметом заявлений, о том что севастопольские беженцы не будут эвакуированы в ближайшее время, подобное распоряжение является совершенно необоснованным, так как защищать мирное население от

большевиков будет просто некому.

Равно как и эвакуировать всех желающих будет затруднительно, ибо в течение 12 часов нет возможности погрузить на отходящие корабли все необходимое, войска и беженцев.

Адмирал Амет, пытавшийся спасти линкор республики «Мирабо», считал, что необходимо заключить перемирие с большевиками, помочь им овладеть городом и портом, в обмен за возможность простоять на якоре еще пару недель, чтобы завершить запланированные работы, и недвусмысленно поторапливал своих белых союзников поскорее покинуть его пределы, назначив последним сроком для выхода русских судов 16 апреля в 15 часов, после чего все оставшиеся суда должны были спустить русские флаги и поднять французские, если желают, чтобы их не тронули большевики.

Ознакомившись с посланием французского адмирала, Саблин приказал всем русским кораблям, имевшим возможность, без промедления выходить в море для следования в Новороссийск.

Один за другим транспорты, некоторые из которых имели на буксире военные корабли, стали покидать Севастополь и по ним, как вспоминали очевидцы, с Корабельной стороны время от времени стреляли из винтовок то ли сами французы, то ли сторонники большевиков.

Утром 15 апреля из Северной бухты под флагом адмирала Саблина вышел «Кагул», а последним кораблем, покинувшим Севастополь в 15 часов, оказалась давно нам знакомая подводная лодка «Тюлень».

В течение двух суток «Кагул», на случай оказания кому-либо помощи, крейсировал у южного берега Крыма, пока не прошли все русские корабли.

Своим ходом в Новороссийск шли: посыльное судно «Буг», миноносец «№ 7» (бывший миноносец «№ 273»), транспорты и пароходы. Пароход «Дмитрий» вел на буксире подводные лодки «Утка» и «Буревестник». Буксир «Бельбек» — миноносец «Жаркий», «Доброволец» — миноносец «Живой», который с полпути пошел своим ходом. Кроме того, на буксирах тащили эскадренные миноносцы «Поспешный» и «Пылкий», «Строгий» и «Свирепый». Буксировали и канонерскую лодку «Терец», и посыльное судно «№ 102» (бывший миноносец «№ 258»), и транспорт «Рион».

Вернувшаяся из Каркиницкого залива канонерская лодка «№ 15» ушла в Керчь.

С утра 16 апреля французские линейные корабли «Жан Бар», «Франс» и «Вернио» начали обстрел Севастополя — Корабельной стороны, района Английского кладбища, Малахова кургана, и снаряды частично падали в кварталах пригорода.

Делалось это с единственной целью — задержать продвижение к городу красных частей, но, скорее всего, больше для психологического воздействия. Систематический обстрел продолжался и ночью и был остановлен в 10 часов следующего утра, когда прибыли парламентареры, уполномоченные командованием 2-й украинской Красной армии.

Адмирал Амет, как старший на рейде, от имени всех союзников заявил, что к 30 апреля союзные войска будут эвакуированы из города, русские подводные лодки, которые находятся в порту, будут потоплены, а все русские миноносцы и боевые корабли будут приведены в негодность путем взрывов цилиндров машин.

Желая спасти корабли, начальник советской делегации спросил, нельзя ли этого избежать, если украинское советское правительство даст гарантию, что корабли не будут употреблены для действий против союзников.

На это предложение адмирал ответил, что советское правило никем не признано и никаких обещаний и гарантий от него он не примет, но в конечном результате стороны заключили перемирие.

Вместе с тем на французских кораблях произошли революционные выступления матросов, и 20 апреля в городе прошла большая манифестация французских солдат и матросов, к которой присоединились и гражданские лица.

Привести в негодность корабли взялись британские офицеры с линейного корабля «Император Индии».

Уже за два дня до ухода «Кагула», по распоряжению союзного командования, буксиры вывели с базы 12 подводных лодок, на которых не было команд, и поставили на одну бочку в Северной бухте.

В окружении адмирала Саблина предполагали, что это было сделано во избежание захвата лодок красными, в случае их внезапного вторжения в город, и для облегчения дальнейшего увода лодок союзными судами. Если бы адмирал Саблин знал, что готовят ему союзники, он принял бы меры для спасения лодок.

Увы, без ведома адмирала 26 апреля 1919 года подводные лодки «Орлан», «Гагара», «Кит», «Кашалот», «Нарвал», «АГ-21», «Краб», «Скат», «Судак», «Лосось» и «Налим» были выведены французами на внешний рейд. Там они были потоплены подрывными патронами на большой глубине.

Подрывные команды английских матросов взрывали крышки цилиндров высокого давления и иногда упорные подшипники не только на шести старых линейных кораблях, крейсере «Память Меркурия»,

эскадренных миноносцах «Быстрый», «Жуткий», «Заветный», но и на старых номерных миноносцах и служившем казармой транспорте «Березань».

Лишь штабному кораблю «Георгий Победоносец» по Высшей воле удалось избежать этой участи.

Когда французы перед приходом красных занялись приведением в негодность орудий береговых батарей, заодно они разгромили базу русской гидроавиации, уничтожив все находившиеся на ней гидропланы.

Десять летчиков гидроавиации во главе с капитаном 2-го ранга Михаилом Андреевичем Крыгиным, которые по заданию французского командования еще недавно вылетали на разведку, получили от французов приказ оставить свои аэропланы и без промедления грузиться на транспорт «Почин» для эвакуации морем.

На нем был поднят греческий флаг, и вскоре судно ушло в Пирей с беженцами-греками на борту, желавшими до прихода красных убыть на историческую родину.

Михаил Андреевич Крыгин боролся с большевиками и после окончания Гражданской войны в России.

После эвакуации и жизни в тунисской Бизерте он продолжил службу в рядах испанской гидроавиации в Марокко, в 1936 году поступил на службу добровольцем в авиацию Франко и погиб, будучи захвачен в плен и впоследствии расстрелян испанскими коммунистами в 1937 году.

Французы тем временем не только грузили на транспорты свои войска и вооружение, но попутно тащили все, что попадалось им под руку со складов порта, и иногда это были далеко не мелочи. Поставленный незадолго до описываемых событий в Северной бухте на якорь русский крейсер-яхта «Алмаз» был тайком уведен ими в Константинополь.

Во время французской эвакуации из Новороссийска подошел пароход «Святой Николай», командиру которого адмирал Саблин поручил попытаться забрать остававшиеся на складах в Севастополе снаряды.

О прибытии парохода морских сил ВСЮР доложили французскому адмиралу, и тот не замедлил запретить погрузку в трюмы судна любого груза.

Более того, адмирал Амет, чтобы не раздражать большевиков, приказал на все время пребывания парохода в Севастополе спустить на нем Андреевский флаг.

После интенсивного ремонта «Мирабо» смог наконец выйти из дока и на буксире французского линейного корабля «Жюстис» на малом ходу ушел в Константинополь, оставив по недостатку времени снятые с него

тяжести в доке.

Немного позже, когда Главнокомандующим Русской армией в Крыму стал барон Петр Николаевич Врангель, русское правительство на полуострове всеми способами стремилось получить валюту для покупки за границей угля, более тысячи тонн броневых плит «Мирабо», оставленных в Севастополе, были погружены предприимчивыми врангелевскими интендантами на пароход.

Пароход взял курс на Константинополь, затем, пройдя через Босфор, добрался до итальянского порта, где весь его груз был продан местным предпринимателям.

28 апреля 1919 года была закончена эвакуация французских войск. Во второй половине следующего дня, когда большевистские войска победителями вступили в город, последний из французской эскадры корабль «Жан Бар» еще оставался в порту и вышел из бухты лишь 1 мая.

Пришедшие на буксире в Новороссийск русские корабли требовали самого серьезного ремонта. За время непрерывных походов во время Великой войны и более чем года стоянки в Севастополе, оставаясь, говоря мягко, без присмотра, механизмы и главным образом котлы пришли в весьма плачевное состояние.

Механизмы машин были покрыты ржавчиной и грязью, вся утварь, инструмент, весла и паруса со шлюпок, сигнальные флаги и даже мелкое электрическое оборудование было расхищено союзниками и люмпенами, тащившими у «буржуев» все, что попадалось на глаза, срезая тупыми ножами даже обивку мебели в кают-компаниях.

Новороссийск хотя и являлся большим коммерческим портом, никогда не имел собственных ремонтных мастерских, и лишь в конце 1917 года, когда в город было эвакуировано отделение Ревельского судостроительного завода, здесь появились первые ремонтные цеха.

На момент описываемых событий в них почти не было ни требуемых материалов, ни достаточного количества квалифицированных рабочих.

В Новороссийске также не было ни одного дока, и лишь в июне, после занятия Мариуполя Добровольческой армией, буксир «Черномор» притащил оттуда одну секцию плавучего дока, которая могла поднимать суда до подводных лодок включительно, однако оказалась весьма тесной для нефтяных миноносцев.

Самое незначительное количество флотских запасов, к тому же погруженных наспех, удалось вывезти из Севастополя.

Ремонт первых прибывших сюда из Севастополя кораблей производился вначале малочисленными и неопытными командами под

руководством малочисленных офицеров — инженеров-механиков.

Постепенно им удалось пополнить команды, главным образом за счет охотников флота, происходивших в большинстве своем из учащих приморских городов, и даже некоторых кубанских казаков.

Специалистов из числа матросов Русского императорского флота почти не осталось, за исключением тех, что служили на эскадренном миноносце «Поспешный» и на который так старался привлечь эти «осколки империи» его командир капитан 2-го ранга Николай Рудольфович Гутан, проживший остаток своих дней в эмиграции в далеком Тунисе.

Прибывавших новобранцев требовалось обучать всем премудростям службы, что было сравнительно нетрудным делом при участии отменно подготовленных «охотников флота» из числа бывших боцманов и мичманов Императорского флота.

На транспорте «Рион» для новобранцев из числа учащейся молодежи ими были организованы школы сигнальщиков и радиотелеграфистов, а на большой барже «№ 69» даже был образован флотский экипаж.

Большинство служивших на кораблях сухопутных офицеров из различных частей ВСЮР было списано на берег, и их места постепенно занимались морскими специалистами.

Впрочем, вскоре и им нашлось достойное занятие, учитывая их изначальную приверженность мореходству. В конце июля 1919 года по просьбе адмирала Колчака, армии которого сильно не хватало командного состава, во Владивосток был послан пароход «Иерусалим» с более чем двумя сотнями сухопутных офицеров на борту.

Все возрожденные суда и их экипажи приняли самое действенное участие в августовских боях белых десантов 1919 года в Крыму.

Об одном таком бое и о взятии Николаева сохранился яркий рассказ его участника: «Солнце показалось над Николаевом, своими первыми лучами ударило по неприятельским позициям и светило красным прямо в глаза. И по таинственному сигналу все вдруг загрохотало, затрещало, зашумело и заволновалось. Залпы, разрывы снарядов, трескотня пулеметов, ружейная пальба — все смешалось в один непрерывный шум начинавшегося боя. Мы его еще не видели, и только дым от пороха и пожаров вдруг повалил из-за темного еще мыса... Мы присоединились к „Грозному“... и открыли огонь по огородам. Там окопались части красных, как говорили — спартаковцы (эти части были составлены главным образом из немецких и австрийских военнопленных, выпущенных большевиками из сибирских лагерей). Вначале ими командовали евреи-комиссары, а также наши матросы, чем и следует объяснить необдуманные контратаки, вроде

описанной ниже... За нами, шагах в двустах, показались цепи красных. Они шли в решительную контратаку. Их цепи были гораздо гуще наших. Они шли плечом к плечу... Грянули залпы, один за другим, сотрясая наш миноносец. Нас поддержал ушедший несколько вперед „Грозный“... Крики „ура!“ смешались с грохотом разрывов и свистом осколков, которые почти долетали до нас обратно. Все смешалось с черным дымом, который бывает при пожарах нефти, и непроницаемые клубы его прорезывались как молниями, непрерывающимися, короткими вспышками разрывов все новых снарядов. Все горело, все было покрыто мрачным смертельным покровом. Разбивались дома, обрушивались крыши, летели обломки каких-то бесформенных предметов. Это был настоящий, земной ад... Трудно представить себе эту картину царящей смерти, которая немилосердно косила с полного плеча свои беспомощные жертвы... „Так им и нужно, разбойникам!..“, — говорили с непонятной радостью наши матросы. Не думаю, чтобы при всяком другом враге можно было бы испытывать такие зверские чувства. Но методы большевистских чрезвычайок приносили уже свои плоды, развивая в людях самые отвратительные инстинкты... Наша пехота бросилась вперед. То были Виленский и Симферопольский полки. Они ворвались в деревню... Стрельба умолкла. Был слышен тяжелый ровный топот солдатских ног по мосту. За ротами катились пулеметы и патронные двуколки. Среди серых, запыленных солдат ярко выделялась высокая фигура старшего лейтенанта Сергея Георгиевича Романовского, герцога Лейхтербергского. Он быстро шел в синем морском кителе и белых брюках, держа винтовку наперевес. Наша команда приветствовала его громкими криками „ура!“, но он, видимо, не понял, что это относится к нему, и быстро скрылся за домами горящей Варварки»^[45].

Глава двадцать первая

В водах Балтики и Онеги

Путь к возрождению добровольческого флота на северо-западе, пик которого пришелся на 1919 год, с учетом повсеместной ограниченности в материальных и людских ресурсах, осложнялся не столько действиями противника и его подпольных организаций на территории, занятой белыми, как усилиями союзников по Антанте.

Приходится признать, что среди прочих в своей деструктивной политике на территории России преуспела Великобритания. Военно-политическое положение русской армии на северо-западе страны в годы смуты 1917–1920 годов по многим причинам было более сложным и запутанным, чем где-либо еще, где продолжалась война с большевизмом.

Объективно разобраться в этом, вероятно, смогут лишь историки будущего, хорошо изучив международные взаимоотношения России, Германии, Англии, Франции и прочих государств на Балтике после октябрьского переворота 1917 года.

...В конце 1918 года в устье Финского залива эта эскадра, по официальной версии, находилась лишь с целью обеспечения безопасности торгового флота Великобритании и менее всего предназначалась политиками этой страны для помощи зарождавшимся там силам русского сопротивления.

С прибытием на Балтику британской эскадры обстановка несколько изменилась; со стороны наличие иностранных кораблей у берегов России напоминало если не морскую блокаду, то в некоторой степени демонстрацию силы, однако же воевать против Британии большевики не спешили, предпочитая взвесить все «за» и «против» сложившегося положения.

Белым появление в русских водах союзных судов ожидаемого облегчения не принесло. Ни о какой помощи со стороны британцев речи не шло, русские плавсредства нередко задерживались британцами для досмотра, Андреевский флаг, некогда гордо реявший на Балтике, рассматривался бывшими союзниками России чуть ли не вызовом здравому смыслу, и нередко были случаи, когда командирам русских судов поступали приказы от британского командования спустить флаг.

В виду официального отделения Эстонии от России, дабы придать

этому событию максимум легитимности и заручиться признанием эстонского суверенитета у генерала Н. Н. Юденича, как представителя законной русской власти, военная помощь британцев Северо-западному правительству на короткий срок усилилась.

При столь очевидно прагматичном отношении британских союзников к Белому лагерю Юденичу нельзя было помыслить о помощи союзников не только в создании русских военно-морских сил в составе Северо-Западной армии, но и об их участии в совместных наступательных операциях против большевиков.

В Нарове, стараниями добровольцев возникла небольшая по численности речная флотилия под командованием капитана 1-го ранга Дмитрия Дмитриевича Тыртова, будущего начальника Морского управления Северо-западной армии Юденича и бывшего старшего офицера русского линкора «Гангут».

Состояла она из перешедших от красных 3 маломерных судов Чудской флотилии. Капитаны 2-го ранга Дмитрий Дмитриевич Нелидов и Никифоров, мобилизованные большевиками в качестве военных специалистов, увели суда с военно-морской базы Раскопель в оккупированный немцами Псков.

Брошенный за беглецами советский пароход «София» выстрелами из установленных на палубе орудий повредил 1 мятежное судно и посадил его на мель южнее Гдова.

Подойдя к нему, «София», вполне в корсарских традициях, взяла застрявшее судно на abordаж, высадив красноармейцев на палубе, где после непродолжительной борьбы были захвачены в плен немногочисленные члены экипажа, среди которых оказался брат капитана Нелидова...

При относительно большом количестве морских офицеров Балтийского флота в составе армии Юденича, за ограниченностью возможностей продолжать службу на судах на северо-западе России, некоторые из них были направлены морским управлением при Северо-западной армии на службу в сухопутные части.

Особенно много моряков оказалось в Печорском полку, где батальон пехоты, до того как стал командовать батальоном танков, возглавил доблестный капитан 1-го ранга Георгиевский кавалер Павел Оттонович Шишко, а ротами — капитаны 2-го ранга Михаил Александрович Бабицын, Владимир Александрович Беклемишев, Михаил Николаевич Ромашев и Георгий Евгеньевич Вейгелин.

В июне 1919 года Вейгелин командовал морскими командами легких

бронепоездов «Адмирал Колчак» (вооруженного 8-дюймовыми морскими орудиями с крейсера «Аскольд») и «Адмирал Эссен». В апреле 1919 года бронепоезд «Адмирал Колчак» прикрывал станцию Обозерская.

Оба легких бронепоезда были приданы Железнодорожному укрепленному району участка фронта Северной области и действовали на линии Архангельск — Вологда до февраля 1920 года. Команды обоих бронепоездов состояли из матросов, сдавшихся большевикам в районе деревни Сухое. Матросы «милостиво» отпустили своих офицеров перед тем, как оповестить красных о сдаче. Для придания значимости своим действиям матросы захватили в плен генерал-майора И. А. Данилова и по прибытии к красным «торжественно» передали военнопленного в Особый отдел на верную гибель.

После расформирования железнодорожных команд командование отдало под начало Вейгелина 1-ю роту тяжелых танков Северо-Западной армии, в которую входили танки под названиями «Бурый медведь», «Доброволец», «Капитан Кроми», «Охотник» и «Скорая помощь».

В январе 1920 года по оставлении Юденичем командования Северо-западной армией Вейгелин предпочел остаться в Эстонии. Для переезда и проживания там он имел преимущества как кавалер креста Свободы, учрежденного правительством Эстонии за участие в так называемой Освободительной войне, как оно именovalo свое противостояние России в краткий период отделения в 1918 году.

Прожив в Эстонии почти все предвоенные годы, Георгий Евгеньевич выехал в Германию в 1939 году, одержимый желанием поселиться на земле предков.

Любопытно, что именно там в начале 1945 года он был призван в ряды местного фольксштурма, принимавшего участие в обороне города Путцига от стремительно наступавших советских войск. Там же вскоре он и погиб, сражаясь за новое свое отечество во время атаки на линию обороны фольксштурмистов советских танков.

...В 1919 году общая численность моряков, вошедших в состав сухопутных сил, согласно данным штаба Северо-западной армии, едва достигала 250 человек.

Половина из них погибла в неравных боях с противником во время наступления на Петроград и многочисленных местных боях при отступлении.

Как известно из истории, части генерала Юденича, первоначально стремительно подошедшие к Петрограду, ненадолго заняли Стрельну, Лигово и Пулкову.

С момента наступления перелома ситуации в пользу большевиков этим частям пришлось отступить к границам Эстонии, где белых ждали новые тяготы, поскольку к тому времени эстонское правительство заключило мир с большевиками и интернировало воинов Юденича, изъяв у них оружие и боеприпасы.

Уцелевшие в боях весны 1919 года морские офицеры разделили судьбу многих подданных Российской империи, вынужденных покидать отечество или поступать на службу во флоты союзников.

Судьбы же немногочисленных русских кораблей, а также добровольческих экипажей на северо-западе были разнообразны, и каждая по-своему была неповторима; о каждой из них можно написать отдельную книгу.

За неимением таковых планов ограничимся лишь описанием частного эпизода, характеризующего как нельзя лучше боевой дух русского флота и верность его чинов некогда данной присяге на верность своему государю и Отечеству.

Так, в 1919 году, приняв входившие корабли британцев за военную силу, пришедшую в Финский залив для помощи Белому делу, командир тральщика «Китобой» первым спустил красный флаг, поднял Андреевский и увел судно в распоряжение британской эскадры.

К его удивлению, русский тральщик был незамедлительно задержан её кораблями без каких-либо объяснений, правда, с разрешением команде оставаться на борту судна до последующих распоряжений командующего эскадрой.

Томительная неизвестность заставила большую часть команды обратиться к союзникам с просьбой принять их на службу его величества короля Георга V, пока судьба их корабля будет решаться в высших инстанциях, дабы получить возможность продолжить борьбу с большевизмом уже под британским флагом.

Перспектива войны с большевиками в то время не рассматривалась Британией в качестве единственно возможного варианта, ибо экономические выгоды от возможных торговых соглашений с «советами», все яснее возникающие на горизонте, затмевали все иные соображения.

Британцы не торопились с ответом, но по мере того как шло рассмотрение письменного обращения русских моряков по инстанциям, благородные джентльмены не раздумывали ни минуты и захватили имущество добровольно прибывшего к ним русского тральщика, включая собственность его экипажа.

С тральщика унесли все, что представляло малейший интерес для

британского военно-морского командования, в том числе даже личные вещи офицеров и матросов.

Правда, спустя несколько дней после задержания британцы передали тральщик как судно, не имеющее боевого значения, в распоряжение морского управления Северо-Западной армии.

Ушедшие в распоряжение британской эскадры 27 декабря 1918 года новые русские эскадренные миноносцы «Автроил» и «Спартак» (бывший эскадренный миноносец «Капитан Миклухо-Маклай») правительство Великобритании решило безвозмездно передать в распоряжение флота Эстонии.

На тральщик «Китобой», возвращенный русскому командованию Северо-Западной армии, в России был набран новый личный состав из офицеров и добровольцев, а командиром его назначили лейтенанта Оскара Оскаровича Ферсмана, происходившего из дворян Лифляндской губернии и служившего некогда в 1-м Балтийском флотском экипаже.

До командования тральщиком Ферсман, человек с хорошим техническим образованием и опытом, служил в сухопутных добровольческих частях и, как признанный технический специалист, командовал танком в составе Отдельного танкового батальона сухопутных сил Северо-Западной армии.

Этому доблестному офицеру суждено было еще раз поддержать честь Андреевского флага, а его маленькому судну быть последним носителем этого флага на водах Балтийского моря.

Опасаясь захвата «Китобоя» эстонцами после ликвидации Северо-Западной армии в феврале 1920 года (что действительно вскоре и случилось с четырьмя моторными катерами), контр-адмирал Владимир Константинович Пилкин, морской министр правительства при Северо-Западной армии генерала от инфантерии Н. Н. Юденича, придумал для этого тральщика особый выход.

Пилкин снабдил Ферсмана некоторым количеством денег и запасами топлива и провизии, достаточными для похода судна в Копенгаген, а оттуда приказал ему, если окажется возможным, пробраться на Мурманск, в распоряжение генерала Евгения Карловича Миллера.

Личный состав тральщика был подобран из числа добровольцев, в том числе 15 морских офицеров.

Под покровом темной зимней ночи, не замеченный беспечными эстонцами, «Китобой» тихо вышел из Ревельской гавани и вскоре добрался до Копенгагена, где встал на якорь неподалеку от кораблей 2-й бригады крейсеров британского флота, состоявшей на тот момент из трех легких

крейсеров и пятерых эскадренных миноносцев под флагом контр-адмирала Кована.

На другой день после прихода тральщика «Китобой» флаг-офицер британского адмирала доставил лейтенанту Ферсману письменное требование спустить на судне Андреевский флаг, так как этот флаг больше не признается британским правительством.

Лейтенант Ферсман ответил, что Андреевский флаг спущен им не будет. На это со стороны британцев не последовало никаких действий, а на следующее утро адмирал Кован лично прибыл на «Китобой», чтобы сделать смотр этому небольшому русскому кораблю, и затем, подойдя к лейтенанту Ферсману, важно произнес: «Я надеюсь, что каждый британский морской офицер в подобном положении поступил бы столь же доблестно, как это сделали вы».

Попечительством вдовствующей императрицы Марии Федоровны, проживавшей в те дни в Копенгагене, «Китобой» был снабжен датскими поставщиками углем и провизией для своего дальнейшего следования.

Тральщик благополучно добрался до Севастополя, а перед самой эвакуацией города, в ноябре 1920 года в составе других русских кораблей ушел в Бизерту, где и разделил участь обреченных на бездействие и разрушение кораблей.

Глава двадцать вторая

Каспийская сага

География сражений флота в Гражданской войне была крайне широка. Великая водная война докатилась до юго-восточных рубежей России, где на Каспии разразились новые морские сражения противоборствующих сторон.

В помощь сухопутным частям Морской штаб при Вооруженных силах Юга России разработал ряд операций для разрозненных и небольших отрядов и флотилий, задействованных в борьбе с большевиками на волжских просторах, а чуть позже — на Каспии.

Морские стратеги Белого движения понимали всю важность занятия Каспийского моря и дельты Волги для будущих наступательных операций. Располагая данным водным пространством, флот ВСЮР мог бы получить возможность некоторой, пусть и малой помощи от бывших союзников по Антанте, обосновавшихся в персидском порту Энзели.

Военное присутствие на море означало для любой власти, которая будет править в этом районе, контроль над поистине несметными богатствами Бакинского нефтяного района, хлебородными приволжскими губерниями и богатым рыбой Каспием.

С точки зрения стратегического положения ВСЮР в данном регионе, через посредство Волжского водного пути для белых появилась бы возможность фактически соединиться с войсками Восточного фронта адмирала Колчака.

В 1919 году в морском штабе ВСЮР было решено воссоздать Каспийскую флотилию, и в качестве места её постоянного базирования предложен прикаспийский город Баку.

После выпуска соответствующего приказа по белым частям на Юге России начался набор сохранившихся в распоряжении командования морских кадров для ее укомплектования.

Как таковых добровольцев набралось немного, ибо набор в значительной степени происходил за счет разного рода инициативных людей из числа морской молодежи — мичманами, в лучшем случае бывшими накануне своего производства в лейтенанты.

Сформированный первый эшелон с моряками-добровольцами под командой капитана 1-го ранга Бориса Михайловича Пышнова отправился на Каспий, чтобы по прибытии обосноваться в городе Петровск, где начать

подготовительную работу по формированию корабельных экипажей, инспекции имеющихся в наличии плавсредств и вооружения их в необходимом объеме.

6 апреля 1919 года первый отряд русских добровольцев во главе с капитаном 1-го ранга Пышновым в количестве около ста офицеров и «охотников» собрался в Екатеринодаре, где интендантство ВСЮР предоставило ему особый поезд. Поезд, составленный из товарных платформ и вагонов 3-го класса, был лучшее, что только можно было предложить морским офицерам для отъезда на Каспий, ибо многое на железнодорожном транспорте было основательно приведено в негодность хозяйничавшими ранее в Кубанской области большевиками.

Большим приобретением стали отпущенные морякам Ставкой два трехтонных грузовика, которые в дальнейшем путешествии оказали добровольцам неоценимые услуги. Вооружения у них было чрезвычайное скудное: Ставка сама в нем очень нуждалась, и предполагалось, что при счастливом стечении обстоятельств и умении они разживутся всем необходимым на месте. На волне небывалого подъема духа в Екатеринодаре в бюро записи добровольцев в отряд Пышнова вошли и сугубо сухопутные лица — юнкера и гимназисты.

Начальником Каспийской флотилии был назначен капитан 1-го ранга Николай Николаевич Сергеев, незадолго до своего назначения приехавший в Екатеринодар из Тифлиса.

Морской штаб при Вооруженных силах Юга России тем временем разрабатывал штаты новой флотилии. В её состав предполагалось включить девять двухмачтовых парусных шхун, из них семь вооруженных, а две предназначенных для транспортных перевозок. Вместо названий шхунам были присвоены номера. Их экипажи наполовину состояли из добровольцев — каспийских рыбаков, хорошо познавших, что такое советская власть на своем собственном опыте. Были на шхунах и два-три кондуктора, а также несколько старых матросов из Русского императорского флота.

Впоследствии экипажи шхун добились единообразия в комплектовании и численности, и на каждой из них состояло в среднем 12 человек, а общая численность личного состава Каспийской флотилии составляла всего лишь около сотни человек.

Вооружение экипажей шхун состояло в основном из трехлинеек и ручных гранат, а главным оружием стали семь пулеметов разных систем.

Путь добровольцев Пышнова на Каспий, говоря образно, не был усеян розами, как и любое путешествие на железнодорожном транспорте в ту

пору. Долгие остановки составов на станциях, выстрелы из прилегающих лесов, перегруженные вагоны и вечная теснота... Сам переезд по железной дороге проходил довольно монотонно, с бесконечными остановками на разных станциях; с некоторыми из морских офицеров на Каспий ехали и их семьи, с которыми они не рисковали надолго расстаться в то тревожное и смутное время.

По пути добровольцы неоднократно имели возможность прекрасно ознакомиться с разрушениями и опустошениями, причиненными длившейся уже более года Гражданской войной богатому и дотоле мирному и безмятежному Кубанскому краю. Повсюду вдоль железной дороги валялись развороченные вагоны, палые лошади, виднелись следы пожарищ, а местами виднелись сваленные в беспорядочные груды пришедших в негодность запасов разного военного снаряжения.

Бог знает, откуда они были завезены на Кубань отступавшими революционными войсками, спешно бросавшими их потом, где попало на всем пути своего отступления от Черноморского побережья к берегам Каспия. Как помогла бы им в их предстоящей борьбе даже сотая доля гнившего под открытым небом военного имущества, думали добровольцы.

Сколько бесплодных усилий было потрачено в Екатеринодаре, чтобы получить хотя бы что-нибудь из пропадавшего здесь имущества, в бескрайних степях, безо всякой пользы!

Незадолго до выступления в отряде Пышнова стало известно, что на железнодорожном пути Минеральные Воды — Петровск активизировали свою деятельность какие-то горские племена.

Под влиянием большевистской агитации многочисленные народности Северного Кавказа потребовали «независимости» и провозгласили некую Горскую республику.

12 апреля 1919 года эшелон двинулся через Минеральные Воды на станцию Червленная, где, в зависимости от обстановки, должен был определиться дальнейший путь морского отряда. Участник похода вспоминал: «В Червленной-узловой (на реке Тереке) мы узнали с бронепоезда „Терец“, что железная дорога, мосты, станции далее не существуют — Чечня восстала, и вдоль по Тереку происходят взаимные налеты и бои горцев с казаками. Вековая вражда вылилась в кровавую, беспощадную войну, воскресившую в полном объеме времена Лермонтова».

Капитан Пышнов приказал отряду построиться в походную колонну, погрузить часть снаряжения и сопровождавших отряд жен и детей на грузовики, а затем повел его в сторону от железной дороги с целью

вывести к Каспийскому морю пешим путем, где-нибудь севернее устьев Терека.

Таким образом, морские добровольцы добрались до Кизляра, преодолев бурные воды бушующего от весеннего разлива Терека.

Железнодорожный мост через реку оказался разрушенным, и восстановить его без специального инструментария было невозможно.

Погода стояла все время ясная и довольно теплая. Половину имущества можно было с грехом пополам перетащить на другой берег по доскам, кое-как настланным на остатки моста, но тяжелые грузовики по ним никак не могли проехать, и морякам пришлось налаживать надежную переправу.

Неподалеку от стоянки отряда добровольцы нашли старый, склепанный из листового железа паром и наскоро привели его в порядок. Труднее было подать леер с одного берега на другой. Но доброволец-богатырь и атлет-гардемарин Владимир Загорский, несмотря на холодную воду и быстрое течение, отлично справился с этой задачей.

Затем осталось насыпать на обоих берегах небольшие гати для подхода грузовиков вплотную к парому. Работа велась весело и дружно, почти безо всяких инструментов, и через несколько часов при радостных восклицаниях весь отряд со всеми вещами оказался на другом берегу.

В дальнейшем было решено, что для определения пути и места ночлега капитан 1-го ранга Константин Карлович Шуберт с несколькими вооруженными офицерами отправится на двух грузовиках вперед, а остальной эшелон будет двигаться с начальником флотилии капитаном 1-го ранга Пышновым походным порядком.

Время пребывания отряда в Кизляре запомнилось одному из участников похода следующим образом: «12 марта мы прибыли в совершенно разграбленный большевиками и опустошенный сыпным тифом город Кизляр. Никогда не изгладится из моей памяти этот мертвый, покинутый населением город, памятник Гражданской войны». Для перевозки семей, провизии и имущества моряки наняли в Кизляре несколько повозок, запряженных волами.

Это странное шествие флота на волах можно было при определенном воображении отнести к далеким временам Петра Великого, когда, вероятно, таким же образом тянулись войска молодого царя по бесконечным степям Южной Руси к берегам Азовского моря для его первых блистательных побед, потрясших турецкое могущество.

Обстановка, вероятно, была похожей, но сколько порыва и надежд было тогда и какая злоба и бессилие ощущались участниками похода

теперь. Грузовики не без труда выбрались на торную дорогу и быстро двинулись вперед. Вскоре Кизляр скрылся из виду. Свидетель похода вспоминал: «16 марта, погрузив незначительное имущество на захваченные в окрестностях подводы, отряд двинулся походным порядком к морю. Промаршировав 80 верст, через двое суток мы вышли на пустынное солончаковое побережье Каспия и расположились в маленьком, забытом богом и людьми рыбацьем поселке со странным названием „Чакан“. Это была кучка вонючих, грязных хижин, вылепленных из грязи, с полудиким населением, принадлежавшим к какой-то секте. Эти туземцы относились к нам с нескрываемым отвращением, как к чему-то поганому, запросто крестясь, плюясь и творя молитву после разговора с кем-либо из матросов или офицеров...»

Оставшаяся часть моряков вышла на несколько дней позже своего передового отряда, путь которого лежал теперь на большую станицу Терского казачьего войска Александрийскую, она же Копай.

По дороге передовой отряд морского эшелона изредка встречал цветущие казачьи хутора. Население встречало моряков робко и без вражды. Отряд оказался в местности, лишь косвенно и незначительно затронутой революционной бурей, где люди мало разбирались в тонкостях политических бед, сотрясавших державу.

Моряки увидели захолустный, самобытно развивавшийся патриархальный уклад жизни терских казаков, которого в те времена почти не коснулась «безжалостная и преступная рука» интернационала. В местах кратковременных остановок моряки наскоро закусывали, осведомлялись о дальнейшем пути, а командир их передового отряда оставлял краткие записки с руководящими указаниями для начальника флотилии, прося своих временных хозяев передавать их по назначению.

Однажды к вечеру отряд подошел к своей цели — станице Александрийской. Морские офицеры разыскали станичного атамана, немедленно распорядившегося разместить офицеров по хатам. Зажиточность и довольство казачьего населения поражали уже привыкших за годы Гражданской войны к аскетическому существованию морских офицеров, и люди провели незабываемые дни после долго перехода в не затронутых тлением смуты домах. В тех небольших, но добротных сделанных хатах углы были сплошь заставлены иконами старинного письма, перед которыми горела лампада, и где даже находились изображения государя Николая II в нескольких видах.

Атаман предупредил гостей, что сами казаки станицы, которым по случаю пасхальных праздников полагалось пьянствовать, были не очень

спокойны — «лучше с ними особенно не связываться: в душу каждому не влезешь, а времена лихие и настоящей власти как будто нет».

На следующее утро, распроставшись с атаманом, отряд тронулся дальше, получив на дорогу напутственные указания и казака-проводника. Предложенная за ночлег плата была казаками решительно отвергнута.

Добравшись до Петровска, морские добровольцы сделали много ценных наблюдений: «Петровск, к прибытию эшелона, напоминал осажденную крепость. Связь с внешним миром поддерживали только по радио и аэропланами. Горы кругом кишели восставшими туземцами, постоянно тревожившими немногочисленный гарнизон города и державшими его в напряженном ожидании и готовности к очередному налету. По ночам на окраинах, в виноградниках происходили перестрелки с абреками. Настроение было в достаточной степени тревожно».

Наблюдательные моряки отметили и то, что многие офицеры сухопутных сил, спасаясь от расправ большевиков в Армавире и Минеральных Водах, скитались по Кавказу и, чувствуя себя обреченными на голодную смерть, нашли в Петровске, под защитой генерала Бичерахова, не только свое спасение, но вновь обрели твердое положение и заработок, поступив на военную службу к британцам, чьи корабли уже основательно обосновались на Каспии для охраны нефтеперевозок с нещадно эксплуатируемых ими каспийских месторождений.

Наблюдались еще и колонизаторские замашки союзников по отношению к местному населению, постоянная готовность идти на переговоры и уступки большевикам, коммерциализацию отношений с русскими частями, сквозящее пренебрежение союзническим долгом, некоторые из моряков отряда Пышнова впадали в полное уныние и даже растерянность, столь свойственную в то время многим в среде каспийского офицерства.

О плавании и о каких-нибудь мелких или крупных военных действиях, по словам моряков, давно находившихся в Петровске, не могло быть пока и речи.

Во всех сферах городской жизни безраздельно хозяйничали британцы, которые одновременно с прибытием своей эскадры высадили в Петровске значительный десант, состоящий из разнообразных представителей колониальных войск.

Вооруженные отряды экзотических чужеземцев чувствовали себя в городе завоевателями, по городу ходили их патрули, повсюду были расставлены их караулы, ими же занято несколько лучших городских зданий. Нижние чины британской эскадры в свободное от вахт время на

берегу бесчинствовали и пьянствовали.

Эти набранные во флот Его Величества матросы далеко не самых высоких моральных качеств не брезговали торговлей на Петровском базаре казенным флотским имуществом, однако британское командование не торопилось принимать меры для прекращения этого безобразия — другого контингента для замены имеющегося в распоряжении британских колониальных сил не было.

Все это проходило при полном невмешательстве русских войск — вместе с союзным десантом в городе квартировал пробившийся с остатками Кавказской армии престарелый и заслуженный генерал от инфантерии Михаил Алексеевич Пржевальский, в распоряжении которого сохранились немногочисленные русские бронев автомобили и даже несколько полевых орудий.

Ему также подчинялось некоторое количество терских казаков и значительное количество сухопутных офицеров. Дисциплина частей Пржевальского оставляла желать лучшего.

Капитан 1-го ранга Пышнов представился генералу, объяснил цель своего прибытия, но ничего определенного в ответ не услышал.

Единственным распоряжением Пржевальского морским офицерам был приказ нести караулы для охранения военного имущества в общей очереди с сухопутными войсками.

Между тем в городе процветала антирусская агитация, исходившая и со стороны большевиков, и со стороны горцев, успешно мутящих все разноплеменное и разноязычное местное инородческое население.

Как-то раз в штабе Пржевальского было получено известие о том, что вскоре отряд горских племен намеревается ночью попытаться захватить Петровск.

В городе появились первые признаки панических настроений. Закрывались лавки, улицы обезлюдели, цены на провизию поползли вверх, а британские части сняли свои городские патрули, дабы усилить охрану своих пришвартованных в порту кораблей.

Морские офицеры Пышнова, узнав об этом, решили было проверить эти слухи. По приказу своего командира они сформировали небольшое подразделение, численностью около полуроты, и решили при выходе за город направиться в ближайшие горы с целью произвести там разведку на местности.

В горах вместо ожидаемых бандитов им встретилась британская рота сипаев, командовавший ею британский офицер предложил русским морякам немедленно вернуться в город, так как охрану Петровска и его

окрестностей отныне взяло на себя британское командование.

В случае неисполнения его распоряжений британский офицер угрожал открыть огонь по не подчинившимся русским морякам, несмотря на их статус союзников. В отсутствие каких-либо указаний Пышнова, как вести себя в подобном случае, морская полурота повернула вспять.

Порой положение морского отряда в Петровске казалось Пышнову совершенно безнадежным. Технических задач по возрождению флотилии было много, а путей решения их не оставалось почти никаких. Находившиеся в порту две русские канонерки «Карс» и «Ардаган» нуждались в капитальном ремонте, но не было достаточного числа запасных частей и сил, чтобы восстановить их для полноценного плавания.

Два имевшихся русских миноносца стояли разоруженными британцами и, соответственно, не годились пока для выполнения боевых задач. Не в лучшем виде находились пришвартованные в порту посыльные суда «Часовой», «Страж», «Асхабад» и несколько других. Ими долю не занимались, и каждое из них требовало тщательного осмотра и профилактических, а кое для каких и восстановительных работ. Кроме того, вследствие царившей в городе неразберихи корабли почти не имели экипажей.

Приступить к их ремонту представлялось невозможным без сильной и надежной охраны судов и мастерских, а все сколько-нибудь пригодные к плаванию коммерческие суда находились под неусыпным контролем британцев.

В общественной жизни самого Петровска переплелись в неразрешимый для гражданской и военной администрации узел непростые взаимоотношения татар, армян, грузин между собой и с немногочисленным русским населением. Отдельную проблему составлял, повсеместно бесчинствуя и дебоширя, отряд из числа итальянских частей, бог весть как оказавшийся в Петровске.

Из всего этого следовало, что воссоздание новой морской базы в Баку, о которой там много говорили в Морском штабе при ВСЮР, могло начаться лишь после укрепления русской власти в лице её морских представителей в Петровске, откуда собранная белая флотилия могла переместиться дальше на юг.

Русским морским офицерам-добровольцам оставалось только рассчитывать на самих себя и пытаться создавать флотилию буквально «из ничего».

Инвентаризация судов, которой занялись офицеры отряда Пышнова в порту Петровска, выявила, что паруса и такелаж оказались в сносном

положении. Навигационное оборудование судов оставляло желать много лучшего, так например, их компасные катушки были самого примитивного устройства: вырезаны из картона и надеты на булавку, а ночью освещались свечой в фонаре.

Лагов вообще не было, а лоты заменялись длинными футштоками, которыми в случае надобности и нащупывалось дно. Единственной общей картой Каспийского моря располагал лишь сам командир будущей флотилии, капитан 1-го ранга Аполлинарий Сергеев. Любопытно, но лучшими навигационными инструментами в Каспийской флотилии оказались носы и глаза рыбаков из числа команд шхун, с детства плававших в этих водах.

После первых слухов о воссоздании белой флотилии в распоряжении морского отряда капитана Пышнова появились первые перебежчики от большевиков — главным образом мастеровые обширных астраханских судостроительных мастерских.

Многие из них надеялись на перемены к лучшему и без разговоров поступили на службу к белым, оказавшись очень полезными специалистами. Перебежчики утверждали, что население Астрахани ждет белых как освободителей, что в силу жестокой большевистской политики в городе начинаются голод и болезни.

Они утверждали, что уполномочены своими товарищами сообщить, что, как только войска ВСЮР придут в Астрахань, рабочие будут ремонтировать их суда безвозмездно, лишь бы им давали хлеб, который сейчас был на исходе. Вместо хлеба люди в Астрахани отрывали какие-то корни, перетирали их с молоком и пекли из них лепешки. Сие кушанье называлось «чилим». Эти же перебежчики сообщили, что в городе почти нельзя найти врачебную помощь, что некоторые дети в городских предместьях заразились сапом, который, распространившись с ужасающей быстротой, поразил их в количестве нескольких тысяч.

По сведениям перебежавших рабочих, выяснилось, что в Москве были очень недовольны бездействием местной военно-морской власти. Она не вела активных боевых действий против белых и британцев, и тот, кому были поручен план разработки морских операций, некто товарищ С. Е. Сакс, член коллегии Народного Комиссариата по морским делам, не проявлял должного усердия. Это означало, что он не мобилизует под угрозой расстрела морских «спецов» и спокойно дожидается, пока восстановленная флотилия белых сама начнет войну на море против красных кораблей.

На смену бездействующему Саксу ожидалось прибытие «самого»

Раскольников в сопровождении бывшего кадрового офицера императорского флота капитана 2-го ранга Василия Михайловича Альтфатера, считавшегося у белых за свою ревностную службу большевикам изменником и негодяем. Один из знавших его сослуживцев отмечал в своих воспоминаниях: «...Интересно отметить, что для оказания помощи по приготовлению к смотру сам себя командировал в наш штаб капитан 2-го ранга Альтфатер из штаба Северного фронта. Убеждения этого офицера были в то время до такой степени „монархичны“, что никому бы и в голову не пришло, что этот самый Альтфатер в будущем сделается одним из самых „сознательных“ сторонников большевиков». Приезд Альтфатера на Каспий не состоялся по вполне обыкновенной причине. Он умер 20 апреля 1919 года в Москве от склероза венозных сосудов сердца и был погребен после отпевания по лютеранскому обряду на Новодевичьем кладбище в Москве.

Так, путем опроса перебежчиков в штабе флота постепенно выяснились и некоторые другие фамилии возможных будущих противников белого морского отряда на Каспии.

К большевикам перешли служить капитан 2-го ранга Унковский, Георгиевский кавалер и бывший преподаватель артиллерийского класса в Кронштадте, а также прежний флагманский артиллерист Черноморской минной бригады старший лейтенант В. Б. Ловенецкий, и даже старший лейтенант Гвардейского экипажа Г.П. фон Рейер.

Эти сведения можно было легко прочитать в приказах, доставленных проверенными людьми из Астрахани. Согласно доставленным данным, сын полного адмирала Сиденснера, Александр Сиденснер, еще совсем юный мичман, командовал у большевиков на Каспии отрядом быстроходных катеров.

Читая местные большевистские газеты, некоторые чины штаба капитана 1-го ранга Аполлинария Ивановича Сергеева ловили себя на мысли, что и не подозревали о том, как нравственное разложение глубоко проникло в среду русской морской среды, и это угнетало их. Было понятно, что борьба предстоит ожесточенная, ибо на противоположной стороне, помогая большевикам, встали их вчерашние однокашники, товарищи по службе, начальники...

Со временем в Петровске техническим специалистам отряда капитана Пышнова все же удалось получить в свои руки два-три паровых катера разных размеров; самым большим и исправным под названием «Петровск» был поставлен командовать старший лейтенант Роберт Эдуардович фон Вирен — храбрый и исполнительный офицер.

Сама петровская гавань была довольно обширна и умело оборудованна. Первый выход оттуда судов Каспийской флотилии состоялся при ясной погоде.

Участник выхода вспоминал, что в тот день дул умеренный ост, что для самого выхода из гавани было не особенно благоприятно. Пришлось тратить время на лавировку.

Командиры судов просили начальника флотилии приказать пароходу, шедшему как раз очередным рейсом к острову Чечень — ближайшей цели похода, вывести их на буксире до точки поворота. Приказание Аполлинарием Ивановичем Сергеевым было отдано.

Суда вытянулись из гавани и под малыми парусами ожидали своего конвоира с целью принять от него буксиры. Пароход заставил себя ожидать довольно долго, вследствие чего эскадра, не умевшая еще держаться соединенной, понемножку растянулась.

При легком восточном ветре корабли эскадры шли в двух стройных и четких колоннах. В голове правой колонны шло судно капитана Пышнова. Шхуны имели на буксирах щиты для стрельбы в цель, причем правая колонна стреляла по щитам левой и обратно. С ними шел и катер «Петровск» под командой лейтенанта Р. Э. фон Вирена. Первый переход флотилии оказался очень хорош; люди уже несколько освоились с парусным плаванием, и шхуны держались в строю гораздо лучше.

К вечеру эскадра стала на якорь во вместительном Брянском заливе.

С этого времени она была почти отрезана от своей базы в Петровске и предоставлена самой себе. Залив был очень мелководным, и «Петровску» пришлось остановиться далеко на взморье. По своей осадке он не мог подходить близко к берегу, а потому был бесполезен. Вдобавок возникал вопрос о пополнении его запаса топлива. Не имея понятия о границах, в которых появляются неприятельские суда, командир эскадры установил очередное дежурство шхун, личный состав которых не имел права отлучаться на берег; на ночь дежурный корабль выходил к выходу с рейда с постоянными дежурными у пулемета.

Судам были розданы секретные опознавательные сигналы на случай приближения опасности — сигнальные ракеты.

В это вечернее время один из вахтенных доложил по команде, что видит слева по носу какой-то холм или бугор. Командующий эскадрой навел бинокль в указанном направлении. Офицеры со шхун внимательно следили за приближающимся неясным объектом. Ко всеобщему удивлению, «бугор» не только двигался: не успела раздаться команда убрать фонарь вниз, как со стороны «бугра» прогремел пушечный выстрел.

Командир эскадры решил продолжать движение, рассчитывая, что враг потеряет в темноте корабли и таким образом можно будет избежать боя. Но надежды не оправдалась. Неприятельский пароход повернул и лег одним со шхунами курсом, продолжая не только стрелять по ним, но и постепенно обгоняя. Вероятно, врагу были хорошо видны ночью белые андреевские брейд-вымпелы. Все люди на шхунах были на ногах и взялись за винтовки; понимая, что состязание немногих пулеметов с орудиями большевистского парохода не давало почти никаких шансов, командиры белых судов не приказывали открывать огонь.

Между тем артиллерийские выстрелы вкупе с пулеметными очередями с неприятельского парохода все учащались, и он стал заходить с носу флагманской шхуне эскадры, преграждая ей дальнейший путь. Один из добровольцев, гимназист Ливанисов, сын артиллерийского кондуктора, подполз к командиру флагманской шхуны и сообщил что ранен в ногу, прося разрешения спуститься вниз. Больше раненых моряков со стороны белой эскадры не было, но на всякий случай командир шхуны решил повернуть на обратный курс. Его маневр был повторен всеми остальными, и таким образом флагманская шхуна оказалась концевой. Неприятельский пароход вновь пошел вдоль правого борта флагмана, обгоняя отряд; огонь его становился все плотнее. Тогда флагманский корабль повернул еще раз, рассчитывая с попутным ветром увеличить свой ход. Это движение было опять повторено всем отрядом, и он стал уходить от неприятеля строем фронта.

Пароход противника тотчас пошел за шхунами, продолжая стрелять из своего носового орудия. Он заметно приближался, а линия белых судов начала расстраиваться, и худшие ходоки стали отставать. Особенно плохо приходилось командиру шхуны по фамилии Мелькоманович: его судно, нагруженное мешками с провиантским грузом, заметно отставало. С целью увеличить ход экипаж начал выкидывать мешки за борт, но скорость оставалась прежней, и вскоре с парохода донеслась по адресу шхуны обычная ругань и приказание убрать паруса.

Положение складывалось критическое. Берег лежал за кормой с наветренной стороны и, несмотря на его близость, был недостижим для парусных шхун без осуществления ими длительной лавировки. В приближавшемся бое командам оставалось лишь дорого продать свою жизнь. Командир флагманской шхуны приказал перетащить на корму один пулемет и собраться туда же всем морякам с ружьями. По большевистскому пароходу был открыт беспорядочный, но очень частый огонь. Подобная мысль пришла, по-видимому, в голову и остальным командирам.

Пулеметный и ружейный огонь был открыт со всех шхун почти одновременно. Зрелище общей стрельбы с парусников смотрелось со стороны очень эффектно. Однако почти никто из стрелявших чинов белой эскадры не был особенно уверен в действенности своего огня — большевистский пароход по борту был обшит стальными пластинами. Внезапно на шхунах заметили, что пароход отстает; белые моряки не верили своим глазам, но расстояние между эскадрой и пароходом все увеличивалось, и скоро враг пропал в темноте. Его отступление было встречено общим громким «ура», подхваченным на всех шхунах. Исчезновение неприятеля было более чем своевременным, ибо на востоке уже занималась полоска летнего рассвета. Первый морской бой с большевиками оказался победным: бронированный враг ретировался под выстрелами из пулеметов, обыкновенных винтовок, охотничьих ружей и наганов.

В одно время со всеми вышеописанными событиями разгорелась борьба с большевиками и в пределах Уральского казачьего войска. Уральцы, как и вообще вся Россия, совершенно не были подготовлены к отпору новому врагу: у них не было ни должной мобилизации в повстанческие отряды, ни средств, ни оружия.

И вот, проведая о ликвидации Кавказского фронта, а также о злоупотреблениях генерала Лазаря Федоровича Бичерахова, уральцы послали своих верных людей с поручением попытаться набрать кое-что из сохранившихся бесхозных военно-технических средств и вооружения и доставить все это в Гурьев — единственный тогда русский город Уральской области, лежащий на берегу Каспия.

Ко времени вышеописанного боя группа казаков Уральского войска, направленная для доставки вооружений и амуниции на армейских воинских складах, уже находилась в Петровске.

Забегая вперед, нужно отметить, что дело свое для Уральского войска эта группа выполнила очень хорошо и даже раздобыла несколько броневых машин, орудия, пулеметы и многое другое для ведения войны с большевиками в киргиз-кайсацких степях.

Беда была лишь в том, что доставить найденное имущество в Гурьев скорым морским путем было невозможно, и командированные казаки-уральцы металась по городу и толкались во все двери, пытаясь добиться каких-нибудь результатов. Их отговорили, утверждая, что затея морского путешествия небезопасна. Надо сказать, что плавание в северной части Каспия, в пределах так называемого девятифутового рейда, было действительно небезопасно. Основавшиеся в Астрахани большевики

отнюдь не сидели спокойно и неуклонно пытались проникнуть в Азию. Они заняли находящийся на восточном берегу форт Александровский — старое укрепление времен императора Александра II — и понемногу начали перевозить туда из Астрахани топливо, провизию и другие запасы, как бы собираясь создать там некую базу для своего дальнейшего движения. Они поддерживали довольно оживленное сообщение между этими двумя пунктами, и британцы им в этом не очень препятствовали.

Однажды в Петровск, в штаб генерала Пржевальского, по пути к Верховному Правителю России прибыл с важными бумагами из Ставки ВСЮР, новоиспеченный генерал Алексей Николаевич Гришин-Алмазов. Он вез эти документы для личной передачи адмиралу Колчаку, и его путь должен был лежать через Гурьев.

В Петровске он получил в свое распоряжение довольно хороший катер и в сопровождении нескольких офицеров при очень благоприятных условиях летней погоды пустился в дальнейший путь. На полпути, почти на траверзе форта Александровского, катер был замечен и настигнут одним из больших миноносцев типа «Москвитянин», под новым названием «Карл Либкнехт», который большевики в числе нескольких других переправили из Балтики по Волге в Каспий. Генерал успел уничтожить часть бумаг и застрелиться; прочие же офицеры попали в плен и были отправлены в форт Александровский на каторжные работы. Впоследствии из газет, доставленных из Астрахани, стало известно, что эти несчастные были просто расстреляны большевиками.

Тем временем все сосредоточившиеся в Петровске военно-морские чины были собраны в Каспийский полуэкипаж. Было учреждено управление Петровским военным портом. В оперативном отношении моряки подчинялись кавказскому наместнику генералу от кавалерии Ивану Георгиевичу Эрдели.

Для атаки Астрахани с сухого пути был сформирован особый отряд под начальством генерал-лейтенанта Даниила Петровича Драценко, которому предстояло движение от Кизляра по безводным солончаковым степям к северо-западным берегам Каспия и Волжской дельте. Командование Вооруженных сил Юга России на Кавказе, учитывая в будущем трудность доставки продовольствия и подкреплений к новообразованной группе генерала Драценко, а также считая нужным обеспечить с моря его правый фланг и установить прочное сообщение с группой, настоятельно требовало от моряков принятия решительных мер в этом отношении.

Однако морские чины все еще сидели на мели, не имея в своем

распоряжении никаких плавучих средств со сколько-нибудь боевым значением. От британцев добиться какой-либо помощи казалось невозможным.

Кроме мореходных глубокосидящих вооруженных пароходов, находившихся у британского командования, приходилось думать о том, чтобы обзавестись какими-нибудь мелкосидящими судами малого тоннажа, способными разворачиваться на мелководе северного Каспия и близко подходить к берегам для поддержки непрерывной боевой связи с сухопутными войсками. Несколько подобных колесных пароходов мелкого тоннажа можно было получить в будущем из Баку.

Только что стали прибывать из Азербайджана некоторые застрявшие там по делам прежней службы русские морские офицеры. Их присоединение к основным морским экипажам проходило весьма туго. Какое-то время уходило на то, чтобы приписать вновь прибывших к какому-нибудь судну, а доставка кораблей происходила крайне неравномерно.

В ожидании проходили недели — не имелось никакой возможности предусмотреть, сколько времени потребуется на приход в Петровск каких-нибудь пригодных плавучих средств из Баку — если их удастся добыть.

Как известно, в конце 1919 года армия генерала Деникина начала отход от Орла, кончившийся разгромом Белой армии и отступлением ее на Новороссийск. Каспийская флотилия и войска генерала Драценко, действовавшие против Астрахани, оказались отрезанными и предоставленными самим себе.

К концу зимы 1919 года остатки армии были стянуты к Петровску — морской базе Белого движения на Каспии. Сам генерал Драценко поспешил объявить подчиненным ему войскам, что война с большевиками уже окончилась и все желающие могут идти на все четыре стороны; кто останется, тот может эвакуироваться на судах флотилии, но куда пойдут чины ВСЮР и что с ними станет, оставалось неизвестным. Обращаясь к войскам, Драценко особо подчеркнул, что «никому ничего не может быть обещано».

Сама обстановка на прикаспийских территориях к февралю — марту 1920 года складывалась таким образом, что хотя Красная армия и не наступала с суши на Петровск, но возле порта образовались местные большевистские и горские отряды, которые постоянно обстреливали Петровск и дерзко действовали в его окрестностях, едва сдерживаемые остатками частей генерала Драценко.

Весной 1919 года из Астрахани ожидался выход красного флота,

усиленного миноносцами 2-го и 3-го ранга, переведенными сюда по Волге из Балтийского моря.

Для захвата контроля над морем Белому флоту требовалось прийти к Астрахани первыми до конца заморозков. Это было непросто в силу объективных обстоятельств, ибо выход из устья Волги представляет узкий морской канал, тянущийся в море миль на десять, и любой корабль, идущий по каналу, мог быть уничтоженным с моря.

Если белые суда опоздали бы выйти в море, им пришлось бы иметь дело с противником гораздо сильнее существующего Каспийского белого флота, располагавшего серьезными боевыми кораблями. Обстановка для белых складывалась весьма неблагоприятным образом.

Поскольку приказ генерала Драценко о роспуске армии распространился также и на флотилию, оставшийся за её командующего начальник штаба Сергеева капитан 1-го ранга Пышнов, не имея никаких инструкций от адмирала, действовал совместно с генералом Драценко.

Астраханцы заволновались — сначала заявили, что никто из них никуда не уйдет, и они пойдут с флотом куда угодно. Позже, видно, победило чувство привязанности к своим местам — ведь у каждого из них оставались под Астраханью родные и имущество — и они со слезами на глазах начали прощаться: «Если бы вы приказали, что нам делать, а то говорите — как угодно, хочешь — оставайся, хочешь — уходи».

Шхуны Каспийской флотилии опустели, на них оставались лишь офицеры с небольшим числом матросов. Рыбаки все сели на свои рыбницы и с громкими криками «ура» поплыли в сторону Астрахани, предполагая до лета обосноваться на острове Чечень, а летом 1920 года самостоятельно начать биться с красными...

В форте Александровском по-прежнему находилась уменьшившаяся в размерах Уральская армия, совершенно небоеспособная после тяжелого зимнего перехода, где она потеряла чуть не 10 тысяч чинов замороженными и больными.

Красноводск еще осенью 1919 года был занят красными отрядами. Новообразованный Азербайджан никакого участия в борьбе с красными не принимал, вел независимую политику, не отказываясь и от переговоров с большевиками, одновременно стараясь вредить частям ВСЮР по мере сил. Например, либо не давал необходимой нефти, либо напрямую занимался подстрекательством разноплеменных горских отрядов к борьбе с «неверными», из-за чего крайний фланг Добровольческой армии, находившийся под Дербентом, почти всегда находился под обстрелом отдельных племен, воодушевленных идеей газавата.

Тем не менее на Каспийскую флотилию возлагались задачи по осуществлению эвакуации белых сил в безопасные районы, а в исключительных случаях за границу, например, в Персию. Там в городе Энзели расположился большой отряд британских войск.

Однако в стане белых слово порой расходилось с делом. Так, командир Каспийской флотилии, произведенный в контр-адмиралы Сергеев почти за месяц до условленной даты эвакуации, послал громкую телеграмму атаману Уральского войска Толстикову: «Я владею морем, эвакуация будет произведена в Александровском форте», однако вопреки этому утверждению безответственно удалился на своем флагманском корабле «Президент Крюгер» в Энзели.

Там, по слухам, адмирал занимался какими-то торговыми махинациями, а когда наконец флагманский корабль с Сергеевым на борту пришел в Баку, азербайджанцы встретили его небезрезультатным залпом из тяжелых орудий с острова Нарген.

Сергеев направил парламентариев, просив их передать, что готов начать переговоры с новоявленными правителями Азербайджана относительно приема потенциальных беженцев с русской территории.

Уже находясь в Месопотамии, офицеры Каспийской флотилии читали в газетах, что в Астрахани был переворот и даже был объявлен «астраханский царь», но, конечно, через некоторое время вся «самостийность» и разброд были подавлены.

Для усиления экипажей генерал Драценко дал морякам кавалерийский полк, который был распределен по кораблям — без лошадей, но зачем-то со своими седлами. Солдаты первое время моряков не признавали, не слушались, и вследствие того возникала масса недоразумений. Со столь странным личным составом шхун и, конечно, с запозданием два сильнейших корабля Каспийской флотилии — «Дмитрий Донской» и «Князь Пожарский» — под общей командой капитана 2-го ранга Бориса Николаевича Бушена в марте 1920 года были отправлены под Астрахань, чтобы предупредить выход красных в море.

Вслед за ними должны были отправиться две баржи с камнями, которые белые намеревались затопить в канале.

Подойдя ночью на так называемый 12-футовый рейд, Бушен обратил внимание на мелькавшие вдали огни. Утром во мгле появились какие-то корабли, и Бушен направил «Князя Пожарского» на разведку. Но не успел «Пожарский» отойти на какие-то полмили, как раздался чудовищный взрыв и одно колесо (пароход был колесный) разнесло вдребезги, — оказалось, что большевики заминировали все подходы к Астрахани. На виду у

красных миноносцев Балтийского флота 2-го и 3-го ранга, вышедших в море, а также больших вооруженных пароходов Бушен успел снять всю команду с «Пожарского» и затем потопил его. О бое с большевиками уже и говорить было нечего. Странно, но большевики проявили несвойственную им беспечность, не тронув экипаж Бушена, хотя и могли его тут же утопить. После Гражданской войны Борис Николаевич Бушен, как и многие его сослуживцы-офицеры по Каспийской флотилии, оказался в лагере русских беженцев в Басре, откуда затем выбрался в Египет. Там он прожил долгое время и умер в Александрии 9 сентября 1956 года, так и не увидев вновь берега отечества.

Таким образом, Белый флот фактически перестал быть хозяином Каспийского моря.

За день до эвакуации прибыл на своем корабле контр-адмирал Сергеев. Он созвал всех начальников и командиров на срочное и бесполезное совещание, на котором ему задавали много нелicenseприятных вопросов. Адмирал, обозленный на потерю контроля над офицерами флотилии, даже выгнал с заседания начальника штаба флота капитана 1-го ранга Пышнова за какую-то произнесенную им незначительную ремарку.

Изгнанный с заседания начальник штаба Пышнов бросил все дела, переоделся в гражданское платье и выехал из города в неизвестном направлении. В поступке этого офицера сквозила неприкрытая обида. Нечего и говорить, что этот поступок внес сумятицу и в без того удрученные сердца морских офицеров.

Нервозность и накаленность атмосферы чувствовали все участники заседания. Опыт и мудрость старших начальников затмила раздвоенность их чувств: слухи о развале антибольшевистской борьбы на Каспии, о шаткости гражданской власти, о ежедневных набегах горцев и саботаже подпольных коммунистических организаций, вселили в души этих морских волков некую растерянность. Командовать флотом, имея за плечами удобную гавань, превосходные ремонтные доки, непрерывное снабжение флота всем необходимым — это одно, а в ситуации прямо противоположной лишь единицы могли отважиться руководить кораблями и проводить яркие и успешные операции. Нормальная работа флота находилась в прямой взаимосвязи с отлаженной работой его тыловых и портовых служб и тесным сотрудничеством с сухопутными силами. Именно в этих условиях привыкли действовать почти все флотские командиры, но лишь немногие из них могли что-либо предпринимать в условиях хаоса и беспорядка, когда верховная белая власть не могла справиться с постоянно нарастающим валом беспорядков и анархии.

Начальником отряда действующих кораблей Сергеев назначил капитана 2-го ранга Алексея Николаевича Макарова, и весь последний день эвакуации ему пришлось находиться на внешнем рейде, обстреливая из орудий по указанию генерала Драценко окрестности, в которых красные продолжали свои атаки на Петровск.

Все, что могло держаться на воде, выводилось из порта, и последним ночью вышел «Президент Крюгер» с адмиралом Сергеевым и генералом Драценко на борту. Когда корабль вышел на рейд, адмирал оставил за себя на Каспии капитана Макарова, а сам на «Крюгере» сейчас же ушел в Баку. На рейде в то время находилось до сорока кораблей (военные и гражданские), и половина из них не могла двигаться самостоятельно. Из боевых кораблей также не все могли двигаться, поскольку их зимний ремонт еще не был полностью завершен. Коммерческие пароходы, груженные под завязку различными товарами, пытались ускользнуть в Баку, и дежурившим маломерным судам Белого флота приходилось постоянно останавливать их выстрелами. В порту Петровска тем временем раздались сильные взрывы — на железнодорожных путях рвались многочисленные вагоны со снарядами, подожженные частями ВСЮР при их отходе. Взрывы оказались настолько сильными, что корабли, находившиеся в радиусе трех миль от порта, при каждом новом разрыве вздрагивали всем корпусом.

В непосредственной близости к порту белой флотилии несколько офицеров и матросов с флагманского корабля под жестоким обстрелом неприятеля успешно затопили один пароход во входном канале, пытаясь перекрыть вход в гавань.

На следующий день, получив приказ по радио от адмирала Сергеева, капитан Макаров приказал белой флотилии следовать на Бакинский внешний рейд, куда некоторое время спустя все благополучно прибыли; через день на шхуне «Дмитрий Донской» в Баку прибыл и капитан 2-го ранга Борис Николаевич Бушен. Его корабль стал на якорь на внешнем рейде против острова Нарген.

Контр-адмирал Сергеев снова созвал в кают-компании всех командиров судов и объявил, что по его сигналу на всех кораблях должны быть спущены Андреевские флаги и вслед за флагманским кораблем войти в Бакинскую гавань, где азербайджанские власти должны были принять русские корабли и поставить на них свою охрану. Адмирал объявил офицерам, что все орудия, запасы и всё флотское имущество будет продано Азербайджану, а личный состав волен либо остаться на азербайджанской службе, либо идти на все четыре стороны; в последнем случае Сергеев

обещал, что бакинские власти обещали снабдить их деньгами на дорогу. Почти все командиры заявили Сергееву, что такого приказа они не исполнят, Андреевский флаг ни перед кем не спустят, а оружия никому не продадут, тем более Азербайджану, который всегда противодействовал Добровольческой армии, а теперь, после её очевидного поражения, пытался заигрывать с большевиками. Адмирал попытался было пригрозить офицерам, но, убедившись в бесполезности усилий, удалился к себе в каюту, приказав спустить свой адмиральский флаг.

Собравшиеся в кают-компании флагманского офицеры передали адмиралу Сергееву условия, на каких они согласны войти со своими судами в Баку. Все офицеры подчеркнули, что они готовы продолжать борьбу с красными, поэтому все укрепления и все средства для обороны Баку с моря местные власти должны немедленно им передать; наконец, действовать они будут под русским флагом. Сухопутные военачальники также присоединились к морским офицерам, и вечером снова все собрались у адмирала.

К Сергееву был вызван и генерал Драценко, находившийся со своим штабом на берегу в Баку. Прибыв на флагманский корабль, генерал Драценко пригрозил своим подчиненным, что их решение присоединиться к инициативе морских офицеров приравнивается к бунту, и после распеканий и упреков заставил их все же подчиниться своему приказу самораспуститься.

Но морские офицеры по-прежнему твердо стояли на своем. Убедившись, что ему не сломить воли подчиненных, адмирал заявил, что он передает командование присутствовавшему на собрании капитану 2-го ранга Бушену, а сам уезжает в Батум и дальше в Ставку Главнокомандующего ВСЮР с докладом Деникину об офицерском бунте.

Больше Аполлинария Ивановича Сергеева офицеры не видели.

В ноябре 1920 года он отбыл в Югославию, откуда его извилистый путь лежал во французский Марсель. Там, прожив совсем недолго, он, вернулся в Белград, а после Второй мировой войны осел в Германии, где тихо отошел в мир иной в 1952 году.

Война на Каспии окончилась. Несмотря на готовность части офицерского корпуса Белого флота продолжить борьбу, у командования флотом не хватило самостоятельности и воли реорганизовать ресурсы для продолжения борьбы. Впрочем, в этом его трудно упрекнуть, памятуя, что человеческие и материальные ресурсы Вооруженных сил Юга России были почти на исходе.

Глава двадцать третья

Войны на русских реках

Взаимоотношения главного командования Вооруженных сил Юга России с союзниками не давали поводов сомневаться, что в один прекрасный день это зыбкое равновесие интересов может нарушиться, а снабжение британцами и французами национальных формирований на Юге окончательно приостановится.

Приостановка военных поставок могла привести к оттоку военных специалистов всех уровней, не желающих в отсутствие вооружения и боеприпасов обрекать себя на заклятие большевиками.

В обсуждении с соратниками будущего Белой борьбы на Юге генерал Деникин призывал принять во внимание фактор ненадежности союзников, и призывал, отмечая пораженческие настроения, реально учитывать неизбежность отхода и возможной эвакуации войск.

Морской штаб при ВСЮР уже не работал над разработкой масштабных наступательных операций на водах, и все его усилия были сосредоточены на решении транспортных задач по переброске войск и поддержке эвакуационных планов.

На дальних флангах Белой борьбы на воде суда продолжали участвовать в военных операциях, осуществляя поддержку сухопутных сил.

Создание немногочисленных флотилий на реках Волга и Кама не получило должного продолжения — они не рассматривались Морским штабом при ВСЮР как важные стратегические ресурсы, и им были отведены строго вспомогательные функции, направленные на взаимодействие с армией в ходе локальных войсковых операций, для огневой поддержки штурма городов или обеспечения крупных десантных операций.

Недооценка возможностей речных флотилий командованием объяснялась и тем, что на всем протяжении Гражданской войны в силу своей удаленности от Ставки Главнокомандования ВСЮР и быстроменяющегося стратегического положения белых армий, а также в отсутствие четко налаженной связи речные флотилии не находились под централизованным началом Морского штаба при ВСЮР. Это прекрасным образом иллюстрирует ситуация, сложившаяся в начале военных действий

на Волге.

Как известно, в мае 1918 года вспыхнул мятеж 80-тысячного чехословацкого корпуса, начало которому было положено в России в начале Великой войны и сформированного в основном из военнопленных солдат австро-венгерской армии.

В мае — июне 1918 года в силу различных причин командование чехословацким легионом приняло решение возвращаться домой «восточным путем», через Сибирь и Владивосток. Дабы русская военная администрация не препятствовала «усилиям» чехословаков позаимствовать необходимые для передвижения составы, продовольствие и уголь для паровозов, они, пользуясь царящей повсеместно в России атмосферой хаоса, стали занимать города, лежащие у них на пути: Челябинск, Петропавловск, Курган, — и вскоре открыли себе дорогу на Омск.

В начале июня 1918 года чехословаки вошли в Томск. В том же месяце они перешли речку Самарка и после небольшого боя с защитниками города, разогнав отряды тогда еще плохо организованной Красной армии, вошли в Самару.

Чехословаки интересовались Самарой лишь как железнодорожным, узловым центром, дававшим им возможность обеспечить своё дальнейшее продвижение на Владивосток и далее, через порты Тихого океана, кружным азиатским путем, к Средиземному морю, а оттуда, из французских и итальянских портов, к себе домой.

Как уже было сказано, в описываемое время на русских железных дорогах порядка было немного, и по части передвижений происходило нечто невероятное: в различных направлениях передвигались лишь военизированные отряды и отдельные группы вооруженных людей, сумевших хитростью или обманом добыть себе исправный паровоз. И чем больше их насчитывалось в отряде, тем больше была вероятность их скорости продвижения.

Пребывание чехов в Самаре положило там конец советской власти и дало возможность вооружиться небольшому количеству русских людей для борьбы с большевиками в рядах повстанческих отрядов.

Образовалась так называемая Народная армия под командой Генерального штаба подполковника Владимира Оскаровича Каппеля и Волжская боевая флотилия.

Задачи белой Волжской флотилии заключались в очищении акватории Волги от красной флотилии, возросшей к этому времени до семи-восьми вооруженных пароходов под командованием сбежавшего к красным мичмана Ильина, и в отправке экспедиций из отряда подполковника

В. О. Каппеля вдоль правого берега Волги для проведения военных действий.

История речной войны на Волге гласит, что за исключением нескольких боев красная флотилия большого сопротивления флотилии белых не оказывала, но вероятность крупномасштабных действий на воде исключить было невозможно.

Специалисты утверждают, что речная война во многом похожа на действия двух бронепоездов, находящихся на одном и том же пути. Уйти от боя можно, но лишь отступая в одном направлении — на свою базу. Маневрировать в бою можно лишь в пределах ширины реки. Таким образом, и в стратегическом, и в тактическом отношении можно лишь двигаться в двух направлениях: вперед и назад.

На Волге вся кампания так и велась — «нос к носу» с противником. Где ширина реки позволяла, суда могли для обстрела противника выстраиваться в строй фронта и даже идти подобным строем в атаку. Меняя скорости, иногда можно было с успехом уходить из создаваемой противником «вилки».

В столкновениях на реке красные не применяли системы завесы при стрельбе со своих кораблей. Однако их береговые батареи устраивали непроницаемые орудийные залпы-«завесы», и тогда белым кораблям необходимо было идти на прорыв, двигаясь на больших ходах и стараясь войти в их мертвый угол, иными словами, прижимаясь к высокому правому берегу.

Волжская флотилия белых была в значительной степени вовлечена в оборону Казани, ибо это дело на суше для белых складывалось безрадостно. Чехословаки стремились домой и уже утратили интерес к участию в русской Гражданской войне, не сулившей им никаких выгод.

Силы Народной армии таяли не по дням, а по часам, в то время как большевики пригоняли на фронт новые и новые свежие части.

В штабе Каппеля стали поговаривать о вывозе золотого запаса в Самару. Целый месяц держался Каппель в Казани, пока Волжская белая флотилия обороняла подход к городу с Волги.

Большевики доставили к городским окраинам 100-мм орудия и, водрузив их на баржу у Свияжска, начали бомбардировать казанские пристани, чтобы отогнать белые корабли и попытаться высадить в городе десант...

Выходить же судам белой флотилии за Верхний Услон было рискованно, так как поворот реки находился под обстрелом этой плавучей батареи большевиков. Белые катера пытались атаковать эту батарею, но

безуспешно, поскольку их морские орудия красных имели дальность в два раза большую, чем у сухопутных трехдюймовок, которыми была вооружена белая флотилия.

Вскоре, в дополнение к уже имеющимся силам, с Балтики к красным были доставлены быстроходные катера, совершавшие ночные налеты на казанские пристани и флотилию.

Корабли белой Волжской флотилии боролись с ними без труда, выставив дозорные корабли и установив батарею для сокрушительного обстрела противника на берегу у поворота реки.

Однако со временем красные научились маневрировать и даже контратаковать батареи мощным встречным огнем. Во время одной из таких контратак красных катеров на 3-й дивизион белой флотилии под командованием капитана ранга Петра Петровича Феодосьева был убит один из её командиров.

Перед эвакуацией Казани 1-му дивизиону белой флотилии под командованием мичмана Г. А. Мейрера было поручено вывести находившийся там золотой запас в Самару — около 660 миллионов рублей золотом.

Во время погрузки пассажирские пароходы, специально предназначенные для этой цели, давали глубокую осадку под тяжестью золота... Пока чиновники финансового ведомства заведовали подсчетом золота, чины 1-го дивизиона занимались его погрузкой и охраной. Охрана состояла из внутреннего караула, который запирался в трюм на все время перехода, и наружного, с часовым у каждого люка, а люки запломбировывались чиновниками. По окончании перевозки чиновники доложили, что все золото и иные ценности были доставлены без малейших потерь.

По окончании этой операции по перевозке золота 1-й дивизион был отравлен прикрывать отступление армии за Каму, а 3-й дивизион двинулся вверх по Каме, впадающей в Волгу верстах в шестидесяти от Казани.

При отступлении Белой армии из Казани красная флотилия отчаянно стремилась прорваться на Каму и воспрепятствовать переправе белым на ее левый берег.

В продолжение четырех дней 1-й дивизион, состоявший лишь из четырех кораблей, удерживал натиск всей красной флотилии. Казалось, что неприятель вот-вот прорвется, и белые моряки решили преградить фарватер Волги, затопив баржи.

Начальник речной обороны, находившийся на Каме, в ответ на просьбу доставить железные баржи прислал только деревянные в

количестве двух штук. С трудом загрузив баржи с помощью местного населения камнями, белые моряки начали топить суда. Моряки попробовали использовать подрывные патроны, но они не взрывались! Рубить дно барж было рискованно для самих людей на баржах, так как большевики ни на минуту не прекращали их обстрела, а заодно и обстрела флотилии. Наконец у артиллеристов возникло предложение потопить баржи снарядами. Их попытка не удалась, ибо деревянные баржи, недостаточно нагруженные камнями, отказались тонуть.

До первых сумерек продолжался жестокий бой, и все же большевикам пришлось отступить. Ночью, выгрузив на берег несколько офицеров, пушку и команду, 1-й дивизион отошел версты на четыре вниз по реке.

На следующий день, стреляя в упор, дивизионные артиллеристы потопили один красный корабль, а затем разорвали орудие, наполнив дуло водой. Только через несколько дней, не потеряв ни одного человека, 1-й дивизион присоединился к флотилии, которая уже находилась на Каме.

Гибель красного корабля задержала неприятеля еще на один день, благодаря чему подполковнику Каппелю удалось переправить через Каму всю свою артиллерию и обозы. Так завершилась Волжская кампания и началась кампания Камская.

С продвижением чешских эшелонов дальше на восток положение белых повстанцев на Волге становилось все более критическим. Народная армия без помощи чехов оказалась слишком слабой для удержания отбитой у большевиков территории, не говоря уже о дальнейшем освобождении обширных приволжских территорий и поступательном развитии Белого движения вглубь России.

Дальнейшая судьба белой Волжской флотилии сложилась следующим образом. Сызрань пала вскоре после Казани, и 2-й дивизион флотилии, оказавшийся после гибели своего командира, мичмана Дмитриева, полностью деморализованным, разоружился в Самаре. Поздно осенью белые начали эвакуировать Самару.

1-й дивизион белой флотилии, сопроводив транспорт судов береговой обороны до устья реки Белой, был отправлен дальше. Он ушел вверх по Каме на помощь восставшим против красных рабочим Боткинского и Ижевского заводов.

Под натиском красных фронт рушился, и главные силы белых продолжили отступление на Уфу, а на некоторые пароходы 1-го дивизиона было погружено несколько тысяч винтовок, изготовленных и находившихся тогда на заводах. Вскоре дивизион вернулся на реку Белую для соединения с главными силами белых в Уфе.

3-й дивизион, предварительно вышедший из Казани, дабы расчистить путь отступления белых частей по Каме, встретил сильнейшее сопротивление большевистской флотилии, совершавшей периодические налеты на позиции белых из Перми, однако смог отбиться и проложил водный путь для транспорта, потопив при этом несколько вооруженных вражеских пароходов.

В Уфе белая флотилия была разоружена, а её орудия и личный состав были погружены на поезда для дальнейшей отправки в Сибирь, где в то время уже организовывалась новая армия.

Части Среднесибирского корпуса генерала Пепеляева ворвались в Пермь 24 декабря 1918 года, и личный состав Волжской флотилии был снова возвращен из Сибири для организации Камской флотилии, блестяще действовавшей на реке и в кампанию 1919 года.

Камская флотилия белых просуществовала весьма недолго. С отступлением Сибирской армии от Перми, летом 1919 года она была разоружена, и личный состав ее был частью использован для укомплектования Иртышской флотилии, а частью для формирования Отдельного Морского батальона, вошедшего впоследствии в состав Сибирской армии.

Глава двадцать четвертая

Сибирские речные сражения

Одна из стратегических задач, над которой работал Морской центр в Омске, заключалась в создании речных флотилий и поддержке небольших морских сил, продолжавших оставаться в водах Тихого океана.

Сибирская флотилия имела два дивизиона, ходивших по рекам Обь и Иртыш. Из этих дивизионов был образован образцовый морской батальон в 1500 штыков, с взводом артиллерии и 30 пулеметами.

Еще из числа чинов морского подразделения командование решило укомплектовать два дивизиона флотилии для плавания по двум великим рекам.

Морской батальон возглавлял старший лейтенант Гвардейского экипажа Петр Валерианович Тихменев. Ротными командирами у него служили бывший артиллерийский офицер легендарного крейсера «Варяг» Владимир Густавович Гессе и перешедший недавно с Камской флотилии Георгий Александрович Мейерер. Артиллерийским взводом у Тихменева в Морском учебном батальоне командовал мичман Александр Александрович Головкин.

С интендантских складов в Омске батальон получил на всех чинов английское обмундирование, и в его взводах начались занятия.

Недели через две после начала формирования батальон неожиданно постигло несчастье — застрелился Гессе. В оставшихся письмах он объяснял свой поступок невозможностью справиться с дисциплиной во вверенной им роте.

Потеря для Сибирской флотилии гвардейского офицера — знатока артиллерии, каковым был Гессе, оказалась трудно заменимой. Владимир Густавович был выдающимся офицером военного времени, когда в учебных командах императорского флота царила дисциплина и существовал определенный интерес обучаемых к преподаваемому им предмету.

В условиях Гражданской войны, когда невольными учениками прекрасного преподавателя оказывались порой случайные лица, понятия не имевшие о том, как следует вести себя в учебных классах и для чего необходима теория различных предметов, сильно поразило Гессе.

Ему казалось, что читаемый им курс баллистики не усваивается

«добровольцами», а требовательность по части дисциплины лишь раздражает людей, для которых разрушительный вирус пресловутого «Приказа № 1» Временного правительства, подкосивший русскую армию и флот в марте 1917 года, оказался непреодолимым и два года спустя.

По оценкам современников, Владимир Густавович Гессе был своего рода новатором в преподаваемой им науке. У него были разработаны методы артиллерийской стрельбы, которые с успехом применялись и на Балтийском флоте, и в повседневных боях Камской флотилии с красными катерами и пароходами, где он на практике доказывал своим слушателям преимущества своего метода, лично руководя обстрелом противника.

В то время как из-за убыли в живой силе, и потребности в офицерах, дивизионы переформировались, и иные командиры, в ходе продолжающейся реорганизации личного состава, часть переходили из одного дивизиона в другой.

Гессе же постоянно оставался в действующем дивизионе, где часто лично руководил артиллерийскими дуэлями своих кораблей с красными. Порой после тяжелого боя, в минуты затишья он работал над теорией стрельб и вносил поправки в учебник баллистики.

Офицеры, знавшие его по совместной службе, были убеждены, что единственным недостатком Гессе было лишь то, что он принимал все слишком близко к сердцу, что, в конце концов, и погубило его.

После комплектования Сибирской флотилии кадрами морского батальона началось её возрождение. Командующим флотилией был назначен капитан 2-го ранга Петр Петрович Феодосьев, успевший покомандовать плавучей батареей «Чехословак» и послужить командиром бронепоезда Отдельной бригады морских стрелков. По прибытии Феодосьева на «Чехословаке» в Омск он был направлен на штабную работу, однако задержался там недолго из-за обилия начальства и нескончаемого бумаготворчества, обычно сопровождающего штабную работу.

Подав рапорт, Феодосьев попросился в командировку в Томск для решения задач по перевооружению военных кораблей Сибирской флотилии, стоявших в ту пору в городском порту. К приезду командира флотилии в Томск ему подготовили для показа суда-кандидаты для пополнения — «Зайсон», «Александр» и «Иртыш». Первые два имели полевые трехдюймовые пушки на колесах; единственным вооружением «Иртыша» было британское морское орудие.

В ходе формирования командного состава флотилии начальником 1-го дивизиона флотилии Феодосьев назначил капитана 2-го ранга Николая

Рудольфовича Гутана, а 2-й им был вверен заботам бывшего флаг-офицера Камской флотилии лейтенанта Николая Николаевича Гакена. Флаг-артиллеристом 1-го и 2-го дивизионов был назначен мичман Георгий Александрович Степанов, чья судьба в конце его долгого эмигрантского пути забросит сначала на Филиппинские острова, а затем и в Шанхай.

При участии Феодосьева в штабе Сибирской флотилии были разработаны задачи и для небольшого отряда судов под громким названием Иртышской флотилии, состоявшие в том, что суда 1-го её дивизиона предназначались для сражений на Иртыше, а 2-го — для обороны различных плесов.

По просьбе Феодосьева штаб направил Николая Рудольфовича Гутана командовать «Александром» и «Иртышом», а пароход «Зайсон» был возвращен в порт для перевооружения, проходившего под наблюдением и при участии Феодосьева.

Было решено, что после окончания работ с «Зайсоном» капитан Феодосьев снова вернется в Омск, где требовалось решить задачи по вооружению судов «Катунь», «Алтай», «Туру» и нескольких приданных флотилии катеров.

Когда же в Омск по железной дороге прибыли 20 британских орудий и долгожданные снаряды к 4-дюймовым орудиям, командование решило довооружить британскими орудиями «Зайсон» и 2-й дивизион, установив на его суда четыре дополнительных орудия. Оставшуюся британскую артиллерию распределили между прочими судами флотилии.

Так, на «Катунь» и «Алтай» моряки установили два британских орудия, прибывшие в Россию сложными путями из английского графства Кент. Их установили на носу судна и дополнили 3-х дюймовыми орудиями на корме.

Бывшие пассажирские пароходы «Ермак» и «Урал», мобилизованные для нужд Сибирской флотилии, должны были также вооружаться в Томске, но за неимением британских морских орудий на них установили полевые русские 3-дюймовые.

Вооружение «Зайсона», «Катуни» и «Туры» продолжалось около десяти дней, после чего Верховный правитель адмирал Колчак сделал смотр кораблям и учебному батальону одновременно.

Смотр прошел удачно. Колчак остался доволен увиденным и был впечатлен подготовленностью морских офицеров.

Однако радость Колчака была омрачена буквально на следующий день. В штабе Верховного правителя было получено известие о том, что «Иртыш» и «Александр» захвачены большевиками, а Николай Рудольфович

Гутан и все находившиеся с ним на судах экипажи перебиты.

В начале сентября 1919 года «Катунь» вышла вниз по реке, держа путь к Тобольску. На борт корабля отправились начальник штаба лейтенант резерва британского флота, награжденный медалью «За заслуги», Дмитрий Николаевич Федотов и флаг-гарт поручик по адмиралтейству Михаил Иванович Запрудин. Пулеметным офицером «Катуни» был поручик Антон Павлович Василевский.

В соответствии с приказом Ставки Сибирская флотилия должна была обеспечивать охрану движения каравана барж, шедшего с большим количеством военного снаряжения с устья реки Оби в Томск, а также защищать подступы к Омску.

Мысль о скорой сдаче Тобольска Ставкой тогда не допускалась. Из Усть-Ишима, куда добрались суда флотилии, экипаж «Катуни» поддержал небольшую операцию по высадке десанта у деревни Новой, где, как сообщали впоследствии, несколько большевиков, а главным образом местные жители, отрезали обоз Боткинской дивизии. В этом десанте участвовал и экипаж парохода «Зайсон».

На берег высадилась комендантская команда Боткинской дивизии и добровольцы с «Зайсона».

Большевики тем временем уже подступили к Усть-Ишиму и быстро продвигались по Ишимскому тракту. Ввиду столь быстрого наступления красных взаимодействие поддерживающего оборону города судна «Катуни» с сухопутными частями нарушилось.

В обстановке полного отсутствия связи со штабами на берегу командир судна принял решение об отводе судна к Таре. Ретирада заняла дня три-четыре. Придя в село Знаменское, «Катунь» задержалась там всего на несколько часов и вскоре достигла пункта своего назначения. Из Тары командир «Катуни» связался с командованием флотилии и просил повлиять на то, чтобы прислали хотя бы какое-нибудь подкрепление, а также придали флотилии батальон морских стрелков для возможных десантных операций.

От защитников Усть-Ишима в Ставку было направлено донесение с указанием важности защиты Тобольского направления, а также описанием текущего тактического положения Боткинской дивизии. В полученном Ставкой донесении подчеркивалась полная невозможность что-либо предпринять флотилии для поддержки сухопутных сил воткинцев без подкрепления.

В ответ на это пришла телеграмма, что из всех войск, действующих на тобольском направлении, уже образовалась Тобольская группа во главе с

генералом Редько. Из группы идет подкрепление для Боткинской дивизии в составе 600 человек, к которому при необходимости будет придан полк в составе 1200 человек и батальон морских стрелков.

Но эти поспешно сформированные силы уже не могли изменить общую обстановку на фронте, а тем более существенно поддержать флотилию, да и сама она едва ли могла повлиять в лучшую сторону на перемены на данном направлении.

Успешные действия Сибирской флотилии под Тобольском и на Иртыше были остановлены наступавшими холодами, вынудившими всю Обь-Иртышскую флотилию отправиться в порт Томска. Там она оказалась в невольной ловушке, ибо после катастрофы на всех фронтах корабли, стоявшие у городской пристани, были атакованы и захвачены красными, подавившими слабое сопротивление оставшихся на них немногочисленных команд.

В январе 1920 года около Красноярска большевистские части окружили отступавшую группу морских офицеров, среди которых был и сам командующий флотилией капитан 1-го ранга Петр Петрович Феодосьев.

В ходе неравного боя красные захватили в плен немногих уцелевших моряков, но сам командующий был ими убит. Отдельные офицеры флотилии, которым посчастливилось избежать плена, путем невероятных приключений, почти всегда сопряженных с риском для жизни, в одиночку и небольшими группами, добрались до Дальнего Востока, где Белая борьба уже вступала в свою заключительную фазу.

Глава двадцать пятая

На водных просторах Дальневосточья

На всем протяжении Гражданской войны Дальний Восток являлся для белых речных флотилий глубоким тылом. Согласно приказу № 16 от 23 ноября 1918 года старший морской начальник флотилий именовался помощником Верховного уполномоченного на Дальнем Востоке по морской части и был впоследствии переименован в командующего Морскими силами на Дальнем Востоке с подчинением ему Сибирской и Амурской флотилий.

Во Владивостоке был расквартирован один из батальонов морских стрелков. Он носил такую же форму, что и вся бригада, а основным наружным знаком, как на Дальнем Востоке, так и в Сибири, стала нарукавная нашивка, носившаяся её чинами на левом рукаве в виде синего адмиралтейского якоря.

Нашивка была либо выделана из ткани синего цвета, либо вышита нитками. Её носили как офицеры бригады, так и её нижние чины.

Из имевших отношение к флоту учреждений в городе были открыты Морское училище и радиошкола. В Томске была учреждена Машинно-моторная школа, а в Красноярске — Артиллерийская мастерская, готовившая Сибирской и Тихоокеанской флотилиям соответствующих специалистов.

Выпускники этих учебных заведений при желании сразу же зачислялись в экипажи судов и свою первую практику проходили в условиях самой настоящей речной войны.

Несмотря на отсутствие крупномасштабных военных операций, важность участия Сибирской и Тихоокеанской флотилий в боевых действиях против красных было трудно переоценить. Их поддержка в ходе десантов артиллерийским огнем по береговым объектам с воды являлась хорошим подспорьем сухопутным силам.

К середине 1920 года штаб Дальневосточной армии атамана Семенова разработал план крупных наступательных операций против забайкальского красного партизана Якимова в районе Нерчинского завода.

В ходе их реализации сильные пехотные и кавалерийские части Дальневосточной армии успешно били большевиков, но при этом несли большие потери ранеными, терпели великую нужду в боеприпасах и

перевязочных материалах.

Для облегчения их положения штабом армии был разработан план формирования в порту Сретенска Шилкинской речной флотилии боевых судов.

В её состав вошли вооруженные колесные речные пароходы «Александр Бубнов» и «Стефан Левицкий». В штабе армии командирам этих судов была поставлена задача пробиться вниз по Шилке, берега которой были заняты врагом, до Усть-Кары и провести санитарное судно и транспорт с боеприпасами, продовольствием и обмундированием.

Флагманом этой «эскадры» назначался «Стефан Левицкий», вооруженный двумя пушками образца 1877 года, стрелявшими еще дымным порохом. При стрельбе из них соблюдался положенный для таких случаев церемониал, применявшийся в войнах последней четверти XIX века.

Во время ведения стрельбы для смягчения отката орудия при выстреле сошник пушки упирался в деревянный брус, сзади которого были установлены четыре-пять вагонных буферных пружин, принимавших на себя всю силу отката. Конечно, устройство было примитивным, но в целом вполне достаточным для выполнения поставленной кораблям задачи.

Кроме этих допотопных пушек на «флагмане» установили три-четыре станковых пулемета различных систем. По бортам положили мешки с песком и поставили тяжелые железные листы (которые, как показал опыт, легко пробивались ружейной пулей и потому оказались не только бесполезными, но даже вредными, так как перегружали пароход).

Пароход «Александр Бубнов» был вооружен пушкой образца 1900 года и двумя станковыми пулеметами. Пароход был меньшего размера, чем «флагманский», более подвижной и лучше вооружен, так как его трехдюймовка была гораздо действеннее, чем архаичные пушки «Левицкого».

Пароходы обслуживались своей обычной вольнонаемной командой, ходившей с ними в мирное время по Шилке в Амур к Хабаровску и Благовещенску. Вскоре после установки вооружений пароходы Шилкинской флотилии были отправлены к Усть-Каре, где бросили якорь недалеко от пристани, ожидая возможности подойти под снабжение дровами.

Первое боевое крещение пароходы получили при следующих обстоятельствах. В один из жарких, безветренных дней у пристани шла погрузка раненых и разгрузка боеприпасов и прочего снабжения на пароход «Стефан Левицкий». Работа кипела. Большинство команды разбрелось по

каютам, но многие моряки остались на палубе и, развалившись на разостланной шинели где-нибудь в тени, заснули сном младенцев.

Неожиданно с ближайшей сопки раздалась пулеметная и ружейная стрельба. Пули застучали по кораблю, как рассыпанный горох, прошивая железные листы укрытий и борта парохода. На корабле вспыхнула паника.

Красные партизаны, а это были они, укрывшиеся за деревьями на пологом берегу, стреляли сверху вниз, и укрыться части команды на корабельных палубах «Стефана Левицкого» от их выстрелов не представлялось никакой возможности. Для защиты людей требовалось сначала отвести пароход на дистанцию, позволившую, обстреливать неприятеля если не из орудий, то хотя бы из пулеметов.

Заведенный механиками в машинном отделении механизм заработал, но, чтобы отчаливать, следовало пустить в ход якорную лебедку на палубе парохода и выбрать якорь из воды.

К якорю никто из матросов не подходил, боясь получить шальную пулю. Создалось весьма неприятное положение, в котором флагман представлял собой неподвижную и совершенно безопасную цель для стрелков.

Войсковой старшина Николай Михайлович Красноперов, оказавшийся неподалеку от лебедки, а вместе с ним гардемарин Алексей Евгеньевич Белкин после короткого совещания выскочили из своего укрытия и бросились к лебедке.

Пустить ее в ход для них не представляло особого труда, так как эту процедуру они уже не раз наблюдали в исполнении палубной команды. Зарботала якорная лебедка, застучала цепь, и пароход стал медленно отходить от берега. Этим происшествием и закончился первый поход Шилкинской флотилии на Усть-Кару.

На следующий день после обстрела партизанами корабля Шилкинской флотилии в штабе Семенова посчитали, что она, удачно выполнив свою задачу конвоирования санитарных судов, должна вернуться в Сретенск.

Там флотилия была расформирована за неимением для неё командованием Дальневосточной армии иных планов.

Спустя некоторое время оба судна бывшей Шилкинской флотилии, «Стефан Левицкий» и «Александр Бубнов», получили предписание отбыть в Нерчинск.

26 мая 1921 года объединенными усилиями антибольшевистских организаций во Владивостоке был произведен переворот.

Восставшие в городе каппелевцы получили подкрепление: со стороны моря на барже, шедшей на буксире катера, показался десантный отряд под

командой капитана 2-го ранга Алексея Васильевича Соловьева. Отряд этот, состоявший исключительно из морских чинов, на подходе к порту был встречен красными сильным ружейным и пулеметным огнем, ведущимся с пришвартованных судов.

Несмотря на понесенные при атаке потери, отряд Соловьева умудрился высадиться у памятника адмиралу и путешественнику Невельскому и, постепенно наступая, овладевал городским портом. Не выдержав атаки в порту оборонявшие его большевики отступили в город, а оттуда, различными путями стали покидать город, устремляясь в партизанские отряды, кочевавшие в близлежащих лесах. Через два дня во Владивостоке снова воцарилось полное спокойствие.

Дальневосточным правительством, командующим белыми войсками и флотом, был назначен бывший командир 2-го Сибирского стрелкового корпуса генерал-лейтенант Григорий Афанасьевич Вержбицкий, командующий вооруженными силами Приморской области.

В 1917 году его, только что вернувшегося с фронта командира бригады 134-й пехотной дивизии, приговорили к расстрелу за несогласие сотрудничать с новой властью. Однако в суете и хаосе революционных будней чудом Вержбицкому удалось бежать и в мае 1918 года организовать в Усть-Каменогорске выступление подпольной офицерской организации «Щит стального штыка».

В 1919 году Верховный правитель России адмирал Колчак назначил Вержбицкого на должность «уполномоченного правительства с правами генерал-губернатора в освобожденных районах Западной Сибири» с повышением в чине до генерал-майора. В Сибирском ледяном походе он возглавлял 2-ю армию, из-за больших потерь сократившуюся под командованием Вержбицкого до размеров неполного стрелкового корпуса.

Вержбицкий приступил к организации войск, верных Приамурскому временному правительству. В октябре 1921 года для объединения руководства сухопутными и морскими вооруженными силами, находившимися на территории, контролируемой Приамурским временным правительством, было учреждено Военно-морское ведомство.

Командующим Сибирской флотилией, состоявшей на время описываемых событий из 25 судов, временно стал капитан 2-го ранга Борис Всеволодович Соловьев до той поры, пока 18 июня 1921 года её не принял у него прибывший во Владивосток контр-адмирал Георгий Карлович Старк.

Одним из его первых приказов было возвращение к форме одежды, принятой на флоте до февраля 1917 года, когда республиканская власть

Временного правительства отменила ношение погон, как символа монархического прошлого.

Впервые после переворота 25 мая 1921 года на флотилии было восстановлено ношение погон.

При создании и обмундировании Отдельной роты морских стрелков командующий Сибирской флотилией контр-адмирал Старк приказал руководствоваться Положением о корпусе морских стрелков и соответствующими приказами Верховного правителя адмирала Колчака 1919 года.

Новый командующий флотилией созвал военный совет под своим председательством для обсуждения текущего положения дел и выработки программы совместных действий гражданской администрации, сухопутных сил и флота на Дальнем Востоке. В состав совета вошли два контр-адмирала: Вениамин Иванович Подъяпольский, который останется во время будущей эвакуации в городе, и Василий Викторович Безуар, который уйдет вместе с эскадрой Старка и обоснуется впоследствии в Китае.

На совет в качестве эксперта был приглашен инженер-механик генерал-лейтенант Андрей Иванович Ухлин. Вместе с ним в совет вошел военный инженер полковника морской строительной части в Либаве в годы Великой войны Александр Иванович Ярон.

Военно-морские силы в совете представляли три капитана 1-го ранга. Александр Николаевич Пелль, оставшийся в Советской России (пропавший в лагерях без вести в 1930-е годы), Николай Георгиевич Фомин (входивший в ближайшее окружение атамана Семёнова) и бывший начальник команды ледоколов на озере Байкал Николай Сергеевич Харин, воевавший в составе Сибирской флотилии еще с 1918 года.

В состав совета входил старший лейтенант флота Георгий Семенович Серебренников, чья судьба в дальнейшем сложилась из множества приключений и странствий после бегства из СССР в США, где он и скончается.

После проведения первых совещаний и обсуждения дальнейших шагов командующий Сибирской флотилией контр-адмирал Старк подписал приказ, закончив его требованием от всех чинов флота и Морского ведомства полного подчинения, забвения личных интересов и спокойной и дружной работы на общее благо.

Политика Старка позволила вывести флотилию с арены внутренних распрей, царивших во Владивостоке, сосредоточив все внимание на текущей флотской работе.

К осени 1921 года корабли флотилии получили артиллерийское

вооружение и винтовки, неофициально переданные им японским морским командованием под предлогом необходимости вооружения Приморской милиции.

В октябре того же года из добровольцев была сформирована отдельная рота морских стрелков в составе Вооруженных сил Временного Приамурского правительства.

23 сентября 1921 года во Владивосток прибыл пароход «Франц Фердинанд». На нем вернулись из Месопотамии интернированные русские беженцы, помещенные британцами в лагерь Танум. Среди прибывших находился и личный состав Каспийской флотилии под командой уже знакомого читателю капитана 1-го ранга Пышнова, числом около 80 офицеров и свыше 200 матросов всех специальностей.

Отряд Пышнова, отступивший в своё время через Энзели далее в Месопотамию, после крушения правительства генерала Врангеля в Крыму был интернирован британцами.

Британцы содержали интернированных в лагере Танум, вблизи порта Басра на положении военнопленных.

В августе 1921 года, не вдаваясь в особые объяснения, представители администрации лагеря отправили с конвоем офицеров Каспийской флотилии в порт, где, подталкивая прикладами, конвойные солдаты погрузили людей на отбывавший из Месопотамии транспорт «Франц Фердинанд», следовавший во Владивосток.

С прибытием месопотамских сидельцев личный состав Сибирской флотилии возрос не только в количественном смысле, но и в части боевого духа.

На службу во флотилию были приняты как офицеры с Каспия, так и прибывшие с ними из Месопотамии немногочисленные корниловцы. Частично флотилию пополнили оставшиеся в живых чины Морской роты капитана 1-го ранга Потемкина и некоторые офицеры Балтийского флота.

Военные неудачи, которые потерпели войска Приамурского временного правительства в боях с Народно-Революционной армией Дальневосточной Республики, вызвали острые разногласия в среде офицеров, вылившиеся в начале июня 1922 года в вооруженные столкновения между сторонниками председателя правительства С. Д. Меркулова и недовольными его политикой офицерами-монархистами.

Не раздираемые никакими внутренними интригами, морские офицеры с других фронтов привнесли со своим приездом особое дружное настроение, которое было столь необходимо для успеха проводившейся работы по усилению флота.

Наличие среди приехавших нескольких штаб-офицеров и лейтенантов позволило командующему флотилией произвести замену ряда чинов своего штаба, а также некоторых командиров кораблей.

Вместо смещенного контр-адмирала Вениамина Ивановича Подъяпольского, которого Старк оставил в символической должности Директора маяков и лоций Тихого океана, временно исполняющим обязанности начальника штаба и флаг-капитана по распорядительной части был назначен получивший чин капитана 2 — го ранга Анатолий Павлович Ваксмут.

Капитан 2-го ранга Сергей Николаевич Гарковенко, начинавший свою службу в Гвардейском экипаже, был назначен Старком флаг-капитаном по оперативной части вместо уволенного от службы мичмана Леонида Михайловича Прозорова.

В эмиграции судьба этого уволенного офицера сложилась трагично. Жажда к романтическим морским походам не была изжита, и молодость требовала действий. Мичман Прозоров погиб в октябре 1924 года во время своего одиночного похода на шлюпке из Нью-Йорка к Бермудским островам.

В ходе проведенных кадровых изменений во Владивостоке адмирал Старк учредил должность флагманского интенданта, на которую единодушно был назначен старший лейтенант Владимир Анатольевич Гинтер, окончивший свои дни на чужбине, но еще в более экзотическом уголке мира — Гонконге.

Плавучие средства порта, укомплектованные прежде вольнонаемным составом, были полностью заменены адмиралом Старком военнослужащими из числа прибывших офицеров на «Франце Фердинанде».

Заведующим плавучими средствами без колебаний адмирал поставил капитана 1-го ранга Бориса Михайловича Пышнова, который так и оставался в этой должности до конца пребывания Сибирской флотилии во Владивостоке.

Работа по усилению кадрового состава флотилии шла полным ходом. Между прочим, адмирал Старк осуществил и некоторые другие назначения. Так, капитан 2-го ранга Сергей Яковлевич Ильвов, лейтенант Иван Васильевич Тихомиров и старший лейтенант М. Сафронов волей командующего были отправлены командовать миноносцами «Твердый», «Инженер-механик Анастасов» и «Бойкий». Старший лейтенант Владимир Алексеевич Буцкой был назначен командиром посыльного судна «Илья Муромец».

Ночью 25 августа 1922 года экипаж «Илья Муромец» под командованием старшего лейтенанта Буцкого с взводом морских стрелков на борту вышел из Владивостока и захватил японский моторный катер с тремя вооруженными партизанами-большевиками.

Ввиду быстро меняющейся оперативной обстановки на фронте, в конце августа 1922 года командующий флотилией адмирал Старк был назначен начальником тыла, и на флотилию с принадлежащими ей сухопутными частями лег ряд задач: 1. Охрана Владивостока. 2. Борьба с партизанами на полуострове Муравьев-Амурский в районе Посъета. 3. Охрана побережья Татарского пролива. 4. Поддержка блокады побережья залива Петра Великого к востоку от Владивостока. 5. Оборона Камчатки. 6. Охрана звериных и рыбных промыслов и лесных богатств, расположенных в районе побережья, занятого белыми. 7. Доставка пополнений и грузов отряду генерала Пепеляева на побережье Охотского моря.

Все эти задачи потребовали исключительного напряжения сил всего состава флотилии.

На основании решений Приамурского Земского собора войска Приамурского временного правительства были переименованы в Земскую рать. Генерал-лейтенант Михаил Константинович Дитерихс был объявлен воеводой Земской рати.

28 августа 1922 года началась эвакуация японскими войсками Спасского района, а затем в течение сентября и Владивостока.

В сентябре 1922 года возобновились активные боевые действия. 26 сентября Дитерихс, ввиду критического положения на фронте, издал указ, в коем говорилось о защите Приморского края всеми силами и средствами. Согласно этому указу, временно закрывались не только все высшие учебные заведения, но и военные училища, а для призыва учащихся в войска создавалось ополчение.

Во Владивостоке под ружье было поставлено 4000 человек. В близлежащем к Владивостоку городке Никольске в ополчение было собрано не более 700 человек.

В попытке противопоставить наступающим красным частям, спешно формировались офицерские батальоны, ратники снабжались теплой одеждой из средств городских самоуправлений и по мере готовности немедленно отправлялись на фронт.

В городе и близлежащих населенных пунктах спешно образовывался особый фонд на нужды войны, но противник, подтянув многочисленные резервы, повел наступление, и вскоре для белого командования стало очевидным, что силы противоборствующих сторон оказались неравными.

9 октября, несмотря на упорное сопротивление Земской рати, войсками Народно-Революционной армии Дальневосточной Республики был взят город Спасск.

Попытки Земской рати остановить наступление красных в районе села Вознесенское-Монастырщина не увенчались успехом. Потеряв в октябрьских боях с большевиками свои основные силы, Земская рать начала отступление из Приморья.

В октябре 1922 года началась эвакуация. Эвакуация Владивостока протекала в соответствии с секретным оперативным приказом командующего Сибирской флотилией от 23 октября 1922 года № 26. Этот приказ, рассчитанный по часам, был выполнен в совершенном порядке и точно в назначенные сроки.

К 11 часам ночи 24 октября Владивосток был оставлен белыми частями. Красные вступили в покинутый город в 10 часов утра 25 октября, но не имели плавучих средств, чтобы организовать преследование белой флотилии.

Из частных судов и пароходов Добровольного флота был составлен целый отряд транспортов. Всего эвакуации подлежало 10 тысяч человек, в том числе несколько сот раненых, для которых попечением воеводы Дитерихса было зафрахтовано два японских парохода.

В условиях объявленной эвакуации нелишним было каждое судно, способное принять на борт войска и беженцев. На всем продолжении эвакуации в ней активно участвовало посыльное судно «Илья Муромец» со своим деятельным командиром старшим лейтенантом Буцким.

Любопытно, что во время знаменитого исхода в октябре 1922 года эскадры Старка в длительную одиссею с её относительно благополучным окончанием на Филиппинах старший лейтенант Буцкой оставался при кораблях, исполняя там должность корабельного священника.

Уже будучи в эмиграции в Китае, Буцкой был востребован там как отменный гидрограф и навигатор. Это ему принадлежит пальма первенства в составлении навигационных карт великой китайской реки Янцзы по поручению британской навигационной компании, в которой русский морской офицер был вынужден служить, чтобы как-нибудь свести концы с концами.

В 1931 году китайские власти не предложили русскому морскому офицеру возглавить их военно-морское училище в Шанхае.

Во время Второй мировой войны Буцкой был взят в плен японцами и провел в японском лагере восемь долгих месяцев.

После войны он вместе с семьей, женой Галиной Иосифовной Шемиот

и дочь Галиной (в замужестве Вуич), переехал в Южную Европу, поселившись в Италии, и проживал в Риме, зарабатывая на жизнь тем, что, обладая весьма представительной внешностью, был приглашаем сниматься в итальянских художественных фильмах.

Режиссеры не жалели для русского эмигранта ролей, ибо, как оказалось, именно на Буцкого шла публика, и доходы от проката фильмов с его участием оказались внушительными.

Кроме участия в съемках Владимир Алексеевич Буцкой на общественных началах заведовал Русской библиотекой имени Н. В. Гоголя в Риме.

В этом Вечном городе он и скончался 26 декабря 1967 года и был похоронен на знаменитом городском кладбище Тестаццо.

Но вернемся в хмурые осенние дни в Приморье. На суше 3 ноября 1922 года Земская рать перешла китайскую границу и была объявлена там группой беженцев, после чего китайскими властями ей было предложено разоружиться.

Некоторое время группа сохраняла строевой порядок, передвигаясь в китайский городок Гири, где ее личный состав был размещен в лагерях для беженцев, где и там она продолжала сохранять внутреннюю военную организацию и иерархию.

Так перевернулась последняя страница борьбы с красными на водах, и географически Дальнему Востоку было угодно стать той последней пядью русской земли, откуда начался последний исход прежней, императорской России, поддержанный и спасенный последним союзником великого государства — её флотом.

Глава двадцать шестая

Крымская эвакуация

Секретным отношением начальника штаба Главнокомандующего Вооруженными силами на Юге России от 4 апреля 1920 года за № 002430 на имя командующего Черноморским флотом адмирала Михаила Павловича Саблина было передано, чтобы: «соблюдая полную секретность, в кратчайший срок подготовить соответствующий тоннаж для перевозки в случае необходимости около 100 тысяч человек в Константинополь».

На совещании штаба флота пораженный тяжелым недугом (от которого ему было суждено скончаться спустя три месяца), адмирал Саблин поставил задачи. Речь шла о распределении потребного тоннажа по предполагаемым крымским портам посадки с таким расчетом, чтобы стало возможным начать посадку на суда максимум через 4–5 дней после получения приказа армии об отходе с перекопских перешейков. При этом до сведения штаба перечислялись пункты посадки и численное распределение войск по портам полуострова.

По получении приказов Главнокомандующего в морском штабе закипела работа над планом эвакуации. В ней приняли самое деятельное участие все высшие чины флота, посвященные в текст секретной бумаги.

Именно их рекомендации и предложения помогли в кратчайший срок подготовить все необходимые мероприятия для спасения русской армии от полного разгрома путем мобилизации плавсредств, хорошо спланированной погрузки и перемещения чинов русской армии и вооружений морем за границу.

В этой связи необходимо воздать должное усилиям в ходе подготовки к эвакуации русских людей из Крыма командующих Черноморским флотом вице-адмиралов Михаила Павловича Саблина и даже отстраненного Деникиным Дмитрия Всеволодовича Ненюкова.

Нельзя не упомянуть и деятельность начальника штаба флота контр-адмирала Владимира Владимировича Николя, и начальника Морского управления вице-адмирала Александра Михайловича Герасимова, флагмана инженера-механика генерал-лейтенанта Ермакова, контр-адмирала Сергея Владимировича Евдокимова и подчиненных им лиц.

В ожидании масштабных перемещений войск приказом командующего Черноморским флотом адмирала Саблина от 20 июня 1920 года № 4896

Черноморский флот был разделен на три отряда, состоявших из более чем 120 судов.

12 октября 1920 года командующим Черноморским флотом и начальником Морского управления был назначен контр-адмирал Михаил Александрович Кедров.

Это назначение было призвано заменить уже больного и вскоре скончавшегося вице-адмирала Саблина. Начальником штаба флота, по представлению Кедрова, был назначен хорошо известный ему молодой контр-адмирал Николай Николаевич Машуков.

27 октября 1920 года новый командующий флотом определил в порты посадки старших морских начальников, коим были даны подробные инструкции по части этапов эвакуации.

Так, в порт Евпатории был назначен контр-адмирал Александр Михайлович Клыков, в Ялтинский порт — контр-адмирал Павел Павлович Левицкий, в Феодосию — капитан 1-го ранга Иван Константинович Федяевский и в Керчь — начальник 2-го отряда судов контр-адмирал Михаил Беренс.

Среди эвакуирующихся из Крыма учреждений были учащиеся и воспитатели вновь созданного в 1919 году в Севастополе Морского корпуса. Под руководством капитана 1-го ранга Николая Николаевича Александрова весь день и всю ночь кадеты перегружали корпусное имущество. Старшие из кадет заняли караульные посты у погребов, в кочегарках и у механизмов, охраняя их от возможного саботажа со стороны уходивших на берег матросов.

С разрешения Александрова одно отделение гардемарин оставалось в помещении корпуса. На стоявшую у корпусного мола угольную баржу они погрузили все корпусное хозяйство и провиант.

30 октября 1920 года погрузившийся личный состав на барже «Тилли», нагруженной тюками и ящиками с обмундированием, книгами, съестными припасами и всякой утварью, подошел к борту линейного корабля «Генерал Алексеев», стоявшего в Южной бухте.

Старший офицер корабля старший лейтенант Александр Николаевич Павлов проверил наличие команды и пассажиров. Командир «Генерала Алексеева» капитан 1-го ранга Виктор Николаевич Борсук около полуночи 31 октября 1920 года дал ход.

Лишь после того как последний солдат взойшёл на корабль и в Севастополе не оставалось ни одной воинской части, с Графской пристани на крейсер «Генерал Корнилов» в 14 часов 50 минут 2 ноября 1920 года прибыл сам Главнокомандующий генерал Врангель.

Спустившись в сопровождении ближайших чинов штаба в кают-компанию, он тотчас же отдал приказание сниматься с якоря. На борту этого крейсера разместились штаб Главкома и штаб командующего флотом, а также особая часть штаба флота.

На борту этого героического корабля пребывали Государственный банк, семьи офицеров и команды крейсера, а также многочисленные гражданские пассажиры. Всего на борт крейсера поднялось 500 человек.

Следуя в изгнание и не зная, что для многих чинов Белой армии оно станет пожизненным, Главнокомандующий послал обнадеживающую радиотелеграмму в Константинополь бывшему премьеру правительства А. В. Кривошеину для широкого распространения в армии и среди беженцев: «Русская Армия, оставшись одинокой в борьбе с коммунизмом, несмотря на полную поддержку крестьян, рабочих и городского населения Крыма, вследствие своей малочисленности, не смогла отразить натиск во много раз сильнейшего противника, перебросившего войска с польского фронта. Я отдал приказ об оставлении Крыма, учитывая те трудности и лишения, которые Русской Армии придется перетерпеть в ее дальнейшем крестном пути, я разрешил желающим остаться в Крыму. Таких почти не оказалось. Все казаки и солдаты Русской Армии, все чины Русского флота, почти все бывшие красноармейцы и масса гражданского населения не захотели подчиниться коммунистическому игу. Они решили идти на новое тяжелое испытание, твердо веря в конечное торжество своего правого дела. Сегодня закончилась посадка на суда, везде она прошла в образцовом порядке. Неизменная твердость духа флота и господство на море дали возможность выполнить эту беспримерную в истории задачу и тем спасти Армию и население от мести и надругания. Всего из Крыма ушло около 150 тысяч человек и 120 судов Русского флота. Настроение войск и флота отличное, у всех твердая вера в конечную победу над коммунизмом и в возрождение нашей Великой Родины. Отдаю Армию, Флот и выехавшее население под покровительство Франции, единственной из Великих Держав, оценившей мировое значение нашей борьбы».

По прибытии русских кораблей в Константинополь текст телеграммы с воодушевлением обсуждали почти все, а среди военной молодежи, с нетерпением ждавшей новой возможности сразиться с большевиками, телеграмма значительно подняла боевой Дух.

Глава двадцать седьмая

Великий флотоводец

В ненастный октябрьский день 1922 года, когда на тунисском рейде вот уже как полтора года застыли на якорных стоянках боевые русские корабли, а их экипажи с надеждой всматривались в будущее дальневосточной части России, из русского дальневосточного порта Посьет в море вышла другая эскадра, под командованием контр-адмирала Георгия Карловича Старка. Этому достойному человеку были вверены жизни людей уходящей в историческое небытие России, обрывающей последние связи с Отечеством и невольно рушащих надежды ранних эмигрантов на лучшее будущее.

Ещё в 1918 году адмирал Старк, надев солдатскую форму, прибыл в Казань и вступил рядовым добровольцем в Белую армию. Адмирал Колчак, узнав среди морских стрелков бывшего сослуживца по Минной дивизии, назначил Старка командующим Волжско-Камской белой флотилией. После разгрома армейских частей белых на Волге катера адмирала прикрывали отступавших со стороны реки. Весной 1919 года Старк был вызван Верховным правителем Колчаком в Омск, где один адмирал назначил другого начальником бригады морских стрелков в Красноярске.

Морские стрелки должны были стать надежной силой при защите портов и судов, поскольку среди нижних чинов флота уже началось революционное брожение. Георгий Карлович Старк старательно занялся формированием сухопутной бригады. В марте 1919 года он прибыл на фронт с первым батальоном морских стрелков, принявшим участие в боевых действиях. После падения Омска остатки морских стрелков вошли в состав войск генерал-лейтенанта Владимира Оскаровича Каппеля и вместе с ними отступали на восток.

В то время Старка буквально свалил сыпной тиф, и его чуть живого везли на Дальний Восток. Таким образом, адмирал вместе с отступавшими войсками оказался в Харбине. Болезнь Старка впоследствии дала тяжелое осложнение на ноги, и адмирал с трудом передвигался. Оставшись без средств, он стал искать работу в Харбине, что было очень трудно, и единственное, что ему удалось — попасть на строительство «десятником». Это была тяжелая работа, но Георгий Карлович все вынес.

Между тем весной 1921 года события на Дальнем Востоке России

стали принимать трагический оборот, белые части откатывались все дальше, к побережью Тихого океана. 26 мая во Владивостоке сформировалось Временное Приамурское правительство во главе с братьями Спиридоном и Николаем Меркуловыми.

Главной своей задачей в военно-морском отношении они считали возрождение Сибирской флотилии, ибо ко времени описываемых событий она перестала существовать. Новая дальневосточная власть нуждалась в надежной морской опоре, и Меркуловы видели ее в возрождении флота, но человека, который смог бы воплотить их мечты в жизнь, найти в Приморском крае было не так-то и просто.

В мае 1921 года адмирал Старк получил из Владивостока телеграмму за подписью главы правительства Спиридона Дионисьевича Меркулова с предложением возглавить Сибирскую флотилию.

Вскоре после того в Харбин приехал представитель Меркуловых, чтобы официально пригласить Старка во Владивосток. Адмирал принял это предложение не без сомнений, ибо хорошо понимал меру ответственности. Как недавний участник Гражданской войны, Старк здраво оценивал ситуацию в России и не имел заблуждений на счет будущего Белого движения.

На его решение вернуться в Россию повлияли скорее обстоятельства романтического свойства — он страшно тосковал по морю, флоту.

17 июня 1921 года адмирал Старк прибыл во Владивосток из Харбина. На следующий день приказом Временного Приамурского правительства он был назначен командующим Сибирской флотилией. В новой должности адмирал принялся за возложенное на него дело воссоздания военно-морских сил. Для поднятия дисциплины и ответственности, как матросов, так и офицеров, Старк прежде всего восстановил отмененные еще Временным правительством на флоте погоны старого образца и обращение в соответствии с уставом Русского императорского флота. Начались работы по подъему затопленных и оснащению поврежденных кораблей, формировались новые команды, офицерские кадры комплектовались людьми дела, сознательно готовыми к возможным лишениям и тяготам военных походов.

Еще в конце января 1920 года некоторые из собранных во Владивостоке кораблей Сибирской флотилии под командованием контр-адмирала Михаила Андреевич Беренса (командующего морскими силами во Владивостоке при Приамурском губернаторе генерал-майоре Сергее Николаевиче Розанове) были объединены в Отряд особого назначения, составленный из крейсера «Орел», посыльного судна «Якут» и ледокола

«Байкал».

Отряд этот ушёл в Японию, где части команд с этих кораблей остались на берегу. Ледокол «Байкал» вернулся во Владивосток. Адмирал Беренс, передав командование капитану 1-го ранга черноморскому герою-подводнику Кितिцыну, уехал в Европу, а затем снова прибыл на Черноморский флот, базировавшийся в Крыму, в распоряжение генерала Врангеля.

Кितिцын прославился еще и тем, что лично привел посыльное судно «Якут» в Крым, где оно вошло в состав сил Черноморского флота, оставив крейсер «Орел» в югославском Дубровнике, совершив тысячемильный переход от берегов Японии до Черного моря.

Политическая обстановка во Владивостоке в первой половине 1922 года накалялась. В дни «июньского переворота» 1922 года Георгий Карлович Старк, сознавая, что дни правительства Меркуловых сочтены, все же остался верен присяге, лично приняв участие в защите здания, где оно заседало, и направив морских стрелков поддерживать в городе порядок.

4 июня 1922 года указом Приамурского Временного правительства адмирала Старка назначили командующим вооруженными силами.

Через неделю адмирал отказался от должности, требовавшей сочетать еще и командование Сибирской флотилией.

Пришедший на смену правительству Меркуловых земский воевода генерал-лейтенант Михаил Константинович Дитерихс назначил Старка приказом от 10 августа 1922 года своим помощником по морской части на правах морского министра с оставлением за ним должности командующего Сибирской флотилией.

В сентябре того же года адмирал получил еще и пост начальника тылового района. Теперь он отвечал за порядок на всей территории Приморья, ему подчинялись даже и армейские начальники.

20 октября 1922 года было образовано очередное правительство — Совет уполномоченных организаций автономной Сибири. При нем Старк вновь вернулся к командованию Сибирской флотилией, — по существу единственной способной к бою организованной частью белых военно-морских сил.

Красная армия уже подходила к Владивостоку, и на этом завершалась страница Белой борьбы.

В ночь на 26 октября 1922 года двадцать пять кораблей русского флота сосредоточились в Посъете. Готовились к отплытию и немногочисленные суда русской флотилии на Камчатке. На пути из Охотского моря и нескольких других пунктов Тихоокеанского побережья собралось еще

около десятка боевых кораблей. Все они были заполнены находившимися на них войсками и гражданскими беженцами и держали свой путь в японский порт Гензан, находившийся в 360 милях от Посъета.

На кораблях «Байкал», «Свирь», «Батарей», «Диомид», «Илья Муромец», «Парис», «Фарватер», «Страж», «Лейтенант Дыдымов», «Охотск» и «Манчжур» размещались различные воинские части Забайкальской казачьей группы — остатки казачьих дивизионов, бригад и полков генерал-лейтенанта Федора Львовича Глебова, а также и их семьи, Урало-Егерский отряд генерал-майора Дмитрия Антоновича Лебедева с семьями. Там же оказались и 700 воспитанников Хабаровского кадетского корпуса.

Кадеты его старших классов были основной силой в отряде Ивана Павловича Калмыкова — выборного атамана Уссурийского казачьего войска, объявившего войну большевикам в Хабаровске.

Это была не первая эвакуация кадетов. Еще в январе 1920 года часть воспитанников ушла в Китай с отрядом атамана Калмыкова...

В Шанхае, где впоследствии остановился корпус, кадеты прослушали полный курс учебных дисциплин и были выпущены с первым офицерским чином русской армии. На чужбине часть этих бывших кадетов-хабаровцев служили в дальнейшем офицерами в югославской армии.

На катерах «Стрелок», «Ординарец», «Резвый» и «Надежный» и пароходах «Эльдорадо», «Защитник» и «Взрыватель» были вывезены батальон морских стрелков и Морская десантная рота. Кроме того, Омский кадетский корпус, семьи воспитателей и морских офицеров, чины эвакуировавшихся учреждений Морского ведомства и милиция Татарского пролива с семьями, а также Русско-сербский отряд бывших охранников Колчака под командой штабс-капитана Николая Киселева — всего несколько сот человек.

На пароходах «Монгугай», «Чифу», «Пушкар», «Смельчак», «Воевода» и «Тунгуз» плыло никем не подсчитанное количество беженцев, которым просто некуда было податься и которые совершенно не имели средств для самостоятельного путешествия.

По самым скромным подсчетам, на борту эскадры находилось 8 тысяч русских людей, плывших, по существу, в неизвестность.

Будущее уходивших в плавание кораблей, для всех, было окутано мраком, а пока что началась борьба со стихией. Конечный порт назначения был пока неизвестен. Командующий флотилией адмирал Старк в этих условиях мог лишь в некоторой степени руководствоваться письменными указаниями тогдашнего русского морского агента в Токио адмирала Бориса

Павловича Дудорова.

В конце ноября 1922 года эскадра пришвартовалась в порту Фузана, где были пополнены запасы угля, продовольствия и питьевых запасов. 1 декабря 1922 года китайские власти потребовали от адмирала Старка покинуть порт. Выйдя в море, корабли отправились вдоль береговой линии по направлению к Шанхаю.

В декабре 1922 года русское население Шанхая после ухода из устья Янцзы эскадры адмирала Старка резко увеличилось. С устаревших военных судов, не приспособленных для перевозки пассажиров, на берег устремились тысячи беженцев из России, в том числе и военные из числа чинов отряда генерала Глебова и дальневосточных казаков. Количество русских в Шанхае возросло свыше 6 тысяч. В дальнейшем количество русской диаспоры росло за счет переселенцев из Маньчжурии (в основном из Харбина).

В середине 1930-х годов русских и русскоязычных в Шанхае проживало более 20 тысяч человек, и русские были самой большой иностранной колонией на территории Шанхая! Они селились в основном на территории Французской концессии, и одна из ее центральных улиц — Авеню Жоффр (в наши дни она именуется Хуайхай Чжунлу) на местном просторечии именовалась «Русской». Даже сама Французская концессия носила это название, ибо там проживало в четыре раза больше русских, чем французов.

Утром 4 декабря 1922 года, когда дивизионы флотилии находились на расстоянии 150–180 миль от Шанхая, внезапно налетел сильный шквал с норд-оста, превратившийся в шторм силой в 8–9 баллов.

Когда флотилия стянулась на рейде Вузунг в Янцы-Кианге, моряки не досчитались флагманского корабля дивизиона миноносец «Лейтенант Дыдымов». Адмирал Старк вспоминал: «...внезапно налетел сильный шквал от норд-веста, превратившийся в шторм силою восемь-девять баллов».

«Лейтенант Дыдымов» погиб при невыясненных обстоятельствах. «Последний раз его видел „Парис“ на закате солнца 4 декабря. „Лейтенант Дыдымов“ сильно штормовал, поворачивая то по волне, то против, не имея почти никакого хода», — отмечал в своем отчете командующий эскадрой. На миноносце погибли начальник 3-го дивизиона капитан 1-го ранга Алексей Васильевич Соловьев с женой и дочерью, командир старший лейтенант Борис Иванович Семенец, прибывший ранее во Владивосток из месопотамского лагеря Басра, как и старший лейтенант, Георгий Владимирович Недригайлов; с ними на дно пошли 80 человек команды и

пассажиров-кадет...

После пережитого шторма остальные корабли постепенно собирались в Шанхае, где китайскими властями было объявлено, что члены экипажа и пассажиры судов эскадры на китайской территории являются персонами нон-грата, а чиновники порта потребовали оставление кораблями эскадры Старка китайских территориальных вод.

Потери эскадры за время похода не ограничились гибелью миноносца «Лейтенант Дыдымов». Еще раньше, тоже в непогоду, утонул катер «Ретвизанчик» и выскочил на песчаный берег катер «Усердный». Пароходы Добровольного флота «Сишан» и «Томск», застигнутые событиями в японских портах после эвакуации Камчатки, не без вмешательства японцев вернулись к красным, во Владивосток.

В январе 1923 года флотилия, изнуренная всевозможными неудачами и лишениями, как и до крайности потрепанная штормами, прибыла в Манилу на Филиппины. Там часть кораблей была продана, часть за негодностью брошена, а большинство личного состава, кто как умел и имел возможность, перебросились в Австралию, Новую Зеландию, Северную и Южную Америку, Китай, Европу.

Выбор порта назначения объяснил в записках сам адмирал Старк: «При выборе другого конечного пункта Манилы, что мне советовал и адмирал Дудоров, я мог надеяться на человеколюбивое отношение американцев к беженцам, к личному составу флотилии и их семьям. Но я должен был учитывать, что... им разрешено будет оставаться в американских водах на любой срок, пока Соединенные Штаты не признают большевиков».

Американские власти, контролировавшие этот район, по прибытии эскадры приказали всем русским кораблям пришвартоваться в порту Манилы, а их команды были списаны на берег и переведены в лагерь, на скорую руку возведенный американцами для приема беженцев. Часть их так и осела на Филиппинах навсегда, другая часть еще долго перебиралась в Австралию и США. Адмирал Старк много сделал для офицеров и матросов при отправке их в США в качестве эмигрантов.

Самого адмирала тоже приглашали в США, но он уехал во Францию. На то были свои причины. Будучи на Филиппинах, он получил известие, что в Петрограде скончалась его жена, а дети вывезены в Финляндию и скорее всего будут переправлены во Францию. Кроме того, в Париже проживала сестра покойной жены, вдова его друга, командующего Балтийским флотом адмирала Развозова, погибшего в 1920 году. Приехав в Париж, не имея средств, адмирал вновь был вынужден искать любую

работу. Не найдя ничего подходящего, он решил стать шофером такси. Сын Борис и племянник Александр помогли ему изучить улицы Парижа, затем адмирал Старк сдал необходимые экзамены и двадцать лет проработал водителем такси. Жили Старки скромно. Денег едва хватало на оплату жилья и еду, к тому же он поддерживал семью адмирала Развозова. Иногда даже приходилось закладывать в ломбард ордена.

После Второй мировой войны отставной адмирал Старк был избран председателем Всезарубежного общества русских морских офицеров и вел общественную работу вплоть до своей смерти.

Скончался адмирал 2 марта 1950 года в Париже на 72 году жизни. Он оставил своим детям воспоминания, где описал свою жизнь. Спустя полвека они были опубликованы и в России.

Сын адмирала Борис после смерти отца, в 1952 года, вернулся в СССР, под омофор Московской Патриархии. Он служил в храмах Костромы, Херсона, Рыбинска, Ярославля. Образ протоиерея Бориса Старка был исчерпывающе изображен в книге его современника и многолетнего собеседника протоиерея о. Михаила Ардова «Всё к лучшему».

Глава двадцать восьмая

Последняя Русская эскадра

В конце ноября 1920 года на константинопольском рейде, при переформировании пришедших из Крыма кораблей, было созданы отряды кораблей, из которых и составила Русская эскадра — эхо великого флота империи.

Один отряд, в который вошли семь эскадренных миноносцев, возглавлял младший флагман контр-адмирал Михаил Андреевич Беренс. Миноносцем 2-го отряда «Пылкий» командовал капитан 2-го ранга Александр Иванович Кублицкий, начинавший свою службу в Гвардейском экипаже. Впоследствии, проживая в эмиграции, Кублицкий долгие годы состоял членом правления полкового объединения чинов Гвардейского экипажа.

Командование миноносцем того же отряда под названием «Дерзкий» принял на себя капитан 1-го ранга Николай Рудольфович Гутан, знакомый читателю по очеркам о действиях Каспийской флотилии. Миноносцы «Гневный», «Церию» и «Капитан Сакен» находились под общим командованием капитана 2-го ранга Алексея Алексеевича Остолопова, многолетнего участника борьбы с большевиками на Черном море.

Эскадренный миноносец «Жаркий» возглавил старший лейтенант Александр Сергеевич Манштейн, отец проживающей ныне в Бизерте старейшей представительницы русской эмиграции в Тунисе г-жи Анастасии Александровны Манштейн-Ширинской.

Миноносцем «Звонкий» командовал старший лейтенант Михаил Михайлович Максимович, а «Зорким» — капитан 2-го ранга Владислав Александрович Зилов, бывший старший офицер крейсера «Генерал Корнилов».

В другом отряде под руководством младшего флагмана контр-адмирала Александра Михайловича Клыкова командование кораблями распределялось следующим образом.

Канонерской лодкой «Страж» руководил капитан 2-го ранга Константин Григорьевич Люби, канонерской лодкой «Грозный» — старший лейтенант Роберт Эдуардович фон Вирен, в годы Второй мировой войны воевавший в частях вермахта и дошедший в боях с советскими войсками до Ростова-на-Дону в 1942 году.

Канонерская лодка «Якут» оставалась под командой многоопытного капитана 1-го ранга Михаила Александровича Кितिцына, дальнейшая судьба которого привела его на службу инженером в богом забытом американском штате Айдахо, и впоследствии окончившего свой век американским пенсионером во Флориде.

Посыльное судное «Лукулл», ставшее в дни Галлиполийского сидения резиденцией барона Врангеля, находилось под началом старшего лейтенанта Бориса Николаевича Степанова.

По случайности оказавшийся живым после тарана «Лукулла» 15 октября 1921 года шедшим из Батума итальянским пассажирским пароходом «Адриа», Степанов дожил до глубокой старости. Его очерки из морской жизни часто публиковались в парижском военно-историческом «Морском листке».

Тральщиками «Альбатрос», «Баклан» и «Китобой» командовал лейтенант Оскар Оскарович Ферсман, нашедший впоследствии приют в гостеприимной для него Аргентине.

Сторожевым катером «Капитан 2-го ранга Медведев», а также гидрографическими судами «Казбек» и «Веха» руководил штабс-капитан по адмиралтейству Евгений Александрович Поляков.

Командиром буксира «Черномор» стал капитан 2-го ранга Вадим Андреевич Бирилев, а буксира «Голланд» — лейтенант Николай Васильевич Иваненко.

Еще один отряд, куда вошли 4 ледокола, возглавлял младший флагман инженер-механик генерал-лейтенант Мстислав Петрович Ермаков. Ледоколом «Илья Муромец» командовал капитан 2-го ранга Иван Сергеевич Рыков, а ледоколом «Всадник» — старший лейтенант Фридрих Эдуардович Викберг.

У «Джигита» и «Гайдамака» имелся общий командир — капитан 1-го ранга Виктор Викторович Вилькен.

На транспорте «Дон» командиром был капитан 1-го ранга Семен Ильич Зеленый, а на «Крыме» — штабс-капитан по адмиралтейству Яков Степанович Андросов.

Транспорт «Далланд» находился под командой капитана 1-го ранга Якова Ивановича Подгорного, «Шипка» — капитана 2-го ранга Дмитрия Дмитриевича Нелидова. Пароходом «Самара» командовал контр-адмирал Алексей Николаевич Заев.

Несоизмеримость адмиральского чина и масштаба задачи повторилась с Заевым и в эмиграции, где ему пришлось работать обыкновенным рабочим на спичечной фабрике в Филадельфии и затем продолжить

карьеру рабочего в Нью-Йорке.

Транспортом «Екатеринодар» командовал капитан 2-го ранга Николай Алексеевич Ивановский.

Кроме того, в этот отряд входили транспорты: «Рион», «Инкерман», «Поти», «Ялта», «Сарыч», «Осторожный», «Туркестан», «Великая княжна Ольга» (Сухум), «Заря», «Псезуапэ», «№ 410» (Вера), «№ 412» и «№ 413», а также суда Добровольного флота: «Великий князь Владимир», «Саратов», «Колыма», «Иртыш», «Херсон», «Витим», «Омск» и «Доброволец» и Дунайского пароходства: «Александр Невский», «Русь», «Моряк» и «Адмирал Кашерининов».

Вместе с ними в том же отряде оказались и несколько судов из Русского константинопольского порта: «Радость», «Трапезунд», «Надежда», «Днепр» и «Почин», а также буксиры: «Днепровец», «Иппокай», «Скиф» и «Чурубаш».

В распоряжении командующего эскадрой оставался линейный корабль «Георгий Победоносец» под командованием капитана 2-го ранга Петра Петровича Савича.

Транспортной мастерской «Кронштадт» командовал капитан 1-го ранга Константин Владимирович Мордвинов, а учебным судном «Свобода» — старший лейтенант Александр Гаврилович Рыбин.

Начальником базы, призванной обслуживать Русскую эскадру, стал контр-адмирал Александр Иванович Тихменев, подчинявшийся непосредственно командующему Русской эскадрой.

11 декабря 1920 года в 11 часов 50 минут Главнокомандующий барон Врангель, простившись с офицерами и командой крейсера «Генерал Корнилов», съехал с крейсера на яхту (посыльное судно) «Лукулл», куда и перенес свой флаг. На «Генерале Корнилове» был поднят флаг командующего эскадрой.

Русская эскадра стала покидать Константинополь 8 декабря 1920 года, направляясь к месту своей новой стоянки — к тунисскому порту Бизерта, куда полностью прибыла 22–23 декабря 1920 года.

Корабли прошли архипелагом в Наварин, где были загружены углем и пресной водой, и взяли курс на африканское побережье. По описанию в книге «Последние гардемарины» капитана 1-го ранга В.Ф. фон Берга, из Наварина в Бизерту в составе эскадры шел большой баркас, пассажирами которого были гардемарины и кадеты. Мемуарист свидетельствовал, что на руле баркаса сидел он сам, на кормовом сиденье расположился вице-адмирал Александр Михайлович Герасимов, назначенный новым директором Морского корпуса, а рядом с ним находился митрофорный

протоиерей о. Георгий Спасский, назначенный настоятелем церкви Морского корпуса. С воспитанниками корпуса на судне в изгнание плыли и все офицеры-воспитатели.

В те декабрьские дни 1921 года Русская эскадра прошла по тем же водам, где более ста лет тому назад гремели подвиги эскадры адмирала Сенявина, успешно действовавшей против флота Наполеона Бонапарта.

Часть Русской эскадры двигалась по Коринфскому каналу, а более крупные её суда, имевшие большую осадку, огибали Грецию. У берегов Кефалонии, чуть южнее острова Корфу, произошел сбор всех плавсредств эскадры для продолжения похода на Бизерту.

Прибыв к берегам французской колонии Тунис, русские корабли стали медленно входить в глубокую бухту Каруба, из которой были хорошо видны белые стены Бизерты, за которыми виднелись остролистые пальмы и в отдаленной дымке едва угадывались силуэты гор.

В этой бухте, по велению французской колониальной администрации, и произошла постановка пришедших кораблей на якоря, были закреплены швартовы и на берег сошли их экипажи.

С первых недель после прибытия русских кораблей, занявшись расселением русских моряков во временных лагерях, вице-адмирал Михаил Александрович Кедров в краткие сроки решил задачи проживания чинов флота и их семей.

В совершенно новых условиях жизни и работы команд на кораблях неизбежно стали происходить коренные изменения в штабе эскадры, обусловленные в первую очередь самой обстановкой.

Исполняющим дела командующего Русской эскадрой назначили контр-адмирала Михаила Александровича Беренса, а его начальником штаба — контр-адмирала Александра Ивановича Тихменева.

Старшим флаг-офицером стал мичман Андрей Борисович Лесгафт. На Гражданской войне Лесгафт успел немного послужить у Юденича, в Отдельном батальоне танков, затем, вернувшись во флот, попал на знаменитый своими переходами тральщик «Китобой», и вот теперь, вместе с флотом, оказался в Бизерте.

Забегая немного вперед, нужно отметить, что дни свои Лесгафт закончил на других берегах, «почив в Бозе» в городке Коламбус, в штате Огайо.

Офицером для связи с французским колониальным морским префектом назначили старшего лейтенанта Юрия Всеволодовича Соловьева. Флагманским инженером-механиком оставался генерал-майор Владимир Григорьевич Максименко.

13 января 1921 года воспитанники Морского корпуса с судов были переведены на берег. Морской префект французской колониальной администрации адмирал Варрней решил пойти навстречу просьбе контр-адмирала Машукова о предоставлении помещения под военно-морское учебное заведение, эвакуировавшееся вместе с эскадрой.

Под нужды Морского корпуса он предоставил на выбор либо один из находившихся в районе Бизерты бывший военный лагерь, или форт под замысловатым названием Джебель-Кебир.

Отборочная комиссия под председательством капитана 1-го ранга Николая Николаевича Александрова остановила свой выбор на форте, ибо он как нельзя лучше отвечал требованиям, предъявляемым к учебному помещению.

Кроме того, форт выгодно располагался в одном километре от лагеря Сфаят, откуда в него могла легко добираться учащаяся молодежь.

Форт Джебель-Кебир был окружен глубоким рвом и высоким валом. Вал широкой каменной стеной опоясывал всю крепость по периметру и замыкался высокими каменными воротами с толстой железной решеткой. У его стен располагалась строевая площадка, откуда открывался дивный, по словам очевидцев, вид на всю Бизерту с ее горами, пальмовыми аллеями, озером и уютную средиземноморскую бухту.

На этот импровизированный плац гардемаринами выносился знаменный флаг, здесь же служились молебны, проходил церемониальным маршем батальон Морского корпуса, зачитывали приказы и звучали речи начальствующих лиц.

На этой же площадке в храмовый праздник корпуса 6 ноября — день Святителя Павла Исповедника, истинный морской праздник — проходили торжественные парады.

Всем проходящим мимо площадки бывало хорошо видно, как на её входе ежедневно дежурил гардемарин, вооруженный морским палахом, салютуя прибывающим в крепость.

С течением времени, в одном из казематов этой магометанской крепости стараниями о. Георгия Спасского была обустроена корпусная православная церковь.

О храме сохранились теплые воспоминания его прихожанина: «С низкого сводчатого потолка спускаются гирлянды пушистого вереска и туи, в которые вплетены живые цветы. Гирлянды темной рамой окружают белый иконостас с Царскими вратами. На иконостасе образа Христа Спасителя и Св. Павла Исповедника. Справа и слева две белых хоругви и знаменный флаг. Белые покрывала на аналоях сшиты из бязи и золотых

позументов, паникадило из жести. Через узкую бойницу падает луч солнца на Тайную Вечерю над Царскими вратами».

Все было хорошо в обживаемом гардемарины форте Джебель-Кебир, однако были и свои неудобства — не хватало места для персонала и складов.

Жизнь русской колонии в североафриканском городке продолжилась. Бизерта была настоящим зеленым оазисом среди песчаных холмов и гор, отделенным от них стенами пальм, маслиновыми рощами, колючими кактусами и колоннами алоэ. Море выглядело темно-синим сапфиром в оправе золотых песчаных берегов, изумруды волн продолжали свой бег, а город жил своей жизнью — весь в дымке раскаленных дней и серебре лунного сияния в иные ночи.

Вдали от русского лагеря, в прозрачном воздухе, казалось, парили остроконечные купола магометанских мечетей, между которых виднелись тонкие башенки готической архитектуры иного католического храма.

В так называемый нижний лагерь русских моряков, Сфаят, прибывали гардемарины роты, личный состав преподавателей и их семейства, а также семьи офицеров.

Всего на возвышенности Кебир и в долине Сфаята было собрано 320 гардемаринов и кадет, 60 офицеров и преподавателей, 40 матросов из разных команд и полсотни членов семей моряков.

Возник в русской колонии и свой «Дамский комитет», состоявший из жен офицеров, и мастерская, занимавшаяся пошивом одежды для всех чинов Морского корпуса.

Постепенно в лагере открылись корпусная библиотека и типография, а почти одновременно с ними и «Казенная лавочка» для обслуживания бытовых нужд всего населения русской колонии.

Затем на территории лагеря построили и площадку для тенниса. «На площадке тенниса, окруженной молодыми соснами, звонким колокольчиком звенит задорный смех. Весело прыгает на загорелых ножках, подбрасывая ракеткой белый мяч, хорошенькая девочка... золотые кудряшки пляшут по загорелым, дрожащим от смеха щекам. Ее партнеры-кадеты не отстают от нее ни в резвости, ни в веселости», — вспоминал очевидец.

Семьи офицеров эскадры размещались на приспособленном под общежитие бывшем линейном корабле «Георгий Победоносец».

Командиром корабля-общежития, стоявшего уже без одной трубы, мачт и флага у мола Бизертской гавани, был назначен контр-адмирал Михаил Семенович Подушкин.

Казалось, что жизнь в новых и необычайных условиях постепенно, но уверенно входила в колею... Все работали «не за страх, а за совесть», веря, надеясь и ожидая скорую возможность возвращения в родные воды.

Не затихала жизнь духовная и светская. В церкви, обустроенной отцом Георгием, скромной и бедной, но вместе с этим уютной и ласковой, он совершал все службы и церковные требы для Морского корпуса и семей моряков.

Курс лекции для учащихся Морского корпуса состоял из разнообразных важных предметов — дифференциальное исчисление, математика, морское дело, история, русский язык. Воспитанникам устраивались гимнастические праздники, организованные и подготовленные поручиком Владимиром Ивановичем Высочиным.

Во рву крепости энтузиастами театрального дела был организован любительский театр, где шли пьесы, сочиняемые чинами Морского корпуса. Проводились балы.

С необходимым реквизитом всегда помогал морской агент в Париже Владимир Иванович Дмитриев, считавшийся надеждой и опорой корпуса в «парижских сферах» и помогавший «питомнику морской детворы и молодежи» приобрести или организовать доставку необходимых вещей.

С 1929 по 1936 год Дмитриев был председателем Всезарубежного объединения морских организаций в Париже и продолжал всемерно помогать русским морякам, оказавшимся в изгнании без средств и работы.

Первый бал был дан в крепостном дворе, где был организован танцевальный зал. На возвышении, в гирляндах и флагах расположился оркестр корпуса. Участник бала вспоминал с трогательным умилением: «Вальсы сменялись мазурками, плясали краковяк, кадрили, миньон, полонез, шакон и даже польку. Весело, искренне, непринужденно, как всегда у моряков. Для отдыха между танцами дамы и кавалеры, пройдя двор, углублялись под своды крепости и скрывались в интимном полумраке разноцветных гостиных, где их угощали сладостями и лимонадом. Там, на мягких диванах... восседала та или иная царица бала, окруженная синим кольцом гардемарин или кадет. В одной гостиной пели русские песни, в другой играли в шарады...»

Однако и здесь, в сравнительно более благоприятных условиях по сравнению с балканскими, перед многими чинными Морского корпуса, морскими офицерами и преподавателями неизменно вставал вопрос о том, как жить дальше? Перемены не заставили себя ждать.

В 10 часов утра 30 октября 1924 года морской префект вице-адмирал Эксельманс прибыл на эскадренный миноносец «Дерзкий», где к этому

времени были собраны все командиры и свободные от службы офицеры и корабельные гардемарины.

Адмирал Эксельманс объявил им о признании французским правительством нового государственного образования на территории бывшей Российской империи под названием СССР...

С заходом солнца на судах Русской эскадры были спущены Андреевские флаги с тем, чтобы более не подниматься. Одновременно с грустной церемонией спуска флагов на судах Русской эскадры была ограничена деятельность и Морского корпуса. Оставшиеся гардемарины и кадеты в форту Джебель-Кебир с 1921 года были переведены в лагерь Сфаят, но и здесь дни корпуса были уже сочтены.

Вот и выпущен последний курс гардемарин, закрылись учебные классы, упакован инвентарь и учебное оборудование. Преподаватели и выпускники прощались, расходясь по пространствам бесконечной земли, последний русский островок жизни перестал существовать, и замерло время, снова сквозь раскаленный воздух полился громкий призыв муллы на минарете, и бесстрастно подул ветер с Сахары.

6 мая 1925 года флотский сигнал «разойтись» прозвучал в лагере Сфаят.

За все время непрерывного существования корпуса, открытого в Севастополе 17 октября 1919 года, по его учебной программе было обучено 394 воспитанника, из которых получили аттестаты 300 человек.

Бизертский Морской корпус стал заключительной главой истории военно-морских учебных заведений Российского Императорского флота, окончанием истории знаменитой петровской «Навигацкой школы», учрежденной великим царем 14 января 1701 года.

В храме-памятнике, воздвигнутом русскими белыми моряками в 1936 году в Бизерте, спустя четырнадцать лет, на пожертвования, сооружена была мраморная доска, отобразившая имена всех кораблей, пришедших из Крыма, через Константинополь, в африканские воды под Рождество 1920 года.

Флаг последнего командующего последней Русской эскадры контр-адмирала Беренса долгое время хранился в музее ООРИФ в Нью-Йорке.

Ницца — Канны — Москва
2004–2008 гг.

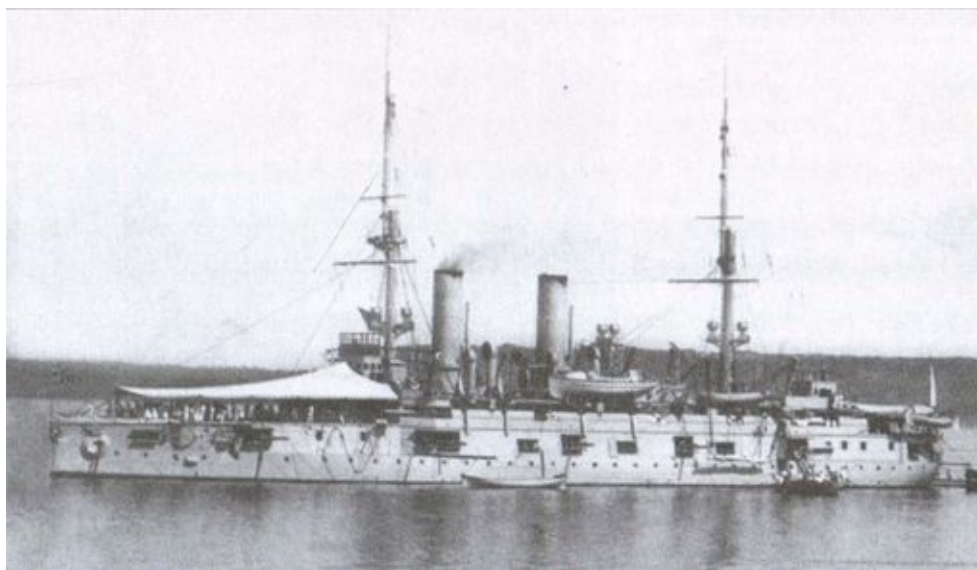
Иллюстрации



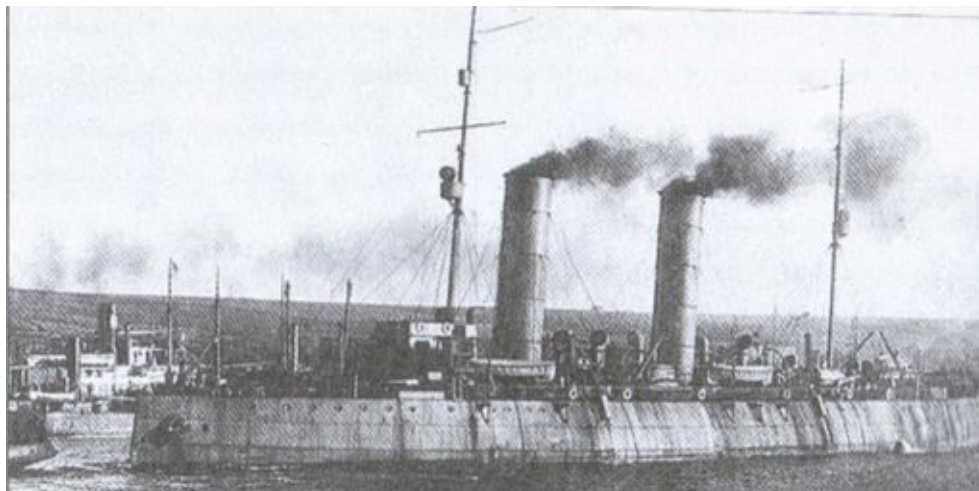
Российский Императорский флот накануне Великой войны состоял под особым монаршим покровительством Николая II



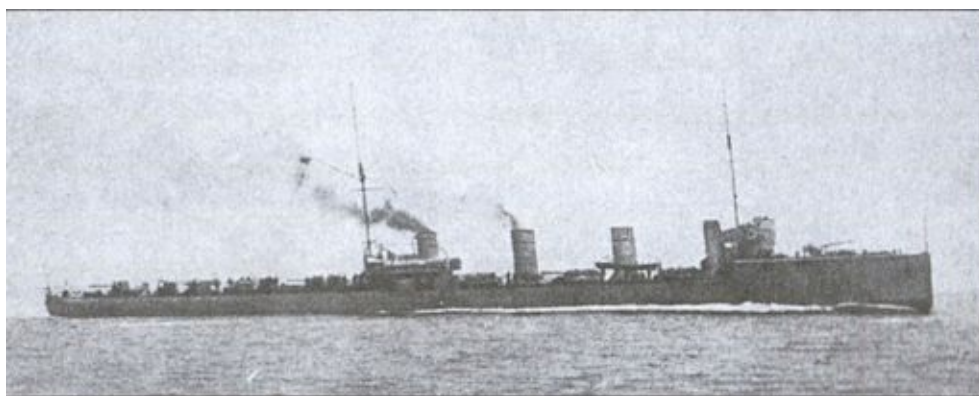
Матросы катера Его Величества



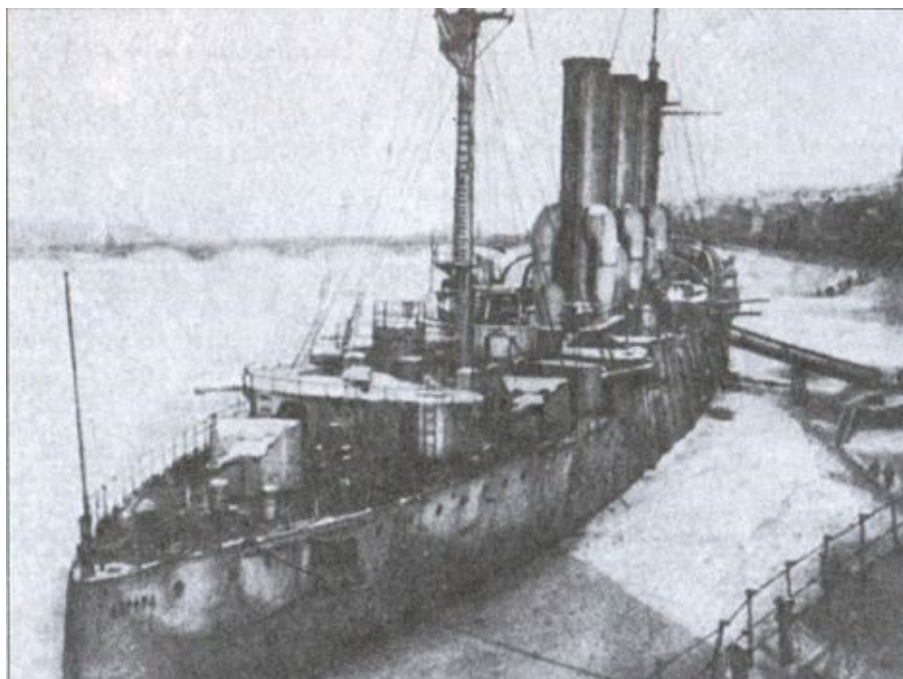
Броненосец «Александр II»



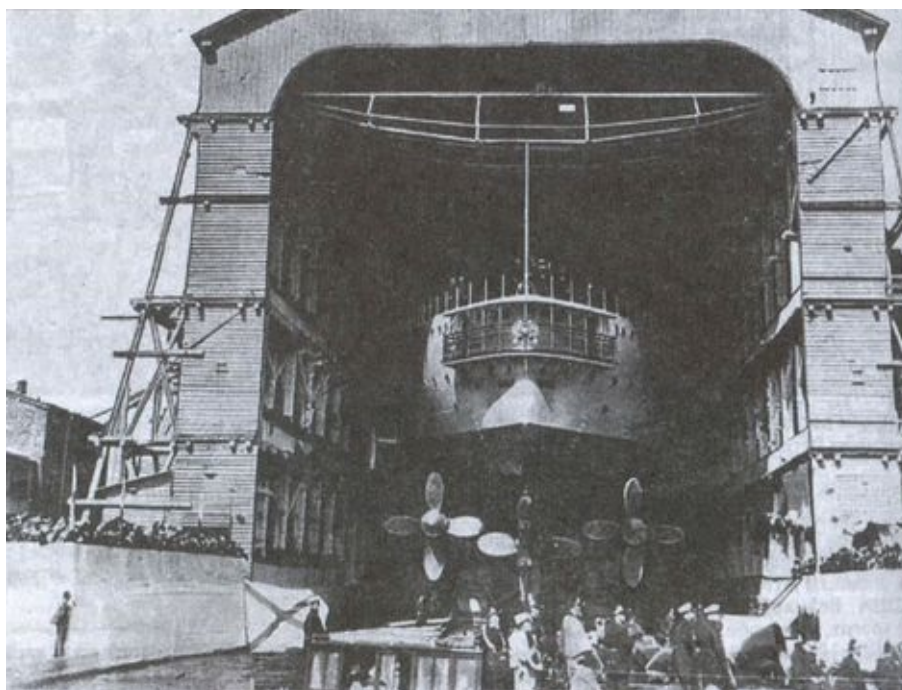
Ледокол «Святогор»



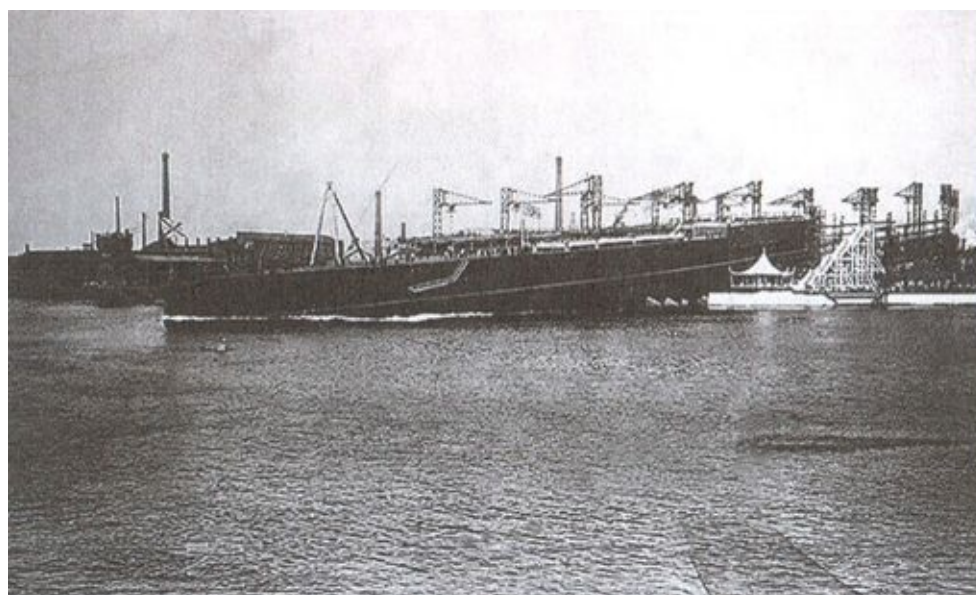
Знаменитый миноносец типа «Новик»



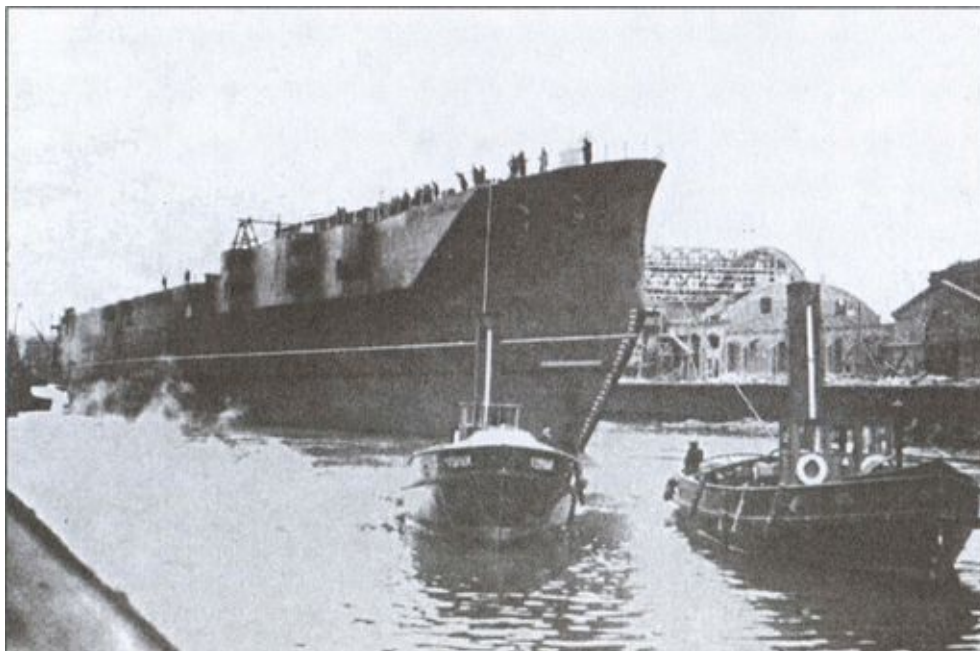
Крейсер «Аврора» в Петрограде у стенки Адмиралтейского завода в ноябре 1917 г.



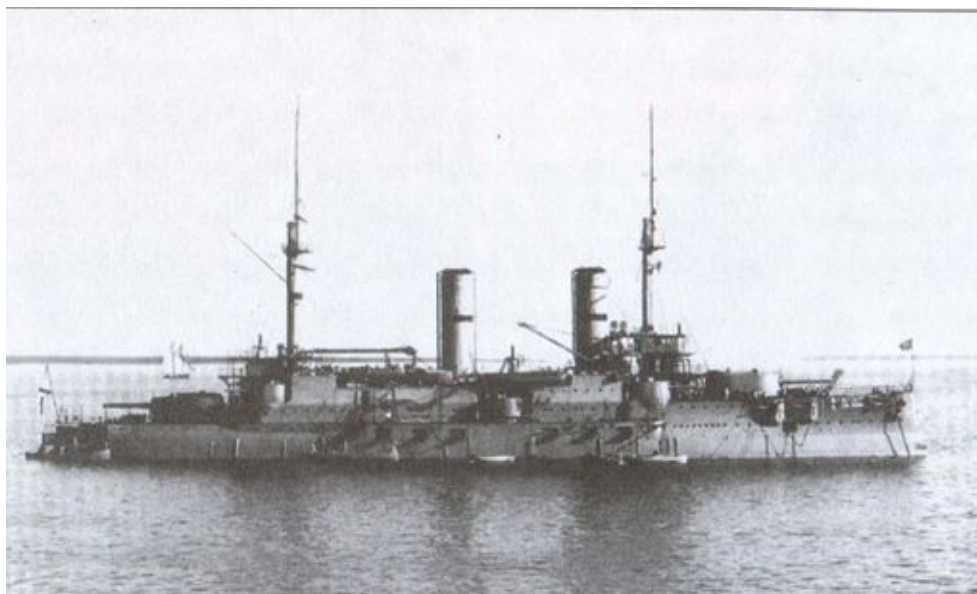
Эскадренный броненосец «Победа» в эллинге Балтийского завода



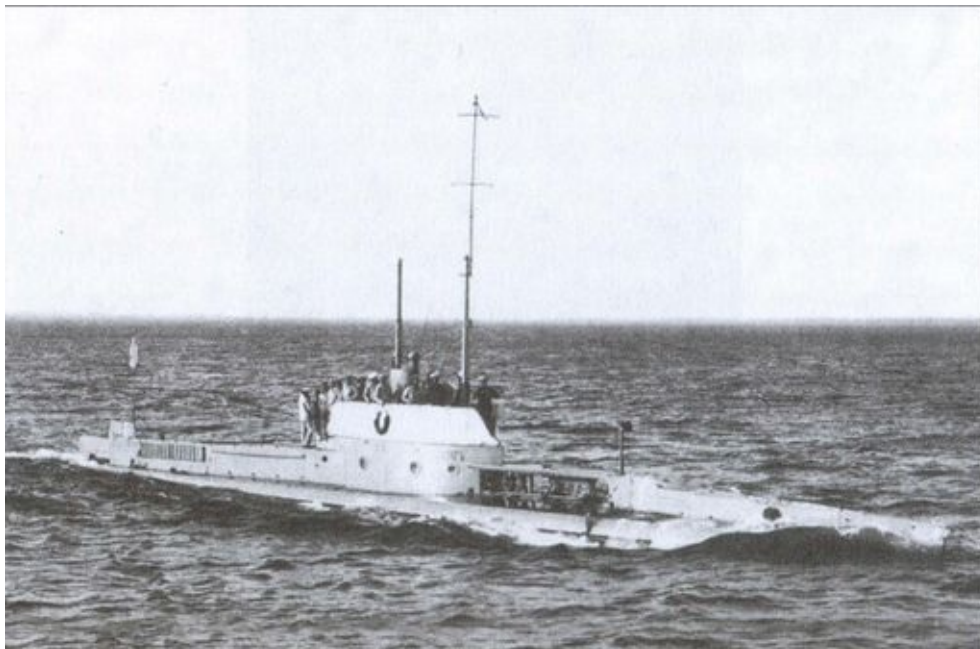
Спуск на воду линейного крейсера «Бородино»



Линейный крейсер «Бородино» после спуска на воду



Линейный корабль «Слава»



Подводная лодка «Аллигатор»



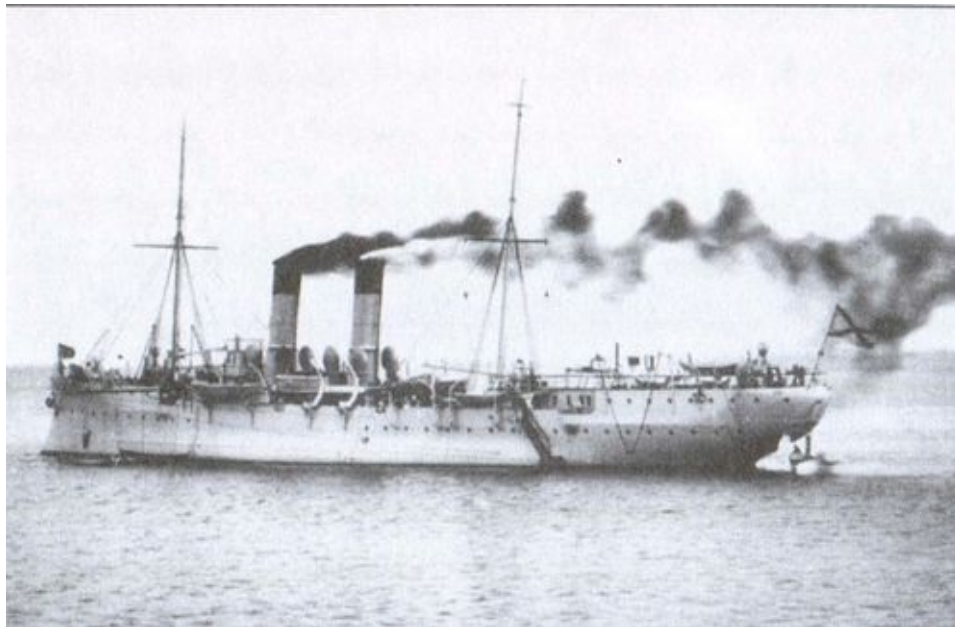
Адмирал Иван Константинович Григорович



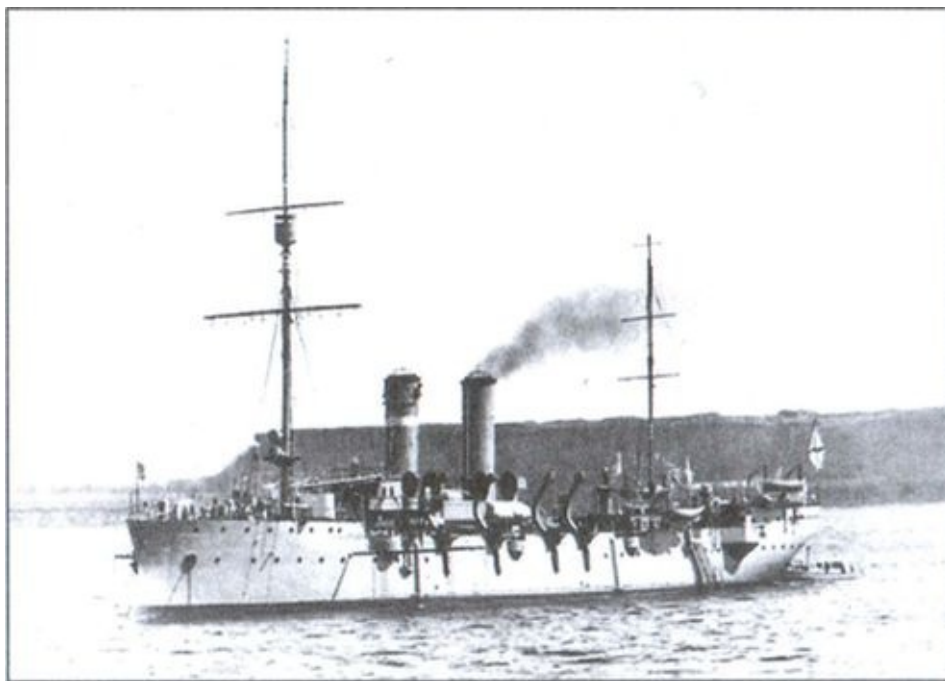
Адмирал Александр Иванович Русин



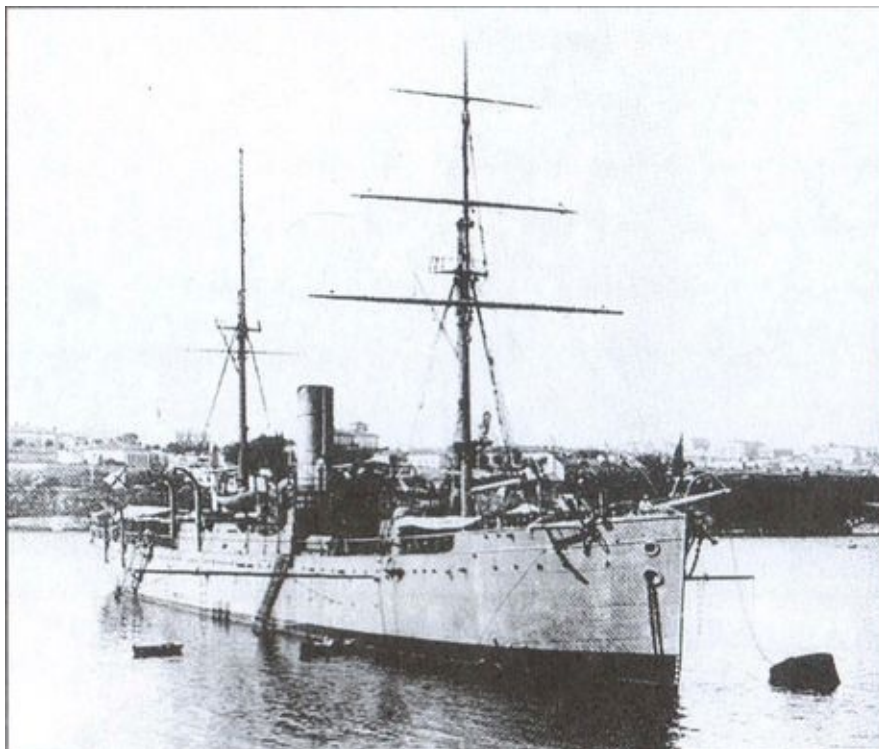
Генерал-лейтенант Евгений Карлович Миллер



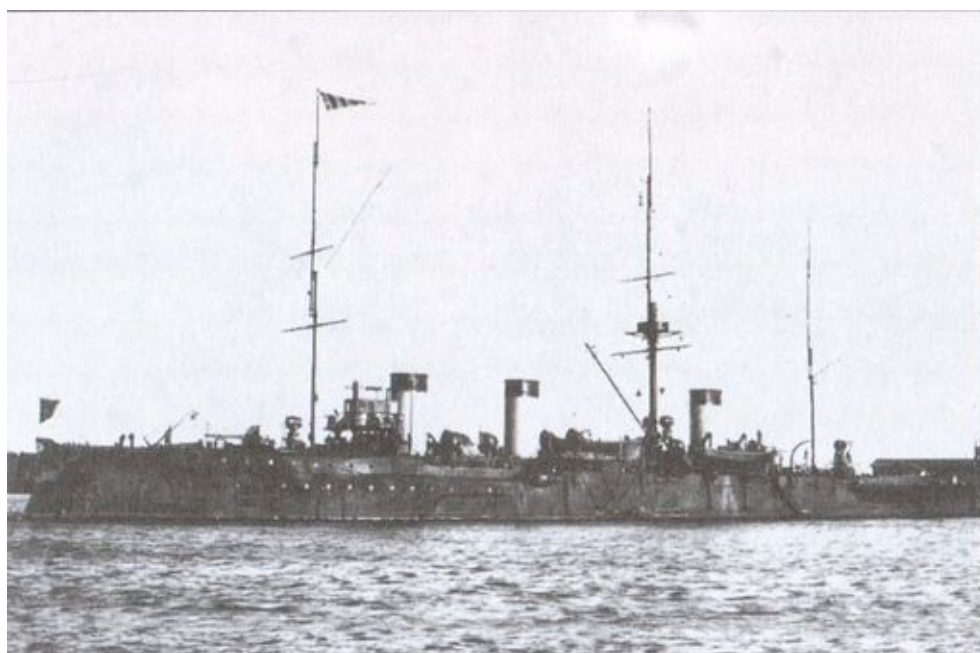
Минный заградитель «Амур»



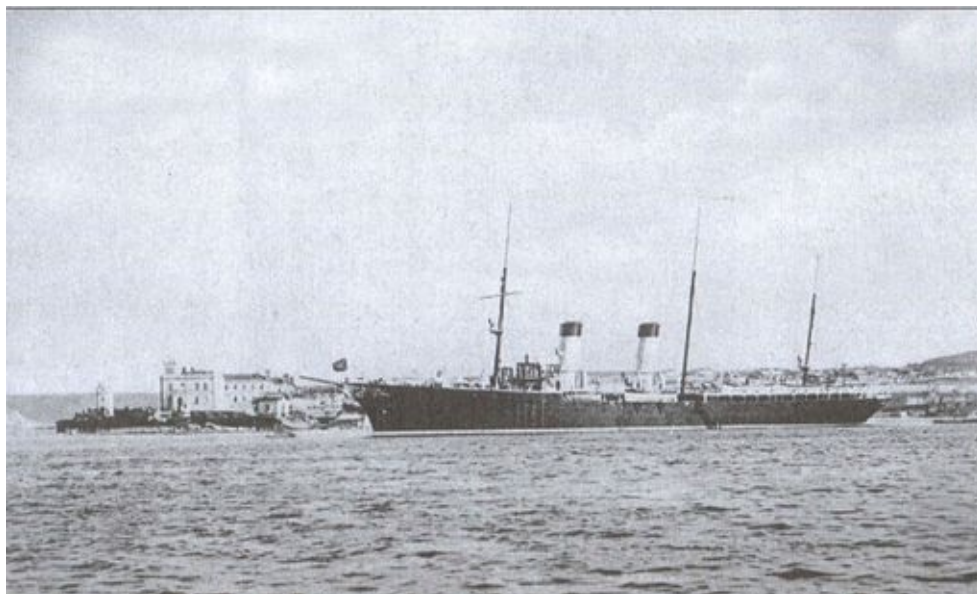
Минный заградитель «Енисей»



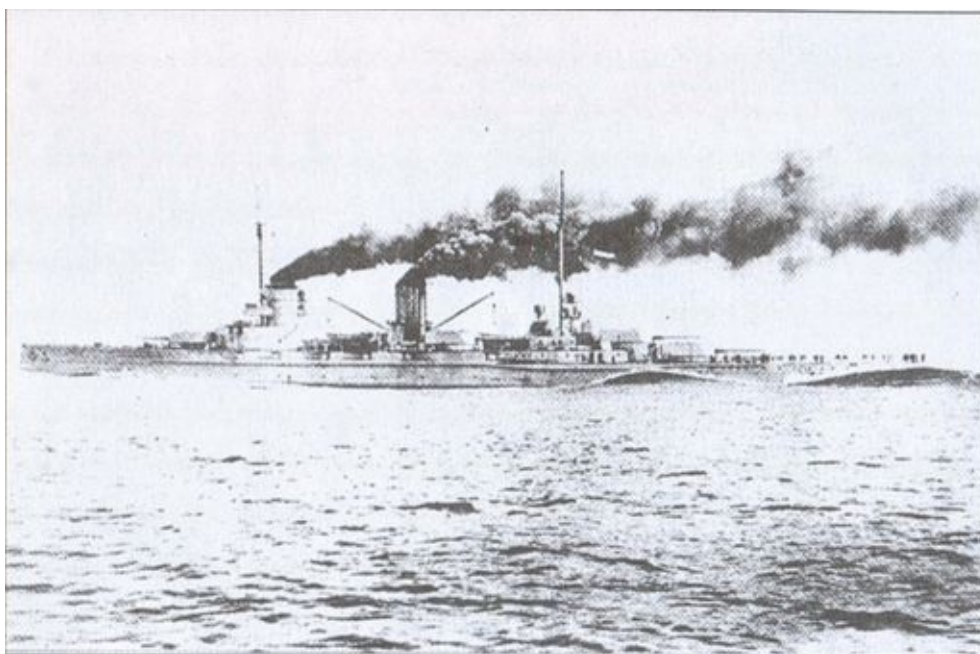
Минный заградитель «Прут»



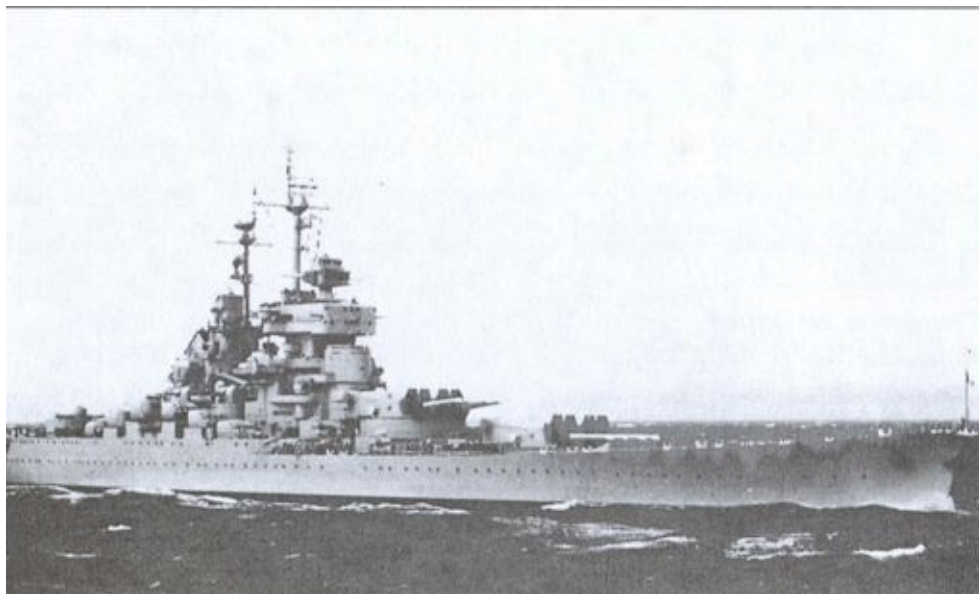
Крейсер второго ранга «Жемчуг»



Яхта «Алмаз»



Германский крейсер «Гeben»



«Жан Бар», флагманский корабль командующего французским флотом адмирала Амета

ПОСЛАД СЕРГѢЕВСКІЙ. №9

ПОЛКОВНИКЪ СТУПИНЪ

Телеграфъ

Въ ПЕТР. ГЛАВ. Д.

Телеграмма

ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ

Изъ

Приняла 1/3 7

Справки 3/2

Приняла Кулаковъ

Рис.	Содерж. вѣщ.	Подпись
	Вн.	
	Сл.	
	Ш.	

СЛУЖЕБНАЯ ОТВѢТКА

ВНДНОШУ ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ ТЕЛЕГРАММУ ПОЛУЧЕННУЮ

ОТЪ КОМАНДУЮЩАГО ФЛОТОМЪ БАЛТИЙСКАГО МОРЯ: СООБЩАЮ ДЛЯ ДОСЛАДА

ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ ЧТО МНОЮ ПОЛУЧЕНЫ СЛѢДУЮЩІЯ ТЕЛЕГРАММЫ

ПРЕДСѢДАТЕЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ РОДЗЯНКО ДВОЕТОЧІЕ ПЕРВАЯ

НАВѢЧКИ ВРЕМЕННЫЙ КОМИТЕТЪ ЧЛЕНОВЪ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

СООБЩАЕТЪ ВАМЪ ЧТО ВВИДУ УСТРАНЕНІЯ ОТЪ УПРАВЛЕНІЯ ВСЕГО СОСТАВА

БЫВШАГО СОВѢТА МИНИСТРОВЪ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ВЛАСТЬ ПЕРЕШЛА

ВЪ НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ КЪ ВРЕМЕННУМУ КОМИТЕТУ ГОСУДАРСТВЕННОЙ

ДУМЫ ТОЧКА ПРЕДСѢДАТЕЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ РОДЗЯНКО ТОЧКА

ВТОРАЯ: ВРЕМЕННЫЙ КОМИТЕТЪ ЧЛЕНОВЪ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

ВЗЯВШИИ ВЪ СВОИ РУКИ СОЗДАНИЕ НОРМАЛЬНЫХЪ УСЛОВІЙ ЖИЗНИ И

УПРАВЛЕНІЯ СТОЛИЦЫ ПРИГЛАШАЕТЪ ДѢЙСТВУЮЩУЮ АРМІЮ И ФЛОТЪ

Тел. А. Г. Русина

Фрагмент телеграммы начальника Генерального морского штаба адмирала А. И. Русина императору Николаю II с сообщением о получении командующим Балтийским флотом от председателя Государственной думы М. В. Родзянко сообщения, что правительственная власть перешла к Временному комитету Государственной думы. Получена в Ставке 1 марта 1917 г.



Командир канонерки «Терец» Я. Шрамченко



Бой канонерки «Терец» у Арабатской Стрелки в марте 1920 г.



Германский адмирал фон Тирпиц



Генерал Фредерик Пул (слева)



Вице-адмирал И.О. фон Эссен с группой офицеров на борту канонерской лодки «Бобр»



Знаменщик и чины Славяно-британского легиона



Офицеры Славяно-британского легиона. 1919 г.



Историограф Белого флота И. З. Кадесников



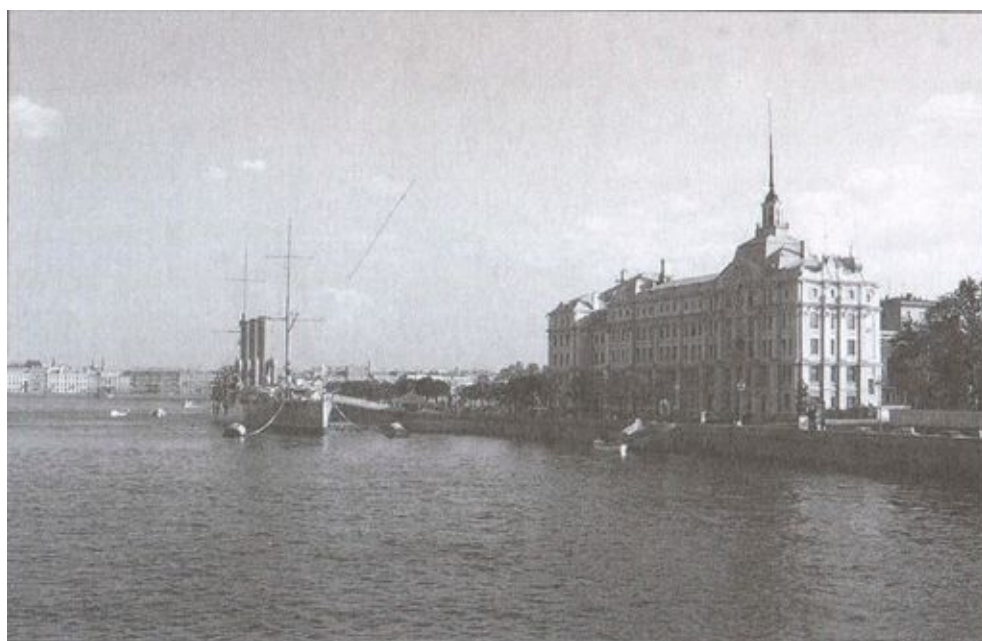
Плакат Военного Заема Свободы. 1914 г.



Русская армия в Галлиполи. 1920 г.



Владивосток был главной базой Сибирской флотилии



Морской корпус в Санкт-Петербурге (ныне Высшее военно-морское инженерное училище)



Андреевский флаг над Адмиралтейством

notes

Примечания

Бубнов А. Д. В Царской Ставке. Нью-Йорк, 1955. С. 60.

Месняев Г. М. За гранью прошлых лет. Буэнос-Айрес, 1957. С. 133.

Федоровский В. М. Император Николай II и его Флот // Государь Император Николай II Александрович. Нью-Йорк, 1967. С. 80.

Федоровский В. М. Указ. соч.

Kopp, G. Dai Teufelsschiff und seine kleine Schwester, Erlebnisse des «Goeben». Leipzig, 1930.

Пестов А. И. «Гебен» был на русских минах 16 октября 1914 года // Военная Быль, 1973, № 125. С. 21–23.

Kopp, G. Op. cit.

Лукин А. П. Русские моряки во время Великой войны и революции // Иллюстрированная Россия. Париж, 1934, кн. 49, 50.

Kopp, G. Op. cit.

Лукин А. П. Указ. соч.

Kopp, G. Op. cit.

Монастырев Н. А. Гибель царского флота // Русское военно-морское зарубежье. Вып. 3. СПб., 1995.

Монастырев Н. А. Указ. соч.

Есютин Т., Юферс Ш. Гибель «Марии». М-Л., 1939.

Керсновский А. А. Мировая война. Краткий очерк. Белград, 1939.

Спиридович А. Великая война и Февральская революция. Т. III. Всеславянское издательство, Нью-Йорк, 1961.

Лазаревский Б. А. Начало конца // Морской сборник, 1921, вып. IV, № 4.

Никитин Б. Роковые годы. Новые показания участника. Париж, 1937.

Монастырев Н. А. Гибель царского флота СПб., 1995.

Монастырский Н. А. Указ. соч.

Бабкин М. А. Участие духовенства в революционных торжествах // Вестник Московского университета, 2006, сер. 8 (История), № 1, с. 70–90.

Монастырев Н. А. Указ. соч.

Монастырев Н. А. Указ. соч.

Монастырев Н. А. Указ. соч.

Коржихина Т. П., Сенин А. С. История российской государственности. М., 1995. С. 158.

Монастырев Н. А. Указ. соч.

Лидзарь В. А. Варфоломеевская ночь в Севастополе // Морской сборник. 1922, вып. XI, № 4.

Монастырев Н. А. Гибель царского флота

Монастырев Н. А. Указ. соч.

Лидзарь В. А. Указ. соч.

Лидзарь В. А. Указ. соч.

Кузнецов Л. А. Транспорт «Бакан» в сборнике «Война на Северном морском театре 1914–1918». СПб., 2003.

Кузнецов Л. А. Указ. соч.

Козлов Д. Ю., Кольшкин М. М. Потопление германской подводной лодки U-56 миноносцем «Грозовой» // Гангут, 2001, № 25.

Памятка о Белом Севере. Париж, 1958. С. 2.

Памятка о Белом Севере. С. 2–3.

Памятка о Белом Севере. С. 4.

Кадесников Н. З. Краткий очерк белой борьбы под Андреевским флагом на суше, морях, озерах и реках России в 1917–1922 годах // Флот в Белой борьбе. М., 2002.

Кадесников Н. З. Указ. соч. С. 5.

Кадесников Н. З. Указ. соч. С. 15.

Терещенко С. К. За честь Родины // Морской сборник, 1923, вып. XXV, № 7–8. Бизерта.

Терещенко С. К. Указ. соч.

Терещенко С. К. Указ. соч.

Терещенко С. К. Указ. соч.

Терещенко С. К. За честь Родины, «Морской сборник», выпуск. XXVI, № 9–10. Бизерта, 1923.