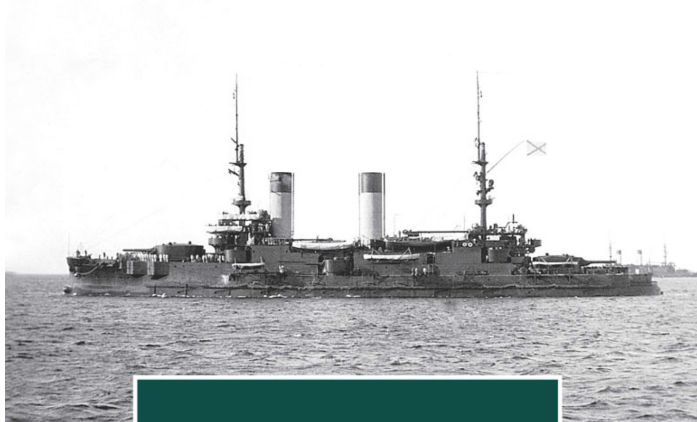


помни войну



«Орел» в походе и в бою

Сборник
Роберт Владимирович Кондратенко
К. Б. Назаренко
А. С. Гладких
«Орел» в походе и в
бою. Воспоминания и
донесения участников
Русско-японской войны
на море в 1904–1905 годах
Серия «Помни войну»

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=35010760

*«Орел» в походе и в бою. Воспоминания и донесения участников
Русско-японской войны на море в 1904–1905 годах: Издательско-
полиграфический комплекс «Гангут»; СПб.; 2014
ISBN 978-5-904180-92-8*

Аннотация

В сборнике документов публикуются рапорты, записки, дневники, личные письма и воспоминания офицеров и нижних

чинов эскадренного броненосца «Орел», участвовавших в походе в составе 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток и в Цусимском сражении в мае 1905 года. Для широкого круга читателей, интересующихся историей Российского флота.

Содержание

Введение	6
Письма командира броненосца, капитана 1 ранга Н.В. Юнга	31
Дневник мичмана князя Язона Константиновича Туманова	55
Конец ознакомительного фрагмента.	75

**А.С. Гладких, Р.В.
Кондратенко,
К.Б. Назаренко**
**«Орел» в походе и в
бою. Воспоминания и
донесения участников
Русско-японской войны
на море в 1904–1905 годах**

© А.С. Гладких, Р.В. Кондратенко, К.Б. Назаренко, составление, 2014

© Издательско-полиграфический комплекс «Гангут»,
2014

Введение

Эскадренный броненосец «Орел» – единственный корабль типа «Бородино», уцелевший в Цусимском сражении. Остальные погибли почти со всем личным составом (кроме списанных до боя): спаслись только юнкер Максимов и полтора десятка нижних чинов команды «Князя Суворова», принятые миноносцем «Буйный», а также матрос С.С. Юшин с «Бородино». Это существенно ограничивает круг материалов, позволяющих судить о том, что происходило на новейших броненосцах российского флота под огнем противника.

В нашем распоряжении, кроме воспоминаний офицеров и нижних чинов «Орла», только рапорты и показания в Следственной комиссии командующего эскадрой, вице-адмирала З.П. Рожественского и нескольких чинов его штаба: флаг-капитана, капитана 1 ранга К. К. Клапье де Колонга, флагманского штурмана полковника В.И. Филипповского, капитана 2 ранга В.И. Семенова, флагманского минного офицера лейтенанта Е.А. Леонтьева, флаг-офицера лейтенанта Н.Л. Кржижановского, младшего флаг-офицера мичмана В.Н. Демчинского. Однако в силу своего служебного положения большинство из них находилось в боевой рубке и центральном посту «Князя Суворова».

Между тем, мы располагаем как официальными рапорта-

ми и показаниями старшего офицера «Орла» капитана 2 ранга К.Л. Шведе, старшего артиллерийского офицера лейтенанта Ф.П. Шамшева, старшего судового механика полковника И.И. Парфенова, младшего артиллерийского офицера лейтенанта Г.М. Рюмина, младшего штурманского офицера лейтенанта Л.В. Ларионова, вахтенных начальников лейтенантов К.П. Славинского и С.Я. Павлинова, вахтенных офицеров мичманов князя Я.К. Туманова, О.А. Щербачева, трюмного механика поручика Н.М. Румса, корабельного инженера, младшего помощника судостроителя В.П. Костенко, так и письмами командира корабля, капитана 1 ранга Н.В. Юнга, дневниками и записками Л.В. Ларионова, мичмана князя Я.К. Туманова, сигнальщика В.П. Зефирова, а также артиллерийского кондуктора К.М. Торчкова, предположительно машинного квартирмейстера 1-й статьи И. А. Тарутина, рулевого Ф. Соколова. В совокупности они дают достаточно полную картину пережитого личным составом броненосца в походе и бою.

Большая часть этих документов увидела свет на страницах сборников донесений и показаний моряков 2-й эскадры флота Тихого океана «Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV», публиковавшихся с 1907 по 1914 год, но некоторые до недавнего времени оставались неопубликованными.

При более близком знакомстве со всеми теми материалами, которые дошли до нас, можно убедиться, что печатались

наиболее информативные, в своей совокупности рисующие картину боя достаточно полно и всесторонне. Не вошедшие в их состав лишь вторят первым, хотя и не лишены некоторых интересных деталей. Однако как первые, так и вторые нуждаются в должной критике, без которой оценить степень достоверности и полноты сообщаемых сведений невозможно.

Надо сказать, что от излишнего доверия к данным, фигурирующим в упомянутых материалах, остерегает довольно заметный разнобой в цифрах, который можно проиллюстрировать на нескольких примерах, в частности, касающихся запасов угля. К сожалению, сколько-нибудь точными данными об остатках топлива на броненосце к началу боя 14 мая исследователи не располагают. Казалось бы, можно принять в расчет опубликованные показания старшего офицера, капитана 2 ранга К.Л. Шведе, будто утром этого дня на корабле находилось 1090 т угля, и корабельного инженера В.П. Костенко, что эти же запасы достигали 1100 т¹. Однако другие источники показывают, что упомянутые цифры не отражают действительного положения.

Следует оговориться, что в опубликованных показаниях В.П. Костенко есть разночтение: на одной странице (с. 288) автор говорит о 1100 т, а на другой (с. 289) приводит пе-

¹ Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел.2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 4. Показания в Следственной Комиссии. – СПб., 1914. – С. 252, 287.

речень мест хранения угля, из которого следует, что общее его количество достигало всего 1080 т. Если же обратиться к подлиннику показаний В.П. Костенко от 5 сентября 1906 года, а они записывались допрашиваемыми собственноручно, то можно увидеть, что он указал иное количество топлива, хранившегося «на спардеке в коечных сетках» – 25 т, но затем кто-то, явно спустя некоторое время и другими чернилами, зачеркнул в этом числе двойку, оставив только 5 т, отчего и общий запас понизился с 1100 до 1080 т. Едва ли эта правка произведена самим В.П. Костенко, так как в своих позднейших воспоминаниях «На «Орле» в Цусиме» он и во все писал о запасе в 1200 т, который мог сохраниться на броненосце ко входу в Корейский пролив. Между тем, 5 т в коечных сетках фигурируют в показаниях К.Л. Шведе². Можно предположить, что, за исключением этой, остальные цифры заимствованы В.П. Костенко из данных старшего офицера.

Заслуживает внимания то обстоятельство, что в первом случае В.П. Костенко приводит не точные, а расчетные данные. Известно, что 15 апреля он сильно порезал левую ступню, был переведен на госпитальное судно «Орел» и вернулся на броненосец только 5 мая, причем, по словам младшего

² РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3598. Л. 58; Костенко В.П. На «Орле» в Цусиме. Воспоминания участника Русско-японской войны на море в 1904–1905 годах. – 3-е изд. – СПб.: Гангут, 2007. – С. 495; Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 4. Показания в Следственной Комиссии. – СПб., 1914. – С. 252.

судового врача, А.П. Авророва, к началу боя «нога его находилась еще в лубке (гипсе. – *Р.К.*), он у нас и находился в перевязочном пункте»³. Разумеется, не будучи в состоянии передвигаться по кораблю самостоятельно, В.П. Костенко не мог следить за изменением запасов топлива и ориентировался на чужие сведения и оценки.

Между тем, согласно «тетради», в которую по приказанию старшего офицера крейсера «Алмаз», капитана 2 ранга А.П. Дьячкова сигнальщики каждое утро заносили «утренние рапорты», в данном случае флажные сигналы о наличии угля на кораблях эскадры, к 8 часам утра 13 мая запасы топлива на «Орле» составляли 1095 т⁴. Разумеется, спустя сутки, при расходе, как можно судить по таблице, около 113 т (в источниках фигурирует и другая величина – согласно В.П. Костенко, а также флагманскому минному офицеру лейтенанту Е.А. Леонтьеву с «Князя Суворова», расход достигал 125 т в сутки⁵), должно было оставаться около 982–987 т.

³ РГАВМФ Ф. 417. Он. 1. 3412. Л. 334.

⁴ Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 5. Показания в Следственной комиссии. – Пт., 1914. – С. 66–67.

⁵ Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 4. Показания в Следственной комиссии. – СПб., 1914. – С. 115.

Запасы угля на броненосцах типа «Бородино» в последние дни перед Цусимским сражением согласно тетради сигнальщиков «Алмаза»

Броненосец	Май							
	7	8	9	10	11	12	13	14
«Александр III»	1515	1400	1285	1182	1400	1320	1205	—
«Бородино»	1464	1355	1252	1154	1323	1221	1115	—
«Орел»	1380	1262	1150	1035	1288	1205	1095	—

Составлено по: Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 5. Показания в Следственной комиссии. – Пт., 1914. – С. 69. Запасы «Князя Суворова» неизвестны, так как он, будучи флагманским кораблем, сигналов не поднимал.

Старший механик «Орла», полковник И.И. Парфенов, по какой-то причине воздержался от оценки запасов топлива по состоянию на утро 14 мая и указал только приблизительную емкость угольных ям (в нижних и верхних ямах примерно по 600 т)⁶. Однако сохранились его показания в Следствен-

⁶ Заметим, что согласно данным С.Е. Виноградова в 12 угольных ямах броненосцев типа «Бородино» помещалось до 1158 т кардифского угля. См.: Виноградов С.Е. Броненосец «Слава». Непобежденный герой Моонзунда. – М., 2011. – С. 54.

ной комиссии по делу о сдаче 15 мая 1905 года эскадренных броненосцев «Орел» и «Император Николай I», броненосцев береговой обороны «Генерал-Адмирал Апраксин» и «Адмирал Сенявин», от 8 февраля 1906 года. Тогда И.И. Парфенов заявил: «В момент сдачи оставалось около 600 тонн угля. До Владивостока дойти хватило бы. Суточный расход в день сдачи для 14-узлового хода был бы в пределах от 200 до 300 тонн»⁷.

Если учесть, что в бою «Орел» двигался со скоростями, не превышавшими 11 уз, а ночью после боя и утром 15 мая – едва ли быстрее 11,5–12 уз, то за прошедшие с начала боя (13 ч 49 мин 14 мая) часы он едва ли сжег указанные И. И. Парфеновым 200–300 т. Отсюда легко заключить, что утром 14 мая в ямах броненосца могло оставаться менее 900 т, спустя же несколько часов запас еще сократился. Примечательно, что в воспоминаниях В.П. Костенко указывается, что утром 15 мая «Орел» сохранял еще 750 т угля, то есть, исходя из приводимых старшим механиком цифр расхода, за сутки до этого мог иметь его в пределах 950–1050 т⁸.

Примечательно, что в расчетах В.П. Костенко фигурирует запас в 2000 т угля при выходе из бухты Ван Фонг, расход к «12 часам дня 14-го» в 1400 т и 520 т, принятые во время погрузок в море 5 и 10 мая. Между тем, согласно публикуемому дневнику машинного квартирмейстера И.А. Тарутина,

⁷ РГАВМФ Ф. 417. Он. 1.3411. Л. 162–162 об.

⁸ Костенко В.П. Указ. соч. – С. 563.

когда «Орел» покидал берега Аннама, на нем было 1926 т топлива, 5 мая погрузили 175 т, 10 мая еще 235 т, после чего, с учетом расхода, запас составил 1265 т. Эти цифры уступают данным «тетради сигнальщиков “Алмаза”». К слову, фигурирующие там 1288 т на 11 мая вполне могут оказаться результатом неверного прочтения записи из-за плохого почерка вахтенного сигнальщика или ошибкой последнего в разборе сигнала. Если это предположение имеет основания, то при суточном расходе около 113 т к утру 14 мая на «Орле» вполне могло оставаться приблизительно 926 т. Но как бы ни было, данные И.И. Парфенова и И.А. Тарутина заставляют относиться к цифрам не только В.П. Костенко или К.Л. Шведе, но и остальных, как к оценкам, причем по большей части завышенным.

Заметим, что такое завышение наблюдается и в показаниях Следственной комиссии офицеров других кораблей. В частности, согласно утверждениям старшего механика броненосца «Сисой Великий», полковника С.Э. Боровского: *«Угля в начале боя было около 900 тонн...»*. Между тем, сохранившийся «утренний рапорт» того же механика от 14 мая 1905 года свидетельствует, что угля имелось 600 т, а расход за предыдущие сутки составлял 78 т. Добавим, что журнал сигнальщиков «Алмаза» показывает на утро 13 мая запас «Сисоя Великого» в 673 т угля⁹. Другими словами,

⁹ Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 4. Показания в

чудом уцелевший аутентичный документ дает значение, на треть меньшее, нежели позднейшие показания лица, этот документ составившего.

Столь же осторожно следует подходить и к оценке офицерами и нижними чинами «Орла» скорости корабля, особенно после боя, в ночь с 14 на 15 мая и следующим утром. Прежде всего, их мнения по этому вопросу заметно расходятся. Так, С.Я. Павлинов утверждает, что броненосец в это время шел «от 13 до $13\frac{1}{2}$ узлов» при 90–95 оборотах гребного вала. К.Л. Шведе писал о 12–13 узлах. И.А. Тарутин же и вовсе полагал, что «Орел» имел 14-узловой ход. Помощник старшего судового механика, штабс-капитан К.А. Складчиков показывал: «Шли всю ночь и на другой день оборотов 85–90, узлов $13\frac{1}{2}$ (на пробе при меньшем углублении и 107 оборотах, чистой подводной части, отборном угле, свежих кочегарах – дали 17,5 узлов)»¹⁰.

Однако ночью и утром «Орел» шел в кильватер броненосцу «Император Николай I», а за ним, в свою очередь, двигались броненосцы береговой обороны «Генерал-Адмирал Апраксин» и «Адмирал Сенявин», офицеры которых дружно указывают заметно меньшие скорости. Так, контр-адмирал Н.И. Небогатов показывал: «Наконец, в 1-м часу ночи позатихло, атаки миноносцев прекратились. В это время

Следственной Комиссии. – СПб., 1914. – С. 321, 323; Вып. 5. Показания в Следственной Комиссии. – Пг., 1914. – С. 69.

¹⁰ РГАВМФ Ф. 417. Оп. 1. 3411. Л. 84.

старший штурман сделал наблюдение (у нас ничего не было: компасы и все остальные приборы были сняты и спрятаны, потому что иначе мы остались бы без всяких инструментов). Штурмана определили место, и оказалось, что мы идем со скоростью 11,2 узл.»¹¹.

О том, что и после указанного расчета скорость «Императора Николая I» не увеличилась, говорят показания как Н.И. Небогатова, старшего механика броненосца, капитана М.И. Хватова, а главное – старшего штурмана, лейтенанта Н.Н. Макарова. В частности, во время суда адмирал рассказывал, что вызвал к себе старшего механика и приказал идти как можно быстрее: «Он говорит: “Я теперь имею 94–93 оборота, но я не надеюсь идти так все время. Позвольте сбавить мне обороты до 85–86”. Я говорю: “Я вам не указываю числа оборотов, а приказываю идти возможно скорее, но так, чтобы машина выдержала”. Кап. Хватов исполнил мое приказание, и в результате получился ход только в 11,2». Сам же М.И. Хватов пояснял: «Дело в том, что в справочной книге скорость хода “Николая I” 14 узл., а на суде все показывают скорость хода 11 узл. Это противоречие объясняется тем, что 14 узл. – скорость предельная, даваемая на испытании, когда все в отменном порядке, котлы чистятся, употребляют отборный уголь. После долгого перехода в 15 000 миль этих условий не могло быть. Кроме того, во время боя бы-

¹¹ Отчет о сдаче 15 мая 1905 г. неприятелю судов отряда бывшего адмирала Небогатова. – СПб., 1907. – С. 57.

ла разбита дымовая труба, что вовсе лишило котлы тяги, а к довершению всего носовое отделение было залито водой и давало крен на нос. Все это уменьшило ход броненосца до 11 узл.»¹².

Согласно показаниям старшего штурмана «Императора Николая I»: «Вечером 14 мая, после 9 часов, определил свое место по звездам. Курс был назначен NO 23°, но держали правее градусов на восемь, т. к. девиация сильно изменилась, точно определить ночью ее не мог, потому главных компасов не было. В 6 час. утра 15 мая сделал 1-е наблюдения солнца, около 9 час. вторые, получил точное место корабля. В это время с левой стороны открылся остров Дажелет. Ход все время был ШД узлов при полном обороте машин»¹³.

Близкие значения фигурируют и в показаниях командиров броненосцев береговой обороны. Так, командир «Генерал-Адмирала Апраксина» капитан 1 ранга Н.Г. Лишин объяснял: *«15 числа ход “Апраксина” был 11 узлов, несмотря на то, что машины работали 110, а иногда и 115 оборотов; такой плохой ход был потому, что носовое отделение броненосца было затоплено, и он сильно буравил воду...»*. Ему вторил командир «Адмирала Сенявина», капитан 1 ранга С.И. Григорьев: *«Наибольший ход, который мог дать броненосец береговой обороны “Адмирал Сенявин” в бою 14 мая и во время ночных минных атак с 14 на 15 мая, был*

¹² Отчет о сдаче... – С. 57, 173.

¹³ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3412. Л. 65–65 об.

$11\frac{1}{4}$ – $11\frac{1}{2}$ узлов». Не противоречат последним и показания флаг-капитана штаба командующего III броненосным отрядом, капитана 2 ранга В.А. Кросса: «...Во время же боя ход колебался от 8 до $11\frac{1}{4}$ узла (большие мы не могли дать, как оказалось утром 15 мая)»; вахтенного офицера «Императора Николая I», прапорщика по морской части А.А. Шамие: «...Мы едва могли дать $11\frac{1}{2}$ мили в час»; а отчасти и мичмана барона Г.К. Унгерн-Штернберга: «Ночью мы шли от $11\frac{1}{2}$ до $12\frac{1}{2}$ узлов...»¹⁴.

Подобные расхождения в оценках можно объяснить тем, что на «Орле», двигавшемся в кильватер флагману, оставшиеся в строю офицеры, в большинстве своем получившие ранения и контузии, да к тому же руководившие приведением броненосца в порядок после боя, видимо, не ставили перед собой задачу точного определения скорости, равно как и места корабля. Скорость оценивалась по показаниям тахометра, без учета влияния обрастания подводной части корпуса корабля.

В пользу такого предположения говорит, в частности, и сопоставление показаний прапорщика по механической части В.И. Антипина с показаниями других лиц. По словам В.И. Антипина: «Очень часто приходилось закрывать поддувало, продувать котлы и вообще принимать меры, чтобы из-

¹⁴ Русско-японская война 1904–1905 гг.... Вып. 4.... – С. 263, 302, 355, 361, 159,232; Вып. 1.... – С. 141.

бавиться от излишнего давления пара; были моменты, когда давление по манометрам доходило до 300 фунтов, тогда как предельное 250 ф[унтов] (предохранительные клапана, очевидно, не исправно действовали); в продолжение всего боя 14 мая пару менее 220 ф[унтов] не было... Ход был почти полный, и пар держать было не так легко; меня стало беспокоить, что люди видимо (т. е. заметно. – *Р.К.*) кладут последние силы, с самого утра работает одна и та же боевая смена, и заменить некем...»¹⁵.

Между тем, согласно показаниям флаг-капитана штаба командующего эскадрой, капитана 1 ранга К.К. Клапье де Колонга: «Чтобы всем судам нашей эскадры держаться соединено и маневрировать, она не могла иметь более 10 узлов...». Флагманский штурман полковник В. И. Филипповский утверждал: «В бою у нас ход был 9 узлов...». По словам Н.И. Небогатова: «Так как во время боя I-й отряд не держал более 9 узлов ходу, то и мой отряд ни одного момента не испытывал неудобства от недостаточности хода, напротив, по временам приходилось даже уменьшать ход, так как бывали случаи, что мой отряд набегал на I-й». Показания адмирала уточняются показаниями флаг-капитана штаба командующего III броненосным отрядом капитана 2 ранга В.А. Кросса: «Во время же боя ход колебался от 8 до 11 ³/₄ узла (боль-

¹⁵ Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 3. Донесения и описания участников боя. – СПб., 1907. – С. 579, 582.

ше мы не могли дать, как оказалось утром 15 мая», а также старшего флаг-офицера того же штаба лейтенанта И.М. Сергеева: «Трудно указать, какой ход мы имели в дневном бою, он менялся от самого большого до малого, и в среднем был, никоим образом не более 9–10 узлов»¹⁶.

Таким образом, движение со скоростями «от 8 до $11\frac{1}{4}$ узла», а преимущественно около 9 уз, оценивалось В.И. Антипиным как «почти полный» ход. Разумеется, 28-летний прапорщик, вчерашний техник губернского земства, попавший на флот с началом войны, а на «Орле» распоряжавшийся в кормовых котельных отделениях (№ 3 и 4), ориентировался исключительно по давлению пара в котлах (причем оперировал величинами, отличавшимися от спецификационных, так как по спецификации «наибольшее рабочее давление в котлах 21 кил[ограмм] на кв[адратный] сант[иметр]»^{17 18}, т. е. около 300 фунтов на квадратный дюйм), что никак нельзя признать достаточным для определения скорости. Соответственно и все другие оценки этого параметра чинами котельной, равно как и машинной, команды имеют ограниченное значение: их трудно соотнести с действительной скоростью корабля.

¹⁶ РГАВМФ. Ф. 417. Он. 1. Д. 3411. Л. 160.

¹⁷ Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Выл. 4. Показания в Следственной Комиссии. – СПб., 1914. – С. 60, 83, 107, 159, 171.

¹⁸ РГАВМФ. Ф. 427. Он. 1. Д. 574. Л. 113.

Примечательно, что возможность увеличения скорости не согласуется с показаниями И.И. Парфенова, от 8 февраля 1906 года, о состоянии машинной команды: «Потери машинистов и кочегаров убитыми и ранеными в машинных и кочегарных отделениях не было, но все люди были сильно переутомлены, так как никто не имел отдыха за 1 ¹/₂ суток при непрерывной усиленной работе и постоянном нервном напряжении. Кроме того, от дыма от пожаров, попадавшего в машинные и кочегарные отделения, сильно разъедало глаза, и многие угорали, а от ядовитых газов, спускавшихся в машинные отделения вместе с сыпавшимися осколками снарядов, некоторые испытывали отравление газами, выражавшееся в рвоте. На переутомление команды немало действовала также температура в машинных отделениях: от 42 до 44 °R (52–55 °C. – *Р.К.*) в самом прохладном месте. При этом надо заметить, что в бой вступили с надорванными силами от продолжительного перехода»³.

Правда, и сам И.И. Парфенов отдал дань оптимистическим оценкам достижимой скорости. По его словам: «Так как часть моих записок была сожжена на брон[еносце] “Орел”, а другая часть пропала вместе с моими вещами, то ответить, основываясь на цифровых практических данных, какой ход мог дать броненосец в момент сдачи, я не могу. Принимая в соображение качество угля, а также, что подводная часть давно не красилась в доке, что котлы были 1 у сутки под большим ходом и, наконец, все люди были переутом-

лены, я считаю, что в течение первых 6 часов, пока хватило бы отборного угля, можно было бы развить скорость до 16 узлов, а потом не более 14–15»¹⁹. Однако, по нашим оценкам, указанные И.И. Парфеновым значения следует уменьшить, как минимум, на 0,7–1 уз²⁰.

Определенный разброс существует и в отношении хронометража событий. Моменты времени указываются разные. Так, по словам старшего офицера «Орла», капитана 2 ранга К.Л. Шведе, «Бородино» погиб около 19 ч 12 мин, перестрелка же с японцами прекратилась примерно в 19 ч 35 мин, с наступлением темноты, после чего начались атаки японских миноносцев. Заход солнца К.Л. Шведе относит к 19 ч 30 мин. Между тем, Н.Г. Лишин утверждал, что бой завершился около 19 ч 15 мин и тогда же заходило солнце, а японские миноносцы показались примерно в 19 ч 45 мин. Н.И. Небогатов также показывал, что окончание боя и заход солнца имели место около 19 ч 15 мин, но к этому же времени относит и появление японских миноносцев²¹.

Нет единства и в описании обстоятельств сдачи кораблей японцам 15 мая. В частности, К.Л. Шведе указывал, что ма-

¹⁹ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1.Д. 3411. Л. 162.

²⁰ Кондратенко Р.В. О скорости броненосцев типа «Бородино» в Цусимском бою // Гангут. – 2013. – Вып. 75. – С. 65–88.

²¹ Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 3. Донесения и описания участников боя. – СПб., 1907. – С. 354, 355, 370, 539, 544, 548, 549; Вып. 4... – С. 56, 57.

шину «Орла» остановили «некоторое время спустя» после 10 ч 38 мин, когда на «Императоре Николае I» был поднят сигнал о сдаче. По словам И.И. Парфенова, это произошло ровно в 11 ч утра, а вот младший врач А.П. Авроров показывал, что лишь «около 12 час[ов]» дня выяснились подавляющие силы неприятеля», и лишь затем «началась стрельба», завершившаяся сдачей²².

Несомненно, подобные разночтения в показаниях «орловцев» и других моряков объясняются тем, что все они не имели возможности фиксировать точные моменты времени, а спустя несколько недель, тем более месяцев, память уже подводила не только при попытках эти моменты указать, но и при определении последовательности событий. Особенно сильно должно было сказываться на запоминании состояние моряков: многие из офицеров «Орла» уже в начале боя получили ранения. Так, ранен в лицо и контужен был К.Л. Шведе, несколько раз ранен и контужен Ф.П. Шамшев, ранен князь Я.К. Туманов, серьезно ранены в голову Л.В. Ларионов, К.П. Славянский, а Г.М. Рюмин писал, что с 3 часов дня, после ранения, у него «все перепуталось, и я чувствовал только сильную боль в спине и страшное желание заснуть». Кроме того, сказывалась и необыкновенная нагрузка на психику. Так, старший офицер крейсера «Олег», капитан 2 ранга

²² РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3412. Л. 334 об; Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 3. Донесения и описания участников боя. – СПб., 1907. – С. 554, 572.

С.А. Посохов, спустя много лет писал о «том высоком напряжении нервной системы, которая проявилась <Так!> у нас у всех после боя и выразилась в слуховой и зрительной галлюцинациях»²³. Но «Олег» не подвергался столь интенсивному расстрелу как «Орел», поэтому определенные проблемы с восприятием происходящего у офицеров броненосца могли проявиться и ранее – во время боя.

В связи с этим заслуживают внимания показания старшего минного офицера «Орла», лейтенанта И.Н. Никанова, на допросе 10 марта 1906 года признавшего, что получив «минут через 20» после начала боя контузию, он дальнейшее помнит «лишь с трудом, отдельными эпизодами, без ясной связи одного с другим» и не может «отвечать, в каком порядке одно следовало за другим»²⁴. Едва ли другие раненные офицеры броненосца находились в лучшем состоянии, что некоторые из них и признают. Недаром во время суда психиатр Яновский отмечал, что С.Я. Павлинов, Ф.П. Шамшев, К.Л. Шведе имели контузии и находились 14–15 мая в «ненормальном состоянии»²⁵.

С другой стороны, показания офицеров «Орла» Следственной комиссии и более поздние воспоминания трудно назвать индивидуальными. Прежде всего, потому что в японском плену офицеры много общались, обменивались

²³ С эскадры адмирала Рожественского. – Прага, 1930. – С. 109.

²⁴ РГАВМФ. Ф. 417. Он. 1. Д. 3412. Л. 35 об.

²⁵ Отчет о сдаче... – С. 289.

впечатлениями, даже совместно работали над описанием боя, о чем говорит, в частности, название записок лейтенанта С.Я. Павлинова. Сказался, видимо, и доклад В.П. Костенко об итогах боя, прочитанный собранию офицеров в августе 1905 года в Киото, во время которого докладчика «поддержали офицеры “Орла”, в особенности Славянский и Щербачев»²⁶.

Сличение показаний некоторых лиц подтверждает их сходность, которую трудно объяснить, учитывая несинхронность наблюдения происходившего: они находились в разных местах корабля, занимались разными делами. В частности, легко согласиться с тем, что лейтенант К.П. Славянский, стоявший на вахте с 12 ч 00 мин 14 мая вместе с мичманом О.А. Щербачевым, излагает последующие события едва ли не теми же словами, что и О.А. Щербачев. Однако весьма близки их показания, например, и относительно событий, предшествовавших совместной вахте. Нельзя не отметить и схожесть этих показаний с «записками» С.Я. Павлинова. Между тем, сравнение перечисленных документов с записками лейтенанта Л.В. Ларионова, видимо, основанными на дневниковых записях, показывает, что младший штурман корабля, находившийся перед боем, по сути дела, в тех же местах, что и К.П. Славянский с О.А. Щербачевым, излагает события несколько иначе.

Видимо, неоднократный обмен мнениями, совместное

²⁶ Костенко В.П. Указ. соч. – С. 579.

обсуждения произошедшего 14–15 мая до известной степени повлияли на формирование у многих офицеров некой усредненной картины событий. И впоследствии, придаче показаний, они, несомненно, не только, а возможно, и не столько излагали то, что видели своими глазами, сколько рисовали образ произошедшего, сформировавшийся в их сознании после общения с сослуживцами. Поэтому их показания нуждаются в тщательном анализе. Впрочем, учитывая, что во многих случаях офицеры не указывают, где именно в тот или иной момент находились, что делали, оценить достоверность показаний, прежде всего в отношении тех событий, которые не затрагивали их непосредственно, крайне трудно.

Следует учитывать специфику большинства публикуемых материалов, представляющих собой показания в Следственной комиссии. Сформирована она была согласно циркуляру Главного морского штаба № 275 от 19 декабря 1905 г., который гласил: «Принимая во внимание, что участники боя 14-го мая начали возвращаться из плена и частью могут быть уже допрошены, назначается три нижеследующие следственные комиссии...». Первая, под председательством адмирала И.М. Дикова, «для всестороннего выяснения обстоятельств боя 14-го мая», вторая, под председательством вице-адмирала Я.А. Гильтебрандта, «для предварительного следствия по делу о сдаче 15-го мая» кораблей, остававшихся под командованием контр-адмирала Н.И. Небогатова, и третья, под председательством вице-адмирала К.К. Де-Ливрона, «для

предварительного следствия по делу о сдаче 15-го мая» миноносца «Бедовый»²⁷.

Надо сказать, что следствие с самого начала было поставлено в определенные рамки. Как писал 9 марта 1906 г. исполнявший должность начальника ГМШ контр-адмирал А.А. Вирениус адмиралу И.М. Дикову: «...Морской министр просит разбор дела о Цусимском бое начать с момента ухода эскадры с острова Мадагаскара»²⁸. Такой подход позволял не касаться причин длительной задержки эскадры, против которой неоднократно выступал вице-адмирал З.П. Рожественский, настаивавший на скорейшем движении вперед, и снимал часть ответственности за поражение с центрального аппарата Морского министерства, а также оставлял за рамками следствия все обстоятельства, связанные с попытками приобрести боевые корабли у стран Латинской Америки.

Заметим, что вне установленных хронологических рамок оказалось совещание 11 декабря 1904 г. во дворце генерал-адмирала, согласно протоколу которого сам великий князь Алексей Александрович и главный командир флота и портов и начальник морской обороны Балтийского моря вице-адмирал А.А. Бирилев считали нецелесообразным задерживать З.П. Рожественского на Мадагаскаре, тогда как великий князь Александр Михайлович, при некоторой поддерж-

²⁷ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3600. Л. 1.

²⁸ Там же. Л. 3.

ке вице-адмирала Ф.В. Дубасова, настаивал на том, что 2-я Тихоокеанская эскадра слабее японского флота и нуждается в усилении, почему ее не следует отправлять в дальнейшее плавание до присоединения подкреплений²⁹.

Таким образом, следствие изначально ставило командующего 2-й Тихоокеанской эскадрой в невыгодное положение. Что касается офицеров броненосца «Орел», то по отношению к ним была проявлена разумная снисходительность. Император Николай II, видимо, по докладу занявшего должность морского министра А. А. Бирилева, исключив 22 августа 1905 г. из службы, с лишением чинов, Н.И. Небогатова и командиров броненосцев береговой обороны С.И. Григорьева и Н.Г. Яншина, вопрос о таких же мерах по отношению к К. Л. Шведе повелел отложить до выяснения обстоятельств.

Позднее, 22 февраля 1906 г., Следственная комиссия своим постановлением ходатайствовала о «полном освобождении от следствия и суда» раненых – лейтенантов Ф.П. Шамшева, Л.В. Ларионова, К.П. Славинского, мичманов О.А. Щербачева, А. Д. Бубнова, князя Я.К. Туманова. 27 февраля император соизволил удовлетворить это ходатайство. Спустя месяц, 22 марта, аналогичное постановление, которое также было удовлетворено, комиссия вынесла в отношении лейтенантов И.Н. Никанова и В. А. Саткевича.

Нижние чины броненосца оказались в еще более выигрышном положении, так как согласно приказу морского ми-

²⁹ Там же. Л. 102–107.

нистра Главное военно-морское судное управление еще 30 сентября 1905 г. ориентировало Следственную комиссию: «...Преступные же деяния нижних чинов после спуска перед неприятелем флага или во время плена оставлять без расследования, как учиненные лицами, не принадлежащими к составу российского флота»³⁰. По этой причине на допросах практически все они выступали как свидетели. Надо сказать, что в подавляющем большинстве показания нижних чинов, сохранившиеся в фондах РГАВМФ, весьма лаконичны и малоинформативны, поэтому в настоящей публикации предпочтение отдано дневникам.

В ходе следствия, с целью уточнения тех или иных обстоятельств, некоторых офицеров «Орла» допрашивали повторно. В частности, Г.М. Рюмина 18 и 23 января, затем 9 февраля 1906 года, К.Л. Шведе 3 февраля и 18 апреля, И.И. Парфенова 8 февраля и 18 апреля, Ф.П. Шамшева 9 и 17 февраля, О.А. Щербачева 15 февраля и 1 мая. В основном это было вызвано необходимостью разобраться с показаниями нижних чинов, которые, как можно понять, искажали действия и слова офицеров. Высказываясь по этому поводу 25 апреля 1906 года, ревизор броненосца, лейтенант С.Н. Бурнашев подчеркивал в показаниях нижних чинов «сплошную неправду, за исключением нескольких фактов, но освещенных совершенно неправильно», И.И. Парфенов 18 апреля также опровергал показания нижних чинов, а К. Л. Шведе

³⁰ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3413. Л. 2–2 об.

в тот же день так пытался объяснить данное явление: «Вообще, я полагаю, что показания нижних чинов, не имеющие общего с истиной, могли возникнуть по той причине, что люди эти, боясь ответственности за прежние свои поступки, думают, что своими показаниями могут чего-нибудь достигнуть, если навредят кому-либо»³¹.

Учитывая, что некоторые нижние чины «Орла» давали показания еще в ноябре-декабре 1905 года, в частности, на борту парохода Добровольного флота «Киев» во Владивостоке и Нагасаки, можно предположить, что сказанное ими, хотя бы в общих чертах, могло быть известно, по крайней мере, некоторым офицерам «Орла», и последние, в своих показаниях 1906 года, принимали в расчет необходимость оправдаться в глазах Следственной комиссии. Во всяком случае, влияние таких соображений можно усмотреть в показаниях К.Л. Шведе от 15 сентября, когда он подробно объяснял, почему «Орел» не мог ни прорваться, ни сражаться с японцами в момент сдачи отряда Н.И. Небогатова.

Офицеры «Орла» по-разному отнеслись к следствию. Так, лейтенант Г.М. Рюмин признал себя виновным в том, что не потопил «Орла» перед сдачей корабля японцам, лейтенант В.Л. Модзалевский, поручик Н.Г. Русанов – в «несопротивлении сдаче», капитан 2 ранга К.Л. Шведе, полковник И.И. Парфенов, лейтенанты И.Н. Никанов, Н.М. Румс, мичман Н.А. Сакеллари, прапорщик В.И. Антипин, напротив,

³¹ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3412. Л. 260, 263, 336.

виновными себя не признавали. Правда, на суде К.Л. Шведе говорил, что «он еще до сих пор не может отдать себе отчета в том – виновен он или нет»³². С.Я. Павлинов же, не признававший себя виновным на следствии, признал в зале суда. Отразилось ли такое отношение к вопросу о виновности в сдаче корабля неприятелю на показаниях офицеров «Орла», мы судить не беремся – для этого нет необходимых материалов. Во всяком случае, описываемые в предлагаемых читателю материалах повреждения броненосца и состояние его команды вполне согласуются с той картиной, которую помогают нарисовать фотографии, сделанные японцами после сдачи отряда Н.И. Небогатова.

В целом, как нам представляется, вошедшие в сборник материалы позволяют с достаточной полнотой представить Цусимское сражение, хотя и не могут быть напрямую, без дополнительного анализа различных источников, использованы при попытках детальной реконструкции картины событий 14–15 мая 1905 года.

³² Отчет о сдаче... – С. 51.

Письма командира броненосца, капитана 1 ранга Н.В. Юнга

Николай Викторович Юнг родился 23 октября (ст. ст.) 1855 года. В 1873 году поступил в Морской корпус, спустя три года выпущен гардемаринном. Участвовал в Русско-турецкой войне 1877–1878 годов. Позднее служил старшим офицером (с 1892) на крейсере 1 ранга «Генерал-Адмирал» и броненосце «Полтава». Командовал: пароходом «Славянка» (1895–1896), учебным судном «Воин» (1896–1897), крейсером 2 ранга «Вестник» (1897–1898), учебными судами «Моряк» (1898–1899) и «Верный» (1899–1901), крейсером 1 ранга «Генерал-Адмирал» (1901–1903). Произведен в капитаны 1 ранга 6 декабря 1901 года. К октябрю 1904 года был 59-м по старшинству среди капитанов 1 ранга русского флота.

Н.В. Юнг был опытным моряком, о чем свидетельствует факт получения им в 1898 году ордена Св. Владимира с бантом за 20 морских кампаний. Это означало, что за 21 год службы офицером Н.В. Юнг провел в плавании не менее 10 лет.

В Цусимском сражении Н.В. Юнг был тяжело ранен и скончался на борту корабля 16 мая 1905 года.

Н.В. Юнг никогда не был женат. Видимо, самым близ-

ким ему человеком была его сестра Софья Викторовна Юнг (в замужестве Востросаблина). Письма к ней и публикуются ныне. Оригиналы их хранятся в Институте русской литературы Академии наук, машинописные копии – в Отделе рукописей Российской национальной библиотеки (фонд Л.В. Ларионова).

14 октября 1904. Виго

Дорогая Соня, вчера мы прошли в Виго, не заходя никуда. На пути случился инцидент, о котором, наверное, шумят во всех газетах³³. Думаю, что этот случай нам немало повредит при дальнейшем нашем плавании. Все стараются насколько возможно затруднить наш поход, и без того очень тяжелый. Испания и та предъявляет свои требования нейтралитета. Все это, конечно, надо было предвидеть, с самого начала я считал посылку эскадры при таких условиях безумием и теперь остаюсь при том же мнении. Чем все это кончится, трудно и предвидеть. Нигде не дают ни угля, ни провизии, ни воды, все это должно быть с собой, а уголь даже не позволяют с порта грузить с своих транспортов.

Надо удивляться, что в совете у Государя, когда обсуждался вопрос окончательно относительно посылки эскадры,

³³ Имеется в виду Гульский инцидент (9/22 октября 1904 г.), когда корабли 2-й Тихоокеанской эскадры обстреляли в Северном море английские рыбачьи суда, полагая, что их атакуют миноносцы. Официально обстрел был признан ошибкой. Ныне существует точка зрения, что русская эскадра тогда действительно была атакована японцами. – К.Н.

не нашлось ни у кого гражданского мужества прямо сказать, что посылать не следует. Уповаем на Бога, что с его помощью как-нибудь да доберемся до Востока. Стоим здесь второй день, наши пароходы с углем стоят бок о бок, а грузить не разрешает испанское правительство, идут переговоры. Все что буду тебе писать про плавание, никому не рассказывай, это должно быть в тайне.

Сегодня посылаю в штаб отряда экипажа доверенность на твое имя на получение моего добавочного содержания за долговременное командование судами³⁴. Эти деньги тоже присоединяй к моему жалованью для покупки рент.

Что делается в действующей армии – ничего не знаем, поправились ли, наконец, дела.

В наш приход на Восток я не верю, и думается мне, что благодаря противодействию всех держав мы где-нибудь застрянем до конца войны.

Всего хорошего.

Крепко всех целую.

Любящий тебя брат Николай.

[P.S.] Доверенность прилагаю к этому письму.

Наконец пришло разрешение грузить уголь, разрешили взять угля всего по 400 т., а нам нужно по 900 т., но мы берем полностью.

17 октября 1904. Виго

³⁴ По этой статье Н.В. Юнг получал дополнительно 450 руб. в год. – К.Н.

Дорогая Соня, письмо твое подучил вчера; приятно было убедиться, что письма до нас будут доходить, где бы мы ни были.

Пока стоим здесь в ожидании улажения инцидента, бывшего в Немецком море³⁵.

Все наши командиры уверяют, что видели миноносцы, шедшие на нас в атаку, хотя ни я, ни один из моих офицеров не видели [миноносцев], а, напротив, заметив, что стреляют по рыбацким пароходам, я приказал, у себя на «Орле» прекратить пальбу. Мой корабль идет в колонне концевым, а потому может быть, от него и не было видно миноносцев.

Случай, конечно, прискорбный, но из 2-х зол лучше было открыть пальбу, чем рисковать быть взорванным и потерять сразу более 800 человек и корабль. Из рыбаков, судя по английским газетам, убито 2 и ранено 30³⁶. Все это неизбежность войны. Когда-то она окончится, какая масса людей уже погублена.

Буду писать тебе при первой же возможности.

Что касается до меня, то я чувствую себя поряд[оч]но, временами бывает упадок сил, а потом опять ничего. Бог даст, дотяну до конца и вернусь домой благополучно.

Всего хорошего. Тебя, Колю и Сонюшку крепко целую.
Любящий тебя брат Николай.

³⁵ Гульский инцидент. – К.Н.

³⁶ В действительности, 2 рыбака было убито, 6 ранено, одно судно потоплено, 5 получили повреждения различной степени тяжести. – К.Н.

[P.S.] Если будут какие интересные сведения с войны, сообщай и, если можно, посылай вырезки из газет.

22-го окт[ября] 1904. Танжер

Дорогая Соня, вчера мы пришли в Танжер, это в Гибралтарском проливе. Погрузили уголь и, кажется, сегодня движемся дальше.

Пока погода нам очень благоприятствовала, дай то Бог, чтобы и дальнейшее плавание было при таких же обстоятельствах.

Немного тяжело, что нельзя съезжать на берег, хотя немного побродить по земле; я уже и не запомню, когда был последний раз на берегу. В Виго я получил от Н.Г. Бланка очень милое письмо, он узнал из газет, что я назначен на «Орел» и прислал мне горячие, добрые пожелания. Не имею никаких сведений, что делается у Куропаткина, поправились ли его дела. Чем окончится эта несчастная война – одному Богу известно. Буду счастлив, когда можно будет вернуться домой, а затем выйти в отставку; тяжело все время плавать, с годами в особенности это чувствуется. Адмиральство меня не прельщает, я не честолюбив. При нашей же русской всегдашней безалаберности, проявляемой во всем, служить очень и очень тяжело. Теперь единственно молю Бога, чтобы он дал благополучно завершить это плавание.

Всего хорошего, дорогая Соня. Тебя, Колю и Сонюшку крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

[P.S.] Напиши тетушке, что ее письмо получил. В следующий раз будет время – ей напишу.

24 октября 1904

Дорогая Соня, сейчас получил твое письмо; не горюй, Бог даст весь наш поход окончится благополучно, во что я глубоко верю.

Время летит быстро, и не заметим, как окончится война, и я вернусь домой, а там я твердо решил, дослужив до 35-ти лет службы, выйти в отставку и успокоиться. Пенсии и то, что я скопил за службу, с меня хватит с избытком. Путь нам предстоит очень большой, и еще не очень скоро мы дойдем до нашей цели. При первой возможности буду писать.

В Либаву ты напрасно бы приехала, так как мне ни разу не удалось съехать на берег.

Всего хорошего, дорогая Соня.

Всех Вас крепко целую.

Любящий тебя брат Ник[олай].

[P.S.] Посылаю это письмо с пароходом, который доставил нам уголь в Белый Б... [обрыв текста]

30 окт[ября] 1904. Дакар (Африка, у Зеленого Мыса)

Дорогая Соня, сегодня пришли в Дакар; благодарение Богу, пока погода очень благоприятствует, дай Бог, чтобы и

дальше было так же. Но все-таки переходы очень тяжелы — с мостика не сходишь весь переход и последние дни уже не чувствуешь ног под собой. Да, виновник войны много взял греха на душу, не так-то она оказалась для нас легка, как, может быть, казалась.

Здесь постоим четыре дня и затем дальше.

Пока здоров, только бы выдержали нервы до конца.

Тебя и Сонюшу крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

14-го ноября 1904

Дорогая Соня, пока плавание наше идет очень благополучно, дошли уже до экватора и за все время не имели ни разу хотя мало-мальски свежей погоды: дай Бог, чтобы и дальше было так же. Вчера мы подошли к реке Габун в Сенегамбии и стоим в открытом океане для погрузки угля. Заходим все в глухие места, где нельзя получить хоть какие-нибудь известия о России; находимся в полнейшей неизвестности, что делается у нас и как идут дела в Манджурии. Неужели до сих пор не поправились.

Раньше, чем обогнем Африку, писем не получим, но зато там нас ждет все, что посылалось нам с выхода из Виго. Да, тяжелое наше плавание, как буду счастлив, когда оно окончится и когда можно будет вернуться в Россию; только, наверное, это еще не скоро случится, все, конечно, зависит от того, какой оборот примет война к нашему подходу к театру

военных действий. Завтра утром посылаем почту в Россию.
Всего хорошего, дорогая Соня.
Тебя, Колю и Сонюшу крепко целую.
Любящий тебя брат Николай.

Ангра-Пекена. 2 дек[абря]

Дорогая Соня, пользуюсь случаем, что можно отправлять отсюда письмо, пишу несколько строк. Во-первых, здоров, во-вторых, плавание тяжелое и каторжное, что я, соответственно, предвидел раньше.

Ходим по таким трущобам, где человеческой души не было. Отсюда пойдем, чтобы уже обогнуть Африку, идем на Мадагаскар, где надеемся получить почту.

Целую всех вас.

Любящий тебя брат Николай.

Мадагаскар. 16 дек[абря] 1904

Дорогая Соня, сегодня утром мы пришли на Мадагаскар; думал получить здесь почту, но оказалось, что ничего не получили. Встали в такой опять трущобе, где нет телеграфа, и почта приходит один раз в месяц, и теперь вот уже два месяца, как без всяких известий; так и плывем, отрезанные от мира.

Обогнули Африку довольно благополучно, хотя все-таки в шторм попали у мыса Доброй Надежды.

Сколько здесь простоим – ничего не известно, а затем

предстоит очень большой переход – [надо будет] перевалить через весь Индейский Океан. Чем окончится наше мытарство – одному Богу известно; просто даже не верится, что наступит когда-нибудь конец войны. Если удастся со временем благополучно вернуться домой, никогда не забуду этого похода. Мне в особенности досталось тяжело, только что вернулся из заграницы, сделав последний переход почти без отдыха в 50 дней, как назначили на «Орел», на эту каторжную постройку, а затем без передышки – в это плавание. Единственно уповаю на Бога, что все окончится благополучно. Временами чувствую себя ничего, временами нервы дают себя знать; но, в общем, здоров.

Всего хорошего, дорогая Соня.

Целую вас всех.

Любящий тебя брат Николай.

28 дек[абря] 1904. Мадагаскар. Нози-Бе³⁷

Дорогая Соня, вот мы добрались, наконец, до Мадагаскара, где соединились с остальными нашими судами, прошедшими Суэцким каналом. Рассчитывали получить здесь почту, но пока не получили; последнее письмо, полученное мной от тебя было в Виго, с тех пор ничего нигде не получил. Шли все время по таким трущобам Африки, что трудно

³⁷ Отрывок из письма публиковался в примечаниях к роману А. С. Новикова-Прибоя «Цусима». См., например: Новиков-Прибой А.С. Цусима. – М., 1985. – С. 774.

было и ожидать, что придет почта. Что с нами будет дальше – пока ничего неизвестно. Мое личное мнение, что как было безумно отправлять нашу сравнительно слабую силу из Кронштадта, так и теперь безумно посылать дальше, когда весь наш флот на Востоке уничтожен, и мы ничего сделать не можем с нашими старыми судами, которые взяты для счета, за исключением пяти новых броненосцев. Этого слишком мало, чтобы иметь перевес над Японцами и их отразить. Вот к чему привела вся наша гнилая система, флота нет, армия тоже ничего не может сделать. Чем окончится вся эта кровавая драма трудно даже предвидеть. Молю Бога, чтобы это скорее окончилось, хотя на благоприятный исход войны для России трудно рассчитывать; теперь уже поздно, надо было до войны иметь силу, тогда бы Япония не решилась начать с нами войну.

Про наше плавание скажу, что оно было очень тяжелое, хотя погода очень благоприятствовала. Нервы понемногу начинают раздвигаться и чувствую, что уже устал, нужен отдых, а его, кажется, никогда не дождешься.

Всего хорошего, дорогая Соня, всех вас крепко целую.
Любящий тебя брат Николай.

2-го янв[аря] 1904. Мадагаскар. Нози-Бе³⁸

³⁸ Отрывок из письма публиковался в примечаниях к роману А. С. Новикова-Прибоя «Цусима». См., например: Новиков-Прибой А.С. Цусима. – М., 1985. – С. 774.

Дорогая Соня, так мы и не дождались почты, на которую так рассчитывали. Дали на адрес на Одессу – Гинсбургу, но оказалось, что через него мы получили только в Вигу, а затем нигде ничего. Некоторые дали адрес через Главный морской штаб, и эти письма дошли, точно так же и я получил от Коли письмо от 6-го ноября, адресованное через Штаб. Пока стоим здесь и, кажется, скоро тронемся дальше к Зондскому проливу, где, судя по газетам, нас поджидают японцы.

Чем окончится вся наша эпопея трудно даже предсказать, так как от Зондского Архипелага до Владивостока путь остается еще не маленький, а японцы будут тревожить все время.

Вот действительно будет истинное счастье для бедной России, когда закончится эта война, так бессмысленно начатая, благодаря слабоумию и недальновидной политике. Как было больно и жалко смотреть и слушать нашего принцепала, провожавшего нас в Ревеле, и говорившего, что мы идем сломить упорство врага и отомстить за «Варяга» и «Корейца». Сколько в этих словах и детского, и наивного, и какое глубокое недопонимание серьезности положения России. Какой тут может быть разговор об отмщении, когда надо выпутываться России из ее ужасного положения, видимо им совершенно не сознаваемого, я не верю в благоприятный исход войны, уж слишком мы были неподготовлены, да никогда и не готовились как в армии, так и во флоте, все всегда рассчитывалось на небось, на авось, да как-нибудь. Уж если турок мы еле одолели в 78 году, так с японцами потруднее.

Россия выйдет из этой войны и разоренной и потерявшей несметное количество жизней. Ты себе представить не можешь, какая мечтаю, по окончании войны, если благополучно вернусь, выйти в отставку, не дожидаясь даже полной пенсии, до которой еще осталось мне три с небольшим года. А вернусь ли – одному Богу известно, его одного святая воля. Про наше плавание скажу, что пока все шло благополучно и сделали такой огромный переход кругом Африки без всяких приключений и получая все – уголь, провизию и разные материалы со своих транспортов. В-общем, плавание очень тяжелое и не дай Бог никому.

[Подпись отсутствует]

5-го января 1905. Мадагаскар. Нози-Бе

Дорогая Соня, Наконец мы получили сегодня так давно ожидаемую почту, от тебя получил семь писем, от Всеволода два, от Коли два, от тетушки два и одно от Н.Ю. Старынкавича. Ты себе представить не можешь, как было приятно получить такое количество писем после почти трехмесячного нахождения без всяких известий. Пока все стоим еще здесь. Когда тронемся дальше – неизвестно, но думаю, что скоро. Жара здесь невозможная и приятно будет выйти в океан, все посвежее будет, что же касается до встречи с японцами, то все равно рано или поздно встретиться должны, этого не избежнешь. Судя по газетам, война затянется надолго, хотя, по моему мнению, благоприятного исхода ждать трудно. Сколь-

ко мы ни прибавляй войска, Япония в это время успеет раньше нас сосредоточить большую армию, благодаря близости расстояния. Что же касается до флота, то, как я писал и раньше, решающего значения мы иметь не можем, так как наша эскадра слабее, да и подойдет к театру военных действий, порядком поиздерганной большими переходами. Хотя, кто знает, может быть, счастье повернется в нашу сторону и, может быть, одолеем япошек. Наш бывший японский морской агент Иван Иван[ович] Номота³⁹, которого ты видела у меня на «Славянке», теперь командует крейсером и сражается против нас, вот было бы недурно этого шельмеца забрать в плен.

Да, а все-таки какое это будет счастье, когда все это окончится. Еще никогда Россия не переживала такого несчастья, и [все] только благодаря слабоумию и уж очень недальновидной политике, уж про нашу дипломатию не говоря, она всегда была ниже всякой критики и только при Александре III была на высоте, так как он сам лично вел ее. Будь он жив, можно с уверенностью сказать, что этой войны не было бы и [ли], во всяком случае, он ее предупредил бы. Ведь и мир проповедовать надо умеючи⁴⁰, а то вместо всеобщего мира

³⁹ Капитан-лейтенант Цунэакира Номото, японский военно-морской агент в России до 1896 г. Н.В. Юнг командовал пароходом «Славянка» в 1895–1896 гг. В Цусимском бою Номото командовал броненосцем «Асахи», которому и выпало конвоировать «Орел» в порт Майдзуру. – К.Н.

⁴⁰ Здесь и далее речь идет о 1-й Гаагской конференции, созванной по инициативе Николая II и работавшей с 18 (6) мая по 29 (17) июля 1899 г. В ней участ-

вышла резня такая, какой еще не бывало.

Пока, до следующего письма.

Всех Вас крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

14-го янв[аря] 1905. Мадагаскар. Носси-Бе

Дорогая Соня, послезавтра уже месяц, как мы пришли на Мадагаскар, а когда тронемся дальше пока неизвестно. Стоим вне телеграфного сообщения и ничего не знаем, что творится в России и в Манчжурии; один раз получили письма и этим все ограничилось.

Видимо, война затянется надолго, а я, грешным делом, все-таки не верю в благоприятный исход; поздно взялись за ум, японцы слишком далеко зашли и вышибать их назад нелегкое дело. Наша слабая эскадра делу не поможет, преобладание на море все-таки останется за Японией, и она беспрепятственно будет подвозить войска и боевые запасы. У нас думают, что мы придем во Владивосток, и затем, соединившись с Владивостокскими крейсерами, пойдем громить японцев, но это не так; нам еще до Владивостока придется

вовало 26 государств. На конференции были приняты конвенции и декларации: «О мирном решении международных столкновений», «О законах и обычаях сухопутной войны», «О применении к морской войне начал Женевской конвенции 10 августа 1864 года», «О запрещении на пятилетний срок метания снарядов и взрывчатых веществ с воздушных шаров или при помощи иных подобных новых способов», «О неупотреблении снарядов, имеющих единственным назначением распространять удушающие или вредоносные газы», «О неупотреблении пуль, легко разворачивающихся или сплюсчивающихся в человеческом теле». — К.Н.

выдержать не один бой; после первого же сражения, вдали от своего порта поврежденным судам и уйти будет некуда починиться, а пополнять запасы угля – это нешуточное дело. Пока мы беспрепятственно грузим в нейтральных портах, а ведь там негде будет, погрузка же в море – это один миф, об этом могут мечтать только люди, не видавшие моря и не знающие, какое количество угля пожирает каждый броненосец. Такой броненосец, как «Орел», сжигает в день на ходу до восьми тысяч пудов⁴¹, легко сказать, и я думаю, что нам благополучно до Владивостока не добраться. А боевые запасы, если мы их расстреляем, нам неоткуда их пополнить и мы останемся с одними кулаками. Нет, всегда скажу, что посылка нашей эскадры – необдуманная вещь и все рассчитано на авось. Дай Бог, конечно, чтобы удалась наша экспедиция, но плохо верится в благоприятное окончание. Как обо всем этом подумаешь, тяжело становится на душе. Интересно знать, что думают там у нас, наверху. Не находятся ли в блаженном неведении, полагая, что все обстоит благополучно. Посылка нашей эскадры мне напоминает испанскую армию, которая была рассеяна и испанскую эскадру адмирала Камар в последнюю испано-америк[анскую] войну, которая тоже рассеялась и дальше Порт-Саида не ушла⁴². Да, грустно,

⁴¹ То есть до 131,2 т. – Р.К.

⁴² Речь идет об испанской эскадре адмирала М. де да Камара-и-Ливермур, которая в июне 1898 г., во время испано-американской войны, была послана на Филиппины, но дошла лишь до Порт-Саида и была возвращена в Испанию. – К.Н.

очень грустно. Напиши, получила ли переведенные деньги на *Credit Lyonnais*⁴³ и посланные денежным письмом 175 руб.
Любящий тебя брат Николай.

5 февраля 1905. Мадагаскар

Дорогая Соня, вот уже скоро два месяца, как мы стоим на Мадагаскаре и когда тронемся дальше – ничего неизвестно. Должно быть, будем ждать подкрепления. Жара здесь теперь просто нестерпимая и положение ужасное, ввиду неизвестности о дальнейшей нашей судьбе. Спрашивается, чего же думали раньше, когда ясно было, что наша эскадра слабее по сравнению с Японской и в таком составе решающего значения на море иметь не может. Да, какое будет счастье, когда эта несчастная война наконец окончится и победой для России.

Письма получаем здесь очень редко, а телеграфных известий никаких, так как тут телеграфа нет.

Здоровье мое в удовлетворительном состоянии, хотя одно время заболел инфлуэнцией и пролежал четыре дня, но теперь поправился совсем.

Тебя и Сонюшу крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

18 февраля 1905. Мадагаскар. Носси-Бе

⁴³ Известный французский банк, основан в 1863 г., с 1879 г. стал единственным иностранным банком, допущенным к работе в России. – Р.К.

Дорогая Соня, вот уже пошел третий месяц, как мы стоим здесь в полной неизвестности, когда тронемся дальше. Жара нестерпимая и не скажу, чтобы настроение у всех было веселое, хотя в реляциях и телеграммах обыкновенно в таких случаях пишут: «Дух войска превосходный». А по-моему, начинается полное нравственное разложение эскадры; команды не съезжают на берег уже полгода, при постоянных погрузках угля все обносились и оборвались, ходят без сапог, так как их уже давно нет и ропот команд [звучит] на всех кораблях. Масса нарушений дисциплины, и что ни корабль, то судебные дела.

Адмирал, видимо, желая себя очистить, отдает самые гнусные приказы; и все это вместе взятое всех гнетет, и все с нетерпением ждут, чтобы скорее окончилась эта невозможная обстановка. Чем бы ни кончилось, только кончилось бы.

По получаемым здесь отрывочным сведениям, кажется, в Манчжурии дела наши не поправляются, а во всей России волнения и беспорядки. Как все это грустно и тяжело. Как тут не пожелать скорейшего окончания этой драмы.

Пожалуйста, уведошь меня, получила ли ты высланные мной на *Credit Lyonnais* 6000 фр. и в денежном письме 175 руб. Меня очень беспокоит, не было ли больших хлопот в получении по переводным бланкам из Лионского Кредита, сумма большая, и будет досадно, если сразу не получить. Да, кстати, сообщи, сколько тебе выдают из Штаба Сводного Отряда и сколько всего накопилось с моего ухода. Я теперь рас-

ходу на себя очень мало и сберегаю для будущего. Бог даст, война окончится и, если я вернусь благополучно, выйду в отставку и тогда, получив хотя половинную пенсию, да плюс [проценты] с капитала, могу жить не бедствуя; а может быть, куплю маленькую усадьбу, чтобы иметь свой угол и интерес к жизни. Уведомление о деньгах пошло сразу по трем адресам: 1. через Главный Морской Штаб по городской почте; 2. В Одессу Гинсбургу; и 3. прямо на Мадагаскар *Nossi-be*.

Тебя и Сонюшу крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

2-го марта 1905

Дорогая Соня, сегодня получил твое письмо от 25-го января. Завтра в 12 час. дня мы трогаемся дальше; переход предстоит очень большой без захода в какой-либо порт, будем переваливать через Индейский Океан. А там, куда закинет нас и чем все кончится, одному Богу известно. Вчера получили здесь ужасное известие, что половина Армии Куропаткина уничтожена; по французским известиям 60 т[ысяч] убитых, 80 т[ысяч] раненых и 40 т[ысяч] сдалось, взято 560 орудий и 23 знамени, и что Куропаткин отступает по всей линии, преследуемый японцами. Просто даже не верится в такой погром⁴⁴. Ведь тогда нечем продолжать войну;

⁴⁴ Речь идет о поражении русской армии в сражении под Мукденом (15 февраля / 1 марта 1905 г.) Данные о потерях русской армии сильно преувеличены. По современным данным, она потеряла 16 935 чел. убитыми (из них 8230 чел. официально числились пропавшими без вести), 51388 – ранеными и 21 100 –

ожидать, что обстоятельства могут перемениться к лучшему нельзя. Напротив, японцы теперь могут отрезать Владивосток, и [так] как [японцы] уже недалеко до Харбина и, чего доброго, с Владивостоком повторится Порт-Артур. Ах, кто мог ожидать, что эта война будет для нас такая несчастная.

Надо признать, что кампания проиграна и бесполезно продолжать ее, только понесем еще большие потери; и так уже погибло столько жизней. Говорят, Куропаткин отказался [от командования армией] и вместо него назначен Главнокомандующим Сухомлинов⁴⁵; кого ни назначай, делу не поможешь, это не простая, случайная победа японцев, а победа грамоты над безграмотностью; в Японии нет ни одного человека неграмотного, тогда как Россия одна из самых неграмотных стран. Наши верхи всегда думали, что в этом вся сила России, ну а дело-то теперь показало другое. Эта война раскрыла, я думаю, многим глаза. Господи, хоть бы скорее окончилось это ужасное время.

Всего хорошего, дорогая Соня. Сонюшку и Женю целую. Любящий тебя брат Николай.

[P.S.] Если приедет тетушка, поцелуй ее за меня.

4-го апр[еля] 1905. Камрань (Аннам)

пленными. Японские войска потеряли в этом сражении около 71 тыс. чел. убитыми и ранеными (Россия и СССР в войнах XX века: Потери вооруженных сил. – М., 2001. – С. 34–35) – К.Н.

⁴⁵ В действительности главнокомандующим 3 марта 1905 г. (нов. ст.) был назначен Н.П. Линевиц. – К.Н.

Дорогая Соня, как я уже тебе писал, мы благополучно сделали переход от Мадагаскара сюда. Пришли в полном порядке, и тяжелый угольный вопрос был решен блистательно, — пользуясь штилями, хотя и при большой океанской зыби, спускали паровые катера и баркасы и с помощью их перегружали уголь с наших транспортов. Работа была очень тяжелая, но зато мы подошли к Тихому океану, имея почти полный запас угля. Долгая стоянка в Носси-Бе, при томительной жаре всех изнервничала, и мы рады, что это бесконечное стояние кончилось; все приободрились духом и уже нет того угнетенного состояния, в которое стала приходить эскадра в Носси-Бе. Удачный переход через Индейский океан в $4\frac{1}{2}$ т[ысячи] миль всех приободрил, до последнего матроса. Погрузки в океане не обошлись без маленьких несчастий, — один броненосец⁴⁶ утопил паровой катер, но людей спасли, да трем или четырем матросам повредили мешками с углем ноги, небольшие переломы, что случается и при обыкновенной службе. Это сравнительно настолько маленькие несчастья, которые и считать нельзя. С минуты на минуту ждем появления японской эскадры, все тверды духом и с верой смотрят на Адмирала, который своей решительностью и разумными распоряжениями сумеет дать отпор японцам.

Из газет узнали о погроме армии Куропаткина. Какое это несчастье, — наши на мир теперь не пойдут и война, следо-

⁴⁶ «Сисой Великий». — Р.К.

вательно, затянется еще на очень долгое время. Вот к чему привела наша слабоумная дипломатия и ложная политика – разорили Россию вконец, да что погибло людей. Такой ужасной войны еще не бывало. Когда, наконец, Господь смилует-ся надо мной и даст снова мирно зажить. Я, слава Богу, здоров, хотя к концу перехода, продолжавшегося месяц, очень утомился, теперь же отоспался и отдохнул. Здесь есть телеграф, послал тебе телеграмму и в «Новое время»⁴⁷ от всего корабля.

Сонюшку целую. Где Коля?

Любящий тебя брат Николай.

8 апр[еля]1905. Камрань

Дорогая Соня, вот уже неделю, как мы стоим здесь, но японцы пока нас не тревожат. Скоро, по всей вероятности, тронемся дальше. Отсюда до Владивостока хотя всего 2600 миль, сравнительно небольшое расстояние, но этот переход будет самым трудным. Все дело в угле, до сих пор мы спокойно пополняли уголь, как в портах, так и в открытом море, ну а теперь это вряд ли удастся, а с тем количеством, которое

⁴⁷ Приветственная телеграмма от имени кают-компании «Орла» была послана известному военно-морскому писателю Н.Л. Кладу под впечатлением от его публикаций в газете «Новое время» под заголовком «После ухода 2-й Тихоокеанской эскадры»: «Офицеры броненосца "Орел" под впечатлением Ваших статей восторженно шлют Вам свой привет. Дай Бог Вам сил и успеха на пользу России и родного флота» (Цит. по: Смирнов И. Превратности судьбы Николая Клада // Морская газета [Электронный документ] (URL: <http://gazetam.ru/22-fevralya/prevratnosti-sudbyi-nikolaya-klado.htm>). – К.Н.

помещается на наших броненосцах, нам этого расстояния не одолеть. Мы и так грузим на корабли уголь почти в двойном количестве, заваливая все, что только можно. Господь Бог, может быть, поможет нам и теперь, и, если удастся сделать в море хотя [бы] одну погрузку, тогда мы дойдем свободно, не считая, конечно, столкновения с Японскими судами и миноносцами. В каком виде мы дойдем до Владивостока, трудно даже предвидеть; японцы, конечно, примут все меры и все пустят в ход, чтобы нам нанести наибольший вред. Счастлив буду, если удастся дожить до мира; какое поистине тяжелое время мы переживаем, а конца войны и не видно. Все надеялись, что на суше дела поправятся, а там неудача за неудачей и, наконец, этот колоссальный погром армии Куропаткина. Как тяжело на душе, ты себе представить не можешь, все сердце изболело. Следовало бы давно заключить мир, не дожидаясь разбития армии; кампанию все равно надо считать проигранной, но тогда условия мира могли бы быть более легкие, чем теперь. Да, в какую пучину несчастий ввергли Россию, и именно в то время, когда мы же проповедовали о всеобщем мире и всеобщем разоружении. Просто насмешка над этой Га[а]гской конференцией⁴⁸. Неужели Господь не смилуется и не даст нам скоро мира.

Всего хорошего, дорогая Соня. Бог даст, еще увидимся. Сонюшку крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

⁴⁸ См. выше.

16 апр[еля] 1905

Дорогая Соня, поздравляю тебя и Сонюшу с Светлым Праздником. Как я тебе писал, французское правительство принудило нас оставить бухту Камрани, вследствие настояний японцев. Мы вышли в море и держались вблизи берегов шесть дней, не имея возможности никуда зайти, а дальше идти нельзя было, так как надо было пополнить всем запас угля.

На шестой день Адмирал привел нас в необитаемую бухту Ван-Фонг в 45 милях севернее Камрани. Здесь мы спокойно погрузились и пока еще стоим. Японцы не тревожат. Может быть,ждемся Небогатова.

Уход отсюда, во всяком случае, не за горами. Соединившись с Небогатовым, у нас сила будет порядочная, но единственно, что нам связывает руки – это транспорты, для защиты их придется отделить часть боевых судов. Но Господь Бог, может быть, нам поможет.

Пользуюсь случаем послать письмо через пароход, который нам привез уголь и сегодня уходит в Сайгон.

Всего хорошего. Всех крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

[P.S.] Если тетушка в Петербурге, поздравь ее за меня с Праздником и поцелуй.

25 апр[еля] 1905

Дорогая Соня, пока стоим в прежней бухте, завтра переходим в другую. Со дня на день ждем прихода Небогатова. Недалеко то время, когда двинемся дальше. Японцы нас, видимо, поджидают в Корейском проливе. Чем все кончится, одному Богу известно. Нас сильно связывают транспорты, а без них тоже не обойдешься. Сегодня привезли для команды сапоги, а то ведь ходили босиком.

Крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

[P.S.] Чувствую себя так себе, по временам нервы дают себя знать; уж очень долго тянется такое напряженное тяжелое состояние.

*ОР РНБ. Ф. 422. Ед. хр. 378. Л. 1-24. Подготовка к печати,
биографическая справка и комментарии К.Б. Назаренко*

Дневник мичмана князя Язона Константиновича Туманова

Князь Язон Константинович Туманов родился в Тифлисе 2 октября 1883 г. в знатной армянской семье. Его отец и дядья (Константин, Василий, Георгий Михайловичи Тумановы) были известны как общественные и литературные деятели. В 1901 г. Я.К. Туманов поступил в Морской корпус, из которого был досрочно выпущен в составе так называемого «царского выпуска» сразу после начала Русско-японской войны (28 января 1904 г.). В марте 1904 г. молодой мичман был назначен вахтенным офицером на броненосец «Орел», находившийся в достройке. Я. К. Туманов проделал с «Орлом» весь путь на Дальний Восток, в Цусимском сражении командовал 75-мм батареей левого борта, был тяжело ранен. Согласно перевязочному свидетельству, у него из спины было извлечено двадцать восемь мелких осколков и еще два из руки.

В плену Я.К. Туманов сначала находился в госпитале в Майдзуру, затем вместе с другими офицерами «Орла» в Кито. После возвращения из японского плена и четырехмесячного отпуска, был назначен (в августе 1906 г.) вахтенным начальником на крейсер «Память Азова», затем (в феврале 1907 г.) штурманским офицером минного крейсера «Уссури-

ей». Поскольку его корабль находился в ремонте, в летние кампании 1907 и 1908 гг. Я. К. Туманов командовал катером № 2 Петергофской морской охраны. В декабре 1907 г. был произведен в лейтенанты.

Затем Я. К. Туманов служил на канонерской лодке «Карс» Каспийской флотилии и на канонерской лодке «Хивинец», служившей станционером на острове Крит. В 1913 г. князь поступил в Николаевскую морскую академию, но в связи с началом Первой мировой войны не окончил ее, а получив чин старшего лейтенанта, продолжил строевую службу на эсминцах Черноморского флота. Сначала Я.К. Туманов состоял в должности старшего офицера эсминца «Капитан-лейтенант Баранов», затем командовал эсминцем «Живучий». В августе 1915 г. Я.К. Туманов был назначен исправляющим должность старшего флаг-офицера по оперативной части штаба командующего флотом. 30 июля 1916 г. произведен в капитаны 2 ранга «за отличие»⁴⁹, с августа 1917 г. командовал вспомогательным крейсером «Император Траян». За время Первой мировой войны Я.К. Туманов был награжден мечами к ордену св. Анны 3 степени, полученному ранее, орденами св. Станислава 2 степени с мечами, св. Владимира 4 степени с мечами и бантом. Другими словами, он «собрал» все боевые награды, доступные в его чине, кроме ордена Св. Георгия.

⁴⁹ Список старшинства офицерских чинов флота и морского ведомства. Ч. 1. – Пт., 1917.-С. 24.

В 1918 г. Я.К. Туманов перебрался в Армению, и некоторое время командовал небольшой флотилией на оз. Гогча, затем вернулся в Россию и стал командующим Волжско-Каспийской флотилией Астраханского краевого правительства. В начале 1919 г. перешел в Вооруженные силы юга России (А.И. Деникина). С июня того же года он возглавил отдел морской контрразведки портов Черного моря, а 28 марта 1920 г. был произведен в капитаны 1 ранга П.Н. Врангелем «за отличие».

После эвакуации белых войск из Крыма, оказался сначала в Югославии, в 1924 г. переехал в Уругвай, затем в Парагвай, где несколько лет преподавал в морском училище. Во время конфликта с Боливией 1928 г. и парагвайско-боливийской войны 1932–1935 гг. являлся советником парагвайских командующих речными силами, служил начальником отдела личного состава флота. В 1936 г. – капитан 2 ранга парагвайского флота. После окончания войны продолжал службу преподавателем военно-морского училища.

Я.К. Туманов был «кирилловцем» – в 1939–1954 гг. являлся уполномоченным главы российского императорского дома («императора Всероссийского» Владимира Кирилловича) в Парагвае, председательствовал в парагвайской группе РОВСа. Умер князь Я.К. Туманов в Асунсьоне от рака горла 28 октября 1955 г.⁵⁰.

⁵⁰ Память чести: Некоммерческий фонд по увековечению памяти участников Белого движения [Электронный ресурс] (URL: <http://www.white-guard.ru/>)

Князь Я.К. Туманов состоял в браке с дочерью действительного статского советника Надеждой Константиновной Чабовской, у них была дочь.

Интересы Я.К. Туманова не ограничивались службой. Он автор беллетризованных мемуаров о походе 2-й Тихоокеанской эскадры «Мичмана на войне»⁵¹, о плавании «Хивинца» по Средиземному морю («По Адриатике»), ряда статей в «Морском журнале».

Во время плавания 2-й Тихоокеанской эскадры Я. К. Туманов вел дневник. Тетради дневника, включающие записи за 30 октября 1904 – 20 апреля 1905 г. во время Цусимского сражения, очевидно, были убраны вниз вместе с вещами Я.К. Туманова. Тетрадь с записями за 21 апреля и последующие дни оказалась утерянной во время боя. В японском плену, в городе Киото, товарищ Я.К. Туманова по службе на «Орле», лейтенант Л.В. Ларионов, начавший собирать материалы по истории 2-й Тихоокеанской эскадры, переписал от руки сохранившиеся тетради, позднее он заказал, по меньшей мере, два экземпляра машинописной копии переписанного текста⁵². Кроме того, во владении А. С. Новикова-Прибоя (возможно, через Л.В. Ларионова) оказалась одна из сохранившихся подлинных тетрадей дневника Я.К. Туманова, с запи-

⁵¹ Туманов Я.К. Мичмана на войне. – Прага, 1930. – 2-е изд. – СПб., 2002.

⁵² ОР РНБ. Ф. 422. Ед. хр. 17; Там же. Ф. 524. Оп. 2. Ед. хр. 57.

сями за 30 октября 1904 – 13 марта 1905 г.⁵³. Рукописные и машинописные копии практически идентичны оригиналу, различия между ними сводятся, в основном, к опiskaм и опечаткам. В машинописной копии по ошибке дважды перепечатан один из листов (63, 64) и пропущен текст, который должен был быть помещен на листе 63. Этот пробел восстановлен по рукописи. Все слова, вписанные в машинопись латинскими буквами, набраны курсивом.

Записки велись с выхода броненосца из Кронштадта, но часть их утеряна во время событий 14 и 15 Мая 1905 г. (прим. Л.В. Ларионова. – К.Н.)

Дакар. 30-го Октября

Сегодня пришли сюда после семисуточного перехода из Танжера. Во все время перехода не случилось ничего достойного внимания. Землю видели только раз, на третьи сутки к вечеру высокие берега Канарских островов. Вчера по настоянию докторов слег в постель. Несмотря на всё нежелание, пришлось покориться. После обеда началась грандиозная погрузка угля. Принимали до 2200 тонн и насыпают его всюду, куда только можно: в палубах, кочегарках и даже на юте. Жара невыносимая; спасаюсь от нее только благодаря Павлинову⁵⁴, который дал мне свой вентилятор. У старшего

⁵³ ОР РНБ. Ф. 524. Оп. 2. Ед. хр. 57.

⁵⁴ Павлинов 4-й Сергей Яковлевич (1882–1913). Окончил МКК в 1901 г. Мичман. С апреля 1905 лейтенант. Вахтенный начальник «Орла». Вскоре после Рус-

доктора⁵⁵ в каюте 52° тепла⁵⁶ (65 °С. – *К.Н.*), а в операционном пункте 62° (78 °С. – *К.Н.*). Говорят, что после погрузки угля офицеров отпустят на берег. Для меня это не имеет никакого значения, ибо и с разрешением, и без разрешения берега мне не видать, как своих ушей. Понаехали, конечно, поставщики с всевозможными тропическими предметами обихода, как то: касками, белыми костюмами, туфлями и т. и. Конечно у него сейчас же порасхватили все, что было можно и наши офицеры расхаживают уже в английских касках, белых туфлях и кителях местного производства.

1-го Ноября

Сегодня на эскадре случилось несчастье. Умер от солнечного удара лейтенант Нелидов⁵⁷, или, как его все называли, «дядя Ваня». Похороны завтра.

2-го Ноября

Хоронили Нелидова. От нас был послан в распоряжение

ско-японской войны уволился в запас. В 1909 г. произведен в лейтенанты за пребывание в запасе. – *К.Н.*

⁵⁵ Надворный советник Г.А. Макаров. – *К.Н.*

⁵⁶ Градусов Реомюра. Для перевода в градусы Цельсия надлежит умножить на 1,25. Следует отметить, что Туманов, как это было широко распространено в России начала XX в., на протяжении всех записок пользуется шкалой Реомюра. – *К.Н.*

⁵⁷ Нелидов 1-й Иван Александрович (1865–1904). Окончил МКК (1891). Лейтенант (1895), получал содержание по капитан-лейтенантскому цензу (1904). С 1903 г. служил на эскадренном броненосце «Ослябя».

адмирала⁵⁸ катер с Бубновым⁵⁹, которой рассказал мне процедуру похорон. Французы нарядили в процессию свои войска, и когда катер с гробом подошел к пристани, то по одной стороне ее шпалерами стали белые войска, т. е. французы, а по другой колониальные – негры. Проводив гроб до могилы, при опускании тела они вместе с нашими матросами произвели салют в три залпа. Сегодня офицерство гуляет по берегу, причем многие не брезгают знакомиться с прелестями негритянок. Вечером приехали к нам гости французские офицеры – артиллеристы. За стеной моей каюты, когда ужин подходил к концу, я слышал громкие крики, прерываемые звуками кек-уока⁶⁰. Очевидно, дело обстоит благополучно и гости в фоне (так в тексте. – *К.Н.*).

Часов в 10 вечера они уехали, причем в открытый иллюю-

⁵⁸ Рожественский Зиновий Петрович (1848–1909). Окончил МКК (1868). Вице-адмирал (1904). Начальник Главного морского штаба (1903–1906). Командующий 2-й Тихоокеанской эскадрой. В Цусимском сражении тяжело ранен. После возвращения из плена был оправдан судом. В отставке с 1906. – *К.Н.*

⁵⁹ Бубнов 4-й Александр Дмитриевич (1883–1965). Окончил МКК в 1903 г. Мичман. Вахтенный начальник «Орла». Участник Первой мировой войны, контр-адмирал, и. д. начальника Морского управления Ставки ВГК (1917). Участник белого движения. Профессор югославской Морской академии. Автор ряда военно-исторических трудов и воспоминаний. См. его биографию: Козырь И.В. От Цусимы до Рагузы. – СПб., 2011. – *К.Н.*

⁶⁰ Кек-уок (кекуок, кейкуок, кэкуок, кэк-уок. Англ. cakewalk – букв. «прогулка с пирогом») – негритянский танец под аккомпанемент банджо, гитары или мандолины с характерными для рэгтайма ритмическими рисунками: синкопированным ритмом и краткими неожиданными паузами на сильных долях такта. Предшественник рэгтайма и джаза. Был популярен в 1890–1910 гг. – *К.Н.*

минатор долго слышно было все усиливающееся: «hip, hip, hip, Урра». Завтра в 3 часа дня уходим.

3 Ноября

Снялись с якоря, идем в Габун ⁶¹. В самом углу Гвинейского залива в широте NO 15° впадает в океан река Габун, по имени которой названа эта французская колония. До сих пор Габунг (у Туманова этот топоним пишется неодинаково. – К.Н.) только раз видел русское военное судно – этим судном был «Скобелев»⁶².

Габунг. 13 Ноября

Сегодня пришли сюда после десятисуточного перехода, причем дело не обошлось, конечно, без приключений. Придя на вид берега, не нашли ожидаемого маяка; эскадра застопорила машины и в поиски за маяком был отправлен «Роланд». После довольно долгого пропадания «Роланд», наконец, принес известие, что искомый маяк находится в 25 милях севернее. Пришлось повернуть обратно. Оказалось, что течением нас снесло к югу настолько, что мы очутились в S полушарии, а именно в широте SO 3° Таким образом, сами того не подозревая, мы перешли экватор. Подходя к Габуну,

⁶¹ Габон (фр. Gabon), ныне – Габонская Республика. С начала 1880-х гг. до 1960 г. – колония Франции. Столица – г. Либревиль. – К.Н.

⁶² Корвет русского флота (1862–1895), «17-пушечного ранга» типа «Богатырь». До 1882 г. именовался «Витязем». Совершил два кругосветных плавания – в 1870–1874 и 1883–1885 гг. Здесь имеется в виду второе. – К.Н.

по сигналу адмирала, со всех судов спущены были шестерки и паровые катера, на буксире которых эти шестерки вышли вперед и в строе фронта пошли впереди эскадры, делая промеры. Эта осторожность была принята адмиралом вследствие ненадежности местного исследования. Должно быть, вследствие того обстоятельства мы стали на якорь очень далеко от берега, в $4\frac{1}{2}$ милях. Едва успели бросить якорь, как уже узрели идущих к нам наших милых спутников – угольщиков. Видна густая растительность, на берегу настоящий девственный лес, пальмы и т. и. береговые прелести. Костенко⁶³ даже выразил искреннее желание побегать кругами «а ля “Вторник”»⁶⁴ по песочку, который узкой и ослепительной полосой блистал вдоль берега. Вскоре, впрочем, береговой пыл остыл, так как на «Суворов» к адмиралу приехал губернатор и предупредил его, чтобы мы были осторожны, так как

⁶³ Костенко Владимир Полиевктович (1881–1956). Окончил Морское инженерное училище по кораблестроительному отделению в 1904 г. Младший помощник судостроителя. Находился на эскадренном броненосце «Орел» в качестве инженера-судостроителя. Участник Цусимского сражения на «Орле». После возвращения из плена принимал участие в строительстве линейного корабля «Андрей Первозванный» и броненосного крейсера «Рюрик». Был членом руководства партии эсеров, в 1910 г. арестован, осужден, исключен из службы. В советское время – один из руководителей судостроительной промышленности. Дважды арестовывался (в 1928–1931 и 1941–1942 гг.). Награжден орденом Трудового Красного знамени, лауреат Сталинской премии. – К.Н.

⁶⁴ Здесь либо подобно корабельному псу «Вторнику», либо побегать голым, т. к. «Вторником» в старых переводах «Робинзона Крузо» именовался Пятница. – К.Н.

несколько дней тому назад четыре европейца отправившиеся на охоту на слонов, были съедены дикарями. Мы было не поверили его словам, но справившись в книге с описанием Африки, убедились в справедливости его слов. Это место, одно из самых диких мест Африки, и здешняя публика не прочь полакомиться жарким из европейца, причем этим пиршествам она придает религиозный характер. По словам губернатора в здешнем городе *Libreville* не более 150 европейцев. Весело должно быть им здесь живется. Наш последний переход был очень тяжелый, жара невыносимая. На кочегаров и машинистов жалко смотреть. Дня не проходит, чтобы одного, другого не стащили бы в лазарет.

Костюмы наши отличаются простотой замечательной; на голое тело одеты белые брюки и китель. Сплю я на циновке, купленной в Дакаре, а под голову подкладываю кожаную подушку.

На матраце и пуховой подушке спать немислимо. Занятия идут по тропическому расписанию, т. е. рано утром и вечером. С 11 до 4 дня команда отдыхает. Занятия, главным образом, заключаются в организации боя. Каждый вечер в кают-компании, под председательством старшего офицера разрабатывается план учения на следующий день: в таком-то часу, по такому-то румбу показывается неприятельская эскадра, состоящая из стольких-то судов и такого-то типа, идущих таким-то ходом и таким-то строем. Пробивается боевая тре-

вога. В таком-то часу 6-дм⁶⁵ орудия начинают пристрелку, и пристрелявшись, уже вся крупная артиллерия открывает огонь. Эскадры сближаются, и по мере сближения огонь открывает более мелкая артиллерия – 75-мм, за ней 47-мм орудия. В таком-то часу – первые раненые. Санитары с носилками уносят их к операционному пункту, в котором, между прочим, сегодня +68 °Р (85 °С. – *К.Н.*). В таком-то часу мы получили подводную пробоину в таком-то месте. Водяная тревога. Под означенное место подводится малый пластырь, примерно затапливаются для выравнивания крена противоположные отсеки и т. д. В таком-то месте, в таком-то часу пожар. Пожарная тревога. Вооружаются помпы, проводятся шланги. Примерно затапливаются соседние с пожаром погреба и т. п. Кроме того, офицеры следят за правильной наводкой комендорами орудий, установкой прицела на даваемые расстояния, непрерывно идет подача снарядов. Подача электрическая, в случае внезапной порчи динамо-машины и остановки тока, немедленно переводится на ручную, то же самое делается с повреждением башен. В случае прекращения электрического освещения, во всех погребах должны находиться фонари, с заранее зажженными в них свечами. Все это обязательно проделывается каждое учение. Нельзя не согласиться с разумностью таких учений, и они, безусловно, дадут благой результат в бою не бутафорском, а настоящем. Это ученье к 8 часам утра обыкновенно кончается и

⁶⁵ 6-дюймовые. – *К.Н.*

затем до обеда идут специальные судовые работы.

Сегодня, в первый раз после болезни, вышел в кают-компанию, и выходил даже наверх.

18-го Ноября. Стоянка в Габуне

На другой же день нашего сюда прихода началась погрузка угля в таком же громадном количестве, как и в Дакаре, т. е. вдвое более нашего полного нормального запаса, этот ад продолжался двое суток, после чего наших офицеров стали посылать грузить уголь еще на транспорты. Дня за три до ухода на эскадре разыгралась целая драма, долгое время служившая темой для пересудов в кают-компаниях всех кораблей. Дело было так. По приказу адмирала в 6 часов вечера на рейде прекращалось все движение и, кроме дозорных шлюпок, обходивших свои корабли, ни одна шлюпка не имела права идти по рейду под страхом расстреливания. 15 числа на «Дмитрий Донской» была приглашена к ужину одна из сестер милосердия с «Орла». Эта сестра пробыла на «Донском» до полночи и в первом часу ночи, по приказанию командира, была подана шестерка, чтобы отвезти сестру домой. В эту же шлюпку сели проводить сестру три офицера, причем один даже сделал это по приказанию командира. К несчастью, эта шестерка была поймана лучом прожектора с «Суворова» и едва она успела высадить сестру на «Орел», как подошедший дежурный катер арестовал ее и доставил на «Суворов». Офицеров потребовали к адмиралу, к несча-

стью, все трое были пьяны. Что им говорил адмирал, неизвестно, только на другой день появился приказ, по которому все три офицера списывались в Россию для отдачи под суд за неисполнение приказа адмирала. Вслед за этим приказом появился другой, более общий, но обидный уже для всех. В этом приказе адмирала объявлялось, что на эскад্রে появляются признаки гнилости и растлевания, недобросовестное отношение к службе, могущее повлечь за собою ужасные последствия, примером чего служит первая эскадра, где проспали японские миноносцы и вместо поддержки армии, флот обречен на пассивную оборону, и эта, надеющаяся на поддержку флота армия, кровью заливает его грехи. В заключение адмирал предписывает своему младшему флагману иметь постоянное строгое наблюдение за «Донским».

В тот же день все три офицера были свезены на берег для отправки на уходящем на днях в Европу почтовом пароходе в Россию. Эти приказы наделали массу шума. Все осуждали адмирала. Действительно, по всему видно, что эти приказы написаны под горячую руку. В проступке офицеров нет неисполнения общих распоряжений, это громадная разница, и когда она выяснится на суде, адмирал будет поставлен в очень неловкое положение. Затем, смягчающим вину обстоятельством является еще и то, что эти офицеры не только ехали с ведома командира и старшего офицера, но один из них даже по приказанию командира. Гораздо больше шуму наделал второй приказ, в котором с грязью мешалась пер-

вая эскадра Тихого океана. В особенности возмущены были офицеры, плававшие раньше в Тихом океане на этой эскадре и сроднившиеся с ней. Это было им тем более обидно, что наша 2-ая эскадра Тихого океана, в смысле безалаберности и боевой неподготовки смело может дать много, если не все 100 очков вперед первой.

16-го числа вечером неожиданно, по сигналу адмирала, было дано разрешение отправить на берег на завтра половинное число офицеров с судов эскадры, причем предписывалось им прибыть на «Роланд», который к 8-м часам утра должен был сняться с якоря для следования в *Libreville*, отстоящий от места нашей стоянки на 22 мили.

Как ни жалко было расставаться с привольным житьем на правах больного, но желание побывать на берегу пересилило и я подал рапорт о выздоровлении. Каково же было мое удивление и ужас, когда вернувшийся от командира старший офицер⁶⁶ (он относил ему список желающих ехать на берег офицеров), объявил мне, что я назначен на погрузку угля на транспорты. Я отправился немедленно лично к командиру⁶⁷ и после долгих и убедительнейших доводов в необхо-

⁶⁶ Шведе Константин Леопольдович (1863–1933). Окончил МКК в 1884 г. Капитан 2 ранга (1904). Впоследствии капитан 1 ранга. В советское время – помощник начальника Морского штаба Республики. – К.Н.

⁶⁷ Командир броненосца «Орел» Юнг Николай Викторович (1855–1905). Окончил МКК (1876). Участник Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. Служил старшим офицером на крейсере 1 ранга «Генерал-Адмирал» и броненосце «Полтава». Командовал: пароходом «Славянка», учебным судном «Воин», крейсером

димости побывать после долгой болезни на берегу для массы покупок, выпросил разрешение подмениться кем-нибудь из офицеров на погрузку угля. Олег⁶⁸ был так любезен, что предложил мне поехать вместо меня (так в рукописи, вероятно, следует «себя». — *К.Н.*), за что, конечно, я ему был бесконечно благодарен. На другой день без четверти 8-ми был уже на «Роланде». Все в кителях без погон, белых брюках, туфлях и касках. Один за другим подходили катера, высаживая все новые и новые партии офицеров. Прибыл и катер с госпитального «Орла» с докторами и сестрами милосердия. Да, я забыл сказать, что сестра, бывшая на «Донском» и наделавшая столько шума, оставлена адмиралом на 3 месяца без берега. Забавно. Итак, приехали сестры. Боже мой, приехала партия сестер 10, и одна другой некрасивее. Наконец второй раз катер подвез еще несколько сестер, между которыми была одна, если и не красивая, то очень миленькая и стройная шатенка, с очень светлыми глазами. Несмотря, однако, на такой скверный контингент сестер, они не могли пожаловаться на отсутствие кавалеров, которых было более

II ранга «Вестник», учебными судами «Моряк» и «Верный», крейсером I ранга «Генерал-Адмирал». Капитан I ранга (1901). Смертельно ранен во время Цусимского сражения и умер 16 мая на борту «Орла». — *К.Н.*

⁶⁸ Щербачев Олег Александрович (1885–1928), соученик Туманова по МКК, произведен с ним одновременно в офицеры 28 января 1904 г. Мичман. Вахтенный офицер «Орла». Окончил Морскую академию в 1914 г. Капитан 2 ранга. Во время Гражданской войны — в армии А.В. Колчака, затем во ВСЮР. Произведен в капитаны I ранга П.Н. Врангелем одновременно с Я.К. Тумановым (28 марта 1920 г.). В эмиграции в Италии. — *К.Н.*

чем достаточно. В 9 часу снялись с якоря и пошли *Libreville*. После полуторачасового хода [против течения] реки Габун из чащи пальм и еще каких-то невиданных деревьев показались чистенькие домики *Libreville*'я еще через полчаса мы уже стояли на якоре кабельтовых в 3-х от берега. Недалеко стояла французская канонерская лодка, местный станционер, судя по наружному виду, постройки времен Очакова и покорения Крыма. Начали спускать шлюпки, т. к. пассажиров было много, а шлюпок только две, да и те маленькие, то прошло довольно много времени, пока все дамы были перевезены на берег. Я пошел вместе с Сакеллари⁶⁹ и мичманом с «Анадыра», оказавшимся очень симпатичным малым. Прямо против пристани стоял губернаторский дом, очень красивый, хотя и небольшой, перед которым ходил часовой. Часовой был негр в синем мундире и красной феской [на голове] с громадной синей кистью. На плече его было ружье, приходившееся, должно быть, ровесником вышеупомянутой лодке. Вообще я слышал, что французы не вооружают свои колониальные войска современным оружием из боязни, в случае восстания, в лице своих же войск найти серьезных вра-

⁶⁹ Сакеллари Николай Александрович (1880–1936), окончил Новороссийский университет, в 1904 г. произведен в мичмана по экзамену. Вахтенный офицер «Орла». В 1913 г. окончил гидрографическое отделение Морской академии. Капитан 2 ранга. В советское время, в основном, на преподавательской работе. Начальник гидрографического факультета Военно-морской академии. Капитан дальнего плавания, профессор, флагман 2-го ранга. Крупный специалист в области навигации, автор ряда научных трудов. Его именем назван полуостров в Антарктиде. – К.Н.

гов. В этом я убедился вскоре тут же в *Libreville*, когда проходя мимо казарм местных колониальных войск, состоящих исключительно из негров, увидел во дворе и при входе старинные медные пушки с зарядными ящиками, так заржавленными, что их можно было принять за старое железо, выброшенное за негодностью и пролежавшее там, по крайней мере, с десятков лет. Против ворот стоял часовой – здоровеннейший негр, становившийся при нашем проходе смирно.

С пристани мы отправились сначала в магазин, чтобы успеть сделать покупки, ибо с 12 до 2 часов дня, во время самой сильной жары, магазины закрываются. Магазин оказался прямо таки «Мюр и Мерилизом»⁷⁰ или, по крайней мере, петербургским «Александром», только в миниатюре, так как в нем можно было достать все, что угодно. Так как народу туда набилось масса, всего-то в *Libreville* магазинов два или три, то прошло довольно много времени, прежде чем нам удалось удовлетворить свои потребности. Впрочем, мы не пользовались услугами приказчиков, а зайдя за прилавок, сами находили все нужное и, выбирая, откладывали в сторону, после чего уже приносили все к кассе, где хозяин сосчитывал общую стоимость и, подавая счет, написанный так, что легче было бы разобрать зашифрованную депешу, произносил такую цифру, что волосы становились ды-

⁷⁰ Российский торговый дом (1857–1922). Открыл первый в России торговый центр – универсальный магазин в Москве (1892 г.). Предшественник ЦУМа. – К.Н.

бом. Наконец, с покупками дело было кончено. Желудок давал себя знать довольно основательно, предвкушая удовольствие пообедать на берегу, мы отправились в ресторан, находящийся тут же, на берегу моря. Впрочем, не только ресторан, но и вообще все в этом городе находилось рядом, так как весь *Libreville*, пожалуй, поместился бы в Морском корпусе. Мы уселись на веранде, выходящей на море, за грязным деревянным столом и стали ждать. Налево от нас сидела компания французских офицеров, а направо, должно быть, местные плантаторы из зажиточных буржуа. Мимо него сновали грязные негритосы-подростки с тарелками и бутылками, подбадриваемые таким окриком хозяина-француза, что после каждого крика по крайней мере с полчаса звенело в ушах, как после орудийной стрельбы. На нас никто не обращал никакого внимания, несмотря на то, что мы громко заявляли свои требования и претензию. Наконец, хозяин смиловился и вот на нашем столе появилась скатерть, вся залитая красным вином и еще чем-то в высшей степени подозрительным. Поданные затем тарелки были буквально матовые от не смытого как следует сала, оставшегося на них от кушанья нашего предшественника, и только после долгой и основательной чистки носовыми платками стали принимать блестящий вид. Сакеллари не преминул сострить, что их, наверное, негритосы моют своими ногами. Однако нам так хотелось есть, что эта острота не произвела никакого впечатления, и мы с нетерпением стали ожидать появления перво-

го блюда. Наконец появилось так долго ожидаемое блюдо. Если бы мы не были в таком чудесном расположении духа, то без сомнения, в ресторане произошла бы драма, поводом к которой послужило бы это с позволения сказать блюдо. В грязной глубокой тарелке в массе растопленного жира плавали какие-то куски. Что представляли из себя эти куски, мы так и не узнали, причем на все наши расспросы хозяин, сделавшийся вдруг страшно любезным, отвечал только, что это очень вкусное и хорошее блюдо. Сакеллари объявил торжественно, что это жареный боа-констриктор, и рискнул попробовать, но сейчас же скорчил кислую гримасу и выплюнул обратно. Блюдо убрали. Да, перед этим нам подали сыр. Сыр был покрыт какой-то желтоватой жидкостью и спереди и сзади, и с боков, так что пришлось скоблить бортов, как говорит Мопассан, после чего уже можно было его есть с хлебом, таким жестким, что мы серьезно побаивались за свои зубы. Все это мы запивали лимонадом, приготовления 1901 года, как было написано на бутылке. Наконец, появилось второе блюдо. В глубокой же тарелке была горсточка вареных бобов и зеленого горошку. Крик радости вырвался из нашей груди. Слава Богу, хоть и не сытно, но, по крайней мере, знаешь, что ешь. Горох был быстро уничтожен. На радостях была потребована бутылка вина. Третье блюдо опять привело нас в уныние. Это были консервы из какого-то мяса, но консервы такие скверные, что мясо походило скорее на мочалу, чем на мясо. К нему, конечно, тоже никто не коснул-

ся. Ко всему этому нужно прибавить, что все блюда подавались в таком миниатюрном количестве, что если б действительно было что-нибудь вкусное, то их не хватило бы даже на одного ребенка, а не то что на трех голодных мичманов. В заключение нам подали по мангустану⁷¹

⁷¹ Мангостан – высокое вечнозелёное дерево высотой до 25 м с пирамидальной кроной и чёрно-бурой корой. Плод круглый, диаметром 3,4–7,5 см, сверху покрыт толстой (до 1 см) бордово-фиолетовой несъедобной кожурой, под которой находится 4–8 сегментов белой съедобной мякоти с плотно прилегающими к ней семенами. – К.Н.

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.