

Морская летопись



ИМПЕРАТОРСКИЙ БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

МЕЖДУ ДВУМЯ ВОЙНАМИ.
1906–1914 гг.



Г.К. Граф

Гаральд Карлович Граф Императорский Балтийский флот между двумя войнами. 1906–1914 гг. Серия «Морская летопись»

Текст предоставлен издательством

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=6000968

Императорский Балтийский флот между двумя войнами: Вече;

Москва; 2013

ISBN 978-5-4444-0343-3

Аннотация

Книга воспоминаний Г.К. Графа, капитана 2-го ранга (в эмиграции – контр-адмирал), участника Русско-японской, Первой мировой и Гражданской войн, рассказывает о возрождении Балтийского флота России после войны с Японией. Автор рассказывает не только о событиях 1906–1914 гг. на флоте, но и знакомит читателя с жизнью русских офицеров и матросов. Читатель узнает о том, как возрождался дух флота, как отыскивались пути подготовки к надвигавшейся войне. Граф часто обращается к личности адмирала Н.О. фон Эссена, стоявшего во главе Балтийского флота весь этот трудный период, и именно ему флот во многом обязан своим скорым

возрождением. Г.К. Граф прошел путь от гардемарина до капитана 2-го ранга. Книга будет интересна как историкам, так и читателям, интересующимся историей России и флота.

Содержание

Предисловие	6
Глава I. В порту Императора Александра III. На крейсере «Аврора» и эскадренном миноносце «Инженер-механик Дмитриев». На эскадренном миноносце «Доброволец»	8
Конец ознакомительного фрагмента.	66

**Г. К. Граф
Императорский
Балтийский флот
между двумя
войнами. 1906–1914 гг.**

©Емелин А.Ю., комментарии, 2013

©ООО «Издательство «Вече», 2013

Все права защищены. Никакая часть электронной версии этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для частного и публичного использования без письменного разрешения владельца авторских прав.

Предисловие

Данный труд «Императорский Балтийский флот»¹ охватывает эпоху возрождения Балтийского флота, произошедшего между Русско-японской и Первой мировой войнами, то есть он посвящен мирному периоду с 1906-го по 1914 год.

Мой труд «Моряки» (изданный в 1931 году) затрагивает поход 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток и бой при острове Цусима, то есть период с 1904-го по 1906 год.

Другой мой труд, «На “Новике”» (изданный в 1922 году) дает описание действий Балтийского флота в I мировую войну и его гибели в революцию. Следовательно, он захватывает период с 1914-го по 1918 год.

Таким образом, настоящий труд «Императорский Балтийский флот» восполняет пробел в описании эпохи существования императорского флота с 1906-го по 1914 год и все вышеперечисленные труды вместе дают полную картину его – страданий, возрождения, расцвета и гибели во время революции, то есть его жизни за последние 15 лет российской монархии.

В книге «Императорский Балтийский флот» я не только даю исторические факты, сопровождавшие возрожде-

¹ Первоначальное название данных воспоминаний Г.К. Графа. На титульном листе машинописной копии рукописная помета: «Отец переименовал в: “На Балтийском флоте с 1906 г. по 1914 г.”».

ние флота после Русско-японской войны, но и повествую, как офицеры и команды жили, учились и работали на нем. Я также сообщаю, как возрождался дух флота, как искали пути, чтобы лучше его подготовить к надвигавшейся войне, и указываю, кто были главные вдохновители этой работы.

Я часто касаюсь личности незабвенного адмирала Н.О. Эссена², так как он стоял во главе Балтийского флота весь этот трудный период и ему флот больше всего обязан своим быстрым возрождением.

Я также стараюсь объяснить в моем труде отношения, существовавшие между офицерами и матросами, чтобы опровергнуть утверждение, что между ними лежала глубокая пропасть, что офицеры угнетали матросов, а те были лишь бунтарями.

Автор

² Фон Эссен Николай Оттович (11.12.1860—07.05.1915), адмирал (14.04.1913).

Глава I. В порту Императора Александра III. На крейсере «Аврора» и эскадренном миноносце «Инженер-механик Дмитриев». На эскадренном миноносце «Доброволец»

Злополучная японская война закончилась. Вернувшиеся из плена офицеры, участники Цусимского сражения, после отпусков стали возвращаться к местам своего служения.

Увы, печальную картину представлял в 1905 году Балтийский флот. Гавани пустовали. В его составе оставалось только несколько боевых кораблей, среди которых самым современным был броненосец «Слава». Остальные еще не вернулись из иностранных портов, где были интернированы³ в период войны. Крейсера «Россия», «Громобой», «Богатырь» и «Алмаз» находились в пути из Владивостока в Кронштадт.

В результате неудачной войны в стране началось революционное брожение, которое перекинулось и на флот. Возни-

³ Разоружены в нейтральном порту до окончания войны. При этом обычно в береговые склады сдавались замки орудий, а иногда и части машин, что должно было гарантировать неучастие корабля в боевых действиях.

кали беспорядки в Кронштадте, где в казармах экипажей было сосредоточено много матросов. Только благодаря исключительному хладнокровию и находчивости командира 20-го флотского экипажа капитана 1-го ранга Н.О. фон Эссена и твердой воле коменданта крепости генерал-лейтенанта Н.И. Иванова⁴ эти беспорядки не вылились в серьезные волнения и их удалось в корне ликвидировать.

Морское министерство находилось в полной растерянности, хотя и старалось ликвидировать последствия неудачной войны. Было заказано несколько новых кораблей, но, к сожалению, без предварительно разработанной программы воссоздания флота и совершенно не руководствуясь опытом минувшей войны. В Англии был заказан броненосный крейсер «Рюрик»; во Франции – броненосный крейсер «Адмирал Макаров» и дивизион из восьми миноносцев⁵; в Германии – тоже дивизион из восьми миноносцев. В Петербурге, на Балтийском заводе, достраивались броненосцы «Андрей Первозванный» и «Император Павел I», заложенные еще до войны; на Адмиралтейском – броненосные крейсера «Баян» и «Паллада». На Балтийском заводе еще строились два заградителя, «Амур» и «Енисей».

Кроме того, на разных заводах в Петербурге, Гельсинг-

⁴ Иванов Николай Иудович (22.07.1851—11.02.1919), генерал от артиллерии (13.04.1908), генерал-адъютант (1907).

⁵ Автор не точен, речь идет о строительстве 11 эсминцев типа «Лейтенант Бураков».

форсе и Риге на собранные во время войны добровольные пожертвования достраивались 20 минных крейсеров, водоизмещением около 500 т⁶. Два таких же минных крейсера было заказано и на казенный счет⁷.

Эти корабли, будучи быстро отстроены, могли бы представлять известную силу вместе с находившимся в Кронштадте броненосцем «Слава», однотипным кораблем «Цесаревич», интернированным в Шанхае⁸, вместе с вышеперечисленными владивостокскими крейсерами и с интернированными крейсерами «Олег», «Аврора», «Диана», «Аскольд» и «Жемчуг». Но Морское министерство не имело нужных кредитов, и поэтому работы шли чрезвычайно медленно.

Во всяком случае, все перечисленные корабли должны были сосредоточиться в портах Балтийского моря, и только «Аскольд» и «Жемчуг» были оставлены в составе Сибирской

⁶ На добровольные пожертвования были построены восемь кораблей типа «Украина», четыре – типа «Охотник», четыре – типа «Финн», а также два типа «Всадник» («Амурец» и «Уссуриец») – итого 18 кораблей.

⁷ На казенный счет были построены минные крейсера «Всадник» и «Гайдамак».

⁸ Эскадренный броненосец «Цесаревич», флагманский корабль командующего 1-й эскадрой флота Тихого океана контр-адмирала В.К. Витгефта, после сражения с японским флотом 28.07.1904 отделился от других кораблей, стремясь выполнить решение о достижении Владивостока. Серьезные повреждения труб и фок-мачты вынудили зайти в германский колониальный порт Циндао (Киао-Чао) и интернироваться. В Шанхае же после указанного сражения разоружился крейсер «Аскольд».

флотилии, т. е. во Владивостоке.

В руководстве флотом не было заметно никаких признаков обновления, отсутствовало стремление серьезно приняться за его воссоздание. Было очевидно, что прежде всего во главе флота должны встать новые люди и должна быть создана новая организация управления им.

Но если еще не было заметно на строительстве флота применение опыта войны, то в самом личном составе офицеров война произвела большие сдвиги, и выдвинулся целый ряд выдающихся офицеров, с серьезным боевым опытом. Они отлично понимали, что во время войны раскрылись глубокие язвы в организации флота. Его Цусима была не случайностью, а результатом плохого руководства в течение последних десятилетий. Если Цусимское сражение явилось драмой флота, то одновременно оно должно было послужить исходным пунктом для его возрождения.

Пусть высшие руководящие учреждения не проявляли активности и, видимо, не были на нее способны, но офицеры, перенесшие на своих плечах всю тяжесть войны, давно горели желанием приняться за возрождение морской силы. Поэтому, не дожидаясь почина свыше, они проявляли свою инициативу, создав Санкт-Петербургский морской кружок для научной разработки военно-морских вопросов. На его собрания собирались самые выдающиеся офицеры. Среди них были – кн. Ливен⁹, Эбергард¹⁰, А.И. Русин¹¹, Н.О. Эссен,

⁹ Ливен Александр Александрович, светлейший князь (07.07.1860—

А.Н. Щеглов¹², В.К. Пилкин¹³, Е.А. Беренс¹⁴, гр. Капнист¹⁵,
М.М. Римский-Корсаков¹⁶, М.А. Кедров¹⁷, А.В. Развозов¹⁸,
М.К. Бахирев¹⁹, П.В. Гельмерсен²⁰, Альтфатер²¹, Немитц²²,

22.02.1914), вице-адмирал за отличие (25.03.1912).

¹⁰ Эбергард Андрей Августович (09.11.1856—19.04.1919), адмирал (14.04.1913) в отставке (13.12.1917).

¹¹ Русин Александр Иванович (08.08.1861—17.11.1956), адмирал (10.04.1916) в отставке (01.06.1917).

¹² Щеглов Александр Николаевич (03.04.1875—09.12.1953), капитан 1-го ранга за отличие (06.12.1913).

¹³ Пилкин Владимир Константинович (11.07.1869—06.01.1950), контр-адмирал (06.12.1916).

¹⁴ Беренс 1-й Евгений Андреевич (30.10.1876—06.04.1928), капитан 1-го ранга за отличие (10.08.1916).

¹⁵ Капнист Алексей Павлович, граф (17.05.1871—18/31.10.1918), контр-адмирал за отличие (28.07.1917), в отставке (15.11.1917).

¹⁶ Римский-Корсаков Михаил Михайлович (25.02.1872—02.1950), контр-адмирал (24.11.1919).

¹⁷ Кедров Михаил Александрович (13.09.1878—29.10.1945), вице-адмирал (16.11.1920).

¹⁸ Развозов Александр Владимирович (23.07.1879—14.06.1920), контр-адмирал (07.07.1917).

¹⁹ Бахирев Михаил Коронатович (17.07.1868—16.01.1920), вице-адмирал за отличие (06.12.1916) в отставке (12.01.1918).

²⁰ Гельмерсен Павел Васильевич (01.04.1880—1953), капитан 1-го ранга за отличие (06.12.1916).

²¹ Альтфатер Василий Михайлович (04.12.1883—20.03.1919), контр-адмирал (30.10.1917).

²² Немитц Александр Васильевич (26.07.1879—01.10.1967), контр-адмирал русского флота (18.07.1917), вице-адмирал советского (21.05.1941).

А.Д. Бубнов²³, А.В. Колчак²⁴, кн. Черкасский²⁵, Б.И. Бок²⁶, В.И. Руднев²⁷, Н.М. Григоров²⁸, А.И. Непенин²⁹, М.И. Никольский³⁰ и много других. Председателем кружка был А.В. Колчак³¹.

²³ Бубнов Александр Дмитриевич (06.05.1883—02.02.1963), контр-адмирал за отличие (28.07.1917) в отставке (19.12.1917).

²⁴ Колчак Александр Васильевич (04.11.1874—07.02.1920), адмирал (18.11.1918).

²⁵ Черкасский Михаил Борисович, князь (26.09.1882—11.1918), контр-адмирал за отличие (28.07.1917).

²⁶ Бок Борис Иванович (12.07.1879 – 04.03.1955), капитан 2-го ранга за отличие (10.11.1914).

²⁷ Руднев Владимир Иванович (03.11.1879—25.02.1966), капитан 1-го ранга за отличие (06.12.1916).

²⁸ Григоров Николай Митрофанович (11.01.1873—14.02.1944), контр-адмирал за отлично усердную службу (03.06.1915, старшинство с 10.06.1916) в отставке (18.11.1917).

²⁹ Непенин Адриан Иванович (21.10.1871—04.03.1917), вице-адмирал за отличие (06.09.1916).

³⁰ Никольский Михаил Ильич (25.10.1877—28.02.1917), капитан 1-го ранга за отличие (22.03.1915, старшинство с 01.01.1915).

³¹ Сведения не точные. Председателем Санкт-Петербургского военно-морского кружка был капитан 2-го ранга М.М. Римский-Корсаков, вице-председателями – лейтенанты В.К. Пилкин и А.Н. Кирилин, казначеем – лейтенант А.Н. Щеглов, секретарем – лейтенант Е.А. Беренс. Действительные члены: лейтенанты Г.К. фон Шульц, А.Н. Воскресенский, М.А. Кедров, Н.Л. Подгурский, А.В. Колчак, Н.Н. Шрейбер, П.В. Гельмерсен, М.И. Никольский, А.П. Зеленой, В.Н. Черкасов, С.Н. Власьев, А.К. Петров, Е.Н. Мандражи, А.В. Виттефт, В.И. Руднев, Н.В. Кротков, Домбровский, В.К. де Ливрон, С.А. Невражин, граф А.Г. Кейзерлинг, мичман В.В. Виттефт, инженер-механики Н.В. Афанасьев, В.А. Винтер, корабельный инженер Н.Н. Кутейников.

На собраниях обсуждались и вопросы реорганизации управления флотом и постройки новых кораблей. Высшее начальство, узнав про эти собрания, сначала косилось на них, так как это было необычным явлением во флоте, но участие в них видных офицеров заставило его прислушиваться к ним³². Впоследствии почти все эти офицеры выдвинулись в первые ряды и явились воссоздателями флота. Адмиралы –

³² Санкт-Петербургский военно-морской кружок (первоначальное название – «Общество младших офицеров флота») начал деятельность с осени 1905 г., причем с 9 ноября началась разработка сперва общих принципов его устава, а затем и отдельных параграфов. На заседании 28 ноября были приняты первые 16 параграфов устава, составлена докладная записка на имя морского министра по поводу разрешения кружка. Ознакомившись с проектом, и.о. начальника Главного морского штаба контр-адмирал А.А. Вирениус сделал замечание, касающееся необходимости разрешения допуска на собрания старших офицеров флота; соответствующие изменения в проект были внесены 12 декабря. 17 января 1906 г. морской министр А.А. Бирилев потребовал изменения названия организации и увеличения прав присутствующих на заседаниях адмиралов и штаб-офицеров флота. На общем собрании 23 января соответственно последнему желанию был переписан проект устава, а 6 февраля избрано новое наименование – «Санкт-Петербургский военно-морской кружок». Когда в начале марта 1906 г. Бирилев вновь не утвердил устав, к нему «для личного доклада о деятельности кружка» были направлены председатель М.М. Римский-Корсаков и лейтенанты Г.К. фон Шульдц и А.Н. Кирилин. На общем собрании 28 апреля составили список членов – учредителей кружка (см. предыдущий комментарий). Несмотря на все усилия, устав кружка был утвержден лишь спустя полтора года, 11 сентября 1907 г., новым морским министром И.М. Диковым. За это время часть учредителей «поднялась» в чинах (так, капитанами 2-го ранга стали Г.К. фон Шульдц, В.К. Пилкин, А.П. Зеленой, А.Н. Кирилин и Н.Н. Шрейбер, капитан-лейтенантами Н.В. Кротков, А.В. Колчак и В.К. де Ливрон, лейтенантом – В.В. Витгефт), а Е.Н. Мандражи ушел в запас (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2462. Л. 9—29, 47—54).

Эссен, Эбергард, Русин, Григорович³³, Стеценко³⁴, Колчак, Непенин, кн. Ливен, Канин³⁵ и Муравьев³⁶ – несли на себе главную тяжесть по возрождению флота и его подготовке к войне.

Когда волей государя императора в 1905 г. была создана Государственная дума, которая утверждала бюджеты всех министерств, то главной задачей Морского министерства явилось стремление добиться утверждения его ассигнований на воссоздание флота. Но Дума не доверяла способностям тогдашних морских министров Бирилева³⁷ и затем Воеводского³⁸ провести реформы в министерстве и на флоте и в кредитах отказывала.

Организация управлением флота еще продолжала быть архаической – Морское министерство состояло из Главного морского штаба, ведавшего личным составом и организа-

³³ Григорович Иван Константинович (26.01.1853—03.03.1930), адмирал (27.09.1911) в отставке (31.03.1917).

³⁴ Стеценко Константин Васильевич (21.05.1862—?), адмирал (06.12.1916) в отставке (15.06.1917).

³⁵ Канин Василий Александрович (11.09.1862—17.06.1927), адмирал (10.04.1916) в отставке (13.12.1917).

³⁶ Муравьев Петр Петрович (30.01.1860—12.07.1940), адмирал (06.12.1916), в отставке (05.03.1917).

³⁷ Бирилев Алексей Алексеевич (16.03.1844—06.02.1915), адмирал (01.07.1907).

³⁸ После А.А. Бирилева морским министром был адмирал И.М. Диков (11.01.1907—08.01.1909) и лишь затем С.А. Воеводский. Воеводский Степан Аркадьевич (22.03.1859—18.08.1937), адмирал (06.12.1913).

цией флота, и Главного технического комитета³⁹, ведающего всей технической частью. На местах, в Кронштадте и Севастополе, были главные командиры, ведающие кораблями и портами соответствующих морей.

Во главе всего флота и Морского министерства стоял генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович⁴⁰. В прежние времена, когда этот пост занимал великий князь Константин Николаевич⁴¹, то он действительно руководил флотом, а теперь генерал-адмирал ограничивал свои обязанности шефством, а фактически руководителями флота были управляющий Морским министерством и начальник Главного морского штаба.

Главный недостаток старой организации заключался в том, что не было ответственного учреждения, которое бы всецело ведало вопросами, какой флот надо строить, подготовкой морских театров и подготовкой флота к войне. Иначе говоря, у нас не было Морского Генерального штаба, а его создание стало совершенно необходимым.

Наконец, между 1906 г. и 1909 г. была проведена реформа по управлению флотом: должность генерал-адмирала была уничтожена; во главе Морского министерства встал морской

³⁹ Имеется в виду Морской технический комитет.

⁴⁰ Романов Алексей Александрович, великий князь (02.01.1850—01.11.1908), адмирал (01.01.1888).

⁴¹ Романов Константин Николаевич, великий князь (09.09.1827—13.01.1891), адмирал (09.09.1855).

министр⁴², его помощником по технической части был товарищ морского министра, личным составом по-прежнему ведал начальник Главного морского штаба. Создавался Морской Генеральный штаб с начальником такового. Все боевые единицы флота в Балтийском и Черном морях подчинялись начальникам Действующих флотов, которые с момента объявления войны становились командующими соответствующими флотами и выходили из подчинения морского министра, подчиняясь Верховному главнокомандующему. Порты оставались в ведении своих командиров, подчиненных морскому министру.

Таким образом, наконец, флот получил современную и стройную организацию, что было залогом того, что он может правильно развиваться и действительно будет готов защищать морские границы России и поддерживать сухопутные силы.

Это был огромный шаг вперед, но еще дело тормозилось тем, что не было найдено подходящее лицо на пост морского министра, но нашлось и оно, и им оказался адмирал И.К. Григорович⁴³.

⁴² Часть указанных реформ начала осуществляться ранее. Так, генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович был уволен от управления флотом и Морским ведомством 02.06.1905, затем 29.06.1905 последовало снятие с должности управляющего Морским министерством вице-адмирала Ф.К. Авелана. В тот же день был назначен первый в XX веке морской министр – А.А. Бирилев.

⁴³ В этом месте в рукопись вложен лист с дополнительным текстом автора: «Ввиду огромного значения, которое имело учреждение Морского Генерально-

В году начала моего повествования, т. е. 1906-м, еще не была изжита тяжелая рана, нанесенная флоту сдачей эскадры адмирала Небогатова⁴⁴. Предстоял суд, на котором должны были судить адмирала Рожественского⁴⁵ и офицеров его

го штаба, мы здесь приводим факты, сопровождавшие его учреждение. Он был учрежден 23 апреля старого стиля 1906 г., и первым его начальником назначили капитана 1-го ранга Льва Брусилова (скоро по болезни оставившего пост; вместо него был назначен контр-адмирал князь Ливен). Основоположником осуществления идеи создания Морского Генерального штаба явился лейтенант А.Н. Щеглов. Он по своей инициативе разработал законопроект о его создании и при особой записке представил морскому министру вице-адмиралу Бирилеву, но тот не дал ей хода. Испробовав все легальные пути безрезультатно, А.Н. Щеглов на свой риск подал записку и законопроект начальнику Походной канцелярии его величества флигель-адъютанту капитану 1-го ранга графу А.Ф. Гейдену, и последний поверг законопроект на благоусмотрение государя. Его величество, ознакомившись с запиской, повелел морскому министру немедленно же осуществить проект. Отчего и последовал высочайший указ от 23 апреля 1906 г. Как указано выше, первым начальником МГШ был назначен капитан 1-го ранга Л. Брусилов, скоро произведенный в контр-адмиралы). А.Н. Щеглов был назначен начальником отдела, разрабатывающего защиту вод Балтийского моря, который и разработал “малую судостроительную программу”. Она называлась “малой” потому, что Государственная дума тогда еще не давала кредитов на осуществление “большой” программы, так как не были еще готовы наши судостроительные заводы. Когда заводы были расширены и соответствующим образом]...»Здесь автор пересказывает (местами – дословно) статью: Щеглов А.Н. К истории возникновения Морского Генерального штаба (Письмо в редакцию) // Морской журнал. 1928. № 6–7. С. 17–20 (121–124). Более подробные воспоминания об образовании данного учреждения см.: Щеглов А.Н. Предисловие к материалам истории Морского Генерального штаба / Подг. публ. и комм. А. Емелина // Цитадель. 1998. № 1 (6). С. 56–62.

⁴⁴ Небогатов Николай Иванович (20.04.1849–1922?), контр-адмирал за отличие (06.12.1901), в отставке с лишением чина (22.08.1905).

⁴⁵ Рожественский Зиновий Петрович (30.10.1848—01.01.1909), вице-адмирал

штаба и эскадренного миноносца «Бедовый», сдавшихся на нем, а также адмирала Небогатова и его командиров – Смирнова⁴⁶, Лишина⁴⁷ и Григорьева⁴⁸, офицеров сдавшихся кораблей его эскадры.

Адмирал Рожественский был оправдан, так как было доказано, что он в момент сдачи, будучи тяжело раненным, находился в беспамятстве, что же касается адмирала Небогатова и капитанов 1-го ранга Смирнова, Лишина и Григорьева, то они были лишены чинов и орденов и посажены в крепость на 10 лет. Подчиненные офицеры были от наказания освобождены.

Наказать виновников сдачи, конечно, надо было. Этого требовали честь флота, его традиции, его бывшие подвиги. Но нельзя было ограничиваться тем, что разбирался только факт сдачи, а надо было разобрать причины посылки в бой кораблей, которые не имели никаких данных, чтобы иметь возможность успешно вести бой с современными боевыми кораблями противника. Надо было бы выяснить, кто и почему послал эти корабли. Если личный состав должен был сражаться, пренебрегая своей жизнью, и достичь победы, и,

(04.10.1904) в отставке (08.05.1906).

⁴⁶ Смирнов Владимир Васильевич (08.12.1856– не ранее 1918), капитан 1-го ранга за отличие (06.12.1904), в отставке с лишением чина (22.08.1905).

⁴⁷ Лишин Николай Григорьевич (30.09.1856—16.04.1923), капитан 1-го ранга (06.12.1902).

⁴⁸ Григорьев Сергей Иванович (07.05.1855– не ранее 1918), капитан 1-го ранга (06.12.1902), лишен чина (22.08.1905).

во всяком случае, не сдаваться, то ему должны быть даны корабли, с которыми он может достичь этого успеха. Предоставить же в его распоряжение заведомо негодные корабли и на них заставлять сражаться является тоже преступлением.

Возможно, что этот вопрос и был бы поднят на суде, но те, кто нес на себе эту ответственность, предусмотрительно спрятались за спину государя.

Прошло полтора года с тех пор, как я уходил на «Иртыше» из порта Императора Александра III (Либавы) на Дальний Восток в составе эскадры адмирала З.П. Рожественского. Теперь, после беспримерного и тяжелого похода на Дальний Восток, Цусимского боя и шестимесячного плена в Японии, возвращался опять туда же. Но какая разительная перемена! Вместо кипучей работы порта и большого числа кораблей в бассейнах – мертвая тишина и пустота.

Я был назначен в 9-й флотский экипаж и явился его командиру, капитану 1-го ранга Коссовичу⁴⁹. Пришлось начать тянуть лямку береговой службы, которую я так не любил. Впрочем, она была не сложной и не обременительной – дежурства раз в неделю и изредка дознания, вот и все.

В экипажах находилось мало команд, и они лишь несли караулы по охране порта и обслуживали свои же казармы.

Таким образом, служба отнимала мало времени, и в

⁴⁹ Коссович Иосиф Васильевич (08.09.1855—?), контр-адмирал в отставке (30.04.1907).

остальное мы, морские офицеры, были предоставлены самим себе.

Еще до моего приезда также по своим экипажам (их было в порту всего шесть) явились еще три мичмана моего выпуска – В.В. Витгефт⁵⁰ (георгиевский кавалер, герой Порт-Артура), А. Бартенев⁵¹ и Б.Д. Коссаковский⁵² (мой соплаватель по «Иртышу»), и мы поселились на одной квартире, в офицерском флигеле, предназначенном для холостых офицеров.

В порту был отведен целый район для офицерских флигелей, дома командира порта и прекрасного Морского собрания, и там же находился морской собор. Все было рассчитано на большое число офицеров и задумано на широкую ногу. Но теперь большинство флигелей пустовало.

Квартиры для холостых офицеров были не меблированы, и поэтому нам пришлось свою квартиру как-то обставлять. Впрочем, это было делом несложным: достали железные кровати (матросские) с соломенными тюфяками из экипажей; кое-какую мебель, напрокат, из города; купили чашки, стаканы и тарелки. Этим все и ограничилось, так как мы знали, что не долго просидим на берегу. Назначили нам и

⁵⁰ Витгефт 2-й Владимир Вильгельмович (21.11.1884—04.04.1917), капитан 1-го ранга (08.09.1915, старшинство с 14.04.1914).

⁵¹ Бартенев Алексей Александрович (27.02.1885—08.03.1907), лейтенант «за отличие в делах против неприятеля» (09.01.1906, старшинство в чине с 25.11.1905).

⁵² Коссаковский Борис Дмитриевич (05.11.1882—1918?), капитан 2-го ранга за отличие (06.12.1916).

вестового, который убирал квартиру, поил по утрам чаем и, если мы не хотели идти есть в собрание, приносил оттуда еду.

Утром мы обычно ходили по своим экипажам (что, впрочем, не было обязательным, если нас не требовали по наряду) и около полудня завтракали вместе в собрании или дома. Далее мы могли располагать своим временем, как хотели, и так как мы были «при деньгах» благодаря тому, что нам сразу выдали жалованье за период плена, то найти себе занятие было не так трудно. Да и четыре мичмана, живущие вместе, всегда найдут себе развлечение, а нам после всего пережитого за трудный период на 2-й эскадре Тихого океана и в плену хотелось особенно себя вознаградить за все непогоды. В конце концов, сидеть дома в неудобной холостяцкой квартире было бы очень скучно. Поэтому мы обычно переправлялись на пароме через канал (мост все еще не был закончен), садились в трамвайчик и минут через 45 были в Либаве. Там мы восстановили наши старые знакомства. Впрочем, и в новых не было недостатка. Провинциальное общество в России всегда было чрезвычайно гостеприимным, а в портах по отношению молодых морских офицеров и тем более. С меньшей неохотой мы посещали и увеселения – театр, концерты и известный в городе «Гамбургский сад», т. е. кафе-шантан. К сожалению, был февраль, а в зимнее время кургауз был закрыт.

Как-то раз мы, уже очень развеселившись после ужина в

ресторане, пригласили нескольких артисток оперетты к себе в гости в порт. Наняли двух парных извозчиков-евреев (их мы прозвали «осьминогами», по числу ног лошадей) и благополучно добрались до нашей квартиры, когда уже начало светать. Разбудили нашего бедного вестового и заставили устроить чай. Затем, чтобы освежиться и развлечь дам, решили пойти поиграть в теннис. Теннисная площадка была у Морского собрания, и приходилось идти мимо флигелей, в которых жили командиры экипажей. На наше счастье, время было ранее, так что мы не попались на глаза начальству, а то бы нам не миновать гауптвахты за то, что появились с легкомысленными дамами в самом сердце порта, где живут семьи офицеров. После этой прогулки мы устроили у себя завтрак. Вообще превесело провели время и благополучно отправили наших гостей в город.

В другой раз мы как-то решили устроить у себя на квартире холостяцкий вечер. Пригласили нескольких друзей-офицеров, и В.В. Витгефт решил также пригласить одного командира экипажа, с которым подружился в бытность в Артуре. Мы предполагали провести вечер за бокалами вина и кое-какой закуской, в мирной беседе. Совершенно невинное удовольствие. Отчего наше приглашение и принял командир экипажа. Но перед вечером нам пришла «блестящая идея» – нанять портовый духовой оркестр и этим доставить гостям особое удовольствие. Не долго думая, обегали часть оркестра и разместили его в нашей маленькой кухонь-

ке. Когда гости собрались, то неожиданно для них грянула музыка. Гостей нам действительно удалось поразить. Только не всем это понравилось, и экипажный командир, который никак не ожидал, что будет столько шума, сильно поморщился. Оркестр добросовестно гремел, а общество, оживленное вином, весело беседовало. Время бежало незаметно, но скоро наше благодушное настроение было нарушено соседями, которые просили прекратить музыку, которая никому не давала спать. Они, конечно, были правы, так как под грохот оркестра действительно было невозможно спать. Но мы, хозяева, были страшно возмущены тем, что «какие-то чиновники» (нашими соседями были чиновники портовой конторы) осмеливаются мешать нашему веселью. Но те хоть были и чиновники, но стали грозить, что если шум не прекратится, то они будут жаловаться командиру порта. Хотя это и грозило бы нам неприятностями, но мы их выгнали. Однако когда наш почетный гость узнал о происшедшем, то он посоветовал отпустить оркестр, а после этого скоро разошлись и гости. Таким образом, наша вечеринка кончилась вполне благополучно, и чиновники не решились на нас жаловаться, и только по порту поползли сплетни, что мы в своей квартире безобразничаем, и командир порта поручил нас унять.

В марте для производства обычного «инспекторского смотра» прибыл вице-адмирал Скрыдлов⁵³. В те времена он

⁵³ Скрыдлов Николай Илларионович (01.04.1844—04.10.1918), адмирал в отставке (28.08.1909).

был очень известным адмиралом и командовал нашими эскадрами в Средиземном море и на Дальнем Востоке, после гибели [вице-] адмирала Макарова⁵⁴ был назначен командовать всеми морскими силами на Дальнем Востоке, но доехал только до Владивостока, где пробыл не долго из-за гибели Артурской эскадры. Мичманом он заработал Георгиевский крест на Дунае, и это положило начало его карьере. Но вообще он был моряком старой школы и доцусимского периода.

Этот смотр имел к нам мало отношения, и нам лишь приходилось присутствовать в своих экипажах, когда в них производился смотр. Эти смотры, главным образом, касались хозяйственной части и были пережитком старых времен, когда суда на зиму разоружались и все команды жили в казармах. К тому же тогда сообщение с Петербургом было трудное.

Адмирал Скрыдлов в помощь своему флаг-офицеру, лейтенанту Скрыдлову (племяннику адмирала), приказал назначить еще офицера, и выбор пал на нашего приятеля мичмана Бартенева. Мы были этим очень довольны, так как теперь были в курсе происходящего во время смотров, т. е. кого адмирал разносил, кого хвалил, и др[угих] случаев, иначе говоря, знали все новости. Но нам не долго пришлось гордиться положением нашего приятеля, так как через несколько дней адмирал его изгнал за опаздывание и неумение пе-

⁵⁴ Макаров Степан Осипович (27.12.1848 – 31.03.1904), вице-адмирал (20.08.1896).

редавать приказания.

В один из царских дней меня назначили вести команду экипажа в собор. После обедни должен был состояться молебен, а после него – парад. Парад принимал командир порта контр-адмирал Ирецкой. Это был очень строгий адмирал, и его боялись. Отличался он тем, что довольно сильно заикался и от раздражения его заикание усиливалось, так что когда он кого-либо «распекал», то получались забавные сценки.

Само собой, мне и на ум не могло прийти, что придется мне, молодому мичману, командовать этим парадом. Однако перед концом службы ко мне подошел адъютант и сказал, что я оказался старшим из офицеров, приведших команды, и поэтому адмирал приказал мне провести церемониальным маршем, т. е. командовать парадом.

У меня от этого приказания «душа ушла в пятки». С Морского корпуса я не участвовал ни на каких парадах, да и там шел только в рядах рот и ничем не командовал, а тут сразу, без подготовки придется командовать всем парадом. Я стал лихорадочно вспоминать слова команд, но в первый момент никак не мог вспомнить. Вместо этого на ум взбрел забавный рассказ одного моего соплавателя по «Иртышу», прапорщика К. Гильбиха⁵⁵, о том, как он, отбывая сбор, попал однажды в глупейшее положение во время строевого учения. На учение неожиданно прибыл командир порта и, желая прове-

⁵⁵ Гильбих Карл-Гарри-Герберт Эрнестович (29.08.1879—?), подпоручик по Адмиралтейству (19.09.1916).

ритель, насколько прапорщики запаса подготовлены к строю, вызвал первого попавшегося и приказал провести перед собою взвод. Гильбих так ошалел от неожиданности, что у него из головы мигом вылетело все то небольшое, что он усвоил из команд. Но адмирал ждал, и что-то надо было предпринять, чтобы взвод двинулся вперед. Тогда бедный Гильбих от отчаяния, выхватив саблю из ножен, взмахнул ею и крикнул: «За мной, ребята». За что и был посажен на гауптвахту.

Конечно, этот случай был очень забавен, но я никак не хотел опозориться перед адмиралом и многочисленной публикой, среди которой было много дам. К счастью, до конца молебна еще оставалось несколько минут, и я успел собраться с мыслями, настолько, чтобы воскресить в памяти картину церемониального марша в корпусе 6 ноября⁵⁶, и, таким образом, вспомнил команды.

Когда богослужение кончилось и роты были выведены на плац, я уже приблизительно знал, что делать. Вышел впереди фронта, скомандовал «к церемониальному маршу», «по полуротно», «дистанция на два взвода», «равнение налево». Затем вытащил саблю из ножен и скомандовал «шагом марш». Оркестр заиграл какой-то марш, и роты поочередно

⁵⁶ Имеется в виду торжественный парад в Столовом зале Морского корпуса во время ежегодного праздника – дня Св. Павла Исповедника, в честь которого была освящена корпусная церковь. В этот день также проходил торжественный обед, а затем бал, открывавший зимний бальный сезон в столице. В период эмиграции 6 ноября являлось фактически общим праздником бывших офицеров, днем памяти о невозвратно ушедшем прошлом.

стали идти. Проходя мимо адмирала, я отсалютовал саблей.

Если бы парад принимал какой-либо генерал, то, наверно, он остался бы недоволен. Но адмирал Ирецкой⁵⁷ никаких замечаний не сделал и, по-видимому, даже был доволен, что парад прошел гладко. Да и нельзя же было требовать блестящей маршировки от частей, состав которых был совершенно случайным. Как бы то ни было, но я сам был очень горд той ролью, в которой внезапно оказался, и приятели даже мне несколько завидовали и старались критиковать.

Командиром 9-го флотского экипажа был, как я упоминал, капитан 1-го ранга Коссович. Его отличительными чертами были многословие и любовь читать нам, молодым мичманам, нотации. Оттого мы его усердно избегали. Адъютантом у него был штабс-капитан по Адмиралтейству Плотников⁵⁸. Он был из армейских офицеров, одного из пехотных полков, квартировавших где-то в глубокой провинции. В тот период Морское ведомство, для обслуживания экипажей стало приглашать сухопутных офицеров, так как морских офицеров для береговой службы не хватало и слишком было непроизводительным их держать на берегу.

Таких офицеров в экипажах набралось довольно много, и они обычно занимали должности командиров рот и адъютан-

⁵⁷ Ирецкой Александр Александрович (1848—?), адмирал в отставке (07.05.1913).

⁵⁸ Плотников Николай Иванович (09.12.1867—?.12.1917), капитан по Адмиралтейству (18.04.1910). Офицер армии (1896), переведен по Адмиралтейству (1903).

тов. Никакую «карьеру» они сделать не могли, но их материальное положение было лучше, чем рядовых офицеров армии. Да и жизнь в портах была приятнее, нежели в захолустных стоянках некоторых армейских полков. Даже и в смысле производств в чины дело обстояло лучше, так как они легко могли дослуживаться до чина полковника и выйти в отставку генерал-майором, а в армии нелегко было дослужиться и до чина подполковника.

Связи между этими офицерами и нами не было никакой, да и быть не могло, так как по службе мы сталкивались с ними редко и они как-то невольно чувствовали себя среди нас «черной костью». Это также было совершенно понятно, ведь они были случайными, чужими людьми на флоте и его не знали и не понимали.

Адъютант нашего экипажа шт[абс] – капитан Плотников не внушал симпатий, но, числясь в экипаже, мы от него до известной степени зависели, потому что он заведовал нарядами. Конечно, он вел только очередь и докладывал командиру экипажа, и тот подписывал приказы. Но это было формальностью, и ему ничего не стоило подсунуть кого-либо не в очередь и потом свалить все на командира экипажа. К тому же тот, зная, что мичманы, в сущности, болтаются без дела, был не прочь нас почаще заставлять служить. Однако мы за это не любили Плотников и ему часто выговаривали свое неудовольствие, и поэтому и он нас недолюбливал. На этой почве у меня с ним вышло столкновение.

Перед Пасхой наша компания приняла приглашение у знакомых на разговены и наметила, как будет проводить первый день праздника. По нашим расчетам выходило так удачно, что ни один из нас не должен был служить ни в субботу, ни в воскресенье. Чрезвычайно довольные, мы уже предвкушали пасхальные удовольствия. Как вдруг в пятницу, в мое отсутствие, из экипажа пришел посыльный и принес повестку, что я назначен на дежурство на воскресенье. Все планы сразу рушились. Меня это страшно разозлило, так как тут была явная несправедливость. В первый момент я хотел бежать в экипаж и там вывести Плотникова «на чистую воду». Но, успокоившись, мы решили, что это сопряжено с риском, так как назначение утверждено командиром экипажа и адъютант не может его изменить без его ведома. Когда же он будет докладывать (и как будет докладывать) командиру, то тот, наверное, не согласится отменить приказ. Нам казалось более надежным не принимать повестки, когда же ее принесут вторично, сказать, что я домой так и не возвращался. Таким образом, вместо меня придется назначить другого. Так и порешили.

В субботу с утра мы поехали в город и пробыли там до воскресенья вечера. Нашу программу, конечно, выполнили полностью. Но, вернувшись домой, я нашел вызов к командиру экипажа «для объяснения по делам службы». Конечно, было ясно, какого рода будет «объяснение» и чем оно может кончиться.

Действительно, когда утром я предстал перед капитаном 1-го ранга Коссовичем, он встретил меня «в штыки» и, сделав длиннейший выговор, объявил, что арестовывает при экипаже на трое суток. Мои доказательства, что меня назначили на дежурство вне очереди, его не убедили. Пришлось начать сидение в дежурной комнате, и, чтобы было не слишком скучно, я подменял других на дежурстве.

Зато Плотникову наговорил много горьких истин. Он оправдывался, что мое назначение исходило не от него, а от самого экипажного командира, который якобы находил, что холостому офицеру ничего не значит подежурить, хотя бы и в такой праздник, и тем дать возможность женатому провести этот день с семьей. Может быть, это имело основание, но тогда оно должно было быть сделано в порядке взаимного соглашения, а не насилия. Во всяком случае, у нас с Плотниковым установились прохладные отношения.

Как я упоминал выше, в порту никаких кораблей не было, если не считать нескольких старых 100-тонных миноносцев типа «Пернов». На некоторых из них были назначены командиры и не полный комплект команды. Никакого боевого значения они уже давно не имели, и неизвестно, отчего их еще числили в списках флота. Весной в кампанию вступило два таких миноносца, чтобы порт имел возможность хоть кого-либо выслать в море в случае нужды.

Когда один из них вышел в море, для пробного пробега, то с ним произошла авария. Командиром его был лейте-

нант Анцов⁵⁹ (офицер, совершенно не пригодный к морской службе). Выйдя из аванпорта на пробу машин, он попал в довольно свежую погоду. Его сильно качало, и, к ужасу командира, буквально вся машинная команда (правда, ее было всего четыре человека) укачалась. Пары стали падать, миноносец потерял возможность управляться, и командир растерялся. В довершение всех бед незакрепленная бухта троса, лежавшая на корме, от качки стала разматываться, и ее конец оказался за бортом, так что, когда удалось поднять пары и дать малый ход, трос намотался на винты и миноносец не мог двигаться. Его медленно несло лагом к берегу. Хорошо еще, что берег был пологий и песчаный, иначе его бы разбило. На миноносце, конечно, радиотелеграфа не было, и поэтому прошло несколько часов, пока командиру порта дали знать о несчастье. Он немедленно выслал на помощь буксиры, которые благополучно его сняли с мели и привели в порт. Командира лейтенанта Анцова отдали под суд и отрешили от командования за «нераспорядительность».

В апреле Витгефт уехал в длительный отпуск для лечения ран, полученных в Артуре. Бартенев был переведен в Гвардейский экипаж. Он получил небольшое наследство после смерти бабушки и решил перейти в Гвардейский экипаж, чтобы хорошо пожить в Петербурге. Он был очень милый человек, но, пока что, чрезвычайно легкомысленный. В Петер-

⁵⁹ Анцов (Анцев) Михаил Рейнгольдович (20.02.1879—?), капитан 1-го ранга за отличие (28.07.1917).

бурге он быстро растратил деньги, запутался в долгах и покончил свою молодую жизнь выстрелом из револьвера. Мы с Коссаковским остались одни и страшно тяготились жизнью на берегу.

В мае стали попарно приходить из Франции вновь построенные там миноносцы (водоизмещением в 350 т; всего восемь⁶⁰). «Французов», как у нас их называли, приводили заводские капитаны-сдатчики и с французской командой. В ожидании назначения на них командиров и команд они ставились в порт. В дальнейшем новым миноносцам предстояло идти в Петербург, к Балтийскому заводу, где на них должны были быть устроены кормовые платформы для второго орудия. При постройке второе орудие отчего-то не было предусмотрено. По-видимому, оттого, что они строились по старым чертежам, и только впоследствии начальство спохватилось, что опыт войны доказал необходимость иметь для миноносцев и кормовой огонь.

Понемногу стали появляться и их командиры. Команду назначал порт, и то только в самом ограниченном числе, потому что им еще не скоро предстояло начать настоящее плавание. Чтобы командиры не были одни во время перехода в Петербург, к ним было приказано назначить по одному офицеру. Выбор пал на меня и Коссаковского, и мы три раза со-

⁶⁰ Миноносцев типа «Лейтенант Бураков», фактически повторявших предвоенный проект «Осетр», было построено 11 единиц. Заказ выполнил завод фирмы «Forges et Chantiers de la Mediterranee» в Гавре. Их водоизмещение составляло 402 т.

вершили переходы из Либавы в Петербург.

Я весьма радовался таким путешествиям, взад и вперед, так как это являлось развлечением и всегда удавалось дня на три застревать в Петербурге и приятно проводить время, тем более что там жили мои родители. Да и самые переходы были интересны и создавали много любопытных случаев, главным образом, оттого, что команды совершенно не были знакомы с механизмами миноносцев. Не раз по вине кочегара падали пары в котлах, возгорались подшипники или переставала действовать рулевая машинка. Начиналось волнение. Хорошо еще, что стояли тихие весенние погоды, а то, того и гляди, можно было оказаться в катастрофическом положении.

Когда закончился мой последний рейс в качестве временного штурмана, я опять оказался в Либаве. В это время туда пришли крейсера «Олег», «Аврора» и «Диана». Им предстояло идти в Кронштадт и вступить в капитальный ремонт. Офицеров на них оставалось минимальное число. Их вообще-то было немного на переходе в Россию, а в Либаве списалось и еще несколько. Особенно мало осталось офицеров на «Авроре», и ее командир, капитан 1-го ранга Барщ⁶¹, просил командира порта хотя бы временно назначить одного офицера. Так как я уже давно находился, так сказать, на «выходных ролях», то меня и назначили на «Аврору». Но командир порта взял слово с капитана 1-го ранга Барща, что, по при-

⁶¹ Барщ 1-й Витольд Людвигович (15.02.1859—?), контр-адмирал в отставке (24.12.1912).

ходе в Кронштадт, он меня вернет обратно.

Я обрадовался назначению на «Аврору», так как хотел поплавать на большом корабле. Скоро мы перешли в Кронштадт, и там выяснилось, что крейсер вступит в ремонт не в Кронштадте, а в Петербурге и его будет ремонтировать Адмиралтейский завод. Это становилось уже и совсем интересным, поэтому мне и тем более хотелось остаться на «Авроре».

Командир «Авроры» капитан 1-го ранга Барщ был очень милый человек и, в противоположность Коссовичу, чрезвычайно несловохотливый. Старшим офицером был капитан-лейтенант Прохоров⁶² и старшим минным офицером Ю.К. Старк⁶³ (в будущем адмирал и начальник Сибирской флотилии, которую он вывел в 1921 г. на Филиппины). Я сразу ужился с кают-компанией и чувствовал себя на крейсере прекрасно. За недостатком офицеров и благодаря малому количеству команды, вахты были отменены. Мы несли суточные дежурства, что сильно облегчало службу и не делало ее однообразной, как если бы нам пришлось стоять на четыре или пять вахт. Кроме того, это позволило довольно часто ездить в Петербург.

Членом кают-компаний числился также и серый попугай

⁶² Прохоров 1-й Константин Викторович (22.10.1873—22.05.1915), капитан 1-го ранга за отличие (06.12.1914).

⁶³ Старк 3-й Георгий (Юрий) Карлович (20.10.1878—03.03.1950), контр-адмирал за отличие (28.07.1917).

с красной головкой, который знал много слов и даже произносил короткие фразы. Особенно отчетливо он произносил часто повторяемые фразы вроде: «вестовой, чаю», «позвать вахтенного», «вестовые, подавать» и т. п. Благодаря этому даже получались смешные недоразумения: то вестовой без надобности приносил чай, то преждевременно начинали подавать еду. Старший офицер, когда раздражался на своего вестового, то ругал его дураком, а звали его Степаном. Попка отчего-то это особенно подхватил и часто, сидя на своей жердочке, непрерывно повторял: «Степан – дурак», «Степан – дурак». Это привело в будущем к очень неприятному инциденту. Когда морской министр вице-адмирал Степан Аркадьевич Воеводский делал смотр крейсеру и, проходя через помещение кают-компаний, остановился перед жердочкой попугая, то тот стал настойчиво повторять: «Степан – дурак», «Степан – дурак». Все от неожиданности не знали, что делать, а попугай все повторяет свое «Степан – дурак». К счастью, министр сделал вид, что он не разбирает, что тот говорит, и поторопился отойти от попугая. Но неизвестно, как он к этому отнесся. Не подумал ли он, что это злая шутка, тем более что командир и старший офицер очень расхваливали попугая.

Когда прошло полтора месяца пребывания на крейсере, я решил, что обо мне забыли в Либаве и я останусь на «Авроре». Но не тут-то было: пришла телеграмма меня срочно командировать в Либаву. Командир ответил, что за недостат-

ком офицеров он просит меня еще задержать на время, думая, что там успокоятся. Однако скоро опять пришла телеграмма с новым требованием отправить меня. На этот раз, к великому моему огорчению, мне пришлось возвращаться в Либаву.

Когда я опять оказался там, то заметил, что порт начинает немного оживать. В канале стояло восемь миноносцев, построенных на верфях в Эльбинге (Германия). Этих у нас для краткости называли «немками». Они тоже были водоизмещением в 350 т и, так же как и «французы», являлись не новым типом, а повторением тех, которые участвовали в Японской кампании. Ни скорость, ни вооружение не были изменены, и лишь потом прибавили по кормовому орудию и установили аппараты большего диаметра, для современных мин Уайтхеда⁶⁴. Одним словом, они, входя в строй, уже оказывались устаревшими.

Увидя эти миноносцы, я сразу же и подумал, что обязательно буду назначен на один из них. Действительно, в Управлении порта меня уже ждал приказ о назначении на эскадренный миноносец «Инженер-механик Дмитриев»⁶⁵.

⁶⁴ Минами Уайтхеда в то время в русском флоте называли торпеды, так как англичанин Роберт Уайтхед (1823–1905) был одним из изобретателей этого нового вида оружия да и большинство находившихся на вооружении русского флота образцов торпед являлись модификациями изделий завода Уайтхеда в австрийском порту Фиуме (ныне Риека).

⁶⁵ Миноносец носил имя офицера, погибшего во время героического боя миноносца «Страшный» с шестью японскими кораблями того же класса под

Впрочем, это назначение мне было по душе, так как казалось приятным попасть на совсем новый корабль, к тому же на один из наиболее современных на нашем флоте. Интересно налаживать заново жизнь корабля, быть первым на нем офицером.

Командиром оказался капитана 2-го ранга Алексей Михайлович Веселаго⁶⁶, человек во всех отношениях незаурядный. Он был сын очень популярного адмирала М.Г. Веселаго⁶⁷ и уже по одному этому имел все шансы сделать хорошую карьеру. Но он и сам был выдающимся человеком и отличным офицером, к тому же и хорошо образованным, так как кончил Морскую академию по гидрографическому отделу и офицерский Артиллерийский класс. Он очень много плавал на Дальнем Востоке и в Средиземном море, и поэтому считался опытным штурманом и артиллеристом. Казалось бы, более ценного офицера трудно найти, однако он имел одно

Порт-Артуром ранним утром 31 марта 1904 г. Дмитриев Павел Михайлович (04.01.1872—31.03.1904), младший инженер-механик (1897). Проектное водоизмещение корабля составляло 350 т, фактическое – 400 т, наибольшая длина – 63,5 м, ширина – 7 м, наибольшая скорость на испытаниях составила 27,77 узла. Вооружение по проекту: 1 – 75-мм, 5 – 47-мм орудий, 3 – 450-мм торпедных аппарата. В ноябре 1905 г. Морской технический комитет по опыту войны принял решение установить вместо указанного артиллерийского вооружения 2 – 75-мм орудия и шесть пулеметов.

⁶⁶ Веселаго Алексей Михайлович (29.05.1875—11.09.1909), капитан 2-го ранга (02.04.1906).

⁶⁷ Веселаго 1-й Михаил Герасимович (07.11.1843—20.09.1929), адмирал в отставке (28.08.1909).

большое «но», и это «но» ему все портило и в конце концов сгубило его карьеру и привело к ранней могиле. Веселого не то чтобы систематически пил, наоборот, проходили долгие периоды, и он в рот хмельного не брал, затем вдруг срывался и уходил в безудержный запой. После этого, проспав беспробудно три дня, он как бы встряхивался и опять всецело уходил в работу. Это была своего рода болезнь, но, видимо, неизлечимая, а как можно доверять офицеру с такой болезнью, да еще на высоких должностях.

В периоды трезвости наш командир работал, как вол, и всех заставлял трудиться вместе с собою. Я попал в период трезвости, и поэтому на миноносце шла неутомимая деятельность. Командир прилагал все старание, чтобы как можно скорее его привести в состояние, необходимое для плавания. С раннего утра и до вечера мы с командиром обходили помещения, обучали команду и ходили в порт за приемками. Быстро наладилась служба, и мы скоро были готовы к выходу в море.

Командир меня загрузил работой, и на первых порах мне пришлось многому у него поучиться. Совместная служба с ним мне принесла большую пользу, особенно в отношении вооружения и снабжения корабля.

Скоро после моего назначения на миноносец был назначен судовой механик штабс-капитан Александр Алексеевич Шафров (по прозвищу Шурилка)⁶⁸, а затем и лейтенант Па-

⁶⁸ Шафров Александр Алексеевич (29.01.1879– до дек. 1945), инженер-меха-

вел Алоизиевич Светлик⁶⁹. Оба они выдержали осаду Порт-Артура и были уже опытные офицеры.

Недели через три, когда были установлены компасы, мы вышли из аванпорта, и командир сам уничтожил и определил девиацию⁷⁰, и мы совершили пробный пробег. В этом отношении миноносец был уже в полной готовности, но, к большому нашему сожалению, на нем еще не были установлены орудия и минные аппараты. Таковых еще не было в наличии порта, и в будущем нам предстояло для их установки идти в Кронштадт. Командир нажимал на всех, чтобы ускорить это, но из Кронштадта сообщали, что ни орудий, ни минных аппаратов они еще не получили с заводов.

Как раз в этот момент (лето 1906 г.) в Ревеле на судах [Учебно-] артиллерийского отряда произошла вспышка революционного движения. Вzbунтовалась команда крейсера «Память Азова»; на нем было убито несколько офицеров и кондукторов. Учебное судно «Рига» в этот момент еще не вzbунтовалось, но настроение на нем было ненадежное, и его

ник капитан 2-го ранга (14.04.1913).

⁶⁹ Светлик Павел Алоизиевич (20.11.1880—17.04.1966), капитан 2-го ранга «за отличную ревностную службу и особые труды, вызванные обстоятельствами войны» (01.01.1915).

⁷⁰ Девиация компаса, отклонение подвижной системы компаса от положения, фиксирующего направление на магнитный полюс Земли (у магнитного компаса) или на географический полюс (у гирокомпаса). Девиация магнитного компаса устраняется с помощью вспомогательных магнитов, создающих систему компенсирующих магнитных полей.

командир, капитана 2-го ранга Герасимов⁷¹, решил срочно покинуть Ревельский рейд, чтобы не оказаться в зависимости от «Памяти Азова».

Мы об этом ничего не знали, как вдруг командир был срочно вызван к командиру порта, и адмирал Ирецкой ему сообщил, что им получена телеграмма, что «Рига» вышла в Либаву и неизвестно с какой целью, и неизвестно, каково на ней настроение. На берегу же поползли слухи, что на «Риге» произошел бунт и что она в руках мятежников, которые желают поднять бунт и в порту Императора Александра III, то есть у нас.

Пока в порту было совершенно спокойно. Лишь жандармские власти арестовали нескольких матросов в экипажах, которые, по их данным, принадлежали к организаторам бунта, который предполагалось поднять и здесь. К счастью, как я упоминал выше, команды в порту было немного, немного было и рабочих мастерских, и это облегчало положение. Но если бы пришла «Рига», на которой было более тысячи учеников-комендоров, и она оказалась бы в руках мятежников, то положение стало бы критическим.

Адмирал Ирецкой был в чрезвычайно трудном положении, так как в порту не имелось ни одного боевого корабля, который мог бы не допустить «Ригу» войти в порт. Единственным кораблем был наш «Инженер-механик Дмитри-

⁷¹ Герасимов Александр Михайлович (14.11.1861—02.03.1931), вице-адмирал за отличие (29.04.1913).

ев», который не имел никакого вооружения. Но так как другого выхода не было, то адмирал приказал нашему командиру немедленно установить пулемет и так или иначе воспрепятствовать высадке мятежной команды.

Было решено, что как только на горизонте появится «Рига», то мы должны полным ходом выйти ей навстречу и поднять сигнал: «Встать на якорь». Если же она не исполнит приказания, то поднять второй сигнал: «Если вы не исполните приказания, буду вас топить». В случае, если и это не подействует, то ее таранить. Конечно, расчет был на то, что мятежники при виде миноносца испугаются и не разберут, что на нем нет вооружения. Но был еще серьезный вопрос, как поведет себя наша команда и не поднимет ли она бунт в тот момент, когда увидит, что «Рига» в руках мятежников. На этот случай мы, все офицеры, имели револьверы и собирались действовать решительно.

С рассветом мы вышли из аванпорта, где простояли ночь на якоре, имея пары во всех котлах. Утро прошло спокойно, погода была чудная, горизонт ясный. Только около 2 ч дня на севере показался дым, и понемногу стал вырисовываться характерный силуэт «Риги» (18-тысячетонного грузового парохода с одной трубой).

Миноносец немедленно снялся с якоря и полным ходом пошел ей навстречу. Недалеко от плавучего маяка, когда мы сблизились на видимость сигнала, командир приказал поднять условленный сигнал. Пока «Рига» разбирала сигнал и

поднимала флаг «ясно вижу», А.М. Веселаго и мы все изрядно волновались. Теперь наступил самый решительный момент – исполнит она приказание или нет?

Вся эта история могла для нас кончиться весьма печально, потому что «Рига» была вооружена довольно большим числом мелких орудий, которыми ей ничего не стоило расстрелять миноносец, и, конечно, в этом случае наша команда постаралась бы поскорее с нами расправиться, чтобы не подвергнуть себя опасности. С другой стороны, командир не задумался бы идти таранить, и, так или иначе, офицерам пришлось бы плохо.

Все наблюдали в бинокли, что происходит на мостике «Риги». Скоро мы заметили, что она замедлила ход, затем дала задний, и якорь полетел в воду. Это означало, что настрояние на ней не так уж плохо. Но все же полной уверенности не было в том, что капитан 2-го ранга Герасимов продолжает быть хозяином на корабле. Поэтому командир передал по семафору, что сейчас вышлет шлюпку с офицером, которому надлежит дать сведения, в каком состоянии находится корабль и какие у него намерения.

Сейчас же на воду была спущена четверка, и в нее сел лейтенант Светлик, при сабле и револьвере. Все гребцы были с винтовками. Наша шлюпка быстро подошла к трапу; лейтенант Светлик поднялся и был встречен, как было видно в бинокль, самым капитаном 2-го ранга Герасимовым.

Миноносец держался поблизости, готовый принять реше-

тельные меры, если бы по отношению наших людей было бы проявлено насилие. Но пока все, что мы видели, скорее, успокаивало и указывало, что на «Риге» все спокойною.

Скоро наша шлюпка вернулась, и Светлик доложил командиру, со слов капитана 2-го р[анга] Герасимова, что последний является полным хозяином на корабле, но что все же кое-какие попытки к бунту были. Кратко он рассказал, что из Ревеля ушел по приказанию командира Ревельского порта, когда тому стало известно, что взбунтовавшийся в бухте Папонвик «Азов» идет в Ревель, чтобы поднять восстание и на «Риге». Когда Герасимов шел между о. Нарген и берегом, то на горизонте сзади показался «Азов», идущий полным ходом. «Рига» тоже дала полный ход. Ввиду преимущества в ходе у «Азова», «Риге» было трудно от него уйти, и будь он более настойчивым, то ее бы догнал, но, видимо, у мятежников были другие планы, и они скоро бросили преследование и повернули на Ревельский рейд.

Команда, конечно, все это видела, и среди нее оказались тоже бунтовщики. Около 5 ч дня в открытом море часть команды разобрала винтовки и вышла на палубу, собираясь начать убивать офицеров, но большая часть команды, главным образом, молодые ученики-комендоры, оставались вполне благонадежными. Спасло положение самообладание командира, который обратился к бунтовщикам и сказал, что если они не положат винтовки, то он нажмет коммутатор от заложенного заряда и корабль взорвется. Так как «Рига»

находилась в открытом море и ни откуда нельзя было ожидать спасения, то среди бунтовщиков произошло смятение. Этим немедленно воспользовались офицеры, и благонадежная часть команды разоружила и арестовала бунтовщиков. Этим бунт и закончился, и теперь командир был совершенно спокоен за свой корабль.

Узнав все эти подробности, наш командир приказал поднять сигнал: «“Риге” разрешается войти в аванпорт». Миноносец дал полный ход и вошел в канал. Командир немедленно пошел с докладом к адмиралу Ирецкому. У того было уже известие, что «Азов» сдался. Но затем были получены сведения о бунте Свеаборгской крепости и подавлении его флотом. При этом особенно решительно действовал командир эскадренного миноносца «Финн» капитана 2-го ранга Курош⁷². Ниже я привожу подробности.

18 июля (старого стиля) должен был быть поднят на мачте Свеаборгского порта условный красный флаг, что означало начало восстания русских солдат и матросов совместно с финляндцами.

Финляндцы, руководители рассчитывали, что команда минного крейсера «Эмир Бухарский» (стоявшего в порту), среди которой двенадцать матросов были в заговоре, убьет своих офицеров и повлияет в том же направлении на команду стоявшего рядом минного крейсера «Финн». Затем пред-

⁷² Курош 1-й Александр Парфенович (30.03.1862–1919?), вице-адмирал за отличие (30.07.1916) в отставке (07.12.1917).

полагалось, что они встанут на фарватере между Гельсингфорсом и Свеаборгом и помешают верным войскам из Гельсингфорса высадиться в крепости для ее усмирения. В Свеаборге собрались главные заговорщики.

Заговорщики первоначально должны были овладеть крепостью, а затем заставить присоединиться к мятежу город Гельсингфорс и далее распространить мятеж на всю Финляндию. Таким образом, главным оплотом восстания должна была быть Свеаборгская крепость.

На [острове] Скатуддене, где находился порт, были казармы Свеаборгского флотского полуэкипажа, близ которых и стояла портовая мачта. Мятежные матросы экипажа и подняли в условленный момент красный флаг на этой мачте.

Когда командир «Финна» капитан 2-го ранга Курош узнал о поднятии красного флага и услышал на берегу ружейную стрельбу, то приказал немедленно пробить боевую тревогу и поднести к орудиям боевые снаряды. Команда повиновалась, но было видно, что она подчиняется неохотно, и командиру стало ясно, что она сочувствует заговорщикам. Тогда он приказал офицерам зарядить пулемет на мостике и сам встал у него.

Тем временем из казармы вышла большая толпа матросов, солдат и штатских, вооруженная ружьями, подошла к берегу и стала требовать, чтобы «Бухарский» и «Финн» присоединились к восстанию.

В ответ на это капитан 2-го ранга Курош лично открыл

пулеметный огонь. Толпа с ругательствами и воплями бросилась к казармам, а часть залегла за забором. На берегу все затихло. Молчал и «Бухарский».

Находчивость командира быстро изменила настроение большинства команды, и среди нее уже слышались хохот и насмешки над тем, как мятежники «горохом посыпались и попрятались». То, что один командир сумел разогнать толпу в несколько сот человек, команде понравилось.

Но на мачте продолжал развеваться красный флаг и служить доказательством, что мятежники не сдались – бунт продолжался. Поэтому капитан 2-го ранга Курош считал необходимым этот флаг уничтожить.

Вокруг мачты было пусто, и командир решил послать офицера спустить флаг. Стоявший подле него мичман Александр Карлович де Ливрон⁷³, совсем еще молодой (21 год) офицер, вызвался исполнить это поручение.

Командир предупредил его, что это связано с большим риском, и передал ему свой револьвер. К трапу была подана шлюпка с четырьмя гребцами, и де Ливрон отвалил на берег.

Через несколько минут он уже был на пристани. Когда он прошел ее и уже приближался к мачте, неожиданно из-за забора выскочил какой-то человек с большой черной бородой, в штатском и крикнул: «Что, сдаваться пришли?» В ответ мичман выхватил револьвер и хотел выстрелить, но его

⁷³ Де Ливрон Александр Карлович (21.02.1886—18.07.1906), мичман (21.05.1905).

револьвер дал осечку. Мятежник испугался, отскочил и закричал. Из окон казармы началась беспорядочная ружейная стрельба. Де Ливрон почти сейчас же упал, сраженный четырьмя пулями.

Увидя, что произошло, командир приказал открыть по казарме стрельбу из орудий, а гребцы быстро подхватили раненого офицера и отвезли на крейсер. Там он был перевязан и отправлен в ближайший военный госпиталь.

Этот случай совершенно изменил настроение команды «Финна». Теперь уже она пылала мщением к бунтовщикам и энергично стреляла по казарме.

Мало того, видя, что «Эмир Бухарский» не присоединяется к стрельбе, команда стала ему угрожать, что она перенесет огонь и на него.

В это время на «Эмире Бухарском» бунтовщики (вышеуказанные 12 человек), вооруженные револьверами и ружьями, угрожали своим офицерам и команде, что если те попытаются присоединиться к «Финну», то они их перестреляют. Но, когда с берега стали долетать ружейные пули, они скрылись в палубу, где их обезоружили, и тогда и «Эмир Бухарский» открыл огонь по берегу.

Мятежники недолго выдержали орудийный огонь, скоро сдались и спустили красный флаг.

Неудача мятежников на Скатуддене вызвала неудачу восстания в Свеаборге и повлекла полный провал общего восстания в Финляндии.

Благодаря храбрости и стойкости капитана 2-го ранга А.П. Куроша и мичмана А.К. де Ливрона было много спасено человеческих жизней, но сам мичман почти сейчас же умер в госпитале.

После этих неудачных попыток к восстанию наступило спокойствие. «Рига» скоро ушла в Ревель.

Тем временем в порту Императора Александра III началось формирование [Учебного] отряда подводного плавания. В то время подводные лодки появились впервые, и молодые офицеры, учитывая их громадное боевое значение в будущем, стали стремиться попасть на отряд, чтобы сделаться «подводниками». Лодки, конечно, были еще очень примитивные, водоизмещением 150–200 тонн, и на них было плавать далеко не безопасно. При испытаниях было уже несколько несчастных случаев, но плавать под водою казалось очень интересным.

Мы с приятелем, мичманом Коссаковским, тоже пришли к убеждению, что отчего бы и нам не пойти по подводной части. Но мы слышали, что в Учебный отряд не очень-то охотно берут мичманов, что, в сущности, было очень правильно, так как мичманы были еще слишком неопытными офицерами. Впрочем, мы, как участники похода 2-й Тихоокеанской эскадры и Цусимского боя, могли быть исключением. Поэтому раньше, чем подать официальные рапорты, решили пойти к начальнику отряда и заручиться его согласием взять нас в

число слушателей.

Начальником Учебного отряда подводного плавания⁷⁴ был назначен известный на весь флот своей строгостью и придиричливостью контр-адмирал Щенснович⁷⁵ (его для простоты называли Ща). Особенно он придибался к бедным мичманам. Его любимым эпитетом было – «мичман не офицер», что, конечно, нас очень возмущало.

Хотя личность адмирала Щенсновича и не предвещала хороших результатов нашему начинанию, мы все же после некоторых колебаний решили рискнуть.

Адмирал держал свой флаг на транспорте «Хабаровск», который стоял в канале у самого аванпорта и служил маткой для подводных лодок. Весь личный состав подлодок жил на нем, так как на самих лодках жить было нельзя.

С большим волнением мы ожидали, пока флаг-офицер ходил докладывать адмиралу, и внимательно осматривали друг друга – нет ли какого либо изъяна в форме одежды, так как знали, что именно к ней любит больше всего придирааться Щенснович.

Наконец нас позвали в каюту адмирала. Он сидел за письменным столом и при нашем появлении сейчас же начал нас оглядывать испытующим оком. Мы поклонились и стояли

⁷⁴ Автор не совсем точен. Контр-адмирал Э.Н. Щенснович являлся заведующим подводным плаванием во флоте, в связи с чем ему и подчинялся Учебный отряд подводного плавания.

⁷⁵ Щенснович Эдуард Николаевич (25.12.1852—20.12.1910), вице-адмирал (28.08.1909).

навытяжку. Он не особенно приветливо кивнул головой и отрывисто сказал: «Садитесь». Мы осмотрелись, где бы сесть, и так как к моему приятелю стул оказался ближе, то он и сел первым. Вдруг адмирал обращается ко мне и спрашивает: «Скажите, мичман, кто из вас старше?» Я был этим вопросом несколько озадачен, так как мы с Коссаковским были одного выпуска, но, вспомнив, что я по спискам стоял выше его, ответил: я. Тогда он накинута на Коссаковского: «Как же вы, мичман, не знаете, что младшие не имеют права садиться раньше старших». Бедняга Коссаковский чрезвычайно сконфузился, так как ему никогда и в ум не приходило считаться с моим старшинством. Но ничего не поделаешь, это обстоятельство пришлось принять к сведению.

Далее адмирал опять напал на Коссаковского: «Скажите, мичман, сколько пуговиц должно быть на сюртуке?» – Тот, не задумываясь, ответил: —«Восемь». – «А отчего же у вас семь?» Коссаковский испуганно стал проверять свои пуговицы. Ведь мы и ожидали придирок к одежде и тщательно себя осматривали, как же это так могло получиться, что одной пуговицы не достает? Оказалось, что пуговицы-то все на месте, но только, нервничая, он одну из них случайно растегнул.

После такого вступления Щенсович поинтересовался, что нам, собственно, надо. Мы изложили свою просьбу. Он ничего не ответил, но стал расспрашивать, на чем мы плаваем. Сказали, что на таких-то миноносцах. Но тут и начал-

ся экзамен: сообщить все измерения миноносцев, род шлюпок, вес и систему якорей, толщину якорных канатов, вооружение шлюпок и площадь парусности, данные машин и котлов, вооружение и т. д. и т. д. Чего только он не спрашивал. На счастье, адмирал не был знаком с типом наших миноносцев и не знал их данных, особенно тех, что касались шлюпок и якорей, так как они были немецкого образца. Поэтому, когда мы не были уверены в своих знаниях, то храбро импровизировали. Несколько раз он-таки сбивал нас с толку на разных мелочах, повторяя вопросы и задавая одно и то же, каждому по очереди. У нас получались разногласия. Но зато на якорных канатах мы сами его посадили, что называется, «в калошу». На всех кораблях флота канаты были цепные, а на наших миноносцах отчего-то немцы поставили стальные тросовые, что, между прочим, оказалось очень неудобным. Добравшись до канатов, адмирал в полной уверенности, что они цепные, стал спрашивать все их данные: сколько смычек и их длина, диаметр звеньев, длина контрфорсов и т. п. Мы ответили, что смычек вообще не имеется. «Как так не имеется, – воскликнул Щенснович, – этого не может быть!» А мы ему скромно отвечаем: «Так точно, ваше превосходительство, не имеется, так как наши якорные канаты стального троса».

Добрый час он мучил нас. Наконец сурово сказал: «Хотя вы и мичманы и вам следовало бы послужить вахтенными офицерами на больших кораблях, но можете подать рапор-

ты о зачислении на отряд; с моей стороны препятствий не будет».

С облегченным сердцем мы выбрались от Щенсновича. По правде сказать, прием и этот экзамен сильно охладили наше стремление стать подводниками. Достаточно было только представить всю сладость оказаться в прямом подчинении у «Щи», чтобы почувствовать горячее желание быть от него подальше.

Все же через несколько дней я попробовал было заикнуться командиру, что собираюсь подать рапорт о зачислении в подводное плавание. Он так на меня обрушился и стал так убедительно доказывать, что в этом нет никакого смысла и что он в моих же интересах меня не отпустит. После этого я решил отложить всю эту затею.

Вскоре наш миноносец был назначен на один месяц в отряд судов, предназначенных для плавания с воспитанниками Морского инженерного училища для их практики по управлению машинами и котлами. Обычно отряд имел постоянную стоянку в Биоркэ-зунде, куда мы и вышли.

Как только мы присоединились к отряду, миноносец стал выходить в море четыре раза в неделю, с очередными сменами воспитанников.

Стоянка в Биоркэ была очень однообразна, и единственное развлечение, которое мы могли себе позволить, это по вечерам съезжать на берег и совершать прогулки по лесам.

У другого островка Биоркэ-зунда постоянную стоянку имел Водолазный отряд под командой капитана 2-го ранга Макса Шульца⁷⁶. Надо заметить, что водолазное дело у нас на флоте было очень хорошо поставлено. Отряд ежегодно выпускал кадры прекрасно тренированных офицеров и матросов-водолазов.

В состав отряда Инженерного училища входило в качестве матки, т. е. корабля, на котором жили воспитанники и их преподаватели, учебное судно «Стрелок». Из судового состава на нем имелись всего лишь командир (капитан 2-го ранга Языков⁷⁷) и один офицер, так как судно всю кампанию стояло на якоре.

Скоро после нашего присоединения к отряду этот офицер отчего-то был списан в Кронштадт, а его заместитель еще не прибыл. Поэтому командир «Стрелка» просил начальника отряда назначить к нему временно одного из офицеров отряда. Выбор остановился на мне. Таким образом, неожиданно-негаданно я оказался в роли старшего офицера довольно-таки допотопного судна.

Командир его постоянно находился на берегу, на даче, где

⁷⁶ Фон Шульц Макс Константинович (30.08.1870—17.01.1917), капитан 1-го ранга за отличие (06.12.1911).

⁷⁷ Языков Дмитрий Михайлович (29.05.1857—?), капитан 1-го ранга. Окончил Морское училище (1879). Командовал пароходом «Красноводск» на Каспии (1901—1904). Уволен от службы с производством в капитаны 1-го ранга (29.05.1908), в связи с Первой мировой войной вновь определен на службу капитаном 1-го ранга (16.03.1915), служил в Черноморском флоте.

жила его семья, и появлялся только на два-три часа по утрам. Все мои обязанности заключались в том, чтобы содержать «Стрелка» в чистоте и порядке. Он когда-то был боевым кораблем и одним из лучших клиперов (крейсеров 2-го ранга) с паровой машиной, совершил не одно кругосветное плавание и много выдержал штормов и непогод. Теперь же «Стрелок» был накануне сдачи в порт на слом. Он уже несколько лет совершал по одному переходу в год, от Кронштадта в Биоркэ и обратно.

Первые дни моего пребывания на «Стрелке» прошли тихо и мирно. Я даже забавлялся ролью «старшего офицера» и усердно наблюдал, чтобы немногочисленная команда (около 40 человек) аккуратно прибирала верхнюю палубу и жилые помещения. Командир, как обычно, появлялся к подъему флага и быстро исчезал, предоставляя мне распоряжаться на корабле.

Но скоро моя спокойная жизнь была нарушена. Однажды вечером погода стала сильно портиться и ветер крепчать. Явилась опасность, что корабль может отдрейфовать на скалы, которые были совсем близко под кормой.

Всю ночь я не сходил с верхней палубы и следил за положением судна. Несколько раз, когда якорный канат натягивался в струну, приходилось его потравливать. Скоро пришлось отдать второй якорь. Когда же ветер дошел до силы шторма, я приказал начать разводить пары. Увы! На это потребовалось почти 12 часов: котлы были огнетрубными.

Командир не мог вернуться на судно в такую свежую погоду, да еще при полной темноте. К тому же я опасался посылать за ним шлюпку с одними матросами-гребцами.

Кроме меня, на «Стрелке» находилось несколько училищных офицеров, в весьма высоких чинах по сравнению со мною (полковники Корпуса инженер-механиков), но, не будучи моряками, они ничем мне помочь не могли. По уставу ответственным за целостность корабля был я один. Однако они, по-видимому, не слишком-то доверяли моей опытности, и, от времени до времени, кто-нибудь из них появлялся на палубе, стараясь в деликатной форме давать советы.

Никогда еще с таким нетерпением я не ждал рассвета, когда все же будет как-то спокойнее на душе, чем при полной темноте. Старое судно в любой момент могло оказаться в критическом положении: быть сдрейфованным на скалы и при первом ударе о них начать разваливаться. Его корпус был уже в таком состоянии, что, конечно, не выдержал бы такой встряски.

Наконец начало светать, и сразу же обнаружилось, что судно сильно приблизилось к скалам. До них оставалось каких-нибудь пять-шесть сажен. Таким образом, как только пары окажутся поднятыми, было необходимым сняться с якоря и перейти на другое место.

К 10 ч утра ветер стал ослабевать, и я сейчас же отправил вельбот за командиром.

Около полудня машина была прогрета, и можно было

сняться с якоря. На «Стрелке» якоря были старой адмиралтейской системы, т. е. с огромными лапами (не складывающиеся) и большим поперечным деревянным штоком. Для их выхаживания служил старинного образца ручной шпиль, на который в доброе старое время ставилось не менее шестидесяти человек. Теперь же всей команды было около сорока человек, поэтому съёмка с якоря была очень трудным маневром. Тем более что илистый грунт сильно засасывал якорь и его трудно было малым числом людей оторвать от грунта.

Вооружили шпиль⁷⁸; вставили вымбовки⁷⁹, завели самстов (снасть, которая связывает вымбовки). Поставили на шпиль всю свободную команду и воспитанников. Канат легко подтянули до панера⁸⁰, но, как ни пыхтели, оторвать от грунта якорь не могли. Стали давать ход, чтобы расшевелить грунт, но ничего не выходило. Так все попытки и пришлось прекратить и ждать, когда ветер задует в другую сторону. Через несколько часов ветер переменялся, и после долгих стараний нам удалось поднять оба якоря и перейти на новое место. В этот день всем пришлось много работать.

⁷⁸ Шпиль – особый ворот, применяемый на судах для выбирания якорных цепей и осуществления иных тяжелых работ по тяге тросов и цепей. Шпили имеют несколько классификаций, в том числе по характеру силы, приводящей их в движение. В данном случае речь идет о ручном шпиле.

⁷⁹ Вымбовки – деревянные рычаги, служащие для вращения шпиля вручную.

⁸⁰ Панер – такое положение выбираемого якоря, когда якорная цепь (или якорный канат) уже находится в вертикальном положении, но якорь еще не оторвался от грунта.

Мое пребывание на «Стрелке» оказалось непродолжительным, всего дней десять, когда приехал из Кронштадта мой заместитель (мичман фон Барлевен⁸¹).

Скоро закончилась кампания училища, и наш миноносец был отпущен в Либаву.

Когда мы туда вернулись, стало известно, что на порт Императора Александра III будут базироваться вновь построенные минные крейсера (впоследствии их переименовали в эскадренные миноносцы), которые минувшее лето плавали в отряде под флагом вице-адмирала великого князя Александра Михайловича⁸², назначенного теперь министром коммерческого судоходства и воздухоплавания⁸³.

Из них предполагалось образовать 1-ю Минную дивизию Балтийского флота. Это было чрезвычайно приятное известие, что означало возрождение флота. В порту было заметно оживление.

Не успели мы вернуться в Либаву, как наш командир получил приказание вступить под командование начальника Сводного дивизиона миноносцев капитана 2-го ранга С.А.

⁸¹ Фон Барлевен Арвид Константинович (07.06.1884—?), старший лейтенант (01.01.1915).

⁸² Романов Александр Михайлович, великий князь (01.04.1866—26.02.1933), адмирал (06.12.1915).

⁸³ Такого «экзотического» министерства не существовало. После бегства с флота великий князь продолжал председательствовать в Особом комитете по усилению флота на добровольные пожертвования (с 6 февраля 1904 г.), в рамках которого с 1910 г. занимался организацией авиации.

Посохова⁸⁴ на время перехода дивизиона из Либавы в Кронштадт.

Этот дивизион состоял из девяти старых номерных миноносцев (№ 104, 120, 140 и др.), водоизмещением около 100–120 тонн. Часть миноносцев находилась в исправном состоянии, но другая – в очень плохом. На переход были назначены командиры и не полный комплект команды. Переход из Либавы в Кронштадт для этих инвалидов был довольно-таки сложным предприятием. Можно было всего опасаться – аварии в машинах и котлах, свежей погоды, тем более что уже была осень, и других неприятных случайностей.

Начальник дивизиона поднял брейд-вымпел на нашем миноносце, так как мы должны были вести дивизион и вообще являлись его конвоиром. К тому же почти на всех миноносцах компасы были в очень плохом состоянии.

В назначенный для похода день погода стояла удачная – серая и тихая. Дивизион благополучно вышел из аванпорта и повернул на норд. Мы должны были идти Ирбенским проливом, Рижским заливом, Моонзундом, затем повернуть на Ревель, а оттуда пересечь Финский залив и идти шхерами, с заходом в Котку, до Биоркэ.

В море сразу же начались различные маленькие аварии, и то и дело какой-нибудь миноносец выходил из строя, и приходилось уменьшать ход, пока он справится со своими недо-

⁸⁴ Посохов Сергей Андреевич (15.10.1866—02.02.1935), контр-адмирал за отличие (30.07.1916) в отставке (06.10.1917).

разумениями. Само собой разумеется, что миноносцы не в состоянии были хорошо соблюдать строй и то отставали, то налезали друг на друга.

Бедный начальник дивизиона сильно волновался, да и было от чего. Даже с трудом удавалось переговариваться сигналами и семафором, потому что на некоторых миноносцах не было сигнальщиков и самим командирам приходилось этим заниматься. Особенно трудно было в темноте. Связь с отдельными миноносцами прекращалась. Самым страшным было, если бы погода засвежела.

Несение вахт мною и лейтенантом Светликом оказалось чрезвычайно трудным: приходилось не только следить за курсом своего корабля, но и внимательно следить за всеми миноносцами. Впрочем, командир и начальник дивизиона почти не сходили с мостика.

Все с облегчением вздохнули, когда вошли в Рижский залив, а затем в Куйваст, где встали на якорь, чтобы переночевать. Идти ночью было бы слишком рискованным.

На следующий день, к вечеру, добрались до Ревеля, где и ночевали. На третий день, уже в темноте, добрались до Котки. Несмотря на бесконечные трудности, пока ни один миноносец не отстал.

Капитан 2-го ранга Посохов был очень доволен, что все шло сравнительно благополучно, и пригласил командиров и офицеров нашего миноносца на ужин в ресторан Котки. Под влиянием пережитых волнений и благополучного исхо-

да плавания все были приятно возбуждены и без конца делились рассказами о разных случаях, теперь казавшихся смешными, а когда они случались в море, то было совсем не до смеху. На одном миноносце оказалось, что рулевой никуда не годился, так что командиру пришлось самому встать на руль; на другом машинисты не умели соблюдать числа оборотов, и миноносец то отставал, то налезал на переднего и т. д. При всем этом и винить-то никого было нельзя, так как все организовалось за один переход, и то еще хорошо, что команды сумели справиться со всеми недочетами. Но с морем шутить не приходится, и если бы нам не повезло и погода бы испортилась, то легко бы могло случиться, что переход кончился бы катастрофой.

На следующее утро, с рассветом, вышли дальше. Остался один переход до Кронштадта, который прошел совсем гладко. Видимо, все успели кое-как приспособиться. К вечеру весь дивизион влез в Кронштадтскую гавань.

Нам разрешили отдохнуть три дня, и мы все перебивали в Петербурге. Затем понеслись обратно в Либаву. Ночевали в Ревеле, где, так сказать, по традиции немного «провернули».

То ли дело идти одним – не поход, а одно удовольствие! Заботиться только о своем корабле – лишь бы курс был правильно проложен, своевременно открывались маяки да встречные суда не мешали.

Вернувшись в Либаву, встали на свое обычное место в канале и стали ожидать новых распоряжений. Но тут стряслась

неприятность с нашим командиром, то, о чем я уже упоминал выше. Насколько он весь этот период всецело уходил в налаживание миноносца и работал с утра до вечера, настолько теперь его почти не видели, он где-то пропадал в городе.

В одно прекрасное утро он появился на миноносце в весьма подавленном состоянии, и мы скоро узнали, что с ним на берегу приключился глупейший случай. Накануне после обеда с обильным возлиянием он поехал в цирк. Занял место в первом ряду и незаметно задремал. Так почти все представление он проспал, и его никто не потревожил. Да, наверно, никто и не заметил, что он спит, так как благодаря своей тучности он сидел прямо, лишь слегка наклонив голову. Несомненно, все прошло бы незамеченным, если бы, на несчастье Веселаго, в последнем номере программы два клоуна не стали бы разыгрывать дуэль, стреляя друг в друга из игрушечных, но с большим треском револьверов. Эти выстрелы были настолько громкие, что разбудили нашего командира. Спросонья он вообразил, что это стреляют в него, так как клоуны находились совсем близко. Поэтому он выхватил свой револьвер и сделал два уже настоящих выстрела. К счастью, ни в кого не попал, но эффект получился потрясающий. Клоуны закричали «ай, ай, ай» и начали убегать; в публике произошла паника, и все стремительно ринулись к выходу, давя друг друга. Полиции с трудом удалось водворить порядок.

Веселаго быстро пришел в себя и был страшно смущен

происшедшим, но уладить скандал было уже нельзя. Полиция вызвала плац-адъютанта, который его увез на гауптвахту, и по телефону было сообщено о случившемся командиру порта адмиралу Ирецкому. Времена были очень тревожные, на офицеров, особенно морских, косились из-за участия морских батальонов в усмирении беспорядков в Прибалтийском крае⁸⁵, и вдруг такой скандал. Да еще не с ка-

⁸⁵ В связи с революционным движением в Прибалтике и недостатком войска для защиты имений от погромов в конце ноября 1905 г. было принято решение о формировании батальонов из состава флотских экипажей. 1-й и 2-й батальоны под командованием капитана 2-го ранга О.О. Рихтера и капитана 1-го ранга барона В.Н. Ферзена (он же – начальник отряда морских охранных батальонов в Эстляндии) покинули Кронштадт 19 и 24 декабря 1905 г. Разделившись на роты, а иногда и на более мелкие отряды, приступили к поимке «зачинщиков». Решительность действий моряков, по распоряжению военных властей расстреливавших местных жителей зачастую без суда и следствия, заслужила высокой оценки императора Николая II, который в письме матери 29 декабря писал, что они «...действуют отлично; много банд уничтожено, дома и их имущество сжигаются. На террор нужно отвечать террором. Теперь сам Витте это понял». О стиле действия личного состава дают представление строки рапорта капитана 2-го ранга О.О. Рихтера: «Нужно сказать, что экзекуция действует также на команду, и она становится одичалой, кровожадной, и ее приходится удерживать. Очень был обрадован, что команда поняла, что имеет дело со зверским, мстительным народом, и, конечно, не ждет, пока ее заденут, а стреляет во всякого». Показательно, что данные батальоны были укомплектованы преимущественно матросами 14-го флотского экипажа, чуть не взбунтовавшегося за месяц до того (напомним – за допущение волнений в экипаже был уволен в отставку бывший командир крейсера «Варяг» капитан 1-го ранга В.Ф. Руднев). Фрагменты рапортов командиров этих батальонов опубликованы: Из записной книжки архивиста. Морские карательные батальоны в Прибалтийском крае / Публ. А. Дрезена // Красный архив. 1930. № 1 (30). С. 165–169. 3-й охранный батальон (фактически – полубатальон) под командой капитана 2-го ранга П.А. Зеленого 1-го

ким-нибудь молодым мичманом, а с капитаном 2-го ранга.

Адмирал Ирецкой сейчас же протелеграфировал о происшедшем главному командиру портов Балтийского моря вице-адмиралу Никонову⁸⁶ в Кронштадт. Со своей стороны, сам Веселаго послал телеграмму отцу, адмиралу, в Петер-

в последний числа декабря ледоколом «Ермак» был доставлен на о. Эзель. После «усмирения» (судя по телеграммам – почти бескровного) местных жителей личный состав к 3 февраля был переброшен в Ригу для патрулирования улиц. По просьбе Министерства внутренних дел дальнейшее формирование батальонов продолжалось, 7 и 8 января из Ораниенбаума отправились 4-й и 5-й батальоны кронштадтцев (командиры – капитаны 2-го ранга Протопопов и Г.П. Пекарский). Их разместили в Лифляндии на железнодорожной линии Рига – Двинск, где они входили в состав Виленского летучего отряда. 6-й батальон капитана 2-го ранга В.И. Галанина формирования не закончил, надобность в его посылке отпала. 1-й и 2-й батальоны (2-м батальоном с 27 января командовал капитан 2-го ранга В.Ф. Пономарев) вывели из Эстляндской губернии 12 и 15 марта, 4-й и 5-й из Лифляндии – 7 апреля. В общей сложности в составе пяти батальонов в Прибалтике действовали 1868 нижних чинов. Отзывы о деятельности батальонов были, естественно, самые противоречивые. Гражданские власти не скупились на похвалы за решительность и дисциплину, часть местных жителей писали благодарные письма морскому министру, сообщая, что чувствовали себя за моряками, «как за каменной стеной». С другой стороны, даже в скупых рапортах командиров батальонов находим сведения о жесткости действий и не всегда трезвом поведении нижних чинов. А вот фрагмент из дневниковой записи контр-адмирала В.К. Пилкина от 1 ноября 1918 г.: «Темный народ всюду ужасен. Вернее – темные люди, так как жестокости, утонченные только по форме, продельывают, казалось бы, и более интеллигентные, а на самом деле тоже темные господа. Помню, как Типольт (мичман Н.А. Типольт служил в 4-м батальоне. – *Прим. ред.*) рассказывал мне о смертных приговорах, выносимых во время карательных экспедиций в Прибалт[ийском] крае мертвецки пьяными судьями, которые ему приходилось приводить в исполнение».

⁸⁶ Никонов Константин Петрович (14.04.1844—?), адмирал (13.10.1908) в отставке (01.10.1908).

бург, прося заступиться. Но отец ничего поделать не мог. Высшее начальство было неумолимо, тем более что с Веселаго это был уже не первый скандал и о его пороке было известно. Поэтому к нему применили суровую меру наказания – отставили от командования миноносцем и списали в наличие экипажа⁸⁷

⁸⁷ Упомянутый скандал в Либавском цирке произошел 13 октября 1905 г. О прежних похождениях А.М. Веселаго дает представление шифрованная телеграмма командира Владивостокского порта контр-адмирала Н.Р. Греевскому министру А.А. Бирилеву от 2 октября 1905 г.: «Лейтенант Веселаго в нетрезвом виде, сидя в театре в партере, мочился и, выйдя затем из театра, произвел ряд бесчинств. Суд посредников, возбудив по этому поводу дело, на днях постановил лейтенанту Веселаго подать в отставку, что он отказался сделать. Дело должно перейти в суд флагманов и капитанов, который в настоящий момент за болезнью адмирала Иессена и отсутствием некоторых командиров созван быть не мог. Рассчитываю это сделать на будущей неделе. <...> Греевскому». В тот раз заступничество отца оказалось эффективным, и 4 октября 1905 г. во Владивосток была отправлена ответная телеграмма за подписью и.о. начальника Главного морского штаба контр-адмирала А.А. Вирениуса: «Министр желает, чтобы Вы выслали лейтенанта Веселаго в Петербург, не приводя в исполнение приговор суда» (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1305. Л. 143, 143 об). Данная история показательна как пример пренебрежительного отношения власти к мнению личного состава флота, выраженному в решении суда посредников.

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.