



ГЕОРГИЙ
ЗУЕВ

от
**ВОЗНЕСЕНСКОГО
ПРОСПЕКТА**
до реки
ПРЯЖКИ

краеведческие исследования
по петербургским адресам

Всё о Санкт-Петербурге

Георгий Зуев

**От Вознесенского
проспекта до реки Пряжи.
Краеведческие расследования
по петербургским адресам**

«Центрполиграф»

2014

Зуев Г. И.

От Вознесенского проспекта до реки Пряжи. Краеведческие расследования по петербургским адресам / Г. И. Зуев — «Центрполиграф», 2014 — (Всё о Санкт-Петербурге)

Об одном из старинных районов Петербурга, расположенного между Вознесенским проспектом и рекой Пряжкой, о его домах и жителях рассказывает в своей новой книге знаменитый петербургский краевед Георгий Иванович Зуев. Один из сюжетов книги посвящен судьбе крейсера «Алмаз», принимавшего участие в Русско-японской войне 1904–1905 гг., и его моряков, жизнь которых была тесно связана с этим районом Петербурга... Автор искренне надеется, что собранные им исторические материалы помогут читателям, увлеченным отечественной историей и неравнодушным к судьбе Северной столицы, лучше узнать ее прошлое.

Содержание

Пролог	6
Крейсер 2-го ранга «Алмаз»	13
Конец ознакомительного фрагмента.	57

Георгий Зуев
От Вознесенского проспекта до
реки Пряжки. Краеведческие
расследования по петербургским адресам

Автор идеи Дмитрий Шипетин

Руководитель проекта Эдуард Сироткин

© Зуев Г. И., 2014

© ООО «РТ-СПб», 2014

© ЗАО «Издательство Центрполиграф», 2014

Пролог

На финишной прямой долгого жизненного пути старики почему-то чаще всего любят вспоминать свои лучезарные первые школьные годы. Мои предвоенные начальные учебные классы прошли в сплоченном коллективе замечательных одноклассников, весело живших тогда бурной жизнью своего поколения, сплоченного дружбой и искренним желанием стать достойными гражданами любимой социалистической Родины. От школьного класса у меня по сию пору остаются удивительно теплые и радостные воспоминания.

Наша верная дружба в те грозные предвоенные годы была умело скреплена нашим замечательным классным руководителем – Надеждой Викторовной Образцовой, опытным педагогом, начавшим свою учительскую деятельность еще в период Февральской буржуазной революции в 1917 году, в женской гимназии. Интересно отметить, что, благодаря педагогическому опыту нашей первой учительницы, во мне и моих одноклассниках зародилась страсть к собирательству. Надежда Викторовна познакомила нас со своей коллекцией почтовых марок и открыток с копиями шедевров великих русских художников и скульпторов. Идея составления собственной коллекции возникла тогда у многих моих одноклассников. Временами это необычайное, неподвластное рассудку чувство захватывало нас целиком. Мы неоднократно изменяли цели нашего собирательства.

Периодически составляли небольшие коллекции старых и новых почтовых марок, собирались разнообразные иллюстрированные почтовые открытки с изображением героев революции, Гражданской войны, советских героических летчиков или полярников-папанинцев, покоривших Северный полюс, вместе с участниками знаменитого рейса парохода «Челюскин» попытавшихся под руководством академика О. Ю. Шмидта пройти за одну навигацию по Северному Морскому пути из Мурманска во Владивосток.

В начале фашистской блокады Ленинграда «лихая» команда мальчишек нашего двора, игнорируя строгий запрет взрослых, смело пробиралась на чердаки домов и умело тушила немецкие «зажигалки», оставляя себе на память в качестве военного трофея коллекцию зеленых стабилизаторов зажигательных бомб с небольшим огарком белого термического металла.

Условия блокадного периода Ленинграда резко изменили судьбы военного поколения моих сверстников. Оглядываясь назад, я теперь понимаю, как много сумела вместить в себя наша детская жизнь в те тяжелые годы, как быстро мы тогда повзрослели под влиянием неимоверно суровых блокадных условий и безжалостных требований фронтового города. Однако, несмотря на трудности, во мне и в оставшихся в живых друзьях нашего старого двора все еще продолжала здравствовать школьная страсть к собирательству. Правда, замечу, что в тот период ассортимент предметов наших детских коллекций во многом изменился. Теперь мои друзья при встречах могли похвастаться особыми коллекционными экземплярами – фирменными стабилизаторами немецких «зажигалок» или замысловатой формой найденных стальных осколков с острыми зловещими краями от разорвавшихся фашистских авиабомб или крупнокалиберных дальнобойных немецких снарядов с выбитым фирменным клеймом знаменитого немецкого военного металлургического концерна, принадлежавшего любимцу фюрера – Круппу.

Повзрослев, окончив институт и защитив диссертацию, занимая ответственные государственные посты, я не утратил страсть к собирательству, ставшему моей второй, любительской профессией, которой свойственно сосредоточенное, углубленное проникновение в предмет поиска. Оказалось, что для собирательства необходимы не только сноровка и удача, но и умение находить нужный материал, любовь к предмету поиска и безусловное знание его. Для достижения же цели поиска требуется колоссальный труд собирателя, его терпение, упорство в

розыске сведений и дополнительные знания о них. Собиратель – это великий труженик, энтузиаст и знаток, способный иногда даже на равных поспорить с ученым-специалистом.

Впоследствии собирательство вывело меня на интересную историческую цель: изучение истории отечественного флота, восстановление биографий несправедливо забытых военных моряков и вычеркнутых из памяти боевых подвигов заслуженных кораблей Российского ВМФ. На обнаруженных малоизвестных материалах мне удалось опубликовать более ста журнальных статей в периодических изданиях, посвященных истории отечественного флота и судостроения (научно-популярном сборнике «Гангут», научно-техническом производственном журнале «Судостроение», русском военно-историческом журнале «Новый Часовой», историко-литературном сборнике «Кают-компания» и многих других).

В 2002 году петербургское издательство «Славия» выпустила в свет мою книгу «Мой адрес – Владивосток, крейсер "Алмаз"», а в 2005 году издательство «Центрполиграф-МИМ-Дельта» опубликовало еще одну мою «морскую» книгу – «Историческая хроника морского корпуса. 1701–1925».

Собирательство малоизвестных фотографий и старинных иллюстрированных почтовых открыток, посвященных теме Петербурга-Ленинграда, стало в конце XX столетия основой для решения параллельно заняться иной сферой творческой любительской деятельности – краеведением, поставившим предо мною цель комплексного изучения Санкт-Петербурга как целостного историко-культурного объекта. На этой стезе мною была опубликована в разные годы в журнале «Нева» серия статей по истории города на Неве и разными издательствами издано более десяти книг, воссоздающих исторический облик домов, каналов и старинных улиц Северной столицы. Как истинный одержимый своей страстью собирательства, я настойчиво отыскивал в архивах факты, документы, открытки, рисунки, воссоздающие историю Петербурга, скрупулезно изучал пришедшие к нам из прошлого свидетельства, мемуары, сопоставлял их и размышлял над ними. То, что мне удалось найти, я стремился донести до тех, кому это было интересно, кто так же искренне любит свой город. Подобная работа захватывала меня, заставляла не только находить новые материалы, но и тщательно исследовать их, а затем рассказывать о прожитой жизни наших замечательных предков с их порой драматическими судьбами и амбициозными планами.

Необычайно интересно рассматривать старые иллюстрированные почтовые открытки, запечатлевшие неподражаемый облик нашего города, документально зафиксированные исторические моменты и события, канувшие в Лету. Давно уже нет людей, изображенных на снимках, умер и старый мастер, сделавший эти замечательные фотографии. Навсегда исчезли из повседневной жизни петербуржцев чопорный патриархальный быт, нравы, мода, старый городской транспорт. На открытках же, пожалуйста, – полные человеческого достоинства и мужества лица солидных отцов семейства, с холеными бородами, усами и эспаньолками, которых сейчас уже не встретишь. А разве не вызывают восхищения милые петербургские дамы в умопомрачительных туалетах, обольстительные красавицы в платьях с перетянутыми осиными талиями и широкими буфами рукавов? Как прекрасен и выразителен на старых фотографиях облик горожан, словно их специально отбирал для съемки взыскательный режиссер.

О многом могут рассказать почтовые иллюстрированные открытки. С удивительной документальной точностью передают они неповторимые моменты и приметы времени. Трогательно очарование жанровых городских сцен с пролетками, лакированными колясками на «дутых» шинах, конками, первыми городскими трамваями и неуклюжими автомобилями.

Почтовые открытки нередко хранят важные сведения об уникальной архитектуре нашего города, его старинных особняках и сооружениях – обо всем, что сегодня составляет так называемый фонд «Старого Петербурга». Многое из этого фонда, к сожалению, не дошло до наших дней, в силу разных обстоятельств навсегда исчезло из повседневной жизни, да и что уж тут поделаешь – даже из нашей памяти.

Особенно значительный ущерб городским постройкам нанесен в XX веке. В первые годы прошлого столетия многоэтажные доходные дома начали энергично теснить ампирные особняки Северной столицы. Творения великих зодчих безвозвратно гибли в лихолетьях двух русских революций, в годы блокады Ленинграда. Иные же объекты города безжалостно разрушили недобрые руки и жестокие сердца наших сограждан при антирелигиозных перегибах и массовом типовом жилом строительстве. К счастью, сохранились почтовые открытки и фотографии с изображением уничтоженных архитектурных сооружений города. Иногда именно эти старые, пожелтевшие от времени «открытые письма» являлись единственными сохранившимися документами, по которым можно было не только судить о старых петербургских домах, но и реставрировать их, и даже иногда восстанавливать утраченные памятники отечественной архитектуры...

У прилавков букинистических магазинов города нередко можно услышать обращенные к продавцу странные просьбы:

- Покажите «артистов», пожалуйста!
- Есть что-нибудь новое по «малым городам»?
- Разрешите посмотреть «головки»!

Иногда слышатся радостные возгласы и оживленные рассказы по поводу интересных находок. Подобные вопросы и приступы искреннего восторга принадлежат филокартистам – фанатичному племени собирателей старых «открытых писем» или «почтовых иллюстрированных открыток», с завидным упорством обходящих магазины с тайной надеждой найти наконец заветное сокровище, о коем они так долго мечтали. А если почтовая открытка содержит еще и небольшой рукописный текст, то в придачу вы можете получить интересную информацию, проливающую свет на малоизвестные вам стороны жизни города.

У каждого собирателя бывали ситуации, когда его сердце начинало учащенно биться при прочтении всего лишь лаконичной надписи на открытке, каковую саму по себе он никогда бы не отнес к числу интересных коллекционных экземпляров. Однако случается так, что именно этот небольшой текст, написанный исчезнувшим аккуратным каллиграфическим почерком, давал начало для интересных размышлений и исследований, выводил собирателя на цепь чрезвычайно любопытных исторических связей.

Как-то, в один из дождливых осенних вечеров, просматривая объемные пачки старых почтовых открыток в хорошо известном петербуржцам, но недавно закрытом букинистическом магазине на Литейном проспекте, я неожиданно обнаружил среди них три экземпляра, не вызвавшие первоначально особого интереса. Они не имели прямого отношения к моей морской коллекции. Открытки могли бы, безусловно, заинтересовать собирателя так называемых «типажей» из различных стран и времен. Однако, к счастью, я вовремя заметил, что на лицевой стороне каждой из них были сделаны четкие короткие надписи на русском языке. Почтовые открытки, датированные 1904–1906 годами, отправлялись из Египта, Владивостока и Индокитая в город Санкт-Петербург, на улицу Офицерскую, в дом № 57, ее высокородию Анне Андреевне Михайловой. Первая открытка, изображавшая двух водоносов из Египта, от 28 декабря 1904 года, содержала достаточно тревожный и лаконичный текст: «Сейчас уходим в Красное море. Надеюсь, до свидания». Вторая, с выразительной фигурой бурятского шамана, в сентябре 1905 года извещала жительницу Офицерской улицы о том, что «Адрес мой – Владивосток, крейсер "Алмаз"». Наконец, третья была отправлена моряком крейсера «Алмаз» из Цейлона и помечена 31 декабря – 13 января 1905–1906 года.

Совершенно очевидно, что отправитель «иллюстрированных открыток» совершил неблизкое и небезопасное путешествие по морям и океанам. Даты писем совпадали с началом и окончанием трагической для России Русско-японской войны и гибелью 2-й Тихоокеанской эскадры адмирала З. П. Рожественского. Автор коротких путевых заметок – офицер крейсера

«Алмаз», вероятно, стал непосредственным свидетелем и участником нашей национальной трагедии у берегов Цусимы.

Расшифровка этой части текста на почтовых открытках мне, историку флота, большого труда не представила. Даты и наименование крейсера, действительно, полностью соответствовали маршруту перехода русских военных кораблей из Петербурга на Дальний Восток. Крейсер же 2-го ранга «Алмаз» 14 мая 1905 года в Корейском проливе, в составе Балтийской эскадры, принял неравный бой с японскими крейсерами и оказался единственным кораблем, выполнившим приказ адмирала: «Прорваться сквозь строй японских броненосцев во Владивосток».



С этих старинных почтовых открыток начался поиск...

К сожалению, это все, что тогда я мог припомнить об этом боевом корабле Балтийского флота, ставшем непосредственным участником гибельного для России перехода 2-й Тихоокеанской эскадры из Петербурга на Дальний Восток.

К великому стыду, я, коренной ленинградец, совершенно ничего толком не знал об Офицерской улице. Распространенная же на Руси фамилия Михайловой Анны Андреевны, проживавшей в 1904–1906 годах по указанному на открытках адресу, и подавно являлась для меня «тайной за семью печатями». Сплошные вопросы и неспособность толком ответить на них повергли сначала меня в стыдливое уныние, а затем настоятельно потребовали неотложной реабилитации в собственных глазах и глазах моего помощника – внука, свидетеля этого позора. Правда, в своем невежестве я оказался не одинок. Мало кто смог мне тогда ответить, где же находится в Ленинграде Офицерская улица и чем она примечательна в истории нашего города. Подобное обстоятельство, однако, меня не успокоило. Наоборот, подвигло на волевое решение получить исчерпывающую информацию об одной из главных улиц петербургской Коломны, о доме № 57, о его жительнице – Анне Андреевне Михайловой и о боевом пути героического крейсера «Алмаз».

Пришлось с головой уйти в захватывающую и интересную работу, превратиться на время в своеобразного детектива, с азартом и интересом поработать в архивах и библиотеках. Начались бесконечные переговоры и консультации с различными организациями и частными лицами. Поиск вывел не только на любопытные малоизвестные исторические материалы, но и на прекрасных людей, наших современников – скромных работников музеев, архивов, библиотек, собирателей, щедро и бескорыстно делящихся информацией и советами с теми, кто занят розыском исторических материалов и документов, кто посвящает себя краеведению, увлекательному делу – истории нашего замечательного города.

Цепная реакция этой бескорыстной человеческой щедрости позволила в конечном итоге успешно ответить на большинство интересующих меня вопросов, связанных с одной из печальных страниц истории Российских военно-морских сил, со старейшей улицей Петербурга и жизнью людей, некогда населявших ее дом № 57.

Передо мной, как в многосерийном фильме, прошли нелегкие судьбы наших сограждан, втянутых самой историей в водоворот весьма трагических событий и потрясений. Поколений, которым все было отпущено полной мерой: счастье и горе, победы и поражения, известность, слава и бесславие. На их долю выпали времена величайших национальных смут и трагедий. В годы геноцида и террора, великих отечественных войн они страдали, голодали, подвергались тяжким преследованиям и репрессиям, но стойко переносили все испытания, не ожесточились сердцем, без ропота и особых обид несли тяжкий крест неимоверных унижений, нищеты и незаслуженного общественного ostracism. Многих из них не миновала вечная разлука с отчим домом, близкими и друзьями. Некоторым пришлось на чужбине доживать свой век, надеясь до последнего своего смертного часа на возвращение к родным очагам, в Коломну, на Офицерскую улицу, чтобы умереть на Родине.

Старинная улица, ее особняки и дома внезапно заговорили. Прошлые Офицерской придало ей определенный историзм, а сознание, что именно здесь когда-то жили и творили известные государственные деятели России, великие русские писатели, поэты, композиторы и артисты, наполнили современные здания духовным содержанием, особой значимостью и красотой.

Поиск ответов на эти многочисленные вопросы погрузил меня в многодневные организационные хлопоты розыска необходимой информации, приносящие мне не только радость и удовлетворение, но и некоторое чувство горечи при первых неудачах и осечках в работе.

Известные маститые краеведы города, успокаивая меня, объясняли, что подобные неудачи неизбежны при проведении научного поиска, заставляющего собирателя нередко возвращаться к исходной точке и в дальнейшем вновь упорно продолжать свое дело, чтобы наконец получить необходимые доказательства для разгадки той или иной тайны.

Незадолго до кончины знаменитого писателя и литературоведа Ираклия Луарсабовича Андроникова мне удалось переговорить с ним о планах своего поиска и целесообразности в будущем написать на эту тему книгу, в которую я предполагал включить некоторые опубликованные ранее фрагменты моих книг и журнальных статей. Соединенные воедино, значительно переработанные и уточненные материалы научного поиска могли бы довольно удачно дополнить друг друга и способствовать более яркому освещению основной цели будущей работы.

Выдающийся мастер научно-популярного жанра, одоббив мою попытку раскрытия тайны трех старинных почтовых открыток, отметил тогда: «В принципе, сюжетом повествования о поиске, который иронически называют "занимательным литературоведением", может стать разгадка любой тайны – научной, исторической, но обязательно при двух условиях. Если разгадка сопряжена с преодолением трудностей. И второе – если в основе интересной фабулы лежит общественно значимая проблема». В правоте подобного заключения знаменитого мэтра я убедился в самом начале своей работы над разгадкой таинственных посланий из различных точек земного шара, расположенных за тысячи километров от российской столицы и Офицерской улицы – места жительства таинственного адресата, «Ее высокородия Анны Андреевны

Михайловой». Преодолевая трудности, подобно детективу, я настойчиво пытался обнаружить ключи к раскрытию тайны старых почтовых открыток. Постепенно выявлял даже мельчайшие факты, связывал их между собой, строил умозаключения, ведущие от частных наблюдений к общим выводам. Пришлось пережить то неудачи, то радости, встретить на пути своих розысков множество замечательных и отзывчивых людей, бескорыстно помогавших мне в поисках.



И. Л. Андроников

Полагаю, что полученные в итоге материалы в определенной степени представляют общественное значение, ибо, несомненно, дают читателям, особенно молодым людям, знание истории нашей Родины и освежают их генетическую родовую память.

Сам же процесс исторического поиска захватывал, давал минуты огромной и светлой радости, особенно тогда, когда вдруг делаешь для себя даже небольшое открытие или находишь факты, подтверждающие твою версию поиска. Подобная работа в буквальном смысле слова «затягивает», побуждает к действиям, дальнейшим попыткам по разгадке тех или иных тайн. Мало того, «занимательное литературоведение» незаметно для исследователя дает ему фантастическую возможность не только ощущать ушедшие в прошлое эпохи, но и как бы проживать некоторое время в их необычной для нас атмосфере, обстановке, в которой жили, творили, воевали и любили герои моей книги. Благодаря им, я растворился в атмосфере давно ушедших лет, жил с ними одной жизнью, ходил по старым петербургским улицам, входил в их дома, поднимался вместе с ними на палубы боевых российских кораблей. Я сопереживал их удачам, радостям и горю. Проследил их нелегкие судьбы, в которых им все было отпущено полной мерой: победы, поражения, известность, личные потрясения и великие национальные трагедии. Многим землякам пришлось на чужбине доживать свой век, надеясь до последнего часа на возвращение к родным очагам. Эти люди стали мне близки и дороги.

Ранее немые названия улиц, старинные здания, названия кораблей и имена наших земляков заговорили, обрели свою историческую значимость, раскрыли маленькие и большие тайны давно отшумевших времен.

Три простые, казалось бы, старые почтовые открытки, годами лежавшие в старом альбоме или старинном комоде, стали для меня поводом для интересного поиска, позволили из дымки забвения извлечь малоизвестные эпизоды жизни граждан России, «имевших свое местожительство в Офицерской улице», людей, своими делами и поступками формировавших историю России. Нас многое связывает с ними, и, вероятно, по великому чувству сопричастности и уважения к нашим предкам и их делам, нам дорого все, что они оставили в наследство, все, с чем соприкасались в своей жизни, что до сих пор хранит следы из благородных искренних деяний.

Предлагаемая вниманию читателей книга является новым, переработанным, исправленным и значительно дополненным изданием произведений автора, опубликованных в 2000–2006 годах. Соединенные воедино, материалы содержат малоизвестные широкому кругу читателей и любителей исторической литературы сведения о нашем городе, неожиданные ракурсы, отголоски былых событий и трагедий.

Автор книги искренне надеется, что его скромный труд, так же как и работы его коллег-краеведов, будут способствовать патриотическому воспитанию подрастающего поколения, возвратят нашим землякам историческую память и вызовут у них стремление к активной созидательной деятельности на благо России.

Крейсер 2-го ранга «Алмаз»

На всякой эскадре или отдельном корабле лежит также обязанность: если даже нет никаких шансов победить, то все же вступить в бой и погибнуть, а не сдаться.

Т. К. Граф, 1922 г.

В последнее десятилетие XIX столетия столицу Российской империи захлестнула строительная лихорадка. Газеты Петербурга писали, что если в 1880–1890 годах в городе появилось около 500 новых домов, то в 1897 году в столице построили более 1000 жилых многоэтажных строений. В городе перестраивались целые старые кварталы. Облик Санкт-Петербурга менялся коренным образом. Всюду, как трава, вырастали необычные ансамбли. А. Н. Бенуа тогда писал: «Петербург не тот, что прежде. Он как-то повеселел и не к лицу помолодел... Воздвигаются огромные дома с приятными роскошными фасадами, открываются залитые светом магазины, наполненные всякой мишурной дрянью».

«Санкт-Петербургские ведомости» с ликованием отмечали, что к концу XIX века Невский проспект превратился в респектабельный центр деловой жизни столицы. Здесь 40 банков, 24 банкирские конторы, 10 страховых обществ и многочисленные торговые дома различных фирм.

Многим тогда казалось, что жизнь города стремительно и необратимо меняется к лучшему, энергично вытесняя прошлое. Правда, большинство удовлетворенно отмечало, что, несмотря на прогресс, в петербургском обиходе по-прежнему стойко сохранялись первоначальные традиции, заложенные еще его основателем.

Так же, как раньше, столичных обывателей извещали о подъеме воды в Неве пушечные выстрелы. В крещенские морозы в проруби Невы торжественно происходило водосвятие. С петровских времен соблюдался и ритуал открытия навигации. Это был долгожданный праздник горожан, собиравшихся на набережной Невы полюбоваться впечатляющим зрелищем, когда в полдень от Петропавловской крепости отваливал 12-весельный катер с комендантом в полной парадной форме на борту. Мощными усилиями матросов Гвардейского экипажа катер быстро пересекал Неву и лихо швартовался у пристани Зимнего дворца. Весла, при этом одновременно, как полагалось в торжественных случаях, ставились вертикально – «на валеж». Комендант отправлялся во дворец, получал разрешение царя открыть навигацию и возвращался обратно под грохочущий салют крепостных орудий и дружные гудки речных пароходов. На сигнальной мачте Петропавловской крепости поднимался императорский штандарт.

Конец XIX века изобилует политическими событиями, в их орбиту постепенно втягивался весь земной шар. Началась бескомпромиссная борьба за передел мира, за колонии и сферы влияния, за территории, отдаленные от метрополий на тысячи километров. Германии, Англии, Франции и России срочно потребовался мощный скоростной военный флот с большой дальностью плавания. Все строили корабли, всех охватила внезапно кораблестроительная лихорадка.

Германия, приняв «Закон о флоте», значительно увеличила выпуск боевых судов, имеющих новейшую по тому времени технику и вооружение. «Владычица морей» Англия, приняв вызов кайзера, на каждое сообщение о новом германском корабле теперь закладывала два. Броненосцы, крейсера, миноносцы потоком сходили со стапелей японских судостроительных заводов.

Россия, укрепляя свое могущество на море, продолжала интенсивно выполнять многолетнюю программу, предусматривающую постройку современных военных кораблей. Необходимость пополнения Российского флота новыми боевыми единицами диктовалась в первую

очередь обострением военно-политической обстановки на Дальнем Востоке. Япония заявила о себе громкими победами в войне с Китаем, при этом флот Страны восходящего солнца сыграл в успехе не последнюю роль. В дипломатических кругах настойчиво обсуждали возможность активной подготовки в Японии войны с Российской империей.



Германский кайзер Вильгельм II

Узел конфликта на Дальнем Востоке завязался еще в середине 1890-х годов, в результате соперничества держав в Китае и Корее. Царское правительство недооценивало опасность столкновения с Японией. Дипломатическая подготовка России к войне свелась лишь к получению от германского императора обещания безопасности западной границы и к Мюрцштегскому соглашению с Австро-Венгрией по балканским делам. Ожидать активной поддержки от союзной Франции, опасавшейся отвлечения русских сил на Дальний Восток не приходилось. Между тем Япония вступила в тесный союз с Англией и заручилась благожелательным нейтралитетом Соединенных Штатов Америки.

Убежденность в необходимости для России усиления флота и получения незамерзающего порта в Тихом океане заставила российского императора предпринять срочные меры и укрепить свои позиции. Решением Николая II учреждается третий флот – Тихоокеанский, и его корабли постепенно начинают обживать гавани Порт-Артура и Дальнего. Германский кайзер постоянно поддерживал и умело подзадоривал «кузена Ники» в его амбициозных дальневосточных планах. «На тебе, Ники, – говорил кайзер, – лежит священная миссия – спасти христианский мир от желтой опасности...». Вильгельм II даже соизволил собственноручно написать картину, изображавшую лихую битву между белой и желтой расами, и переслал ее в дар Николаю II с дружеской просьбой повесить подарок над рабочим столом в царском кабинете.



«Гроза с Востока» – картина, написанная Вильгельмом II и подаренная Николаю II

Адмирал Атлантического океана, которым себя считал германский кайзер, при встрече в море с царской яхтой теперь дружески приветствовал «милого друга Ники» как адмирала Тихого океана.

В Главном морском штабе из донесений военно-морских агентов в Японии, Китае и Англии знали о том, что Япония усиленно укрепляет свои позиции на Тихом океане и готовится силою занять там лидирующее положение, отвечающее достоинству Империи восходящего солнца.

В Петербурге, в кабинетах Главного Адмиралтейства, это обстоятельство стало предметом многочисленных рабочих заседаний и консультаций. Решением особого совещания под председательством шефа флота, великого князя Алексея Александровича, утверждается оперативная пятилетняя программа «Для нужд Дальнего Востока» с выделением на нее значительных ассигнований. Программой предусматривалась срочная закладка на верфях Петербурга оснащенных передовой боевой техникой броненосцев – мощной ударной силы флотов того времени. Над просторами Тихого океана реально запахло порохом. Всем было очевидно, что в будущей войне успех операций решало не численное превосходство кораблей, а их боевая мощь, тактико-технические преимущества, способность более быстрого сосредоточения военно-морских сил на возможном театре военных действий.

Германская пресса считала весьма вероятным начало Русско-японской войны. По мнению немецких военных специалистов, осложнение отношений между двумя государствами

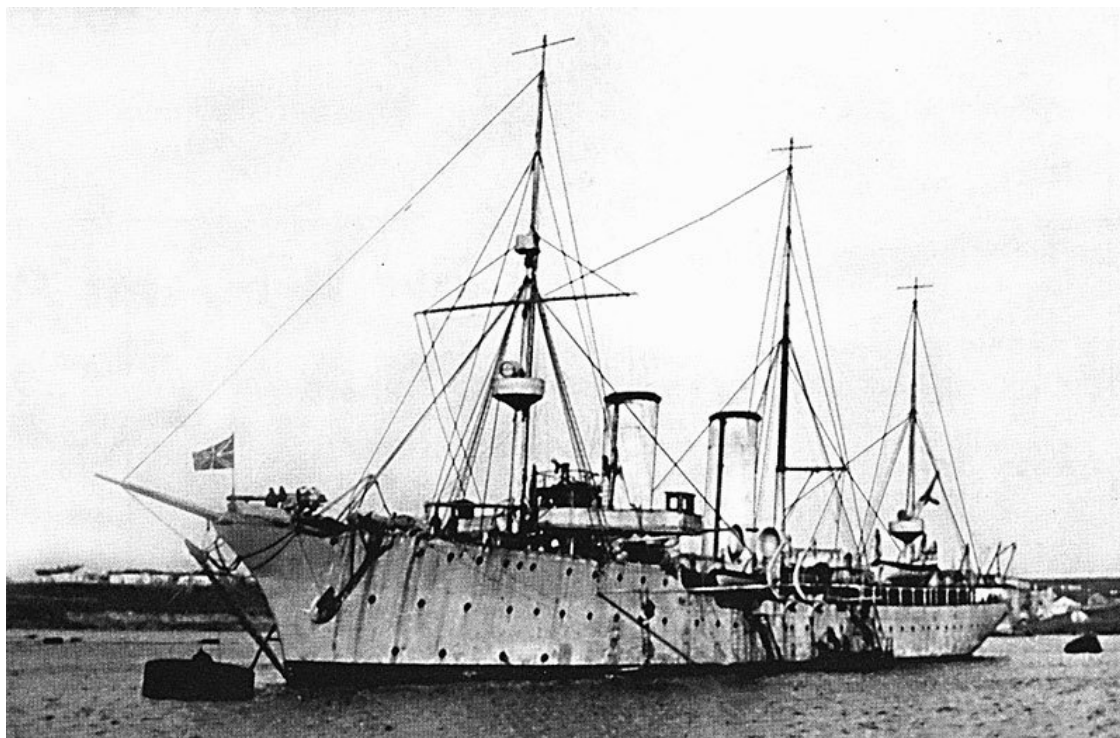
появилось после вступления русских в Манчжурию и учреждения там своего управления. Полагали, что в случае войны Япония предпримет попытку изгнать русских из Манчжурии, а для этого ей будет необходима победа на море.

Страна восходящего солнца имела все основания рассчитывать на успех. Первокласные корабли, построенные на японских верфях и судостроительных заводах Англии, оснащенные мощными артиллерийскими установками, имели машины, позволяющие броненосцам развивать скорость до 20 узлов. Японские морские офицеры, обученные в Англии, полностью освоили новейшую корабельную технику и оборудование, поставленное на вооружение морских судов.

Россия и ее военно-морские силы не выдерживали сравнения с японским флотом, явно уступая ему по многим параметрам. Однако русский император и большинство высоких государственных деятелей, игнорируя здравые оценки иностранных специалистов, дельные советы опытных русских политических и военных деятелей, постепенно сталкивали страну в пропасть кровопролитной войны.

Николай II весьма решительно настраивался на ведение военных действий с Японией, заявив при встрече с германским кайзером Вильгельмом II, что его серьезно интересует восточная проблема. По мнению царя, Россия была обязана завоевывать новые территории и тем самым укреплять свои позиции.

В такое тревожное время началась жизнь обычного российского корабля. Он не являлся броненосным гигантом, с мощным вооружением и многочисленной командой, однако в боевой летописи русского флота по праву занял достойное место, являя собой символ мужества и отваги, самоотверженности и верности отечеству. Корабль числился в официальных списках крейсером 2-го ранга, посыльным судном и яхтой, авиатранспортом и вспомогательным крейсером. Побывал в составе Балтийского флота и Тихоокеанской эскадры, служил на Черном море и закончил свою жизнь на Средиземном. В его кают-компаниях бывали и царь, и великие князья, министры Российской империи, там же в 1917 году заседал революционный трибунал. Крейсер называли «Южной "Авророй"», имя корабля выбито и на мраморной доске в Морском соборе Бизерты с перечнем русских кораблей, заброшенных в этот далекий североафриканский порт в 1920 году.



Крейсер 2-го ранга «Алмаз»

История крейсера 2-го ранга «Алмаз» началась летом 1899 года. 28 июля временно управляющий Морским министерством начальник Главного морского штаба (ГМШ) вице-адмирал Ф. К. Авелан распорядился запросить начальника Балтийского завода старшего судостроителя С. К. Ратника на предмет предоставления им к 4 августа предварительных соображений по постройке «посыльного судна для Тихого океана, без палубной брони, с одним только артиллерийским вооружением, состоящим из весьма ограниченного числа 75-мм пушек, со скоростью хода в 20 узлов, возможно большими удобствами для жилья» и водоизмещением не более 2500 т.



Начальник Главного морского штаба вице-адмирал Ф. К. Авелан

В свою очередь С. К. Ратник направил в ГМШ для получения дополнительных сведений будущего строителя нового корабля – судостроителя А. И. Моисеева, и тот в личной беседе с вице-адмиралом Е. И. Алексеевым, для которого собственно и предназначалось посыльное судно, уточнил целый ряд рабочих вопросов и моментов.



Начальник Балтийского завода старший судостроитель С. К. Ратник

К намеченному сроку (4 августа) завод предоставил свои первые выкладки основных кораблестроительных элементов будущего посыльного судна (с двухвальной энергетической установкой с паровыми котлами системы Бельвилля и легким рангоутом) в двух вариантах – с водоизмещением 2500 и 3000 т с дальностью плавания соответственно 2000 и 2500 миль. Предусматривалось и достижение дальности 3000 миль, но за счет приема дополнительных (в перегруз) 120 т угля.

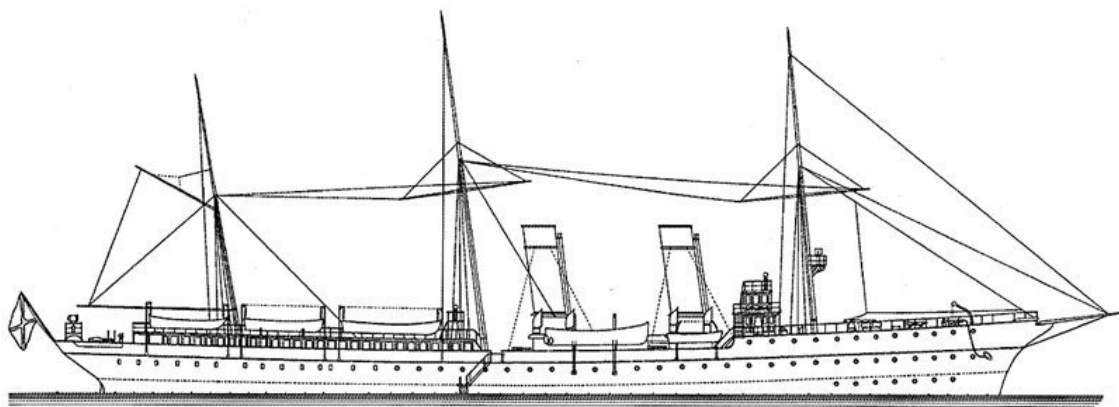
В итоге вырисовался проект «небоевого посыльного судна» водоизмещением 2500 т (в действительности, при проверке расчетов – 2595 т), с ходом 19 узлов, вооружением из четырех 75-мм орудий (по два в оконечностях), такого же числа 47-мм в средней части верхней палубы и дальностью плавания 2000 миль (при скорости 15 узлов).

Постройку судна поручили Петербургскому Балтийскому судостроительному и механическому заводу, а работы по художественному оформлению – петербургскому архитектору и художнику-маринисту Н. Д. Прокофьеву, известному, к сожалению, лишь узкому кругу специалистов – исследователей русской архитектуры конца XIX – начала XX веков.



Строитель крейсера «Алмаз» корабельный инженер А. М. Моисеев

Николай Дмитриевич Прокофьев родился 16 ноября 1866 года в г. Николаеве, в семье моряков. Его дед, И. П. Прокофьев, полковник корпуса флотских штурманов, в чине подпоручика отличился в Русско-турецкой войне 1828–1829 годов во время неравного боя небольшого русского брига «Меркурий» с двумя турецкими кораблями. Отец художника, Дмитрий Петрович, прошел путь от мичмана до капитана 2-го ранга, много плавал и участвовал в дальних морских походах. Будущий художник-маринист и архитектор с детства слышал рассказы о море, о подвигах русских моряков и о великих морских сражениях. Во время учебы в Академии художеств (1886–1892 гг.) Н. Д. Прокофьев участвовал в декоративной отделке императорской яхты «Полярная звезда».



Проект крейсера 2-го ранга «Алмаз»

С 1899 по 1904 год Николай Дмитриевич работал на Санкт-Петербургском Балтийском судостроительном заводе архитектором по отделке и декоративному украшению кораблей. Им был выполнен декор для эскадренного броненосца «Император Александр III». По его проекту произведена наружная и внутренняя отделка царской яхты «Александрия».



Н. Д. Прокофьев, академик архитектуры, художник-маринист, автор проекта декоративной отделки крейсера «Алмаз»

Именно ему, главному архитектору Балтийского завода, поручили разработку проекта наружного и внутреннего убранства крейсера 2-го ранга «Алмаз». Этот заказ выполнен в изящной манере, с присущими его работам талантом и мастерством.

Итак, 4 мая 1901 года высочайшим приказом по Морскому ведомству крейсер 2-го ранга «Алмаз» был официально зачислен в списки военно-морских судов Российского флота, а 14 января 1902 года командиром «Алмаза» назначен капитан 2-го ранга И. И. Чагин, бывший старший флагманский офицер штаба Тихоокеанской эскадры и старший офицер крейсера 1-го ранга «Россия».

Петербург, проводив старый, 1901 год, жил размеренной, спокойной жизнью. В газетах с недоверием и сомнением обсуждалась попытка господина Маркони 12 декабря минувшего

года передать без проволоки через океан телеграмму. Корреспондент морской газеты «Котлин» уверенно полагал, что было бы преждевременным считать этот вопрос возможным и решенным. Русское общество трезвости успешно проводило любительские спектакли и вечера танцев. В цирке Дурова начались дебюты новых артистов, комических певцов Семенова, Гурских и Соловьева. Сообщалось, что на катках, если не будет более 10 °С мороза, состоится вечернее катания «при хоре музыки». Порицалась скупость домовладельцев «по части освещения лестниц». Все спокойно, никаких сообщений о подготовке к войне...

Мирно прошел год, и наступила осень 1902 года. В середине сентября вдруг пошел снег при северо-западном ветре. Вечерами снегопады повторялись. С 12 сентября на пригородных железных дорогах было прекращено движение поездов по летнему графику. Ввиду наступления темных осенних вечеров издан полицейский приказ домовладельцам о регулярном освещении лестниц и дворов. Мокрая, гнилая осень привела к гибели урожая овса и сена в окрестностях Петербурга. Между тем, сообщали газеты, привозное хорошее сено продается по 55 копеек за пуд, овес также недорог. В городе развернулась торговля дровами, сажень хороших березовых дров стоила 6 рублей. В мясных лавках – изобилие. Лучшие сорта мяса продавались по 14–16 копеек за фунт. В продажу поступил широкий ассортимент соленых грибов в бочках, причем отборные соленые грузди стоили 3 рубля за пуд. 10 сентября 1902 года впервые проведены государственные экзамены на звание врача в испытательной комиссии при женском медицинском институте. Экзаменовались 12 слушательниц. Техническое отделение городской управы устраивало рассмотрение конкурсных проектов Дворцового и Охтинского мостов. На конкурс представили 39 проектов, в том числе 17 – от иностранных инженеров.

12 сентября 1902 года на Балтийском судостроительном заводе в высочайшем присутствии торжественно провели спуск на воду эскадренного броненосца «Князь Суворов» и закладку крейсера 2-го ранга «Алмаз». К 11 часам утра там собрались сотрудники управлений Морского министерства: генерал-адъютант П. П. Тыртов, начальник Главного Морского штаба, вице-адмирал Ф. К. Авелан и другие морские чины. В 11 часов на завод прибыла королева эллинов Ольга Константиновна с королевичем Христофором. Королеве при встрече преподнесли роскошный букет цветов. В 11 часов 10 минут на яхте «Александрия» прибыл из Петергофа под своим брейд-вымпелом Николай II. После торжественного спуска на воду эскадренного броненосца «Князь Суворов» император совершил церемонию закладки крейсера «Алмаз» на открытом стапеле Балтийского завода. Приняв закладную серебряную доску, Николай II изволил собственноручно окрасить суриком специальное гнездо, заложить в него своеобразный паспорт крейсера и даже символически расклепать одну из четырех раскаленных заклепок, соединяющих крышку с корпусом закладной ниши.

Вторую заклепку «соизволила» расклепать королева эллинов, третью – управляющий Морским министерством и четвертую – начальник Главного морского штаба. Газеты писали, что крейсер «Алмаз» предназначен в распоряжение начальника Квантунского полуострова и командующего сухопутными и морскими силами Дальнего Востока. Длина корабля составляла 325 футов, ширина – 43 фута, водоизмещение – 3285 тонн и скорость хода – до 19 узлов. По роду своей службы корабль скорее приближался к яхте, чем и объяснялась слабость его вооружения (крейсер оснастили 75-мм и 47-мм скорострельными пушками). Строителем судна официально назначили известного корабельного инженера А. И. Моисеева. Директор Балтийского завода К. К. Ратник проектировал для крейсера «Алмаз» рубку в русском стиле из полированного дуба.

В высочайшем приказе по Морскому ведомству от 12 сентября 1902 года сообщалось: «Государь Император изволил одобрить распоряжения относительно закладки крейсера, за что объявил Монаршее благоволение чиновным лицам, причастным к этому торжественному событию».

Наверное, это символично. В день, когда заложили самый слабый крейсер будущей 2-й эскадры Тихого океана, спускался на воду ее флагман, броненосец «Князь Суворов», погибший в Цусимском сражении.

Стапельный период «Алмаза» затянулся из-за целого ряда многочисленных переделок. Тем не менее 20 мая 1903 года в торжественной обстановке крейсер благополучно сошел на воду. Рождение «Алмаза» совпало с большими торжествами в Санкт-Петербурге: 16 мая 1903 года вся Россия праздновала 200-летие города.



Пригласительный билет на Балтийский завод для участия в церемонии закладки крейсера «Алмаз»



Флагман 2-й эскадры Тихого океана броненосец «Князь Суворов». Фото 1904 г.

Программу празднования 200-летия Петербурга, представленную статс-секретарем фон Плеве императору и утвержденную им, опубликовали в городских газетах. К этому событию готовились заранее, солидно, с большой тщательностью. Создали юбилейную комиссию, на проведение торжеств выделили значительные средства. С первых дней мая развернулись работы по украшению столицы. На Адмиралтейской набережной, у памятника Петру I, возвели царский павильон. Его остроконечную крышу увенчивали пять золотых орлов петровских времен, а стены празднично задрапировали сукном бледно-желтого цвета с золотым бордюром. По сторонам павильона возвышались четыре дымящихся жертвенника. На решетке располагались медальоны с заключенными в лавровые венки инициалами всех российских императоров.



Корпус крейсера «Алмаз» на малом открытом стапеле Балтийского завода в день спуска на воду 20 мая 1903 г.

Трибуны для зрителей имели форму огромного корабля с мачтами и реями. В празднично убранном Меншиковском дворце состоялся парадный обед, сервированный «более чем на 1200 кувертов». Прислугу дворца одели в костюмы петровской эпохи. Петербург погрузился в приятные и радостные хлопоты. Одним из важных пунктов праздника являлось освящение и открытие нового Троицкого моста и набережной на Петербургской стороне. Предусматривались и веселые народные гуляния.

6 мая столица отпраздновала день рождения российского императора; 8 мая в Кронштадте торжественно заложили Большой Морской собор; 11 мая в Летнем саду процессия в костюмах эпохи Петра I, с герольдами, «голландцами», «турками», придворными карлами и шутами, открыла «Неделю Петра Великого». Возглавлял шествие царь Петр со своими сподвижниками, пленным Карлом XII и Нептуном. 14 мая отмечалась годовщина восшествия императорской четы на Российский престол.

16 мая набережная Большой Невы с раннего утра заполнилась жителями столицы. От Петропавловской крепости до Николаевского моста кильватерной колонной выстроились корабли Гвардейского экипажа Императорского флота. Расцвеченные флагами суда яхт-клубов четким строем протянулись вдоль левого берега Невы от Троицкого моста до спуска у Иорданского подъезда. Против Зимнего дворца на якоре стояла боевая галера петровских времен. Около 8 часов от пристани, расположенной против Зимнего дворца, отошли два парохода. На одном из них («Петербург») находились представители Городской управы и всех сословий столицы, на другом – русские и иностранные журналисты. В 8 часов со стен Петропавловской крепости прогремел орудийный салют, открывший юбилейные торжества. На галере подняли флаг, прозвучал гимн «Боже, царя храни». Матросы Гвардейского экипажа вынесли на руках из домика Петра I четырехместную верейку, на которой ходил еще сам царь. Ее поставили на украшенную цветами баржу, которую взял на буксир миноносец Балтийского флота «Пика». На судно, где находилось высшее духовенство и генералитет, установили икону Спасителя, сопровождавшую русские войска в битве под Полтавой. На среднем флагштоке Петропавловской крепости подняли императорский штандарт, прозвучал 31 залп артиллерийского салюта, к нему присоединились залпы орудий военных судов, стоящих на Неве. Кorteж кораблей под гром орудий торжественно прошел через разведенный пролет Троицкого моста и ошвартовался на набережной у памятника Петру I. От пристани Дворцового проезда церковное шествие с иконой Спасителя направилось в Исаакиевский собор, где митрополит Антоний совершил божественную литургию и молебен. После этой церемонии состоялось торжественное открытие Троицкого моста. Окна, балконы и крыши зданий, обращенных к Суворовской площади, Марсово поле были буквально забиты жителями Петербурга, желающими увидеть это историческое событие.

12-го Сентября 1902 года.

На Балтійскомъ Судостроительномъ и Механическомъ Заводѣ въ
Высочайшемъ присутствіи назначены:

1) Закладка на открытомъ стапелѣ на мѣстѣ бывшаго деревяннаго
здания

Крейсера 2-го ранга „АЛМАЗЪ“.



Строится по чертежамъ, разработаннымъ Балтійскимъ Заводомъ и
утвержденнымъ Морскимъ Техническимъ Комитетомъ.

Длина между перпендикул.	325'0"	Дифференцъ на кормѣ .	3'0"
Полная длина	363'0"	Водоизмѣщеніе	3,285 тоннъ.
Наибольшая ширина	43'6"	Подкаatori, сламашинъ	7,500 Л.П.Р.
Углубленіе	Носомъ	Скорость хода	19 узловъ
	Кормомъ	Поднять запасъ угля . .	560 тоннъ.
	Среднее		

Машины тройного расширенія 2, каждая съ трѣмъ винтомъ и
3-ми паровыми цилиндрами съ самостоятельными воздушными насосами.
Въ двухъ боковыхъ отдѣленіяхъ корабля расположатся 16 котловъ
Бельведеръ. Всѣ механичныя и котлы разработаны Балтійскимъ Заводомъ,
самоуправляемо и строятся имъ своими средствами.

Крейсеръ будетъ вооруженъ 75 м.м. и 47 м.м. скорострѣльными
пушками. Первый якорь установленъ на стапель 23-го Апрѣля
1902 года: для закладки приготовлены 12-го Сентября 1902 года и къ
этому дню въ корпусъ крейсера установлено около 18,200 пудовъ стали.
Къ спуску на воду предложено въ веснѣ 1903 года для установки ме-
ханизмовъ и проч. Строить крейсера Корабельный Инженеръ Завода
Старшинъ Помощникъ Судостроителя А. И. Монсеевъ.

Фрагмент буклета, выпущенного к церемонии закладки крейсера «Алмаз». 12 сентября 1902 г.

Троицкий мост построен по решению Городской думы, выбравшей на конкурсной основе проект, представленный французской фирмой «Батиньоль». На украшенном цветами деревянном помосте установили временный аналой, к нему подошел крестный ход с хоругвями. Духовенство во главе с преосвященным Антонием, епископом Ямбургским, приступило к богослужению. Трибуны у помоста заполнили лица дипломатического корпуса, представители зарубежных делегаций, гласные Городской думы, государственные сановники и министры. Наконец прибыли царская чета и вдовствующая императрица Мария Федоровна. Николай II в мундире лейб-гвардии Преображенского полка, царицы, великие князья и княгини прослушали торжественный молебен, а затем под колокольный перезвон, сопровождаемые преосвященным Антонием и свитой, совершили церемонию открытия одного из красивейших мостов столицы: государыни перерезали ленту, натянутую у входа на новый мост, и крестный ход торжественно проследовал по нему через Неву, на набережную.

Май 1903 года выдался удивительно ласковым и теплым, Петербург – праздничным и веселым. Юбилейные торжества умиротворили народ. Среди жителей города ощущался духовный подъем и гордость за свою великую Родину.

В такие светлые радостные дни, 20 мая, в день тезоименитства августейшего генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича, в Петербурге состоялось торжество по случаю спуска на воду на Балтийском судостроительном заводе крейсера 2-го ранга «Алмаз». Газеты писали, что «командиром "Алмаза" состоял герой последней Китайской войны, капитан 2-го ранга Иван Иванович Чагин. Ему помогали старший офицер-лейтенант Алексей Николаевич Дьячков и старший штурманский офицер Николай Митрофанович Григоров...».



И. И. Чагин, капитан 2-го ранга, первый командир крейсера «Алмаз»

Командир «Алмаза» родился в Тверской губернии, но родовое поместье его семьи, Боговское, находилось в Макарьевском уезде Костромской губернии. И. И. Чагин служил на Черноморском и Тихоокеанском флотах. В 1896 году он назначается военно-морским агентом в Японии. Эту должность офицер занимал до 1900 года, затем, отслужив год старшим офицером броненосного крейсера «Россия», он становится командиром строящегося в Петербурге крейсера «Алмаз».

Штурманом «Алмаза» стал уроженец Костромского края лейтенант Николай Митрофанович Григоров. Родился в 1873 году в усадьбе Александровское Кинешемского уезда (ныне это территория Островского района). Крупных накоплений у Григоровых не имелось, и морское образование он получил на стипендию капитан-лейтенанта Дурново, завещавшего 300

тысяч рублей на обучение сыновей малоимущих дворян в Морском кадетском корпусе. 8 сентября 1892 года Григоров первым с отличием закончил Морской корпус. Послужив на Тихом океане и окончив в 1902 году по первому разряду Николаевскую морскую академию, он назначается на «Алмаз» старшим штурманским офицером.

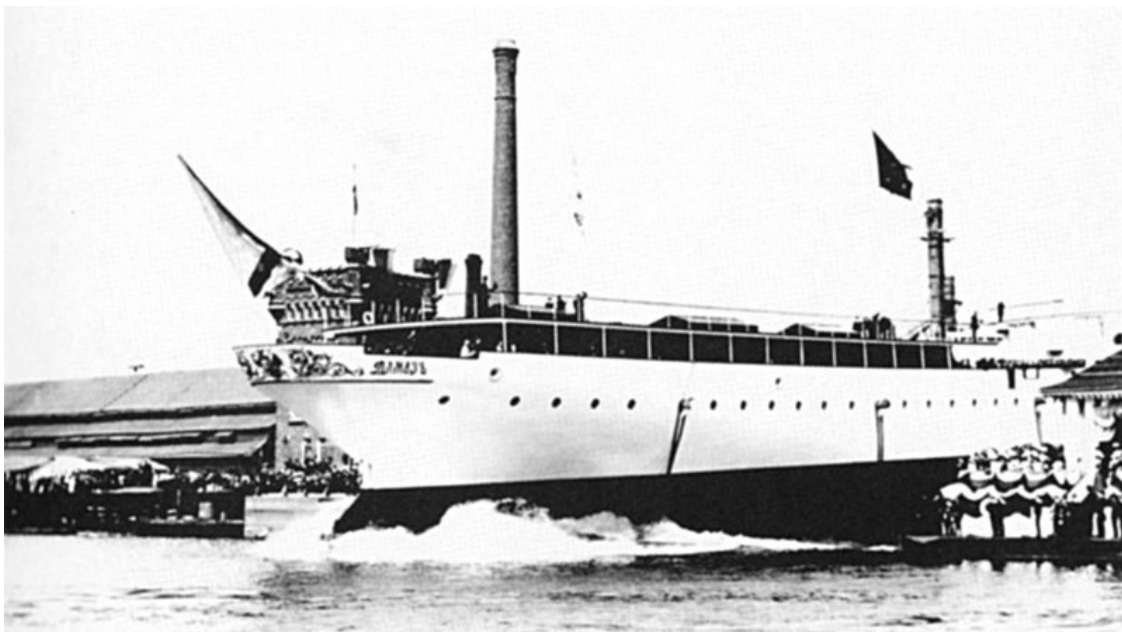
Задолго до торжественного спуска корабля гостевые места стали заполняться горожанами, приглашенными на праздник. В десятом часу утра к украшенному трапу подошли паровые катера и портовые баркасы. Гостей встречали начальник Балтийского завода генерал-майор К. К. Ратник и председатель правления генерал-лейтенант В. М. Лавров. На специально построенном помосте возвышалась палатка, украшенная морскими флагами. Внутри ее обили красным сукном и коврами. В золоченую раму поместили снимок крейсера «Алмаз». Публики собралось много, преобладали дамы в летних туалетах, морские офицеры и инженеры. На противоположной стороне помоста расположились служащие завода с семьями и строители корабля. У палатки в четком строю замер почетный караул Гвардейского экипажа со знаменами. На правом фланге находилась музыкантская команда, тут же – командир Гвардейского экипажа контр-адмирал К. Д. Нилов. В 10 часов 15 минут утра на своем катере на завод прибыли управляющий Морским министерством вице-адмирал Ф. К. Авелан и начальник Главного морского штаба, свиты его императорского величества контр-адмирал З. П. Роженский с адмиралами флота.



Офицер крейсера «Алмаз» мичман Н. М. Григоров

Вице-адмирал Авелан принял традиционный рапорт командира Гвардейского экипажа, поздоровался с почетным караулом, поднялся по трапу на крейсер, где выслушал рапорт вахтенного начальника и командира крейсера. Затем он обошел фронт команды и подробно осмотрел корабль. Обход крейсера продолжался около двадцати минут.

Сойдя с корабля, управляющий Морским министерством приказал начать церемонию спуска. Раздалась громкая команда «руби подпоры», и судно начало плавно сходить со стапеля при дружном «ура!» собравшейся публики и команд судов. Описав полукруг на акватории Невы, корабль отдал левый якорь и остановился. На крейсере взвились императорский штандарт, брейд-вымпел генерал-адмирала, кормовой Андреевский флаг и гюйс. Со стоящих на рейде кораблей произвели предусмотренный уставом орудийный салют.

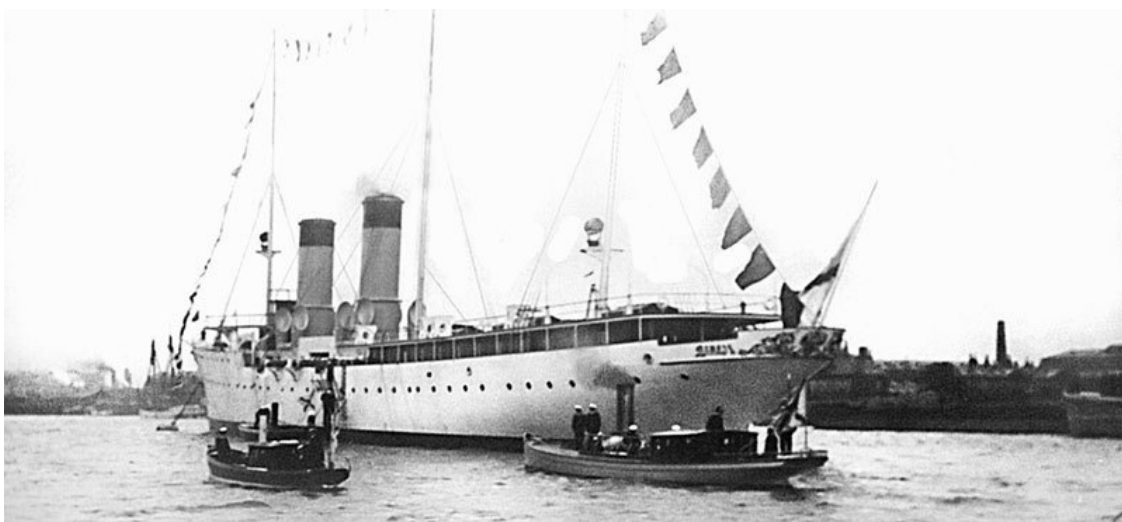


«Алмаз» в момент спуска на воду. 20 мая 1903 г.

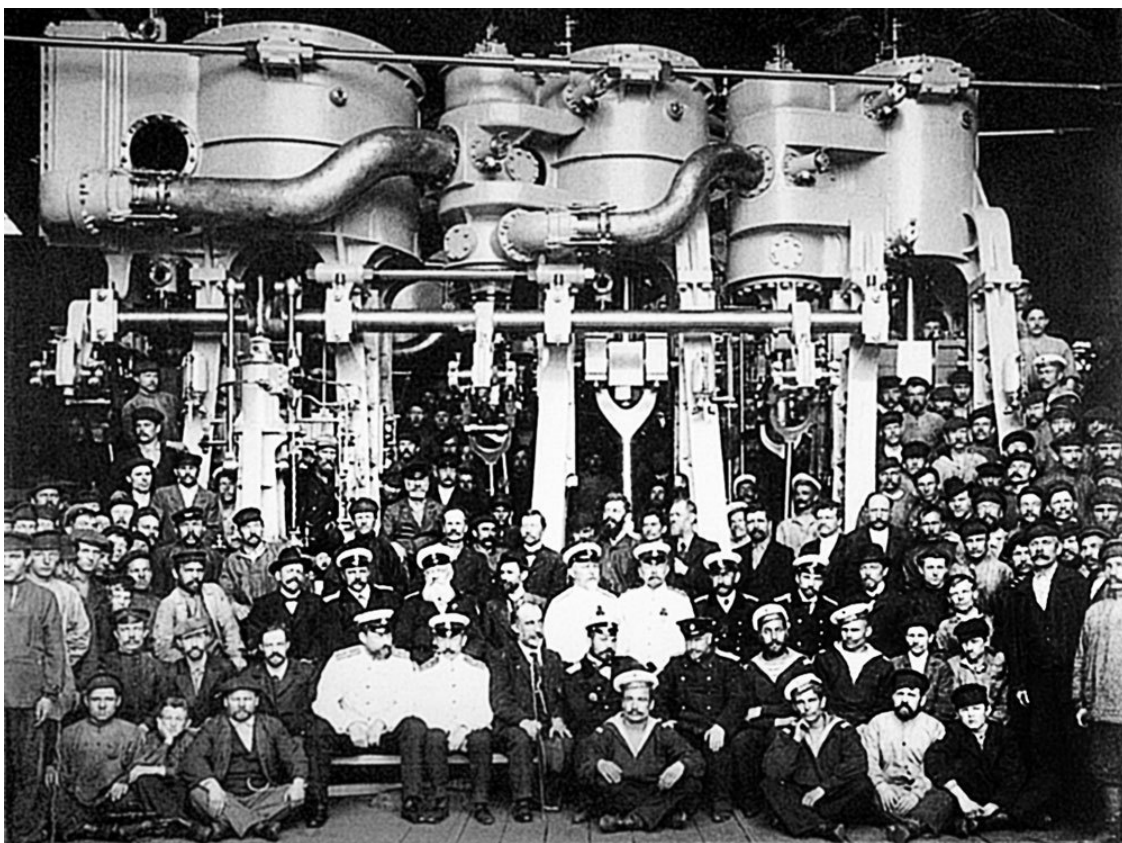
Прекрасная летняя погода усиливала впечатление торжественности празднования рождения нового боевого корабля Российского флота. Но никто из присутствующих на церемонии не мог и представить себе в тот яркий теплый солнечный день, на какие тяжелые испытания будет обречен этот белоснежный красавец-крейсер, свидетелем и участником скольких драматических событий суждено ему быть.

Ходовые испытания корабля начались 8 октября, с выхода в море на первые заводские проверки механизмов, а уже через 13 дней комиссия подписала приемный акт на все три пародинамо-машины крейсера. Утром 25 октября «Алмаз» совершил кратковременный выход из Кронштадта для испытания артиллерии и уничтожения девиации компасов, а в 15 часов 30 минут в сопровождении транспорта «Хабаровск» отправился в Ревель, куда и прибыл на следующий день.

Стремление завершить приемные испытания до наступления холодов и скорее отправить «Алмаз» к месту службы сказалось на качестве работ. Так, из-за незаконченной электропроводки часть оборудования пришлось запитать от временных «летучих» трасс судового освещения, что привело, естественно, к отказам в работе ряда из них. Не прошел корабль и положенного докования для осмотра руля, гребных винтов и забортной арматуры. Этот осмотр проводился водолазами лишь единожды – после спуска крейсера на воду.



«Алмаз» с флагами расцвечивания, выведенный на середину Невы по случаю спуска на воду очередного корабля Российского флота. Август 1903 г.



Одна из двух главных машин крейсера «Алмаз», собранных в мастерских Балтийского завода. 1903 г.

Более того, почему-то лишь в Ревеле нашлось время для снятия с наружной обшивки приклепанных к ней кронштейнов, поддерживавших носовые копылья при сходе «Алмаза» со стапеля.

Ночью 12 ноября во время сильного шторма корабль сорвало с якорей в Ревельской гавани и прижало бортом к стенке. При ударе получила повреждение одна из лопастей левого гребного винта. Однако эта незначительная поломка не помешала проведению 20 ноября офи-

циальных 6-часовых испытаний главных механизмов корабля. Из четырех пробегов на мерной миле средняя скорость крейсера составила 19 узлов.



Наместник императора и главнокомандующий военно-сухопутными и морскими силами на Дальнем Востоке адмирал Е. М. Алексеев

Удовлетворительно прошла приемные испытания и паровая рулевая машина. В целом все испытания механизмов корабля прошли вполне удовлетворительно, и комиссия посчитала их законченными. Разрешение на переход в Порт-Артур было получено.

К концу лета, успешно завершив приемо-сдаточные испытания, команда крейсера стала готовиться к переходу на Тихий океан, где «Алмаз» уже ждал назначенный 30 июля 1903 года

высочайшим приказом по Морскому ведомству наместником его императорского величества на Дальнем Востоке вице-адмирал Е. В. Алексеев. Этот человек оставался загадкой для современников. По его поводу распространялись самые невероятные слухи и сплетни. Непонятно, каким образом и за какие заслуги попал в главнокомандующие всеми морскими и сухопутными силами человек, ничем особым себя не зарекомендовавший, бывший морской агент во Франции. В народе поговаривали, будто он – побочный сын покойного царя Александра II.

Одновременно с назначением наместника столичные газеты опубликовали именной высочайший указ об образовании Приамурского генерал-губернаторства и Квантунской области особого наместничества «для обеспечения мирного преуспевания сего края и неотложного удовлетворения местных нужд». Указ повелевал: «Присвоить Наместнику Нашему на Дальнем Востоке высшую власть по всем частям гражданского управления... Ему же предоставить верховное попечение о порядке и безопасности в местностях, состоящих в пользовании Китайской Восточной железной дороги, а также ближайшую заботу о пользах и нуждах русского населения в сопредельных с наместничеством зарубежных владениях».

Высочайший указ регламентировал, «впредь до издания Положения об управлении областями Дальнего Востока, пределы власти Наместника, его права и обязанности определить в отношении как высших установлений, так равно и местных учреждений на основании главных начал, содержащихся в Высочайшем рескрипте от 30 января 1845 года, при устройстве Кавказского Наместничества...». Наместнику вменялось командование морскими силами на Тихом океане и всеми расположенными во вверенном ему крае сухопутными войсками.

В Петербурге заканчивался летний сезон. В столицу возвращались дачники. В гимназиях начались занятия, а вместе с ними появились и заботы у родителей. Самой главной проблемой, как писали газеты, являлось приобретение учебников, учебных пособий и канцелярских принадлежностей. В том году учебная программа была расширена введением преподавания гигиены и увеличением числа уроков по истории и географии.

16 сентября 1903 года утром погода хмурилась, изредка сеял мелкий дождь, но затем небо прояснилось, и золотые лучи солнца осветили эллинги Балтийского завода, толпы празднично одетого народа и Неву с вытянувшимися в одну линию военными судами. Прибыли вице-адмирал С. О. Макаров, начальник штаба контр-адмирал З. П. Рожественский, великий князь Кирилл Владимирович, его императорское высочество великий князь Алексей Александрович.

В 11 часов яхта «Александрия» с государем и императрицами Марией Федоровной и Александрой Федоровной на борту под брейд-вымпелом императора вошла в Неву. Николай II с лицами свиты проследовал на крейсер «Алмаз».

Корабли уходили на Дальний Восток. В строю на рейде стоял белоснежный двухтрубный корабль. Крытая дорогим тиком верхняя палуба на стальной тонкой подложке («броневая защита»), обставленные кожаной мягкой мебелью адмиральский салон и офицерские помещения, зеркала, персидские ковры, великолепный кабинет, изящная отделка кают-компаний – все говорило о том, что это скорее прогулочная яхта наместника, нежели боевая единица флота. Крейсер сверкал, как драгоценный камень и полностью соответствовал своему названию. Однако всех поражало слабое вооружение и пассажирский вид. Создавалось впечатление, что эта яхта с недостаточным для разведчика ходом, отсутствием должных мореходных качеств и вооружения, зачислена в состав действующих военных кораблей по недоразумению.

Тем не менее вступивший в боевой строй «Алмаз» принимал высокого гостя – русского императора. Желтый штандарт с черным двуглавым орлом на грот-мачте означал, что на борту присутствует коронованная особа. Перед первым плаванием Николай II решил лично убедиться в боевой готовности судна. Командир крейсера доложил о технической и боевой готовности «Алмаза» и от имени экипажа – 15 офицеров и 280 низших чинов – заверил императора в верности присяге и служению Отечеству. Николай II остался весьма доволен осмот-

ром корабля. Правда, последние минуты его пребывания на крейсере несколько омрачились. Благодушно настроенный царь, обходя замерший строй матросов, спросил одного из них:

– А что, голубчик, не боишься утонуть в далеком море?

Лица офицеров недоуменно вытянулись. Во-первых, такой вопрос на военном корабле являлся бестактным и неуместным, а во-вторых, царь обратился к бывалому матросу Ивану Попову, острослову и балагуру, тот никогда не лез за словом в карман.

– Не море топит корабли, а люди, ваше величество! – последовал бравый ответ. Смысл ответа не сразу дошел до сознания царя.

– На таком красавце плавать одна приятность, не правда ли? – продолжал спрашивать император.

– Самотоп что надо! Пушчонки только больно тощие, ваше величество, больше для салюту приспособлены, – отпарировал матрос.

Неслыханная дерзость! Офицеры превратились в соляные столбы.



«Алмаз» в завершающий период ходовых испытаний. Конец 1903 г.

Сходя с корабля на яхту, царь счел необходимым сделать замечание командиру крейсера о неумеренной развязной болтливости матросов «Алмаза». На следующий день матроса Попова за «недисциплинированные ответы» его императорскому величеству подвергли усиленному аресту на 10 суток, а Николай II в сердцах отменил свое предварительное и уже опубликованное распоряжение о традиционном в таких случаях денежном награждении низших чинов крейсера.

По планам Главного морского штаба, конвой, состоящий из крейсеров «Аврора», «Дмитрий Донской» и «Алмаз», должен препровождать на Дальний Восток большой отряд только что построенных миноносцев.

Завершив все расчеты с берегом, «Алмаз» в 22 часа 16 декабря 1903 года покинул аванпорт порта Императора Александра III и, имея под парами шесть котлов, лег курсом на Киль. Погода в целом стояла благоприятная, хотя на этом переходе выявилась большая валкость корабля, кренившегося уже при 4-балльном ветре.

Проведя на кильском рейде несколько дней и понеся первую потерю (20 декабря скончался от брюшного тифа и был похоронен на местном воинском кладбище квартирмейстер Майоров), «Алмаз» утром 21 декабря с лоцманом на борту вошел в Кильский канал. На выходе из него вечером того же дня в темноте и при свежем боковом ветре кормовую часть крейсера из-за неправильных действий лоцмана повело вправо, в результате чего правый гребной винт несколько раз задел деревянную стенку выходного шлюза канала. Причем удары оказались настолько сильны, что правая машина дважды останавливалась, а в линии ее гребного вала появился скрип. Но все обошлось, и 24 декабря «Алмаз» вполне благополучно добрался до Бреста, где водолазный осмотр показал, что верхние части всех трех лопастей правого гребного винта при ударе оказались загнуты.

Однако, не желая задерживаться в Бресте, И. И. Чагин решил отложить устранение полученных повреждений до прихода в Алжир, а потому, приняв на борт 350 т угля, а также предназначавшиеся для Е. И. Алексеева вино и посуду, «Алмаз» в полдень 27 декабря покинул его.

Переход через зимний и беспокойный Бискайский залив стал серьезным испытанием для вновь построенного корабля и его экипажа.

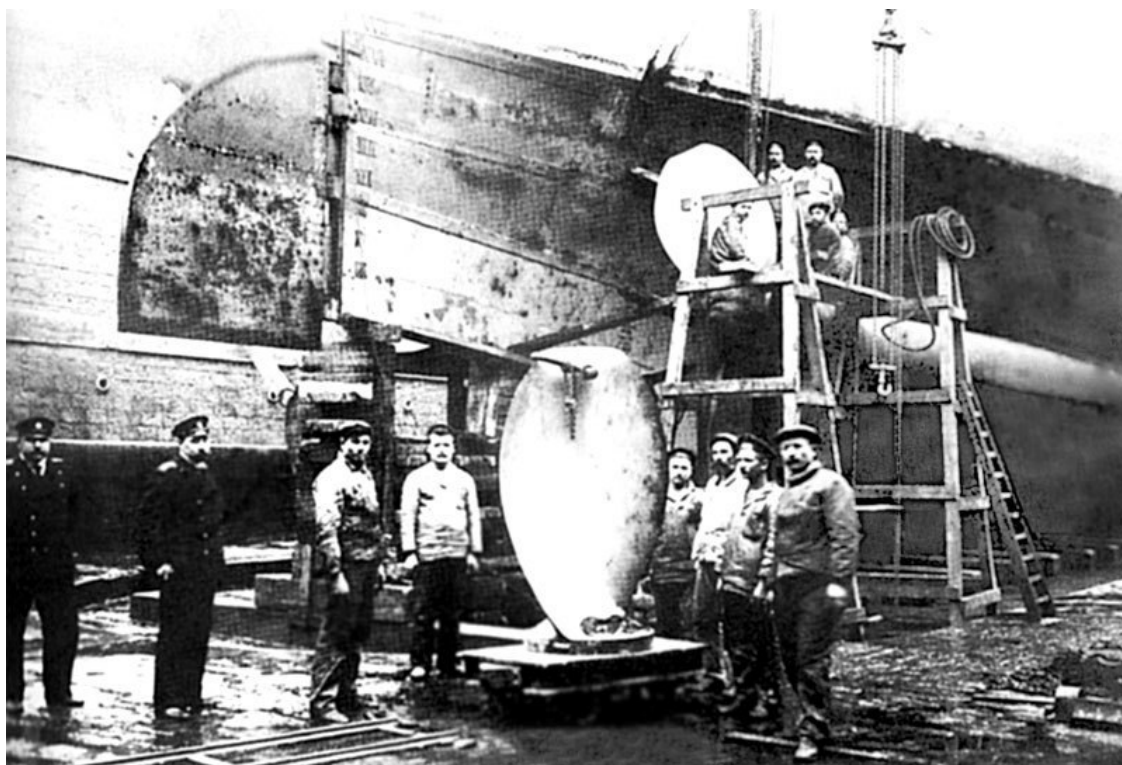
Из-за неравномерной погрузки угля в Бресте корабль уже по выходе из него, на спокойной воде, имел довольно значительный крен. Идя против ветра и при сильной зыби, «Алмаз» бушпритом постоянно зарывался в воду, теряя скорость. Качка сделала свое дело. На этом переходе две трети экипажа укачало, особенно машинную команду, работавшую при высокой температуре из-за постоянных неполадок в системе вентиляции. Из 60 кочегаров вахту могли нести менее половины. Сам же «Алмаз» выдержал этот шторм вполне удовлетворительно, хотя и внезапно начала пропускать воду часть временных железных пробок, которыми заглушили отверстия от срубленных в Ревеле заклепок спускового устройства. При значительном же крене корпуса крейсера вода стала проникать и через бортовые угольные портики, задраенные наспех и без тщательного осмотра в связи с поздним окончанием погрузки топлива в Бресте. Стекая в трюм, эта вода смешивалась там с попавшим в него с кочегарных площадок угольным мусором, забивавшим осушительные насосы и затруднявшим удаление ее за борт. Вдобавок ко всему волнами сорвало одну из голов орла носового украшения.

Считая дальнейшее плавание рискованным, И. И. Чагин решает переждать шторм в испанском порту Ферроль. Но при смене курса при свежем боковом ветре «Алмаз» стал неуправляемым, парусность, создаваемая его кормовой рубкой, возвращала корабль к ветру.

Следуя к Ферролю, «Алмаз» разминутся и обменялся приветствиями с эскадренным броненосцем «Император Николай I» и минным крейсером «Абрек», возвращавшимися из Средиземного моря на Балтику.

Интересно отметить, что, дойдя до этого места в рапорте И. И. Чагина, кто-то из руководства Российским флотом вписал между строк: «Вот к чему сводятся 20-узловые новые, но не современные крейсера малого водоизмещения. Он вынужден был зайти в порт при обстоятельствах, которые не препятствовали маленькому старому "Абреку" держаться в море».

Утром 1 января 1904 года «Алмаз» покинул Ферроль и спустя четверо суток бросил якорь на рейде Алжира. Здесь И. И. Чагин намеревался исправить все обнаруженные и полученные за время плавания повреждения в механизмах и прочих устройствах корабля, а также произвести его полную окраску, как надводного борта, так и подводной части, для чего непременно следовало стать в док. Однако с этим возникла проблема: персонал дока, привыкший иметь дело с коммерческими судами с плоским днищем и ставившимися прямо на постоянные клетки, не имел опыта по постановке кораблей на киль-блоки. Положение спас находившийся на крейсере в этом походе его строитель А. И. Моисеев. После его остроумных рационализаторских предложений все же благополучно удалось 16 января поставить «Алмаз» в док.



Ремонт лопастей гребного винта крейсера «Алмаз» во время докования в Алжире

После откачки воды из дока выяснилось, что вся краска с подводной части, а красилась она последний раз суриком перед спуском корабля на воду в мае 1903 года, почти вся слезла, но днище ракушками не обросло. Однако «совершенно ошеломляюще», по словам А. И. Моисеева, выглядело перо руля – у него начисто отсутствовала вся нижняя половина. Моисееву пришлось заключить, что свое первое плавание «Алмаз» совершил лишь с одной верхней половиной пера, что и объясняло, почему крейсер так плохо слушался руля во время шторма в Бискайском заливе.

Утраченную часть руля срочно заказали на одном из заводов в Марселе, и уже вечером 30 января ее доставил в Алжир лейтенант Н. М. Григоров, специально командированный туда для размещения заказа и наблюдения за изготовлением. После ее установки на место (с полноценным рулем, по отзыву И. И. Чагина, крейсер превосходно слушался руля и в тихую, и в свежую погоду, правда, при попутном волнении корабль легко бросало в стороны и держаться на курсе становилось труднее) «Алмаз» 2 февраля покинул док, причем лопасти гребных винтов после исправления установили с увеличенным шагом в надежде прибавить скорость. Во время докования подводную часть сумели окрасить три раза прекрасным антикоррозийным покрытием, изготовленным по патенту Гольцапфеля. Стоимость всех выполненных в Алжире работ составила 4879 франков 75 сантимов. Однако в связи с начавшейся Русско-японской войной дальнейшее плавание крейсера до Порт-Артура Главный морской штаб признал нецелесообразным и его командир получил приказ возвращаться в Россию.

4 февраля в 15 часов «Алмаз» покинул Алжир. В первую же ночь вновь пострадало носовое украшение корабля. На этот раз волнами с носовой части крейсера сорвало уже обе головы орла.

16 февраля 1904 года «Алмаз» прибыл в порт Императора Александра III в Либаве, базе кораблей Балтийского флота, где и остался до окончания зимы.

Новый, 1904 год в столице России был встречен невесело. В Петербург поступали тревожные сообщения с Дальнего Востока. 1 января газета «Котлин» писала: «Минувший год для нашего флота был очень продуктивным и богатым событиями. Развитие флота обеспечено

бюджетом на 17 миллионов рублей. Деньги в основном предназначались для постройки новых военных кораблей». А некий корреспондент Трифонов опубликовал в этом же номере свои стихи:

Боже правый, внемли,
Горе, скорбь удали
И для русской земли
Мир и счастье пошли.

А война становилась все ближе.

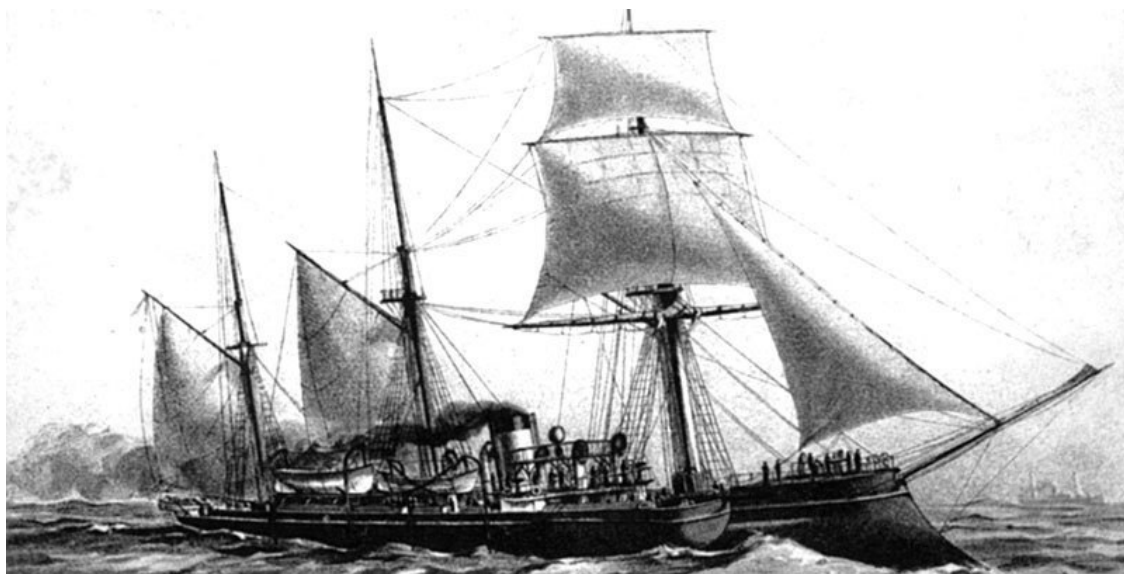
Еще 29 декабря 1903 года китайский посланник в Токио телеграфировал, что если Россия не сделает уступок Японии, то последняя будет вынуждена прибегнуть к оружию. Из Рима передавали о полученных секретных сведениях, о продаже Японии аргентинских военных судов, а банк в Токио получил от англичан ссуду в 37 миллионов рублей. Морские атташе – члены русских дипломатических представительств, аккредитованных за границей, сообщали, что возможная война России с Японией выгодна Англии.

Военно-морские училища Японии установили сокращенный курс обучения и увеличили прием молодых людей в возрасте от 16 до 20 лет. Газеты писали о популярности этих учебных заведений и значительном конкурсе при поступлении в них – на одно место подавалось по десять заявлений. В основу подготовки японских морских офицеров положили программы английского образца, вводилась строгая система постоянного обучения и контроля военных знаний офицеров. Экзамен стал обязательным даже для адмиралов.

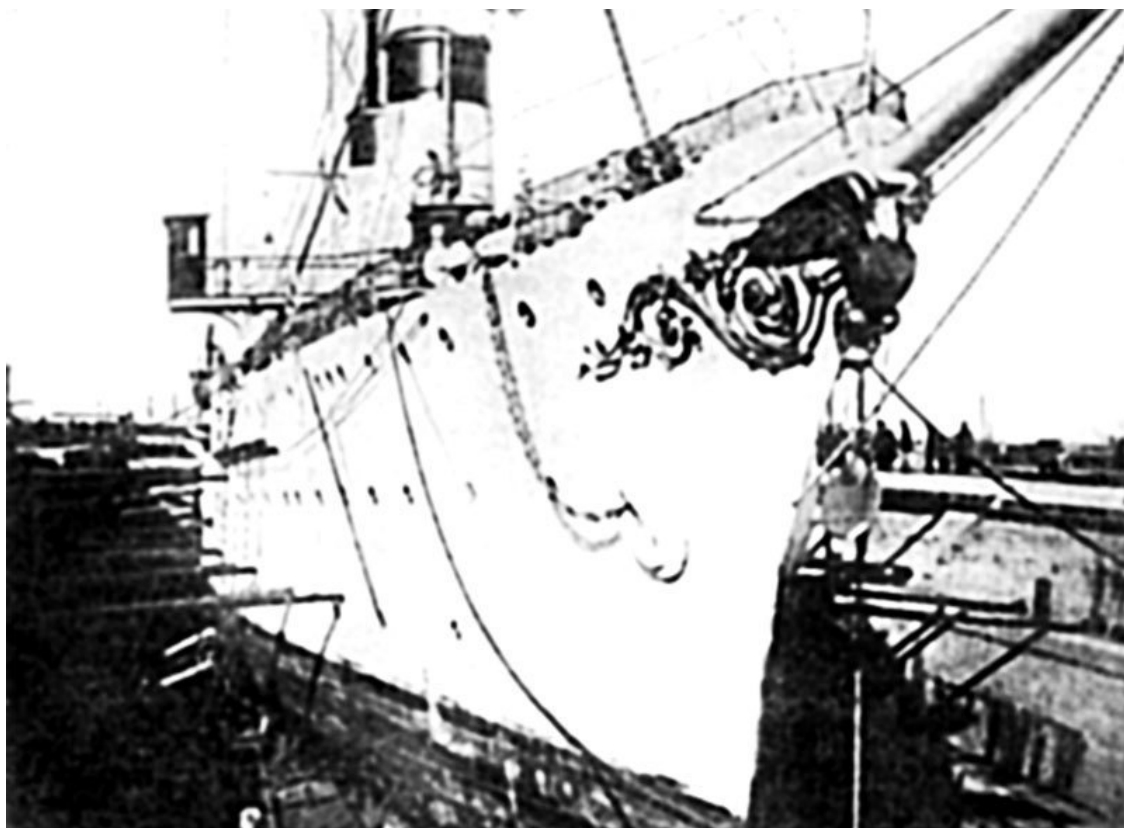
26 января 1904 года, в понедельник, император Николай II записал в дневнике: «Утром у меня состоялось совещание по японскому вопросу; решено не начинать самим... Весь день находился в приподнятом настроении! В 8 часов поехали в театр; шла "Русалка" очень хорошо. Вернулись домой, получил от Алексева телеграмму с известием, что этою ночью японские миноносцы произвели атаку на стоявших на внешнем рейде "Цесаревич", "Ретвизан" и "Палладу"... Это без объявления войны. Господь да будет нам в помощь!».

В телеграмме наместника сообщалось: «Всепокорнейше доношу Вашему Императорскому Величеству, что около полуночи с 26 на 27 января японские миноносцы произвели внезапную минную атаку на эскадру, стоявшую на внешнем рейде крепости Порт-Артур. Причем броненосцы "Ретвизан", "Цесаревич" и крейсер "Паллада" получили пробоины». В тот же день в корейском порту Чемульпо погибли в неравном бою с японской эскадрой крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец».

28 января все газеты опубликовали царский манифест, где всем подданным объявлялось: «В заботах о сохранении дорогого сердцу Нашему мира, Нами были приложены все усилия для упрочения спокойствия на Дальнем Востоке. В сих миролюбивых делах Мы изъявили согласие на предложенный японским правительством пересмотр существовавших между обеими империями соглашений по корейским делам. Возбужденные по сему предмету переговоры не были, однако, приведены к окончанию, и Япония, не выждав даже получения последних ответных предложений Правительства Нашего, известила о прекращении переговоров и разрыве дипломатических сношений с Россией. Не предупредив о том, что перерыв таковых сношений знаменует собой открытие военных действий, японское правительство отдало приказ своим миноносцам внезапно атаковать Нашу эскадру, стоявшую на внешнем рейде крепости Порт-Артур.



Канонерская лодка «Кореец»



Крейсер «Варяг»

По получении о сем донесения Наместника Нашего на Дальнем Востоке, Мы тотчас же повели вооруженною силою ответить на вызов Японии...».

Высочайшій Манифестъ.

БОЖІЕЮ ПОСПѢШЕСТВУЮЩЕЮ МИЛОСТІЮ, **МЫ, НИКОЛАЙ ВТОРЫЙ,** ИМПЕРАТОРЪ и САМОДЕРЖЕЦЪ **ВСЕРОССІЙСКІЙ,**

Московскій, Кіевскій, Владимірскій, Новогородскій; Царь Казанскій, Царь Астраханскій, Царь Польскій, Царь Сибирскій, Царь Херсонскаго, Царь Грузинскій, Государь Псковскій, и Великій Князь Смоленскій, Литовскій, Волынскій, Подольскій, и Финляндскій; Князь Эстляндскій, Лифляндскій, Курляндскій и Семигальскій, Самогитскій, Бѣлостокскій, Корельскій, Тверскій, Югорскій, Пермскій, Вятскій, Болгарскій и нѣмцы; Государь и Великій Князь Новгорода низовская земля, Черниговскій, Рязанскій, Подольскій, Ростовскій, Ярославскій, Бѣлозерскій, Удорскій, Обдорскій, Кондійскій, Витебскій, Мстиславскій, и вся Сѣверная страна Повелитель; и Государь Иверскій, Карталинскій и Кабардинскій земли и области Арменскій; Черкасскій и Горскій Князей и нѣмцы Наслѣдникъ Государь и Обладатель; Государь Туркестанскій; Наслѣдникъ Норвежскій, Герцогъ Шлезвиг-Голстинскій, Стормарскій, Дитмарсенскій и Ольденбургскій, и прочая, и прочая, и прочая.

Объявляемъ всѣмъ Нашимъ вѣрнымъ подданнымъ:

Въ заботахъ о сохраненіи дорогого сердцу Нашему мира, Нами были приложены всѣ усилія для упроченія спокойствія на Дальнемъ Востоцѣ. Въ снхъ миролюбивыхъ дѣлахъ Мы изъявили согласіе на предложенный Японскимъ Правительствомъ пересмотръ существовавшихъ между обѣими Имперіями соглашеній по Корейскимъ дѣламъ. Возбужденные по сему предмету переговоры не были однако приведены къ окончанію, и Японія, не выждавъ даже полученія послѣднихъ отвѣтныхъ предложеній Правительства Нашего, извѣстила о прекращеніи переговоровъ и разрывѣ дипломатическихъ сношеній съ Россією.

Не предвидимъ о томъ, что перерывъ таковыхъ сношеній знаменуетъ собою открытіе военныхъ дѣйствій, Японское Правительство отдало приказъ своимъ чиновникамъ внезапно атаковать Нашу эскадру, стоящую на вѣннемъ рейдѣ крѣпости Портъ Артура.

По полученіи о сѣмъ донесенія Намѣстника Нашего на Дальнемъ Востоцѣ, Мы тотчасъ же повелѣли вооруженною силою отвѣтить на вызовъ Японіи.

Объявляя о таковомъ рѣшеніи Нашемъ, Мы съ непоколебимою вѣрою въ помощь Всевышняго и въ твердомъ упованіи на единодушную готовность всѣхъ вѣрныхъ нашихъ подданныхъ встать вмѣстѣ съ нами на защиту Отечества, призываемъ благословеніе Божіе на доблестныя Наши войска арміи и флота.

Данъ Въ Санктъ Петербургѣ въ двадцать седьмый день Января въ лѣто отъ Рождества Христова тысяча девятьсотъ четвертое, Царствованія же Нашего въ десятое.

На подлинномъ Собственною Его Императорскаго Величества рукою подписано:

„НИКОЛАЙ“.

Высочайшій манифестъ 27 января 1904 г. объ объявленіи войны с Японіей

В российских и зарубежных газетах замелькали многочисленные сообщения, сходящиеся в том, что основные причины войны, приведшие к столкновению двух великих восточных держав, возникли не далее как десять лет тому назад, когда они оказались соперницами в овладении странами, лежащими между ними, на владения коими ни Япония, ни Россия не имели ни малейшего права. Берега Кореи и Манчжурии стали вдруг необходимы России как выход к открытому океану, Японии – как доступ к матерiku.

Япония надеялась на победу в морском сражении и интенсивно занималась постройкой флота. Россия также стала увеличивать флот и каждый спущенный со стапеля боевой корабль направлялся на Дальний Восток. Однако, заключали политические и военные обозреватели, в январе 1904 года перевес японского флота над русским дал ей решимость начать войну. Петербургские газеты, публикуя первые сообщения с театра военных действий и перечисляя наши неудачи и потери, дали уничижительную оценку ремонтной базе Порт-Артура: в построенные там доки не помещались броненосцы и другие крупногабаритные корабли.

Газета «Кронштадтский вестник» сообщила, что читатели в разных городах буквально атаковали корреспондентов вопросами: «Правда ли, что Порт-Артур пал? Почему Балтийские корабли не успели на выручку? Почему пассивно вела себя Тихоокеанская эскадра и не сражалась с японцами насмерть, как крейсер "Варяг" в Чемульпо?».

Крестьяне из бессарабского местечка Резины спрашивали: «Как это начальство об этом не знало?». Газета «Бессарабская жизнь» отмечала, что вопросы крестьян поставили ее сотрудников в тупик.

Газета «Котлин» 28 января 1904 года писала: «В церкви Николая Чудотворца при морском манеже прошло благодарственное молебствование по случаю радостного известия о бла-

гополучном отражении японской эскадры на Порт-Артур дружными усилиями флота и крепости. Главный командир Кронштадтского порта, вице-адмирал С. О. Макаров сказал: "Наши товарищи уже вступили в дело, окрещены боевым огнем, нужно будет – они лягут костями на поле боя, сумеют выказать себя истинными героями. С театра военных действий приходят и будут приходить известия то хорошие, то худые. Но пусть не дрогнет ничье сердце. Мы – русские. С нами Бог! Ура!"... Трудно описать взрыв героического восторга, овладевшего моряками, – заключала газета, – все рвались в бой. Подъем духа – необычайный. Начали поступать многочисленные пожертвования для приобретения судов морского флота».

Постоянно публиковались списки лиц, пожертвовавших на нужды войны. Деньги вносили все – военные, чиновники, рабочие, крестьяне.

30 января попечительский совет Кронштадтской общины сестер милосердия Российского общества Красного Креста довел до широкого сведения, что ввиду начала военных действий на Дальнем Востоке открыты краткие курсы сестер милосердия.



Группа сестер милосердия Общины св. Евгении перед отправкой на госпитальные суда 2-й Тихоокеанской эскадры

Но, по-видимому, патриотические порывы газет должны были все же иметь определенную меру. Совершенно недопустимо, тем более в условиях военного времени, выглядели публикуемые из номера в номер на страницах широко доступных морских газет Петербурга уже в первые дни войны заметки о боевых кораблях Тихоокеанской эскадры. Приводилось не только название каждого корабля, но и подробные сведения о его боевых характеристиках, вооружении, машинах и составе команды. Регулярно сообщалась информация о местонахождении кораблей русского флота в походах. Японской разведке оставалось только регулярно читать русские газеты, чтобы без особого труда получать интересующую ее оперативную информацию.

1 февраля 1904 года главному командиру Кронштадтского порта вице-адмиралу С. О. Макарову официально объявили о назначении его командующим флотом на Тихом океане.

Решение Николая II вручить судьбу Тихоокеанского флота, а вместе с ним и надежду на благополучный исход войны с Японией одному из боевых морских офицеров не было случайным. Еще задолго до этого, в 1900 году, Степан Осипович, оценивая обстановку на Дальнем Востоке, считал войну с Японией неизбежной и предлагал Морскому министерству план экстренных мер по реорганизации флота Тихого океана. Однако его предложения тогда отклонили, и прежде всего адмиралы П. П. Тыртов и Ф. К. Авелан. Именно они, по мнению большинства историков флота, являлись главными виновниками промедления в создании надежного морского щита на реально возможном театре военных действий. Сейчас же от нового командующего ждали чуда и победных реляций. Опытный моряк и талантливый руководитель, С. О. Макаров понимал всю сложность обстановки и огромную тяжесть собственной ответственности, но это не убавило присущей ему энергии. Прибыв в Порт-Артур, он настойчиво искал выход из сложившегося не по его вине катастрофического положения.



С. О. Макаров

В своем штабе новый командующий флотом собрал талантливых офицеров, в том числе и приехавших с ним из Петербурга. Оперативный план адмирала Макарова предусматривал

интенсивную подготовку к генеральному сражению с японским флотом, а в его ожидании началась активизация действий главных сил – броненосцев, утверждавших господство русского флота в северной части Желтого моря.

2 февраля 1904 года последовало высочайшее повеление всем судам, направлявшимся на Дальний Восток, срочно вернуться в Кронштадт. Комиссия при Морском Генеральном штабе по описанию действий флота с сожалением констатировала неудачную попытку увеличить русские морские силы на Тихом океане.

Теперь ставкой российского правительства в войне с Японией стало решение о формировании из кораблей Балтийского флота морской эскадры и направлении ее на Дальний Восток на соединение с 1-й Тихоокеанской эскадрой с целью добиться господства на море и прервать снабжение японской армии в Корее и Манчжурии.

Эскадра собиралась спешно, в суматохе. В ее состав вошли разнотипные суда, в том числе и довольно старые, плохо вооруженные. С любезной помощью тех же газет, подробно, из номера в номер, освещавших процесс формирования новой морской армады, состав 2-й эскадры флота Тихого океана, характеристики всех судов, их вооружение и состав команд стали во всех деталях известны японцам еще задолго до ее выхода из Кронштадта.

На флот пришли новые, плохо обученные кадры. Прибывающие партии нижних чинов тотчас же распределялись по судам, и многие даже не подвергались предварительному медицинскому осмотру. Часто на корабли попадали матросы, по состоянию здоровья не вполне пригодные для морской службы. Офицерский состав эскадры комплектовался из запаса. Более половины составляли недостаточно опытные мичманы выпусков последних годов.

На судостроительных и судоремонтных заводах Петербурга спешно заканчивали постройку новых кораблей. В Финском заливе проводились ускоренные испытания. Корабли не развивали проектных скоростей. Заклепки ослабевали или вовсе вываливались – после пробных стрельб во многих местах текли каюты.

Еще хуже обстояли дела с заслуженными кораблями-старичками, без должных испытаний включенными в состав эскадры. Зачастую команды плохо знали свои суда и машины. Какое могло быть сравнение между матросами, плавающими по 5–7 лет подряд на кораблях 1-й Тихоокеанской эскадры и теми, кто плавал на Балтике 3–4 месяца в году, а остальное время проводил в казармах! К тому же большая часть судовых команд 2-й эскадры состояла из новобранцев и матросов, призванных из запаса, забывших морскую службу.

Офицеры с беспокойством обсуждали проблему обеспечения углем. Они знали – грузить уголь придется в море. Путь долгий и утомительный, через штормы и тайфуны. К тому же в бой придется вступать с хода, с отдохнувшим врагом, имеющим свои собственные базы. А если, не дай Бог, Порт-Артур падет, то 2-я Тихоокеанская эскадра, меньшая по числу боевых судов, без сомнения будет разбита. «И не нужно быть пессимистом, чтобы ясно видеть, что, кроме стыда и позора, нас в этой войне ничего не ожидает», – говорили старые, опытные морские офицеры.

Весенний Петербург радовался теплым дням, солнцу, окончанию томительной и тревожной северной приморской зимы. Город готовился к пасхальным дням. Всюду пестрели праздничные объявления, реклама. Булочная и кондитерская Э. Г. Гельмса принимала заказы на изготовление домашних куличей, сырых и вареных пасх. При этом сообщалось, что все изготавливается на чистом сливочном масле и под личным наблюдением хозяина заведения. «Христос Воскресе! Попробуйте русские и иностранные вина старинного торгового дома братьев Храмовых» – публиковался заманчивый призыв из дома № 11 на Гороховой, в подвалах которого находились «выдержанные напитки». Центральное аптекарское депо радостно сообщало горожанам, что недавно и в большом количестве получены свежие ваниль, миндаль, шафран, розовое масло и новая краска для пасхальных яиц. Объявлялось, что в Петербург из собственного имения еженедельно привозится прекрасное сливочное масло плитками по 2 фунта, ценой 45 копеек за фунт.

По случаю мобилизации флота магазин Альфреда Майера в доме Пажеского корпуса (Садовая ул., 26) по самым выгодным ценам изготовлял господам морским офицерам, причем в 24 часа, форменную одежду. Конкурент этой фирмы, «Универсальный торговый дом Г. Краут и С. Беньяминсон» (Загородный пр., 10), также по случаю мобилизации флота и за те же 24 часа для офицеров, едущих на Дальний Восток, изготовлял «полную обмундировку из прекрасного материала с большой скидкой».

16 апреля 1904 года Петербург встретил возвращающихся с Дальнего Востока офицеров и команды крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец». Петербургский градоначальник, генерал-лейтенант И. А. Фуллон, сделал распоряжение, чтобы движение по Невскому проспекту и части Морской улицы прекратилось, за исключением экипажей лиц высокопоставленных. Прочая публика могла занимать только тротуары.

В пятницу, 16 апреля, император Николай II записал в дневнике: «Погода была серая и холодная, накрапывал дождь, но настроение было у всех радостное. Из Севастополя прибыли командиры, офицеры и команды "Варяга" и "Корейца". Их встречали торжественно, как подобает встречать героев: по всему Невскому шпалерами стояли войска и военно-учебные заведения. В 11 ½ они прибыли к Зимнему; я их обошел, и затем они прошли церемониальным маршем. Наверху в Белой зале дворца приняли всех офицеров. Молебен был отслужен в Георгиевской зале. Обед для нижних чинов был приготовлен в Николаевской зале на 620 человек...».



Торжественная встреча в Петербурге экипажей крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец». 16 апреля 1904 г.

В июне 1904 года наконец-то точно определился состав 2-й эскадры флота Тихого океана. Но еще всюду достраивались в гавани новые суда, вводились по очереди в доки старые корабли. Военные суда вытягивались на большой кронштадтский рейд, где рабочие продолжали на плаву их достройку и ремонт.



Городской голова подносит хлеб-соль командиру крейсера «Варяг» капитану 1-го ранга В. Ф. Рудневу

В ремонтных работах участвовали все судовые команды. Вернувшийся на Балтику крейсер «Алмаз» также зачислили в состав 2-й Тихоокеанской эскадры. Злые языки утверждали, что корабль включили в ее состав потому, что командир крейсерского отряда, контр-адмирал О. А. Энквист, облюбывал себе на судне великолепные покои заместителя.

В целом, перспектива для «Алмаза» после подобного решения выглядела мрачной. С таким противником, как японский флот, «Алмаз» с его небронированным корпусом, небольшим числом малокалиберных пушек в случае эскадренного боя практически не имел шансов уцелеть. Все это понимали. Но при этом никто не мог предвидеть, что именно этот корабль не только много часов продержится под шквалом японских снарядов, но станет единственным крейсером, выполнившим приказ командующего эскадрой и прорвавшимся во Владивосток.

А пока, утром 3 июля 1904 года, «Алмаз» встал на якорь на Большом рейде Кронштадта.

18 мая крейсер вновь ошвартовался у стенки Балтийского завода. Это связывалось прежде всего с установкой дополнительных четырех 47-мм орудий (по два с борта: два на полубаке, два в корме), двух пулеметов, а также рядом других работ в связи с его включением в состав 2-й Тихоокеанской эскадры.

По завершении работ «Алмаз» 1 июля 1904 года перешел сначала в Кронштадт, а оттуда в Ревель – к месту сбора кораблей 2-й Тихоокеанской эскадры, ставшей, по сути, последней ставкой российского правительства в войне с Японией.

Командующим эскадры назначили контр-адмирала З. П. Рожественского, способного, по мнению правительства, обладая «железной волей и твердой рукой», провести на Дальний Восток разнокалиберную и наспех сколоченную армаду.



Командующий 2-й Тихоокеанской эскадрой адмирал З. П. Рожественский

Карьера контр-адмирала Рожественского З. П. формировалась в мирное время. Он быстро продвигался по службе. На Ревельском рейде, во время встречи Николая II с Вильгельмом II, он успешно провел показательные стрельбы. Удачный тост на высочайшем приеме, похвала кайзера за стрельбу – и вот командир учебно-артиллерийского отряда назначается начальником Главного морского штаба. Адмиралтейство высоко ценило непреклонную волю адмирала. Иного мнения придерживались командиры кораблей и офицеры 2-й Тихоокеанской эскадры, считая это качеством З. П. Рожественского банальным упрямством.



Младший флагман 2-й эскадры флота Тихого океана, командир крейсерского отряда контр-адмирал О. А. Энkvист

Высочайшие приказы императора по флоту утвердили также двух младших флагманов 2-й эскадры Тихого океана – контр-адмиралов О. А. Энkvиста и Д. П. фон Фелькерзама.



Младший флагман 2-й эскадры флота Тихого океана контр-адмирал Д. П. фон Фелькерзам

В последних числах августа эскадра заканчивала работы перед уходом из Кронштадта. Служебные помещения кораблей пополнялись провизией. Грузили солонину в бочках, галеты в ящиках, сливочное масло в запаянных железных банках, крупу, соль, сухари, муку. Беспременно пристававшие к кораблям баржи доставляли запасы пороха и снарядов.

В среду, 25 августа, Николай II сделал запись в дневнике: «Чудный тихий день. Утром был довольно большой прием. Виделся с Мирским, предложил ему мин-во внутренних дел. Завтракал с детьми. В 2 часа на Ферме состоялось совещание по вопросу о предстоящем плавании эскадры Рождественского... Аликс приняла его и показала ему маленького Алексея...». На следующий день император записал в дневнике: «В 9 ¼ отправился в Кронштадт с Мишей, Кириллом (деж.) и Сандро. День стоял летний, море как зеркало. Посетил броненосцы: "Кн.

Суворов", "Имп. Александр III", "Бородино" и кр. "Адм. Нахимов". На "Суворове" держит свой флаг З. П. Рождественский. Завтракал на "Александрии" и после краткого отдыха продолжал осмотр судов, посетив броненосцы "Наварин", "Сисой Великий", "Ослябя" (флаг Фелькерзама) и крейс. "Алмаз" (флаг Энkvиста). С большого рейда прошел в гавань и осмотрел транспорт "Камчатка" с оборудованными мастерскими для нужд эскадры. Вернулся в Петергоф в 5 ½ весьма довольный проведенным днем и чудесной погодой...».

30 августа Кронштадт, крепость, форты и стоявшие на рейде корабли расцвелись флагами. Холодный осенний ветер злобно гнал с моря обрывки свинцовых осенних туч. По рейду сновали катера охраны. Море выглядело беспокойным, беспокойно было и на сердцах у матросов и офицеров, уходящих с эскадрой. Прощальный орудийный залп, звуки духовых оркестров, и от стенок крепости и с рейда стали отходить один за другим боевые корабли. Они брали курс на Ревель. Со стенки гавани их провожали заплаканные матери, жены, друзья, махая шляпами, фуражками, белыми платочками. Прощай, Кронштадт! Государь на яхте «Александрия» догнал эскадру в море и обошел ее кругом. На кораблях гремела музыка, построенные команды громко кричали «ура!». Эскадра салютовала. Зрелище – величественное. Дым от выстрелов, как завеса, закрывал идущие в ряд корабли. В 7 часов утра пришли в Ревель. На многих кораблях бригады судостроительных рабочих еще продолжали трудиться. Заканчивали доделку и наладку механизмов.

Из Порт-Артура на корабли прибыло несколько морских офицеров. Они с удивлением отмечали повышенную нервозность личного состава эскадры. Набережная Ревеля продувалась балтийским влажным ветром. К стоянкам катеров подкатывали лихие извозчики, с которых соскакивали, придерживая кортики, офицеры, возбужденные вином и молодостью. В ожидании катеров курили, завязывали непринужденные разговоры, тема которых, как правило, сводилась к походу. Жаловались, что судовые команды почти наполовину состояли из «митюх» – новобранцев, никогда не видевших моря и только выученных строю, ружейным приемам и матросскому катехизису, содержащему такие истины, как «что есть матрос» и «что есть знамя». Артиллерийские офицеры ворчали, что «митюх» приходится учить на ходу, с азов, что они ничего не знают. Другие же матросы, из запаса, все забыли, а что помнили, уже устарело. Все офицеры и матросы впервые увидели новые оптические артиллерийские прицелы и с трудом на ходу овладевали ими. Учить перед походом было некогда – достроечная работа, погрузка, приемка, и все – в порту на якоре. Необходимо завершать наладку механизмов, их ремонт. Сформированная эскадра, по общему мнению офицеров, представляла скопище судов, частью новых, но плохо построенных, частью старых, но наскоро отремонтированных, в лучшем случае заслуживающих войти в состав резервной эскадры. А им поставлена боевая задача разгромить флот врага...

Русская эскадра, сформированная наспех, не имела опыта совместного плавания, времени на отработку практических приемов взаимодействия такого количества судов не оставалось. Полагаясь на русское «авось», думали обучиться этому в долгом походе. Перед войной резко ограничили учения в море, вместо них разыгрывались целые сражения на бумаге, в тиши кабинетов. Собираясь в кают-компаниях, офицеры невесело шутили. «Штабные мудрецы, – говорили они, – считают, что, перемножив между собой пушки, арбузы, необученных мужиков, фиктивные скорости и сложив эти произведения, они получают боевой коэффициент эскадры, немногим уступающий таковому эскадры адмирала Того».

26 сентября 1904 года в Ревель прибыли император с императрицей в сопровождении многочисленной свиты. Город разукрасился флагами и гирляндами цветов. Народ с раннего утра спешил к вокзалу. К 8 часам утра прибыли губернатор, контр-адмиралы З. П. Рождественский, Д. Г. фон Фелькерзам и О. М. Энkvист.



Контр-адмирал Энkvист (в центре). Памятный снимок с офицерами крейсера «Алмаз» перед уходом эскадры из Ревеля

Царь принял хлеб-соль и проследовал со свитой на яхту «Штандарт», где подняли императорский брейд-вымпел. Выдался чудесный солнечный день. Частные пароходы и катера с публикой вышли на рейд. В 3 часа дня император со свитой на паровом катере обошел поочередно все корабли эскадры. При осмотре каждого царь вяло обращался к построенной команде со стандартными фразами об уверенности в победе над врагом, нарушившим покой России, и о мщении за моряков, погибших в войне. Свои обращения он заканчивал словами: «Желаю вам всем победоносного похода и благополучного возвращения на Родину!».

После осмотра судов эскадры Николай II направился в городской Александро-Невский собор, где присутствовал на молебне. Посетив Вышгород, император вместе со свитой в 7 часов 15 минут вечера особым поездом отбыл из Ревеля. На корабли отдал распоряжение сняться с якоря 28 сентября и уйти в Либаву. Многим не верилось, что это прошел последний смотр, полагали о еще возможном возвращении в Кронштадт, о зимовке в Либаве. Но приказ все расставил на свои места. В ночь на 28 сентября эскадра снялась с якоря и двумя кильватерными колоннами ушла в Либаву.

За ночь эскадра далеко продвинулась в море. Вокруг суровая Балтика, свинцовые волны. Холодный моросящий дождь, ветер со свистом разгонял клочья тумана. В правой колонне вместе с броненосцами «Князь Суворов», «Император Александр III», «Бородино» и «Орел» шли крейсера «Аврора», «Светлана» и «Алмаз». 29 сентября эскадра пришла в Либаву. Здесь капитан 2-го ранга И. И. Чагин получил приказ о назначении «Алмаза» головным кораблем первого эшелона, составленного из крейсеров «Светлана», «Жемчуг», «Дмитрий Донской», миноносца «Блестящий» и транспортов «Метеор» и «Горчаков».

2 октября утром моросил холодный дождь. Перед уходом на «Алмазе» отслужили молебен, пригласив священника со «Светланы» (на крейсере 2-го ранга своего иметь тогда не полагось).

В 9 часов 30 минут, после поднятия командующим странного сигнала «первый эшелон не намерен сниматься с якоря», отдал команду «все наверх» и покинули Либаву – последний русский порт на Балтике. В кильватер «Алмазу» вытянулись корабли эшелона. Вслед стали сниматься с якоря остальные.

Либава оказалась слишком мелководным портом для тяжелых военных кораблей. Из-за малой воды некоторые суда днищами скребли по грунту, не могли развернуться. Дождь усиливался, над морем нависли низкие серые тучи.

Матросы говорили: «Не отпускает нас Либава. Погода, как на похоронах. Дождь – это к благополучию при отъезде! Да еще пятница... Зато Покров». Вид у всех далеко не веселый. Впереди поход протяженностью 18 000 миль. Шли неторопливо, на скорости не более 10 узлов. Еще до полудня корабли третьего эшелона под флагом командующего эскадрой обошли первый отряд и к вечеру скрылись за горизонтом. Туман постепенно исчез, небо очистилось от туч, и звезды Балтики усыпали небосвод. 3 октября радист «Алмаза» доложил контр-адмиралу Энквисту, державшему на корабле свой брейд-вымпел, что миноносец «Быстрый» в тумане протаранил эскадренный броненосец «Ослябя», на котором от полученной пробоины в угольной яме появилась вода. Ночью «Алмаз» потерял курс и около часа не мог определить свое местонахождение. На мостике бушевал адмирал. Командир нервничал.

Перегруженный, как и все корабли эскадры, «Алмаз» вместо обычного запаса угля (560–580 т) принял на борт до 800 т. Перегрузка несколько уменьшила его скорость, но котлы и машины крейсера находились в исправном состоянии и работали без отказа на протяжении всего перехода на Дальний Восток.

6 октября эскадра разделилась на шесть отрядов. «Алмаз» вошел в состав второго крейсера отряда. Контр-адмирал Энквист перенес свой флаг на «Донской». Шли медленно, опасаясь мин. Еще в Петербурге начали упорно распространяться слухи о возможности нападения японцев на корабли эскадры. Считали, что это могло случиться в любом пункте, не исключалась возможность диверсий даже в нейтральных водах Европы.

Сам факт похода русской эскадры широко обсуждался в иностранной печати. Большинство зарубежных корреспондентов полагало, что Япония не останется равнодушной к посылке столь значительного подкрепления и безусловно постарается создать на всем пути движения эскадры различные препятствия дипломатического и военного характера, не останавливаясь даже перед разного рода актами и диверсионными действиями. В сознание русских усиленно внедрялось чувство опасности, ожидание попыток «коварного врага» ослабить эскадру уничтожением кораблей и всяческим затруднением ее передвижения к месту назначения. Упорно распространялись слухи о постановке мин в узких датских проливах, разбрасывании плавающих мин на путях следования эскадры. Муссировались предположения о ночных атаках японских миноносцев и подводных лодок. Россия не располагала точными данными о наличии у японцев подводного флота, но, по агентурным сведениям, в Англии и Америке проводилась постройка подлодок по заказу Японии.

Отсутствие должного разведывательного подразделения заставляло Морское министерство пользоваться случайными агентурными сведениями, полученными от добровольных и платных агентов. Подобных агентов часто рекомендовал консульский аппарат. Однако эти сведения не могли быть проверены и, как правило, были крайне низкого качества. Поэтому когда перед Морским министерством встала ответственная задача обеспечить беспрепятственное движение 2-й Тихоокеанской эскадры, естественно возник вопрос об организации надежной системы наблюдения, особенно на участках Датского пролива, Суэцкого канала и Красного моря. Морское министерство еще в апреле 1904 года обратилось к российскому Министерству иностранных дел с просьбой организовать при посредстве русских дипломатов в Германии, Франции, Англии, Швеции, Дании и других странах сбор сведений о возможных намерениях противника и наблюдение за подозрительными лицами, способными по поручению Японии осуществить какие-либо террористические акты против эскадры. При этом указывалось, что в первую очередь необходимо создать агентурную сеть в узких местах Зунда и обоих Бельтов. Однако Министерство иностранных дел не выказало особого желания взять на себя эту задачу и даже не рекомендовало своим послам и посланникам активно участвовать в этой работе.

Посланник в Дании А. П. Извольский, обещая подключить к этой агентурной операции свой консульский аппарат, оговорил при этом, что этого вряд ли будет достаточно. Русский посол в Швеции Бюцов ответил, что «неблагоприятное» отношение к России в настоящее время значительно затрудняет сбор сведений о возможных действиях японцев. Он рекомендовал обратиться с этой просьбой в Министерство внутренних дел. Посол во Франции через военно-морского агента в Париже Епанчина категорически отказался проводить эту работу и прямо высказался, что он рекомендует «поручить все дело бывшему начальнику русской политической полиции в Париже П. И. Рачковскому, имеющему, кстати, большой опыт и способности дать делу серьезную организацию». Этот совет был принят, и Морское министерство поспешило договориться с департаментом полиции и Охранным отделением. Договоренность облегчалась тем, что оба учреждения уже давно вели совместную работу по выявлению социалистов и их агитаторов. Особенно быстро согласие было достигнуто после получения Морским министерством полумиллионного кредита на расходы по охране 2-й Тихоокеанской эскадры. Эти деньги, естественно, должны были быть переданы Охранному отделению. Для выполнения «заказа» Морского министерства охранка выдвинула заведующего Берлинской политической агентурой – А. Гартинга. Этот человек занимал второе место после Азефа среди известных политических провокаторов. Еще студентом он состоял – под своей настоящей фамилией Геккельман – в рядах революционной организации и тесно сотрудничал с Петербургским охранным отделением. Заподозренный в предательстве, он переехал в Дерпт, где в 1885 году выдал охранке типографию партии «Народная воля», после чего с помощью политической полиции бежал за границу. Обосновавшись в Париже под фамилией Ландезен, он продолжал работу. Одна из известных его акций – выдача полиции русских эмигрантов, готовивших покушение на Александра III. С 1900 по 1905 год Гартинг заведовал Берлинской политической агентурой. Вот такому человеку и было поручено собрать сведения для обеспечения безопасности последнего боевого ресурса России на море.

В июне 1904 года, получив инструкции и значительные ассигнования, Гартинг с паспортом на имя Арнольди прибыл в Копенгаген. Для своей резиденции он выбрал отель «Феникс». Получив от Морского министерства полную свободу действий, Гартинг развернул дело, вербуя случайных людей, швыряя деньги налево и направо. Контроля за достоверностью направляемых им сведений не было. Морское министерство считало, что должная охрана эскадре обеспечена. Гартинг же рапортовал, что рассылает по всему побережью платных агентов. Он пересылал в Петербург все, что ему приносили его люди, как он выражался, из числа иностранцев, относящихся «к лучшим представителям общества». Это были поставщики угля, маклеры, полицейские, конторщики, торговцы рыбой. Вся эта «армия» обслуживала 6 районов в Дании и 11 районов в Швеции и Норвегии и насчитывала свыше 100 человек. По отчетам Гартинга, им выплачивалось свыше 20 тысяч рублей золотом в месяц. Впрочем, число агентов, а с ними и сумма расходов на них могли быть зафиксированы только в отчетах Гартинга. Узнать правду было нельзя, так как все его агенты считались «глубоко законспирированными и строго засекреченными». Однако престиж и права агента охранки представлялись столь великими, что даже высшие представители русской дипломатии не рисковали вмешиваться в его действия. Вынужденные выражать одобрение действиям Гартинга в своих донесениях, они для подстраховки в конце своих отчетов все же писали, «что это лежит на его, Гартинга, ответственности».

Гартинг сразу же начал сообщать, что главный штаб японских злоумышленников находится в Гааге, куда сходятся якобы все нити наблюдений за русской эскадрой. Он сообщал также, что добыл секретные документы японцев и расшифровал их. Эксперты потом уже сделали вывод, что все эти донесения и документы были просто сфабрикованы Гартингом и являлись фальшивками. В стремлении оправдать полученные деньги его агенты и он сам соревновались в составлении фантастических историй и изобретении невероятных сенсаций. Это по сигналам Гартинга Морское министерство информировало командующего эскадрой и коман-

диров кораблей о всплывающих и скрывающихся под водой судах (подводных лодках. – Г. З.). В Северном море, сообщал агент из отеля «Феникс», видны огни неизвестных миноносцев, а с берега кто-то постоянно сигналил красным фонарем. Все эти нелепые сведения Гартинг направлял в штаб контр-адмирала Рождественского и на корабли эскадры, будоража воображение офицеров, измученных тяжелой круглосуточной работой и ожиданием. Жизнь в атмосфере такого психологического давления, под влиянием дождя агентурных фальшивок оказалась невыносимой.

Офицеры каждый день секретно информировались, что враг уже на пороге Балтийского моря, разворачивает свои козни и готовит удар в первые же дни похода. А поскольку «агентурные» сведения дополнялись слухами и обрастали фантазиями, то можно понять ту исключительную нервозность и подавленность команд при первых милях похода. Причем чем ближе подходил срок выхода эскадры в поход, тем интенсивнее и трагичнее становилась агентурная информация Гартинга. К моменту прихода эскадры в датские воды личный состав кораблей получил в дополнение ряд «самых последних и наиболее достоверных» сведений от Гартинга, добытых им (представьте себе!) из «самых первых (возможно, прямо от японцев) рук». Доходило до галлюцинаций. Вахтенные офицеры сообщали о виденных среди бела дня воздушных шарах и всплывающих подводных лодках. Принимая к сведению донесения агента-авантюриста, который утверждал, что японцам известно об эскадре все, контр-адмирал З. П. Рождественский вынужден был постоянно менять сроки выхода кораблей из портов, где шла погрузка угля. Психологическая напряженность нарастала. Выйдя из Скагена на день раньше, чтобы сбить с толку разведку противника, адмирал разделил эскадру на шесть эшелонов, направив вперед легкие силы. При выходе их встретил густой туман с видимостью до кабельтова, быстро превратившийся в сплошную мглу. До 8 часов 40 минут переход проходил благополучно, хотя в тумане эшелоны не могли удержать свои места, отряды были не в состоянии выдерживать положенную дистанцию.

Первый крейсерский отряд, в который входил «Алмаз», отстал от броненосца на 15 кабельтовых, а транспорт «Камчатка» – еще больше, там на ходу устраняли неисправность в машине. Во время вечернего чая в кают-компанию «Алмаза» вошел вахтенный начальник и протянул командиру записку, сделанную телеграфистами, которая воспроизводила разговор флагманского броненосца «Суворов» с «Камчаткой». В 8 часов 40 минут «Камчатка» дала радиogramму, что она со всех сторон атакована миноносцами. На запрос Рождественского о численности миноносцев и других подробностях атаки «Камчатка» сообщила, что миноносцев около восьми, что они находятся на расстоянии не более кабельтова от нее, но мин почему-то не пускают.

В 11 часов 20 минут «Камчатка» сообщила, что миноносцев больше не видит. Нужно ли говорить, какое впечатление произвело на эскадру это радио. Никого не смутил тот факт, что «окруженная со всех сторон» миноносцами «Камчатка», идущая на одной машине черепашим ходом в 6 узлов, не была потоплена, а благополучно проследовала дальше.

Приближалась полночь, эскадра подходила к району Доггер-банки, где круглый год без перерыва, днем и ночью шел лов рыбы многочисленными флотилиями рыбаков. Армада ночью попала в гущу одной из них. С мостика «Алмаза» И. И. Чагин увидел вдруг, как далеко впереди, разорвав мрак ночи, вспыхнуло боевое освещение броненосцев и темноту высветили вспышки орудийных выстрелов. На «Алмазе» ударили барабаны, взвыли сигналы горнов, вспыхнули прожектора крейсера. Группа небольших рыбацких английских судов была принята за японские миноносцы. Эскадра открыла по ним бешеный огонь из всех калибров. Пальба велась наугад, непрерывно и беспорядочно. Комендоры стреляли, не видя цели. Неумелая орудийная прислуга суежилась на палубе.

В 2 часа ночи крейсер «Аврора» донес по телеграфу, что у него четыре надводные пробоины, на борту имеются тяжело-и легкокораненные. «Недурно для начала», – говорил старший

артиллерист «Алмаза», нервно поправляя фуражку. Наконец боевое освещение погасло, мощный световой столб вертикально уперся в небо. «Перестать стрелять», – приказывал командующий. На флагманском «Суворове» разобрались: по «Авроре» и «Дмитрию Донскому» били свои броненосцы.

Что же оказалось на самом деле? Огни рыбацких английских посудин показались Рождественскому сигналами японских миноносцев. Суда мирных гульских рыбаков были разбиты в щепки и сожжены. Виновник же паники, транспорт «Камчатка», «атакованный» со всех румбов, целый и невредимый, плелся малым ходом в хвосте эскадры. В борту «Авроры» зияли пробоины. Умирал тяжелораненый судовой священник. Инцидент со стрельбой у берегов Германии английские газеты называли актом открытого пиратства, а 2-ю Тихоокеанскую эскадру окрестили «эскадрой бешеной собаки».

На «гульский инцидент» откликнулся и русский император. В своей телеграмме командующему он писал: «Мысленно душою с вами и моей дорогой эскадрой. Уверен, что недоразумение скоро кончится. Вся Россия с верой и крепкой надеждой взирает на вас. Николай». Ответ адмирала Рождественского был полон энтузиазма и чувства выполненного долга: «Эскадра единою душою у престола Вашего Императорского Величества».

В газете «Новое время» опубликовали статью, подписанную Н. Л. Кладом (Прибоем), капитаном 2-го ранга, преподавателем Николаевской морской академии. Считая, что Немецкое море опасно главным образом близостью недоброжелательных нам шведских, норвежских и английских берегов, «где могут ютиться наши отважные, упорные в своих замыслах и не останавливающиеся ни перед чем противники», он очень уверенно заявлял, что «среди рыбаков можно за хорошие деньги найти сообщников и укрывателей наших врагов. И вот недавний (всего-навсего), столь шумевший, да еще так называемый "инцидент в Северном море" показал, как справедливы были опасения наших моряков, и скажем им сердечное спасибо, что они были настороже, что они за свой страх и риск, не боясь тяжелой ответственности, без всякого колебания, открыли огонь по не известным им миноносцам, не стесняясь присутствия якобы нейтральных рыбаков, памятуя лишь о том страшно важном русском деле, которое им вручено».

Клад писал, что «из-за шума английской печати мы действительно пережили несколько тревожных дней, но эскадре этот шум принес несомненную пользу и значительно увеличил шансы ее безопасности».

Иного мнения были офицеры эскадры. Стыд за содеянное они скрывали в мрачных шутках:

– Начало многообещающее, а то кое-кто сомневался, что мы сила! Жаль, что не дошло до разрыва с Англией. Раскатала бы она нас в открытом море, а теперь с пятном ехать так далеко!

Во вторник 12 октября император Николай II записал в своем дневнике: «Агентские телеграммы наполнены подробностями обстреливания нашею эскадрою рыбацких судов у Доггер-банки в Немецком море. Англия сильно волнуется, газеты мечут гром! Досадно не иметь точных сведений. Погулял перед докладами...».

Круги от затопленных рыбацких судов разошлись по всему миру. Для расследования «гульского инцидента» образовали международную комиссию. Версию о том, что за рыбацкими посудидами якобы прятались японские миноносцы, доказать не удалось.

И буквально на следующий день после разгрома рыбацкой флотилии разразился политический конфликт. Англия заявила, что ей нанесено оскорбление и под угрозой разрыва дипломатических отношений ультимативно потребовала от России задержать русскую эскадру в порту Виго, а затем вернуть ее обратно в Кронштадт. В своих требованиях, подкрепленных угрозой войны, Англия пыталась обезглавить русскую армаду, предписывая России удалить как виновников инцидента весь высший офицерский состав эскадры вместе с командующим, контр-адмиралом З. П. Рождественским. Одновременно по британскому адмиралтейству был

отдан приказ послать все броненосные крейсера и эскадренные миноносцы английской Средиземноморской эскадры навстречу русскому флоту и в случае необходимости вооруженной силой преградить ему путь. В телеграмме английского адмиралтейства от 27 октября 1904 года было отдано четкое распоряжение командующему английской эскадрой: «Чтоб вы задержали Балтийскую эскадру убеждением, если это окажется возможным, силой – если это станет неизбежным». В ответ на этот приказ командующий Ламаншской эскадрой лорд Чарльз Бересфорд запросил адмиралтейство: «Потопить их или привести в Портсмут?».

Война могла разразиться каждую минуту. Подобная реакция Англии позволила (причем, достаточно уверенно) ряду историков считать, что инцидент в Немецком море мог быть спровоцирован «Владычицей морей» с целью оказать услугу своему другу на тот период – Японии. Тем более что еще в январе 1904 года японский посол в Лондоне барон Таями просил у лорда Ленсдоуна «добрых услуг» – не допускать проход русских кораблей через Дарданеллы на соединение с Тихоокеанским флотом. Ленсдоун дал требуемое обещание, подтвержденное затем и английским правительством. Поэтому полагают, что провокационный инцидент у Доггер-банки мог быть хорошим предлогом для последующего выдвижения России перечня довольно дерзких требований, полностью удовлетворявших просьбу Японии. Отойти впоследствии от своих ультимативных требований Англию, по-видимому, заставило русско-германское сближение, и она вдруг, быстро переменяя тон, согласилась на передачу дела в специальный международный трибунал, что и было оформлено англо-русской декларацией от 25 ноября 1904 года.

Странное впечатление производила работа международной следственной комиссии и поведение на ней представителей Англии и России. «Вина» России была установлена, а это прежде всего нужно было следственной комиссии, в которой первую скрипку играла Англия. Однако при этом следует отметить, что все члены трибунала – четыре адмирала, – категорически отрицая факт присутствия миноносцев вблизи инцидента, также категорически единодушно не подтвердили виновность адмирала Рожественского и офицеров эскадры. С каждым днем заседания трибунала англичане становились более сговорчивыми, и дело практически «закончилось ничем», если не считать денежного штрафа (65 000 фунтов стерлингов), выплаченных Россией за убытки, причиненные инцидентом. Поиск истины принесли в жертву соображениям политики.

Удивляет откровенное пренебрежение русской стороны своими собственными интересами при относительно благоприятном решении суда. Решение по разбору инцидента не имело ничего общего с фактической стороной дела. Суд не обратил внимания на множество противоречий в показаниях английских свидетелей, а русская сторона не предъявила следствию имеющихся у нее существенных объективных материалов, удостоверяющих невинность Балтийской эскадры, да, по-видимому, и не собиралась отстаивать свое мнение.

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.