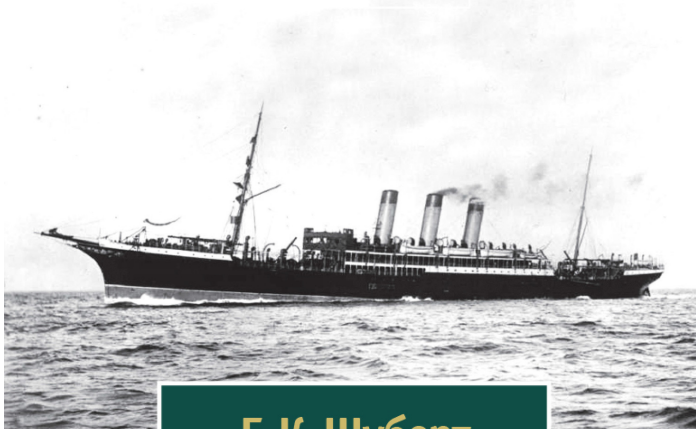


*помни войну*



**Б.К. Шуберт**  
**На крейсерах**  
**«Смоленск»**  
**и «Олег»**

**Борис Карлович Шуберт**  
**На крейсерах**  
**«Смоленск» и «Олег»**  
Серия «Помни войну»

*Издательский текст*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=35010728](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=35010728)*

*На крейсерах «Смоленск» и «Петербург»: Издательско-полиграфический комплекс «Гангут»; СПб; 2009*

*ISBN 5-85875-058-3*

### **Аннотация**

В книге участника Русско-японской войны 1904–1905 годов рассказывается о крейсерских операциях бывших пароходов Добровольного флота «Смоленск» и «Петербург» в Красном море и участии автора уже на борту крейсера «Олег» в Цусимском сражении. Для широкого круга читателей, интересующихся историей отечественного флота.

# Содержание

О Борисе Карловиче Шуберте и его воспоминаниях	5
Новое о войне	16
I	20
II	34
III	45
Конец ознакомительного фрагмента.	47

# **Борис Карлович Шуберт** **На крейсерах «Смоленск»** **и «Петербург»**

© А. Н. Бельтюкова, Художественное оформление серии, 2009

© А. Ю. Емелин, подготовка к переизданию, комментарии и примечания, 2009

© Издательство «Гангут», иллюстрации, 2009

# О Борисе Карловиче Шуберте и его воспоминаниях

*Очередная книга серии «Помни войну» также посвящена Цусиме. Но не только. Основную ее часть составили мемуары Бориса Карловича Шуберта, описавшего как поход эскадры Рожественского и сражение с японским флотом, так и ряд очень интересных эпизодов – плавание по штормовой Атлантике на старом крейсере II ранга «Крейсер» в январе – феврале 1904 г., отношение к России и ее морякам жителей Канарских островов и Дании, «сонное царство» в порту Императора Александра III в марте – апреле 1904 г., ночной «визит» к аванпорту неизвестных миноносцев. И, наконец, – крейсерство бывших пароходов Добровольного флота «Смоленск» и «Петербург» в Красном море, о котором написано столь немного.*

*Борис Карлович Шуберт родился 10 мая 1880 г. в Санкт-Петербурге. Нам не удалось точно установить первоначальное гражданство его отца, Карла Карловича. Известно лишь, что в 1866 г. он окончил петербургское училище Св. Анны, после чего высочайше утвержденным 5 июня 1866 г. предложением Комитета министров ему дозволено было вступить в подданство России и определиться на гражданскую службу. После двухгодичной работы в Одесской погра-*

ничной портовой конторе К. К. Шуберт перевелся в столичный Почтамт, где с марта 1874 г. занимал должность младшего цензора, проверяя отправления на иностранных языках. 2 июня 1880 г., всего через три недели после рождения Бориса, коллежский советник Карл Карлович Шуберт скончался в возрасте 39 лет. Его вдова, Пелагея Александровна (урожденная Пономарева, дочь потомственного почетного гражданина), осталась с тремя сыновьями на руках (старший, Константин, родился 9 декабря 1876 г., а Александр – 4 октября 1878 г.)<sup>1</sup>. В таких условиях, с минимумом средств к существованию, имелась лишь одна возможность дать детям хорошее образование – определить их в училища «на казенный кошт». В 1889 г., не достигнув и 13 лет, поступил в Морское училище Константин. Избравший тот же жизненный путь Борис подал документы в то же заведение (в 1891 г. переименованное в Морской кадетский корпус) в более зрелом возрасте – почти в семнадцать. 6 мая 1901 г. он надел погоны мичмана, став в списках личного состава флота Шубертом 2-м (1-й номер носил брат, окончивший учебу в 1896 г.)<sup>2</sup>.

Морская служба Б. К. Шуберта началась на Черном море – он был вахтенным начальником старого крейсера I ранга «Память Меркурия» с мая 1901 по май 1903 г., причем с октября 1902 г. преподавал в Черноморской учебной команде строевых квартирмейстеров. Когда подошла пора обучения очередной смены в практическом плавании, Борис Кар-

лович, в мае 1903 г., был отправлен с ротой учеников в Кронштадт, на крейсер II ранга «Крейсер». В момент начала Русско-японской войны старый корабль под командованием талантливого офицера капитана 2 ранга А. Г. фон Витте совершил атлантическое плавание. Преодолев сопротивление стихии, корабль в марте 1904 г. прибыл в Либаву. Вскоре Шуберт был возвращен на Черноморский флот, где, казалось, никакие просьбы о направлении на войну не могли изменить судьбы вахтенного начальника эскадренного броненосца «Двенадцать апостолов». И вдруг – шанс, дарованный судьбой. Мичман назначается штурманом на пароход Добровольного флота «Смоленск», отправляющийся в секретную экспедицию. Корабль проходит Босфор и Дарданеллы, пересекает Средиземное море и, миновав Суэцкий канал, в Красном море поднимает Андреевский флаг. Его цель – задержание судов, везущих из Европы в Японию контрабандные грузы. Как известно, операция пароходов «Петербург» и «Смоленск» завершилась неудачей – под влиянием дипломатических демаршей Великобритании задержанные «купцы» были отпущены, а русские суда ушли в Либаву.

Действия «Петербурга» и «Смоленска» неоднократно освещались в исторической литературе, в том числе в последние годы<sup>3</sup>. Однако сделанное Б. К. Шубертом описание их одиссеи позволяет добавить в картину живых красок, тем более что эти мемуары, во-первых, единственные, написанные непосредственным участником тех событий, а

во-вторых, по неясной причине не использовались авторами упомянутых работ.

Как известно, «Смоленск», под новым именем «Рион», вошел в состав «догоняющего отряда» эскадры вице-адмирала З. П. Рожественского. Под командованием командира крейсера «Олег» капитана 1 ранга Л. Ф. Добротворского корабли кратчайшим путем, через Суэцкий канал, прошли на Мадагаскар для соединения с основными силами. Во время этого плавания, 20 января 190 г., мичман Б. К. Шуберт был переведен на должность вахтенного начальника на «Олег». На этом корабле молодой офицер принял участие в Цусимском сражении 14–1 мая 190 г., был ранен осколком в голову. Уже в нейтральной Маниле стало известно о том, что еще 17 апреля Борис Карлович получил очередной чин – лейтенанта. По окончании войны, когда «Олег» возвращался на Балтику, Шуберт уже исполнял обязанности старшего штурмана. А 4 сентября 1906 г. вышел в запас<sup>4</sup>.

Истинных причин этого шага мы, видимо, никогда не узнаем. Надо полагать, молодому человеку, пережившему трагедию гибели родного флота и матросские бунты, просто хотелось остаться один на один со своими мыслями и доработать составленные в Севастополе летом 1906 г. воспоминания, в основу которых легли ведишиеся ранее записи. Возможно, его побудила взяться за перо и развернувшаяся на страницах ряд а газет острая полемика на тему: был ли уход крейсеров контр-адмирала О. А. Энквиста в Мани-

лу бегством с поля боя? Страстные ответы бывшего командира «Олега» Л. Ф. Добротворского практически не печатались центральными газетами (а много ли людей читало «Котлин», в котором публиковались статьи в защиту русских моряков?)<sup>5</sup>. Впрочем, молодого офицера запаса интересовало не только прошлое, но и будущее – в чем причины поражений, как их избежать, как удержать в повиновении личный состав? В итоге, в 1907 г., в Петербурге вышла в свет его книга «Новое о войне. Воспоминания о морских походах 1904–190 гг.», скромно подписанная Б. Ш-т.

13 августа того же 1907 г. лейтенант Б. К. Шуберт вернулся на военно-морскую службу. Грудь его украшал орден Св. Станислава 3-й степени с мечами и бантом, пожалованный 18 июля 1907 г. за отвагу в сражении. Дальнейшая служба Бориса Карловича была связана преимущественно с Балтикой и Петербургом. Не все, конечно, проходило гладко. Так, летом 1909 г. на крейсере «Диана» кадетами Морского корпуса была утрачена секретная иллюпочная сигнальная книга, и ответственный за ее хранение старший штурманский офицер Б. К. Шуберт спустя полтора года предстал перед Кронштадтским военно-морским судом. Благодаря ряду смягчающих обстоятельств, приговор, вынесенный 2 мая 1911 г., не был суров – все ограничилось выговором<sup>6</sup>. В том же 1911 г., с июня по сентябрь, Шуберт исполнял обязанности старшего офицера крейсера «Диана», после чего был надолго прикомандирован «для за-

нятий» к Морскому Генеральному штабу. Дальнейшие сведения о нем крайне скудны – 1 августа 1917 г. переведен в Черноморский флот, после революции эмигрировал. В 1940-е гг. проживал в Буэнос-Айресе, являясь старшим из находившихся там морских офицеров (кстати, главой местной русской колонии в то время был известный генерал-лейтенант А. В. фон Шварц, участник оборон Порт-Артура и Ивангорода). Скончался летом 1948 г.

Воспоминания Б. К. Шуберта написаны неплохим языком, они информативны и эмоциональны (к сожалению, это сочетание в мемуарах встречается далеко не всегда). В то же время в них немало спорных, дискуссионных моментов и оценок.

Автор выступает если не апологетом, то страстным защитником командующего эскадрой вице-адмирала З. П. Рожественского (которому и посвящена книга), не желая видеть его ошибок и превознося организаторские способности и мобилизующее влияние на личный состав. Безусловно, можно согласиться с его подходом – в Цусимской катастрофе следует винить все руководство флота, в течение многих лет вольно или невольно готовившее поражение, нельзя ограничиваться поиском «стрелочника». В то же время и Рожественский совершил немало промахов, как накануне войны по должности и. д. начальника Главного морского штаба, так и во время похода и боя эскадры. Они неоднократно и подробно разбирались исследователями<sup>7</sup>.

*Мы приведем здесь лишь одно мнение, высказанное в официальном труде по истории войны: «В действиях начальника эскадры, как в ведении боя, так и в его подготовке, трудно найти хотя бы одно правильное действие. Подчиненные ему флагманы действовали вяло и без всякой инициативы. Адмирал Рожественский был человек сильной воли, мужественный и горячо преданный своему делу, умелый организатор снабжения и хозяйственной части, превосходный моряк, но лишенный малейшей тени военного таланта. Поход его эскадры от Петербурга до Цусимы беспрецедентен в истории, но в военных операциях он проявил не только отсутствие таланта, но и полное отсутствие военного образования и боевой подготовки, качества, которые он не сумел сообщить и своей эскадре»<sup>8</sup>.*

*Вызывают сомнение и некоторые другие мысли автора, в частности, старание представить 97 % русских матросов ненавистниками моря. Оставим на совести мемуариста и несколько пассажиров о «еврейско-революционном» характере I Государственной Думы. Складывается впечатление, что для большого числа офицеров того времени это было нормой – искать причины поражения флота, не обращая внимания на кризис государственного строя, приписывая все потрясения революции 1905–1907 гг. евреям и непонятно откуда взявшимся левым партиям.*

*Мы сочли нужным поместить в книгу несколько приложений. Во-первых, это рапорты командиров пароходов*

*«Смоленск» и «Петербург» о крейсерстве в Красном море и Индийском океане, а также мичмана В. А. фон Шварца, командовавшего захваченным английским пароходом «Malassa». Во-вторых, в издание включена брошюра капитана 1 ранга Л. Ф. Добротворского «Крейсер 1 ранга «Олег» в бою 14-го мая 1905 г. у острова Цусима»<sup>9</sup>. Она существенно дополняет сделанное Б. К. Шубертом описание участия корабля в сражении, но авторы расходятся в оценке некоторых важных моментов. Так, в брошюре упорно отстаивается бездоказательная версия о гибели части судов русской эскадры от атак японских подводных лодок.*

*Полагаем, что книга Б. К. Шуберта совершенно незаслуженно обойдена вниманием читателей и исследователей. Одной из причин, безусловно, является ее библиографическая редкость.*

*При переиздании мы старались вносить лишь самую минимальную правку, исправляя стилистические погрешности. Авторские примечания помещены в круглых скобках в тексте, редакционные – в конце книги. В связи с тем, что написание названий кораблей японского флота в труде Б. К. Шуберта и приложениях нередко расходится, они везде приведены к единому стандарту. В качестве образца при этом был принят известный справочник С. Сулиги «Корабли Русско-японской войны. Выпуск 2. Японский флот» (Якутск, 1995).*

## *Примечания*

1. Формулярный список К. К. Шуберта см.: РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 5. Д. 8272. Л. 2–5.
2. Константин Карлович Шуберт окончил также Морскую учебно-стрелковую команду (1899) и Артиллерийский офицерский класс (1907), являлся штурманом 2 разряда (1905). Его служба прошла на Черном море: и. д. старшего офицера линейного корабля «Евстафий» (1907–1908) и «Три Святителя» (1908–1910), командир эсминца «Заветный» (1910–1914), транспорта «Березань» (с 1914). С 11.09.1916 являлся начальником 6-го дивизиона миноносцев. За боевые отличия награжден орденами Св. Владимира 4 степени с мечами и бантом (23.02.1915), Георгиевским оружием (18.10.1916) и произведен в капитаны 1 ранга (06.12.1916). В конце осени 1917 г. прибыл в Ростов и рядовым вступил в Георгиевский полк формировавшейся белой армии. Активно участвовал в Гражданской войне, в том числе на Каспийском (весной 1919 г. – флаг-капитан штаба командующего флотилией, начальник отряда судов) и Черном (с 15.10.1919 – и. д. командира дредноута «Генерал Алексеев») морях. В эмиграции проживал в Королевстве СХС (1921 г.) и в Париже (1928); дата и место смерти не известны.
3. См., например: Золотарев В. А., Козлов И. А. Русско-японская война 1904–1905 гг. Борьба на море. М., 1990.

С. 130–140; Стежко П. А. Дело парохода «Маласса» // Гангут. Сб. ст. СПб., 1997. Вып. 12-бис. С. 23–34; Крестьянинов В. Я. Крейсера Российского императорского флота. 1856–1917 гг. Ч. 2. СПб., 2000. С. 42–47.

4. Послужной список Б. К. Шуберта см.: РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 4953. Л. 7–17.

5. Подробнее см.: Добротворский Л. Ф. Уроки морской войны. Кронштадт, 1907. С. 1–41. РГАВМФ. Ф. 407. Оп. 1. Д. 5723. Л. 1–6.

6. Определенную роль, вероятно, сыграло заступничество командующего Действующим флотом Балтийского моря вице-адмирала Н. О. фон Эссена.

7. См., например: Русско-японская война 1904–1905 гг. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войне 1904–1905 гг. при Морском Генеральном штабе. Кн. 7. Тсусимская операция. Пг., 1917; Крестьянинов В. Цусима. СПб., 1998; Грибовский В. Ю., Познахирев В. П. Вице-адмирал З. П. Рожественский. СПб., 1999.

8. Русско-японская война 1904–1905 гг. Кн. 7. Тсусимская операция. Пг., 1917. С. 218.

9. Брошюра не подписана, но в ее состав включен рапорт старшего офицера крейсера капитана 2 ранга С. А. Посохова. Это дало возможность составителям библиографических справочников всю брошюру также приписать тому же автору. Исследования показывают, что в статье С. А. Посохова «Воспоминания о Цусимском бое» (в сборнике: «С эскадрой

адмирала Рожественского». Прага, 1930; переиздание: СПб., 1994. С. 72–81) действительно имеются некоторые текстовые заимствования из брошюры. В то же время в брошюру вошли большие фрагменты из рапорта Л. Ф. Добротворского, опубликованного в «Сборнике донесений о Тсусимском бое 14 мая 1905 г.» (СПб., 1907), что дает возможность считать автором именно его.

# Новое о войне

## Воспоминания о морских походах 1904–1905 годов

*Зиновию Петровичу Рождественскому, своему бывшему командующему и учителю, с глубоким уважением посвящает свои воспоминания*  
*Автор*

*Я чувствовал грозу; она была уж близко – Насыщен воздух был, стояла в море мгла, И тучи темные спустились низко, низко... Я долго ждал грозу и вот, она прошла.*  
*Лейтенант С[лучевский]*

Начало военных действий между Россией и Японией, равно как и окончание их, застали меня вдали от родины, первое – на островах Атлантического океана, второе – на островах Тихого. За этот промежуток времени мне случилось возвратиться в Либаву на учебном корабле, затем плавать на вспомогательном крейсере, посланном для поимки пароходов, везущих грузы военной контрабанды в порты Японии, и, наконец, на боевом крейсере, состоявшем во второй эскадре Тихого океана. На последнем я участвовал в бою при Цусиме, после которого пробыл в Маниле до ратификации мирного договора и на нем же вернулся в Россию в марте

текущего (1906-го. – *Прим. ред.*) года.

За время этих плаваний я вел краткий конспект всего того, что мне казалось интересным и достойным внимания, и теперь на досуге, пользуясь имеемым материалом и услугами памяти, описал свои впечатления за минувшие два с лишним года.

Считаю своим долгом заметить, что в изложении происшедших перед моими глазами событий я брал их такими, какими они мне представлялись, не считаясь с причинами, их вызвавшими. Поэтому многие факты, выставленные в моем рассказе, благодаря их всестороннему позднему освещению, уже усвоены читающей публикой в более полной форме, чем та, которая предлагается мною. Но я и не преследовал трудной задачи исследования и критики событий и, рассказывая о них, прошу читателя войти в положение простого участника-исполнителя, каковым я был в минувшей эпопее.

Русское общество уже более или менее знакомо с действиями нашего флота во время минувшей войны. Я пополняю эти сведения воспоминаниями о плавании на одном из вспомогательных крейсеров, вышедших из Черного моря, в июне 1904 г., о действии которых, наделавших в свое время столько шума во всем мире, до сих пор было так мало известно. Затем, касаясь 2-й эскадры Тихого океана, о пребывании в которой, несмотря на всю тяжесть службы, у меня сохранились самые светлые воспоминания, я не мог не остановиться на личности командующего эскадрой, адмирала Рожествен-

ского.

Людской суд над человеком, не оправдавшим ожиданий общества, неумолим, какова бы ни была причина его виновности. Старая восточная поговорка говорит, что «пока ты богат, знакомых у тебя полна поднебесная, обнищай – и все тебя оставят», и меня поражает, как верно эта печальная правда сказалась в данном случае. Но мы, почти вся без исключения молодежь эскадры, любили своего начальника и высоко ценили его. Решительность адмирала, его строгость, прямота и честность, связанные с истинным благородством, качества редкие в наш век и привлекающие всякого, завоевали и наши сердца. Адмирал был далек от искания популярности, и нашел ее: он был суров, за массой дела, только при экстренных случаях объезжал суда – он привлек наши симпатии и всякое краткое посещение им корабля, малейшая благодарность, давали нам новые силы переносить тяжесть похода. С ним, казалось, ничего не было невозможно – судьба решила иначе...

Тяжело было нам, пережившим ужасный погром, мириться с сознанием, что теперь все погибло, но мы никогда не забывали бывшего своего командующего, теперь тяжело раненного и уже в плену испытавшего на себе всю горечь приведенной мною выше истины. Ошибаться свойственно всякому, а времена чудес миновали безвозвратно. Отчего же Рождественскому не хотят простить его ошибок и требуют от него чудес, так как только наличие таковых могло бы от-

вратить неминуемую гибель наших кораблей, обреченных на нее заранее целым рядом промахов, небрежных и преступных деяний за последние десять лет существования нашего флота?

Но что было, того не вернешь. Впредь надо быть умнее и приложить все усилия, чтобы доказать миру, что все постыдное, случившееся в минувшие годы, не только больше не повторится, но и в недалеком будущем, когда Россия окрепнет, придет наш черед торжествовать, и снова на нашей улице будет праздник.

Поставив себе такую цель, будущее не страшно, а заманчиво. С заветом адмирала Макарова «помни войну» и постоянной мыслью о сотнях героев, покоящихся на дне Корейского пролива и взывающих о реванше, Россия не может не вернуть с лихвой утраченного обаяния и смоем тяготеющий над нею позор!

*Севастополь, июль – август 1906 г.*

# I

Объявление войны застало меня в Лас-Пальмасе – главном городе острова Gran Canaria группы Канарских островов. Я состоял тогда на крейсере II ранга «Крейсер», в сущности, устаревшем парусном клипере, плававшем с учебной целью, с учениками Черноморской учебной команды строевых квартирмейстеров.

В Лас-Пальмасе, или верней в его гавани La Luz, отстоящей от города в 4–5 милях, «Крейсер» находился с 14 декабря 1903 г., придя сюда с острова Мадера, и сделал этот переход почти исключительно под парусами, воспользовавшись услугами начинающегося пассата. Пользуясь удобной стоянкой и прекрасной погодой, с приходом в Лас-Пальмас было приступлено к чистке и окраске корабля с расчетом привести его к предстоящим праздникам Рождества Христова в блестящий вид, который он понемногу утратил за время предшествовавших переходов, из которых ни один не обошелся без свежей погоды. Сами праздники прошли как и всегда – с традиционной елкой, командным спектаклем, приемом местных знакомых, поездками в живописные окрестности города и посещениями городского театра, – не скучно и не весело, с более частыми воспоминаниями о далеких своих, там, за океаном, встречающих праздник при других условиях и обстановке.

После Нового года возобновились занятия и учения. Бывать в городе приходилось теперь довольно редко, чему способствовала еще его отдаленность от места нашей стоянки. Поэтому офицеру, отправляющемуся в город, давались всевозможные поручения от всей кают-компания, причем непременно вменялось в обязанность привозить как можно больше иностранных газет и журналов, как местных, так и европейских, которые потом и разбирались почти нарасхват. Дело в том, что хотя на корабле и получались русские газеты, но они доходили до нас через 2–3 недели по выходу в свет, в зависимости от пароходов, и доставлялись поэтому неравномерно и неаккуратно.

Между тем, в воздухе чувствовалось что-то тяжелое, грозное. Политический горизонт заволокло черными свинцовыми тучами; непогода должна была ударить, откуда – все понимали отлично, но когда?.. С двадцатых чисел января английская печать открыто заговорила о скором столкновении своей восточной союзницы с «северным колоссом», и несколько не стесняясь, высказывала свою симпатию первой, как вступающей в борьбу за свою свободу. Но можно ли было придавать серьезное значение этим трескучим статьям, зная любовь англичан к бряцанию оружием, не имея с другой стороны решительно никаких подтверждений из России о близящейся катастрофе?

25 января один из наших офицеров, вернувшись из города, привез известие, что во всех кафе, так же как и англий-

ских отелях, вывешена телеграмма Рейтера, сообщающая о разрыве дипломатических отношений между Россией и Японией. Офицер рассказывал, что испанцы, падкие вообще до всяких политических новостей, только и говорят, что о полученном сегодня известии; знакомые, а потом и совсем чужие, узнав в нем русского офицера, жали ему руки, выражая при этом уверенность, что если начнутся военные действия, японцам несдобровать. До поздней ночи пересуживалось в кают-компании сегодняшнее известие и его вероятные последствия. В его правдоподобности не сомневался никто, несмотря на то, что оно исходило из источника, вообще не пользующегося доверием: воздух был слишком насыщен, чтобы могло обойтись без грозы. Полученная на другой день официальная телеграмма из Петербурга подтвердила Рейтеровское сообщение.

Вслед за тем каждый новый день приносил известия одно другого невероятнее и печальнее. Внезапная атака Порт-Артура, следствием которой явились тяжелые повреждения «Ретвизана», «Цесаревича» и «Паллады», – атака, которую, по словам тех же Рейтеровских телеграмм, русские прозевали, пируя на берегу<sup>1</sup>; бой «Варяга» и «Корейца» и гибель этих судов в Чемульпо; стремительное наступление японской армии...

Верить всему этому так не хотелось, а с другой стороны, не было никакого основания считать эти новые сообщения ложными, или хотя бы преувеличенными, так как первое, о

разрыве дипломатических отношений, казавшееся также сомнительным, подтвердилось так быстро. И мы, заброшенные среди океана, на далеком западе, томились этой неизвестностью и необходимостью сидеть сложа руки, в то время, когда там, на противоположном конце земного шара, уже полилась русская кровь и братья наши умирали, взывая о помощи. Особенно неприятно было принимать разных должностных лиц и командиров, стоявших в гавани иностранных судов, приезжавших к нам на крейсер с выражением своих соболезнований. Они спрашивали, какие известия имеем мы от своего правительства, и несказанно удивлялись, получая ответ, что кроме первого – об отозвании послов, никаких. Некоторые даже этому и не верили, думая, что русские секретничают.

Действительно, упорное молчание из Петербурга становилось непонятным. Конечно, разговоры о войне и о быстро сменяющихся теперь событиях, стали постоянными в кают-компании; сколько было споров, предположений, догадок! Помню, как-то вечером, взвешивались и сравнивались шансы на море – наши и японские. «По моему мнению, господа, – сказал я, – мы потеряем на море все, и одна надежда у нас на армию». Целая буря негодования обрушилась на меня за эти слова: такого пессимизма не разделял никто. Увы, потом оказалось, что я был прав с моим невольным пророчеством.

30 января, в 5 ч дня пришла давно ожидаемая телеграм-

ма из Петербурга, и, хотя она только чрезвычайно лаконично извещала о начале военных действий, все же на душе стало как-то легче, так как томительная неизвестность теперь немного прояснялась. Сейчас же новость эта была объявлена команде, после чего отслужили молебен; настроение было приподнятое. Последующие дни прошли в ожидании подтверждения или опровержения из России тех грустных известий, которые для иностранцев сделались уже неоспоримым фактом, а также инструкций – когда и куда идти. По утвержденному высшим начальством маршруту, «Крейсер» должен был простоять в Лас-Пальмасе до половины февраля, затем пойти на Азорские острова, откуда возвращаться в Россию, с заходом в Шербур и Копенгаген. Казалось, что теперь, вследствие изменившихся обстоятельств, маршрут этот терял смысл, что возвращаться нужно скорее и притом кратчайшим путем; но почему же так медлила ожидаемая инструкция?

Наконец, в полдень, 4 февраля, она была получена, состоя из двух слов – «немедленно возвращаться», и через час на крейсере уже было приступлено к погрузке угля. Уголь принимали кроме ям еще и на палубу; принимали воду, провизию, кончали расчеты с берегом. По всем приготовлениям было видно, что поход будет продолжительный, но в каком порту предстоит ближайшая остановка, командир (капитан 2 ранга Александр Густавович фон Витте. – *Прим. ред.*) держал пока в секрете. На другой день, в 5 ч дня, «Крейсер»

снялся с якоря и, выйдя за мол, лег на север. со всех стоявших в гавани военных и коммерческих судов неслись крики «ура» и звуки русского гимна; все мачты расцвели сигналами – пожеланиями счастливого плавания и удачи, и, когда в голубой дали скрылся силуэт гористого острова, всем на корабле стало известно, что путь наш лежит в г. Виго, где по телеграфу заказан уголь, для дальнейшего следования в Россию.

Нужно ли говорить, как рвались мы все вперед, на далекий север, как хотелось нам, чтобы наш старичок корабль делал не 10 узлов (узел – морская миля –  $1\frac{3}{4}$  версты. Идти 10 узлов – значит идти со скоростью 10 миль в час. – *Прим. авт.*) – из-за противного ветра мы шли пока под парами, – а 15–20! Но, увы, на другой день, благодаря засвежевшему за ночь ветру, мы подвигались уже с трудом, со скоростью 3–4 узла и идти прежние 10 казалось нам счастьем. Затем стало еще хуже. Ветер зашел (ветер «зашел» – значит, что он стал более противным относительно курса корабля; «отошел» – наоборот. – *Прим. авт.*), и так как слабой машине «Крейсера» стало не под силу выгребать против огромной океанской зыби, мы вступили под паруса, а вследствие этого пришлось изменить курс и идти на West, в сторону от желаемого направления. 7-го курс несколько исправился – ветер отошел; 8-го погода стихла совершенно, и мы вступили под пары. 9-го, после полудня, задул попутный ветер; этим сейчас же воспользовались: поставили все наличные паруса и до

вечера следующего дня шли очень недурно.

К ночи 11-го начало свежеть; ветер заходил, и все предвещало близкий шторм. 12-го и 13-го – шторм. Двигаться к цели стало совершенно невозможным, и «Крейсер», под самым ограниченным числом парусов, неся куда-то на SO. В 4 ч дня решено было испытать последнее средство – лавировать под парами и парусами, чтобы хоть сколько-нибудь подвигаться вперед. Перебой винта был страшный, крейсер до самой фок-мачты зарывался в налетающие волны, но все же мы шли теперь более или менее к цели, со скоростью 4–5-ти узлов и были довольны. Так прошли два дня, в течение которых ветер не унимался, и лишь в ночь на третьи сутки погода начала успокаиваться; мы легли на настоящий курс и вечером, 16 февраля, встали на якорь на рейде города Виго.

Если я скажу, что в Виго испанцы встретили нас радушно, я буду не прав, – они нас прямо-таки чествовали. «Крейсер» с его экипажем был здесь хорошо известен, так как каждый год посещал Виго и простаивал подолгу в его чудной бухте, столь удобной для всевозможных рейдовых учений. За этот поход мы простояли здесь с половины сентября до половины ноября, причем местное население относилось к нам как нельзя лучше. Теперь нам были особенно рады. Местные власти ничего не имели против того, чтобы «Крейсер» принял полный запас угля и припасов; газеты выпустили по нашему адресу приветственные статьи, в которых упоминались по фамилиям все офицеры корабля, с самыми неожиданны-

ми и лестными подробностями частной жизни каждого, а фантазия одной – «Noticiero de Vigo» – дошла до того, что она поместила кроме всего прочего заметку, что к «Крейсеру», по приходе его в Россию, присоединятся еще два таких же корвета, находящихся пока в постройке, и сформированная таким образом дивизия предназначена для совместных операций на Дальнем Востоке.

Почтенная газета была по-видимому не высокого мнения о наших морских силах! На берегу, куда ни покажешься, – приветствия, рукопожатия, крики «evviva Russia». В кафе, куда мы зашли вечером, публика потребовала русский гимн, появилось шампанское и полились длинные речи на испанском языке, со всевозможными пожеланиями. Пришлось отвечать тем же; но каково же было наше удивление, когда, желая заплатить за выпитое, мы услышали в ответ, что от нас денег не возьмут, так как все уже уплачено! Наш уход из Виго был назначен на 19 февраля. За три дня стоянки были пополнены запасы по всем частям и сделаны исправления повреждений, причиненных последним штормом, и теперь все с нетерпением ждали съемки с якоря, так как было известно, что командиром получена какая-то телеграмма из России, содержание которой он хотел нам сообщить лишь по выходе в море.

Стоял ясный, тихий день. Теплые лучи солнца ярко освещали живописно расположенный город, с господствующей над ним цитаделью; с одной стороны его тянулись цепи гор,

теряясь в прозрачной дали, с другой – расстилался безмятежно дремлющий залив, сливаясь за горизонтом с ласковым голубым небом. Было довольно холодно, но, благодаря тишине воздуха и припекавшему уже солнцу, этого не ощущалось. Со всех сторон крейсер был окружен шлюпками, полными народа, выехавшего на рейд сказать нам свое про-сти, – на некоторых была музыка. Когда, подняв якорь и медленно развернувшись, мы направились к выходу, вся масса шлюпок двинулась за нами; заиграла музыка, раздались восклицания и напутствия, отчетливо раздававшиеся в ясном воздухе. Затем, понемногу шлюпки стали отставать одна за другой и вскоре остались все позади, в полосе дыма, выбрасываемого из трубы прибавившего ход крейсера; с них долго еще махали платками и шляпами. Наконец все исчезло, и, пройдя остров, замыкающий бухту, крейсер вышел в океан.

Содержание телеграммы, полученной в Виго на имя командира, было следующее: японцы купили в Англии 10 миноносцев, готовых выйти на Восток, – начальство предупредило нас об этом, так как мы могли повстречаться с ними в Английском канале. Основываясь на телеграмме, командир решил не заходить в Шербур, находящийся так близко к портам, где укрывался неприятель, могущий нас подстеречь и атаковать, а идти прямо в Христианзанд, в случае же нехватки угля зайти по дороге в какой-нибудь голландский порт. На всякий же случай мы зарядили все свои орудия и роздали команде ружья и патроны, с которыми они не расставались.

Наступила ночь, светлая, лунная. «Крейсер», слегка покачиваясь, шел свои 10 узлов, рассекая серебристую поверхность океана. Вахтенное отделение, пользуясь обыкновенно такими тихими ночами, чтобы подремать, примостившись где-нибудь на палубе, теперь оживленно разговаривало о войне, о встрече с миноносцами, которой все жаждали. Тогда мы были еще так слепы и уверены в себе, что думали, что храбрость и отвага все, что враг не страшен, а смешон. «Ваше благородие, да нешто это люди, – говорил мне как-то боцман, бывавший в Японии, – да их на одну руку семь штук пойдет», – и он презрительно смеялся... Я зорко вглядывался теперь в сверкающую даль: не покажутся ли где-нибудь подозрительные дымки, не вынырнет ли из-за гребня волны низкий корпус миноносца? Но все было тихо и спокойно, и ничего, кроме громоздящихся волн, не было видно на таинственном горизонте.

На другой день засвежело, но ветер был попутный, и, чтобы сэкономить уголь, мы вступили под паруса, продолжая делать свои 10 узлов. Потом нам опять не повезло: ветер зашел справа, что вместе с течением из канала сильно сносило нас к West, в сторону от входа в него, и, наконец, 22-го погода разразилась новым штормом от Ost и крейсер все несло да несло в океан. 23-го, получив свое место на карте, мы увидели, что для нас теперь почти одинаково – идти ли к берегам Норвегии Английским каналом или обогнув острова Великобритании. Последний путь имел за собой ту выгоду,

что по западную сторону островов мы должны были встретить попутный SSW, господствующий здесь в это время года, а также и попутное течение Гольфстрим. С другой стороны, войти в канал при свирепствующем Ost'овом ветре – было немислимо, и нам пришлось бы выжидать – пока он стихнет; кроме того, противное течение замедлило бы здесь и без того не блестящий ход нашего корабля.

В виду всего этого решено было избрать первый путь, и вечером 24-го, пользуясь некоторым затишьем, мы легли на север. Действительно, на вторые сутки оправдались и обещанный ветер, и течение, а, кроме того, благодаря действию последнего, потеплело в воздухе и настала прекрасная погода. Теперь мы шли под парами и парусами, 12–13 узлов, и утром 28-го уже вышли в Немецкое море, пройдя между северной оконечностью Шотландской группы и островом Fair. Негостеприимно встретило нас Немецкое море! Не прошло и двух часов, что крейсер вышел из теплых вод Гольфстрима, как температура понизилась на 12 градусов; к ночи нашел туман, скрывающий от глаз маяки Норвежского берега, и термометр упал ниже нуля. Мы шли ощупью, и, не имея возможности что-либо различить во мгле, должно быть, прошли Христианзанд. Наконец, 1 марта, подойдя близко к датскому берегу и считая дальнейшее движение вперед не безопасным, в 1 ч дня отдали якорь на 10-саженной глубине, по счислению, вблизи мыса Скаген. И действительно, когда через три часа прояснилось, мы увидели Скагенский маяк в 5

милях от якорного места. В полночь снялись с якоря и в 4 ч дня 2 марта пришли в Копенгаген.

Мы привыкли считать датчан если не нашими союзниками, то, во всяком случае, друзьями. В самом деле, эта маленькая страна видела немало добра от России, не говоря уж о тех родственных связях, которые существуют между Дворами нашим и датским. Идя по улицам Копенгагена, вы то и дело встречаете простолюдина с русской медалью, или интеллигента с розеткой русского ордена; лоцмана и купцы здесь с гордостью показывают вам часы, украшенные русским двуглавым орлом, – словом, масса народа так или иначе облагодетельствованы нашим правительством. И, тем не менее, я не только не видел от датчан никакого проявления симпатии по отношению к нам, а скорее наоборот, и так как люди познаются лучше всего по тому, как они к нам относятся в годину бедствия, то это более чем холодное отношение датчан к русским во время несчастья последних, может служить правильной иллюстрацией к тому, какие чувства питает к нам этот народ.

«Крейсер» сначала не хотели впускать в гавань и разрешения этого добились лишь путем дипломатических переговоров. В доставке необходимых материалов и предметов снабжения – чинились всевозможные затруднения; на улицах на нас смотрели весьма недоброжелательно. Но больше всего меня поразило явное проявление симпатии датской публики к японцам, рядом с антипатией к русским, свидетелем кото-

рых нам пришлось быть в местном «Circuse Varite». Огромное здание цирка было полно народа. Номеров представления было что-то очень много и самые разнообразные: здесь были и клоуны и фокусники, шансонетные певцы и певицы; пела любимица датчан – Dagmar Hansen, какое-то французское семейство показывало удивительные фокусы на велосипедах...

Наконец, вышел какой-то мимик, который, моментально переодеваясь за драпировкой и удивительно меняя при этом свою физиономию, делался то Наполеоном I, то покойным королем Гумбертом, то еще какой-нибудь популярной личностью; музыка при этом играла соответствующий гимн. Наконец, господин этот вышел из-за драпировки в образе нашего государя; он был очень удачно загримирован – сходство было поразительное. И весь громадный зал огласился криками недовольствия и свистками, покрывающими звуки русского гимна. Когда же вслед за этим из-за драпировки вышел император Японии, та же публика проявила дикий восторг, который еще усилился, когда адмирал Того сменил своего государя. Такой же успех имела показанная под конец вечера в кинематографе картина «японский флот на эволюциях», рядом с полным провалом другой – «русская артиллерия на маневрах». Я не мог тогда понять, да признаться, не понимаю и теперь, в чем кроется причина этой ненависти к нам датчан. Мне говорили, что датчане очень боятся Германии с ее гениальным императором во главе, который,

рано или поздно, наложит свою железную руку на слабого соседа, и что они уверены, что Россия при этом будет держаться своей политики «laissez faire» (дословно – «дать делать», «не мешать делать» (франц.) – *Прим. ред.*) и ее псевдодружба является поэтому ненужным заигрыванием, терпимым лишь из-за родства между Дворами. Но так ли это? Можно ли быть таким наивным, что, смешивая политику с частными отношениями людей друг к другу, видеть вместе с тем своего затаенного врага во всяком близком, не желающем оказать своей помощи, когда мне грозит беда?

4 марта, после полудня, мы покинули Копенгаген и после перехода без всяких приключений, при холодной, ясной погоде, – в полдень 5-го пришли в Либаву.

## II

В предыдущей главе я говорил о том, с каким нетерпением мы рвались на родину, узнав о начале военных действий, и с какими затруднениями нам давался обратный путь, на который «Крейсеру» пришлось потратить целый месяц, тогда как при более благоприятных условиях поход этот мог быть завершен в срок почти вдвое меньший. Но так или иначе – мы дошли до цели, стояли в Либаве и были au courant всех новостей с театра войны. Теперь каждому из нас хотелось поскорее расстаться с «Крейсером», чтобы отправиться на Дальний Восток или быть назначенным на одно из судов, только что начинавшей формироваться 2-й эскадры Тихого океана. Но мы ждали напрасно: все было тихо и покойно в не прснувшейся еще от зимней спячки Либаве и ее порту. Мы отбыли свои смотры и выпускные экзамены ученикам, после чего «Крейсер» втащили в бассейн порта, где он и вмерз, поступив в компанию таких же застывших среди крепкого льда кораблей, стоявших голыми и ободранными у берегов поросшего лесом порта-пустыни. Тяжелая картина!

Вид колоссальных портовых сооружений, разбросанных здесь и там по темному сосновому лесу, все эти грандиозные начинания, требующие еще массы работы, чтобы сделаться действительно полезными и оправдать те страшные затраты, которые на них сделаны, – эти корабли, почему-то заброшен-

ные и разоруженные, когда под боком лежит незамерзающее море, а флот наш и без того беден боевыми единицами, – пустынные мастерские и заводы под снежным убором, и над всем этим серое, гнетущее небо, мороз, а порой и жестокая метель – все это приводило меня в отчаяние. Не ту картину рисовал я себе, возвращаясь в Россию: думалось мне, что под суровым ударом судьбы мы наконец-то стряхнули с себя обычную лень, и вековой покой сменила лихорадочная деятельность. Разочарование это было первым в этом смысле, а потому самым тяжелым и, хотя в течение всей войны их было еще очень и очень много, они влияли потом уже не так и чем дальше, тем меньше, сделав меня под конец совершенно равнодушным к переживаемым ненормальностям.

Мы прожили, таким образом, 18 дней на своем скованном льдами, застывшем в бездействии корабле, потеряв почти всякую надежду на внимание начальства, скучая ужасным образом, ругаясь подчас, что спешили в Россию, которой совсем не нужны. За это время произошло только два более или менее интересных случая; первый из них в свое время наделал немало шума в наших морских кругах. Случилось это на второй или третий день после нашего прихода в Либаву, мы стояли тогда еще в аванпорте. Дело было вечером; заря только что угасла. Я стоял на вахте, ежился от холода и уж подумывал о том, как хорошо будет спуститься вниз – погреться и пообедать, как вдруг сигнальщик мне доложил, что с моря идут какие-то суда. Какие суда? Движе-

ние коммерческих судов в этом месяце было донельзя мало, да кроме того, ввиду объявления нашего правительства, что ночью вход в аванпорт воспрещен, все они подгоняли свой приход к дневному времени; наших военных судов ждать было неоткуда – кто же это мог быть? Я взял бинокль и начал разглядывать приближающиеся огни, дав о них знать командиру. Скоро они стали видны очень хорошо: 4–5 маленьких судов шли впереди, за ними следовало какое-то большое. Через некоторое время большое остановилось, сделало сигнал белыми и зелеными вспышками, а маленькие побежали к молу аванпорта.

Действия этих незнакомцев становились подозрительными, так что бывший в это время у нас на корабле помощник командира порта сел на свой катер и отправился доложить о случившемся начальству, а мы, недоумевая, что это значит, под свежим впечатлением Порт-Артурской атаки, зарядили свои 37-мм пушки (единственные скорострельные на судне) и продолжали следить за загадочными гостями. Они между тем совсем близко подошли к молу и прошли вдоль его с наружной стороны два раза, обменялись сигналом с ожидавшим их в море большим судном и затем, присоединившись к нему, все вместе скрылись во мраке.

Через несколько минут с береговых фортов начали светить прожекторами. Светили плохо и неумело: освещали город, аванпорт, нас, – но так и не помогли нам разъяснить, кто были эти ночные посетители. Потом одни говорили, что

это были шведы, другие утверждали, что кроме немцев здесь некому и быть. Я не знаю национальности этих непрошенных гостей, да, по-моему, и все равно, кто они были. Важен факт, что никто не воспрепятствовал чужим миноносцам – а что это были миноносцы, не подлежит никакому сомнению – сделать рекогносцировку и продефилировать под носом нашего первоклассного порта, причем, если бы не наши «Крейсер» да «Генерал-адмирал», в ожидании смотра оказавшиеся в аванпорте случайно, то ни одна душа в Либаве и порту так и не знала бы об этом таинственном посещении.

Я не верил в возможность появления японцев в Балтийском море, но если эти миноносцы принадлежали бы не нейтральным шведам или германцам, а японцам действительно, и если бы они не ограничились невинной прогулкой снаружи мола, а полным ходом влетели бы в ворота и, проскочив мимо нас, направились бы в бассейн – что было бы тогда? Положим, мы с «Генерал-адмиралом» открыли бы огонь – но какой бы он имел успех, если принять во внимание быстрый ход миноносцев и нашу неспособность осветить неприятеля боевым фонарем, так как оба крейсера стояли без паров? Какой переполох в мирно дремлющем порту, не располагающем ни одним орудием, могущим открыть огонь, ни одним снарядом под рукой! И если даже допустить, что лед мешал бы миноносцам сделать свое дело здесь, так же успешно, как несколько месяцев тому назад под Порт-Артуром, – какой нравственный удар, сколько возникло бы новых сето-

ваний на неслыханную дерзость врага, аханий да оханий и затем разных полумер для предотвращения второго «подобного же» случая! Впрочем, появление под самым носом нашей Балтийской «твердыни» псевдояпонцев и так возымело некоторое действие на администрацию порта, и ею были предприняты меры, забавные по своей наивности.

Через семь месяцев, когда мне снова пришлось быть в Либаве, я увидел стариков броненосцев «Адмирал Грейг» и «Адмирал Чичагов», стоящих в аванпорте под брандвахтенным флагом; правда, почтенные корабли эти не имели ни котлов, ни машин, ни своих тяжелых пушек, но зато исправно пугали чухонские лайбы, осмелившиеся приблизиться к молу, холостыми выстрелами из мелких скорострелок. Кроме того, на молу, у средних входных ворот, были установлены две пушчонки полевой артиллерии и такие же два или три орудия красовались на деревянной дамбе у входа в канал военного порта, с левой стороны; на возвышенном же правом берегу, вблизи парома, достраивалась вышка, на которую предполагалось водрузить прожектор.

Научились ли светить береговые форты – я не знаю, и не думаю также, чтобы кто-нибудь мог серьезно рассчитывать на то, что пара полуразвалившихся броненосцев и несколько жалких пушек смогли бы остановить неприятеля, если бы он действительно решил сделать атаку на порт<sup>2</sup>.

17 марта прибыл из Германии купленный нами большой океанский пароход «Fürst Bismark». Говорили, что из него

предполагается сделать вспомогательный крейсер, и нам, еще не наученным горьким опытом войны, мысль эта казалась блестящей. Все восторгались вновь прибывшей громадиной, запрудившей чуть не половину узкого канала, ведущего в бассейн военного порта, и правда, если судить о пригодности судна по его внешности, восторг этот был вполне основателен, так как «Fürst Bismark», несмотря на свои размеры, был очень изящен, а по чистоте мог поспорить с любой яхтой. Через несколько дней, когда на пароходе подняли флаг Добровольного флота и перекрестили его в «Дон», я был на нем и осмотрел подробно. Роскошь и богатство внутренней отделки меня поразили, хотя я и не раз видел раньше пароходы «Hamburg-America Line» – и, конечно, я завидовал тем офицерам, которые были назначены на новый наш крейсер. Но когда я стал соображать, где можно на нем установить орудия и какого калибра, я пришел к самым печальным заключениям. Таким образом, единственным оправданием огромных затрат, связанных с покупкой «Дона», оставались его хорошие механизмы и котлы, делавшие его способным нести посыльную службу при эскадре. Впоследствии оказалось, что я ошибся и в этом: на первом же переходе «Дона», благодаря неопытности и небрежности казенных кочегаров, старые котлы его были приведены в полную негодность, и драгоценный пароход этот, вернувшись затем в Либаву, так и не выходил больше в море во время войны из-за предпринятого на нем бесконечного ремонта.

24 марта, наконец, потребовали из Севастополя возвращения наших учеников, подобно нам скучавших от бездельности на корабле. Они уехали ранним утром следующего дня, а спустя несколько часов поехал и я – сначала в Петербург, а затем в Севастополь.

Прожив в Севастополе самое короткое время на берегу, я был назначен в плавание на учебный корабль, для каковых целей впервые предназначался броненосец («Двенадцать апостолов». – *Прим. ред.*), взамен устаревших рангоутных судов вроде «Крейсера», ходивших до сих пор каждую весну с учениками квартирмейстерами в заграничное плавание из Кронштадта. Будучи сильно занят делом, к которому я всегда чувствовал большую любовь, я на первых порах как-то меньше думал о военных событиях и о том, что моя служба в Черноморском флоте почти совершенно исключает возможность и даже надежду когда-нибудь принять в них участие ввиду того, что выйти из кадра этого флота дело настолько трудное, что даже такое экстраординарное обстоятельство как война, нисколько не облегчает возможность перехода в другую часть.

Но прошли две недели, и сознание, что я обречен сидеть на своем броненосце, прикованном к бочке на безмятежном Севастопольском рейде, начало меня мучить. Здесь, помимо особенности моего характера, требующего постоянных перемен места и впечатлений, заговорило еще негодование на то, что мы, молодые силы нашего флота, принуждены чуть

ли не вымалывать у начальства, чтобы нас отправили на театр войны, в то время как наши балтийские собратья успевали в этом безо всякого труда и часто, даже помимо своей воли, назначались на суда Тихого океана. Помню, как сейчас, хождение в штаб – проситься на войну; я был там два раза и добился лишь того, что меня зачислили в «кандидаты», записав мою фамилию на клочке бумаги, чему, конечно, нельзя было придавать никакой цены. Рассказывали, что одному офицеру, энергично настаивавшему на отправке на Восток, пригрозили гауптвахтой за то, что он, мол, надоедает начальству. Что было делать? Офицеры просили как милостыни того, что было их целью и назначением, – нам отказывали и грозили – неужели не было никакого выхода из этого положения?

С первых чисел мая в Севастополе начали вооружаться два парохода-добровольца – «Смоленск» и «Петербург». Об их назначении сначала ничего не было известно: говорили, что они будут служить транспортами при эскадре адмирала Рожественского, к которой присоединятся в Средиземном море, – но и только. В течение этого месяца оба парохода приняли полный запас угля, заполнив им все свои трюмы; затем на них установили беспроволочный телеграф и орудия. Уход добровольцев предполагался в конце июня.

В начале июня артиллерийский офицер нашего броненосца (лейтенант Андрей Владимирович Никитин 3-й. – *Прим. ред.*) был назначен на ту же должность на «Петербург», и с

тех пор моя тоска и желание вырваться из Севастополя не давали мне покоя. Через несколько дней, встретившись с этим офицером, я спросил его – не могу ли и я как-нибудь устроиться на «Петербург», на что он посоветовал мне обратиться к командиру парохода (капитану 2 ранга Ивану Грациановичу Скальскому. – *Прим. ред.*). На другой день после завтрака я съехал с броненосца и отправился на «Петербург», командир которого был извещен относительно моего приезда; выслушав мою просьбу, он обещал свое полное содействие, хотя и предупредил меня, что все зависит от штаба. Затем он назначил мне день, когда я могу приехать за окончательным ответом. Я вернулся на свой корабль довольный, радостный и полный надежд; дело казалось мне выигранным, и нужно ли говорить, с каким нетерпением я ждал назначенного дня. И вдруг все рухнуло – штаб не нашел возможным назначить на пароход еще одного офицера от военного флота.

18 июня на броненосец приехал командир «Смоленска» (капитан 2 ранга Петр Аркадьевич Троян. – *Прим. ред.*). У нас было в это время шлюпочное учение, и мы мало обратили внимания на этот визит, тем более что гость направился в командирскую каюту. Во время перерыва занятий меня и еще двух офицеров позвали к командиру. «Вот, – сказал, указывая на нас, командир (капитан 1 ранга Митрофан Николаевич Коландс. – *Прим. ред.*), – они все желают идти на войну и не раз ходили в штаб просить о своем назначении; было бы несправедливо с моей стороны указать вам на одно-

го из них, так как для меня они все одинаково хороши, – выбирайте, поэтому, сами». Командир «Смоленска» ответил, что находится не в меньшем затруднении и самым справедливым будет поэтому, если мы решим вопрос между собой. Тогда мы вышли и согласились решить дело «на узелки». Мне никогда не везло ни в каких лотереях и жеребьевках – счастье не улыбнулось мне и на этот раз.

Последующие дни, субботу и воскресенье, я провел в самом отвратительном настроении духа; все было кончено, всякая надежда уйти на этих пароходах-крейсерах, что мне особенно хотелось, была теперь потеряна навсегда: «Петербург» уже ушел<sup>3</sup>, а уход «Смоленска» был назначен на вторник, 22-го. Я был так удручен своей неудачей, что, проезжая по рейду мимо «Смоленска», старался на него не смотреть, тогда как раньше всегда любовался этим красавцем.

В понедельник на броненосце шла погрузка угля. С 8 ч утра до полудня я стоял на вахте, и, отбив свой срок, спустился в кают-компанию завтракать, когда вошедший вестовой доложил, что меня зовет командир. «Что такое?» – подумал я, с неохотой вставая и направляясь в командирское помещение. «Я должен вас порадовать, – обратился ко мне командир, когда я вошел. – Вы назначены штурманским офицером на “Смоленск”, вместо вашего товарища, вытянувшего жребий. Командир парохода, раньше, чем просить за него в штабе, собрал о нем сведения, которые его не удовлетворили, и он решил тогда остановиться на вас. Явитесь сейчас

на «Смоленск», а затем вы свободны, – вам нужно торопиться с переборкой на пароход, так как он уйдет завтра, после полдня; часа в четыре зайдите в штаб – к тому времени должен выйти приказ о вашем назначении».

Я был ошеломлен. Почему мой товарищ был отставлен, почему выбор остановился на мне, которого командир «Смоленска» совершенно не знает, почему меня, не специалиста, он берет к себе штурманом, когда в Черноморском флоте сколько угодно матерых штурманов, жаждущих такого назначения? Кто ворожил за меня? От счастья я не мог есть и тотчас же поехал являться на «Смоленск». Затем, предоставив вестовому уложить и перевести с броненосца мои вещи, я поехал в город ликвидировать свои дела и в 11 ч утра следующего дня окончательно утвердился на новом месте.

### III

В 1 ч дня 22 июня «Смоленск» поднял якорь и, быстро развернувшись машинами к выходу из Севастопольской бухты, дал прощальный свисток своей мощной сиреной и тронулся вперед, рассекая изящно вогнутым штевнем лазурные воды словно застывшего моря. Еще несколько времени – телеграф на полный ход – и панорама Севастополя понемногу исчезла за облаком дыма, выбрасываемого из всех трех труб быстро мчавшегося крейсера. Впереди было неизвестное будущее: жизнь, полная случайностей, опасностей может быть, она манила меня и звала к себе. Скорей бы, скорей! – думалось мне и вместе с тем не верилось, что вырвался таки я на простор, что счастье мне улыбнулось.

Действительно, мое назначение на «Смоленск» за сутки до неизвестного похода и сопряженный с ним сумбур, в котором я пробыл это короткое время, не дали мне опомниться и прийти в себя, и только теперь, когда, придя в свою каюту, я услышал мерный стук винтов и журчание воды у борта, я мог окончательно убедиться, что все случившееся не сон, а сама действительность. Каков наш маршрут? За последние дни в Севастополе мне приходилось слышать всевозможные предположения о будущем походе «Смоленска», одно другого привлекательнее. Говорили, например, что назначение крейсера – ловить контрабанду, направляемую в Японию на

линии Сан-Франциско – Иокогама, но, конечно, всем этим слухам нельзя было верить. Когда скрылись берега, командир собрал нас и сообщил ближайшее назначение крейсера, прося держать его в секрете, как перед командой, так и в письмах к кому бы то ни было.

Назначение наше было следующее: из Константинополя, где предполагалась самая короткая остановка, идти в Порт-Саид, затем Суэцким каналом выйти в Красное море и здесь останавливать и задерживать суда, везущие военную контрабанду в порта Японии. Со списком главных контрабандистов, составленным по сведениям наших агентов в Англии, Голландии и Германии, мы тут же познакомились.

«Смоленск» вышел из Севастополя как коммерческий пароход, под флагом Добровольного флота. В его коносаментax значилось, что пункт его назначения – Владивосток, а груз – уголь и команда на суда Тихоокеанской эскадры. Офицеры, которых на крейсере было гораздо больше, чем полагается на коммерческих судах, во избежание всяких недоразумений были записаны пассажирами, следующими на Восток, на эскадру; в числе их был и я. Угля на «Смоленске» было взято 4500 тонн, которые, кроме ям, поместились в четырех из его трюмов; 500 тонн, уложенные в мешках, были сложены на просторном спардеке крейсера.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.