

ЕЛАГИНСКИЕ ЧТЕНИЯ



285 лет

Российскому

Государственному флоту

Визитно-Морского

Флота



ВЫПУСК IV



285 лет
*Российскому
Государственному архиву
Военно-Морского
Флота*

Федеральное архивное агентство (РОСАРХИВ)
Российский государственный архив
Военно-Морского Флота

ЕЛАГИНСКИЕ ЧТЕНИЯ



Выпуск IV

Санкт-Петербург
2009

УДК 359(470 + 571)(091)
ББК 63.3(2) + 68

Составитель

к. и. н. М. Е. Малевинская

Научный редактор

к. и. н. С. В. Чернявский

Елагинские чтения. Выпуск IV: материалы конф.— СПб.: Изд-во «Петроний», 2009.— 208 с.

ISBN 978-5-91373-023-7

Традиция организации и проведения научной конференции «Елагинские чтения» берет свое начало в январе 1999 г., когда один из старейших архивов России — Российский государственный архив Военно-Морского Флота — отпраздновал свое 275-летие.

С этих пор конференция, которая носит имя замечательного военноморского историка капитана 1 ранга С. И. Елагина, стала регулярным научным мероприятием.

IV выпуск сборника «Елагинские чтения» приурочен к 285-летней годовщине основания РГАВМФ.

УДК 359(470 + 571)(091)
ББК 63.3(2) + 68

ISBN 978-5-91373-023-7

© РГАВМФ, 2009
© К. А. Шантгай, дизайн, 2009
© «Издательство „ПЕТРОНИЙ“», 2009

СОДЕРЖАНИЕ

<i>С. В. Чернявский, к. и. н., директор РГАВМФ.</i> Предисловие	7
<i>М. Е. Малевичская, к. и. н., зам. директора РГАВМФ.</i> Востоковедческие материалы в фондах Российского государственного архива Военно-Морского Флота. Общая характеристика	11
<i>А. Ю. Емелин. Деятельность Морского министерства по собиранию дневников и воспоминаний участников Русско-японской войны 1904 — 1905 гг. К истории формирования коллекции «Дневники, заметки, записки, вырезки из газет о Русско-японской войне», фонд 763</i>	19
<i>Д. Н. Копелев, к. и. н. Даниил Якоб Вильстер и подготовка Мадагаскарской экспедиции 1723 — 1724 гг.</i>	25
<i>Г. А. Гребенщикова, г. и. н., зав. научно-учебной лабораторией СПбГМТУ. Русско-шведская война 1788 — 1790 гг. в документах РГАВМФ</i>	48
<i>Ф. Ю. Ефремов. Сражение у Балтийского порта 13 (25) — 14 (26) августа 1808 г.</i>	68
<i>Л. И. Буслова. Их имена не должны быть забыты: архив и архивисты середины XIX — начала XX в.</i>	84
<i>Л. И. Спиридонова, заслуженный работник культуры, нач. отдела информационного обеспечения РГАВМФ. Подготовка к изданию РГАВМФ документов по исследованию северо-восточной части Тихого океана в XVIII — первой половине XIX в.</i>	100

А. А. Бочаров, к. и. н. Повседневная жизнь матросов русского военно-морского флота конца XIX — начала XX в. в документах РГАВМФ	110
Н. А. Кузнецов. Гибель шхуны «Крейсерок»	117
В. Ю. Кашмов. Из истории Историографического института Токийского университета	127
С. Ю. Гордеев, Московский клуб истории флота (МКИФ). Роль Донской флотилии в событиях на Дону и в воссоздании флота на Юге России. Ноябрь 1917 г.— лето 1919 г.	141
Л. И. Амирханов. Роль документов РГАВМФ в борьбе за сохранение фортов Кронштадта	157
П. В. Петров, к. и. н. Краснознаменный Балтийский флот в предвоенный период, 1935 — 1941 гг. Основные проблемы развития	164
К. Б. Стрельбицкий, Московский клуб истории флота (МКИФ). Советские моряки в озере Лох-Несс, или «Маршрут движения — Каледонский канал...»	189

*Для сохранения дел в архиву
определить архивариуса
и к нему копиистов.*

*Из указа Петра I
от 17 (28) января 1724 г.*

В январе 2009 г. в Российском государственном архиве Военно-Морского Флота в четвертый раз прошли Елагинские чтения. Традиция организации и проведения этого научного мероприятия была положена в 1999 г. Первые чтения приурочили к 275-летию основания РГАВМФ. Тогда же было решено сделать их регулярными и присвоить чтениям имя замечательного военно-морского историка капитана 1 ранга С. И. Елагина.

Родился Сергей Иванович 8 сентября 1824 г. в дворянской семье. После окончания Морского корпуса служил на кораблях Балтийского флота, принимал участие в Восточной (Крымской) войне 1853—1856 гг. Уже тогда проявились его незаурядные аналитические способности и склонность к научной деятельности. С 1852 г. Елагин начал плодотворно трудиться в Морском ученом комитете. Через два года энергичный капитан-лейтенант разработал перспективный план написания истории Российского военно-морского флота.

В течение нескольких лет Елагин с помощниками в отечественных и зарубежных архивах собирал и обрабатывал материалы, имеющие отношение к истории отечественного флота. При его непосредственном участии был исследован огромный массив документов, систематизированный по направлениям и разделам — морским театрам, флотам, кораблям, персоналиям, сражениям и боям, дальним плаваниям и географическим открытиям.

В 1860 г. Елагин начал писать и готовить к изданию пятитомник «Материалов для истории русского флота», который увидел свет в 1865—1875 гг. Тогда же им был подготовлен «Список судов Балтийского флота... с 1702 по 1725» и написан первый том предполагавше-

гося обширного труда — «История русского флота. Период Азовский». Работы ученого отличались большой информативностью и достоверностью. Они не утратили своей актуальности и по сей день.

К несчастью, Сергей Иванович Елагин рано ушел из жизни. Будучи человеком исключительно добросовестным и трудолюбивым, он мало обращал внимание на бытовые условия и был крайне нетребователен к своему здоровью. В ноябре 1868 г. Елагина не стало...

После кончины ученого работу по написанию истории отечественного флота продолжили его сотрудники и Ф. Ф. Веселаго, ставший, как и его предшественник, выдающимся военно-морским историком.

Таким образом, Елагинские чтения, которые регулярно проводятся Российским государственным архивом Военно-Морского Флота, — это не просто традиция, а дань памяти заслугам нашего талантливого соотечественника, историка флота, всю жизнь посвятившего изучению его славного прошлого.

Четвертые Елагинские чтения приурочены к 285-летию РГАВМФ, основанного по указу Петра I 28 января 1724 г. и ведущего свою историю от архива Адмиралтейств-коллегии.

Архив Адмиралтейств-коллегии просуществовал более ста лет, собрав за это время сотни тысяч архивных документов. Они составили ядро современного архивного фонда, а большая их часть стала ценнейшим национальным достоянием.

После упразднения в 1827 г. Адмиралтейств-коллегии архив стал именоваться Архивом Морского министерства. В 1873—1906 гг. специальная комиссия подготовила 10-томное описание архивных дел за период со второй половины XVII в. до начала XIX в. Из публикаций документов наиболее значимой стали «Материалы для истории русского флота» в 17 томах, изданные в 1865—1904 гг. Эта грандиозная работа была начата С. И. Елагиным и успешно завершена благодаря усилиям его сподвижников и последователей.

За годы своего существования архив неоднократно подвергался самым разным структурным изменениям. Незадолго до Октябрьской революции его переименовали в Центральный архив флота и морского ведомства. По сути, давно сложившееся главенствующее положение архива по отношению к другим флотским архивным учреждениям было оформлено юридически.

Декретом Совнаркома от 1 июня 1918 г. «О реорганизации и централизации архивного дела» архив как самостоятельное учреждение упразднили и включили в состав 2-го (военно-морского) отделения III секции Единого государственного архивного фонда (ЕГАФ). Таким образом, архив поменял свой статус — из ведомственного учреждения перешел в разряд государственного, каковым является и по сей день.

За время, прошедшее со дня основания, архив неоднократно менял адреса, по счастью, неизменно оставаясь в черте города. В 1926 г. он переехал в здание бывшего архива Государственного Совета по улице Халтурина, 36 (ныне Миллионная). В том же году III (военная) секция ЕГАФ была преобразована в Архив армии и флота. Позже он разделился на Морской исторический и Военно-исторический архивы. С 1941 г. архив стал называться Центральным государственным архивом Военно-Морского Флота СССР (ЦГАВМФ).

В годы Великой Отечественной войны архив не прерывал своей работы, обеспечивая сохранность документов, обслуживая исследователей и продолжая вести плодотворную научную деятельность. К 1963 г. в архиве завершилась концентрация документов русского и советского военно-морского флота с конца XVII в. по 1940 г. включительно.

В 1991 г. начался новый период в истории нашего государства. В связи с распадом СССР архив перешел под юрисдикцию России и 24 июня 1992 г. получил новое наименование — Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГАВМФ).

Вместе со страной архив разделил все трудности, выпавшие на ее долю и, несмотря на недостаток финансирования, постоянную нехватку квалифицированных кадров и прочие трудности, — выстоял! И даже кое в чем преуспел. Так, с конца 1970-х гг. на Серебристом бульваре для нужд архива строилось новое здание. Казалось, что это строительство никогда не завершится. Однако благодаря усилиям Росархива и руководства РГАВМФ это чрезмерно затянувшееся действие в 2007 г. было закончено. В новое здание, оборудованное современными системами жизнеобеспечения, было перевезено около 800 тыс. архивных дел, хранившихся в арендуемом помещении на Дворцовой площади.

В настоящее время в РГАВМФ хранится более 1,2 млн архивных дел. Подавляющая их часть — ценнейшие подлинники. Из них более 25 % — уникальные и особо ценные документы, памятники истории и культуры России. Ведется успешная работа по публикации сборников архивных документов, справочников, документальных воспоминаний, связанных с историей государства и отечественного флота.

Таким образом, архивы по своей сути — это хранилища народной памяти, без которой ни у одного государства нет не только прошлого, но и будущего.

*Директор РГАВМФ,
к. и. н. С. В. Чернявский*

**Востоковедческие материалы в фондах
Российского государственного архива
Военно-Морского Флота**
Общая характеристика

Цель этой работы — раскрыть содержание отдельных фондов РГАВМФ и охарактеризовать основные виды документов, отражающих заявленную тему. Востоковедческая тематика в основном сосредоточена в строевых рапортах командного состава разного уровня, переписке российских дипломатических представителей с командованием флота и донесениях военно-морских агентов (атташе). Для советского периода можно исключить строевые рапорты, но там появляется новый вид документов — политдонесения.

Отправляясь в дальние заграничные плавания, командиры военных судов получали инструкции, согласно которым представляли морскому командованию сведения о странах и городах, где бросали якоря вверенные им корабли. Согласно уже упомянутым выше инструкциям собирались сведения о природных богатствах, населении страны, его численности, культуре, быте, религии, занятиях и даже медицинском обслуживании и, разумеется, о составе вооруженных сил.

Наиболее информативными являются фонды Главного морского и Морского Генерального штабов. Один из основных видов документов в этих фондах — строевой рапорт командиров кораблей. Из них мы узнаем об экономическом положении Египта; туркменском населении на территории Ирана, его экономическом и политическом положении; состоянии народного образования в Иране (1912); посещении юго-восточных портов Аравийского полуострова (1901), русско-египетских торговых отношениях и необходимости их расширения (1910); об участии десантного отряда с крейсера «Орел» в подавлении восстания сипаев; описание Эль-Кувейта, торговли, населения, государственного устройства и местных обычаев Кувейта (1902); о внутреннем и

внешнем положении Омана, его государственном устройстве, обычаях и отношении населения и правительства к русским морякам (1902). Не менее интересны в этих фондах и донесения российских морских агентов в различных странах, в них также содержится разнообразная информация. В качестве примера хочется остановиться на деятельности морских агентов в Японии И. И. Чагина, А. И. Русина и А. Н. Воскресенского. Последний из названных выше подготовил очерк о политическом и экономическом положении Японии в 1906 – 1907 гг., а А. И. Русин в одном из своих донесений 1901 г. представил сведения о численности населения Японии и ухудшении его благосостояния. Довольно хорошо в этих документах представлен экономический блок: имеется описание ряда японских заводов, верфей, а также сведения о развитии путей сообщения и транспорта Японии за 1874 – 1904 гг. Подробно вопросы внутренней и внешней торговли, застоя в торговле в самом начале XX в. рассматривал А. И. Русин. Финансовую политику Японии в 1893 – 1913 гг. также можно проследить по донесениям морских агентов. Так, И. И. Чагин сообщал об образовании запасного капитала в 50 млн иен на случай войны, А. И. Русин информировал о сокращении военного и морского бюджета на 1900 – 1901 гг., финансовой политике японского правительства в течение 1903 г., а А. Н. Воскресенский в 1912 г. подготовил обзор финансового положения страны.

В связи с вышеназванным источником следует отдельно упомянуть фонд военно-морского агента в Турции (№ 898), в котором отложились донесения за 1877 – 1914 гг., в том числе о политическом и экономическом положении Турции, ее отношениях с Болгарией, Ираном, Аргентиной, Англией, Германией.

Нельзя обойти вниманием и личные фонды. Так, например, в фонде адмирала Е. И. Алексеева за период с 1871 по 1917 г. сохранились рапорты и донесения военных и морских агентов о политических настроениях в Японии (1902 – 1904), комиссара Мукденской провинции полковника Квещинского о политике России в Монголии (1902 – 1903); донесения статского советника Клемма из Бомбея о посылке в Тибет индийским правительством военной экспедиции под руководством англичан для ведения переговоров с китайскими и тибетскими уполномоченными об установлении торговых отношений между Индией и Тибетом (1903).



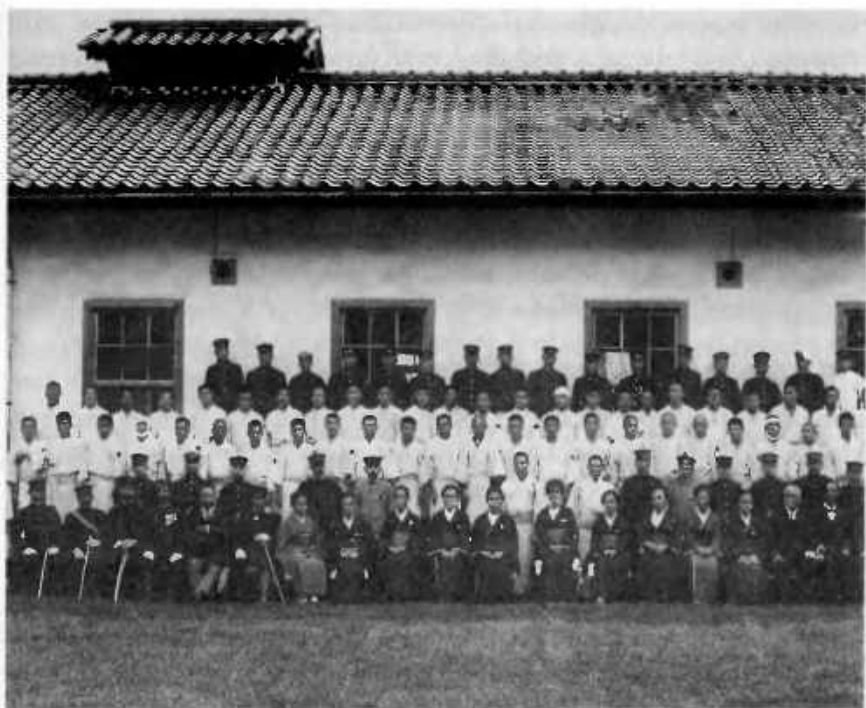
*Вид лагеря для военнопленных в Мацуюма. Япония. 1905 г.
РГАВМФ. Ф. 21. Оп. 1. Д. 40. Л. 20.*



*Кладбище лагеря для военнопленных в Мацуюма. Япония. 1905 г.
РГАВМФ. Ф. 21. Оп. 1. Д. 40. Л. 21.*



*Русские морские офицеры в японском плену. Мацуюма, Япония. 1905 г.
РГАВМФ. Ф. 21. Оп. 1. Д. 40. Л. 18.*



Посещение лагеря для военнопленных японскими сановниками. На фотографии: губернатор с супругой, генерал Окабе, его адъютант, следователи, персонал лагеря. Мацуяма. Япония. 1905 г. РГАВМФ. Ф. 21. Оп. 1. Д. 40. Л. 18.

В семейном фонде Бутаковых представлены письма русского посланника в Константинополе Н. П. Игнатъева и советника посольства А. П. Нелидова Ивану Ивановичу Бутакову о положении в Турции.

В фонде вице-адмирала Н. В. Копытова также сохранилась переписка с российским посланником в Турции А. П. Нелидовым о политическом положении в Турции (1892 – 1897).

Говоря о личных фондах, нельзя не упомянуть и о самом большом личном фонде архива — фонде адмирала А. С. Меншикова, в котором содержится более 2000 единиц хранения. На протяжении жизни Александр Сергеевич занимал различные государственные должности, и это, естественно, нашло отражение в его документах. Здесь представлены интересные материалы по истории стран Востока, например, записка генерал-лейтенанта С. А. Хрулева о походе в Афганистан для

воспрепятствования проникновению англичан в Индию (январь 1856); письма А. Бутенева, Л. Л. Гейдена, М. П. Лазарева о событиях в Египте, отношениях между Россией и Египтом (1834 – 1840). Большой объем документов содержит различные сведения по Ирану, в том числе о торговле и промышленности, путях сообщения, а также письма А. П. Ермолова к А. С. Меншикову по некоторым вопросам, связанным с пребыванием Ермолова в Персии. Сохранилась и переписка князя Меншикова по персидским делам, в том числе с шахом, наследником престола и высшими сановниками Персии (1826). В этом же фонде сохранилось много интересных документов, касающихся Турции.

История стран Востока в документах советского периода представлена значительно беднее, меняется характер документов, их состав. Это, прежде всего, телеграммы, разная переписка, имеются и донесения военно-морских атташе. Например, в фонде р-1 «Штаб РККФ» сохранились отношение заместителя наркома по иностранным делам Карахана в Морской штаб Республики о назначении военно-морского атташе при полномочном представителе РСФСР в Иране и на Ближнем Востоке (сентябрь 1920), доклад морского представителя на Востоке о военном положении в Персии, составе ее армии (октябрь-ноябрь 1920).

Сохранились донесение военно-морского представителя на Востоке полпреду в Персии о необходимости организовать консульство в Астрабадской провинции, расположенной на границе с РСФСР, об отношениях персидских властей к населению этой провинции и туркестанских степей и о желании последних восстановить торговые отношения с РСФСР (июнь 1921). В марте 1922 г. помощник главкома всеми вооруженными силами Республики по морским делам Панцержанский подготовил доклад, в котором, в частности, шла речь о необходимости для РСФСР иметь своего морского агента в Ангоре: «Он должен быть в том числе советчиком и помощником Ангорского правительства по вопросам организации и наилучшего использования морских сил и средств, имеющихся у Кемаля в настоящий момент, а также и тех, коими ему придется располагать в будущем»¹.

20 июля 1922 г. приказом РВСР № 159 военный моряк Роман Романович Левговд был назначен военно-морским агентом (атташе) при полномочном представительстве РСФСР в Турции (Ангоре)². В инст-

рукции агенту было отмечено, что «все сведения агент добывает исключительно легальными путями»³. Р. Р. Левговд регулярно представлял доклады о дипломатической деятельности морского атташе в Турции, условиях его работы, беседах с официальными представителями, а также обзоры турецкой печати; на конец 1922 г. был подготовлен анализ экономического и политического положения Турции.

В этих докладах формулируются и первые предложения военно-морского представителя: «1. Установить тесное общение между нашими дружественными военными флотами, чего сейчас нет, а существует скорее отчужденность, которую я констатирую с прискорбием и подчеркиваю, что вина в этом исключительно турок. Мы им даем корабли, ремонтируем их суда, снабжаем их орудиями, минами, боеприпасами. С нашей стороны отчужденности нет, и я предлагаю ее устранить. 2. Было бы весьма желательно, чтобы турецкое морское командование посвящало в том числе в планы обороны проливов, дабы заранее можно было бы учесть, какая помощь от нас потребуется, и эту помощь заранее организовать, и средства иметь наготове. Если моя точка зрения не разделяется, то это будет для меня очень неприятно, так как будет служить доказательством того, что мое пребывание здесь не приносит пользы делу укрепления дружбы двух великих народов и не увеличивает силы их союза»⁴.

Левговд также дает анализ современного положения отношений между Россией и Турцией и предполагает, что «малейшее отклонение их [турок] от нас в сторону запада — это политическое безумие, которое окончательно погубит Турцию»⁵. В феврале 1923 г. Р. Р. Левговд был отозван на Родину из-за очень непростых отношений с персоналом российского представительства. Донесения военно-морского атташе в Турции за 1926 г. отложились в фонде р-1483 «Управление Морских сил РККА». А в фонде р-910 «Учебно-строевое управление УВМС РККА» представлены документы о полномочиях военно-морского атташе в Японии (1927) и разработке проекта договора с Ираном (1929), а также отчеты военно-морского атташе в Турции А. А. Соболева о парадах по случаю дня провозглашения турецкой республики за 1926 и 1927 гг., которые даются в сравнении. Отмечается, что в 1927 г. военная часть парада была значительно сокращена. Отчет 1927 г. сопровождается несколькими фотографиями. Одно из дел этого фонда за 1928 г.

содержит переписку военно-морского атташе в Турции Анципо-Чикунского по поводу командирования в СССР группы турецких офицеров. Намечалось командировать четырех человек — это офицеры-специалисты по артиллерии, торпедному делу, минам и, возможно, механики. Все говорят по-английски, а один даже по-русски. Это мероприятие вызывало некоторые сомнения у российского представителя, но все же он резюмировал, что «Подобные командировки у них осуществляются в разные страны, так что нам принимать это приходится как нормальный шаг в деловом сотрудничестве наших флотов и как признание значительности наших технических достижений»⁷.

Даже столь краткий обзор документов и фондов по истории стран Востока дает возможность оценить перспективы работы в Российском государственном архиве Военно-Морского Флота исследователей, занимающихся изучением восточной тематики различных исторических периодов.

примечания

¹ РГАВМФ. Ф. р-1. Оп. 3. Д. 1154. Л. 40, 41.

² РГАВМФ. Ф. р-1. Оп. 3. Д. 1080. Л. 17.

³ Там же. Л. 22 об.

⁴ РГАВМФ. Ф. р-1. Оп. 3. Д. 1089. Л. 78 — 104

⁵ РГАВМФ. Ф. р-1. Оп. 3. Д. 1089. Л. 161 об.

⁶ РГАВМФ. Ф. р-910. Оп. 1. Д. 187.

А. Ю. Емелин

Деятельность Морского министерства по собиранию дневников

и воспоминаний участников

Русско-японской войны 1904–1905 гг.

К истории формирования коллекции

«Дневники, заметки, записки, вырезки из газет

о Русско-японской войне», фонд 763

Думаю, не ошибусь, если скажу, что для многих, прикасающихся к истории, документы личного происхождения (дневники, письма, воспоминания) имеют особую притягательную силу. Они зачастую содержат меньше значимой исторической информации, чем официальные документы, но прекрасно передают атмосферу эпохи. Несомненно, такие документы субъективны, они требуют от исследователей и публикаторов тщательной работы по оценке достоверности излагаемой информации, сходной с работой следователя. Не зря еще в начале XX в. выдающийся санкт-петербургский историк А. С. Лаппо-Даниловский указывал на необходимость перенесения в эту область из юриспруденции принципа «критики свидетельских показаний». И все же именно документы личного происхождения содержат такие живые подробности прошлого, которые позволяют понять логику поступков, причины многих событий, несут в себе подробности, которые крайне сложно, а зачастую невозможно получить из иных источников. Кроме того, собранные вместе свидетельства очевидцев, которые по одиночке можно было бы счесть субъективными и недостоверными, заставляют серьезно задуматься. Яркий пример из истории Русско-японской войны — крайне негативное освещение в личных документах фигуры контр-адмирала И. К. Григоровича, будущего последнего морского министра империи. Когда видишь, что о роли человека в обороне Порт-Артура не сказано ни одного доброго слова, а темные краски затмевают все остальные, невольно задумаешься — правы ли те, кто сейчас описывает адмирала лишь в превосходной степени.

Конечно, значение материалов личного характера известно давно. Начало собиранию воспоминаний участников Русско-японской

войны было положено после падения Порт-Артура, еще до Цусимского сражения, когда 30 марта 1905 г. управляющий Морским министерством вице-адмирал Федор Карлович Авелан обратился к главному командиру Кронштадтского порта вице-адмиралу Алексею Алексеевичу Бирилеву с секретным письмом. Констатируя, что об обороне Порт-Артура имеется крайне мало документов, Авелан просил обязать всех офицеров, имевших «отдельное командование», предоставить описания событий, непосредственными участниками которых они являлись. «Было бы желательным особенно подробно изложить все морские события с указанием возможных причин и следствий, а также выводов, которые могли бы служить к наилучшему освещению специальных вопросов, дабы всецело воспользоваться уроками текущей войны. Критика действий других лиц, по вполне понятным причинам, не может быть допущена в этих описаниях»¹.

Несмотря на категорическое требование А. А. Бирилева представить описания в месячный срок, ответов от офицеров было получено крайне мало. Одним из немногих стал капитан 2 ранга Николай Оттович фон Эссен, представивший 20 июля 1905 г. А. А. Бирилеву, ставшему к тому времени морским министром, свои воспоминания². Отчасти это объясняется тем, что большинство участников обороны Порт-Артура находились в плену, другой вероятной причиной можно назвать трудность выполнения работы без документов: мало кто вел дневники или записи, наверняка не всем удалось вывезти бумаги из Порт-Артура. Надо еще учитывать и не погасшую остроту пережитого, и нежелание влезать в прокрустово ложе установленных Авеланом ограничений.

Систематический сбор воспоминаний связан уже с деятельностью созданного в 1906 г. Морского Генерального штаба. В феврале 1907 г. его начальник Лев Алексеевич Брусилов получил разрешение морского министра на прикомандирование к штабу лейтенанта Евдокима Николаевича Квашнина-Самарина «для собирания исторических материалов минувшей войны на море». Его должность почти так и стала называться — «заведующий собиранием материалов по Русско-японской войне при Морском Генеральном штабе». Спустя несколько дней Брусилов подписал составленное Евдокимом Николаевичем обращение, ставшее циркуляром МГШ № 3 от 28 февраля 1907 г.: «Морской

Генеральный штаб... просит всех гг. офицеров вообще, а участников войны в особенности, имеющих какие-либо документы или копии с них, карты, рисунки, чертежи и фотографии, заметки, записки и дневники, а также печатные брошюры, как касающиеся войны, так и ближайшего перед наступлением военных действий времени, — ввиду чрезвычайной важности всякого такого материала для описания минувших военных действий, — предоставить таковые во временное пользование в Военно-историческое отделение Морского Генерального штаба. Вместе с тем, всех тех офицеров-участников войны, кто не вел письменных заметок об упомянутых событиях, но хранит их в памяти, МГШ убедительно просит изложить свои воспоминания и возникшие вопросы и соображения и направить все это в возможно скорейшее время в МГШ, *не стесняясь ни формой, ни недостаточностью обработки изложения, ни характером содержания* (выделено мной. — А. Е.), и принимая во внимание, что только возможно точное и искреннее изложение фактической и идейной стороны войны поможет правильной критической оценке событий, даст возможность сделать из них ряд беспристрастных и научных выводов и тем извлечь пользу для русского флота из его последнего столкновения на море». Одновременно начальник Генмора обратился ко всем губернаторам с просьбой бесплатно опубликовать это воззвание в местных официальных и частных газетах. Из документов известно, что циркуляр распространялся на флотах среди офицеров по официальным каналам, есть и сведения о неоднократных публикациях его в прессе.

Следующим шагом Е. Н. Квашнина-Самарина стала рассылка писем всем находящимся на службе офицерам-участникам войны, «стараясь подробным указанием на участие данного лица в тех или иных военных действиях вызвать в нем желание поделиться сохранившимися у него документами и воспоминаниями об этих событиях»³. Для этого были отпечатаны специальные типографские бланки, содержавшие просьбу о присылке исторических материалов, с чистыми строками, в которые на пишущей машинке вносились имя и отчество адресата, а также основные события, в которых он принимал участие и которые интересовали МГШ.

Приведем фрагмент этого обращения: «Военно-морская история, как наука общественного характера, основой своею имеет человека,

поэтому она не может обойтись одними официальными материалами, но должна принять во внимание и личные свидетельства участников войны».

Всего с июля 1907 по январь 1908 г. было отправлено 19 писем капитанам 1 ранга, 125 — капитанам 2 ранга, 366 — лейтенантам, 98 — мичманам⁴. Результаты не заставили себя ждать. В течение года различные документы, дневники и воспоминания прислали для копирования 76 человек, из них 38 офицеров были портартурцами.

По словам Е. Н. Квашнина-Самарина, немало времени ушло на «переговоры с авторами дневников с целью победить их предубеждение в вопросе о передаче в официальное учреждение их частных заметок. К сожалению, в некоторых случаях все уговоры остались тщетными»⁵. Сохранилось, например, письмо лейтенанта Александра Владимировича Развозова, который 2 апреля 1907 г. ответил на просьбу Генмора отказом, указав, что «дневник, как воспоминания слишком частного характера, не считаю удобным давать в какое бы то ни было официальное учреждение»⁶. Не считал возможным пойти навстречу просьбе МГШ и бывший офицер крейсера «Россия» лейтенант Эммануил Сальвадорович Молас: «Заметки, веденные мною в течение 1904 и 1905 гг., хотя и составляют два объемистых тома, но написаны столь субъективно, под свежим впечатлением всего происходившего, что я не могу дать их в пользование кому-либо»⁷. К большому сожалению, дневники Развозова и Моласа историкам не известны, а потому уместно предположить, что они не сохранились.

По счастью, мы знаем и другие примеры: Александр Васильевич Колчак передал свой подлинный дневник, который он вел на батарее сухопутного фронта Порт-Артура в ноябре-декабре 1904 г. Любопытно, что в то же время с дневника Колчака была сделана рукописная копия, ныне хранящаяся в личном фонде адмирала и принимаемая многими исследователями за оригинал. Именно по ней дневник уже трижды был опубликован: в первый раз по всем археографическим правилам С. В. Дроковым⁸, а затем дважды А. А. Смирновым⁹ (к сожалению, последним — без соблюдения элементарных требований и с искажениями текста).

Показательно, что исследователи не обратили внимания на то, что переписчик не разобрал многие слова в карандашных записях Колча-

ка, заменив их многоточиями. В вышедшей в январе 2009 г. книге Дрокова «Адмирал Колчак и суд истории» воспроизведена страница из этой копии, как раз с такими многоточиями.

В ряде случаев настойчивость Е. Н. Квашнина-Самарина, убеждавшего офицеров «доверить корректности» Военно-исторического отделения свои записи, давала плоды. В делах сохранились два экземпляра черновиков письма к контр-адмиралу Андрею Андреевичу Вирениусу с подробными аргументами, имевшими целью убедить последнего позволить снять копию с дневника адмирала. Вирениус изменил свое решение, прислав «четыре тетради» в феврале 1908 г.

Как мы видим, и сам Квашнин-Самарин, и активно помогавший ему лейтенант Александр Васильевич Немитц, и руководство МГШ в целом исповедовали принципиально иной подход, нежели Ф. К. Авелан в 1905 г. — их не пугало наличие в материалах «критики должностных лиц», субъективных или эмоциональных оценок. Так, на хранение была принята копия дневника бывшего командира миноносца «Расторопный» лейтенанта В. И. Лепко, содержащая массу критических стрел в адрес должностных лиц. Много нелицеприятных мыслей содержится и в записках бывшего старшего офицера эскадренного броненосца «Полтава» С. И. Лутонина.

Материалы, собранные заведующим собиранием материалов по Русско-японской войне при Морском Генеральном штабе, а затем Исторической комиссией при Морском Генеральном штабе, широко использовались уже сотрудниками комиссии при создании официальных многотомных трудов по истории Русско-японской войны на море. В 1915 г. эти бесценные материалы были переданы в Архив Морского министерства, где позднее легли в основу фонда 763 («Дневники, заметки, записки, вырезки из газет о Русско-японской войне 1904—1905 гг. Коллекция»). В настоящее время фонд насчитывает 540 единиц хранения, многие из которых содержат материалы именно лично происхождения. Здесь находятся документы многих портартурцев, владивостокцев, цусимцев...

Материалы фонда постоянно находятся в поле зрения занимающихся в архиве исследователей, активно используются как источники при создании работ по истории Русско-японской войны. Мы же хотели бы лишний раз напомнить о светлой и трагической фигуре Евдо-

кима Николаевича Квашнина-Самарина, талантливого историка и организатора, павшего жертвой массовых убийств в Ялте после падения Белого Крыма.

примечания

¹ РГАВМФ. Ф. 1147. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.

² «Надо же было набрать в Артур таких начальников!»: Фрагменты из неопубликованных «Воспоминаний об осаде Порт-Артура 1904 г.» Н. О. фон Эссена / публ. К. А. Козюренко // Кортик. Флот. История. Люди: сб. ст. Вып. 3. СПб., 2004. С. 32.

³ РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 5728. Л. 52 об.

⁴ Там же. Д. 5698. Л. 75, 76, 97 – 107, 111 – 114, 118 – 121, 143 – 146, 161 – 167; Д. 5701. Л. 15 – 17.

⁵ Там же. Д. 5728. Л. 52 об.

⁶ Там же. Д. 5698. Л. 40.

⁷ Там же. Д. 5698. Л. 148.

⁸ Порт-Артурский дневник лейтенанта Колчака / вступ. ст., коммент. и подгот. текста С. В. Дрокова // Советские архивы. № 5. 1990. С. 62 – 74.

⁹ Смирнов А. Дневник лейтенанта Колчака // Морской сборник. 1998. № 7. С. 73 – 79; Дневник А. В. Колчака // Колчак А. В., Колчак В. И. Севастополь – Порт-Артур: Воспоминания и дневники / под ред. капитана 1 ранга проф. В. Д. Доценко; вступ. ст. А. Смирнова. СПб., 1999. С. 110 – 118.

Даниил Якоб Вильстер и подготовка Мадагаскарской экспедиции 1723–1724 гг.

Начало XVIII в. было ознаменовано рождением новой военно-морской державы — Российской империи Петра Великого, державы молодой, не скрывавшей своих экспансионистских амбиций и активно втягивавшейся в международную политику. Перманентные европейские войны конца XVII — начала XVIII в. привели к серьезным изменениям в соотношении сил европейских держав на море. Крушение французского флота и ослабление испанского, датского и шведского флотов сопровождалось взлетом российских военно-морских сил¹. Балтийское море между тем уже стало тесноватым, чтобы удовлетворить амбициям решительного императора, неудержимая и упрямая воля которого стремилась к упрочению великодержавного морского могущества.

Прорубив окно в Европу и добившись господства России на Балтике, Петр I не собирался останавливаться на достигнутых результатах. Европейские масштабы его уже не устраивали — он видел свою молодую империю посредником мировой торговли. Император приказывает собирать сведения о состоянии флотов ведущих военно-морских держав, снаряжает экспедиции в Сибирь, готовит очередную войну с Турцией. В своих смелых мечтах он видит, как русские корабли бороздят океанские просторы, прокладывая пути в Индию, Китай и Америку с их сказочными богатствами². В конце 1723 г. по собственноручному указу Петра I от 4 декабря началась подготовка торговой экспедиции в Испанию на трех кораблях³. В специально составленных для командующего экспедицией инструкциях не только излагался маршрут плавания, но и давались необходимые рекомендации, учитывающие специфику плавания в Средиземном море⁴. В частности,



К. ге Моор. Портрет Петра I. 1717 г.

предусматривалась возможность встречи с алжирскими корсарами⁵. В сентябре 1723 г. по мирному договору с Персией к России отошли прикаспийские области Дагестана, Ширвана с городами Дербент и Баку, а также Гилян, Мазандеран и Горган — области на юге Каспия. Тогда же заложены военный порт в Астрахани, адмиралтейство в устье Волги, в преддверии возможной войны с Турцией возобновляется судостроение на Доне и Днепре. Все эти параллельные шаги Петра были призваны развернуть европейскую торговлю в российском направлении.

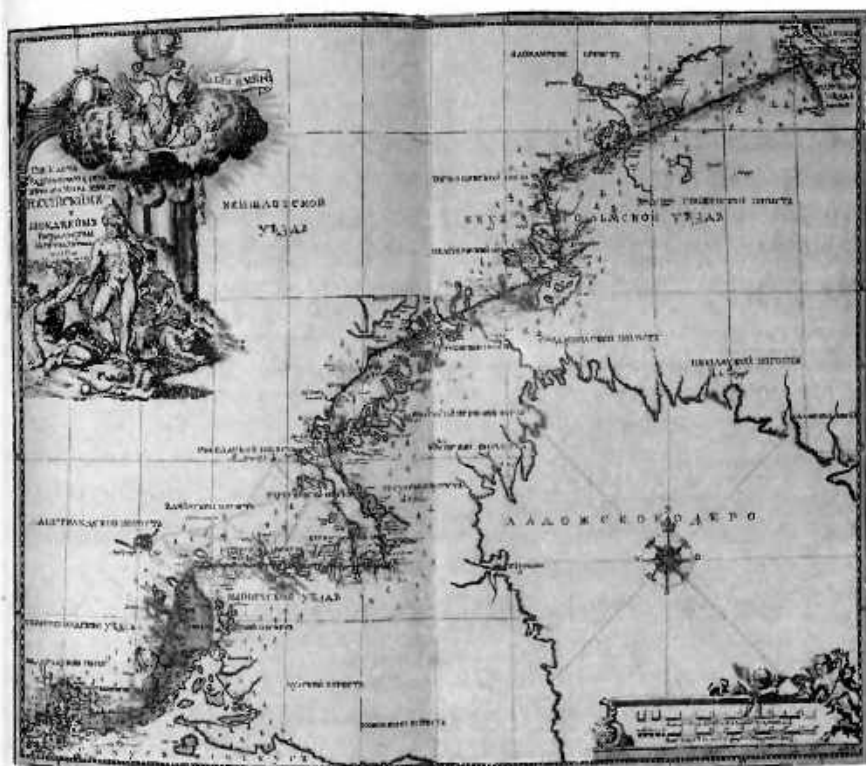
Императору со всей отчетливостью становилось ясно, что для реализации новых замыслов необходимо строительство нового современного порта на Балтике, откуда открывались бы дороги в океан. Внимание Петра привлек небольшой редко замерзающий залив к западу от Ревеля, со всех сторон окруженный неприступными скальными утесами. Здесь, в гавани Рогервика, Петр I задумал возвести мощнейшую каменную цитадель, главную военную базу Балтийского флота. Отсюда корабли могли выходить в море раньше, чем из Ревеля и Кронштадта, а зимой возвращаться позднее. Вход в гавань существовал только один, и если построить надежный мол, он будет охранять корабли от штормов. Неприступность крепости должны были обеспечивать артиллерийские орудия, установленные в ее бастионах. Летом 1723 г. в Рогервикской гавани только еще начинались строительные работы, а в декабре уже произошли события, показавшие, в каком направлении собирался действовать император.

Сюда приехал караван из столицы, который сопровождал прокурор Адмиралтейской коллегии капитан-лейтенант Иван Козлов. Он представил свои документы полковнику Емельяну Маврину, осуществ-



Порт Рогервик на карте второй половины XVIII в.

внизу:
 Русско-шведская граница по Ништадтскому миру.
 Изображение в картуше:
 «Геркулес освобождает из преисподней Тезея».
 Гравюра П. Пикарта.
 1722 г.



лявшему руководство строительством в Рогервикской гавани, и в тот же день появился на квартире полковника, но не один, а в сопровождении незнакомца в черном камзоле без офицерских галунов. Его

поселили «тайно в особливых покоях» и в течение следующих дней его «не токмо другим кому видеть, но и означенный полковник Маврин не видал»⁶. Ни с кем не общаясь, таинственный постоялец прожил у Маврина три дня, а 15 декабря покинул квартиру так же внезапно, как и появился. Накануне в гавани встал на якорь фрегат «Декронделивде» из Ревеля. Утром неизвестный господин и его багаж были переправлены в шлюпке на фрегат. Через несколько часов в гавань вошло другое судно — фрегат «Амстердам-Галей», также пришедший из Ревеля. Вечером в капитанской каюте «Декронделивде» состоялось



Вид Ревеля. Иллюстрация из книги Агама Олеария «Описание путешествия в Московию и через Московию в Персию и обратно». 1647 г.

совещание, на котором присутствовали Козлов, таинственный незнакомец, капитаны «Амстердам-Галей» и «Декронделивде» Данило Мясной и Джеймс Лоренс. Козлов объявил собравшимся, что они поступают в распоряжение незнакомца, и предупредил их, «чтоб они были ему, господину, во всем послушны...», приказы бы выполняли без промедления, а корабли готовили к выходу в море⁷. В пятницу, 20 декабря, в 6 часов утра фрегаты подняли якоря и пошли в открытое море.

Об обстоятельствах недолгого плавания кораблей и планах экспедиции, вошедшей в историю как Мадагаскарская, в историографии изложено достаточно подробно⁸. Мадагаскарская экспедиция готовилась «секретно», и в суть дела был посвящен крайне ограниченный круг людей. Из непосредственных участников плавания единственным, кто располагал достаточной информацией о целях и маршруте плавания, был его загадочный руководитель, вице-адмирал датчанин

Даниил Якоб Вильстер. На особенности поведения этого человека, прибывшего в Рогервик инкогнито, историки давно обратили внимание". Вспомним несколько эпизодов его насыщенной событиями биографии.

Сын интенданта майора Юхана Якобсена Вильстера (1630 — 1693) и Катарины Хонбург (1633 — 1719) Вильстер родился 9 декабря 1669 г. в Копенгагене и там же окончил Королевское мореходное училище. Свои первые плавания он совершил в Вест-Индию и Ост-Индию, после чего воевал на голландском, датском и шведском флотах. С юных лет Вильстер подавал большие надежды, обещал со временем стать хорошим офицером и медленно, но неуклонно повышался в чинах. Вот только характер у него был тяжелый. Этот державшийся независимо, снобравный человек постоянно ссорился с начальством, на него то и дело строчили жалобы и доносы. Он часто впутывался в сомнительные истории и не всегда ладил с законом. В марте 1698 г. он предстал перед судом за то, что был шафером на свадьбе майора Мортена Мюле и своей младшей сестры Доротеи. Мюле до этого был женат на другой сестре Вильстера, но она умерла. Когда же майор попросил руки младшей сестры, ему отказали, и молодые самовольно совершили обряд венчания. Мюле был посажен в крепость, молодую супругу отправили подальше, на остров Борнхольм, а Вильстера арестовали. Правда, спустя месяц он вышел из заключения, но был лишен очередного чина.

В 1712 г. он уже был контр-адмиралом и командовал флотилией у побережья Норвегии, однако действовал неудачно и упустил возможность разгромить численно уступавшую датчанам шведскую эскадру. За просчеты его отдали под суд верховного адмиралтейского трибунала и посадили в тюрьму Гаммельсхольм. Только в августе 1714 г. датские судебные власти смягчили приговор, отправив Вильстера в почетную отставку. Служить в Дании Вильстеру больше не пришлось. Он уехал в Любек и перешел на сторону своих бывших противников. Получив командование над кораблем «Стокгольм» он теперь воевал против датчан, в одном из сражений потерял ногу, но отличился и был произведен в вице-адмиралы. В Швеции Вильстер также не прижился и по неизвестным причинам бежал в Гамбург. Скрываясь от шведов, он вступил в секретные переговоры о переходе на русскую службу¹⁰. В 1721 г. Вильстера вместе с сыновьями Яганом



*Карта острова
Мадагаскар. XVII в.*

*на с. 31 (вверху):
Один из «королей»
Мадагаскара, зна-
менитый пират Генри
Эвери, прототип героя
книги Д. Дефо «Король
пиратов. Повесть о
необычайных приключени-
ях капитана Эвери».
С гравюры XVIII в.*

*внизу:
Индия и ее богатства
изревели будоражили
воображение европейцев.
На миниатюре середины
XVII в. изображена
триумфальная процессия
правителя Голконды
Абдаллы Кутбшаха.*



Генрихом и Ульрихом Крестьяном приняли в Российский флот¹¹, и он прибыл в Петербург, на свое последнее место службы.

В России карьера вице-адмирала складывалась как будто успешнее. Начался, впрочем, его служебный путь со скандала. На первом заседании в Адмиралтейств-коллегии новоиспеченные сослуживцы Вильстера, недовольные его претензиями на старшинство, горячо оспаривали решение адмирала К. Крюйса посадить его выше других и попытались даже выгнать бывшего противника из зала заседаний. После полутора лет рутинной службы все лето 1723 г. Вильстер провел с флотом на маневрах в Балтийском море. Он часто встречался с Петром, стремился заручиться его благоволением и не раз вел с императором доверительные беседы. Тогда-то он, видимо, и рассказал Петру об одной тайной странице шведской дипломатии.

По словам Вильстера, в самый разгар Северной войны Карл XII вел переговоры с прибывшими с Мадагаскара посланцами пиратов. Началось все в 1713 г., когда к секретарю шведского посольства в Ганновере явились два человека из Южных морей. «Среди нас очень мало шведов, и мы ни-



*Пират Эдвард Инглэнд.
С гравюры XVIII в.*



*Казнь пирата Стида Боннета в Чарлстоне.
С гравюры XVIII в.*

когда не нападали на шведские суда», — заявили пиратские эмиссары¹². У пиратов были все основания для тревоги. В Индийский океан докатывались волны войны с пиратством, объявленной морскими державами. В Вост-Индии, на Багамских островах и у побережья Северной Америки безжалостная охота на морских грабителей шла уже несколько лет¹³. Европейские державы к этому времени разделили Вост-Индию, навели здесь относительный порядок и пред-

приняли меры для борьбы с пиратами в Испанском Мейне, стремясь более жестко контролировать пиратский промысел. Это заставило пиратских вожakov искать новые регионы для «охоты», и они стали перебираться поближе к зонам оживленной арабо-индо-европейской торговли. Процесс активизировался после окончания Войны за испанское наследство. Пираты проходили, совершая разбой вдоль западного побережья Африки, и попадали в воды Индийского океана. Социща разбойников оседали на Мадагаскаре и островках вокруг него.

Особенной известностью пользовался знаменитый «остров разбойников» Сент-Мэри. Он протянулся тонкой 63-километровой полосой вдоль восточного побережья Мадагаскара и отделен от него небольшим проливом. Вход в бухту Сент-Мэри охраняли два островка — Мадам и остров Корсаров. Пираты возвели на берегу небольшое укрепление, оснастили его пушками и под их защитой чувствовали себя в относительной безопасности. Без лоцмана ни одно судно не могло пройти в узкий фарватер, и поэтому, приблизившись к бухте, корабли вставали на якорь, ожидая представителей пиратов. Те вскоре появлялись и, поднявшись на борт, проводили своеобразную инспекцию. Если ко-

рабль и экипаж не вызывали подозрений, лоцман вводил судно в гавань. Работоторговцы, купцы, контрабандисты прекрасно знали бухту как место, где можно повернуть самые выгодные сделки, а в случае опасности всегда найти приют¹⁴.

Береговое братство Сент-Мэри знали во всем мире. Среди его главарей — немало знаменитых разбойников. Роберт Каллифорд, Томас Уайт, Томас Тью, Говард Тейлор, Сэмюэл Берджесс и, наконец, скандальная «звезда» пиратского мира капитан Кидд повергали в ужас купцов всех национальностей и



*И.-Г. Вегекинг. Портрет Карла XII.
Начало XVIII в.*

составили печальную славу острова Сент-Мэри как главного разбойничьего вертепа в Индийском океане. Этот остров, правда, был не единственным местом сбора разбойников. Недалеко от него, в заливе Антонжиль, располагалась резиденция Джона Эвери. Несколько стоянок приютились в лабиринтах изрезанных северных берегов Мадагаскара. Среди них выделяется остров Нуси-Бе и бухта Диего-Суареш с коралловыми пляжами, живописными, покрытыми мантрами берегами, пряным ароматом тропических джунглей и прозрачными родниками.

Теснимые со всех сторон осевшие на Мадагаскаре пираты решили «легализовать» свою деятельность и, получив охранную грамоту, принять подданство одной из держав. В первую очередь они рассчитывали на поддержку Швеции, Дании и Османской империи¹⁵.

Карл XII вел переговоры с пиратами в строжайшей тайне. Шведскую сторону представлял «Великий визирь» Карла XII, голштинский министр барон Георг Хейнрих Гёртц, ставший к тому времени, по сути, руководителем внешней политики королевства. Сегодня можно только предполагать, какие вопросы обсуждались на секретных встречах



Г. Э. Шрегер. Портрет Ульрики-Элеоноры-младшей и ее супруга короля Швеции Фредерика I Гессенского. 1733 г.

Гёртца с эмиссарами пиратов. Барон всегда предпочитал слова бумаге и не связывал себя письменными договоренностями, обсуждая все вопросы с королем тет-а-тет.

В своей внешнеполитической игре барон отвел пиратам подходящее место. Прекрасные гавани Мадагаскара должны были превратиться в укрепленные военные базы под покровительством Швеции, а пираты становились подданными короны. Они обещали передать королю часть накопленных сокровищ — всего около полумиллиона фунтов стерлингов.

Кроме того, Гёртц рассчитывал использовать храбрых моряков в своем проекте свержения ганноверской династии и реставрации в Англии Якова III Стюарта. Пираты соглашались не только передать шведам 30 кораблей, но и участвовать во вторжении в Шотландию¹⁶.

В 1718 г. король снарядил в Индийский океан экспедицию под командованием подполковника Карла фон Врангеля, однако добраться до Мадагаскара ей не удалось. Спустя четыре года, уже после гибели короля и казни Гёртца, его преемница, королева Ульрика Элеонора, направила на Мадагаскар вторую эскадру. Ее возглавил генерал-адъютант командор Карл Густав Ульрих (21.06.1677 — 10.03.1730). Добравшись до испанского Кадиса, Ульрих бросил якорь и стал ждать представителей пиратов. Они так и не появились, а на кораблях начался мятеж — Ульриху пришлось возвращаться в Швецию, где он был обвинен в провале всей операции, отдан под суд и, едва избежав смертной казни, оказался в ссылке в крепости на северном побережье озера Венерн¹⁷.

Трудно сказать, откуда Вильстеру были известны эти сведения. Шведы могли обращаться к нему за консультациями, зная, что он пла-

ыл и Индийском океане. К тому же он близко знал нескольких шведских офицеров, участвовавших в экспедиции Ульриха¹⁹, и те, возможно, были с ним излишне откровенны. Как бы то ни было, рассказ Вильстера пришлось как нельзя кстати и подтолкнул Петра I к тому, чтобы начать свою игру в Индийском океане.

Ход делу Петр дал в начале ноября 1723 г.¹⁹, когда флот уже закончил кампанию и суда готовились к зиме. Скрытно, поспешно и в необычное для плаваний время года начали снаряжать в путь два фрегата голландской постройки — «Амстердам-Галей» и «Декронделивде», входившие в состав Ревельской эскадры. Было отдано распоряжение и десятидневный срок укомплектовать их лучшими матросами и солдатами, а «указ содержать секретно, не объявляя другим»²⁰.

Поспешность при подготовке судов обернулась боком для организаторов дела. Фрегаты снарядили «без промедления», но зато в полнейшей «конфузии», все делалось наспех, и едва можно было бы «поверить, что морской человек оные отправлял». Перед выходом в море не были даже осмотрены и отремонтированы днища фрегатов, а грузы размещались «за теснотою» как придется. Матросы вконец обносились, пресную воду, провиант и лекарства собирали по крохам²¹. Командир Ревельского порта, посетовавший на отсутствие в городе необходимых медикаментов, тут же получил из Петербурга исчерпывающую резолюцию: «Лекарств, которых не имеетца, прикажите тот час или купить или другим каким ни есть способом достать... Имейте крепкое старание и весьма того бойтесь, ежели требующее при Ревеле, что есть до вас, тем исправлено не будет. Оное взыщется жестоко все на вас, и никакие отговорки не примутца»²². И так во всем. Спешные указания готовить необходимые для навигации приборы и карты получил резидент в Копенгагене А. П. Бестужев-Рюмин: ему было поручено немедленно закупить 10 градустоков, 10 квадрантов и карты Северного моря, «одну партикулярную карту для проходу в Ост-Индию»²³.

Вильстер, снабженный особыми инструкциями, должен был прибыть в Рогервик, сесть на один из приготовленных фрегатов и отправиться в «назначенный вояж». Плавание было подготовлено таким образом, чтобы «не дать никому никакого подозрения»²⁴. Корабли замаскировали под торговые суда. Им предписывалось плыть без вымпелов и «от всех церемоний (как в здешнем море, так и в большом) удалять-

ся». Ни один член экипажа, разумеется, не знал, что у флагмана на руках личное послание Петра I. Вильстер, в свою очередь, не подозревал о запечатанных конвертах с секретными распоряжениями, лежавших в каютах командиров кораблей, — вскрыть их они могли только при выходе в Атлантический океан, дабы удостовериться, что Вильстер идет верным курсом²⁵.

Маршрут пролегал в стороне от оживленных морских трасс. Миновав Зунд и выйдя в Северное море, держать путь в Атлантику фрегаты должны были не через Ла-Манш, а вокруг Шотландии и Ирландии. Во встречные гавани заходить разрешалось только в случае поломки, но производить ремонт следовало в кратчайшие сроки, так, чтобы не теряя времени идти дальше. Прибыв к месту назначения, в район пиратской базы на острове Сент-Мэри у Мадагаскара, Вильстер мог поднять российский флаг и представить свои верительные грамоты некоей «высокомудрой особе» — «королю Мадагаскарскому», как его именует инструкция Петра.

Подписывая грамоту «ваш приятель», император, по-видимому, полагал, что имеет дело с суверенным правителем острова, неким «владыствующим королем». Облеченный полномочиями посланника, Вильстер должен был «оного короля склонить к езде в Россию» — «ежели зимой, то в Колу, понеже там никогда не мерзнет, а ежели летом, то в Архангелгородский порт»²⁶.

Сегодня трудно понять, чем руководствовался император и тесный круг его доверенных советников, посвященных в тайну «секретной экспедиции», когда адресовали послание некоему «королю». А. Б. Давидсон и В. А. Макрушин полагали, что такое обращение «было естественно», так как подобный титул ассоциировался с образом пиратских вожаков, почерпнутым из литературы начала XVIII в. «Стремясь установить связи с флибустьерами, Петр уважительности ради назвал Моргана (вожак местных пиратов. — Д. К.) королем»²⁷. А. И. Заозерский, в свою очередь, предположил, что виновником недоразумения являлся сам Вильстер, имевший совершенно туманные представления о пиратском братстве — его взгляды и были отражены в правительственных инструкциях²⁸.

По нашему мнению, обе гипотезы вполне отвечают существовавшему положению дел, а также подчеркивают авантюризм и недоста-



Жизнь пиратов на тропических островах из галек Европы представлялась настоящим раем. С гравюры XVIII в.



Пирушка пиратов из команды Черного Барта Робертса. С гравюры XIX в.

точно серьезную проработку деталей Мадагаскарской экспедиции в 1723 г. — но только на этом, первоначальном ее этапе.

Надо заметить, что представления в России о мадагаскарских разбойниках не имели ничего общего с действительностью и, по-видимому, формировались под впечатлением популярных в ту пору книг о пиратах, в частности знаменитой «Всеобщей истории морских разбойников» капитана Чарльза Джонсона²⁹. В ней свирепые мадагаскарские бандиты, этакие гнусные деспоты, правили своими подданными наподобие злобных тиранов. Один из них, некто Джеймс Плантейн, осел в уединенной бухте Мадагаскара и откупил у местного вождя участок земли. Окружив себя гвардией из чернокожих туземцев, Плантейн провозгласил себя королем и начал постепенно брать власть над окрестными территориями в свои руки. Он пребывал в полном блаженстве: местные вожди боялись его и курили пирату фимилим, верные аборигены слагали песни во славу большого белого господина. Довольный властолюбец проводил дни и ночи в пьянстве, роскоши и пирах. Ему полюбили местные обычаи, позволявшие царям иметь гарем. Белый хозяин окружил себя несколькими десятками тем-

нокожих жен, одарил их богатыми шелками и бриллиантами и, окруженный трепетной любовью негритянских гурий, вкушал радости экзотической жизни. Он не забывал, впрочем, о своем происхождении. Как это принято у англичан, он называл своих бесконечных жен-негритянок Моль, Кейт, Сьюла и Пег (производные от соответствующих имен Мэри, Екатерина, Урсула, Маргарет). Плантейн и подобные ему правители, если следовать Капитану Джонсону, вели себя примерно одинаково: в глухих джунглях они возводили нечто, напоминающее крепость, обносили ее земляным валом и рвами. В крепость вела единственная дорога — настоящий лабиринт, по которому можно было идти только друг за другом. Но даже добравшись до крепости, можно было ее не увидеть — так ловко пиратские «короли» прятали свое убежище в чаще тропического леса...

Однако замысел Петра не исчерпывался возможной «протекцией» пиратам Мадагаскара — Вильстеру следовало плыть дальше, в Индию. Данная ему инструкция гласила: «...явитесь там Великомоцному Моголу и всякими мерами старайтесь его склонить, чтоб с Россиею позволил производить коммерцию и иметь с ним договор, которые товары потребны в Россию, также и какие в его областях товары из России надобны суть...». В случае успеха предприятия пиратским заливам Мадагаскара отводилась роль отправной базовой стоянки России на торговых путях в Индию.

Плавание оказалось недолгим. На рассвете 20 декабря фрегаты вышли из Рогервика и уже через несколько часов на границе Финского залива, у Дагерорда, попали в сильнейший шторм. Флагманский «Амстердам-Галей» дал сильную течь. Помпы едва успевали откачивать соленую воду, корабль чудом не пошел ко дну. Спасла близость берега, течь кое-как залатали. Но в целом корабли пребывали в плачевном состоянии, о продолжении похода не могло быть и речи. Пришлось вернуться в Ревель и встать на ремонт.

Из Петербурга в адрес ревельских властей и командиров экспедиции полетели угрозы с требованием ускорить дело. Столичные чиновники предупреждали о строгой ответственности «за нерадение» и намекали на «жестокий гнев» вспыльчивого государя. Обстановка в городе накалилась до предела. Самого Вильстера решили упрятать подальше — ему приказали уехать из Ревеля и тихо сидеть в Рогерви-

ко, пока не закончится ремонт кораблей, «под тем образом, чтоб при Ревеле никто об вас не ведал, також и по прибытии туда содержите себя (пока оные фрегаты придут) инкогнито, чтоб и там об вас никто не ведал, понеже ежели при таком продолжении кто сведает, то немалая будет опасность о нашей комиссии»³⁰. Одноногий адмирал, несмотря на все увещания, решил остаться на «Декронделивде» в ревельской гавани, чтобы самому над-



Пират Джордж Лоутер. С гравюры XVIII в.

зирать за работами. В объяснительном донесении он сообщал: «...неотлучно на корабле из каюты не выхожу и содержусь почти под легким арестом, и выходу имею только, когда уже темнота ночная настает, и меня б никто не видал. Токмо я человек не таков, чтоб мне дело порученное оставить и не смотреть; ныне я сам вижу, что и при мне работою зело мешкатно отправляются, а ежели бы мне быть в Рогервике наипаче бы мешкота явилась»³¹.

И все же кораблям так и не пришлось выйти в море. 21 января случилась беда — при перегрузке якоря с «Амстердам-Галея» фрегат сильно накренился, в открытые пушечные порты хлынула вода, и корабль затонул. Погибло 16 матросов — они не успели выбежать из трюма. Император «принял нещастие в немалом соболезновании», но, как объяснял Апраксин, человек тут не властен: «хотя жаль, что такой случай постигает, однакож оное строится ни от кого иного, но от воли божеской»³². Из Петербурга поступило распоряжение главному командиру Ревельского порта контр-адмиралу Фангофту готовить новые суда и выйти в море «как возможно наискорее, понеже медленность их ни на коим ином так жестоко не взыщется, как на вас»³³. Было



Адмирал граф Федор Апраксин как президент Адмиралтейств-коллегии был посвящен во все секреты мадагаскарского дела. Литография И. Фридрица с оригинала неизвестного художника XVIII в. 1840-е гг.

приказано обшить днища фрегатов коровьими шкурами, которые в южных морях предохраняли от моллюсков. Но шкур на ревельских складах не нашлось.

Потянулась переписка о поставках. Трудности по снаряжению и ремонту кораблей накатывались подобно снежной лавине. Властный царь не любил промедлений и требовал «спеха днем и ночью». В обстановке спешки, нервозности, неразберихи и путаницы руководители сбивались с ног, зачастую не зная, что делать и перекладывая друг на друга ответственность. Какой

бы вопрос ни пытались решить власти Ревеля и Рогервика — всюду их ждали неприятности. Ремонтные работы затянулись, дело повисло на волоске, и руководители ждали неприятностей. Брань, препирательства, угрозы посадить всех под арест и взаимные упреки сыпались как из рога изобилия, и наконец 4 февраля 1724 г. Вильстер получил письмо от Апраксина, в котором сообщалось: «Его Императорское Величество указал намеренную вашу экспедицию удержать до другого благополучного времени»³⁴. Самому вице-адмиралу предписывалось возвратиться в Петербург. Что изменилось в Петербурге к февралю 1724 г.?

«Причина, по которой отказались от нее (экспедиции. — Д. К.), документами не выясняется, — отмечал А. И. Заозерский, — и можно только догадываться, что она заключалась в полученных вице-адмиралом Вильстером более точных сведениях об условиях, какие русская экспедиция нашла бы на Мадагаскаре»³⁵. Может быть, в столице пришли к выводу о технической невозможности организовать плавание в столь короткие сроки, или решение императора было продиктовано опасением, что тайна операции может раскрыться? Исследо-

выголы, писавшие о Мадагаскарской экспедиции, на этом эпизоде и больших знаках вопроса рассказ заканчивали. Однако, как свидетельствуют архивные источники, тогда, зимой 1724 г., никакой речи об отмене экспедиции не шло, и ставить точку было еще рано. Материалы РГАВМФ показывают, что до официального завершения Мадагаскарской экспедиции оставалось еще почти полгода. На протяжении первой половины 1724 г. в Ревеле кипела бурная деятельность по снаряжению кораблей: готовились припасы, составлялись сметы, писались инструкции и набирались экипажи. Распоряжения же Апраксина Вильстеру о возвращении инструкций, подписанных императором, были датированы только 30 июля 1724 г.³⁶

Дело в том, что в феврале 1724 г. в канцелярию Апраксина поступило письмо³⁷, отправленное вице-губернатором Ревеля Фридрихом фон Лёвенем. «Милостивый государь,— писал фон Лёвен.— Вашему высокографскому сиятельству доношу, что за несколько дней приехал в Ревель чрез Санктпитебурх из Швеции генерал-адъютант и командор Улрих; который был определен командором над 5 шведскими кариблями, посланными года с два тому назад в Мадагаскар в Азию с некоторой ирляндской земли человеком, именуемым Моргион, который назывался губернатором, да с капитаном Ситлером. От которой его имевшей экспедиции хотел я от него хотя мало уведомитца (понеже он зягю моему родной брат³⁸), токмо он приватной персоне о том известить не хочет, но сказывает, ежели б он мог быву в Санктпитебурхе его императорскому величеству низжайшей свой поклон отдать, то б он его величеству о том донесть хотел и объявил бы писменно, в каком намерении оная экспедиция была отправлена и какой причины ради оная в действие не произведена...»³⁹. О приезде 7 января 1724 г. в Петербург бывшего руководителя шведской экспедиции на Мадагаскар лифляндца Ульриха знали придворные из окружения племянника Карла XII герцога Голштинского Карла Фридриха⁴⁰, в частности хорошо информированный Фридрих Вильгельм Берхгольд⁴¹. Однако попасть тогда на прием к императору Ульриху не удалось. 11 января он покинул столицу и отправился в Ревель — теперь он решил добиться аудиенции императора с помощью своих влиятельных родственников.

В Петербурге немедленно отреагировали на письмо фон Лёвена — официального шведского флагмана срочно вызвали в столицу. В середине

февраля Ульрих был приглашен во дворец и обедал с государем. Командор осветил русской стороне многие технические и организационные вопросы плавания к Мадагаскару⁴². Более того, Ульрих передал в распоряжение руководителей экспедиции секретные шведские документы и в их числе — инструкции королевы Ульрики Элеоноры и материалы своего судебного процесса. Проявили инициативу и российские дипломатические агенты. Прибегнув к «помощи» близкого к голштинцам штатного секретаря иностранных дел Швеции Даниила Никласа фон Гепкина, они сумели «докупить» интересующие их «копии». Особый интерес в Петербурге проявили к непосредственным участникам шведских тайных операций — были составлены поименные списки офицеров с указанием их происхождения и места нахождения на данный момент. Петр отдал распоряжение связаться с влиятельными пиратами, через которых он мог бы «снестись с королем Мадагаскарским».

Все добытые сведения стекались к Вильстеру⁴³. К сожалению, то, что ему удалось узнать, не вселяло оптимизма. Неплохо информированный человек, лично знавший некоторых из участников шведских экспедиций, Вильстер к лету 1724 г. внес серьезные коррективы в свой первоначальный проект. Проанализировав бумаги и письма, полученные от Ульриха, он пришел к выводу, «что многого не знал». Тогда он и подготовил специальный «экстракт из порученных мне писем» и уже упоминаемую ранее «обсервацию». «Можно видеть, — докладывал он в июле 1724 г., — что на тех островах короля не имеется, как речь о том неслась, и я лутче о том до сего сведом не был, но признаваю быть оным местам республике»⁴⁴.

Между тем «республик», как их назвал Вильстер, на Мадагаскаре было столько же, сколько пиратских банд, и в каждой из них руководствовались своими собственными законами, а всеми делами вершил бандитский сход («совет подлых»). Царила крутовая порука: под вынесенным вердиктом или договором свои «знаки» оставляли все его участники — умевшие писать ставили подписи, неграмотные рисовали крест⁴⁵. Все решало пиратское большинство, и никакие монаршие повеления силы не имели. Оказалось, что реального правителя, некоего монарха, каким его ранее представляли в кабинетах Петербурга, на Мадагаскаре не существовало. На острове враждовали между собой гла-

вари разбойничьих шаек, и о ведении с ними переговоров не могло быть и речи. Авторы инструкций, подготовленных в свое время для Ульриха, специально предупреждали его «быть... со своим фрегатом и прочими судами во осторожности, ежели противное паче чаяния что позовется, чтоб тогда суды свои можно оборонить и возвратиться назад»⁴⁶.

После получения этих сведений Петру I стала очевидна бессмысленность посольства на Мадагаскар. Какую картину увидели бы его полномочные представители, если бы они все-таки вступили на землю пиратского острова? Их взору предстали бы чернокожие бандиты⁴⁷, уравненные в правах с белыми «собратьями»

и озабоченные исключительно захватом и дележом добычи. О России они имели весьма смутные представления — какие уж тут дипломатический церемониал и установление государственных контактов. Тем более что, несмотря на все принятые меры, сведения о секретных операциях императора на путях в Индию просочились в Лондон, Копенгаген и Амстердам. В этих условиях союз с пиратами, объявленным вне закона преступным сообществом, был бы слишком рискованной политической авантюрой.

* Петр I отменил экспедицию на Мадагаскар, но это не означало, что он отступил от своих далеко идущих замыслов. Император дал указания готовить корабли к плаванию в Испанию, а незадолго до смерти, в декабре 1724 г., подписал инструкции для экспедиции Витуса Беринга — тому следовало ехать на Камчатку и искать путь из Азии в Америку. Однако внезапная смерть царя нарушила планы проникновения на Восток. «Виновник» же всей этой истории, адмирал Вильстер, еще несколько лет служил в Российском флоте: в 1727 г. он был назначен начальником Морской академии, а в 1729 г. — командиром



Кому быть главарем. Иллюстрация Г. Пайла. Начало XX в.

Кронштадтского порта. В 1730 г. его уволили со службы, и он переехал в Петербург, где, обвиненный в растрате и преданный военному трибуналу, 21 июля 1732 г. скончался. Его вдове⁴⁶, Катарине Вильстер, урожденной фон Фогх (1677 – 29.06.1757), дочери ассессора Верховного суда, было выдано 500 рублей для возвращения на родину.

примечания

¹ См. подробнее: *Glete J. Navies and Nations. Warship, Navies and State Building in the Europe and America. 1500 – 1860. Vol. 1, 2. Stockholm, 1993.*

² См. подробнее: *Полиевктов М. Балтийский вопрос в русской политике после Ништадтского мира (1721 – 1725). СПб., 1907; Андреев А. И. Экспедиции на Восток до Беринга // Труды историко-архивного института. Т. II. М., 1946; Крылова Т. К. Отношения России и Испании в первой четверти XVIII в. // Культура Испании. М., 1940; Аляперович М. С. Россия и Новый Свет (последняя треть XVIII в.). М., 1993; Бобылев В. С. Внешняя политика России эпохи Петра I. М., 1990; Копелев Д. Н. Петр I после Ништадтского мира: Мадагаскарская экспедиция и борьба за океан // Мавродинские чтения – 2008. СПб., 2009.*

³ РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 233. Л. 261 – 263 об.

⁴ РГАВМФ. Ф. 232. Оп. 1. Д. 224. Л. 247 об., 248; Материалы для истории русского флота. Ч. II. СПб., 1865. С. 686, 687 (далее: МИРФ); *Копелев Д. Н. Международные центры пиратства начала XVIII в. и российские власти (по материалам РГАВМФ) // Елагинские чтения – 3. СПб., 2005.*

⁵ В специальном рапорте, поступившем в Адмиралтейств-коллегию в январе 1721 г., приводятся сведения о составе флотилии алжирских корсаров, которые готовятся к плаванию в Ла-Манш и Северное море (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 207. Л. 3, Зоб.).

⁶ МИРФ. С. 695.

⁷ Там же.

⁸ *Туманский Ф. Собрание разных записок и сочинений, служащих к доставлению полного сведения о жизни и деяниях государя императора Петра Великого. Ч. IX. СПб., 1788; Голиков И. И. Деяния Петра Великого, мудрого преобразователя. Т. 9. М., 1838; Зейдель И. снаряжение первой дальней экспедиции в царствование Петра Великого в 1723 г. // Морской сборник. № 9. Сентябрь 1867; Веселаго Ф. Ф. Очерк русской морской истории. Ч. 1. СПб., 1875; Трутовский В. К. Флибустьеры XVIII в. // Русский вестник. Т. 221. Август. 1892; Заозерский А. И. Экспедиция на Мадагаскар при Петре Великом // Россия и Запад. Ч. I. Пг., 1923; Тарле Е. В. Русский флот и внешняя политика Петра I. М., 1949; Давигсон А. Б., Макрушин В. А. Зов дальних морей. М., 1979.*

⁹ См. подробнее: *Давигсон А. Б., Макрушин В. А. Зов дальних морей. С. 28 – 31.*

¹⁰ Переговоры велись при посредничестве резидента надворного советника в Гамбурге Ягана Фридриха Беткера (РГАДА. Ф. 9. Отд. II. Оп. 4. Ч. 2. Д. 62. Л. 524 – 526; РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 11. Д. 128. Л. 5 – 10.

¹¹ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 11. Д. 128. Л. 2. Старшего сына приняли в службу капитаном.

¹² См. подробнее: *Трутовский В. К. Флибустьеры XVIII в. С. 7, 8.*

¹³ См. подробнее: *Captain Charles Johnson. A General History of the Pyrates / ed. by Manuel*

‘a Ironhorn (1724, 1728). London, 1972; Rankin H. F. The Pirates of Colonial North Carolina. Raleigh, 1977; Rediker M. Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700 – 1750. Cambridge, 1987.

¹⁴ См. подробнее: Ritchie R. C. Captain Kidd and the War Against the Pirates. New York, 1985. P. 84 – 89, 116, 118.

¹⁵ Dechamps H. Histoire de Madagascar. Paris, 1961. P. 78, 79.

¹⁶ Размеры «пиратской помощи» представляются совершенно невероятными. Однако занимавшийся этой историей Вольтер приводил еще более фантастические цифры. По имеющейся у него информации, пираты обязались привести в Гетеборг (6) кораблей (Вольтер. История Карла XII, короля Швеции, и Петра Великого, императора России. СПб., 1999. С. 241).

¹⁷ Берхгольц Ф. В., фон. Дневник камер-юнкера, 1721 – 1725 гг. / пер. с нем. И. Ф. Амона. Ч. 4. 1724 – 1725. М., 1905. С. 6.

¹⁸ В написанной им весной 1724 г. «Обсервации и мнении не в указе буди», Вильстер отмечал, что офицеры (Зебах, Мандель, Остог и Люнг-Фельт), «которые командору Уариху для совета с ним были посланы, оных отчасти я сам знавал, а от других слышинал, что оные люди доброго ума и остраго разума, а иные в том были хороших плуки; в таких случаях и экспедициях zelo изрядны; для того что ежели один умрет, тогда другой на место ево имеется то действие производить...» (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Ф. 29. Л. 28, 28 об.).

¹⁹ Что произошло 3 ноября в доме генерал-адмирала графа Ф. М. Апраксина (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 11. Д. 305. Л. 1).

²⁰ МИРФ. С. 690.

²¹ Вильстер доносил, что «на фрегате „Амстердам-Галей“ по большей мере хотя бы все пивные и водяные бочки были налиты водою, тогда б на 204 человека более не стало пития как на 10 недель и три дня; на „Декронделивде“ пива и воды тож слово в слово, счисляя по кружке в сутки... а хотя добрая и попутная погода и ветр нам будит, то однакож по последней мере недель 14 или 15 или больше до Сант-Яго в пути пробудем... Дров також дано только на 15 недель».

²² РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 11. Д. 305. Л. 217, 217 об. К 18 декабря лекарства собрали и доставили в Рогервик в двух сундуках.

²³ Там же. Л. 235, 239, 261. В письме Апраксину от 17 декабря Бестужев-Рюмин докладывал, что «через некоторых мне надежных приятелей стороною закупать буде, дабы здесь не ведали».

²⁴ МИРФ. С. 693.

²⁵ Осторожный и подозрительный император решил обезопасить себя на случай неожиданностей со стороны Вильстера. В специальных инструкциях, посланных русским офицерам — командиру «Амстердам-Галей» капитану Даниле Мясному и офицеру «Декронделивде» капитан-лейтенанту Михаилу Киселеву (заметьте, ему, а не командиру «Декронделивде», иностранцу Джеймсу Лоренсу), — прилагалась копия с инструкций, данных вице-адмиралу. Офицеры должны были распечатать пакет с инструкциями после прохода Зунда: «прочтите токмо вы двое, а вице-адмиралу Вильстеру и другим офицерам (кто с вами будут обретаться) отнюдь не объявлять, но содержать в таком крепком секрете, чтоб кроме вас никто про оную не знал, и потом требовать от помянутого вице-адмирала оригинальной его инструкции, и что повелено исполнять» (МИРФ. С. 694).

- ²⁶ Там же. С. 693, 694.
- ²⁷ Давидсон А. Б., Макрушин В. А. Зов дальних морей. С. 88.
- ²⁸ Заозерский А. И. Экспедиция на Мадагаскар ... С. 101.
- ²⁹ О Капитане Чарльзе Джонсоне см. подробнее: Moore J. R. Defoe in the Pillory and Other Studies. Bloomington, 1939. См. также: Moore J. R. Daniel Defoe. A Citizen of the Modern World. Chicago, 1958; Furbank P. N., Owens W. R. The Canonization of Daniel Defoe. New Haven, 1988; Schonhorn M. Defoe's Politics: Parliament, Power, Kingship and Robinson Crusoe. Oxford; New York, 1991; Копелев Д. Н. Ф. В. Каржавин и его «Жизнеописание пиратов»: генезис и атрибуция // Новое литературное обозрение. 2008. № 94.
- ³⁰ МИРФ. С. 702.
- ³¹ Там же. С. 708.
- ³² Туманский Ф. Собрание разных записок ... С. 226.
- ³³ Там же. С. 705.
- ³⁴ Там же. С. 709.
- ³⁵ Заозерский А. И. Экспедиция на Мадагаскар ... С. 102. Е. В. Тарле полагал, что новые сведения были получены от приехавшего в Россию командующего шведской экспедицией командора Ульриха (Тарле Е. В. Русский флот ... С. 117, 118).
- ³⁶ «Оной экспедиции отправления в нынешней компании быть не надобе, а ежели впредь возобновление тому какое будет, о том вас без известия не оставим» (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 29. Л. 87). Те же распоряжения о возвращении инструкций были направлены командирам фрегатов. В свою очередь и Бестужев-Рюмин получил указания все купленные навигационные приборы и карты отправить в Адмиралтейств-коллегию (Л. 89).
- ³⁷ РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 230. Л. 280. Это письмо было обнаружено Е. В. Тарле, использовавшим его в своей работе о русском флоте при Петре Великом.
- ³⁸ Что имел в виду Лёвен, говоря «зятю моему родной брат», не вполне ясно, тем более что в русском языке слово «зять» трактовалось по-разному. Это мог быть муж дочери или муж сестры, а также муж золовки. Дополнительно следует учитывать, что при переводе оригинального послания Лёвена в текст могла закрасться неточность. Проследив родственные связи Лёвена и Ульриха, можно констатировать следующее: отец Ульриха, Эверт Густав фон Ульрих (ум. 28.06.1707) был женат (Ревель, 02.10.1705) на младшей сестре Лёвена Агнетте фон Лёвен (в первом браке замужем за бароном Георгом фон Зальца, а в третьем (Ревель, 25.11.1709) — за Гансом Георгом фон Ульрихом. Параллельно прослеживается и вторая родственная линия, связывавшая Лёвена и Ульриха: его брат, Яков Генрих фон Ульрих (ум. 10.06.1743) был женат на Ание Кристине фон Лёвен (1685 — 01.03.1742), но мы не можем однозначно сказать, была ли она дочерью Фридриха фон Лёвена (Genealogisches Handbuch der Baltischen Ritterschaften. Teil Estland. Bd. 1 — 3. Görlitz, 1929 — 1936; Teil 2.1.2. Görlitz, 1930. S. 261, 262, 713, 714).
- ³⁹ РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 230. Л. 280. Это письмо было обнаружено Е. В. Тарле, использовавшим его в своей работе. См. также: Давидсон А. Б., Макрушин В. А. Зов дальних морей. С. 133.
- ⁴⁰ Герцог Голштинский Карл Фридрих, племянник Карла XII (его мать Хедвиг София была сестрой короля), приехал в Петербург по приглашению Петра I после заключения Ништадтского мира. Как претендент на шведский престол, он представ-

имеет особый интерес для российской стороны и вел переговоры о браке с дочерью Петра I Анной (Петров П. Н. Цесаревна Анна Петровна // Сборник исторических материалов и документов, относящихся к новой русской истории XVIII и XIX вв. СПб., 1873). Они закончились в ноябре 1724 г. заключением брачного договора. О голштинцах в России см. подробнее: *Полиевктов М. А.* Балтийский вопрос в русской политике ... С. 119–131, 278–292; *Некрасов Г. А.* Русско-шведские отношения и политика великих держав в 1721–1726 гг. М., 1964. С. 171–183; *Возграм В. Е.* Год 1725. СПб., 2007.

¹¹ *Берхгольц Ф. В.* Дневник камер-юнкера. Ч. 4. С. 6, 7. Автор также неоднократно упоминает среди состоявших на службе у герцога Голштинского бежавшего в 1719 г. из Швеции барона Стамке (*Беслятых Ю. Н.* Петербург Петра I в иностранных оплотах. Введение. Тексты. Комментарии. А., 1991. С. 223). Бывший первый секретарь всеисийского министра Карла XII барона Г. Герца, казненного в 1719 г., Стамке, по-видимому, немало знал о секретах шведской короны — ведь его прежний руководитель, барон Герц, занимался отправкой первого шведского посольства к пиратам Мадагаскара.

¹² Там же. С. 19.

¹³ Немалые трудности вызвало ведение переписки. Секретность, незнание Вильстером русского языка, постоянная необходимость в переводчице (им стал переводчик Адмиралтейств-коллегии Гамильтон, или Гамолтин) затрудняли дело. В одном из своих писем, отправляя Апраксину подготовленные им материалы, он жаловался: «Оные переводы посланы не переписывая набело, в том не изволь возыметь гнева, понеже писца при себе не имею, а постороннего взять не прилично» (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 229. Л. 46).

¹⁴ РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 29. Л. 29.

¹⁵ Об устройстве пиратского социума см. подробнее: *Копелев Д. Н.* Золотая эпоха морского разбоя. Пираты, корсары, флибустьеры. М., 1997; *Копелев Д. Н.* Раздел Югоана в XVI–XVIII вв. Истоки и эволюция пиратства. СПб., 2009; *Captain Charles Johnson. A General History of the Pyrates.*; *Rediker M.* Between the Devil and the Deep Blue Sea ...; *Ritchie R. C.* Captain Kidd and the War Against the Pirates; *Rediker M.* Libertalia: the Sailor's Lot and the Pirate's Utopia in the Early Eighteenth-Century Atlantic World // Русское открытие Америки: сб. ст., посвященный 70-летию акад. Н. Н. Болковитинова. М., 2002.

¹⁶ РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 29. Л. 28.

¹⁷ См. подробнее: *Копелев Д. Н.* Международные центры пиратства ...

¹⁸ Это был второй брак Вильстера. В первом он был женат на Идее Делпис, умершей в 1705 г.

**Русско-шведская война
1788–1790 гг.
в документах РГАВМФ**

Блестящий век Екатерины II не только вошел в историю благодаря громким победам русского оружия в войнах с Османской Портой (Турцией), но еще и прославился морскими кампаниями россиян против шведов. В 2008 г. исполнилось 220 лет с начала Русско-шведской войны 1788–1790 гг., которая в боевых летописях XVIII столетия навсегда останется одной из тяжелейших и кровопролитных войн на море.

Российский государственный архив Военно-Морского Флота хранит несколько важных делопроизводств, имеющих прямое отношение к той войне. Прежде всего, к ним относится обширная канцелярия вице-президента Адмиралтейств-коллегии графа И. Г. Чернышева (Ф. 172), куда стекалась оперативная информация с театров военных действий, поступали донесения и рапорты от командующих эскадрами и командиров судов, где отложились отпуски распоряжений Ивана Григорьевича Чернышева, направленных высшим морским начальникам и командирам портов.

Военно-походная канцелярия адмирала В. Я. Чичагова по командованию Балтийским флотом (Ф. 200) представляет собой хранилище документов, где содержатся сведения о ходе боевых операций флота, где также имеются рапорты командиров о произошедших сражениях или эпизодических столкновениях со шведами, аналитические записки русских офицеров о состоянии флота противника, статистические данные о количестве участвовавших в сражениях линейных кораблей и фрегатов и многое другое.

Далее отметим особое делопроизводство, образовавшее фонд «Высочайшие повеления, рескрипты, указы» (Ф. 227), в котором отложились именные указы Екатерины II главнокомандующим флотами ад-

миралам С. К. Грейгу и В. Я. Чичагову и командующему армией графу И. П. Салтыкову; это дела Государственной Адмиралтейской коллегии (Ф. 212. Канцелярия. 2-й отдел) и, наконец, фонд 870 — «Вахтенные и шканечные журналы. Коллекция». Шканечный (вахтенный) журнал представляет собой особый тип исторического источника, в котором содержится информация, не зафиксированная ни в каком другом документе. Например, записи о направлении и силе ветра, о курсе корабля, постановке и уборке парусов чередуются со сведениями большого военного значения, с записями о различных происшествиях на корабле, количестве убитых и раненых. Документы этих и других фондов РГАВМФ позволили пересмотреть некоторые сложившиеся в исторической науке стереотипы, например, касающиеся личности адмирала В. Я. Чичагова, его роли в боевых операциях флота и в целом характера той сложнейшей для России войны.



*Неизвестный художник.
Адмирал С. К. Грейг. Копия с портрета
Д. Левицкого. ЦВММ.*

В анналах отечественной истории она осталась одной из немногих войн, после окончания которой Российская империя не приобрела для себя ни пяди земли, не получила никаких денежных компенсаций и контрибуций. Наоборот, война со Швецией поглотила колоссальные финансовые ресурсы и отяготила непосильными налогами подданных Екатерины II, а пять крупных сражений корабельных эскадр — Голландское, Эландское, Ревельское, Красногорское, Выборгское — унесли жизни многих выдающихся моряков. В 1788 г. Россия не планировала воевать со шведами. Шла Русско-турецкая война (1787 — 1791), и в Петербурге занимались разработками в области глубокой стратегии, в частности вопросами форсирования Дарданелл со стороны Эгейского



Неизвестный художник.
Адмирал В. Я. Чичагов. ГЭ.

моря силами флота и десантных войск¹. К середине мая 1788 г. подготовка экспедиции подходила к завершению, и корабли готовились выйти на кронштадтский рейд. Главную ударную силу Балтийского флота составляли тогда мощные боевые корабли 100-пушечного ранга, часть которых специально проектировали с учетом операций в Средиземном море, а их тактико-технические характеристики и боевые возможности соответствовали лучшим аналогам Британского королевского флота — таким как «Виктори» и «Роял соверин».

Главнокомандующим морскими и сухопутными силами, предназначенными для следования в Средиземное море, императрица назначила адмирала Самуила Карловича Грейга. Но эта экспедиция, так долго и тщательно готовившаяся, не состоялась — Швеция без объявления войны открыла военные действия. В целях ясного понимания сложившейся ситуации необходимо кратко обратиться к истории русско-шведских отношений.

Среди монархов, находившихся в 1780-х гг. на европейских престолах, между российской императрицей Екатериной II и молодым шведским королем Густавом III существовали наиболее тесные родственные связи. Впервые в истории обоих государств сложилась уникальная ситуация, когда по логике вещей близкое родство двух северных государей должно было способствовать политическому сближению России и Швеции. Однако по странному стечению обстоятельств произошло обратное, и вместо развития дружеских отношений Екатерина и Густав стали открытыми врагами.

Густав III был моложе Екатерины II на семнадцать лет. Его отец, шведский король Адольф Фридрих, приходился родным братом мате-

ри Екатерины княгине Ангальт-Цербстской Иоганне Елизавете и, следовательно, их дети состояли в двоюродном родстве. Матерью Густава была родная сестра прусского короля Фридриха II Луиза Ульрика фон Гогенцоллерн.

Как известно, при Петре I Россия добилась главного — выхода к Балтийскому морю, решив тем самым свою геополитическую проблему на северо-западе. Собственно, тогда более ничего России от Швеции не требовалось, поэтому ее основная задача при преемниках Петра состояла в удержании завоеванных территорий и сохранении на Балтике status quo. Но Густав III думал иначе. Для достижения своих далеко идущих захватнических целей он предпочел сблизиться с Францией, настроенной тогда крайне враждебно по отношению к России. Король намеревался вернуть все территории, потерянные Швецией за время двух предыдущих войн, когда к России отошли три стратегически важные крепости на территории Финляндии — Вильманstrand, Фридрихсгам и Нейшлот. Для защиты Финляндии шведам пришлось построить новые крепости, в числе которых был Свеаборг.

Посольские депеши из Стокгольма об активной подготовке короля к войне систематически стали поступать в Зимний дворец с конца зимы — начала весны 1788 г., а с открытием навигации капитаны иностранных купеческих судов все чаще стали замечать в Балтийском море шведские военные корабли, выходившие на практические плавания и производившие усиленную артиллерийскую подготовку. Информация о военных приготовлениях Густава вынудила кабинет Екатерины II резко изменить военно-стратегические планы и принять некоторые меры обороны. В частности, генерал-адмирал флота великий князь Павел Петрович направил адмиралу С. К. Грейгу секретное предписание продумать систему заграждений в акватории между Кронштадтом и Лисьим Носом, «чтоб оный пролив для иностранцев был непроходимым», но в то же время «чтоб свои суда могли проходить». По мысли Павла, это могли быть особые «эстокады», а в глубоких местах предлагал «затопить старые и неспособные к плаванию суда, оставя при том проходы, кои бы были известны для своих»².

По представленным Грейгом чертежам и планам Екатерина II предписала главному командиру Кронштадтского порта вице-адмиралу П. И. Пущину заградить подступы к Кронштадту старыми кораблями



А. Рослин. Портрет короля Густава III. Национальный музей Швеции.

и брандвахтенными судами, чтобы воспрепятствовать прорыву многочисленного армейского (гребного) флота шведов. На Пущина возлагалось принятие мер по обороне Котлина и защите северного фарватера, ему же было приказано установить дополнительные маяки и организовать разведывательно-дозорную службу.

25 мая 1788 г. правительство приняло решение о подготовке «для охранения Балтийского моря эскадры», командование которой поручалось адмиралу В. Я. Чичагову. Императрица предписывала ему выйти на боевое дежурство на позицию к Ревелю и наблюдать за передвижениями шведского флота.

В преддверии войны, несмотря на очевидную угрозу со стороны шведов, Екатерина при активной поддержке Грейга все же приказала вице-адмиралу В. П. Фондезину следовать к Датской проливной зоне — к Зунду, чтобы далее совершить переход вокруг Европы в Средиземное море. Под командование В. П. Фондезина поступила первая архипелагская эскадра в составе трех 100-пушечных кораблей — «Трех Иерархов», «Саратова» и «Иоанна Крестителя» («Чесмы»), одного фрегата и нескольких транспортных судов. На эскадре находилось 500 человек сухопутных войск, которые вместе с личным составом представляли боевую силу в количестве примерно 4 тыс. человек.

В Копенгагене В. П. Фондезин должен был дожидаться прихода второй эскадры адмирала С. К. Грейга, выход которой из Кронштадта планировался несколько позже. Впоследствии Самуил Карлович пожалел о своем крупном стратегическом просчете. Остается лишь предположить, что большую роль в принятии решения об отправлении значительных военно-морских сил в архипелаг сыграло огромное желание императрицы и самого Грейга нанести непоправимый ущерб

Турции, захватить Дарданеллы и добиться окончательного утверждения России на Черном море.

Интересно отметить виды морского провианта, входившего в то время в состав рациона личного состава. В источниках зафиксировано, что госпитальный провиант состоял из «кур, без соли сушеных в печи, перловых круп, пшена, сушеных груш, яблок и вишен, чернослива, изюма и винных ягод, аглицкой сухой горчицы, перца цельного, имбиря, сушеного хрена, муки ржаной для приготовления хлеба и кваса, хмеля, хорошего и крепкого русского пива, вотки хлебной, уксуса рейнского, ви-



Д. Левицкий. Портрет императрицы Екатерины II. ГРМ.

ноградного португальского белого вина, вареного клюквенного сока, соленых лимонов, чеснока сушеного, лука сушеного, патоки хорошей, сушеной капусты кислой». К обычному повседневному провианту относились: «водка французская, горох английский и российский, ром, уксус рейнский и простой, вино горячее. Крупы: овсяные простые и английские, гречневые, ячневые, мясо соленое, масло английское и российское, сухари ржаные, солод ячневый. 10 пудов»³. Вес сухой корабельной провизии исчислялся пудами и фунтами, объем жидкостей — ведрами и кружками.

25 июня 1788 г. шведский корпус без объявления войны совершил нападение на таможенную заставу в предместье замка и крепости Нейшлота (севернее Выборга) и начал его осаду. Таким образом, с началом военных действий со Швецией Россия оказалась втянутой в войну на двух театрах, что любую державу всегда ставило в самое затруднительное положение. Из-за малочисленности российских сухопутных сил первенствующая роль отводилась флоту, причем на начальном этапе войны ему ставились задачи наступательного харак-

тера. Адмиралу Грейгу предстояло соединиться с эскадрой Чичагова «и идти прямо искать неприятельского флота, атаковать оный, а если Бог поможет, разбить его, преследовать до самой Карлскроны, стараясь не только суда шведские истребить, но и самый город Карлскрону, и в нем адмиралтейские и другие строения, заведения и запасы разорить до основания».

Именно флоту отводилась решающая роль. Замысел нанести противнику максимальный урон путем нападения на военно-морскую базу Карлскрону и разрушения там инфраструктуры и системы жизнеобеспечения флота был своевременным и правильным. Одновременно планировалось нападение и на крупный торговый порт Швеции Гётеборг, разрушение торговли и ликвидация шведских тыловых баз. Осуществлению этого хорошо продуманного плана способствовало и достаточное количество сил и средств, особенно в случае усиления российского флота датскими кораблями и мелкосидящими судами, предназначенными для прибрежных операций в районе шхер.

В связи с изменившимися военно-политическими обстоятельствами Екатерина II назначила С. К. Грейга главнокомандующим морскими силами на Балтике; Чичагов поступал под его командование. Авторитетный историк XIX в. В. Ф. Головачев утверждает, что В. Я. Чичагову как старшему Грейга по службе, «для соблюдения приличия пришлось сказать больным». Иными словами, Чичагов не захотел воевать под командованием Грейга, что косвенно подтверждают мемуары его сына, Павла Чичагова, где ясно просматривается обида на выбор императрицы при назначении Грейга главнокомандующим. В. Ф. Головачев также пишет: «Василью Яковлевичу было тогда 63 года. Он был хорошим капитаном и хорошим начальником эскадры в мирное время, когда можно было спокойно расставлять корабли. Но он ни разу не был, во всю свою жизнь, в действительном сражении, и на 64-м году своей жизни ему было трудно изучать сумятицу боя и все страсти, волнующие человека во время кровопролития»⁴. Говоря современным языком, у Чичагова не было опыта ведения боевых действий, и вся его морская практика сводилась к учебным плаваниям на Балтике в мирное время.

Однако «понудить» В. Я. Чичагова к скорому выходу в море императрице не удалось, и оба ее указа остались им не выполненными.

Просто проигнорировать высочайшие повеления Чичагов, понимает-ся, не мог, следовательно, ему действительно только и оставалось, что «сказаться больным» и доложить об этом во дворец. О факте болезни пишет лишь его сын Павел, а среди многочисленных документов из военно-походной канцелярии Василия Яковлевича и канцелярии графа И. Г. Чернышева не встретилось ни одного, в котором бы нашлось упоминание о его болезни. Остается также непонятным, почему секретарь Екатерины II А. В. Храповицкий, заносивший в свой дневник все мелочи, также ни словом об этом не упоминает⁵. При внимательном изучении рапортов, собственноручно подписанных адмиралом В. Я. Чичаговым и поданных им в Адмиралтейств-коллегию в июне — начале июля 1788 г., не встречается даже и намек о его болезни. Скорее наоборот, из документов явствует, что он продолжал выполнять свои обязанности, о чем свидетельствуют его рапорты, датированные 14, 19 и 21 июня⁶.

6 июля 1788 г. произошло первое сражение корабельных эскадр противоборствующих сторон — Гогландское вблизи острова Гогланд, в котором Чичагов участия не принял. Командовал флотом адмирал С. К. Грейг, а из вахтенного журнала его флагманского корабля «Ростислав» узнаем такие подробности: «Ветер брамсельный, лехкий. Погода ясная. Сияние солнца. Флот построен фрунт. Идет на линии бейдевинта в 17 кораблях, а фрегаты и транспортные суда за линией. Флот шведский в 24 судах, построившись в линию де баталии левым галсом. В 1 час от адмирала сделан сигнал, чтоб всему флоту сомкнуть линию»⁷.

Этот же журнал запечатлел подробности боя, его ход, отразил всю трагическую подоплеку ожесточенной схватки двух серьезных противников — Грейга и командующего шведским флотом — брата короля герцога Карла Зюдерманландского. Во «всеподданнейшей реляции» Грейг докладывал: «Сие сражение довольно было пылко, и большая часть офицеров оказали всякое мужество и храбрость... Всенижайше должен объявить мое удовольствие об отменной храбрости, проворстве и неустрашимости офицеров, а особливо нижних чинов, между которыми хоть большая половина рекрут, но отправляли свою должность у пушек сверх всех моих чаяний; и чем далее сражение продолжалось, тем проворнее заряжали и палили из пушек, так

что при окончании сражения пальба производилась скорее и лутче, нежели при самом начале»⁸.

Первое крупное пятичасовое сражение россиян со шведами завершилось отходом шведского флота с места сражения в Свеаборг и последовавшей затем блокадой этого порта российскими судами. По правилам же морской тактики битва считалась выигранной той стороной, которая осталась на месте боя. Через три месяца после Гогландской битвы, в октябре 1788 г., скончался адмирал С. К. Грейг, и для России война на море так и не приняла наступательного характера, оставаясь оборонительной. Оставшиеся военачальники не выполнили июньского постановления Совета при Высочайшем дворе о нападении на Гётеборг и Карлскрону, не привели в российские порты зимовавшие в Дании корабли и вообще действовали вяло и нерешительно.

Изучение многочисленных писем, официальной и частной переписки высших лиц империи не дало ответа на вопрос, по каким причинам не исполнялись решения правительства Екатерины II. Документы умалчивают и о том, почему адмиралы В. П. Фондезин и В. Я. Чичагов не выполняли именные указы и распоряжения императрицы. Однако более всего вызывает недоумение то обстоятельство, что адмиралам, знавшим суровый нрав Екатерины в отношении к провинившимся, все же удавалось не выполнять ее именных рескриптов, оставаясь при этом совершенно безнаказанными.

В следующем 1789 г. военно-морские силы России оказались разделены. В марте в Копенгаген выехал контр-адмирал Т. Г. Козлянинов с приказом привести корабли обратно в Россию. Эскадра в Ревеле поступала под командование адмирала В. Я. Чичагова, в Кронштадте — контр-адмирала А. Г. Спиридова. Командующим резервной эскадрой для охраны Финского залива был назначен вице-адмирал А. И. фон Круз. Главкомандующим флотом императрица назначила Чичагова; под его командование поступала значительная боевая сила — 20 линейных кораблей. Ему предписывалось объединить свою эскадру с эскадрой А. Г. Спиридова — для того чтобы шведы не смогли разбить их по частям, затем возобновить боевое дежурство («вооруженный пост») у мыса Гангут и как можно быстрее выйти на соединение с кораблями контр-адмирала Т. Г. Козлянинова. Императрица писала ему: «Желательно, чтобы означенная эскадра могла с вами соединить-

ги прежде дела с неприятелем, или же, шествуя по его следам, поставить его между двух огней».

Екатерина II усилила свои предписания, обозначив еще раз, что Чичагов должен успеть соединить главные силы флота до прорыва шведов в Финский залив, затем спешно идти на соединение с эскадрой Козлянинова, и только потом позволить шведскому флоту выйти из своей главной базы Карлскроны. В рескрипте подчеркивалось, что генеральное сражение со шведами должно обязательно состояться. Далее следовали чисто тактические наставления, такие, например, как «выигрывать ветер у неприятеля», менять в боевом порядке порядок, чтобы равномерно вводить в сражение все корабли, сражаться на ближних дистанциях, то есть азы морского искусства, которые любой флотоводец был обязан безукоризненно знать.

При чтении этих наставлений императрицы главнокомандующему флотом невольно возникают такие рассуждения. Хорошо известно, что наступательная война всегда предпочиталась оборонительной. Наступающие силы, как правило, определяли выбор места для нанесения наиболее уязвимого удара противнику и тем самым закрепляли за собой военную инициативу. Это обеспечивало им в дальнейшем благоприятную стратегическую перспективу. Обороняющаяся же сторона не имела другого выбора, как только помышлять о принятии мер для спасения своего государства. Несомненно, большое значение при ведении военных операций имели личные качества, присущие главнокомандующим армиями или флотами. В истории есть немало примеров, когда успех боевой кампании зависел не от соразмерности сил, а от того, были ли военачальники и флотоводцы людьми решительными, предприимчивыми, энергичными (как, например, адмирал Ф. Ф. Ушаков), или же наоборот — осторожными и робкими, боящимися ответственности и военной инициативы.

После смерти адмирала Грейга в Совете при Высочайшем дворе оставалось всего двое профессиональных военных — это граф Я. А. Брюс и граф И. П. Салтыков, будущий главнокомандующий финляндской армией. Иногда по общим вопросам обороны квалифицированные советы давали А. А. Безбородко и Г. А. Потемкин, когда последний находился в Петербурге. Но В. Я. Чичагов должен был осознавать, что единственным морским авторитетным лицом в государстве

оставался он сам, поэтому военная инициатива и ответственность в принятии решений, равно как и ответственность в целом за исход кампании целиком лежали лично на нем.

В том же 1789 г. произошло резкое ухудшение внешнеполитического положения России. Новый прусский король Фридрих Вильгельм II, являясь горячим сторонником и приверженцем Англии (которая стала противником России) подписал с ней союзный оборонительный и наступательный договор, и обе державы оказывали на Россию политическое давление. В таких сложных условиях предстоявшей кампании императрица возлагала большие надежды на сухопутные войска под командованием В. П. Мусина-Пушкина. Главному корпусу, сосредоточенному на территории русской Финляндии, предназначалось при поддержке с моря галерного флота продвигаться по прибрежной полосе через Ловизу на Гельсингфорс или Свеаборг. Корабельный флот должен был сразиться со шведами, занять остров Готланд и перенести военные действия к берегам противника. Императрица по-прежнему ориентировалась на наступательную стратегию и намеревалась сначала «разбить флот и завладеть морем, а после действовать наступательно».

Уже с 9 по 12 мая погода благоприятствовала выходу в море. Чичагов мог не теряя времени идти на соединение с кронштадтской эскадрой, которая сразу же после освобождения моря ото льда также могла следовать навстречу ревальской эскадре, после чего вместе двинуться к Карлскроне уже на соединение с эскадрой Козлянинова. Это значительно сэкономило бы время. Но какие действия предпринял Чичагов? 14 мая он устроил кораблям депутатский смотр, который в тех условиях вряд ли вообще был целесообразен. В его личном журнале записано, что «15 числа при юго восточном маловетрии получен от штурмана, в Балтийском порте находящегося, репорт, что он видел с 3 по 11 число сего мая лавирующих со стороны Гангута 16 судов, которые как днем, так и ночью делали пушечные выстрелы. По чему тогда же отправил я отряд, состоящий из одного корабля, одного фрегата и одного коттера под начальством капитана 2 ранга Шешукова»⁹. При чтении этого текста возникает странное ощущение. Получив информацию о флоте противника, командующий отдал приказ об отправлении в этот район отряда в составе всего трех судов (!). С какой це-

любо: наблюдение? Но зачем, когда ситуация ясна, все инструкции были получены и оставалось только действовать?

В РГАВМФ вахтенный журнал флагманского корабля адмирала В. Я. Чичагова (100-пушечного «Ростислава»), веденного им в Эландском сражении, отсутствует, поэтому для анализа сражения у острова Эланда 15 июля 1789 г. пришлось обратиться к другому источнику — вахтенному журналу флагманского корабля контр-адмирала А. Г. Спиридова «Дву-на-Десять Апостолов».

Итак, 14 июля флоты противников сошлись у острова Эланда, причем адмирал Чичагов так и не соединил свои силы с эскадрой Т. Г. Козлянинова. В распоряжении главнокомандующего оказалось 20 линейных кораблей, из них три 100-пушечных, всего 1486 орудий, 15 тыс. человек. У шведов было 29 единиц, 1740 орудий, 13,5 тыс. человек личного состава. Чичагов занял выжидательную позицию и не предпринимал активных наступательных действий. Упомянувшийся историк В. Ф. Головачев полагает, что «диспозиция нашего флота в дрейфе, при курсе на N и NNO, то есть по направлению восвояси, к Финскому заливу, была диспозиция слишком робкая и очень хорошо выражавшая отсутствие всякой предприимчивости в главнокомандующем». Весь день 14 июля с двух часов пополудни и всю ночь Чичагов на северном курсе спокойно выжидал нападения шведов. При этом он не предпринял никаких мер для того, чтобы отрезать отступление противника к своей главной базе Карлскроне.

15 июля 1789 г. в 1 час 45 минут пополудни шведский авангард, находясь напротив русского авангарда под командованием контр-адмирала А. Г. Спиридова, первым открыл огонь. Через несколько минут остальные корабли противника также открыли огонь. Чичагов сигналом приказал начать сражение.

«Но как усмотрено от нас, что с верхнего дека и со шканец ядра не достают до неприятельского корабля, почему и прекратили с оных пальбу, а из нижнего и среднего деков продолжали. Некоторые ядра доставали в корабль, а другие и не долетали. Также и неприятельские ядра к нам изретка попадали, но вреда еще никакого не предвидели. В то время находились против нас 2 неприятельских корабля, от коих происходил непрерывный огонь. В 3 часа на адмиральском корабле учинен был сигнал кордебаталии и нашей ариергардии кончить паль-

бу в рассуждении, что некоторые с нашей ариергардии, а более с кордебаталии, ядра до неприятеля не достают. А как наша и неприятельская авангардии находились не в дальней дистанции, то оные производили между собой жестокую пальбу. Неприятельская ариергардия изредко по нашей эскадре еще продолжала стрельбу. В 3 часа неприятельская ариергардия, приблизясь к нам ближе, встала против нашего корабля. Тогда и произвели от нас из верхнего деку и со шканец жестокую пальбу»¹⁰. Так повествует о ходе сражения вахтенный журнал 100-пушечного «Дву-на-Десять Апостолов».

Приняв на себя массированный огонь противника, авангард под командованием А. Г. Спиридова оказался в эпицентре боя. Остается неясным, почему российская «арьергардия» и тем более «кордебаталия», в которой по правилам ведения боя должен был находиться сам главнокомандующий, не подошли к шведам на ближние дистанции. Еще в одном документе из фондов РГАВМФ — ведомости, собственноручно скрепленной Чичаговым своей подписью, — зафиксировано количество выстрелов, сделанных кораблями в Эландском сражении¹¹.

Наименование кораблей	Калибр орудий	Количество выстрелов
«Дерись»	24	1030
	12	902
	6	860
		Всего 2792
«Вышеслав»	24	673
	12	694
	6	402
		Всего 1769
«Победослав»	30	649
	12	656
	8	451
		Всего 1756
«Дву-на-Десять Апостолов»	36	853
	18	892
	12	312
	6	451
		Всего 2508

«Ростислав»	36	7
	18	4
	12	9
	Всего 20	

Как видно, цифры, представленные в ведомости, вызывают, по меньшей мере, недоумение. Количество выстрелов, сделанных с 74- и 66-пушечных кораблей, не идет ни в какое сравнение с количеством выстрелов, сделанных со 100-пушечных (кроме «Дву-на-Десять Апостолов»), а с флагманского «Ростислава» с трех орудийных палуб в течение боя было произведено всего 20 (!) выстрелов. Никаких письменных объяснений самого Чичагова по этому вопросу нет. В итоге он не соединился с эскадрой Т. Г. Козлянинова, не разбил шведов, как предписывала ему императрица — «поставив их в два огня», и позволил им беспрепятственно уйти к своим портам.

По итогам Эландского сражения состоялось разбирательство в Совете. Императрица была серьезно разгневана. Более чем четверть века она не жалела для флота ни сил, ни средств, тратила большие деньги на обучение за границей своих корабельщиков, на найм английских корабельных мастеров. Чтобы не отставать от ведущих морских держав Европы, она постоянно вкладывала деньги в развитие своего флота, в строительство мощных боевых кораблей. Но что же произошло в ответственный и тяжелый для государства и всей нации момент? Располагая значительной ударной силой и кораблями с прекрасными боевыми возможностями, главнокомандующий не воспользовался этим и не реализовал свои преимущества. Чичагову инкриминировали то, что в ходе сражения он не предпринял тактического маневра для перемены «в боевом порядке линии», не стремился «выиграть ветер» у противника, не вступал в бой на ближних дистанциях. А представленная им ведомость о количестве выстрелов вообще наводила руководство страны на определенные размышления.

Тем не менее главнокомандующий получил высочайшее прощение. С 23 линейными кораблями, в том числе шестью 100-пушечными, должен был оставаться в море теперь уже для крейсерства и охраны Финского залива. Однако его действия не могли не вызвать, мягко говоря, досады у всех здравомыслящих людей — как военных, так

и гражданских. Далее произошли еще три сражения — Ревельское, Красногорское и Выборгское. Всем командирам кораблей, принимавших участие в защите ревельского рейда от нападения шведов 2 мая 1790 г., Екатерина II пожаловала золотые шпаги с надписью «За храбрость». Все матросы и артиллеристы получили по одному рублю. Вместе с тем нельзя не отметить одного обстоятельства Ревельского боя. В «Материалах для истории Русского флота» опубликовано «Донесение адмирала Чичагова графу А. А. Безбородко», в котором главнокомандующий отметил военные доблести командиров. Но самым важным в этом письме является постскрипtum.

«В числе корабельных капитанов, стоявших в боевой линии и мужественно отразивших неприятеля, — пишет адмирал, — командовавший кораблем Ростиславом сверх других неустрашимых действий порядочным своим распоряжением и меткостью стрельбы первый с взятого в плен неприятельского корабля сбил стеньгу и приведя тем в разстройку, принудил его по влечению ветра уклониться к линии наших кораблей и отдаться в плен. Но я умолчал отличить его от прочих потому, что он мой сын, и конечно не сказал бы о том и В. С., если бы не уверен был о расположениях, какие В. С. иметь ко мне изволите».

В заключительных строках этого постскриптума В. Я. Чичагов, сохраняя, по его словам, «беспристрастие и видя в молодом человеке дарования и способности военного человека», «препоручал» своего сына Павла в «особливое покровительство» графа Безбородко¹². Наверное, историки, обращаясь к «Материалам», никогда не обратили бы особого внимания на этот в общем-то ординарный факт, если бы в РГАВМФ, в делопроизводственной канцелярии графа И. Г. Чернышева, не был бы обнаружен другой документ. Это рапорт командира корабля «Победоносец» капитана 1 ранга А. И. Тимашева за его подписью о ходе сражения со шведами на ревельском рейде. «Победоносец» входил в кордебатанию и в сражении находился рядом с флагманским кораблем адмирала В. Я. Чичагова «Ростиславом», командиром которого и являлся Павел Чичагов. Прежде всего, удивляет факт обращения А. И. Тимашева не к командующему флотом, а напрямую к вице-президенту Адмиралтейств-коллегии. По логике вещей это допускалось крайне редко, в исключительных случаях, так как противоречило правилам субординации. Какое же чрезвычайное обстоятель-

ство вынудило командира корабля «Победоносец» писать графу Чернышеву?

«Я имел счастье сражаться с Его Высочеством и сбить со шведского корабля Принца Карла обе стеньги, который тогда же против моего корабля спустил шведский флаг и поднял российский. Почему я и послал на шлюпке штурмана уведомить адмирала, а на другой офицера на шведский корабль за капитаном того побежденного корабля. С адмиральского же корабля на посланной от меня со штурманом шлюпки господин капитан Чичагов ездил и шведского капитана со флагом привез к адмиралу. Теперь не знаю, кому припишут взятие помянутого шведского корабля», — пишет Тимашев¹³.

Таким образом, между двумя текстами имеется явное противоречие. Сразу же возникают вопросы. Почему адмирал В. Я. Чичагов, отправляя донесения императрице почти со всех якорных стоянок (даже самые малозначащие по степени серьезности информации), не пишет ей о таком важном факте, как взятие его сыном в плен шведского корабля «Принц Карл»? Почему Чичагов упоминает об этом событии только в приватном письме графу Безбородко, и то как бы невзначай, в постскриптуме? В «Общем Морском Списке» (Ч. V. С. 189) лишь указано, что капитан 1 ранга А. И. Тимашев, «командуя кораблем „Победоносец“, участвовал в Ревельском сражении и был награжден золотой шпагой „За храбрость“, но нет упоминания о том, что этот офицер взял в плен шведский корабль в бою. Факт взятия «Принца Карла» Павлом Васильевичем Чичаговым в ОМС также не зафиксирован (ОМС. Ч. V. С. 339). Помета графа И. Г. Чернышева на рапорте Тимашева («ответствовано 14 мая») свидетельствует о том, что вице-президент коллегии не просто прочитал рапорт, но и ответил на него. Однако боевая заслуга этого капитана не отразилась ни в ОМС, ни в каком-то другом издании и оставалась в тени.

Удивительно, но В. Я. Чичагов не принял участия не только в Голландском, но и в тяжелом сражении со шведским флотом под Красной Горкой 23 и 24 мая 1790 г., предоставив вице-адмиралу А. И. фон Крузу возможность одному громить шведов. Кроме того, он фактически не участвовал и в заключительном, Выборгском сражении, оставаясь далеко от его эпицентра. В одном из кратких докладов А. И. фон Круза графу И. Г. Чернышеву об обстановке есть такие строки: «Странно

и непостижимо для меня, что гос. Адмирал Чичагов по сие время не идет ко мне на помощь. Вот уже четыре дня, что я сражаюсь и благодарю Бога за успех, но войску становится уже весьма тягостно». Высшие государственные лица России не понимали причин медлительности Чичагова, его отстаивания на якорях и отказа идти на поддержку вице-адмиралу Крузу. Особенное недоумение вызывало такое поведение главнокомандующего в тот момент, когда в его свежей, не задействованной в боях эскадре уже слышны были выстрелы, и в зрительные трубы видны верхние паруса сражающейся эскадры Круза, а он оставался на якоре у острова Нарген.

К лету 1790 г. шведский флот оказался в Выборском заливе, а русская армия под командованием графа И. П. Салтыкова вела тяжелые бои со шведами на территории Финляндии, обороняя подступы к Выборгу. В результате все попытки шведской армии подойти к Петербургу с севера не увенчались успехом.

Однако так и не получив ожидаемого взаимодействия со стороны флота, И. П. Салтыков отправил члену кабинета Екатерины II А. А. Безбородко полное отчаяния письмо: «Флоты стоят друг против друга без действия, а к королевской флотилии ежеминутно суда приходят, и неприятель на земле утверждает, в чем ему никак с земли помешать не можем, а надобно все сие с воды делать. Моя теперь забота, как с земли бы его удержать со стороны столицы... Тяжелы, Ваше Сиятельство, обстоятельства. Ей Богу, силы у всех истощаются. Полки мои в три дня по 130 верст ходили, и тотчас или в драку, или в работу. Так как хотите успехов, если только на земле одним с ними поворачиваться, а морских сил будто у нас и нет? Простите, Милостивый Государь, что так откровенно пишу, но я русский человек, и может что чувствительно принимаю»¹⁴.

О драматическом накале обстановки накануне Выборгского сражения свидетельствовало нараставшее всеобщее напряжение на флоте: уже в течение недели моряки находились вблизи шведов, а главнокомандующий молчал и не предпринимал никаких действий. Салтыков задавал Безбородко вопросы, на которые у того просто не было ответа: «Старый наш адмирал все мерит глубину. Правда, что дурное место, где они стоят, но и стоянием городов не берут... Я имею двух неприятелей: морского и сухопутного — недостает только воздушно-

го. Вот уже месяц, как силы наши на водах: скажите мне хоть один случай, где они мне какое пособие сделали»¹⁵.

Архивные документы и письма очевидцев свидетельствуют, что никакой энергии, а тем более инициативы и решительности у Чичагова не существовало. Большинство офицеров флота жаждали атаки, но ее не происходило. И. П. Салтыков просил Чичагова оказать содействие в возведении береговых батарей на мысе Крюссерорд, но этого не последовало. Хорошо известно, что согласно законам ведения войны (на море или сухопутной) выжидательное и оборонительное положение занимает та сторона, которая вынуждена его занять в силу безвыходности своего положения. В тех случаях, когда можно с равными или даже меньшими силами атаковать противника, выжидательная и оборонительная позиции законами войны не допускаются. Более того, это всегда ставилось в вину главнокомандующим, которых обвиняли в отсутствии предприимчивости и инициативы, если не сказать более — в их слабости или трусости. Из простейших исторических примеров известно, что ни один из способных полководцев или флотоводцев никогда не выбирал выжидательного положения в тот момент, когда можно было действовать активно, и никогда выжидательное положение не приводило к решительному успеху в боевых операциях армии или флота.

Как ни горька историческая истина, но документы, выявленные в РГАВМФ, неоспоримо свидетельствуют, что в последнем и решающем сражении со шведами в Выборгском заливе адмирал Чичагов не реализовал своих преимуществ и окончательно не разгромил противника. По сути, за три года боевых действий он вообще не предпринял генерального сражения, предоставляя поле боя то адмиралам С. К. Грейгу и А. И. фон Крузу, то контр-адмиралу И. А. Поваляшину.

В ночь с 21 на 22 июня 1790 г., воспользовавшись благоприятным ветром, шведская флотилия под командованием Густава III решилась на прорыв из Выборгской губы. На пути ее следования находилась преграда в виде малочисленного отряда контр-адмирала И. А. Поваляшина. Именно этот отряд принял на себя первый мощный удар противника. После ожесточенного сражения И. А. Поваляшин писал в Адмиралтейств-коллегию: «Сего месяца 22 числа неприятель при способном ветре поутру в 6 часов с обоими своими флотами пошел

к выходу в море. Но отряд мне вверенный наносил ему жестокий отпор. Перед окончанием сего сражения стрельбою своих кораблей и фрегатов зажег три брандера, но благостию к нам Божескою обратилось сие его приготовление самому ему во зло, ибо сии брандеры, направленные к нам, сцепились со своим кораблем и флотом, и их истребили. На воде страх пламенем, а наконец взорванием, мы же по благости господней благополучны, убитых и раненых мало... Повреждение в такелаже, стеньгах и реях весьма велико, а особливо на корабле Св. Петр, где я нахожусь, ни одного нижнего рея не осталось»¹⁶.

Большая часть шведских судов сумела вырваться из залива, сосредоточившись затем на рейде Роченсальма. После поражения русских сил во втором Роченсальмском сражении Русско-шведская война 1788–1790 гг. завершилась подписанием мира в Вереле. Она стоила государству астрономической суммы — примерно 80 миллионов рублей, а затраты на армию и флот привели к истощению финансов и росту внешних долгов.

Бессмысленная для империи кровопролитная война не окупила тяжелых материальных и людских потерь. Ушли из жизни адмирал С. К. Грейг, которого долго оплакивала императрица, вице-адмирал Я. Ф. Сухотин, капитан 1 ранга Г. И. Муловский, капитан 1 ранга Дж. Тревенен и другие талантливые офицеры. Боевое ядро и основная ударная сила Балтийского флота — корабли 100-пушечного ранга, которым изначально, еще от Петра Великого, отводилась главная роль на театре военных действий, не реализовали в полной мере своих боевых возможностей. Отсутствие флотоводческого искусства и военной инициативы у главнокомандующего адмирала В. Я. Чичагова привели к тому, что война на море не приобрела наступательного характера, а Россия не смогла заключить мир на выгодных для себя условиях. Она не получила господства на Балтике, а шведский флот не был полностью уничтожен или в большей своей части разбит в морском сражении.

Условия мирного договора со Швецией подтверждали существовавшие на Балтике довоенные границы и status quo. По указу Екатерины II главнокомандующий Балтийским флотом адмирал В. Я. Чичагов получил орден Св. Георгия 1 класса, шпагу с алмазами и серебряный сервиз. Его сын П. В. Чичагов был награжден золотой шпагой

и одной тысячей червонцами, вице-адмирал А. И. фон Круз получил шпагу с алмазами.

примечания

¹ Начиная примерно с 1783 г. Россия занималась разработкой плана осуществления второй «диверсии» против турок — экспедиции в Средиземное и Эгейское моря с целью действовать в недрах владений Османской империи. Подробнее об этом см.: Гребенщикова Г. А. Балтийский флот в период правления Екатерины II. СПб.: Наука, 2007.

² Павел Петрович — адмиралу С. К. Грейгу, 5 мая 1788 г. // РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 60. Л. 41.

³ РГАВМФ. Ф. 212. Канц. 2-й отдел. Д. 487. Л. 34, 35.

⁴ Головачев В. Ф. Действия русского флота в войне со шведами в 1788—1790 гг. СПб., 1871. Т. 1. С. 94, 95.

⁵ См.: Храповицкий А. В. Дневник. Напечатан с подлинной рукописи секретаря Екатерины II. М., 1902.

⁶ РГАВМФ. Ф. 212. Канц. 2-й отдел. Д. 653. Л. 33—59. Д. 175. Л. 12, 13.

⁷ Вахтенный журнал корабля «Ростислав». 1788 год // РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 1799.

⁸ РГАВМФ. Ф. 172. Оп. 1. Д. 354. Л. 173, 173 об.

⁹ Отдел рукописей библиотеки Российской академии наук. Ф. 34. 7, 16. Л. 9, 9 об.

¹⁰ РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 1837 б. Л. 40, 40 об.

¹¹ РГАВМФ. Ф. 172. Оп. 1. Д. 351. Л. 231.

¹² В. Я. Чичагов — А. А. Безбородко, 13 мая 1790 г. // Материалы для истории русского флота. Т. XIV. С. 60.

¹³ РГАВМФ. Ф. 172. Оп. 1. Д. 350. Л. 137, 138 об.

¹⁴ И. П. Салтыков — А. А. Безбородко, 31 мая 1790 г. // Головачев В. Ф. Указ. соч. Т. 2. С. 104.

¹⁵ Там же. С. 112, 113.

¹⁶ РГАВМФ. Ф. 172. Оп. 1. Д. 352. Л. 316, 316 об.

Сражение у Балтийского порта 13 (25) — 14 (26) августа 1808 г.

Последний в истории вооруженный конфликт между Швецией и Россией — Русско-шведская война 1808 — 1809 гг. — не раз привлекал к себе внимание историков. Однако боевые действия на море в кампанию 1808 г., в особенности деятельность корабельного (парусного) флота, не получили должного освещения.

И, как представляется, не случайно. Последний период расцвета шведского парусного флота приходится на время правления короля Густава III. И примерно тот же момент является, как известно, пиком могущества и русского флота. После убийства Густава III шведский флот, как и русский после убийства императора Павла I, находился в состоянии глубокого упадка. Поэтому, естественно, в центре внимания авторов всеобщих историй шведского флота К. А. Юленграната, П. Бекстрёма, Г. Унгера и других¹ находятся прежде всего события Русско-шведской войны 1788 — 1790 гг. Впечатление о незначительности и даже ничтожности событий на море в последующую войну 1808 — 1809 гг. еще более усилилось благодаря субъективным причинам. Так, командующий шведским корабельным (парусным) флотом в силу того обстоятельства, что авангард союзного шведско-британского флота составляли английские корабли, в своем рапорте с неуместной скромностью приписал весь успех генерального сражения с русским флотом англичанам. А те, в свою очередь, из-за того, что английских кораблей было всего два, и под впечатлением циклопических побед адмирала Нельсона не очень гордятся этим достижением. В результате после того, как от авторства достигнутого успеха все дружно отказались, и сам успех как бы исчез. Одинокая попытка все того же труда Шведского генштаба несколько скорректировать тра-

диционную точку зрения², воспринята не была. Постепенно в шведской историографии выработалось стойкое убеждение, наиболее четко выраженное в недавней статье Ларса Отто Берга: «После 1790 не было никаких настоящих морских сражений в Балтийском море между морскими флотами»³. Такая оценка относится, прежде всего, к действиям корабельных (парусных) флотов. Деятельность гребного флота, конечно, признается и описывается, но сам гребной флот как в шведской, так, кстати, и в русской историографии традиционно считается каким-то неполноценным, вспомогательным. И если принято думать, что боевых действий с широким участием «настоящего», то есть корабельного флота не было, например, не было классического генерального морского сражения с участием линейных кораблей (и лучше кровопролитного), то не было и «никаких настоящих морских сражений». А значит, и все боевое применение флота в эту кампанию или войну малоинтересно. Наконец, война 1788 — 1790 гг. в Швеции считается выигранной у русских, а 1808 — 1809 гг. — безусловно проигранной, что, вероятно, психологически отталкивает шведских исследователей, так как работ, посвященных войне 1788 — 1790 гг., особенно современных, в несколько раз больше.

Отечественная военно-морская историческая литература, посвященная эпохе наполеоновских войн, в силу своей специфики носит еще более консервативный характер, чем «сухопутная». Являясь плодом усилий в основном узких военно-морских специалистов, обычно не имеющих профессионального исторического образования, она, как правило, избегает четких выводов и новых подходов, предпочитая традиционные мнения, сложившиеся еще в XIX в.⁴

Под впечатлением англо-шведского превосходства на Балтийском море и вследствие материальной неготовности к походу русский корабельный флот в первые летние месяцы войны занимал выжидательную позицию в Кронштадте. Только часть судов в целях разведки показывалась в море. После захвата английским фрегатом «Сальсет» катера «Опыт» в конце июня русские, казалось, решили, что более сильные английские военно-морские силы находятся в устье Финского залива, и поэтому соблюдали известную осторожность, даже в отношении посылаки разведывательных судов. В конце июня русские пришли к пониманию того, что нападение на шведский корабельный флот

у мыса Хангё (Гангута) имеет шанс на успех. Командующий русским корабельным флотом адмирал П. И. Ханыков наконец получил секретный Высочайший рескрипт от 27 июня (9 июля) 1808 г. с приказом выйти в море из Кронштадтского порта для того, чтобы, действуя против шведского флота, «учинить над ним поиск и, атаковав его стремительно, завладеть им или истребить его». Однако уже в тексте того же рескрипта Александра I, имевшего характер директивы Верховного главнокомандующего, предписывалось «во время плавания иметь неослабную бдительность... дабы английский флот начальным соединением со шведским не поставил нас превосходством сил своих в опасность или затруднения»⁵, что изначально сковывало инициативу адмирала и заставляло его все время действовать с оглядкой. 14 (26) июля 1808 г. Ханыков поднял якорь и направился на запад. После соединения в Финском заливе с разведывательным отрядом капитан-лейтенанта П. Х. Зуева⁶ его эскадра насчитывала 9 линейных кораблей, 8 фрегатов и 13 более мелких судов.

Согласно инструкции морского министра от 4 (16) июля, русский адмирал должен был совещаться с главнокомандующим русскими сухопутными войсками в Финляндии генералом от инфантерии графом Ф. Ф. Буксгевденом о ближайших планах действия флота⁷. Результатом этого стала постановка следующих задач:

- действовать против Юнгферзунда, чтобы открыть сообщения через этот фарватер;
- выделить несколько судов к Аландс-хаф, чтобы прервать сообщение между Аландскими островами и шведским побережьем;
- послать отряд в Ботнический залив, чтобы препятствовать шведским транспортировкам на севере Финляндии.

Решение этих задач предполагало, что сначала будет обезврежен шведский флот⁸.

В предписаниях от 24 июля, 6 и 8 августа (ст. ст.), данных морским министром Чичаговым Ханыкову, рекомендовалось, с одной стороны, беречь время и помнить, что «главнейший предмет» его действий — «истребление шведского морского ополчения и завладение оным», а с другой стороны, беречь себя от нападения англичан. В предписании от 8 (20) августа 1808 г. Чичагов уже предостерегал Ханыкова от близости англичан и приказывал ему «по всей возможности предо-

хранить себя от нападения английских морских сил» и даже разрешил «смотря по обстоятельствам» укрыться в Свеаборге⁹.

Это побуждало Ханыкова действовать с величайшей осторожностью, так как, по слухам, английский флот из 9 линкоров должен был находиться в Бельте.

По мнению Буксгевдена, это наоборот давало повод для быстрого и смелого выступления против шведского флота, который к тому же теперь был разделен на некоторое расстояние. Однако русский адмирал, запуганный из Петербурга, никак не мог решиться на атаку, попусту тратя время на крейсирование у мыса Хангё, с намерением препятствовать шведскому десанту на южное побережье Финляндии, о котором, как он думал, будет осведомлен.

Последовательно командовавшие шведским корабельным флотом контр-адмиралы барон О.-Р. Седерстрём и Х.-Ю. Наукхофф при каждом случае просили у командующего союзной английской эскадры вице-адмирала Джеймса Сомареца поддержки. С момента выхода русского флота ни один английский линейный корабль не прибыл в Финский залив.

Приблизительно 1 августа адмирал Сомарец, казалось, решил, что сам пойдет на подкрепление Наукхоффа с несколькими кораблями. Он написал в этот день из Истада командующему Южной шведской армией, что пытался ускорить свое отплытие в Карлскруну, откуда потом полагал как можно скорее продолжить путь до Финского залива. Однако с приходом в Карлскруну он получил известие о существовании планов восстания испанских войск. Тогда было решено, что он должен оказать им поддержку, прежде чем он пойдет к Балтийскому морю. Сам он не пошел, но приказал контр-адмиралу сэру Сэмюэлу Худу с 4 линейными кораблями немедленно отплыть в Финский залив¹⁰.

Худ, который находился вне Истада, прибыл 12 августа в Карлскруну. На следующий день начальник военно-морской базы в Карлскруне вице-адмирал Ю. Пуке получил через курьера деловое письмо генерал-адыютаанта по флоту вице-адмирала С.-М. Райялина от 8 августа с известием о выходе русского флота. Новость он сообщил без задержки Худу, кроме того, попросил, чтобы тот со всеми кораблями, какими он может располагать, как можно скорее объединился со швед-

ским флотом. Худ обещал выйти в море при первом же благоприятном ветре, но не смог покинуть Карлскруну прежде 15 августа.

Пока Худ еще оставался в Стокгольме, он получил от английского посла в Стокгольме Е. Торнтонна обращенное к Сомарецу деловое письмо. В нем посол сообщал, что через одно торговое судно, которое покинуло Кронштадт двумя днями позже, чем русский флот, он узнал, что тот насчитывал 9 линейных кораблей, 8 фрегатов и несколько других судов. Согласно тому, что Торнтон узнал из хорошо информированного источника, это должен был быть флот «очень плохо руководимый и укомплектованный, и состоящий большей частью из посредственных моряков». Их ближайшей задачей было атаковать шведский флот.

Худ вряд ли покинул Карлскруну прежде, чем встретил бриг «Диса», который привез письмо Наукхоффа к Сомарецу. Бриг должен был продолжать отыскивать английского главнокомандующего. До того он обязан был войти в Карлскруну, чтобы сообщить содержание письма Пуке. 20 августа Пуке получил еще одно известие о выходе русского корабельного флота благодаря деловому письму от капитана на английском линкоре «Голиаф», который возвратился из крейсирования к Финскому заливу. Тот тоже наблюдал русский флот, который, как сообщалось, составлен был из 17 линейных кораблей и 7 фрегатов «в хорошем состоянии и все свежевекрашенные»¹¹.

20 августа Худ прибыл в Эврё с линейными кораблями «Сэнтоо», «Имплэйкэбл» и кутгером и соединился с Наукхоффым. Английский контр-адмирал сообщил своему шведскому коллеге, что еще 2 линейных корабля, 1 фрегат и 3 корвета можно ожидать через пару дней. Однако до прихода Сомареца не прибыло никаких новых судов.

После поражения шхерного флота при Сандострём 2 августа король подчеркнул важность выхода корабельного флота в море и крейсирования к Финскому заливу для того, чтобы возбудить внимание неприятеля. И как только он получил уверенность в том, что русский флот ушел в море, он приказал Наукхоффу собрать все свои корабли, с учетом тех, что находились в Юнгферзунде, и выйти для того, чтобы встретить неприятеля.

13 августа король сообщил Наукхоффу полученные через президента канцелярии графа Ф.-В. Эренхейма «верные слухи» о численности русского флота, кроме того, приказ о возобновлении наступле-

ния. Король особенно подчеркнул необходимость путем решительно наступления обезопасить те транспорты, которые возможно были в пути из Карлскруны.

То, что тревога короля за них имела основания, вскоре подтвердилось. Известие о выходе русского флота не достигло Пуке настолько заблаговременно, чтобы он смог отозвать транспорты с различными предметами первой необходимости для корабельного флота. Транспорты покинули Карлскруну 9 августа под конвоем бригаов «Фальк» и «Найаден». Все транспорты вместе с одним бригаом при подходе к финским шхерам попали в туман и очутились посреди русского флота, который немедленно их пленил.

Поскольку Наукхофф сначала хотел дождаться прихода ожидаемого английского подкрепления¹², решили, что он не должен рисковать нападением на русский флот.

Таким образом, русский адмирал не смог, невзирая на напоминания из Петербурга и от Буксгевдена, решиться найти и атаковать Наукхоффа. Ближайшее время прошло без заслуживающих внимания военных событий. Русский флот держался поблизости от мыса Хангё. 21 августа он пошел к Юнгферзунду, для того чтобы провести разведку и затем, возможно, осуществить нападение на шведский флот. Ханьков, однако, уже упустил свои шансы на успех, ибо, как ранее упоминалось, эскадра Худа в это время уже соединилась со шведским флотом. Русские 23 августа попали в поле зрения союзного флота. В этот момент у шведов создалось впечатление, что они искали боя. Однако никакого нападения не произошло.

После полудня 22 августа, когда на рейд Эверё пришла дивизия линкоров Егерфельта¹³, Наукхофф собрал соединение из 11 линейных кораблей и 5 фрегатов вместе с несколькими бригами, к которому прибыло драгоценное подкрепление из английских 74-пушечных кораблей «Сэнтоо» и «Имплэйкэбл». Из числа боеспособных кораблей необходимо было, однако, исключить «Принца Фредрика Адольфа». На этот корабль, который имел огромный процент больных, Наукхофф разрешил перевезти самых тяжелых больных со всего флота, в то время как еще здоровый экипаж «Принца Фредрика Адольфа» был распределен на другие суда. Осталась лишь такая команда, чтобы корабль мог отплыть в Карлскруну, где его должны были почистить

и окурить для того, чтобы потом укомплектовать в полном составе здоровым экипажем и вернуть к флоту¹⁴.

Наукохофф и в дальнейшем переоценивал силу русского флота. Так, 23 августа он доложил королю, что тот насчитывает 24 судна, из них 14 линейных кораблей, но тем не менее решил в соединении с адмиралом Худом выйти в море завтра, если будет возможно.

Капитан брига «Фальк» с вышеупомянутого шведского транспортного конвоя попал в плен, но был отпущен русскими на свободу и прибыл 24 августа на эскадру Наукохоффа. От него адмирал получил информацию о том, что сила русского флота не более чем 9 линейных кораблей, 6 тяжелых и 6 меньших фрегатов, а также 2 куттера. Наукохофф, до тех пор скованный представлением о превосходстве сил противника, теперь, наконец, распрямылся. Он договорился с Худом следующим утром поднять якоря и отыскать неприятеля.

9 (21) августа адмирал Ханыков с 9 линейными кораблями¹⁵, 8 фрегатами¹⁶, 3 корветами¹⁷, 2 шлюпами¹⁸ и 2 катерами¹⁹ пошел от Гангута в Юнгферзуид для разведки. На исходе того же дня незадолго до 24 часов корвет «Мельпомена» капитан-лейтенанта И. С. Тулубьева²⁰ известил Ханыкова о соединении двух английских линейных кораблей и одного катера со шведским флотом²¹. В 5 часов на следующее утро «усмотрено с салинга²² стоящих на якоре к Норду 13 судов»²³, а в половине пятого утра 11 (23) августа «увидали мы, — пишет Ханыков в своем флагманском журнале, — стоящего на якоре неприятельского флота к Норду 18 судов»²⁴. Ханыков с эскадрой крейсировал у Юнгферзунда в течение трех дней²⁵. На четвертый день в 8 часов 15 минут утра 13 (25) августа 1808 г. командир корвета «Гермион» Ф. И. фон Ромберг²⁶ доложил Ханыкову, что в «Юнгферзунде находятся английских кораблей 2, да шведских 7». Тогда же корвет «Мельпомена» сигналом дал знать, что англо-шведский флот снимается с якоря и выходит в море²⁷. Действительно, в 5 часов 15 минут утра английские линейные корабли и шведский флагманский корабль «Король Густав IV Адольф» снялись с якоря и, поставив паруса, вышли в море от острова Эверё. Остальные суда постепенно последовали за ними так, что в 7 часов весь союзный англо-шведский флот был уже вне шхер²⁸. Адмирал Ханыков поспешно построил эскадру в боевой порядок, «как можно скорее — по способности»²⁹, т. е. не соблюдая установленных

мест, и, приказав нести все возможные паруса, стал лавировать к Ost, «дабы не быть отрезану» от русских портов, где он якобы хотел принять сражение³⁰.

Под всеми парусами, какие можно было поставить, была начата, как выражается в стиле английской аристократии шведский главнокомандующий контр-адмирал Наукофф, «всеобщая охота на вражеский флот», который был уже виден. Линия баталии была сформирована, но когда она затруднила «охоту», в 9 часов 45 минут был отдан приказ, чтобы построенный в линию флот увеличил ход до предела, невзирая на равнение и плохое техническое состояние судов. В 2 часа 15 минут повторили сигнал кораблю «Принц Фредрик Адольф» отделиться от флота и идти в Карлскруну³¹. Таким образом, у союзников осталось 12 линейных кораблей.

В своем рапорте морскому министру Ханыков утверждал, что из двух английских кораблей союзного флота «один оказался 3-х дечный», то есть трехпалубный самого крупного класса; а «в шведских кораблях был также один 3-х дечный»³². Все эти фантазии — либо последствия сильного испуга, от которого реальные силы врага возрастают многократно, либо сознательная ложь с целью оправдать свою трусость. На самом деле ни 25, ни 26 августа в составе англо-шведского флота не было ни одного трехдечного корабля, а в шведском флоте кораблей такого класса вообще не имелось, и шведы очень переживали по этому поводу. Все корабли, участвовавшие в сражении 25 — 26 августа, за исключением двух русских, могли быть только обычными двухдечными, 74- или 64- пушечными³³.

Возможно, реальная причина труднообъяснимого бегства русской эскадры 13 августа кроется в другом. Как писал об адмирале П. И. Ханыкове в своих воспоминаниях адмирал П. В. Чичагов, в свое время служивший под его началом, «Ханыков — человек суеверный и ничего не предпринимавший в те дни, которые он наметил как несчастные»³⁴.

Поскольку в литературе дальнейшие события излагаются довольно сбивчиво, попытаемся подробно изложить их хронологию. В ночь с 13 (25) на 14 (26) августа строй русской эскадры в результате беспорядочного отступления нарушился. Суда сбились в бесформенную кучу, в том числе и корветы боевого охранения³⁵. На рассвете

14 (26) августа эскадра Ханыкова оказалась вблизи Балтийского порта. Вслед за русской эскадрой гнался союзный флот контр-адмирала Наукхоффа, впереди которого шли далеко ушедшие вперед 2 английских линейных корабля контр-адмирала сэра С. Худа. В начале шестого часа утра английские корабли стали нагонять упавший под ветер на 5 миль идущий концевым 74-пушечный корабль «Всеволод» капитана 2 ранга Д. В. Руднева³⁶, тяжелый в ходу, старый тимберованный³⁷ корабль. Первоначально не назначавшийся в плавание «Всеволод» был большей частью укомплектован ратниками ополчения, еще даже не обмундированными и одетыми в свои милиционные кафтаны³⁸.

В 5 часов 15 минут утра³⁹ адмирал Ханыков приказал линейным кораблям «Гавриил» капитана 2 ранга И. Я. Чернавина⁴⁰ и «Архистратиг Михаил» капитана 2 ранга А. И. Лукки⁴¹ идти на помощь кораблю «Всеволод», но приказ остался без исполнения. Вскоре корабль «Всеволод» повернул на другой галс и сделал по приближающемуся неприятельскому кораблю «Имплэйкэбл» залп. Между ними начался бой. Контр-адмирал Худ тоже подошел, но должен был скупиться на свой огонь, чтобы не повредить «Имплэйкэбл»⁴². В это время Ханыков пытался наладить управление своей эскадрой. В 5 часов 30 минут он сигналом приказал авангарду занять свои места в боевом порядке. В 6 часов сигналом при пушечном выстреле приказано кораблю «Гавриилу» спуститься на неприятеля и атаковать его на самом близком расстоянии. «Мало же спустя» этот сигнал «Гавриилу» был повторен. Такой же сигнал получил и линейный корабль «Орел»⁴³ капитана 1 ранга О. Е. фон Гаствера⁴⁴. Хотя линейные корабли «Гавриил», «Архистратиг Михаил» и «Орел» и отвечали на все сигналы, т. е. подтверждали получение приказа прийти на помощь «Всеволоду», но сам приказ не исполняли⁴⁵. Прошел час. Корабль «Всеволод» сражался и уже получил серьезные повреждения: штаги и марса-шкоты были перебиты, фор-брам-стенга переломлена, паруса во многих местах прострелены⁴⁶. Только тогда сам Ханыков на флагманском корабле «Благодать» пошел на выручку «Всеволода», одновременно в 6 часов 15 минут приказав сигналом и всему флоту «спуститься на неприятеля и атаковать его на самое ближайшее расстояние», т. е. следовать за собой. Русские корабли подчинились. Английские корабли, заметив это движение и поставив все паруса, пошли к шведскому флоту⁴⁷.

Но лишь англичане отошли, русская эскадра по данному с флагманского корабля в 6 часов 30 минут сигналу развернулась и легла на прежний курс⁴⁸. В 6 часов 45 минут фрегатам «Кастору» капитан-лейтенанта И. К. Сеченова и «Поллуксу» капитан-лейтенанта П. Ф. Трескевича⁴⁹ был дан сигнал оказать помощь «Всеволоду». «Кастор» на сигнал не ответил, а «Поллукс» ответил и пошел выполнять приказ⁵⁰.

Продолжая попытки построить эскадру в боевой порядок, Ханыков в 7 часов 45 минут приказал всему флоту устроить линию баталии. В ответ на это приказание «Всеволод», имевший после боя большие повреждения, поднял сигнал, что он не в состоянии сохранять свое место в линии. Потому фрегат «Поллукс» в 8 часов получил приказ взять корабль «Всеволод» на буксир и вести его в Балтийский порт. Однако принятый со «Всеволода» на «Поллукс» кабельтов⁵¹ порвался, а в 8 часов 15 минут Ханыков приказал кораблю «Борей» и фрегатам занять свое место в боевом порядке, что начал исполнять и фрегат «Поллукс», несмотря на повторные просьбы «Всеволода» взять его на буксир. В 8 часов 30 минут флот получил приказ следовать в Балтийский порт, а спустя 15 минут задним кораблям было указано «прибавить парусов», т. е. увеличить скорость⁵². Англичане, увидев, что русская эскадра быстро удаляется, а медленно идущий за ней «Всеволод», весь избитый, с расстрелянными парусами снова остался один, развернулись и начали догонять поврежденный корабль⁵³.

В такой ситуации командир «Всеволода» Руднев в 9 часов поднял сигнал «терплю бедствие, должен разлучиться с флотом и имею нужду в судне для препровождения в порт». В ответ на это в 9 часов 15 минут адмирал Ханыков велел линейным кораблям «Зачатие святой Анны» под брейд-вымпелом начальника авангарда эскадры капитан-командора А. В. фон Моллера⁵⁴, «Гавриил» и фрегату «Герой» капитан-лейтенанта П. Х. Зуева⁵⁵ остаться для помощи Рудневу. Фон Моллер, поставив все паруса, быстро спустился к «Всеволоду»; за ним следовал и «Гавриил». Английские корабли не стали рисковать и вновь повернули назад⁵⁶.

Шведский линейный корабль «Тапперхетен» и фрегаты начали достигать кильватера английского адмирала, находившегося на расстоянии около 0,5 мили от них⁵⁷. Послав фон Моллера на выручку Рудневу, русский адмирал убавил парусов и даже положил крйсель на стень-

гу, то есть притормозил. Но как только стало ясно, что английские линейные корабли не хотят без поддержки союзников ввязываться в бой и отходят к приближающемуся шведскому флоту, Ханыков в 9 часов 30 минут приказал кораблям фон Моллера развернуться на прежний курс. В 9 часов 45 минут «для скорого выполнения» приказано всем русским «отделенным кораблям возвратиться к флоту»⁵⁸, — отряд фон Моллера пошел на соединение с эскадрой⁵⁹. В 10 часов 15 минут задним кораблям — прибавить парусов. В 10 часов 30 минут — всему флоту поставить все возможные паруса.

«Всеволод» в третий раз остался один, и на его просьбу «взять корабль на буксир» фрегат «Поллукс» даже не ответил.

В 11 часов 30 минут флагманский корабль адмирала Ханыкова, войдя на рейд Балтийского порта, стал на якорь. По ранее отданному в 11 часов 15 минут приказу⁶⁰ вся русская эскадра, кроме линейного корабля «Всеволод», в полдень вошла в губу Балтийского порта и стала на якорь со шпрингом⁶¹ в две линии поперек пролива между островом Малый Рогё и материком. В первой линии (последовательно от материка к острову) заняли позицию в кильватер друг другу линейные корабли «Северная звезда», «Эмгейтен», «Зачатие святой Анны», «Благодать», «Архистратиг Михаил», «Борей», «Орел» и «Гавриил». Во второй — фрегаты и корветы: «Помона», «Мельпомена», «Герой», «Аргус», «Тихвинская Богородица», «Кастор», «Счастливый», «Феодосий Тотемский», «Поллукс» и «Быстрый». За второй линией расположились корвет «Гермин», шлюпы и катера⁶². «Всеволод», который из-за повреждений не смог обогнуть мыс острова Малый Рогё и войти вместе со всеми в Балтийский порт, вынужден был бросить якорь по северную сторону острова на ближайшем расстоянии от берега⁶³.

Русские суда ожидали атаки союзного флота, но ее не последовало. Английские корабли предпочли добивать «Всеволод», а шведские — созерцать это зрелище.

На этом собственно сражение флотов у Балтийского порта закончилось, и начался бой почти неуправляемого русского линейного корабля с двумя английскими. Русский корабль после ожесточенного сопротивления был взят на abordаж, и по приказу командира капитана 2 ранга Руднева «спустил флаг» и сдался⁶⁴. Поскольку корабль был в таком состоянии, что не затонул только потому, что был специально

посажен на мель в ходе боя, англичане подожгли его, и «Всеволод» изорвался. Русская эскадра наблюдала все это, не смея вмешаться.

Сам адмирал Ханыков в рапорте морскому министру Чичагову от 15 (27) августа 1808 г. (то есть на следующий день после сражения) объясняет свое поведение тем, что «еще прежде всеобщего сражения линия наша одним кораблем⁶⁵ уменьшилась, да и корабль „Северная звезда“ за внезапным фор-стенги повреждением не нес фор-марселя, от чего и не мог сохранять в точности своего места. Сими обстоятельствами неприятельская сила сделалась гораздо превосходнее нашей. То дабы не дать ему воспользоваться сим своим превосходством, с вверенною мне эскадрою направил я путь свой в Балтийский порт»⁶⁶. В своих показаниях Адмиралтейств-коллегии преданный ее суду Ханыков добавляет к этому: «наипаче же, неповиновение трех капитанов вышесказанных кораблей произвело во мне сомнение о получении успеха, а потому я нашел себя принужденным уклониться от сражения под парусами и спустился в Балтийский порт»⁶⁷.

Атаковав отставший «Всеволод» и нанеся ему тяжелые повреждения, английский контр-адмирал фактически уже одним этим ходом принуждал русского адмирала принять сражение со всем союзным флотом, при этом жестко привязывая его действия к задаче конвоирования и обороны поврежденного линкора «Всеволода». В этой ситуации у адмирала Ханыкова было несколько вариантов:

1) принять сражение в этих навязанных условиях, то есть отдать инициативу в руки противника;

2) атаковать всеми боеготовыми (исправными) судами англо-шведский флот, отвлекая все его внимание на себя;

3) твердо решив не принимать боя ни при каких условиях, бросить поврежденный «Всеволод» на произвол судьбы и приказать всем исправным судам укрыться в Балтийском порту.

Другие решения, например, выделить часть сил на конвоирование поврежденного корабля, а остальными действовать против флота противника, привели бы к еще большему разделению сил русских и разгрому их по частям (при грамотных действиях противника). Русский адмирал выбрал последний, третий вариант.

С 15 (27) по 16 (28) сентября 1808 г. русский корабельный флот был заблокирован в Балтийском порту англо-шведским флотом. Бло-

када была снята из-за массового заболевания личного состава шведской эскадры⁶⁸.

Почти в тот же момент, как последний из блокировавших кораблей потерял из виду Балтийский порт, туда прибыл морской министр, адмирал Чичагов с приказом Ханыкову передать командование флотом контр-адмиралу Ф. Я. Ломену, а самому отправляться в Петербург, для того чтобы отвечать за тот метод, которым он вел операции флота.

20 сентября (2 октября) 1808 г. контр-адмирал Ломен со всей эскадрой снялся с якоря и отплыл по направлению к Кронштадту⁶⁹. При выходе в море один из фрегатов («Герой») был ветром прижат к мели и через двое суток затонул. Его командир, капитан-лейтенант П. Х. Зуев разжалован в мичманы⁷⁰. 21 сентября (3 октября) 1808 г. эскадра Ломена прибыла в Кронштадт⁷¹.

Таким образом, вышедшая в море после долгих проволочек эскадра русского корабельного флота была в результате сражения загнана в Балтийский порт, и англо-шведская блокада нейтрализовала российский парусный флот до конца кампании.

Впоследствии морской министр П. В. Чичагов, снимая с себя (и, естественно, с императора) всякую ответственность за провал кампании корабельного флота, возлагал всю вину на своего подчиненного адмирала П. И. Ханыкова. Министр утверждал, что «после всех сих распоряжений (данных Александром I и им, Чичаговым) и мер осторожностей, не без основания можно было ожидать, что морское ополчение наше увенчается благим успехом»⁷².

Между тем, как было показано выше, уже в первоначальной директиве Александра I Ханыкову наряду с четким указанием действовать наступательно и решительно содержались сковывающие инициативу адмирала рекомендации о нежелательности встречи с английским флотом. Впоследствии в служебной переписке с морским министром Чичаговым эти рекомендации превратились в указания не вступать в бой со шведским флотом в случае его соединения с английским.

Постепенно акцент с приказа «найти шведский флот и уничтожить», по-видимому, незаметно для верховного командования, но вполне явственно для командующего русской эскадрой сместился на приказание «ни в коем случае не вступать в бой с английским флотом». В конкретных условиях боевой обстановки это означало трансформацию

приказа «найти противника и уничтожить» в приказ «ни в коем случае не вступать с противником в бой». Противостоять такому психологическому прессингу со стороны вышестоящего командования могли только великие адмиралы, такие как Ф. Ф. Ушаков и Д. Н. Сенявин.

Таким образом, динамика принятия решений русским флотоводцем в кампанию 1808 г. на море выглядит так: с 25 июля до 9 августа под воздействием переписки с начальством он никак не может решиться атаковать неприятеля; 9 августа наконец выходит в море и 10 числа обнаруживает его, но опять не атакует; будучи сам атакован противником 13 августа, в «несчастливое» число, обращается в бегство на всех парусах; на следующий день число было уже «счастливым», но в результате бегства боевой порядок эскадры успел расстроиться, 2 линейных корабля в значительной степени утратили боеспособность, а сам русский командующий в результате неповиновения командиров еще 3 линейных кораблей потерял доверие к своим подчиненным и уверенность в успехе.

Поступки шведского флотоводца контр-адмирала Наукхоффа тоже вызывают вопросы. Все лето он взывает к своему британскому союзнику с просьбой прислать подкрепления. Наконец, получив в помощь 2 английских линейных корабля, почти тотчас же, да еще и в день генерального сражения, добровольно отсылает прочь 1 шведский линейный корабль, сразу вдвое уменьшая эффект от британской помощи, и без того не очень значительной. При этом, отсылая под предлогом нехватки экипажа линейный корабль, он берет с собой в сражение 5 фрегатов и 3 брига, по существу, вспомогательные суда, которые не в состоянии решительно повлиять на ход боя.

Приходится признать, что в результате генерального сражения у Балтийского порта союзный флот достиг блестящего успеха, пожалуй, самого выдающегося не только в кампанию 1808 г., но и за всю историю сражений парусных (корабельных) флотов в русско-шведских войнах.

примечания

¹ *Gyllengranat C. A. Sveriges sjökrigshistoria i sommandrag af C. A. Gyllengranat. Del. 2. Carlskrona, 1840; Bäckström P. Svenska flottans historia. Stockholm, 1884; Unger G. Svensk sjökrigshistoria. 1680–1814. Del. 2. Stockholm, 1923; Svenska flottans historia. Örlogsflottan i ord och bild från dess grundläggning under Gustav Vasa fram*

till våra dagar. Bd. 2. Malmö, 1943; Berg L. O. The Swedish navy, 1780–1820 // Meddelande 58–59 Armémuseum 1998–1999. Stockholm, 2000.

² Sveriges krig åren 1808 och 1809. Utgifvet af Generalstabens Krigshistoriska afdelning. Del. VIII. Stockholm, 1921. S. 134.

³ Berg L. O. The Swedish navy ... S. 85.

⁴ Золотарев В. А., Козлов И. А. Три столетия российского флота, XIX — начало XX вв. М., 2004. С. 93, 94; Монаков М. С., Родионов Б. И. История российского флота в свете мировой политики и экономики (X — XIX вв.) / под общ. ред. В. И. Куроедова; вступ. ст. В. Масорина. М., 2006. С. 431.

⁵ Hube П. А. Русско-шведская война 1808 — 1809 гг. СПб., 1910. С. 228.

⁶ Чернышев А. А. Российский парусный флот: справ. в 2 т. М., 2002. Т. 1. С. 250.

⁷ Hube П. А. Там же.

⁸ Sveriges krig ... S. 126.

⁹ Hube П. А. Русско-шведская война ... С. 229.

¹⁰ Sveriges krig ... S. 127.

¹¹ Op. cit. S. 128.

¹² Op. cit. S. 129.

¹³ Op. cit. S. 94.

¹⁴ Op. cit. S. 130.

¹⁵ 130-пушечная «Благодать», 110-пушечный «Гавриил», 74-пушечные «Орел», «Северная звезда», «Борей», «Зачатие святой Анны», «Всеволод», 66-пушечные «Архистратиг Михаил» и «Эмгейтен».

¹⁶ 50-пушечные «Аргус» и «Быстрый», 48-пушечный «Герой», 44-пушечные «Счастливый», «Тихвинская богородица», «Феодосий Тотемский», 36-пушечные «Кастор» и «Поллукс».

¹⁷ 22-пушечные «Мельпомена», «Помона» и «Гермион».

¹⁸ 16-пушечные «Волхов» и «Лизета».

¹⁹ 8-пушечные «Жемчуг» и «Топаз».

²⁰ Чернышев А. А. Указ. соч. Т. 2. С. 32.

²¹ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 50. Л. 115 об. Сухопутный генерал-лейтенант А. И. Михайловский-Данилевский, а за ним и все военно-морские исследователи ошибочно помещают это событие под 10 (22) августа 1808 г., не учитывая, что у моряков сутки начинались на 12 часов раньше общегражданских. «11 часов по полудни 10-го августа» на самом деле — 23 часа 9 (21) августа.

²² Салинг — рама для соединения стены с ее продолжением. В зависимости от принадлежности к той или иной мачте носит название фор-, грот- или крьюйс-салинг.

²³ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 50. Л. 115 об.

²⁴ Там же. Л. 117.

²⁵ Михайловский-Данилевский, А. И. Описание Финляндской войны на сухом пути и на море в 1808 и 1809 гг. СПб., 1841. С. 301.

²⁶ Чернышев А. А. Там же.

²⁷ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 50. Л. 117.

²⁸ Sveriges krig ... S. 131.

²⁹ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 50. Л. 120 об.

³⁰ Там же. Л. 311 об.

³¹ Sveriges krig ... S. 132.

- ¹⁰ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 50. Л. 312.
- ¹¹ Svenska flottans historia. S. 360, 548.
- ¹² *Чичагов П. В.* Записки адмирала Павла Васильевича Чичагова, первого по времени морского министра. М., 2002. С. 590, 591.
- ¹³ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 50. Л. 242.
- ¹⁴ *Чернышев А. А.* Указ. соч. Т. 1. С. 94.
- ¹⁵ Тимберованный — прошедший капитальный ремонт.
- ¹⁶ *Кротков А. С.* Повседневная запись замечательных событий в русском флоте. СПб., 1893. С. 323.
- ¹⁷ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 50. Л. 122.
- ¹⁸ *Чернышев А. А.* Указ. соч. Т. 1. С. 159.
- ¹⁹ Там же. С. 102.
- ²⁰ Sveriges krig ... S. 132, 133.
- ²¹ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 50. Л. 122.
- ²² Там же. Л. 288.
- ²³ Там же. Л. 190.
- ²⁴ Там же. Л. 312.
- ²⁵ Там же. Л. 122.
- ²⁶ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 40. Л. 24.
- ²⁷ *Чернышев, А. А.* Указ. соч. Т. 1. С. 208.
- ²⁸ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 50. Л. 190 об.
- ²⁹ Трос для буксировки.
- ³⁰ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 50. Л. 122 об.
- ³¹ Там же. Л. 24.
- ³² В будущем — морского министра.
- ³³ *Чернышев А. А.* Указ. соч. Т. 1. С. 250.
- ³⁴ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 40. Л. 24.
- ³⁵ Sveriges krig ... S. 133.
- ³⁶ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 50. Л. 122 об.
- ³⁷ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 40. Л. 24.
- ³⁸ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 50. Л. 122 об.
- ³⁹ Шпринг — вспомогательный якорь, заведенный с кормы, чтобы при всех переменах ветра или течения судно оставалось повернутым бортом к желаемому направлению.
- ⁴⁰ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 50. Л. 217 об.
- ⁴¹ Там же. Л. 312 об.
- ⁴² РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 40. Л. 26 об.
- ⁴³ То есть «Всеволодом».
- ⁴⁴ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 50. Л. 312 об.
- ⁴⁵ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 50. Л. 239.
- ⁴⁶ Sveriges krig ... S. 151, 152.
- ⁴⁷ РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 2938. Л. 54 об.
- ⁴⁸ *Данилов А. М.* Линейные корабли и фрегаты русского парусного флота. Минск, 1996. С. 162, 163.
- ⁴⁹ РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 2938. Л. 55.
- ⁵⁰ РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 50. Л. 12.

**Их имена не должны быть забыты:
архив и архивисты
середины XIX — начала XX в.**

Архив, юбилей которого мы сегодня отмечаем, хранит историю не только Военно-морского флота России. Архивные документы — свидетели истории самого архива. Их изучение позволяет понять, как архив развивался, как складывался современный документальный комплекс, какие люди не только сохранили для нас сами документы, но и сделали доступным их изучение. Именно в праздник архива уместно вспомнить хотя бы нескольких, самых ярких, самых деятельных и преданных профессии наших коллег, чьими трудами архив созидался.

Таким человеком был *Василий Григорьевич Чубинский*, прослуживший в архиве более 35 лет (1855 — 1892), причем с 1864 по 1892 г. в качестве его начальника. Сын священника, он окончил курс Духовной академии и служил учителем по отделению словесности в Санкт-Петербургской семинарии. В 1845 г. получил степень магистра. По просьбе Василия Григорьевича Святейший синод освободил его от обязательства поступать в духовное звание, и Чубинский перешел в Департамент военных поселений Военного министерства, а в декабре 1855 г. в III отделение Инспекторского департамента Морского министерства (так тогда назывался Общий архив)¹. Нам неизвестны мотивы его перехода на службу в архив. Возможно, его привлекала творческая работа с историческими документами.

Именно с этим человеком связан важный этап в развитии архива: с 1860 г. в результате начавшихся преобразований в Морском министерстве архив стал самостоятельным центральным учреждением ведомства, подчиненным непосредственно управляющему Морским министерством². К этому времени в обществе стала осознаваться роль архивов как базы для исторических исследований, но состояние

архивов не соответствовало этой задаче. Такое же положение было и в архиве морского ведомства.

Размещались документы в нескольких местах в Главном адмиралтействе. Помещения эти были непригодны для хранения дел, так как существовала реальная угроза гибели документов от пожара из-за соседства (через стену) с кузницей-мастерской мореходных инструментов, а в нижнем этаже — от затопления при сильных наводнениях. В самой канцелярии архива, где хранились описи и другие документы, за перегородкой жили сторожа³. Там же наводили справки по уже сданным в архив делам чиновники из учреждений. Часть помещений вовсе не отапливалась, общая площадь была недостаточна, а потому документы, регулярно поступающие из учреждений, приходилось располагать в кулях и рогожах прямо на полу. Одной из забот начальника архива было получение дополнительной площади и ее приспособление для хранения документов.

Штат архива состоял из трех чиновников и трех вольнонаемных писцов. Имеющиеся в архиве описи на документы начального периода существования флота не раскрывали содержание дел, а лишь повторяли название первого из многих включенных в толстый том документов. Отсутствие научного описания не могло не сказаться на процессе изучения богатейших материалов архива и, прежде всего, затрудняло работу высочайше утвержденной в 1859 г. комиссии под руководством капитан-лейтенанта С. И. Елагина, на которую возлагалось выявление и изучение круга источников, необходимых для составления истории русского флота⁴.

Сохранившиеся в фондах архива документы дают представление о направлениях и масштабе деятельности архива и его начальника Василия Григорьевича Чубинского. Одно из важнейших направлений — приемка дел из учреждений морского ведомства. Ежегодно в архив сдавалось более 15 тыс., как тогда говорили, «решенных», т. е. оконченных, причем Чубинский лично их просматривал с целью разделения на разряды по степени значимости⁵. Параллельно он же проводил «разбор» дел, ранее поступивших в архив, и разделение их на разряды. Столкнувшись с несовершенством действовавших правил разделения на разряды и определения срока хранения, Василий Григорьевич предложил свои критерии, и в 1865 г. было утверждено «Расписание дел на

разряды», явившееся первой попыткой наметить научные критерии экспертизы ценности документов ⁶. Применение этого «Расписания» позволило справиться с многократно возросшим объемом работы по разделению дел на разряды (более 25 000 дел), возникшим из-за необходимости в кратчайший (4 месяца) срок принять дела упраздненных в 1867 г. департаментов.

Еще одно очень значимое направление деятельности архива — составление указателя, в котором содержались сведения обо всех учреждениях, документы которых хранились в архиве: названия в хронологическом порядке, сведения о количестве поступивших и уничтоженных дел, их датах, местах хранения и содержании (кратко). Идея создания своего рода учетного документа принадлежала самому Чубинскому. В 1872 г. указатель был закончен, что позволило впервые определить объемы хранящихся документов и упростить их поиск в хранилищах ⁷.

Несколько лет Чубинский вынашивал мысль о составлении алфавитов к описям архива, которые могли бы ускорить поиск нужных документов среди дел данного учреждения. «Без алфавитов никакой архив не может быть назван благоустроенным, без них невысказанно не только быстрое отыскивание дел, но часто и вовсе невозможно, ибо для этого каждый раз необходимо перечитывать целые десятки объемистых описей», — так Василий Григорьевич аргументировал свое предложение в докладной записке ⁸.

В 1874 г. его предложение было одобрено управляющим Морским министерством, и архив приступил к составлению такого рода справочника. Работа велась прикомандированным к архиву чиновником канцелярии Морского министерства и одним вольнонаемным служащим под непосредственным наблюдением и руководством начальника архива. На небольшие карточки выносилось заглавное слово, краткое содержание дела, структурная часть учреждения, даты. По окончании разноски карточки систематизировались по рубрикам в хронологическом порядке, рубрики или заглавные слова располагались по алфавиту. К каждой описи одновременно создавалось три вида указателей: предметный, именной и судебной ⁹. В дальнейшем в работе по составлению алфавитов к описям принимали участие и штатные сотрудники архива. К концу 1880-х гг. архив имел более 20 алфавитов ¹⁰.

Фактически Чубинский стоял у истоков создания системы научно-справочного аппарата архива.

Из-за особенностей делопроизводства раннего периода существования флота создание подобных описей и алфавитов к документам конца XVII — начала XVIII в. было невозможно. Между тем именно они представляли наибольший интерес для историков. Это лучше других осознал Чубинский, который был одним из инициаторов подробного (подокументного) описания важнейших комплексов документов архива XVIII в.

Начальник архива не видел другого способа поставить архив «в такое положение, чтобы он сделался доступным источником, из которого всякому, кто будет иметь надобность, можно было бы без затруднений черпать заключающиеся в нем разнообразные сведения». Иначе архив останется «недоступным для научных исследований и будет не более, как мертвый капитал», — так написал Чубинский в докладной записке, обращаясь к управляющему Морским министерством Н. К. Краббе¹¹.

Идея создания такого описания нашла поддержку не только у управляющего Морским министерством, но и у самого генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича, широко образованного человека, эрудита и «книгочeya», прекрасно осведомленного о состоянии исторической науки и проблемах архива. Из-за ограниченности штата архива и крайней загруженности его сотрудников осуществление этого замысла было возложено на высочайше учрежденную в декабре 1873 г. Комиссию по разбору и описанию дел архива Морского министерства, членом которой Василий Григорьевич был назначен как начальник архива¹². В результате работы Комиссии, длившейся более трех десятилетий, был издан справочник по фондам архива, не потерявший своего значения и сегодня. Это десятитомные «Описания дел архива Морского министерства за время с половины XVII до начала XIX столетия». Первый том вышел в 1877 г., выпуска последних томов Василий Григорьевич уже не увидел¹³. Благодаря значительному объему включенных в «Описание...» фондов, информационной насыщенности справочника он интенсивно используется исследователями и сотрудниками архива, являясь своеобразным памятником его создателям.

Начальником архива не было оставлено без внимания и такое актуальное направление работы архива, как выдача справок о прохождении службы офицерами, гражданскими чинами и «нижними чинами» морского ведомства и проверка их формулярных списков. Документы эти требовались для утверждения в правах дворянства или наследования недвижимого имущества, определения размеров пенсий. Ежегодно в архив поступало около 800 таких обращений, поэтому приходилось просматривать массу объемистых дел контор и экспедиций, толстущих протоколов Коллегии. Для облегчения поисков таких сведений Чубинский организовал выписывание на особые карточки встретившихся в архивных делах сведений о прохождении службы со ссылкой на дела (в каком-то смысле — прообраз каталожных карточек). Карточки удобно было расположить в алфавитном или хронологическом порядке, что могло облегчить поиск нужных документов при поступлении запроса. Эта работа натолкнула Василия Григорьевича на мысль о целесообразности составления Общего алфавитного списка морских чинов, что и было осуществлено при его активном участии. Первый том 13-томного издания вышел в 1886 г.¹⁴ Этот справочник, несмотря на определенные неточности и неполноту, и сейчас является настольной книгой наших архивистов и исследователей.

Особо следует отметить то, что Чубинский первым начал изучать историю учреждений морского ведомства и на базе своей практической работы по составлению указателя архива написал и в 1869 г. опубликовал «Историческое обозрение устройства управления морским ведомством в России (1696 — 1860)»¹⁵. Это была первая и до недавнего времени — единственная работа, в которой сделана попытка проанализировать процесс зарождения и развития системы управления морским ведомством с петровского времени до середины XIX в., указывалось время создания и ликвидации и функции различных учреждений, их подчиненность. Своего практического значения это сочинение не утратило вплоть до 90-х гг. XX в., когда вопросам истории учреждений архивы стали уделять серьезное внимание. Даже сейчас, несмотря на появление новых справочников по истории учреждений, это издание служит отправной точкой во многих архивных исследованиях.

Несмотря на активную и многогранную творческую работу в архиве и в Комиссии по разбору и описанию дел архива, этот незауряд-

ший человек одновременно являлся членом многочисленных комиссий, причем его участие в них чаще всего не было формальным. Вот лишь некоторые из высочайше утвержденных комиссий, в которых ему пришлось представлять морское ведомство: для пересмотра постановлений о преимуществах службы в отдаленных краях Империи; для пересмотра Пенсионного устава и правил о служебных преимуществах; по пересмотру положения о наградах; о рассмотрении вопроса об оплате казенной почтовой корреспонденции; для пересмотра законоположений о служебных преимуществах воспитанников учебных заведений и введении государственного экзамена на право службы и т. д.¹⁶

Особо следует отметить участие Василия Григорьевича в Архивной комиссии и во II Археологическом съезде. При обсуждении доклада им были высказаны весьма ценные замечания, базирующиеся на богатейшем практическом опыте. Поддерживая в целом идею учреждения Главной архивной комиссии с целью поставить архивное дело в разных ведомствах на единую основу, он не мог согласиться с предложением о возложении на нее исключительного права решать вопрос об уничтожении документов. Для него была ясна утопичность такого подхода. Более реальным и действенным представлялось ему наделение этого органа правом контроля над своевременной передачей дел из учреждений в архивы. Полностью поддержал Чубинский предложение об увеличении содержания архивным чиновникам и о предоставлении им преимущества по службе, для того чтобы «архивная служба сделалась бы желательной для порядочных чиновников, чтобы архивы не были, как ныне, местом ссылки для чиновников, мало пригодных к другому канцелярскому делопроизводству»¹⁷. Кстати сказать, понимая нелегкое материальное положение своих сослуживцев-архивистов, в качестве начальника архива он постоянно ходатайствовал о награждении чинов архива «во внимание к отлично-усердной и полезной службе»¹⁸.

Еще одна грань жизни этого удивительного человека — его деятельное участие в благотворительности. Действительный статский советник Чубинский являлся одним из учредителей частного Общества попечения о раненых и больных воинах. В числе учредителей были известный мореплаватель и географ К. Н. Посьет, флотоводец и кораблестроитель А. А. Попов, выдающийся хирург и обществен-

ный деятель Н. И. Пирогов, управляющий Морским министерством Н. К. Краббе. Василий Григорьевич, будучи членом Петербургского правления общества, осуществлял прием пожертвований в помещении архива ¹⁹.

В конце 1892 г. Чубинский тяжело заболел и «вследствие постигшего его нервного удара был вынужден оставить службу». Заслуги его как начальника архива были учтены при назначении ему пенсии. Управляющий Морским министерством Н. М. Чихачев, ходатайствуя перед министром финансов С. Ю. Витте о назначении Чубинскому «усиленной» пенсии от казны, просил принять во внимание как необходимость по состоянию здоровья иметь постоянную помощь и уход, так и плодотворную работу этого неутомимого труженика в архиве, «способствующую переустройству его на новых началах», а также выполнение им поручений высшего морского начальства по разработке законодательных вопросов. Вместо 570 рублей с высочайшего разрешения его пенсия от казны составляла 1000 рублей, но пользоваться ею пришлось недолго, так как в январе 1895 г. неутомимый и преданный архивному делу труженик скончался ²⁰.

При всей невероятной работоспособности В. Г. Чубинского вряд ли бы ему удавалось справляться с таким объемом работ, если бы он не опирался на очень надежного и заинтересованного архивной работой помощника — *Филиппа Григорьевича Батагова*.

Сын лекарского помощника 14-го класса, Батагов поступил в 1-й учебный морской экипаж из кантонистов Кронштадтского военно-сиротского заведения в 1836 г. По выпуску из экипажа был принят на службу в Инспекторский департамент Морского министерства писарем. По экзамену произведен в коллежские регистраторы в январе 1854 г. В архиве, как и Чубинский, с 1855 г. Уже в начале февраля 1860 г. назначен помощником начальника архива ²¹. Отличался редкой работоспособностью и аккуратностью. На его обязанности было ведение хозяйства архива: закупка чернил, свечей, керосина и т. д. и общее наблюдение за порядком. На нем лежало хранение и содержание в порядке около 800 тыс. дел, он же наводил все справки (их число достигало 400 в год) по запросам учреждений морского и других ведомств, а также частных лиц. Ему поручалось руководство работой прикомандированных к архиву для «усиления средств» чинов-

ников из других учреждений морского ведомства. Одним из важнейших направлений работы Ф. Г. Батагова было улучшение условий хранения документов, для чего с конца 1860-х гг. он организовал вкладывание дел в папки, на ярлыках которых обозначал названия учреждений, номера дел по описи, их даты. Таким способом не только защищались от пыли хранящиеся на открытых полках документы, но и облегчался поиск нужного дела, так как не требовалось снимать с полок лишние, чтобы выбрать нужные. Кроме того, архиву придавался более «благообразный» вид ²².

Неоднократно этому сотруднику поручались экстренные и особо ответственные работы. Например, когда в связи с реорганизацией и упразднением некоторых учреждений в морском ведомстве шло увольнение значительного количества офицеров и чиновников, ему пришлось в короткий срок провести поверку значительно возросшего числа послужных списков (170). И, как докладывал начальник архива, «эта крайне кропотливая работа была проведена Батаговым без задержек», причем трудиться приходилось не ограничиваясь урочными часами ²³. За эту работу он был награжден вне правил тремя сотнями рублей. Семья Батагова была многодетной (5 человек детей), поэтому награда оказалась весьма кстати.

Благодаря отличному знанию документов архива и истории флота, помимо своих прямых должностных обязанностей, Филипп Григорьевич оказывал помощь всем занимающимся в архиве историей эпохи Петра I. Как отмечал Чубинский, «на него [Батагова] постоянно возлагались работы по историческим вопросам». Например, ему было поручено выявление собственноручных резолюций императора Николая I, что потребовало просмотра нескольких тысяч дел. В результате составленный Чубинским сборник резолюций был поднесен императору Александру I. Кроме того, Батаговым же составлены для Морского кадетского корпуса списки офицеров, выпущенных из корпуса за период с 1770 по 1878 г., погибших при исполнении служебных обязанностей и во время кораблекрушений. Выполнял Батагов также задание по составлению списка георгиевских кавалеров, получивших награды за военные подвиги ²⁴. Очень важной и ценной была работа по собиранию материалов, касающихся истории учреждений морского ведомства. Сведения, собранные этим архивистом, помогли на-

чальнику архива Чубинскому написать «Историческое обозрение устройства в России морского ведомства», что и счел автор своим долгом отметить в предисловии к этому изданию (см. примеч. 15)²⁵.

Одновременно со службой в архиве Батагов с 1874 г. являлся сотрудником (на правах вольного найма) высочайше учрежденной Комиссии по разбору и описанию дел архива Морского министерства под председательством Ф. Ф. Веселаго²⁶, где его знание документов, в особенности Петровской эпохи, и умение разбирать палеографические тексты оказались крайне необходимы. Как сотрудник комиссии Ф. Г. Батагов участвовал в подготовке к изданию «Материалов для истории русского флота», «Общего морского списка», «Описания дел архива Морского министерства». Несомненно, работа в комиссии давала ему дополнительный заработок, а к тому же созданная Веселаго атмосфера творческого сотрудничества с крупными учеными-историками способствовала профессиональному росту этого архивиста-практика. Нельзя не отметить и тот факт, что Филипп Григорьевич со временем приобщил и своего сына Федора (1860 г. р.) к работе в этой комиссии²⁷.

Ф. Г. Батагов прослужил в архиве до глубокой старости, дослужился до статского советника. В 1897 г. в возрасте 79 лет произведен в действительные статские советники с увольнением от службы по болезни. Принимая во внимание его 57-летнюю службу и то, что на его попечении оставались незамужняя дочь и дочь, имеющая 6 малолетних детей, управляющий Морским министерством исходатайствовал ему повышенную пенсию от казны — 800 рублей (вместо положенных 343)²⁸.

За десятилетия совместной работы в архиве в тесном контакте Чубинский и Батагов не только стали соратниками, но и по-человечески сблизились.

Значительно позже, уже в 1890-е гг., пришел в Архив Морского министерства *Фридрих Агольфович Ниневе*, проработавший в нем около 15 лет. Родился он в 1857 г. в городе Феллин Лифляндской губернии. Происходил из солдатских детей, окончил Ранденскую евангелическую учительскую школу. В 1871 г., будучи по образованию народным учителем Остзейского края, держал экзамен для поступления в штурманское училище. Из-за полного незнания русского разго-

ворного языка он не был принят в училище. Определен в 1-й учебный морской экипаж в школу писарей и содержателей. С 1874 по 1878 г. служил в Инспекторском департаменте Морского министерства, но военная служба его тяготила. Получив по болезни отпуск на год, а затем и вовсе уволившись от военной службы, он поступил по вольному найму в Канцелярию Морского министерства в военно-морское отделение²⁹. Здесь оказалось востребованным его знание немецкого языка. Желая продолжить образование, в 1881 г. поступил в университет, однако отсутствие средств к существованию заставило его отказаться от учебы³⁰. В том же году возвратился на военную службу пи-

сарем 2-й статьи. На следующий год выдержал экзамен на 1-й классный чин при Техническом училище Морского министерства и был назначен помощником содержателя экипажных магазинов Санкт-Петербургского порта с откомандированием в Канцелярию Морского министерства, где гораздо больше нуждались в образованном, инициативном и энергичном чиновнике. Таковым он зарекомендовал себя еще в 1876 г., когда с разрешения начальства организовал ссудо-сберегательную кассу для вольнонаемных чинов Канцелярии.

В связи с реорганизацией морского ведомства и упразднением Канцелярии Морского министерства в 1886 г. Ниневе получил назначение в Главный морской штаб, где его способности и инициативность не остались незамеченными начальством: ему поручались ответственные задания. В частности, в 1889 г. его привлекли в качестве делопроизводителя в комиссию по составлению положения о вещевом довольствии нижних чинов морского ведомства. В 1889 г. Ниневе впервые попал в архив, куда был откомандирован для исчисления времени пла-



Коллежский советник Ф. А. Ниневе. 1906 г. ИАЭ. Ф. 1421. Фотография представлена П. Саммалсоо.

вания морских офицеров. Вероятно, работа с архивными документами была по душе этому человеку, он с ней хорошо справлялся. И в течение трех следующих лет его неоднократно откомандировывали в архив, причем в дальнейшем Ниневе, собирая исторический материал к проекту реформирования экипажей и команд, провел небольшое исследование по истории флотских экипажей.

В 1894 г. его перевели делопроизводителем в редакцию журнала «Морской сборник», поручив организовать при редакции контору для распространения журнала. Но и в этот период Ниневе сохранил связь с архивом, поскольку с 1894 г. являлся сотрудником (по вольному найму) высочайше учрежденной комиссии для составления Описания дел архива Морского министерства, куда был приглашен полковником Н. А. Коргуевым, сменившим Ф. Ф. Веселаго на посту председателя комиссии. Работа Ниневе в комиссии продолжалась и после того, как он в 1898 г. был переведен на службу в архив и назначен делопроизводителем³¹. К архивной работе он относился очень серьезно и трепетно. Увидев, что для полноценной деятельности архивисту необходимы специальные познания в области истории и архивного дела, решил изучать архивное дело не только практически, но и теоретически. Для этого на 39-м году жизни он по специальному разрешению управляющего Морским министерством поступил в Санкт-Петербургский археологический институт. Полный трехгодичный курс Ниневе закончил со званием члена-сотрудника института в 1901 г.³²

Помимо текущей работы в архиве и деятельности в Комиссии по разбору и описанию архивных дел, на долю этого сотрудника выпали многократные переносы документов из одного помещения в другое. Это было связано со сносом здания, в котором архив частично располагался. В 1903 – 1904 гг. около 300 000 единиц хранения были под контролем Ниневе перенесены и размещены в манеже Главного адмиралтейства, а затем вновь перемещены в новое помещение, при этом архив функционировал в обычном режиме³³. Интересно то, что этот неординарный человек был не лишен коммерческой жилки: в 1909 г. он взялся «на коммерческом праве» переправить документы (около 170 000 единиц хранения) со второго этажа Главного адмиралтейства на первый в приспособленную под его контролем мастерскую мореходных инструментов³⁴.

Правильной системе хранения, введенной Ниневе, благодаря которой обеспечивался быстрый поиск нужных дел и своевременная выдача справок, была дана высокая оценка начальником архива статским советником Сипягиным. Речь идет о созданном ученым-архивистом топографическом указателе и составленном впервые списке (реестре) описей архива. Как пишет Сипягин, это «несомненно следует отнести к добросовестному отношению к своим обязанностям коллежского советника Ниневе, который не только хорошо знаком с архивом, но и любил (!) его»³⁵. Столь же высоко были оценены сконструированные Фридрихом Адольфовичем специальные железные шкафы для хранения дел, позволявшие не только предохранить дела от вредных воздействий, но и экономить место³⁶.

Многолетний труд Ниневе на архивном поприще был оценен научной общественностью, и в 1908 г. он был избран в действительные члены императорского Русского военно-исторического общества³⁷. За отличие по службе произведен в 1909 г. в статские советники. В марте 1910 г. Фридрих Адольфович занялся коммерцией, создав напаях предприятие для устройства, оборудования и приведения в порядок архивов, книгохранилищ и библиотек, как государственных и общественных, так и частных. В мае того же года пайщики получили охранное свидетельство комитета по техническим делам отдела промышленности Министерства торговли и промышленности на устройство специальных зданий для размещения архивов и библиотек и оборудования их особыми шкафами³⁸.

Возможно, именно это обстоятельство обострило и без того непростые отношения Фридриха Адольфовича с начальником архива, который в целом крайне неодобрительно относился к поведению и результатам работы своего сотрудника. Напряженные отношения были у Ниневе и с двумя предыдущими начальниками архива. Одна из причин взаимной неприязни кроется, возможно, в желчном характере этого активного и инициативного архивиста-ученого и его высокой самооценке. Немаловажным было и другое: сознавая себя в большей степени специалистом-ученым, чем чиновником, Ниневе, однако, как чиновник, жаждал карьерного роста. Неоднократно делопроизводитель Ниневе временно исполнял обязанности начальника архива и, видимо, рассчитывал занять эту должность. Однако начальником

архива был назначен не он, а капитан 1 ранга Сергеев, «не имевший решительно ни малейшего понятия об архивных особенностях, тогда как Ниневе специально учился в Археологическом институте. И место начальника архива ему всегда казалось естественным дальнейшим его местом»³⁹. Разность взглядов остро проявилась в подходе к уничтожению (продаже) «ненужных» дел. Конфликт привел к тому, что в ноябре 1910 г. Ниневе по прошению был уволен от службы по болезни с чином действительного статского советника, мундиром и «усиленной» пенсией⁴⁰.

На этом его служба в архиве Морского министерства закончилась, но занятия историей и архивоведением продолжились в Русском военно-историческом обществе. В частности, популяризируя предлагаемую им и инженером-технологом И. К. Русвормом систему устройства архивных зданий и хранилищ и ведения учета дел, в 1911 г. Ниневе выступил с докладом на заседании этого общества. Члены общества посетили Морской архив, где ознакомились с устройством специальных шкафов и находящейся в связи с ними системой регистрации дел, укладываемых в эти шкафы. Устройство этих шкафов Морской архив занимался уже несколько лет, убедившись в их пользе, как для экономии места, так и для сохранения дел. Позднее с аналогичными докладами Ф. А. Ниневе выступал на XV Всероссийском археологическом съезде в Новгороде и в Московском археологическом институте, а в 1912 г. им была издана отдельная брошюра «Сооружение и оборудование архивов» (М., 1912)⁴¹.

Непростыми были отношения Фридриха Адольфовича с близкими людьми и в его частной жизни. Из послужного списка известно, что в июне 1899 г. он женился на дочери живописца прусской подданной девице Жозефине-Эмилии Герт, евангелическо-лютеранского вероисповедания, а уже в ноябре того же года консисторией брак был расторгнут. Ниневе был признан виновной стороной, и ему было воспрещено вступать в новый брак⁴². При этом в его послужном списке значится усыновленная по определению Санкт-Петербургского окружного суда 1894 г. дочь Антонина, 1884 г. р.⁴³ В Эстонском историческом архиве (г. Тарту) в личном фонде Ф. А. Ниневе № 1421 есть оформленное у нотариуса духовное завещание всего движимого и недвижимого имущества в пользу приемной дочери⁴⁴. Несомненно, усиливает наш интерес

к личности этого человека и тот факт, что в течение многих лет он являлся опекуном умалишенной В. П. Синебрюховой⁴⁵.

После Февральской революции 1917 г. ученый-архивист Ф. А. Нинева участвовал в попытке создания профессионального объединения архивистов и в выработке совместной программы действий. Раздираемое политическими разногласиями сообщество архивистов не смогло выработать общей платформы. Тогда он 18 марта направил Временному правительству «Записку об организации архивов России», в которой требовал принятия правительством незамедлительных мер для предотвращения уничтожения архивных документов и предлагал свои услуги в осуществлении плана централизации военных архивов и в подготовке кадров архивистов⁴⁶. Не получив ответа, уехал на Северный Кавказ, где до того несколько раз лечился. До середины 1920 г. работал там в различных учреждениях при красных и белых, затем через Москву вернулся на родину, в Тарту.

Вся его дальнейшая жизнь также связана с архивным поприщем. Возвращаясь в Эстонию, Нинева сопровождал поезд с книгами и документами Тартуского университета, эвакуированными на время войны во внутренние губернии России. Ему же довелось заниматься приведением в порядок университетского архива в 1920–1921 гг. В мае 1921 г. Нинева был назначен заместителем заведующего вновь созданного Эстонского центрального государственного архива в г. Тарту. В этой должности он проработал до 1 июля 1925 г., когда вышел на пенсию. Умер в 1929 г. в Тарту⁴⁷.

Сегодня мы, отмечая юбилей архива, вспомнили только три имени, три совершенно разных судьбы. Объединяет их преданность и любовь к профессии архивиста, к документам архива, безупречное знание своего дела. Каждый из них благодаря этим качествам внес свою лепту в благородное дело сохранения бесценных исторических документов. Как эстафету, передали они комплекс документов архива Морского министерства следующим поколениям архивистов. Так давайте с благодарностью помнить их имена!

примечания

¹ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 2422. Послужной список.

² Собрание законов и постановлений до части морской относящихся. СПб., 1860. Ч. I.

- ³ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 1. Д. 179. Л. 6 об. — 8.
- ⁴ РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 2359.
- ⁵ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 1. Д. 179. Л. 2 об., 3; Д. 188. Л. 1, 2.
- ⁶ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 1. Д. 192. Л. 2, 3.
- ⁷ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 1. Д. 179. Л. 6; Д. 250. Л. 9.
- ⁸ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 1. Д. 258. Л. 7 об.
- ⁹ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 1. Д. 289. Л. 9 — 11; Д. 280. Л. 7, 8 об.
- ¹⁰ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 2. Д. 37.
- ¹¹ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 1. Д. 258. Л. 7 об., 8.
- ¹² РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 3378. Л. 8, 9, 20 — 22.
- ¹³ Более подробно о работе комиссии см.: *Буслова Л. И.* Комиссия по описанию дел архива Морского министерства (1873 — 1906) // *Цитадель: ист. альм. СПб., 1998.* № 3 (8). С. 62 — 67.
- ¹⁴ *Общий морской список.* СПб., 1886.
- ¹⁵ *Чубинский В.* Историческое обозрение устройства управления морским ведомством в России (1696 — 1860). СПб., 1869.
- ¹⁶ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 1. Д. 163, 164. Ф. 417. Оп. 5. Д. 2422.
- ¹⁷ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 1. Д. 254. Л. 127 — 137, 182, 183.
- ¹⁸ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 1. Д. 179. Л. 1, 2. Д. 222. Л. 1 — 3, Д. 194. Л. 1, 2.
- ¹⁹ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 1. Д. 172. Л. 1, 2.
- ²⁰ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 2422.
- ²¹ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 3. Д. 1189. Послужной список № 1.
- ²² РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 1. Д. 230.
- ²³ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 1. Д. 173. Л. 1, 2.
- ²⁴ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 301. Л. 2 — 7.
- ²⁵ *Чубинский В.* Указ. соч.
- ²⁶ РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 302; Ф. 315. Оп. 1. Д. 735. Л. 71, 78
- ²⁷ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 3. Д. 1182. Л. 1016 — 1025.
- ²⁸ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 301. Л. 16 — 18.
- ²⁹ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 1634. Л. 3 — 14.
- ³⁰ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 1. Д. 424. Л. 1, 1 об.
- ³¹ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 2. Д. 225; Ф. 315. Оп. 1. Д. 735. Л. 13.
- ³² РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 2. Д. 225; Ф. 417. Оп. 5. Д. 1634. Л. 9 об.
- ³³ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 1634. Л. 20 — 22.
- ³⁴ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 1. Д. 225. Л. 19, 20.
- ³⁵ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 1634. Л. 37.
- ³⁶ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 4332. Л. 1.
- ³⁷ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 1634. Л. 22; Ф. 411. Оп. 2. Д. 225.
- ³⁸ Договор и патент имеются в фонде 1421 Эстонского исторического архива. Сведения о содержании отдельных документов этого фонда любезно предоставлены исследователем из Таллина Пееду Саммалсоо.
- ³⁹ РГАВМФ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 46. Л. 44, 45.
- ⁴⁰ РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 2. Д. 225. Л. 8 — 11.
- ⁴¹ РГАВМФ. Ф. 409. Оп. 1. Д. 25. Л. 125 — 141.
- ⁴² РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 1. Д. 424. Л. 45.
- ⁴³ Там же. Л. 59.

¹⁴ Сведения предоставлены исследователем из Таллина Пееду Саммалсоо.

¹⁵ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 1634. Л. 21.

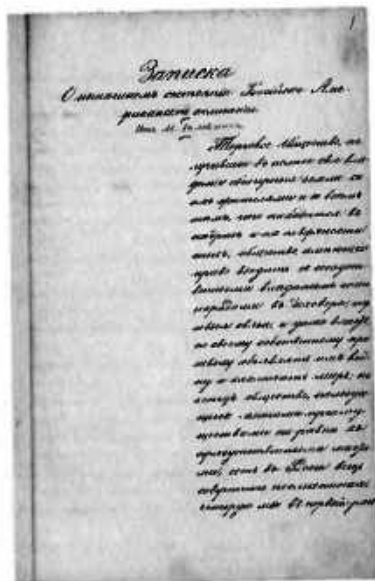
¹⁶ Хорхордина Т. История отечества и архивы. М., 1994. С. 16 – 18.

¹⁷ Сведения о деятельности Ниневе в Эстонии извлечены из справки, любезно предоставленной в 2000 г. архивариусом Леа Леппик (*Lea Leppik*) из г. Тарту. К юбилею своего архива в 2001 г. она опубликовала (на эстонском языке) статью в издании Эстонского исторического архива.

**Подготовка к изданию РГАВМФ
документов по исследованию
северо-восточной части Тихого океана
в XVIII — первой половине XIX в.**

Документальные материалы Российского государственного архива Военно-Морского Флота отражают весь спектр российско-американских отношений за длительный исторический период, начиная с петровских реформ первой половины XVIII в. и вплоть до конца 30-х гг. XX в. Это документы различных исторических эпох, они рассказывают о продвижении русских к Тихому океану, изучении и освоении Алеутских и Курильских островов, Американского континента, дружеских визитах эскадр русского флота в 60-е гг. XIX в., сотрудничестве в области судостроения, обмене новыми технологиями в новейшее время.

В организации экспедиций, исследовании и освоении Дальнего Востока и территорий, получивших название Русской Америки, активное участие принимало морское ведомство России, а морские офицеры были не только участниками многочисленных плаваний, но и переходили на службу в Российско-Американскую компанию, в течение почти всей истории Русской Америки являлись главными правителями русских колоний в северо-западной Америке. Именно поэтому значительный комплекс документов по истории Русской Америки сосредоточен в фондах РГАВМФ. Чтобы ввести в научный оборот эти документы, в архиве была подготовлена серия научных публикаций под общим названием «Исследования русских на Тихом океане в XVIII — первой половине XIX века» в 5 томах. Документы, включенные в данную серию, последовательно раскрывают все этапы подготовки Камчатских экспедиций под руководством капитан-командора В. Беринга, а также историю открытия, изучения и освоения Алеутских и Курильских островов, Сахалина, северо-западного побережья



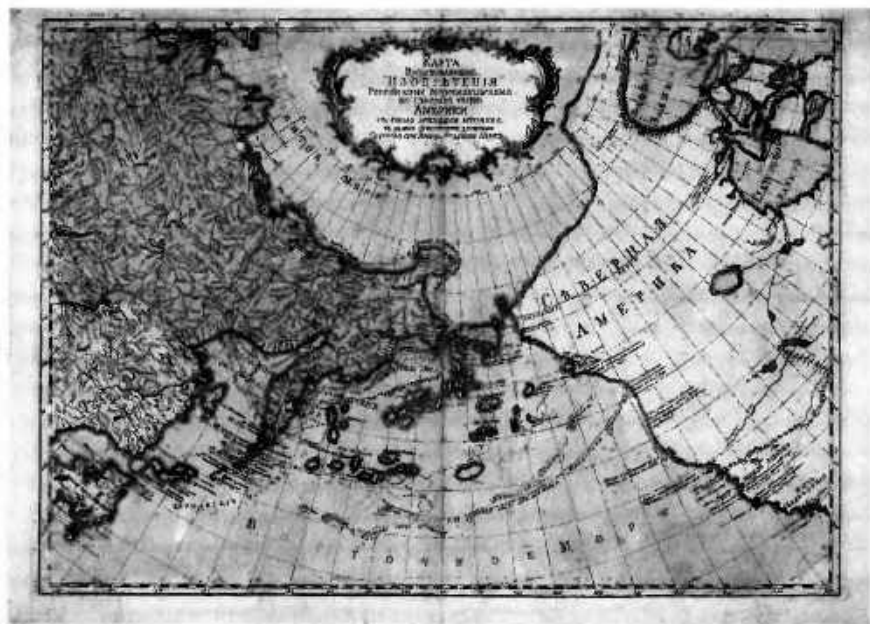
Замиска В. М. Головнина о состоянии Российско-Американской компании. 1819 г. РГАВМФ. Ф. 7. Оп. 1. Д. 24. Л. 1.



Запись в вахтенном журнале шлюпа «Ладога» о пребывании в порту Сан-Франциско в декабре 1823 г. РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 3622 б. Л. 154.

Америки. Впервые опубликованы документы о первых контактах русских мореплавателей с жителями Японских островов, истории установления торговых и дипломатических отношений с Японией.

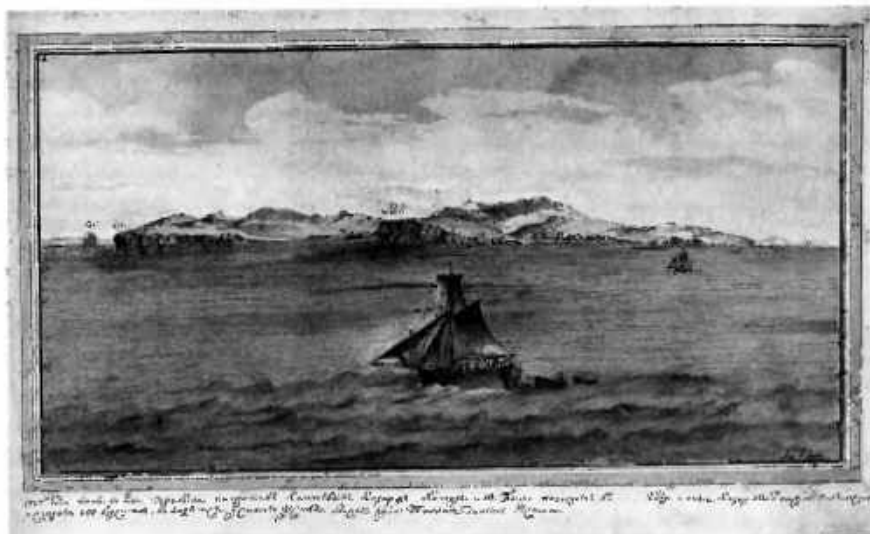
Материалы 1-й и 2-й Камчатских экспедиций сосредоточены главным образом в фондах Канцелярии капитан-командора В. Беринга, капитана П. Чирикова и капитана 1 ранга П. Креницына¹, Государственной Адмиралтейств-коллегии², Канцелярии генерал-адмирала Ф. Апраксина³, Походной канцелярии адмирала Ф. Апраксина⁴, Походной канцелярии адмирала Н. Головнина⁵, немногих других. В них содержатся инструкции, в том числе инструкция Петра I В. Берингу на 1-ю Камчатскую экспедицию 6 января 1725 г., приказы, рапорты, отчеты. Но этих документов было явно недостаточно для полноценной публикации, и тогда составители обратились к новому источнику — журналам входящих и исходящих документов Камчатских экспедиций. Изучение этих журналов позволило значительно расширить источниковую базу и пополнить наши знания. Однако тогда же стало ясно, что



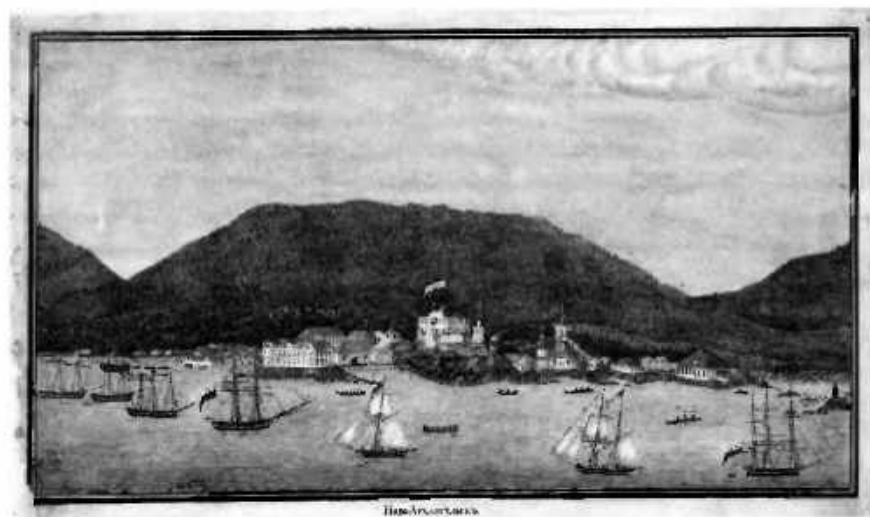
*Карта открытий русских мореплавателей в северной части Америки. 1774 г.
РГАВМФ. Ф. 1331. Оп. 4. Д. 86.*

за официальными рапортами и отчетами почти потерялись сами люди, участники этих экспедиций. Дальнейшему изучению документов фонда 216 — Канцелярии капитан-командора В. Беринга, изучению повседневной жизни самого Беринга, других участников плаваний посвятили свои исследования Т. С. Федорова и датские ученые У.-П. Меллер и Н. Охотина-Линдт. В серии «Источники из истории Сибири и Аляски из российских архивов» они опубликовали ряд интереснейших документов, отражающих деятельность морских отрядов 2-й Камчатской экспедиции⁶.

Вторая половина XVIII в. — это время стремительного продвижения русских на восток, на Командорские, Алеутские, Курильские острова, к берегам Америки. Всего во второй половине XVIII в. состоялось более 100 плаваний, организованных различными купеческими компаниями Сибири. Целью этих плаваний являлось промышленное освоение открытых территорий и организация широкомасштабного промысла на пушного зверя. Одновременно с купеческими плавания-

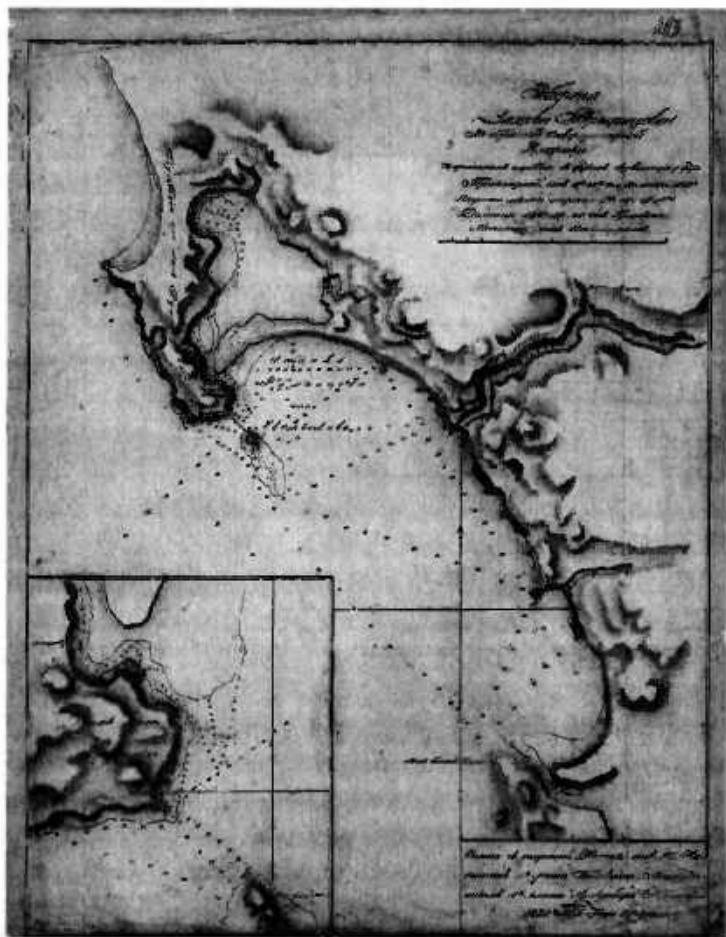


Атлас видов Камчатских и Алеутских островов. 1787–1790 гг. РГАВМФ. Ф. 1331. Оп. 4. Д. 702. Л. 3.



Вид Новоархангельского порта. 1837 г. РГАВМФ. Ф. 1331. Оп. 3. Д. 61. Л. 20.

ми вторая половина XVIII в. отмечена деятельностью двух правительственных экспедиций: капитан-лейтенанта П. Креницына и лейтенанта М. Левашова в 1764–1771 гг. и Северо-восточной географической



Карта залива Румянцева. 1820 г. РГАВМФ. Ф.1331. Оп. 4. Д. 172.

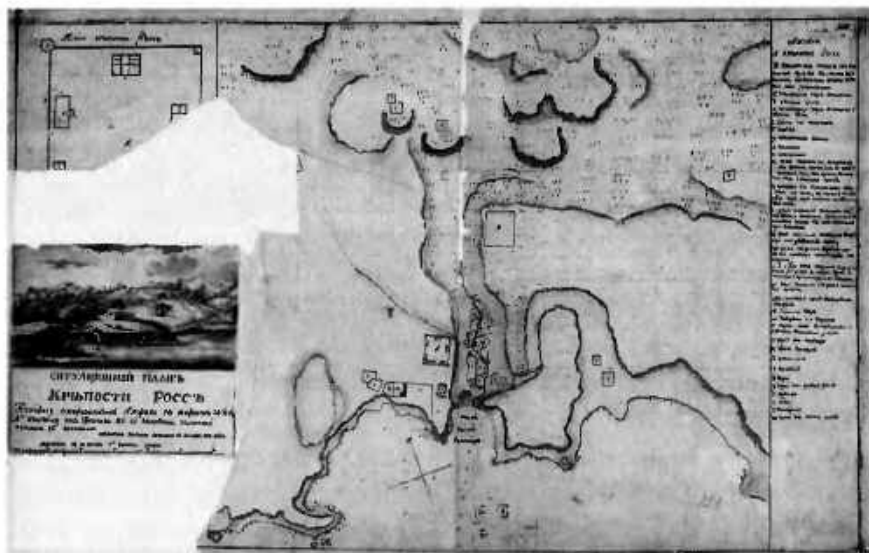
и астрономической экспедиции под командованием капитан-лейтенанта И. Биллингса и лейтенанта Г. Сарычева в 1785–1795 гг. РГАВМФ хранит полный комплекс документов этих экспедиций, альбомов акварелей и рисунков, выполненных М. Левашовым и Л. Ворониным, а также документы несостоявшейся кругосветной экспедиции капитана Г. Муловского.

Этот комплекс документов, сосредоточенный в фондах 216 и 214 (Северо-восточная географическая и астрономическая экспедиция

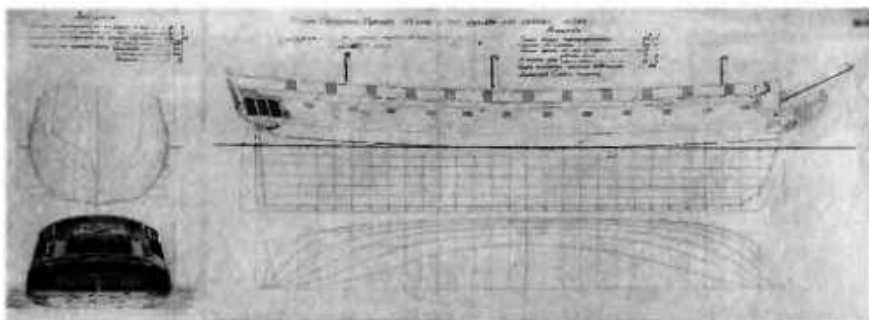
капитана И. Биллингса), составил основу второго тома серии «Исследования русских в северной части Тихого океана в XVIII — первой половине XIX в.». Материалы этого тома посвящены выбору основных направлений дальнейших исследований в северной части Тихого океана, описанию, хозяйственному освоению вновь открытых земель, укреплению прав России на эти земли. Значительное место уделено вопросам поиска путей к установлению торговых отношений с Японией и публикации документов еще одной правительственной экспедиции под руководством А. Лаксамана в 1791 — 1792 гг. В РГАВМФ хранится фонд Архива гидрографии⁷, в котором собрана уникальная коллекция путевых и вахтенных журналов всех экспедиций XVIII в.

Вахтенный журнал — источник, в котором, кроме традиционных данных о курсах кораблей и направлений ветров, можно найти сведения об открытых островах и землях, редких астрономических явлениях, событиях внутренней жизни команды корабля. Сохранились подлинный журнал 1-й Камчатской экспедиции и многочисленные копии журналов 2-й Камчатской экспедиции, подлинные и копийные журналы экспедиций Креницына — Левашова и Биллингса — Сарычева. Фрагменты этих журналов опубликованы, однако полностью журналы до сих пор не изучены. Объясняется это сложностью работы с подобной группой источников, трудностью прочтения текстов, сопоставления многих разнородных сведений. Всего же в фонде Архива гидрографии хранится 53 экспедиционных журнала экспедиции Креницына — Левашова и 115 журналов экспедиции Биллингса — Сарычева. Среди них журналы плаваний гукора «Св. Павел», бригантины «Св. Екатерина», бота «Св. Гавриил» под командованием П. Креницына, М. Левашова, И. Синдта. Подлинные журналы И. Биллингса на английском языке, где текст на некоторых листах уже едва читается, и перевод на русский язык, выполненный Ф. Каржавиным, журнал внука В. Беринга — Х. Беринга, журнал активного участника экспедиции и заместителя И. Биллингса — Р. Галла, журнал геодезиста О. Худякова, наконец, журнал Г. Сарычева, содержащий подробнейшую информацию по географии и этнографии Алеутских островов, дополненный 78 рисунками автора⁸.

В архиве была проведена работа по подготовке к изданию нескольких наиболее интересных журналов правительственных и промысло-



Ситуационный план форта Росс. 1817 г.
РГАВМФ. Ф. 1331. Оп. 1. Д. 221.



24-пушечный шлюп «Предприятие». Общий чертеж. 1822 г.
РГАВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 2918.

вых экспедиций и карт, составленных в ходе плаваний, однако эта уникальная работа осталась неопубликованной.

Создание в 1799 г. Российско-Американской компании с целью обеспечения экономических интересов России в северной части Тихого океана послужило основой третьего тома серии сборников «Исследования русских в северной части Тихого океана в XVIII — первой половине XIX в.».



Генеральная карта Северной Америки. 1827 г. РГАВМФ. Ф. 1331. Оп. 2. Д. 143.

В сборнике подробно изложена история учреждения Российско-Американской компании (РАК) и деятельности главного правления РАК, организация первого русского кругосветного плавания на шлюпах «Нева» и «Надежда» в 1803 – 1806 гг., последующих за ним экспедиций В. М. Головнина, Л. А. Гагемейстера, О. Е. Коцебу. К уже известным документам из фондов И. Ф. Крузенштерна⁹, Военной по флоту канцелярии¹⁰, Канцелярии морского министра адмирала Н. С. Мордвинова¹¹ составители добавили не публиковавшиеся ранее документы из Архива внешней политики Российской империи (АВПРИ), Российского государственного исторического архива (РГИА).

Однако до сих пор остался неопубликованным журнал шлюпа «Нева» Ю. Ф. Лисянского, содержащий очень ценные сведения по описанию северо-западного побережья Америки, рисунки с мест стоянок шлюпа «Нева». Анализ текста этого журнала тем более интересен, что в ходе последующих плаваний мореплаватели ссылались именно на

сведения, полученные Лисянским во время пребывания на Ситке. Всего же с 1815 по 1841 г. в Америку было совершено около 30 кругосветных и полукругосветных путешествий, и каждое из них — отдельная история, наполненная интереснейшими событиями.

В свое время член Государственного совета граф Ю. Литта писал И. Крузенштерну: «Размышляя над историей и, в особенности, над ее величественными и кровавыми эпохами, более приятно и утешительно отдохнуть умом, погрузившись в чтение об этих кругосветных экспедициях... предназначенных к установлению новых связей между народами и предоставлении самым удаленным и мало известным новым средств для облегчения жизни и процветания»¹².

Наиболее интересные моменты плаваний шлюпов «Камчатка», «Открытие», «Благонамеренный», «Аполлон», фрегата «Крейсер» включены в четвертый том серии. Здесь же опубликованы документы об основании форта Росс, географических исследований глубинных районов Аляски, научных изысканиях ученых — участников экспедиций.

Чтобы показать деятельность Российско-Американской компании по хозяйственному освоению северо-западной части Американского континента, взаимодействию с местным населением и культурному проникновению в среду обитания индейских племен, миссии Русской Православной церкви в этом отдаленном регионе составители подготовили к публикации тексты документов, переданные из Национального архива США (Вашингтон) РГАВМФ в виде микрофотокопий. Отчеты Главного правления РАК о финансовой деятельности, донесения главных правителей русских поселений в северо-западной части Америки, документы о продаже Аляски в 1867 г. из Национального архива США вошли в заключительный, пятый том серии «Исследования русских на Тихом океане в XVIII — первой половине XIX в.».

Таким образом, предпринятая архивом совместно с Институтом Всеобщей истории РАН многотомная публикация документов дает широкую ретроспективу эпохи русских географических открытий, начиная с XVIII в. и заканчивая историей изучения, освоения и продажи Аляски. Документы, вошедшие в серию, рассказывают о выходе российского флота на океанские просторы, дают панораму сложной дипломатической истории XVIII — первой половины XIX в., наконец,

содержат сведения о развитии таких отраслей знаний, как гидрография, картография, астрономия, ботаника, многих других.

Работа с документами серии дала импульс к продолжению изысканий по расширению источниковой базы истории России первой половины XIX в. Так, в РГАВМФ готовится к изданию «Дневник, веденный во время плавания шлюпа „Камчатка“ мичманом Ф. Литке (1817 – 1819)». Совместно с американскими историками из Ассоциации исследователей форта Росс (FRIA) в архиве были выявлены новые документы об изучении русскими моряками побережья Калифорнии, описании залива Сан-Франциско, основании форта Росс — крайней южной точки русских поселений на Американском континенте. В настоящее время документы на русском языке и в переводе на английский язык готовятся к публикации в США. Впоследствии эти документы, карты, чертежи кораблей станут основой передвижной выставки для показа в городах России и США.

примечания

¹ РГАВМФ. Ф. 216.

² РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 6, 7, 11.

³ РГАВМФ. Ф. 233.

⁴ Там же.

⁵ РГАВМФ. Ф. 230.

⁶ М.: Памятники исторической мысли. 2001.

⁷ РГАВМФ. Ф. 913.

⁸ РГАВМФ. Ф. 913. Оп. 1. Д. 170, 171, 251.

⁹ РГАВМФ. Ф. 14.

¹⁰ РГАВМФ. Ф. 203.

¹¹ РГАВМФ. Ф. 204.

¹² РГАВМФ. Ф. 14. Оп. 1. Д. 224. Л. 8.

**Повседневная жизнь матросов
русского военно-морского флота
конца XIX — начала XX в.
в документах РГАВМФ**

В настоящее время тематика исследований отечественной военной и военно-морской истории все больше смещается от описания хода военных действий к изучению различных аспектов повседневной жизни армии и флота. Повседневная жизнь матросов русского военно-морского флота конца XIX — начала XX в. изучена очень слабо. Между тем материалы Российского государственного архива Военно-Морского Флота содержат гигантский массив информации по этой теме. Трудно назвать архивный фонд, документы которого никак не касались бы службы матросов и их повседневной жизни. Наиболее интересны материалы фондов Инспекторского департамента Морского министерства¹, Главного морского штаба², Главного военно-морского судного управления³. Большой интерес представляют и документы фондов органов управления флотами и флотилиями, в частности фонда штаба Балтийского флота⁴. Немало сведений о повседневной жизни русских матросов хранят и документы фондов флотских экипажей, портов, кораблей и судов флота. Попытаемся показать богатство и многообразие архивных материалов о повседневной жизни матросов на примере нескольких сюжетов.

Любопытна, например, история возникновения и бытования в русском флоте обычая производить татуирование. Точных сведений о времени появления этой традиции не обнаружено. Возможно, ее возникновение связано с кругосветными плаваниями русских кораблей в первой половине и середине XIX в. Именно тогда офицеры и матросы могли познакомиться с обычаями, существовавшими в дальневосточных странах и на островах Тихого океана, и перенять у их жителей практику татуирования. Татуировку на теле моряков могли

длатать и татуировщики-профессионалы в портах Китая и Японии. Татуировкой украшали свое тело как матросы, так и офицеры. Согласно одной из флотских легенд, роскошную татуировку сделал себе великий князь Алексей Александрович⁵. Но наиболее широко эта практика распространилась среди нижних чинов.

Первые сведения о борьбе руководства морского ведомства с татуированием среди матросов относятся к 1887—1888 гг.⁶ Затем этот вопрос обсуждался в начале XX в. В июне 1913 г. исполняющий должность начальника штаба Кронштадтского порта капитан 1 ранга А. Г. Бутаков сообщил в штаб Морских сил Балтийского моря о том, что при медицинских осмотрах арестованных по разным причинам матросов обнаружено немало людей с татуировкой на теле. Рисунок татуировки, писал Бутаков, «в большинстве случаев выполнен с большим искусством»⁷. Стоит привести обширную выдержку из донесения Бутакова.

«Если считать, что каждый может раскрашивать или татуировать свое тело по желанию,— писал Бутаков,— то, конечно, такая свобода отнюдь не может распространяться на нижних чинов во время состояния их на действительной службе, так как, конечно, совершенно недопустимо, чтобы операции татуировки производились на судах флота или в других командах. Кроме того, известно, что молодые люди, подвергшие свое тело татуировке, в более зрелые годы и, например, вступая в законный брак, обыкновенно горько сожалеют о том, что татуировка ничем не может быть уничтожена, особенно если рисунки неблагопристойного содержания, и поэтому молодых людей того возраста, в котором нижние чины отбывают воинскую повинность, особенно полезно оберегать от соблазна безнаказанно татуироваться в возрасте, когда они не отдают себе отчета в том, что делают»⁸.

В связи с этим исполняющий должность начальника штаба командующего Морскими силами Балтийского моря капитан 1 ранга Л. Б. Кербер отдал 1 июля 1913 г. начальникам бригад, отрядов, дивизий и командирам отдельно плавающих судов предписание о запрете татуировки и о наложении дисциплинарных взысканий на матросов, производящих татуировку⁹.

Несмотря на борьбу с этим широко распространившимся явлением, экзотический обычай укоренился среди матросов, перейдя в но-

вый, советский флот. В документе 1926 г., посвященном флотским традициям, сохранившимся с дореволюционных времен, можно прочитать: «К скверным традициям к<раснофлот>цев следует отнести еще татуировку...»¹⁰. Традиция татуировки продолжает существовать как в военном, так и в гражданском флоте до сих пор.

На рубеже XIX – XX вв. Россия еще не знала массовых выступлений матросов, охвативших флот в период революции 1905 – 1907 гг. Антиправительственные высказывания матросов были исключительной редкостью, и каждый их случай привлекал большое внимание руководства морского ведомства. Расследование вызвало и происшествие с матросом крейсера «Варяг» Григорием Мальцевым, случившееся во время стоянки корабля во французском порту Дюнкерк в сентябре 1901 г. на пути из Балтийского моря на Дальний Восток. Рассмотрим некоторые документы по этому делу, хранящиеся в фонде Главного морского штаба. Командир «Варяга» капитан 1 ранга В. И. Бэр 11 сентября 1901 г. сообщил флаг-капитану его императорского величества генерал-адъютанту Н. Н. Ломену следующее: «Матрос минер Григорий Мальцев, в службе с 1898 года, из крестьян Вологодской губернии, Тотемского уезда, Харинской волости, деревни Кочадской слободки, выпущенный из минной школы минером 1 октября 1899 г. и поступивший на вверенный мне крейсер в кампанию 21 декабря 1899 года, отпущенный гулять 7 сего сентября, вернулся своевременно в легком подпитии и после проверки внезапно бросился за борт. Когда его вытащили из воды и отправили в лазарет, он в исступлении и в бреду произносил явно революционные речи: „Вот вам, ребята, читают на шканцах уставы какие-то Бэры и Крафты; не верьте этим угнетателям, они желают вас держать в темноте; Крафт вам читал приказ командира о царской благодарности¹¹, а что вам с этой благодарностью — шубы ведь с нее не сошьете; ах, темный вы, темный русский народ, придет наше время — покажем мы этим барам“ и т. п.»¹².

После краткого пребывания во французском госпитале в Дюнкерке Мальцев был отправлен в Россию. На дальнейшую судьбу Мальцева проливает свет письмо товарища министра внутренних дел князя Святополк-Мирского управляющему Морским министерством адмиралу П. П. Тыртову от 11 ноября 1901 г. Как свидетельствует этот документ, 15 октября 1901 г. при Петербургском губернском жандарм-

ском управлении было возбуждено в порядке, установленном Положением о государственной охране, рассмотрение дела о минере Г. Мальцеве. Матрос был, вероятно, чрезвычайно испуган таким развитием событий. «При допросе в качестве обвиняемого Мальцев показал, что решительно не может понять, каким образом, будучи всегда доволен службой и питая верноподданные чувства, он мог сказать что-нибудь подобное, и происшедшее с ним объясняет болезненным состоянием, которое повторялось с ним всякий раз, когда он хотя немного выпивал, и, очевидно, болезнь эта у него наследственная, так как такие же припадки бывали и с его отцом, который от одного из них и умер»¹³.

Расследование пришло к выводу, что высказывания Мальцева объяснялись болезненным состоянием матроса. В июле 1902 г. Мальцев был уволен по болезни от службы «как совершенно к ней неспособный»¹⁴.

Заслуживают внимания особенности повседневной жизни такой своеобразной части матросской среды, как заключенные исправительных учреждений морского ведомства¹⁵. Ряд архивных свидетельств позволяет утверждать, что в стенах этих учреждений в начале XX в. формировался специфический тюремный социум, которому были присущи многие черты, свойственные такого рода сообществам. В связи с этим представляют интерес воспоминания матроса А. Д. Цветкова и других бывших заключенных Архангельского флотского дисциплинарного полуэкипажа, хранящиеся в архивном фонде Центрального военно-морского музея (Ф. р-402)¹⁶.

Согласно этим источникам, в полуэкипаже существовала взаимопомощь среди заключенных. Наиболее активные и сплоченные из заключенных создали своеобразную коммуну, члены которой помогали друг другу, выписывая продукты и делясь ими между собой. Согласно распорядку дня, в воскресенье заключенным разрешалось посещать помещения других рот. Во время таких посещений, происходивших, как правило, во время вечернего чая, заключенные вели друг с другом беседы, передавали полученные нелегальным путем известия с воли. Также была налажена отправка писем на волю. Впрочем, относиться к содержанию упомянутых воспоминаний следует критически. Составлены они были уже после революции 1917 г. и, как представляется,

отражают тенденцию рассматривать любые случаи неповиновения матросов и вообще военнослужащих командованию как проявления революционного движения. Трудно согласиться с утверждением Цветкова о том, что «все или почти все моряки, попавшие в Архангельский экипаж, были замешаны в той или иной мере как участники массового революционного движения во флоте»¹⁷. В действительности, как свидетельствуют документы, большинство матросов, отбывавших наказание в дисциплинарном полуэкипаже, были осуждены за такие преступления, как побег со службы, продажа казенного обмундирования, неисполнение приказов, «кощунственное отношение к религиозным обрядам» и т. п. Лишь единицы из заключенных ранее участвовали в революционном движении. По утверждению А. Д. Цветкова, он был осужден к заключению в дисциплинарном полуэкипаже за хранение устава эсеровской боевой дружины и революционных брошюр. Однако документы Главного военно-морского судного управления (Ф. 407) называют другую причину осуждения автора воспоминаний: побег со службы и проживание по чужому паспорту¹⁸.

Архивные документы отражают и такой почти не исследованный до сих пор сюжет военно-морской истории, как первые шаги кинематографа во флоте. Материалы РГАВМФ свидетельствуют о том, что кинематограф еще до начала первой мировой войны получил довольно широкое распространение в русском флоте. Популярностью пользовались и киносеансы, посещавшиеся матросами в гражданских кинотеатрах. К 1912–1913 гг. относятся наиболее ранние архивные свидетельства о наличии киноаппаратов на судах и в частях флота. Например, в октябре 1913 г. на канонерской лодке «Донец», находившейся в качестве стационара в турецких портах Мраморного моря, по субботам и воскресеньям для команды устраивались после захода солнца кинематографические сеансы¹⁹. В 1913 г. кинематографические сеансы стали проводиться и для личного состава Амурской речной флотилии. Так, в строевом рапорте начальника этой флотилии за ноябрь 1913 г., представленном в Главный морской штаб, упоминается о том, что киносеансы устраивались в столовой для нижних чинов по праздничным дням с 7 до 8 часов вечера²⁰.

Документы РГАВМФ рассказывают о планах создания кинотеатра для нижних чинов Черноморского флота в Ушаковой балке на окраи-

не Севастополя. Впервые эта проблема была поднята в 1913 г. «В настоящих условиях в Севастополе,— отмечается в одном из документов,— большинство нижних чинов, съезжая на берег с судов или выходя из казарм экипажей, находится в недоумении, как им провести время прогулки прилично и с некоторым хотя бы удовольствием. Затрудняясь в решении этого вопроса, часть нижних чинов из категории менее подвижных или более бережливых вовсе не пользуются правом увольнения, что нельзя признать нормальным. Другая категория команды бесцельно и тоскливо гуляет по городу и, в лучшем случае, по окрестностям, а остальные, не имеющие знакомств в городе и более слабохарактерные, проводят время самым недостойным образом, развращаясь физически и нравственно, попадая в различные вертепы или подпадая под влияние подпольных или сектантских агитаторов»²¹. Киноматограф и другие развлечения, по мнению командования Севастопольского порта, дали бы возможность «привлечь морские команды к полезному и веселому препровождению времени, отвлекая их от бесцельного шатания по городу и соприкосновения с нежелательными и порочными людьми»²².

Как свидетельствуют документы, различные варианты плана постройки здания для киноматографа и других матросских «увеселений» предусматривали его вместимость от 400 до 1000 человек. Начало Первой мировой войны не позволило осуществить планы строительства кинотеатра в Ушаковой балке.

Матросы становились героями хроникальных фильмов, снимавшихся первыми русскими киноматографистами на судах флота. Документы Главного морского штаба содержат информацию о том, что 30 января 1914 г. в Царском Селе Николаю II и императрице Александре Федоровне были продемонстрированы «кинематографические картины из морского быта на судах флота», снятые фирмой известного предпринимателя А. А. Ханжонкова. Во время демонстрации картин присутствовали Ханжонков, его сотрудник В. М. Гончаров, а также генерал-адъютант К. Д. Нилов. Император лично поблагодарил Ханжонкова за его деятельность и выразил мнение, что «картины эти должны быть показаны флоту и армии»²³.

Представленные выше сюжеты далеко не исчерпывают богатство и разнообразие материалов РГАВМФ, отражающих повседневную

жизнь матросов русского флота в конце XIX — XX в. Материалы эти нуждаются в дальнейшем обстоятельном изучении.

примечания

¹ РГАВМФ. Ф. 283.

² РГАВМФ. Ф. 417.

³ РГАВМФ. Ф. 407.

⁴ РГАВМФ. Ф. 479.

⁵ *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота. XVIII в. СПб., 2003. С. 447.

⁶ См.: РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 6649. Л. 1 — 25.

⁷ РГАВМФ. Ф. 479. Оп. 2. Д. 194. Л. 166, 166 об.

⁸ Там же.

⁹ РГАВМФ. Ф. 479. Оп. 2. Д. 194. Л. 220.

¹⁰ РГАВМФ. Ф. р-34. Оп. 2. Д. 1304. Л. 104.

¹¹ Возможно, речь идет о благодарности по поводу участия «Варяга» в конвоировании императорской яхты «Штандарт» в августе-сентябре 1901 г. Во время плавания «Варяга» и «Штандарта» состоялось свидание императора Николая II с германским императором Вильгельмом II и посещение «Варяга» двумя императорами.

¹² РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 6772. Л. 2. Помимо указанных в цитируемом документе сведений, о Г. Мальцеве известно следующее: Мальцев Григорий Васильевич, род. 14 ноября 1875 г., православный, неграмотный, холостой. 28 января 1898 г. зачислен в 13-й флотский экипаж, 1 апреля 1899 г. переименован в матросы 2-й статьи, 1 сентября 1899 г. удостоен звания минера, 1 января 1900 г. произведен в матросы 1-й статьи (Там же. Л. 7 об., 8).

¹³ Там же. Л. 11, 11 об.

¹⁴ Там же. Л. 17.

¹⁵ Подробно об исправительных учреждениях морского ведомства см.: *Бочаров А. А.* Создание и деятельность исправительных учреждений морского ведомства России (1864 — 1916): автореф. дис. к. и. н. СПб.: Санкт-Петербургский университет, 2005.

¹⁶ 6 декабря 1932 г. в Центральном военно-морском музее состоялся вечер воспоминаний об Архангельском дисциплинарном полуэкипаже, материалы которого были стенографированы и отложились в фонде музея, поступившем на хранение в РГАВМФ.

¹⁷ РГАВМФ. Ф. р-402. Оп. 2. Д. 278. Л. 76.

¹⁸ РГАВМФ. Ф. 407. Оп. 1. Д. 4613. Л. 13 об.

¹⁹ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 4304. Л. 153 об.

²⁰ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 4302. Л. 167.

²¹ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 1823. Л. 2 об., 3.

²² РГАВМФ. Ф. 920. Оп. 5. Д. 1298. Л. 52 об.

²³ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 1952. Л. 53, 57, 62, 70, 70 об.

Гибель шхуны «Крейсерок»

В 2009 году исполняется 110 лет с момента гибели в Охотском море шхуны «Крейсерок». Несмотря на то что этот небольшой корабль с уменьшительно-ласкательным и, казалось бы, несерьезным названием имел водоизмещение всего 44 т и прослужил в составе Российского флота всего лишь три года, его служба и трагическая гибель навсегда вошли в историю Тихоокеанского флота. В разное время его истории посвящались как научные и научно-популярные статьи¹, так и художественные произведения². Связано это с тем, что, во-первых, трагические обстоятельства гибели шхуны произвели большое впечатление на современников, а также с тем фактом, что «Крейсерок» был *первым кораблем, специально предназначенным для охраны морских богатств России в Тихоокеанском регионе*, то есть, по сути, предшественником современных кораблей погранслужбы. Нельзя не отметить и тот факт, что памятник, установленный его команде во Владивостоке, стал *одним из первых памятников в Приморье*.

Появление в составе Российского флота «Крейсерка» напрямую связано с его «крестным отцом» — клипером «Крейсер». В 1884 — 1887 гг. клипер под командованием капитана 1 ранга А. А. Остолопова совершал плавание в Тихом океане. Во время него он проводил гидрографические работы, а также нес сторожевую службу. 17 августа 1886 г. русский корабль задержал в Анадырском заливе американскую браконьерскую шхуну «Генриетта». После перехода шхуны под русский флаг командир «Крейсера» приказал ей идти в залив Святого Лаврентия, а клипер пошел к группе островов Диомиды. На следующий день, 18 августа, в 5 часов вечера клипер встретил шхуну, зашившую под мысом Нунигмо, и, взяв ее на буксир, перешел в залив

Святого Лаврентия, где встал на якорь севернее острова Литке. 2 сентября в Петропавловск пришел «Крейсер», а 6 сентября — «Генриетта». 14 сентября клипер, взяв на буксир шхуну, вышел в направлении на Владивосток, куда оба корабля пришли 25 сентября. «Генриетта» была двухмачтовой гафельной шхуной водоизмещением 44 т, длиной 18,6 и шириной 6 м. Уже на следующий год началась служба «Крейсерка» (такое название получила шхуна 14 мая 1887 г. в честь захватившего ее «Крейсера») под Андреевским флагом. В 1887 г. она участвовала в гидрографических работах в Амурском лимане под командованием лейтенанта Цвингмана. Результаты наблюдений (в частности, метеорологический журнал) были использованы С. О. Макаровым в его работе «„Витязь“ и Тихий океан».

С 1888 г. начинается недолгая, но славная и трудная служба «Крейсерка» по охране острова Тюлений, расположенного недалеко от острова Сахалин в заливе Терпения. Этот остров был известен наличием на нем лежбища морских котиков — животных, обладающих ценным мехом и являвшихся объектом браконьерского промысла со стороны японцев и американцев.

Лейтенант Сибирской флотилии С. С. Россет писал в своем отчете о том, что борьба с браконьерами может быть эффективной при наличии в распоряжении караула судна, способного противостоять «хищникам». Здоровые и дельные предложения С. С. Россета были услышаны начальством, и уже в следующем 1888 г. он, став командиром шхуны «Крейсерок», отправился на ней к острову Тюлений. Увы, этот поход стал для него последним...

Перед уходом к острову Тюлений на шхуну было установлено одно орудие системы Энгстрема. 24 мая «Крейсерок» начал кампанию. 30 мая шхуна покинула Владивосток для следования на Тюлений остров. Но уже 10 июня из Лаперузова пролива корабль повернул во Владивосток, куда прибыл 15 июня. Причина такого поспешного возвращения была самая печальная — в море погиб лейтенант Россет, сброшенный за борт гиком.

Новым командиром «Крейсерка» стал лейтенант А. Я. Соболев, его помощником был назначен лейтенант А. П. Дружинин; оба они вступили в должности 28 июня 1888 г. Команда состояла из 17 матросов и двух унтер-офицеров (все из состава Сибирского флотского экипажа).



Шхуна «Крейсерок» в составе Сибирской флотилии.

5 июля шхуна снялась с якоря и вторично за этот год покинула Владивосток. 27 июля она стала на якорь у острова Тюлений. В этот же день к острову подошел корвет «Витязь», совершавший плавание под командованием капитана 1 ранга С. О. Макарова. Он взял «Крейсерок» на буксир. С «Витязя» был высажен караул (квартирмейстер Кочнев и 6 нижних чинов). В тот же день «Витязь» ушел от острова. Для «Крейсерка» началась нелегкая будничная служба.

3 октября в 7 часов утра пришел на шхуну квартирмейстер Кочнев и, отрапортовав о благополучии, доложил, что вчера он заметил у берегов четыре «хищнические шхуны». Ранее, 24 сентября, одну из них прибило к бурунам у острова, где ее почти залило.

4 сентября «Крейсерок» встретил браконьерскую шхуну «Роза», с которой его офицерам и команде предстояло более близкое и, увы, трагически закончившееся «знакомство» в следующем году... Явных нарушений со стороны иностранного судна выявлено не было, и командир «Крейсерка» приказал ей покинуть берега острова. Вполне вероятно, что визиты иностранных промысловых шхун имели целью выяснить обстановку около острова и возможность ведения там браконьерского промысла. Встреча с «Крейсерком» была для них неожиданностью.

14 октября шхуна окончательно покинула остров Тюлений. Караул с острова был снят корветом «Витязь» в конце ноября. 28 октября корабль встал на якорь на Владивостокском рейде. 1 ноября был спущен флаг и вымпел, кампания была окончена.

По итогам кампании 1888 г. стало очевидно, что использование «Крейсерка» в качестве специального корабля, предназначенного целенаправленно для несения сторожевой службы в определенном месте, блестяще себя оправдала. Предполагалась посылка шхуны к острову Тюлений и на следующий год.

Нужно отметить, что, несмотря на двухлетнюю службу, шхуна до начала 1889 г. официально не числилась в списке кораблей Российского Императорского флота. Скорее всего, она была приписана к Владивостокскому порту. Лишь 28 января 1889 г. вышел приказ по Морскому ведомству № 10 о зачислении «Крейсерка» в состав флота, а 11 февраля 1889 г. — приказ по Морскому ведомству № 17 о зачислении в IV ранг кораблей с переводом в III ранг на время плавания для охраны острова Тюлений.

В 1889 г. «Крейсерок» под командованием лейтенанта А. П. Дружинина вновь вышел на охрану острова Тюлений. Эта кампания оказалась для него последней.

Возвращение «Крейсерка» ожидалось в конце октября (15 октября должен был быть снят караул с острова). Однако во Владивосток шхуна не пришла. 8 ноября командир Владивостокского порта контр-адмирал П. И. Ермолаев послал тревожную телеграмму в Санкт-Петербург, в Морское министерство. В ней он предлагал использовать для поисков шхуны пароход Добровольного флота «Владивосток». На эту телеграмму управляющим Морским министерством адмиралом Н. М. Чихачевым была наложена следующая резолюция: *«Не могу понять цели посылки парохода, оба берега обитаемы, заселены, имеют туземные лодки для сообщения, если что-нибудь случилось с „Крейсерком“ у берегов, то экипаж вполне обеспечен помощью. Спросить Ермолаева, какая цель посылки „Владивостока“?»*.

Впрочем, через два дня министр разрешил послать для поисков пароход, который вышел 12 ноября. 27 ноября командир «Владивостока» сообщил туманные и неутешительные вести о том, что последний раз «Крейсерок» видели около Крильонского маяка, куда шху-

на, по сведениям зрителя, заходила 25 октября (пришла в 7 часов утра, ушла — в 8 вечера). Помимо команды «Крейсерка», на ее борту находилось восемь американцев со шхуны «Роза», разбившейся у мыса Терпения, и один русский матрос с нее же. Также в телеграмме говорилось о том, что кораблем командует лейтенант Дружинин, лейтенант Налимов погребен на мысе Терпения надзирателем Тарайки (поселка, где содержались ссыльнокаторжные) Вороновым, а квартирмейстер Корсунцев поправляется в лазарете на посту Корсаковском. Командир «Владивостока» планировал обойти остров Рейсири и западный берег Сахалина. В случае если он не обнаружит шхуну и там, он должен был сообщить об этом из Нагасаки во Владивосток. Понятно, что такая информация вызвала тревогу и недоумение у командования. Посыпались запросы и телеграммы. Ситуацию удалось прояснить лишь после того, как командир парохода привез копию протокола опроса единственного уцелевшего свидетеля трагедии — квартирмейстера В. Н. Корсунцева. Его показания послужили основой для всех остальных газетных и других публикаций.

По словам квартирмейстера, шхуна «Крейсерок» 13 июня высадила на Тюлений остров отряд, в который помимо Корсунцева входило четверо матросов Сибирского флотского экипажа. С 7 октября находившиеся на острове моряки замечали, что около острова ходит какая-то иностранная шхуна, а 13 октября к Тюленьему подошел «Крейсерок». Иностранная шхуна в это время была с другой стороны острова, и Корсунцев начал делать знаки об этом командиру «Крейсерка». Знаки эти на «Крейсерке» заметили, он обошел на другую сторону острова и погнался за шхуной. Когда шхуна и «Крейсерок» скрылись за горизонтом, к острову подошли еще две шхуны и, обойдя вокруг острова, стали на близкое расстояние от берега. К вечеру в помещение, где находился русский караул, пришли три человека с иностранных судов (предположительно американцы), которые тут же были арестованы матросами.

15 октября утром подошел «Крейсерок», которому не удалось догнать шхуну. На русскую шхуну были доставлены трое арестованных иностранцев. Вскоре у острова вновь появилась шхуна, за которой ранее неудачно гонялся «Крейсерок». С русского корабля было произведено два выстрела, и вскоре браконьерское судно легло в дрейф.

На него высадились русские моряки. Со слов экипажа, захваченная шхуна называлась «Роза». В итоге шхуна была объявлена призом, в командование вступил лейтенант А. П. Налимов. На борту находились Корсунцев и четыре матроса, а также восемь американцев. Командиром «Крейсерка» было приказано лейтенанту Налимову следовать ему в кильватер. Но из-за штормовой погоды в районе 23 часов шхуны потеряли друг друга из виду. Несколько часов «Роза» ходила разными курсами, но определить свое место и точный курс лейтенант Налимов не мог, так как компас вышел из строя (предположительно, он был испорчен американцами). В 3 часа ночи шхуна с полного хода села на подводный камень и сразу дала течь по килу; в это время ветер сильно засвежел. Шума от бурунов до того, как шхуна села на мель, не было слышно из-за сильного ветра. Бурунов же не было видно из-за темноты. Для того чтобы сняться с мели, команда пробовала ставить паруса, но это не помогло. Вскоре было принято решение спустить на воду шлюпки.

Первую шлюпку сразу же после того, как она оказалась на воде, залило волнами. Затем спустили вторую шлюпку, и в нее сейчас же бросились американцы и один из русских матросов. Ранее другому матросу американцы нанесли ножевое ранение. Второй шлюпке удалось благополучно выйти из опасной зоны. На «Крейсерке» остались четыре человека — командир лейтенант Налимов, квартирмейстер Корсунцев и трое матросов, один из которых был ранен. К утру корпус шхуны был разбит волнами. Когда наступил рассвет, моряки смогли определить, что они находятся на расстоянии около 4 миль от мыса Терпения. Была предпринята попытка спустить на воду еще одну шлюпку, но ее перевернуло волнами и унесло. После этого под руководством лейтенанта Налимова был сделан плот из гиков. После того, как плот был изготовлен, командир начал первый спускаться на него, но был смыт волной. Это произвело удручающее впечатление на оставшихся на борту матросов, которые не успели подать никакой помощи своему начальнику. Они приняли решение не покидать разваливающийся корпус шхуны, надеясь впоследствии спастись на каком-нибудь из обломков. Около 12 часов дня обрушились мачты, и корпус шхуны затонул. Корсунцев с двумя матросами держались на воде, используя в качестве плота обломок палубы. Еще один матрос пытался



Участники экспедиции по поиску шхуны «Крейсерок» около обломков корабля в районе мыса Соя. 1890 г.

использовать для спасения обломок борта, но вскоре утонул. Держась на обломке палубы, моряки увидели, что по направлению к Тюленьему острову приходил «Крейсерок», и даже начали подавать знаки, но со шхуны их не заметили. К вечеру обломок палубы вынесло к берегу, при этом погиб последний спутник Корсунцева (раненый матрос скончался еще раньше). Сам Корсунцев был выброшен на берег. С 16 по 19 октября он шел вдоль побережья, не имея ни еды, ни теплой одежды (итоном этого похода стала ампутация пальцев на обеих ногах). Наконец 19 октября он встретил двух охотников-орочен, которые оказали ему помощь и доставили в свое селение, а оттуда он был отправлен в Корсаковский пост. После этого надзиратель находившегося рядом поселка ссыльнокаторжных Тарайка Максим Воронов отправился на место гибели «Розы». Им были обнаружены остатки шхуны. В рапорте надзирателя также было сказано о том, что им был обнаружен обезображенный труп, предположительно выброшенный с разбившейся шхуны. На трупе были длинные американские сапоги, в которых, по свидетельству Корсунцева, ходил лейтенант Налимов. Поэтому, скорее всего, земле было предано именно его тело.

Итак, судьба части офицеров и команды «Крейсерка» выяснилась, но по-прежнему не было ясно, куда делась сама шхуна. 10 декабря была получена от русского посла из Токио телеграмма, сообщавшая, что, по донесению японских властей, 10 (22) ноября недалеко от мыса Соя морем был выкинут труп иностранца, одной из отличительных примет которого была татуировка «Ф. И. Иванов» на руке, а также о том, что на берегу обнаружено разрушенное иностранное судно с флагом, похожим на Андреевский. Достаточно быстро было принято решение отправить на поиски группу, состоявшую из мичмана В. Бухарина, доктора А. А. Бунге и матроса Ощепкова с крейсера «Адмирал Нахимов», который стоял в это время в Нагасаки. Экспедиция продолжалась с 14 декабря 1889 г. по 5 марта 1890 г. Обнаруженная японцами шхуна действительно была «Крейсерком»...

Представляются абсолютно верными и объективными выводы Бухарина о том, что «Крейсерок» погиб в результате обледенения, и его недоверие к «пиратской» версии (то есть мятежа арестованных американцев) — *«Предполагать преступление со стороны американцев, не говоря уже о их значительном меньшинстве, было бы, мне кажется, неосновательно. С этими контрабандистами обращаются хорошо и, препроводив их к консулам, отпускают на все четыре стороны, конфисковав только судно»*. 30 июня 1890 г. приказом по Морскому ведомству № 82 шхуна «Крейсерок» была исключена из списка судов Российского флота.

В 1890 г. шхуна «Алеут», которая высаживала караул на остров Тюлений, доставила на мыс Терпения памятник погибшим на шхуне «Роза», который был установлен 9 мая. Его описание приводится в рапорте командира корабля капитана 2 ранга В. Т. Брандта: *«Поставлен он на том же месте, где похоронен лейтенант Налимов, и сложен из бутового камня, поверх которого идет кирпич, и затем плита с крестом; вокруг он обсыпан галькой, и все залито цементом, так что можно надеяться, что этот памятник просуществует долгие годы»*. Памятник этот сохранился до наших дней. В 1951 г. пограничники нашли на мысе Терпения чугунную доску с именами погибших на «Розе». По их инициативе она была установлена на цоколе вновь построенного маяка на мысе Терпения. В 1980 г. доска была объявлена памятником истории и поставлена на государственную охрану. В 1989 г.

плита была перенесена на могилу лейтенанта А. П. Налимова, обнаруженную поронайским краеведом В. К. Микуновым.

Во Владивостоке было решено увековечить память погибших на «Крейсерке». Это решение нашло поддержку у командования флотом и в Морском министерстве. В качестве образца для памятника решили взять монумент, установленный в Кронштадте в честь погибшего в 1861 г. в Индийском океане клипера «Опричник».

Вопрос о высочайшем разрешении на сооружение памятника был решен достаточно быстро, оно последовало уже 3 декабря 1890 г. Тогда же был разрешен отпуск «...от Владивостокского порта из негодного казенного имущества потребных для этого якоря, пушек и цепей».

Однако открыт памятник был лишь спустя семь лет. Работы по его сооружению велись специалистами Механических мастерских военного порта (ныне Дальзавод). Скорее всего, работа затянулась из-за нехватки средств. Приемка памятника, установленного в саду Морского собрания (ныне в этом здании размещается Матросский клуб), состоялась 27 мая 1897 г. Но официально он был открыт только осенью. Предполагалось совершить сей акт 26 октября в день предполагаемой гибели «Крейсерка». Но сделали это лишь 28 октября 1897 г. — через день после торжественной церемонии открытия памятника ученому и исследователю дальневосточных морей адмиралу Г. Невельскому, который стал первым монументом в Приморье.

Памятник «Крейсерку» представлял собой пирамиду из каменной глыбы, обвитой якорной цепью и увенчанной корабельным якорем. Военный порт выделил шесть чугунных пушек, адмиралтейский якорь, а также отлил из чугуна Андреевский флаг. В советское время памятник был обезображен. С него исчезли все морские атрибуты, а на постаменте был установлен бюст В. И. Ульянова (Ленина). Впоследствии он был отреставрирован, однако современный его вид значительно отличается от первоначального (что подтверждается сопоставлением фотографий).

Закончить же рассказ о печальной судьбе шхуны «Крейсерок» нам бы хотелось словами моряка-эмигранта Л. И. Павлова: *«Сама же история является славной страницей из жизни нашего флота, в цепи его подвигов и исполнения служебного долга».*

примечания

¹ Михайлов М. Защищая морские границы у Сахалина // Морской дозор. 1958. 24 июля; Хисамутдинов А. А. Владивосток. Этюды к истории старого города. Владивосток, 1992. С. 164–167; Телицын М. Чем же знаменит «Крейсерок» // Боевая вахта. 2000. 19 августа; Ильин В. И остался с нами «Крейсерок» // Боевая вахта. 2000. 14 октября; Тварковский А. С. Шхуна «Крейсерок» // Россия и АТР. 2002. № 4. С. 79, 80. Обращались к истории «Крейсерка» и русские моряки-эмигранты. См.: Гордеев М. Ю. Морские обычаи, традиции и торжественные церемонии Русского Императорского флота. Сан-Франциско, 1937. С. 170, 171; Павлов Л. «Крейсерок» (Из далекого прошлого) // Военная быль. Париж, 1973. № 125. С. 14–18. Павлов, основываясь, по всей видимости, на рассказах кого-то из офицеров, служивших на Дальнем Востоке, приводит фантастическую версию гибели шхуны в результате восстания американцев. Похожим образом трактуют события и писатели-дальневосточники, выпустившие свои книги с разницей почти в 100 лет. Что интересно, статью Павлова пересказал на страницах журнала «Пограничник» в 1982 г. (!) известный советский адмирал и яхтсмен Ю. Пантелеев (Пантелеев Ю. Урок «Крейсерка» // Пограничник. 1982. № 10. С. 85). При этом он дал ссылку на Павлова, назвав его «ветераном парусного флота» (каковым, кстати, последний не был). Не удержался от пересказа статьи Павлова и автор данной работы: Кузнецов Н. А. Тайна шхуны «Крейсерок» // Якорь. 1996. № 2. С. 52–55.

² Максимов А. Я. Тюлений остров (Драма на море) // На Дальнем Востоке. Полное собрание сочинений. Кн. 5. СПб., 1899. С. 121–207.; Фшннов М. Два лейтенанта // Две повести. Южно-Сахалинск, 1983. С. 147–222.

источники и библиография

1. РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 475, 561, 1982. Оп. 2. Д. 145. Ф. 870. Оп. 1. Д. 15449, 15450, 15451.
2. Ликин Ю. А. Винтовые клипера типа «Крейсер» // Морская коллекция. 2006. № 3.
3. Лоция Охотского моря. СПб., 1998. Вып. 1. Южная часть моря.
4. Макаров С. О. «Витязь» и Тихий океан. Гидрологические наблюдения, произведенные офицерами корвета «Витязь» во время кругосветного плавания корвета «Витязь» 1886–1889 годов, и свод наблюдений над температурою и удельным весом воды Северного Тихого океана. Т. 1, 2. СПб., 1894.
5. О северном плавании клипера «Крейсер». Извлечение из рапорта командира, капитана 1 ранга Остолопова, от 25-го сентября 1886 года // Морской сборник. 1888. № 1. С. 1–34. Разд. паг.
6. Рапорт лейтенанта Ромашко, командированного в 1886 году на Тюлений остров для охраны наших промыслов, на имя главного командира портов Восточного океана // Морской сборник. 1887. № 3. С. 146–152. Разд. паг.
7. [Россет С. С.] Отчет начальника отряда для охраны Тюленьего острова в 1887 г. // Морской сборник. 1888. № 4. С. 9–48. Разд. паг.
8. Самарин И. А. Маяки Сахалина и Курильских островов. Исторический очерк. Южно-Сахалинск, 2005.
9. Шхуна «Алеут». Извлечение из рапорта командира капитана 2 ранга Брандта. 29 мая 1890 г. // Морской сборник. 1891. № 1. С. 6–19. Разд. паг.

**Из истории
Историографического института
Токийского университета**

История Историографического института восходит к концу XVIII в., когда Ханава Хокиити 塙保己一 (1746–1821)¹ в 1793 г. при поддержке бакуфу основал «Институт по исследованию истории Японии» («Вагаку ко:дансё² 和学講談所») ³. Под его руководством была составлена в 1819 г. многотомная серия исторических источников под названием «Систематизированная коллекция японских рукописей» (Гунсё руйдзю: 群書類従). Ханава, разбив все собрание на 25 рубрик, начал работу над составлением отдельных томов этой серии в виде тетрадей с 1779 г. В них было включено 1270 документов.

Ханава решил продолжить серию под названием «Продолжение систематизированной коллекции японских рукописей» (Дзоку гунсё руйдзю: 続群書類従). Составление было завершено в 1822 г., через год после его смерти ⁴. Заслуживает упоминания тот факт, что он потерял зрение в семилетнем возрасте, но, обладая феноменальной памятью, сумел получить образование и возглавить работу по составлению исторических хроник. Были заложены основы высоких стандартов по выполнению подобной исследовательской и составительской работы.

К 1861 г. этот институт сумел подготовить 430 томов письменных источников, покрывающих период с 887 до 1024 г. Отправной точкой был выбран 887 г., потому что «Шесть национальных историй»⁵ («Рик-кокуси» 六国史) заканчивают повествование именно 887 г. Иными словами, Ханава Хокиити и коллектив историков, который он возглавлял, поставили перед собой задачу: собирая исторические источники, восстановить оборванную связь времен в форме составления «правильной истории» при императорском дворе. Эта традиция получила продолжение в составлении и издании широко известной серии «Исторические

материалы Великой Японии» («Дай Ниппон сирё:» 大日本史料). Кстати, работа над изданием этой серии продолжается и по сей день в Историографическом институте.

После падения бакуфу в 1869 г. новое правительство Мэйдзи на базе института, основанного Ханава Хокиити, создало «Бюро по составлению исторических материалов по отечественной истории» («Сирё: хэндзю: кокуси ко:сэйкёку» 史料編編輯国史校正局)⁶.

В апреле 1872 г. при высшем исполнительном органе власти Дайдё:кан сэйин 大政官正院 были созданы два отдела: отдел истории (рэкисика 歴史課) и отдел топографических описаний (тисика 地誌課). За историческим отделом была закреплена обязанность сбора и обработки информации, поступающей с мест. Таким образом, мыслилось, чиновникам центрального правительства было легче управлять страной в целом, учитывая особенности каждого региона. Годом позже, в 1873 г., в обязанность сотрудников исторического отдела вменили «составление отечественной истории» (кокуси-но хэнсю:). Также исторический отдел выполнял роль архива документов, поступающих из префектур. Таким образом, можно констатировать, что не было четкого разделения между фиксацией текущих событий и собственно написанием исторических трактатов. До образования в 1875 г. Историографического офиса (сю:сикёку 修史局) также предпринимались попытки написать «национальную историю» как продолжение «Риккокуси»⁷. Но позже от этого проекта отказались. «Топографический отдел» должен был заниматься описанием географических особенностей, флоры и фауны каждой префектуры. За образец взяли «Фудоки» 風土記, составленные в период Нара. Также сотрудники занимались описанием экономического и социального положения в разных регионах страны. В это время всю государственную машину хотели переделать по образцу государственного аппарата VII – VIII вв., когда во главе формально находился император.

Некоторое время спустя эти отделы были переименованы и стали называться соответственно Историографическим офисом (сю:сикёку 修史局) и Топографической палатой (сю:сикан 修史館). С созданием кабинета министров в 1885 г. и переходом на европейскую модель управления в январе 1886 г. они были объединены и получили название «Временное историографическое бюро» (Риндзи сю:сикёку



Историографический институт Токийского университета.

臨時修史局)⁸. Как и прежде, бюро было научным подразделением при правительстве. Историки продолжали работать по методикам, разработанным еще Ханаво Хокиити. В самом названии видно, что это научное подразделение создавалось для решения конкретной задачи: написания «Фуккоки» 復古記 и «Дай Нихон хэннэнси» 大日本編年史 (хотя документы для написания этих работ еще не были собраны), и рассматривалось как временное образование. В это время ведущие политические деятели и интеллектуалы были заняты составлением и обсуждением первой конституции страны.

*Реорганизации, изменения подчиненности научных подразделений, занятых составлением исторических хроник и описанием исторических событий, напрямую были связаны, с одной стороны, политической борьбой между различными представителями кланов и образовавшихся партий, а с другой стороны, борьбой между различными направлениями историков за бюджетные ассигнования и влияние на политических лидеров.

В октябре 1888 г. в Императорском университете, предшественнике Токийского университета, была создана кафедра отечественной

истории (кокусика 国史科), и ранее реорганизованное бюро при правительстве стало университетским подразделением по предложению ректора Ватанабэ Ко:ки 渡邊洪基 (1847–1901), взгляды которого на историческую науку совпали с мнением наиболее влиятельных политиков того времени. Соответственно, бюро вновь было переименовано и стало называться «Временным отделом для составления погодной истории» (Риндзи хэннэнси хэнсангакари 臨時編年史編纂掛) при университете⁹. Имелось в виду написание двух конкретных ранее приведенных работ: «Фуккоки» и «Дай Нихон хэннэнси». Трое ученых отдела — Сигэно Ясуцугу (1827–1910)¹⁰, Хосино Хисаси 星野恒 (1839–1917)¹¹, Кумэ Кунитакэ 久米邦武 (1839–1931)¹² стали первыми профессорами отделения отечественной истории¹³. Сотрудники историографического отдела продолжали заниматься прежней работой: изучать историю Японии и готовить к публикации письменные источники. Поначалу в отделе были люди, которые имели большие заслуги перед правительством Мэйдзи, но не имели достаточной профессиональной подготовки. Их назначение рассматривалось как награда за прежние заслуги перед новым правительством. Впоследствии их места заняли выпускники университета, хорошо образованные историки¹⁴. Можно считать, что кафедра отечественной истории и историографический отдел были тесно связаны с правительством, более того, были частью правительства, выше-названные подразделения обеспечивали кабинет министров необходимой информацией. Любопытно отметить, что кафедра истории Японии в императорском Токийском университете была образована позже исторической кафедры (сигакука 史学科), на которой преподавали историю европейских государств и Америки. Это вызвано было тем, что сразу после становления нового правительства Мэйдзи интерес к зарубежной истории стал гораздо выше, чем к истории собственной страны.

Историографической организации, которая несколько меняла свое название за время своего существования, с самого начала доверяли представлять историю страны за рубежом следующими публикациями: в 1876 г. на выставке в Филадельфии на суд зарубежной общности был представлен только что опубликованный первый том серии «Краткая история Мэйдзи» («Мэйдзи сиё:» 明治史要)¹⁵,

в 1878 г. на всемирной выставке в Париже — «Краткий очерк по истории Японии» («Нихон сираку» 日本史略¹⁶)¹⁷. История представлялась государственным деятелям важной дисциплиной, с помощью которой можно формировать нужный образ за рубежом и воспитывать подрастающее поколение в школах и университетах. Историческая монография, представленная на Парижской выставке, стала чуть позже образцом для написания школьных учебников, опубликованных с 1903 г. до поражения во Второй мировой войне. К 80-м гг. XIX столетия при участии самого императора был сформулирован лозунг образования: «почитание императора и любовь к Родине» («сонно: айкоку» 尊王愛国¹⁸). Нетрудно заметить, что претерпел изменение другой популярный лозунг конца правления бакуфу «почитание императора и изгнание варваров», т. е. иностранцев («сонно: дзё:и» 尊王攘夷¹⁹). Под этим лозунгом был свергнут сёгунат Токугава. Перед обществом стояли уже другие задачи, и вторая его часть «изгнания иностранцев» перестала быть актуальной и была заменена на «любовь к Родине». Большую роль в написании школьных учебников по истории Японии сыграл Сигэно Ясуцугу 重野安繹 (1827–1910). Наряду с этим Историографический институт продолжал научную работу по изучению, составлению и изданию документов. В начале XX в. каждый год при посещении императором Токийского университета по случаю проведения церемонии чествования выпускников директор института знакомил его с работой учреждения и показывал новые документы, представленные специально по этому случаю на выставке.

Новое правительство стремилось заимствовать из европейских стран не только новые технологии и современное промышленное производство, но и все достижения гуманитарных наук. С этой целью посылали за границу учиться способных молодых людей и в то же время приглашали преподавать известных ученых в Японию. Так, Суэмацу Кэнтё: 末松謙澄 (1855–1920)²⁰ при поддержке влиятельного государственного деятеля Ито: Хиробуми 伊藤博文 (1841–1909)²¹ и по просьбе Историографического офиса (сю:сикан) должен был в Лондоне, находясь на дипломатической работе, отбирать и покупать наиболее известные работы европейских историков (на эти цели была выделена немаленькая сумма — 1500 иен) и помочь разобраться в особенностях европейской исторической науки. Суэмацу прибыл в Англию

1 апреля 1878 г. и приступил к выполнению поставленной задачи. Познакомившись с Георгом Густавом Зерфи (*George Gustavus Zerffi*, 1820 — 1892), ученым, эмигрировавшим из Венгрии, Суэмацу попросил последнего подробно ответить на вопросы, которые сформулировали историки из Историографического офиса, и познакомить их с основными методами западных исследователей²². Зерфи начал свою карьеру журналистом, принимал участие в революционном движении, бежал из страны, стал осведомителем австрийской тайной охраны. Затем профессионально занялся историей. В 1879 г., можно сказать, по заказу Историографического офиса, Зерфи написал книгу. Так родилась монография «Наука истории» (*The Science of History*)²³. В Лондоне было издано 200 экземпляров, 100 из них были пересланы в Историографическую палату²⁴. Но ее содержание не отвечало полностью пожеланиям японских ученых. В книге Зерфи, по мнению историков Историографической палаты (сю:сикан), очень подробно освещена древняя история Рима, Греции, но очень мало внимания уделено работе европейских ученых по отбору, составлению и критическому анализу источников в Англии, Германии, Франции. Можно сказать, что эта книга оказала малое влияние на взгляды японских историков.

Другой европеец оставил более глубокий след в истории Историографического института и Токийского университета. С 1887 по 1902 г. немецкий ученый Людвиг Рис (*Ludwig Riess*, 1861 — 1928)²⁵ читал лекции по истории и историографии европейских государств в Императорском университете, куда он был приглашен в качестве профессора японским правительством. Рис познакомил японскую аудиторию с результатами изысканий своего учителя, известного немецкого историка, профессора Берлинского университета, Леопольда фон Ранке (*Leopold von Ranke*, 1795 — 1886)²⁶, делая основной упор на значимости источников, архивных документов. Рис подчеркивал, что обучение студентов, ведение научных исследований обязательно должно сочетаться с работой над источниками, их выявлением, обработкой, критической оценкой и публикацией. Рис оставил глубокий след в истории Токийского университета и Историографического института. Он подготовил новое поколение японских историков. В 1901 г. контракт с ним не был продлен. К тому времени уже появились свои специалисты, которым можно было платить гораздо меньше, чем иностранно-

му специалисту. Рису была назначена приличная пенсия — 500 иен в год ²⁷. На преподавательской работе в университете его заменил Мицукури Гэмпати 箕作元八 (1862 – 1919) ²⁸, который учился в Германии у Ранке, защитил магистерскую диссертацию в 1891 г., вернулся на родину в 1892 г., с 1900 по 1902 гг. стажировался во Франции. Мицукури начал преподавать историю европейских стран. Любопытно отметить, что он был четвертым сыном Мицукури Сю:хэй 箕作秋坪 (1826 – 1886) ²⁹, который был в составе первого японского посольства в Европу, посетил Петербург, мог оценить уровень преподавания в европейских университетах и все сделал, чтобы его сын получил достойное образование в Европе.

1 ноября 1889 г. Рис вместе с Сигэно Ясуцугу основал первое научное общество историков (сигакай 史学会). Сигэно стал первым президентом общества. А 15 декабря 1889 г. вышел в свет первый номер «Журнала исторических наук» («Сигаку дзасси» 史学雑誌) ³⁰, пожалуй, самое авторитетное сегодня периодическое издание. За образец Рис взял широко известные в Европе журналы: немецкий *Historische Zeitschrift*, французский *Revue Historique* и английский *English Historical Review*. Научная деятельность Сигэно полностью связана с Историографическим институтом, который по-разному назывался в прежние годы. Начал работать он в Историографическом бюро (сю:сикёку), в 1881 г. стал заместителем директора Историографической палаты (сю:сикан), приступил к составлению «Погодной истории Великой Японии» («Дай Ниппон хэннэнси» 「大日本編年史」) ³¹. Двумя годами ранее в 1879 г. был избран членом японской Академии наук ³². В 1886 г., когда Историографическое бюро и Историографическая палата были преобразованы во Временное историографическое подразделение, Сигэно стал его возглавлять. В 1890 г. был назначен императорским указом членом палаты пэров парламента.

Но его карьера была подорвана «инцидентом, вызванным опубликованием статьи Кумэ Кунитакэ» (Кумэ Кунитакэ хикка дзикэн 久米邦武筆禍事件) ³³ в журнале «Сикай» 史海, издаваемым Тагүти Укити 田口卯吉 (1855 – 1905) в январе 1892 г. под заголовком «Религия синто, отжившая свое время традиция поклонения Небесам» («Синто:-ва сайтэн-но кодзоку» 「神道八祭天ノ古俗」). Идеология государства после свержения сёгуната Токутава основывалась на по-

читании императора, живого бога, потомка богини солнца Аматэрасу, на синтоизме³⁴. И такая статья не могла не вызвать отрицательной реакции в Японии того времени. Кумэ Кунитакэ был одним из наиболее подготовленных историков. Он был включен в состав миссии Ивакура и являлся его личным секретарем во время заграничного турне делегации по европейским государствам и США. Кумэ составил отчет о поездке миссии Ивакура «Токумэй дзэнкэн тайси: Бэйо: кайран дзюки» (特命全権大使米欧回覧実記)³⁵. И тем не менее, несмотря на авторитет и близость ко многим политическим деятелям, статья не только сказала на карьере самого Кумэ, но и вызвала 10 апреля 1893 г. отстранение от должности составителей исторических материалов, его коллег Сигэно Ясуцугу и Хосино Хисаси. Стоит, однако, отметить, что эта статья вышла в свет во второй раз. Ранее, в январе 1891 г., она была опубликована в историческом журнале «Сигаку дзасси», но совершенно не привлекла никакого внимания. Видимо, основная причина неприятия статьи заключается в том, что Кумэ говорил о необходимости для историка при исследовании быть свободным от политических и идеологических пристрастий и опираться только на первоисточники. Кроме того, его заявление, что синто не является по сравнению с мировыми религиями столь разработанной системой и представляет собой примитивный культ, возникший на заре человечества, не могло не вызвать отторжения у консервативной части общества. Это, конечно, шло вразрез с идеологическими установками возникшего в 1868 г. государства. Кумэ потерял работу в Императорском университете, но вскоре был приглашен другом О:кума Сигэнобу читать лекции в колледже То:кё: сэммон гакко:, позже переименованном в университет Васэда дайгаку. В 1922 г. Кумэ стал профессором этого известного университета³⁶.

В 1893 г. научные сотрудники отказались от традиции составления официальной истории страны, основанной на китайской традиции династийных историй. Но продолжили работу по сбору, составлению и изданию исторических документов. В результате в 1901 г. вышел первый том серии «Исторических материалов по Великой Японии» («Дай Ниппон сирё:» 大日本史料). Серия разбита на 16 частей, каждая часть состоит из нескольких десятков томов. Изданные материалы охватывают период с 887 по 1867 гг., общее количество томов

превышает 300 томов, работа над изданием новых томов продолжается³⁷. Для того чтобы было легче ориентироваться, какие материалы опубликованы в серии, издан 17-томный указатель «Дай Ниппон сирё: со:ран» 大日本史料総覧³⁸. При публикации исторических документов руководствовались принципом погодного изложения событий (хэннэнтайси 編年体史料集). В 1893 г. политические деятели нового правительства и само общество пришли к выводу, что роль государства должна сводиться к тому, чтобы способствовать выявлению, обработке и публикации документов, а не к написанию династийной истории по китайскому образцу. Тем самым правительство отказалось от проекта создания официальной истории.

В апреле 1895 г. при Императорском университете Историографический отдел был преобразован в «Сирё: хэнсангакари» 史料編纂掛 при филологическом факультете. Позже в 1929 г. на базе Историографического отдела при филологическом факультете университета был создан Историографический институт при том же факультете. Институту дали нынешнее название «Сирё: хэнсандзё» 史料編纂所. Первым его директором стал известный историк Цудзи Дзэнносукэ 辻善之助 (1877 – 1955)³⁹, внесший большой вклад в изучение различных школ буддизма в Японии.

Особенно трудные времена пришлось пережить сотрудникам Историографического института во Вторую мировую войну, когда американские самолеты ковровыми бомбардировками методично кварталами варварски уничтожали дома мирных жителей. Архив и библиотека были эвакуированы вглубь страны в горные префектуры Нагано и Яманаси. Сотрудники института приняли все возможные меры, чтобы сохранить бесценную коллекцию рукописей и ксилографов⁴⁰. После войны в 1948 г. Токийский Императорский университет был переименован в Токийский университет. После некоторых преобразований и изменений организационной структуры, носивших демократический характер, институт продолжил исследование, составление и издание источников⁴¹. 1 апреля 1950 г. Историографический институт был выведен из подчинения филологического факультета и стал научно-исследовательским институтом при Токийском университете «То:дай сирё: хэнсандзё» 東大史料編纂所⁴². И раньше сотрудники занимались научно-исследовательской работой, но

после 1950 г. эта деятельность еще больше активизировалась. Наиболее известные историки Японии состоялись благодаря Историографическому институту, в котором царит творческая атмосфера. Кстати, следуя демократическим принципам, директор избирается научным коллективом через каждые два года. Трудно перечислить все научные издания института, остановимся только на наиболее важных, без знания которых невозможно полноценное изучение истории Японии на должном профессиональном уровне.

В 1901 г. кроме серии «Дайнихон сирё:», о которой говорилось раньше, начали издавать серию «Собрание древних документов Великой Японии» «Дайнихон комондзё» 大日本古文書. Серия состоит из трех частей. В первой части «Анналы» (хэннэнмондзё 編年文書) в 25 томах размещен материал в хронологическом порядке с 686 по 780 г.: 6 томов с 702 по 780 г., 17 томов с 709 по 779 г., 2 тома с 686 по 776 г. Во второй части, именуемой «Иэвакэ мондзё» (家分文書), в 136 томах размещены храмовые записи, документы из домашних архивов военных и аристократических домов. В третью часть вошли документы по истории контактов официальных властей бакуфу с представителями иностранных государств с 1853 по 1867 г. «Бакумацу гайкоку канкэй мондзё» 「幕末外国関係文書」. Работа над серией продолжается, публикуются новые тома документов⁴³.

В 1906 г. третью часть вышеуказанной серии передали Историографическому институту из министерства иностранных дел, он продолжил составление и издание документов, касающихся внешней политики бакуфу после открытия страны «Бакумацу гайкоку канкэй мондзё» 「幕末外国関係文書」. Еще до падения бакуфу академия Хаяси по заданию сёгуната собрала документы, имеющие отношение к истории контактов Японии со всеми зарубежными странами, в подборке «Цу:ко: итиран» 通航一覽. Работа была продолжена, и те документы, которые не вошли в «Цу:ко: итиран», были включены в подборку «Цу:ко: итиран. Дзокусю:» 通航一覽続輯. После свержения бакуфу новое правительство продолжило работу по сбору и систематизации внешнеполитических документов. Появилась подборка исторических материалов в «Цу:син дзэнран» 通信全覽 и в ее продолжении «Дзоку цу:син дзэнран» 続通信全覽. К составлению были привлечены чиновники министерства иностранных дел нового правитель-

ства Мэйдзи. Документы вышеназванных подборок составили основу серии «Бакумацу гайкоку канкэй мондзё». На сегодняшний день издано 58 томов.

В 1954 г. институт начал работать над составлением еще одной серии: «Исторические зарубежные материалы, имеющие отношение к Японии» — «Нихон канкэй кайгай сирё»: 日本関係海外史料⁴⁴. На настоящий момент издано 15 томов. В эту серию вошли свидетельства европейцев, по разным причинам оказавшихся в Японии в XVI—XVII вв. Документы опубликованы на языке оригинала с переводом на японский. В частности, издан дневник Ричарда Кокса (*Richard Cocks*), главы английской фактории в Хирадо, в трех томах. Дневник охватывает период с 1615 до 1622 г. Также опубликованы 10 томов дневников глав голландской фактории в Дэдзима, в них излагаются события 1633—1649 гг. Кроме того, в эту серию вошли письма христианских миссионеров-иезуитов (1547—1655).

После Второй мировой войны в 1949 г. из министерства просвещения (момбусё: 文部省) передали Историографическому институту издание еще одной серии документов, известных под названием «Дайнихон исин сирё»: 「大日本維新史料」⁴⁵.

Серию «Дайнихон кокироку» 「大日本古記録」 начали издавать в 1952 г.⁴⁶, куда вошли дневники аристократов и представителей военного сословия с древнего периода Японии. В качестве примера можно привести «Записи его светлости Тэйсин» (Тэйсинко:ки 貞信公記)⁴⁷, дневник Фудзивара-но Тадахира 藤原忠平 (880—949), дневник Ма-дэнокодзи Токифуса 万里小路時房 (1394—1457) «Кэннайки» 建内記, дневник Накаяма Садатика 中山定親 (1401—1459) «Сацукайки» (薩戒記), дневник Арай Хакусэки 新井白石 (1657—1725) «Арай Хакусэки никки» (新井白石日記). Уже издано 123 тома.

В 1953 г. приступили к еще одной серии «Дайнихон кинсэй сирё»: 「大日本近世史料」⁴⁸. В этой серии публикуются документы периода сёгуната Токугава (1603—1868). На сегодняшний день издано 128 томов. В основном это документы центральных органов власти: либо представителей бакуфу, либо аристократов при императорском дворе. Материалы из владений даймё занимают 33 тома.

1 июля 1954 г. в институте была принята университетская система должностей: профессор (кё:дзю 教授 — 4 человека), доцент (дзёкё:

дзю 助教授 — 9 человек), ассистент (дзёсю 助手 — 15 человек). В целом установилась нынешняя организационная структура ⁴⁹.

Относительно недавно еще одним полем научной деятельности стало создание электронной базы данных по историческим источникам. Ежегодно через Интернет к этой базе обращаются свыше 2 000 000 человек со всего мира. Расширяется круг научных тем исследований. В 1997 г. при институте создан центр анализа визуальных изображений. В 2006 г. был создан международный центр информации по истории Японии ⁵⁰.

Однако по-прежнему основной задачей является выявление, сбор, обработка и публикация документов, имеющих отношение к Японии, а также создание копий на бумажных и электронных носителях. Только теперь эта деятельность распространилась на многие страны мира, имеющие отношения в прошлом. Нельзя сказать, что это совершенно новая сфера деятельности. Еще в начале XX в. стремились наладить научный обмен и сбор копий документов. В мае 1921 г. во время заседаний Международного союза Академий (UAI) в Брюсселе представитель японской Императорской Академии наук договорился о сотрудничестве с некоторыми европейскими Академиями о сборе документов и снятии копий с них в архивах этих стран ⁵¹. Таким образом, устанавливается тесная координация действий между японской Императорской Академией наук и Историографическим институтом по выявлению и сбору копий в архивах других государств. С этой целью заключаются соглашения с научными организациями, крупными архивами по научному обмену и сотрудничеству. Особенно активизировалась эта деятельность института после Второй мировой войны. Можно привести длинный список университетов, архивов и научных организаций, с которыми сотрудничает Историографический институт по всему миру. Можно без преувеличения сказать, что первым партнером на территории России, с которым активно и плодотворно на протяжении многих лет начал сотрудничество институт, является РГАВМФ. Это сотрудничество получило юридическое оформление после подписания соглашения в 2003 г. На основании накопленного положительного опыта Историографический институт также подписал подобные соглашения о сотрудничестве и научном обмене с РГИА, институтом востоковедения в Санкт-Петербурге ⁵².

примечания

¹ <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%A1%99%E4%BF%9D%E5%B7%B1%E4%B8%80>.

² Двоеточием передается долгота звука в японских словах.

³ *Минагава Канъити* = 皆川完 —. Дайитисё:.. Мэйдзи сэйфу-но сю:си дзигё: (第一章。明治政府の修史事業 = Глава первая. Занятие историографией правительством Мэйдзи) // То:кё: дайгаку хякунэнси (東京大学百年史 = Столетняя история Токийского университета). Токио, 1987. С. 3; http://www.hi.u-tokyo.ac.jp/about_hi/history-j.html.

⁴ *Yamamoto Takeo*. Gunsho ruiju // Kodansha Encyclopedia of Japan. Tokyo, 1983. Vol. 3. P. 69.

⁵ <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%85%AD%E5%9B%BD%E5%8F%B2>.

⁶ *Welch T. F.* Historiographical Institute, Tokyo University // Kodansha Encyclopedia of Japan. Tokyo, 1983. Vol. 3. P. 152.

⁷ *Минагава Канъити*. Указ. соч. С. 7; *Noburu Hiraga*. Historiography // Kodansha Encyclopedia of Japan. Tokyo, 1983. Vol. 3. P. 152.

⁸ *Минагава Канъити*. Указ. соч. С. 12.

⁹ Там же. Указ. соч. С. 13, 14.

¹⁰ <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E9%87%8D%E9%87%8E%E5%AE%89%E7%B9%B9>.

¹¹ <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%98%9F%E9%87%8E%E6%81%92>.

¹² <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%B9%85%E7%B1%B3%E9%82%A6%E6%AD%A6>.

¹³ *Mehl M.* Op. cit. P. 44, 45.

¹⁴ *Ibid.* P. 47.

¹⁵ Из-за финансовых трудностей в 1877 г. после издания первого тома работа была приостановлена, а позже получила продолжение в издании «Исторические материалы Великой Японии» («Дай Ниппон сирё:»).

¹⁶ Позже эта работа получила новую редакцию под руководством профессора Сигэно Ясудугу на историческом отделении Императорского университета и вышла в свет под названием «Обзор отечественной истории» (Кокусиган 国史眼).

¹⁷ *Минагава Канъити*. Указ. соч. С. 16; *Mehl M.* Op. cit. P. 53.

¹⁸ <http://www.tulips.tsukuba.ac.jp/limedio/dlam/M48/M484443/8.pdf>.

¹⁹ <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%B0%8A%E7%9A%87%E6%94%98%E5%A4%B7>.

²⁰ <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9C%AB%E6%9D%BE%E8%AC%99%E6%BE%84>.

²¹ <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%BC%8A%E8%97%A4%E5%8D%9A%E6%96%87>.

²² *Mehl M.* Op. cit. P. 71 – 80.

²³ *Zerffi G. G.* The Science of History. London, 1879.

²⁴ *Минагава Канъити*. Указ. соч. С. 10.

²⁵ http://en.wikipedia.org/wiki/Ludwig_Riess; *Mehl M.* Op. cit. P. 95 – 102.

²⁶ http://en.wikipedia.org/wiki/Leopold_von_Ranke.

²⁷ *Минагава Канъити*. Указ. соч. С. 15, 16.

²⁸ <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E7%AE%95%E4%BD%9C%E5%85%83%E5%85%AB>.

²⁹ <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E7%AE%95%E4%BD%9C%E7%A7%8B%E5%9D%AA>.

³⁰ <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%8F%B2%E5%AD%A6%E9%9B%91%E8%AA%8C>.

³¹ *Noburu Hiraga*. Op. cit. P. 156; *Mehl M.* Op. cit. P. 81 – 86.

³² В том же 1879 г. она была только образована и называлась Токийской Академией наук (То:кё: гакусикай 東京学会), первоначально действительных членов Акаде-

мии было 40 человек, в 1906 г. она была переименована в Императорскую Академию наук — Тэйкоку гакусин 帝国学士院, количество академиков увеличилось до 60 человек. После поражения во Второй мировой войне в 1947 г. было дано новое название: Японская Академия наук — Нихон гакусин 日本学士院 —, в 1949 г. общее количество действительных членов Академии достигло 150 человек. В 1919 г. японская Академия вступила в Международный союз Академий (International Academic Union (IAU)), по-японски эта организация называется — Кокусай гакусин рэнго: 国際学士院連合.

³³ Mehl M. Op. cit. P. 126 – 133.

³⁴ В этой связи представляют интерес также монографии: Political Thought in Japanese Historical Writting: From Kojiki (712) to Tokushi Yoron (1712). Ontario, 1991; History in the Service of the Japanese Nation / ed. by J. Brownlee. Toronto, 1983.

³⁵ <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%B2%A9%E5%80%89%E9%81%A3%E6%AC%A7%E4%BD%BF%E7%AF%80%E5%9B%A3>.

³⁶ Kodansha Encyclopedia of Japan. Tokyo, 1983. Vol. 4. P. 307.

³⁷ *Минагава Канъити* = 皆川完一. Дайсансё: Бунка дайгаку сирё: хэнсангакари (第三章. 文科大学史料編纂掛 = Третья глава. Историографический отдел по составлению исторических материалов в гуманитарном университете) // То:кё: дайгаку хякунэнси (東京大学百年史 = Столетняя история Токийского университета). Токио, 1987. С. 24, 25; Kodansha Encyclopedia of Japan. Tokyo, 1983. Vol. 2. P. 65.

³⁸ <http://www.hi.u-tokyo.ac.jp/publication/dainihonshiryō-shiryōsoran-j.html>.

³⁹ *Имаэда Айсин, Нитта Эйити* = 今枝愛真・新田英治. Дайёнсё: Бунгакубу сирё: хэнсандзё (第四章. 文学部史料編纂所 = Четвертая глава. Историографический институт филологического факультета) // То:кё: дайгаку хякунэнси (東京大学百年史 = Столетняя история Токийского университета). Токио, 1987. С. 34.

⁴⁰ *Имаэда Айсин, Нитта Эйити*. Указ соч. С. 38 – 40.

⁴¹ Там же. С. 40 – 43.

⁴² *Канаи Магока, Мияти Масато* = 金井圓・宮地正人. Дайгосё: То:кё: дайгаку сирё: хэнсандзё. (第五章. 東京大学史料編纂所 = Пятая глава. Историографический институт Токийского университета) // То:кё: дайгаку хякунэнси (東京大学百年史 = Столетняя история Токийского университета). Токио, 1987. С. 44.

⁴³ Kodansha Encyclopedia of Japan. Tokyo, 1983. Vol. 2. P. 65; <http://www.hi.u-tokyo.ac.jp/publication/komonjo-j.html>.

⁴⁴ <http://www.hi.u-tokyo.ac.jp/publication/kaigai-j.html>.

⁴⁵ <http://www.hi.u-tokyo.ac.jp/publication/ishin-j.html>.

⁴⁶ <http://www.hi.u-tokyo.ac.jp/publication/kokiroku-j.html>.

⁴⁷ Тэйсинко: — Светлость Тэйсин — посмертное имя аристократа Фудзивара Тадахира.

⁴⁸ <http://www.hi.u-tokyo.ac.jp/publication/kinsei-j.html>.

⁴⁹ *Канаи Магока, Мияти Масато*. Указ. соч. С. 46 – 50.

⁵⁰ <http://www.hi.u-tokyo.ac.jp/gazo/centernewslist.htm>.

⁵¹ *Канаи Магока, Мияти Масато*. Указ. соч. С. 61.

⁵² <http://www.hi.u-tokyo.ac.jp/exchange/exchange-j.html>.

**Роль Донской флотилии в событиях на Дону
и в воссоздании флота на Юге России
Ноябрь 1917 г. — лето 1919 г.**

В истории Гражданской войны военно-морские формирования на Дону (под Доном подразумевается не только сама река, но и вся территория Всевеликого войска Донского) занимают особое место. Пожалуй, это тот редкий случай, когда белому командованию удалось организовать действительно боеспособные и сплоченные крупные морские формирования, к тому же имевшие хороший боевой дух и дисциплину. Созданные в то время, когда казалось, что все летело к чертям, испытывая недостаток буквально во всем — в людях, кораблях, вооружении и снабжении, — они тем не менее не развалились, а продолжали развиваться и крепнуть и в дальнейшем послужили основой для многих других морских и речных формирований Вооруженных сил Юга России. Осенью 1917 г. Дон стал тем центром, куда начали стекаться офицеры, юнкера, студенты — все те русские люди, которым была дорога честь России и которые не желали смириться с захватом власти большевиками.

Среди пришедших в это время на Дон были и немногочисленные морские офицеры, в основном балтийцы. Так, в течение ноября на Дон прибыли инженер-механик капитан 2 ранга Герасимов, капитаны 1 ранга Иван Кононов, Шуберт, Потемкин, лейтенанты Энвальд, Кунаков, Елкин и другие, в большинстве своем молодые, офицеры.

Именно в это время в Войсковом штабе созрело решение о создании в составе Вооруженных сил Дона военной флотилии. При Войсковом штабе было образовано Военно-морское управление, во главе которого был поставлен капитан 1 ранга И. Кононов. Но создать флотилию в это время не удалось: помешали трагические события, развернувшиеся на территории Донского казачьего войска. 4 ноября 1917 г.

в Новочеркасске генералом Алексеевым была создана Добровольческая армия. В армию записались и многие военные моряки, находившиеся в это время на Дону. Но вскоре добровольцы вынуждены были покинуть Ростов и уйти на Аксай. Вместе с армией ушла и часть моряков, многие из которых затем погибли в боях.

На подобный шаг, равносильный гибели, оказались способны далеко не все — много офицеров, в том числе морских, остались в Ростове. Остались также раненые, больные и случайно отбившиеся.

Положение на Дону продолжало стремительно ухудшаться. Верных войсковых частей у Войскового штаба уже не осталось, и атаман генерал Каледин, не видя выхода, застрелился. Власть захватили большевики. Началась «власть Советов» и анархия, сопровождавшаяся грабежами и убийствами всех заподозренных в нелояльности к новой власти.

Оставшимся пришлось пережить многое, скрываясь от большевиков по склепам кладбищ, в трубе городского коллектора, на чердаках, сараях и в иных местах в городе, для многих совсем чуждом, которому для некоторых суждено было стать могилой. Советские карательные органы изощрялись в розысках офицеров и юнкеров. Действительно — в городе было около трех тысяч, в основном молодых, противников Красной армии, устроившихся в это время кто как мог. Наиболее решительные для продолжения борьбы шли в комитеты, комиссариаты, в отряды Красной армии, но если их раскрывали — расправа в таких случаях была скорая и беспощадная.

Началось и собиранье всех живших в Ростове добровольцев воедино и организация их в отряды. Процесс этот, по вполне понятным соображениям, протекал очень медленно, но к исходу второго месяца Советской власти формируемые отряды стали сравнительно многочисленны. Под видом заводских боевых дружин фиктивных фабрик, эти отряды стали вооружаться из арсеналов ростовской Красной гвардии, выжидая удобный момент для активного выступления.

В середине апреля, с приближением немецких войск, стало известно, что Красная армия уходит. Но в Ростове пока еще было много советских войск, а в порту стоял тральщик «Д. Диамантиди», вооруженный 152-мм орудием. Несмотря на слабую подготовку восстания и недостаток оружия, решено было выступить ночью 19 апреля. По-

сколькx наиболее плохо охраняемым местом был порт, восстание было решено начать оттуда. Моряки играли в восстании очень значительную роль. Им был поручен захват в порту ледореза «Фанагория» (на нем должен был разместиться штаб восстания) и стоявшего ниже железнодорожного моста у станции Ростов Екатеринбургской железной дороги тральщика «Д. Диамантиди». По плану, тральщик отводился на середину реки и из имевшегося на нем 152-мм орудия открывался огонь по вокзалу и железнодорожным путям. Вызванной обстрелом паникой должны были воспользоваться отряды, имевшие сборные пункты в разных частях города. Момент начала артиллерийского огня считался сигналом к общему выступлению.

Когда же выделенный для захвата тральщика отряд прибыл на место, оказалось, что «Д. Диамантиди», видимо имея информацию о готовящемся восстании, часа два назад отдал швартовы и ушел вниз по Дону. Наиболее сильное оружие переворота ускользнуло, и операцию решили отменить, поскольку близился рассвет — надо было думать об оставлении порта.

Неожиданно на «Фанагорию», не зная о захвате ледореза, явилась часть команды тральщика «Д. Диамантиди», потребовавшая пароход для снятия своего судна, севшего на мель близ станицы Гниловской, в пяти верстах от города. Немедленно на катере Управления работ порта «Татарин» был отправлен на Гниловский перекал боевой отряд, который без сопротивления команды овладел тральщиком. Для снятия его с мели утром послали пароход «Киев», но его команда, воспользовавшись тем, что вооруженного отряда на пароход выделено не было, от исполнения поручения уклонилась.

Отряду, захватившему тральщик, было приказано немедленно открывать огонь по вокзалу, но при положении корабля на мели подлежащий обстрелу район оказался вне огня. С донесением об этом катер «Татарин» был послан в город. Но штаб организации с отрядом численностью около тысячи человек уже эвакуировался оттуда на «Фанагорию». Не знающий об этом «Татарин» около станции Ростов-Екатерининский был обстрелян из пулемета и захвачен красноармейцами. Его командир мичман Песковский был расстрелян. Около 7 часов утра «Татарин» с отрядом красноармейцев вновь подошел к тральщику с предложением сдаться. Вместо ответа красноармейцы были

обезоружены, все оружие, прицельная панорама и замок с орудия тральщика были снесены на «Татарин», на котором отряд и ушел в Таганрог, к тому моменту уже находящийся под контролем германских войск.

Оттуда участники экспедиции пошли по следам офицерской бригады Дроздовского и присоединились к ней. Оставленные на тральщике красноармейцы и команда, опасаясь, что город уже занят белой гвардией, высадились на левый берег Дона и разбежались, а тральщик простоял более недели всеми покинутый и забытый на мели, поступив потом прямо в распоряжение Всевеликого войска Донского.

Ледорез «Фанагория» с ушедшим на нем отрядом пошел вверх по Дону, и в рукаве реки, носящем название «Старого Дона», вследствие взрыва паропроводной трубы был вынужден выбраться на прибрежную отмель. Высадившиеся на берег, под видом красноармейцев, разошлись, кто в Батайск, кто в Ольгинскую, а кто — и в Ростов.

Через несколько дней Ростов был освобожден от красных. Пост атамана занял генерал П. Н. Краснов, жизнь на Дону начала постепенно входить в нормальное русло, и моряки снова смогли приступить к осуществлению намеченных ранее работ по созданию военной флотилии. В отличие от многих государственных деятелей России, атаман Краснов хорошо понимал значение наличия у ВВД военно-морских сил и принял в их создании самое активное участие. Войску приходилось отражать натиски многочисленных отрядов большевиков, поэтому нужда в вооруженных кораблях на Дону и Азове была острейшей. Военно-морское управление, пользуясь поддержкой атамана, энергично принялось за дело, и скоро флотилия начала принимать реальные формы.

К этому времени на территории Всевеликого войска Донского находилось уже около 70 морских офицеров, на плечи которых и легла вся работа по созданию морских сил Дона. Все чины Морского ведомства по прибытии на Дон являлись в Военно-морское управление и поступали в его распоряжение. Многие из них чудом избежали расправы озверевших матросов во время так называемых Еремеевских ночей в Севастополе, когда было убито около сотни морских офицеров, или с риском для жизни пробрались с Балтики через красные зашлоны. Теперь они рвались в бой. Прибывали даже и матросы, не же-

лавшие примкнуть к революции,— правда, не так много, но все же они были.

Чтобы воплотить в жизнь всю программу по созданию флотилий, необходимо было произвести огромную работу по привлечению ряда заводов Ростовского промышленного округа. Основная трудность была в том, что большинство рабочих примкнуло к большевикам и ушло вместе с ними. Заводы пустовали и бездействовали. С большим трудом удалось собрать рабочих и начать работы по вооружению судов.

До этого на территории Области войска Донского никаких военно-морских частей и организаций не существовало. У Донского казачьего войска, как и у некоторых других казачьих войск, имелось несколько небольших пароходов для инспекторских поездок по территории войска и контроля над рыбной ловлей. Для вооружения орудиями они не годились вследствие своей конструкции и небольших размеров. Военных судов в портах на территории войска тоже не было. Пришлось обратиться к закону о военно-судовой повинности.

По первоначальному плану, военно-морские силы Дона должны были состоять из Донской флотилии в составе штаба, атаманской яхты «Пернач», 2 морских («Христофор» и еще одно судно) и 4 речных канонерских лодок («Новочеркасск» («Вольный казак»), «Кубанец», «Донец», «Цымла»), Охраны рыбных ловель в составе одного парохода («Казачка») и 4 вооруженных катеров («Генерал Бакланов», «Казачка», «Ворон», «Атаман Каледин»). И хотя в июне 1918 г. были объявлены новые штаты Донской военной флотилии, в этом составе флотилия просуществовала до начала 1919 г., когда она была коренным образом реорганизована и стала состоять из 5 дивизионов. Также были созданы Донская транспортная флотилия, Морская тяжелая артиллерия, Отдельный морской береговой батальон и Донской гидросамолетный дивизион. Окончательный вид донские флотилии и отряды приняли весной 1919 г., после чего организационно уже не изменялись: все изменения носили только качественный характер. Первым командующим Донской флотилией 26 марта был назначен инженер-механик старший лейтенант (с 12 мая 1918 г. капитан 2 ранга) А. Г. Герасимов. После его трагической гибели 9 сентября 1918 г. (он утонул) флотилию возглавил генерал-лейтенант флота К. Н. Оглоблинский, а с декабря — контр-адмирал С. С. Фабрицкий. Для речного отряда подходящие суда

нашлись довольно быстро в самом Ростове. Речные буксирные пароходы вооружались полевой 3-дм артиллерией и пулеметами, а на большие несамоходные баржи (так называемые болиндеры) были установлены 6-дм орудия Канэ. Эти орудия были доставлены из Севастополя, где они снимались с кораблей или батарей крепости. Их получение стало возможным благодаря исключительно хорошим отношениям, установившимся между атаманом Красновым и германским военным командованием в Севастополе. В результате на Дону образовалась сильная речная флотилия, которая весной 1919 г. дошла до верховьев Дона и своей мощной артиллерией сослужила казакам большую службу в изгнании большевиков из донских пределов.

Параллельно с формированием речной флотилии в Таганроге создавался Морской отряд, задача которого первоначально заключалась в обороне берегов Азовского моря от большевиков. Для этой цели по военно-судовой повинности был привлечен ряд азовских пароходов, на которых были установлены 6-дм, 120- и 75-мм морские орудия, а также пулеметы. Надо сказать, что из азовских паровых шхун удалось создать достаточно удачный тип канонерской лодки для действий около берегов и поддержки сухопутных войск.

При создании отряда постоянно возникали имущественные проблемы. Часть судовладельцев ни за что не хотели отдавать свои пароходы для вооружения. Другие, использовавшиеся во время войны в качестве тральщиков и транспортов и только недавно демобилизованные, находились в плохом техническом состоянии и требовали ремонта. По этим причинам в состав флотилии не был включен тральщик «Д. Диамантиди», а орудие с него было снято и установлено на бронепоезд. В Ростове находилось только одно военное судно — посыльное судно (бывшая великокняжеская яхта) «Колхида».

О «Колхиде» надо сказать отдельно. Яхта пришла на один из судоремонтных заводов Ростова в конце 1916 г. Здесь ее и застали вначале Февральская, а затем и Октябрьская революции. Во всех революционных событиях в Ростове ее команда принимала самое деятельное участие. И хотя ремонт был закончен уже летом 1917 г., революционные моряки совершенно не стремились присоединиться к флоту. Но никто яхту из Ростова и не гнал. Наоборот, на ней разместилось множество советских учреждений. Причина такой любви объясняется просто —

наличие большого числа комфортабельных помещений с удобной обстановкой. К комфорту равнодушен любой чиновник — будь то белый или красный — ведут они себя одинаково. При приближении к городу белых команда, опасаясь за свою жизнь, бросила яхту и бежала, правда, успев снять с имевшихся трех 75-мм орудий прицелы и замки и испортив радиостанцию и паровую машину. «Колхида» стала первым судном, зачисленным в состав флотилии, и одновременно ее штабным кораблем (с отдельным штатом) и атаманской яхтой. Приказом по ВВД за № 1249 от 17 октября 1918 г. атаманская яхта «Колхида» была переименована в атаманскую яхту «Пернач», а позже в канонерскую лодку «К-18». Машину на ней восстановили, и яхта успела принять участие в боевых действиях Азовского отряда. Переименованная опять в «Колхиду», яхта продолжила службу в Черноморском флоте снова как посыльное судно, вплоть до своей гибели у Варны в начале 1920 г. Благодаря энергии моряков все технические трудности были преодолены, заводы заработали, суда ремонтировались и вооружались, был набран и обучен личный состав. К весне 1919 г. донские технические части оказались самыми большими и боеспособными на Юге России.

Приказом от 31 октября 1918 г. донской атаман генерал от кавалерии Краснов утвердил военные флаги для флотилии Всевеликого войска Донского (Донской флаг) с внесением соответствующих изменений в статьи Морского устава:

«1284. Военный флаг — белый флаг с синим Андреевским крестом и войсковым гербом, помещенным в центре креста. Военный флаг поднимается на кораблях на гафеле или кормовом флагштоке.

1297. Флаг командующего Донской военной флотилией — военный флаг, имеющий в крыже гюйс.

1310. Транспортные и торговые суда носят флаг синий с военным флагом в крыже.

1313. Флаг для коммерческих судов — Донской флаг; состоит из трех горизонтальных полос, считая сверху, синий, желтый и алый. Он носится судами коммерческого флота, приписанного к портам Всевеликого войска Донского».

Формирование и становление морских и речных сил на Дону происходило в то время, когда Черноморский флот уже фактически прекратил свое существование. В Одессе, под юрисдикцией Украины,

находились остатки Дунайской и Транспортной флотилий и Дивизии траления. Николаев с ремонтирующимися и строящимися судами и Севастополь вместе с флотом и крепостью был занят германскими войсками. На Азовском море в порту Ейск до лета 1918 г. базировался революционный дивизион тральщиков. В Новороссийске начиналась агония кораблей, успевших уйти из Севастополя, закончившаяся их частичным затоплением, а частично возвращением в Севастополь и сдачей немцам. Все боеспособные корабли были зачислены в состав германского флота. Почти сразу же немцы организовали вывоз в Германию из Севастополя громадных запасов флота — продовольствия, вещевого и технического снабжения. Если в Одессе у Украины в распоряжении заместителя командующего Черноморским флотом вице-адмирала Покровского, произведенного за особые заслуги гетманом в бунчужные (то есть в полные адмиралы), были хоть и небольшие, но все-таки достаточно сколоченные и укомплектованные личным составом флотские формирования, то в Севастополе, несмотря на большое желание, ничего сделать не удалось. Германское командование всячески противилось созданию украинского флота и разрешило укомплектовать командами только небольшое число мелких вспомогательных судов. Единственное, что смог сделать командующий Черноморским флотом адмирал Канин, это суметь зачислить в резерв несуществующего флота несколько сотен морских офицеров, проживавших в Севастополе без всяких средств к существованию (зачисленным в резерв выплачивалось скудное жалование, позволявшее хоть немного сводить концы с концами).

Только после революции в Германии, когда в ноябре 1918 г. немецкие войска покинули Севастополь, командование Черноморского флота, в один день ставшее из украинского российским, смогло начать комплектацию немногих оставшихся боеспособными кораблей экипажами, вооружением и снабжением. Но в этот процесс вмешались уже союзники (англичане, французы и греки), забрав под свой контроль лучшие и боеспособные корабли и угнав их из пределов Черного моря.

22 февраля главнокомандующим ВСЮР было утверждено боевое расписание для флота Черного моря на 1919 г. В связи с этим на крейсере «Кагул» (14-130-мм орудий), отнесенном к действующему флоту,

сразу начались ремонтные работы. Чтобы закончить их в кратчайший срок и обеспечить скорейший выход корабля в море, на крейсер был назначен командир капитан 2 ранга Потапьев, и судно было отнесено к кораблям, подлежащим укомплектованию экипажей офицерами и матросами в первую очередь. Были также начаты ремонтные работы на нескольких эсминцах, миноносцах, подводных лодках и ряде вспомогательных судов. Еще в августе 1918 г., вскоре после освобождения Новороссийска от большевиков, в нем была сформирована флотилия Добровольческой армии, состоявшая из двух вооруженных пулеметами катеров и вооруженного орудиями и пулеметами ледокола Новороссийского порта «Полезный». Никакого боевого значения она не имела: ее и так невысокие боевые качества практически сводила на нет сложившаяся на «Полезном» психологическая обстановка. Отношения между его гражданской командой и военным экипажем из добровольцев настолько обострились, что в конечном итоге закончились поножовщиной.

Командование Черноморским флотом в этих условиях вынуждено было пойти на вооружение артиллерией имевшихся в портах Крыма частновладельческих судов, благо артиллерия калибра 75 мм и выше с боезапасом к ней в Севастополе имелась. И, конечно, наличие на Дону и Азовском море обстрелянного и дисциплинированного формирования не могло не привлечь к себе внимание морского командования. Вскоре, в связи с вхождением Донской армии в состав ВСЮР, в состав флота вошли и все Донские морские формирования.

26 февраля 1919 г. произошла реорганизация Донской военной флотилии в Речные силы Дона (Ресидон). Были расформированы отряды судов, и вместо них образованы дивизионы морских и речных канонерских лодок. Часть судов флотилии была демобилизована и отдана владельцам, а остальные были распределены по дивизионам, одновременно с этим получив дополнительно к своему названию литер «К» и соответствующий порядковый номер. С этого времени эти буквенно-цифровые названия (во время Великой войны подобные носили речные канонерские лодки Дунайской военной флотилии Черноморского флота) стали преобладать в оперативных донесениях, переписке и прочих документах, практически сведя на нет употребление прежних названий. В то же время, поскольку их написание,

видимо, в приказе четко оговорено не было, даже в официальной переписке стало встречаться 4 варианта одного и того же названия, например: «К-14», «К 14», «К. 14» и «Како 14». Наиболее часто все же встречалось обозначение «К.».

Приказом Ресидона от 26.02.19 за № 14, объявленным в приказе по Донской военной флотилии от 28.02.19 за № 59, п. 7, «к каждой речной несамоходной канонерской лодке придавался буксирный пароход, который с канонерской лодкой составлял одну целую нераздельную единицу, и оба, то есть несамоходная речная канонерская лодка и буксирный пароход, комплектовались одним штатом речной канонерской лодки, причем на должности штурманского офицера назначался капитан буксирного парохода, а на должность механика — механик буксирного парохода». К несамоходным речным канонерским лодкам были прикомандированы следующие буксиры: к «К-1» — «Новочеркасск», к «К-2» — «Донец», к «К-3» — «Кубанец», к «К-5» — «Дубровин», к «К-6» — «Ростов», к «К-7» — «Амур». На должности штурманских офицеров и судовых механиков в 4-й дивизион речных канонерских лодок были назначены: на «К-14» капитан и механик парохода «Николай», на «К-15» капитан и механик парохода «Парамонов» и на «К-16» капитан и механик парохода «Алкивиадис». Речные канонерские лодки «Донец» и «Кубанец» были переведены в разряд буксирных пароходов и отданы в распоряжение командиров речных канонерских лодок, первый к «К-2», а второй — к «К-3».

Приказами от 26 февраля и 2 марта 1919 г. были произведены и основные назначения командного состава дивизионов и канонерских лодок флотилии. Флотилия приняла следующий вид (на 16 мая — 4 июня 1919 г.):

Речной отряд сил Дона

1-й дивизион

К-1 (болиндер) 1-6" Канэ

К-2 (речной буксир «Донец») 2-3"

К-3 (болиндер) 1-6"

К-4 (речной буксир «Кубанец») 1-6"

2-й дивизион

К-5 1-6"

К-6 (речной буксир «Богатырь») 2-3"

К-7 (болиндер) 1-6"

К-8 (речной буксир «Ростов») 2-3"

Один буксирный пароход

4-й дивизион (и на 15.01.20 в Севастополе)

Командир капитан 2 ранга Феодотьев

К-14 (речной буксир «Амур») 1-75 мм, 1-3"

К-15 (морская самоходная баржа «Парамонов») 2-6"

К-16 (болиндер) без орудий

К-17 (болиндер) 1-6"

Один буксирный пароход

Морской отряд сил Дона

3-й дивизион (и на 15.01.20)

К-9 (ледокол «Атаман Каледин») 1-75 мм

К-10 (морская шхуна «Ваня») 1-6"

К-11 (в проекте «Гельвеция»)

К-12 (морская шхуна «Амалия») 1-120 мм

5-й дивизион

К-18 («Колхида») Предполагается поставить 3-75 мм

К-19 (ледокол «Донские Гирла») Предполагается поставить 1-120 мм,
1-100 мм

К-20 (в проекте)

Транспортная флотилия сил Дона в составе

1-го и 2-го отрядов самоходных понтонов

В феврале-марте 1919 г. ВВД для Речной флотилии хотело приобрести на заводе «К. О. Ревенский» в Одессе 4 бронированных катера, вооруженных 1-75-мм орудием и двумя пулеметами в башнях каждый. Эти катера строились по заказу военного ведомства для речных броневых отрядов, но на фронт из-за множества недоделок так и не попали. Не попали они и на Дон — их перекупило Кубанское казачье войско, которое также создавало свою флотилию на Азове и Кубани.

Как было сказано выше, в составе Донской военной флотилии было сформировано 5 дивизионов канонерских лодок. 1-й, 2-й и 4-й дивизионы были речными, а 3-й и 5-й — морские. 9 мая 1919 г. были образованы Морские и Речные силы Дона, состоящие из Морского отряда, Речного отряда и Транспортной флотилии. Дивизионы речных

канонерских лодок были объединены в Речной отряд, а морские — в Морской отряд.

Действовавшие на Азовском море и базировавшиеся на Таганрогский порт 3-й и 5-й дивизионы канонерских лодок Донской военной флотилии часто называли Особым отрядом Азовского моря. В дальнейшем дивизионы были преобразованы в Отряд обороны Азовского моря. Этот отряд, блестяще выполнивший свою задачу по очистке берегов Азовского моря от большевиков, созданный и возглавляемый капитаном 1 ранга Собецким, затем был целиком переброшен на нижний Днепр, где послужил ядром создания Нижнеднепровской флотилии (в дальнейшем — Отряд судов особого назначения). С 15.09.19 отряд вступил в непосредственное подчинение начальника Речных сил Юга России.

Донскую транспортную флотилию образовали летом 1918 г. для перевозок различных грузов военного назначения по территории войска и для налаживания переправ через реки. Состояла она из 2 отрядов (16 военных транспортов) и 2 отрядов самоходных понтонов по 3 отделения в каждом (по 15 понтонов в отделении). Штаб находился на барже в Новочеркасске. Начальники: капитан 1 ранга Бойченков (30.03.19 — 02.04.19), полковник Дацевич (13.07.19), полковник Саблин (1.05.19 — 06.07.19). Военными транспортами стали привлеченные по военно-судовой повинности гражданские пароходы. Самоходные понтоны строились по заказу военного ведомства и должны были еще в 1917 г. оказаться на Дунае, но по неизвестной причине застряли в Ростове, где и пригодились. По окончании боевых действий на Дону, в июне 1919 г., флотилию расформировали. Отдельный флотский береговой батальон (в документах часто назывался Отдельным морским батальоном) был образован для подготовки флотских специалистов и являлся учебной частью. Состоял из одной сотни постоянного состава и трех сотен судового состава. Дислоцировался в Таганроге и находился в подчинении Главного командира портов ВВД. Приходилось ему и участвовать в боях. В дальнейшем на его основе были сформированы подобные батальоны для Днепровской и Волжской флотилий.

Морская тяжелая артиллерия (МТА) первоначально формировалась в составе 6 дивизионов, а затем была доведена до 9 дивизионов — по 2 батареи в каждом дивизионе. 1-й, 2-й, 3-й, 4-й, 5-й и 7-й дивизионы

имели на вооружении 6", а 8-й дивизион — 8" морские орудия, установленные на железнодорожных платформах. 6-й дивизион был на тракторном ходу с буксируемыми орудиями, а 9-й дивизион был учебной частью. Каждая батарея состояла из 2 тяжелых морских орудий на железнодорожных платформах и, по сути, являлась тяжелым бронепоездом. От бронепоездов их отличало то, что дивизионы были приспособлены также для действия на реках. Это достигалось установкой орудий вместе с платформами на баржи, давало возможность усиливать по желанию ту или иную флотилию и использовать орудия не только на воде, но и на суше. Система креплений особыми расчалками орудийной платформы к барже давала возможность вести огонь с воды, без перестановки орудия. Автором проекта орудийных площадок являлся поручик Корпуса корабельных инженеров Барков. Офицерский состав лишь в небольшой части состоял из флотских офицеров. Управление инспектора МТА и 9-й дивизион дислоцировались в Таганроге. Инспектор (начальник) — капитан 1-го ранга Подгорный.

1-я батарея строилась и вооружалась в Ростове, в Главных железнодорожных мастерских Владикавказской железной дороги и была готова к 7 февраля 1919 г. 6"-орудия для нее были получены из Севастополя. Остальные батареи строились и вооружались уже на заводах в Таганроге. 6"- и 8"-орудия для них также были привезены из Севастополя с соответствующим боевым запасом снарядов. Тогда же морскими инженерами были построены как бы прототипы танков, для чего были взяты гусеничные тракторы типа «Ломбард» и на них установлены английские пятифунтовые (4,2-дм) орудия. Скорость хода трактора была до 12 верст в час, что давало ему возможность следовать с конницей. Их изготовление велось на заводе Неф-Вильде в Таганроге. В 1919 г. организационно все эти трактора входили в состав 6-го тракторного дивизиона Морской тяжелой артиллерии. Так как тракторы не были бронированы, то для их охраны придавались, в виде конвоя, по два бронированных автомобиля с пулеметами и 37-мм орудием.

Поскольку вся Добровольческая армия имела очень мало тяжелой артиллерии, то все дивизионы контр-адмирала Кононова распределили по всему фронту Добрармии. Своей мощной артиллерией, прекрасной организованной, они оказали очень большую помощь войскам.

В дальнейшем дивизионы МТА (кроме 3-го) были выведены из состава Речных сил Юга России. Некоторые батареи затем были переименованы в тяжелые бронепоезда.

Таганрогский порт был объявлен Главным военным портом, стал основной военно-морской базой, возглавил которую генерал-лейтенант флота К. Оглоблинский. На порт базировался Морской отряд, в городе дислоцировались Морской батальон и Управление морской тяжелой артиллерии с 9-м дивизионом. Среди моряков у контр-адмирала Кононова были следующие офицеры, доблестно работавшие на Дону, защищая честь своей Родины: капитаны 1 ранга Ромашев, Любимов, Гернет; капитаны 2 ранга Бодиско, Горленко, Драшусов, Магнус, Елкин, Данилов, Максимович, Соловьев; старшие лейтенанты Селезнев, Кияшкин, Ермолов, Головин, Чихачев и другие; инженеры: Иванов, Барков, Гончаренко, Воронов, Красицкий. На Донской военной флотилии командный состав почти весь состоял из флотских офицеров. На Транспортной флотилии моряки составляли примерно половину, а в МТА их было совсем немного — по несколько человек на дивизион. Рядовой состав в основном был из казаков, но в личном составе присутствовали юнкера и добровольцы. В дальнейшем они стали составлять примерно половину команд.

К концу мая 1919 г. Дон был освобожден от большевиков и необходимость в Транспортной и Речной флотилиях отпала. В боях с красными особенно отличились речные канонерские лодки и 1-й дивизион МТА. Одним из последних боев на Азове, в котором принял участие Морской отряд, был неудачный десант 8 июня 1919 г. в порт Геническ, находящийся у верхнего основания Арабатской стрелки и в 10 км от единственной железной дороги в Крым. Небольшой порт и городок при нем, созданный для вывоза зерна, неожиданно приобрел стратегическое значение, и за обладание им постоянно велись бои. К сожалению, этот десант окончился неудачей, гибелью транспорта «Перикл» и около 70 человек, в том числе помощника начальника обороны Азовского моря и командира Мариуполя капитана 2 ранга Медведева, командира канонерской лодки «Донец» старшего лейтенанта Елкина и около десятка сухопутных и морских офицеров. До этого боя флотилия не имела потерь в судовом составе, а в личном составе потери были небольшими.

27 июня 1919 г. главнокомандующий Вооруженными силами Юга России генерал-лейтенант Деникин издал приказ № 1317, в котором говорилось:

«1. Ввиду окончания морских операций на Азовском море и в Керченском проливе, отряд обороны Азовского моря расформирован распоряжением начальника Морского управления, употребив судовой состав по его усмотрению.

2. Во исполнение данной мною директивы, приказываю:

- 1) сформировать Отряд вооруженных судов на Волге;
- 2) сформировать Отряд вооруженных судов на Среднем Днепре;
- 3) сформировать на Черном море Отряд судов особого назначения.

Означенные формирования произвести распоряжением начальника Морского управления, определив состав судов, в зависимости от требований боевой обстановки.

3. Ввиду очищения области войска Донского от противника и выхода наших войск на реки Волга и Днепр, приказываю: Донскую военную флотилию и Морскую тяжелую артиллерию перебросить на Волгу, Днепр и Черное море, где они должны войти в состав формируемых отрядов. Переброске подлежит личный состав и материальная часть нижеследующих частей:

а) на Волгу 2-й и 4-й дивизионы речных канонерских лодок, 6-й и 7-й дивизионы речных катеров, 4-й, 6-й и 8-й дивизионы Морской тяжелой артиллерии;

б) на Средний Днепр (Екатеринослав) 1-й дивизион речных канонерских лодок, 5-й и 7-й дивизионы Морской тяжелой артиллерии;

в) в отряд судов особого назначения — отряд судов Азовского моря в составе 3-го и 5-го дивизионов канонерских лодок.

4. Организацию, изложенную в п. 3, под непосредственным руководством начальника Морского управления, возложить на контр-адмирала Кононова, которого назначаю начальником речных сил, с непосредственным подчинением во всех отношениях начальнику Морского управления».

Приказом главнокомандующего ВСЮР за № 2426 от 21 сентября 1919 г., в дополнение его же приказа за № 1317 от 27 июня 1919 г., был объявлен следующий состав РСЮР:

«Штаб РСЮР;

Волжская флотилия в составе:

1-го (7 катеров), 6-го, 7-го и 10-го дивизионов;

Днепровская флотилия в составе:

2-го (4 броневых и 8 моторных катеров), 3-го (11 катеров), 5-го, 8-го и 9-го дивизионов;

Донской флотилии в составе 4-го дивизиона:

Отдельный морской батальон;

Гидроавиационный дивизион;

Царицынская, Киевская и Таганрогская морские базы;

3-й дивизион Морской тяжелой артиллерии.

Вышеуказанный состав РСЮР надлежит числить с 27 июня 1919 г.

Управление Морской тяжелой артиллерии со всеми дивизионами, кроме 3-го, исключается из состава РСЮР и поступает в полное распоряжение инспектора артиллерии ВСЮР».

15 сентября 1919 г. в непосредственное подчинение начальника Речных сил Юга России поступил Отряд особого назначения капитана 1 ранга Собецкого.

Приказами по РСЮР были расформированы Донская (№ 107 от 29 декабря 1919 г.), Волжская и Днепровская (обе — № 51 от 11 февраля 1920 г.) флотилии. Несколько позже приказом командующего Черноморским флотом было расформировано и Управление РСЮР вместе со штабом и снабжением. Временно исполнял обязанности начальника РСЮР контр-адмирал Фабрицкий.

И в заключение. На какой реке или на каком море, в каком экипаже ни приходилось потом сражаться чинам Донских флотилий, они всегда продолжали именоваться казаками, гордясь, что являются сынами Великого Дона — одними из первых поднявшимися на борьбу с большевизмом.

Роль документов РГАВМФ в борьбе за сохранение фортов Кронштадта

Для некоторых историков фортификации архивные документы — лишь источник информации. Зачастую публикации о крепостных сооружениях наполнены исторической информацией и содержат более-менее подробное описание современного состояния объекта. А оно, как правило, весьма плачевно, однако ни о причинах, приведших к такому состоянию, ни о мерах, необходимых для сохранения объектов, в подобных публикациях не говорится ни слова.

До определенного момента и мы не задавались этими вопросами, но чем глубже мы занимались историей кронштадтских фортов, чем чаще сталкивались с равнодушием городского, областного и морского начальства, тем яснее становилось, что за сохранение фортов надо бороться (и я не боюсь этого громкого слова). В противном случае они превратятся в пыль.

Хорошей иллюстрацией отношения администрации к проблеме фортов стала фраза, сказанная в свое время одним из главных чиновников: «Форты — это груда камней, которые никому не нужны».

Я не призываю к борьбе с бюрократией, а хочу лишь рассказать о нескольких эпизодах, в которых документы РГАВМФ играли не последнюю роль.

В 2005 г. мы в соавторстве с В. Ф. Ткаченко выпустили небольшой путеводитель по фортам Кронштадта. К настоящему моменту продано около 12 тыс. экземпляров, и к лету 2009 г. планируем выпустить еще 2 тыс. Мы получили немало писем, в которых люди разделяли нашу тревогу. Одновременно мы решили каждому из крупных фортов посвятить отдельную большую книгу, насыщенную чертежами и иллюстрациями.



Фрагмент погреба 11-м батареи форта «Красная Горка», уничтоженного мародерами. Фотография В. Ф. Ткаченко. 2006 г.



Броневой бруствер конструкции инженера Шведе. Форт «Константин». Фотография Е. И. Образцова. 2002 г.



Панорама строительства защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений. Вдали виден бруствер Шведе. Из фондов ЦВММ. 1998 г.

Так, совместно с РГАВМФ мы начали работу над книгой «Форт „Красная Горка“». К началу 2007 г. черновой макет книги был готов. В него вошли фотографии и чертежи из фондов РГАВМФ, ЦВММ и частных коллекций. Автор книги, В. Ф. Ткаченко, при создании рукописи в первую очередь использовал материалы архива, хранящиеся в фондах 1340, 1342 и др. Мы предполагали издать книгу в апреле 2007 г. В самом начале января получили информацию о том, что железнодорожные артиллерийские транспортеры ТМ-1-180 и ТМ-3-12, расположенные на мемориале «Красная Горка», хочет приобрести для частного музея какой-то богатый коллекционер. Кроме того, нам стало известно, что часть земли, принадлежащей флоту, на которой когда-то находился форт, предполагается продать под строительство коттеджей.

Как известно, артиллерийские транспортеры сыграли одну из решающих ролей в обороне Ленинграда. И если бы такая сделка состоялась, это стало бы позором не только для властей города, но и для всех нас.



Музей на форту «Тотлебен» и его гости. 2002 г.

Поэтому мы совместно с активистами поселка Лебяжье во главе с А. И. Сенотрусовым для начала привлекли прессу. Первой откликнулась газета «Невское время», а вот «Пятый канал» вообще отказался освещать эту проблему.

Кроме того, стало очевидно, что необходимо как можно быстрее издавать книгу. Пришлось пожертвовать качеством. Мы сознательно не делали вторую корректуру, так как не успели бы получить тираж к 23 февраля 2007 г. Именно в этот день на «Красной Горке» собрались ветераны Великой Отечественной войны. Сто экземпляров книги были подарены им одним из местных депутатов. И книга начала свою работу. В марте мы распространили в Лебяжьем и Сосновом Бору около 300 экземпляров. Одновременно мы отправили два экземпляра в Главный морской штаб.

Тем временем на форту обстановка обострилась. Здесь появилась группа рабочих, имевших на руках некий контракт на разборку транспортеров. Однако Сенотрусову и его помощникам удалось оказать активное противодействие демонтажу транспортеров. Рабочие успели снять только верхнюю часть брони транспортера ТМ-1-180. Дело

дошло до спиливания деревьев, чтобы не смог проехать кран, и круглосуточного дежурства, которое взяли на себя молодые активисты партии «Единая Россия».

Параллельно мы буквально забрасывали письмами все возможные органы власти и прессу. Подключили депутата ЗАКСа А. Ковалева, написали и президенту России, который отправил наше письмо в министерство обороны, откуда оно попало в Главный морской штаб. Завязалась активная, но не всегда плодотворная переписка. Оказывается, транспортеры продавать никто не собирался. Но споры о земле и создании на форту музея продолжались до конца апреля 2007 г.



Фрагмент пристани и ворота форта «Император Александр I». Из фондов МИЭМ. Конец XIX в.

Наконец 9 мая после двухчасового ожидания на «Красной Горке» появился помощник Главкома И. В. Дыгало. Его ждали 200 человек, и из его уст они услышали, что штаб готов выделить землю и помочь в создании музея. После митинга, на котором выступал и я, ко мне подходили люди и благодарили за книгу. Многие говорили, что только благодаря ей они узнали о том, что здесь был форт, который защищал Ленинград. Создание книги было бы невозможно без участия архива, а подобный эффект был бы невозможен без публикации фотографий, чертежей и документов. Таким образом, материалы архива сыграли свою роль в спасении форта.

В том же 2007 г. наше издательство получило заказ от ОАО «Третий парк», взявшего в аренду форт «Константин», на издание небольшой книги, рассказывающей об истории этого форта. Мы с В. Ф. Ткаченко получили возможность подробно обследовать этот форт. И на этот раз архив предоставил нам все необходимые материалы. Результатом работы стала небольшая книга, которая помогла руководству «Третьего парка» заставить строителей тоннеля под южным фарватером

ром провести укрепление фундаментов знаменитого бронзового бруствера системы инженера Шведе. Дело в том, что с возобновлением работ по прокладке тоннеля, проходящего в непосредственной близости от бруствера, последний получил незначительный крен в сторону фарватера.

Подобная история случилась на форту «Император Александр I». Когда начались дноуглубительные работы на южном фарватере, на форту установили так называемые маяки, чтобы контролировать положение форта. К сожалению, маяки показали небольшое изменение — форт начал наклоняться. Пока это миллиметры, но работы продолжаются, причем с отступлениями от соответствующих регламентирующих документов. И в этом случае архивные материалы, опубликованные в книге «Форт „Император Александр I“», позволили руководству Дворца конгрессов, в чьем ведении находится сейчас форт, более активно и, главное, аргументированно, противодействовать углублению фарватера. Правда, фарватер будет все-таки проложен, но возможно добиться укрепления фундамента форта.

Таким образом, публикации документов РГАВМФ позволили не только обозначить существующие проблемы, но и помочь в частичном их решении.

В 2009 г. мы планируем издать еще две книги в этой серии: «Форт „Ино“» и «Форт „Тотлебен“». Если на форту «Ино» спасти уже практически нечего, то «Тотлебен», расположенный в 4 км от Сестрорецка, как магнит притягивает к себе собирателей металла и любителей алкогольного отдыха. Дело в том, что расположенный рядом форт «Обручен» давно превратился в настоящую помойку, а на форту «Тотлебен» уже 18 лет существует охранный пост. Он содержится в том числе и на скромные средства нашего издательства. Но необходима государственная поддержка, бизнесмены на остров не пойдут. А пойдут малолетние хулиганы вроде тех, что 2 марта 2008 г. по льду, который не выдержал бы взрослого человека, добрались до форта. Взломали деревянную дверь, выбили все стекла и сожгли все, что можно было сжечь. В том числе и книги нашего издательства. Поэтому и необходима охрана, а средств на дрова, керосин и питание хватает не всегда.

Мы надеемся, что выход книги о «Тотлебене», написанной на основе архивных документов, иллюстрированной чертежами и фото-

графиями из фондов РГАВМФ, сможет помочь в решении наших проблем.

Мне думается, что, учитывая то значение, которое в данных случаях приобретают архивные документы, РГАВМФ мог бы более активно включиться в работу по сохранению нашего исторического наследия. Это не только публикации, но и временные выставки, например, в Сестрорецке или Кронштадте, а также такие мероприятия, как нынешние Елагинские чтения.

Краснознаменный Балтийский флот в предвоенный период, 1935–1941 гг.

Основные проблемы развития

Накануне Великой Отечественной войны Краснознаменный Балтийский флот прошел очень важный, насыщенный событиями период с момента своего официального создания 11 января 1935 г. и вплоть до начала войны с Германией 22 июня 1941 г.

Учитывая обширность данной темы, мы ограничимся рассмотрением отдельных проблем в истории развития КБФ в предвоенные годы, которые во многом носили решающий характер при его подготовке к большой войне.

В первую очередь, здесь надо указать такие важные аспекты, как:

- 1) техническое развитие КБФ в 1935 – 1941 гг.;
- 2) боевая подготовка на флоте в 1935 – 1941 гг.;
- 3) оперативное планирование на КБФ в 1935 – 1941 гг.;
- 4) политические репрессии на Балтийском флоте в 1937 – 1939 гг.

и ситуация с командными кадрами.

Раскрытие этих тем, по нашему мнению, создает вполне убедительное представление о том, в каком сложном состоянии оказался КБФ накануне Великой Отечественной войны и насколько он был в состоянии решить боевые задачи в полном объеме.

1. Техническое развитие КБФ

Подводя итоги развития Балтийского флота за предвоенный период (1921 – 1941), следует отметить, что он (как и весь Военно-морской флот СССР) прошел за это время по крайней мере три основных этапа.

Первый этап (1921 – 1926) характеризовался значительным сокращением флота и списанием большого количества боевых кораблей.

Новых кораблей в это время из-за финансовых трудностей вообще не строилось, но зато подверглись модернизации, достройке и капитально-восстановительному ремонту многие старые корабли (линкоры, крейсера, эсминцы). В эти годы началась выработка концепции применения Рабоче-Крестьянского Красного флота. Возобладала, как известно, «молодая школа» (К. И. Душенов, И. М. Лудри и др.), отстаивавшая теорию так называемого малого флота.

Второй период (1927 г. — середина 1930-х гг.) знаменует собой переход от послевоенного восстановления флота к его постепенному активному строительству. В это время, в соответствии с принятой концепцией «малого флота», для нужд Балтийского флота строились сравнительно небольшие и относительно недорогие корабли (сторожевые корабли пр. 2, тральщики пр. 3, торпедные катера типа «Г-5» и сторожевые катера типа «МО-4», подводные лодки типа «Д»), необходимые, прежде всего, для обороны собственного побережья, а также увеличивалась морская авиация. В итоге КБФ довольно быстро стал пополняться новыми типами боевых кораблей.

И, наконец, с середины 1930-х гг. и до 1941 г. проходил третий период развития КБФ, отмеченный введением в строй флота крупных боевых единиц — новых легких крейсеров (пр. 26 и 26-бис), лидеров (пр. 2 и 38) и эсминцев (пр. 7 и 7у), тральщиков (пр. 53у), а также закладкой новейших линкоров (пр. 23) и тяжелых крейсеров (пр. 69). Надо сказать, что в этот период военно-политическое руководство СССР постепенно подходит к идее создания большого «океанского» флота. В июне 1936 г. Генеральным штабом РККА и Управлением ВМС РККА была выдвинута программа «крупного морского судостроения», в феврале 1938 г. — «Большая судостроительная программа», а в августе 1939 г. был представлен на утверждение правительства «10-летний план строительства кораблей ВМФ»¹. Во всех этих программах основной акцент был сделан на постройку, в большом количестве, надводных кораблей (линкоров, тяжелых и легких крейсеров, лидеров и эскадренных миноносцев), хотя и подводным лодкам была отведена немалая роль при этом.

В годы второй пятилетки Морские силы Балтийского моря (с 9 января 1935 г. — Краснознаменный Балтийский флот) развивались весьма динамично. При этом приоритет был отдан массовому строительству

подводных лодок. По третьей судостроительной программе для КБФ строились сразу 64 подлодки, что составляло 38 % от числа всех заложенных лодок в 1933—1938 гг. Поступление подводных лодок в состав КБФ характеризовалось весьма динамичными темпами. В течение 1935—1936 гг. Краснознаменный Балтийский флот получил от промышленности 5 средних подлодок типа «Щука» III, V-бис и V-бис-2 серий, с июля 1936 г. на флот стали поступать средние лодки типа «Щука» X серии (15 штук) и большие подлодки типа «Правда» IV серии (3 штуки), а с сентября 1936 г. по июль 1938 г. флот получил 3 средние подлодки типа «С» IX серии. К тому же с сентября 1935 г. по июнь 1936 г. КБФ получил 15 малых подлодок типа «Малютка» VI-бис серии (из них 3 штуки в октябре 1939 г. были переданы Тихоокеанскому флоту), а в 1937—1938 гг. на Балтике появилось еще 7 подводных лодок типа «М» XII серии. В конце 1939 г. КБФ пополнился еще семью подводными лодками — тремя типа «С» IX серии и четырьмя типа «М» XII серии². В течение 1940 г. в строй КБФ вступили еще 6 подлодок типа «С» IX-бис серии и 4 подлодки типа «М» XII серии³. Впрочем, командование ВМФ вовсе не собиралось останавливаться на достигнутых успехах: в январе 1941 г. заместитель наркома ВМФ И. С. Исаков предполагал иметь к 1944 г. в составе КБФ 68 подводных лодок: 3 лодки типа «П», 16 лодок типа «С», 6 лодок типа «Л», 9 лодок типа «Щ» и 34 лодки типа «М»⁴.

Строительство надводных кораблей для нужд Балтики велось более медленно, чем хотелось бы командованию ВМФ. Но и здесь также были достигнуты ощутимые успехи. 5 октября 1934 г. на Северной верфи состоялась закладка, по проекту 38, нового лидера — «Минск» (вступил в строй в мае 1938 г.). А спустя год, 22 октября 1935 г., произошло знаменательное событие: на Балтийском заводе им. С. Орджоникидзе был заложен, по проекту 26, первый советский крейсер — «Киров». Строительство крейсера двигалось быстрыми темпами: 30 октября 1936 г. он был спущен на воду, а 26 сентября 1938 г. — вступил в строй КБФ. По своим тактико-техническим характеристикам советский крейсер не только не уступал зарубежным аналогам, но даже превосходил их (по дальности стрельбы и весу бортового залпа), хотя его бронирование было недостаточным. В соответствии с принятым решением, церемония закладки легкого крейсера «Максим Горький» состоя-

лась 20 декабря 1936 г. Сам крейсер вступил в строй в октябре 1940 г. Наконец на отечественных верфях началась постройка первой в советское время крупной серии эскадренных миноносцев новейшего типа. 27 ноября 1935 г. на заводе им. А. А. Жданова, по проекту 7, был заложен головной эсминец «Гневный». Строительство эсминцев-«семерок» типа «Гневный» производилось с невиданным до этого размахом: на заводе им. А. А. Жданова (№ 190) и на Балтийском заводе им. С. Орджоникидзе (№ 189) было заложено соответственно 17 и 8 кораблей этого класса. В результате ускоренной постройки «сталинской» серии эсминцев, новые боевые единицы довольно быстро стали вступать в состав КБФ: в 1938 г. были получены эсминцы «Гордый», «Гневный», «Громкий», «Грозный», «Гремящий», «Сметливый» и «Стремительный», а в 1939 г.— «Грозящий», «Стерегущий» и «Сокрушительный»⁵. В конце 1940 г.— начале 1941 г. по усовершенствованному проекту 7у были введены в строй КБФ еще четыре эсминца — «Сторожевой», «Стойкий», «Сильный» и «Сердитый»⁶.

К концу 1938 г. командующий КБФ Л. М. Галлер планировал иметь в составе надводных сил КБФ 3 линкора, 2 крейсера, 2 лидера, 12 новых эсминцев, 9 старых эсминцев, 9 сторожевых кораблей, 9 быстроходных эскадренных тральщиков, 5 базовых тральщиков, 102 торпедных катера и 20 катеров-охотников⁷. На 15 июля 1936 г. надводные силы КБФ были еще невелики и включали в себя 2 линкора, 9 эсминцев, 3 сторожевых корабля, 4 базовых тральщика, 2 минных заградителя и 39 торпедных катеров. Общее водоизмещение надводных кораблей КБФ составляло 75 686 т⁸. К 28 сентября 1938 г. в надводных силах КБФ числились 2 линкора, 1 крейсер, 1 лидер, 7 эсминцев, 7 сторожевых кораблей, 1 канонерская лодка, 2 минных заградителя, 9 тральщиков, 16 сторожевых катеров, 42 торпедных катера⁹. К 30 ноября 1939 г. надводные силы КБФ имели в своем составе 2 линкора, 1 крейсер, 2 лидера, 11 эсминцев (из них 6 новых), 3 канонерские лодки, 13 сторожевых кораблей (из них 6 новых), 30 тральщиков (из них 10 новых), 33 сторожевых катера (из них 12 новых), 64 торпедных катера и 3 минных и сетевых заградителя¹⁰. На 1 сентября 1940 г. Краснознаменный Балтийский флот располагал 2 линкорами, 2 крейсерами, 2 лидерами, 11 эсминцами (из них 5 новых), 1 канонерской лодкой, 5 минными заградителями (из них 4 малых), 8 сторожевыми

кораблями, 14 быстроходными тральщиками, 22 тихоходными тральщиками, 51 торпедным катером, 22 бронекатерами, 11 сторожевыми катерами типа «МО-4», 19 сторожевыми катерами типа «Рыбинский», 5 учебными кораблями¹¹. К 1 января 1941 г. в надводных силах КБФ насчитывалось уже 2 линкора, 2 крейсера, 2 лидера, 23 эсминца (из них 16 новых), 7 сторожевых кораблей, 1 канонерская лодка, 26 малых охотников за подводными лодками, 25 сторожевых катеров, 31 тральщик, 71 торпедный катер, 22 бронекатера, 5 минных и сетевых заградителей и 6 глиссеров¹².

Кроме крейсеров, лидеров и эсминцев, Краснознаменный Балтийский флот медленно пополнялся и более мелкими единицами — сторожевыми кораблями и тральщиками. В сентябре-октябре 1936 г. вошли в строй сторожевики «Пурга» и «Буря», а в сентябре-октябре 1938 г. — «Снег» и «Туча»¹³. Что касается быстроходных тральщиков типа «Фугас», они вступали в строй тоже необычайно медленными темпами. В итоге в предвоенные годы КБФ постоянно испытывал нехватку в кораблях этого типа. В докладе Военного совета КБФ от 19 августа 1939 г. наркому ВМФ говорилось о потребности Балтийского флота сразу в 100 — 200 тральщиках¹⁴. Именно острейшая нехватка сторожевых кораблей и тральщиков специальной постройки вынудила наркомат ВМФ в сентябре-октябре 1939 г. пойти на мобилизацию более чем 20 судов из состава наркоматов речного (НКРФ) и морского (НКМФ) флотов и ряда научно-исследовательских институтов¹⁵, которые переоборудовались под тральщики и сторожевые корабли (тральщики типа «Ижорец» и «Ленводпуть»).

Нельзя не упомянуть и такое важное событие, как вступление в строй КБФ 29 ноября 1936 г. минного заградителя «Марти», переоборудованного из бывшей императорской яхты «Штандарт»¹⁶. Однако наличие в составе флота всего лишь одного корабля специальной постройки для постановки минных заграждений, которые имели решающее значение для данного ТВД, вызывало большие опасения у командования флота. Большая протяженность заграждаемых районов потребовала бы во время войны большого расхода мин, каковые поставить во всех этих районах, при наличии на КБФ одного минного заградителя «Марти» было просто невозможно. В связи с вышеизложенным нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов просил передать НКВМФ теп-

лоход «Феликс Дзержинский» для использования его в качестве минного заградителя. Просьба его была удовлетворена, и в январе 1940 г. теплоход «Феликс Дзержинский» был передан в состав КБФ для использования в качестве надводного минного заградителя. В октябре 1940 г. новый минный заградитель, переименованный в «Урал», вошел в состав флота¹⁷. Но и этого было мало, поэтому в конце 1940 г. заместитель наркома ВМФ адмирал И. С. Исаков приказал Военному совету КБФ произвести отбор 6–8 судов из числа вспомогательного флота «на предмет их переоборудования под минные заградители в течение периода зимнего 1940–1941 гг. ремонта»¹⁸. Кроме того, нарком ВМФ вошел в Правительство с ходатайством о передаче НКВМФ теплохода «Сибирь», для его последующего переоборудования под минный заградитель¹⁹.

Происходило также и активное перевооружение частей морской авиации на новые типы боевых самолетов. Изначально в первой пятилетке на вооружение авиации флота стали поступать самолеты отечественной конструкции — истребители «И-2», разведчики «Р-3» и гидросамолеты «РОМ-1», «МР-1». Затем в первой половине 1930-х гг. авиация Морских сил Балтийского моря располагала истребителями «И-4» и гидросамолетами «МР-6», «ТБ-1», «Р-6» и «МБР-2». Но с середины 1930-х гг. стали поступать образцы более новой авиационной техники — истребители «И-15», «И-15 бис», «И-16», бомбардировщики «СБ» и «ДБ-3», разведчики «Р-5»²⁰. Наконец, в 1940–1941 гг. ВВС КБФ стали получать на вооружение самые последние образцы авиационной техники — бомбардировщики «ДБ-3ф» и «АР-2», истребители «МиГ-3» и «Як-1»²¹.

К 1 сентября 1940 г. авиация Краснознаменного Балтийского флота имела в своем составе 519 боевых самолетов, из них 245 истребителей, 132 бомбардировщика «ДБ-3» и «СБ», 128 разведчиков «МБР-2», 11 разведчиков «Р-5» и 3 бомбардировщика «ТБ-3»²². На 22 июня 1941 г. количественный состав авиации КБФ достиг уже 656 боевых самолетов, из них 353 истребителя, 172 бомбардировщика и торпедоносца и 131 разведчик²³.

В итоге предвоенного строительства к 22 июня 1941 г. надводные силы КБФ включали в себя: 2 линкора, 2 крейсера, 2 лидера, 19 новых эсминцев (из них 5 в достройке), 7 старых эсминцев (из них 1 в ремонте),

7 сторожевых кораблей (из них 3 в ремонте), 2 канонерские лодки, 18 базовых тральщиков (из них 4 в достройке и 1 в ремонте), 17 тихоходных тральщиков, 4 надводных заградителя, 48 сторожевых катеров типа «МО», 79 торпедных катеров, 4 бронекатера, 6 плавбаз подводных лодок. В подводные силы Балтфлота входили 9 подлодок типа «К» (из них 7 в достройке и 2 уходили на СФ), 15 подлодок типа «С» (из них 1 в достройке и 2 уходили на СФ), 4 подлодки типа «Л» (из них 2 в достройке и 1 в ремонте), 24 подлодки типа «Щ» (из них 6 в достройке и 2 в ремонте), 27 подлодок типа «М» (из них 6 в достройке и 1 в ремонте), 3 подлодки типа «П» и 7 старых подлодок²⁴.

Вспомогательный флот КБФ насчитывал 190 судов, в том числе 12 транспортов, 40 ледоколов и буксиров, 10 плавучих кранов, 21 наливная баржа, 12 угольных барж, 35 сухогрузных барж, 15 плашкоутов, 14 различных катеров, 2 санитарные баржи, 5 специальных судов, 4 танкера, 1 киллектор²⁵.

Военно-воздушные силы КБФ состояли из 61-й истребительной авиабригады, 10-й авиабригады, 8-й бомбардировочной авиабригады и 15-го разведывательного авиаполка, а также учебного центра и насчитывали 714 самолетов²⁶. Система базирования КБФ включала в себя Главную базу (Таллин) с тылом флота, военно-морские базы в Ханко, Кронштадте, Риге и Либаве (Лиенае) с тылами баз. Кроме того, флот мог базироваться в Виндаве (Вентспилсе), Палдиски, Выборге, на Моонзундских островах, в Ораниенбауме, маневренной базе Ручьи и в Ленинграде²⁷.

Прежде всего, бросается в глаза явная несбалансированность боевого состава КБФ в плане соотношения основных классов боевых кораблей. Оба линкора были кораблями старой постройки и к концу 1930-х гг., несмотря на предпринятую модернизацию, они уже морально устарели. Крейсера «Киров» и «Максим Горький» обладали очень хорошими тактико-техническими данными, но имели весьма слабое бронирование при довольно солидной артиллерии. Количество эскортных кораблей (лидеры и эсминцы) было невелико, что позволяло с большим трудом обеспечивать охрану лишь основных соединений КБФ. Для выполнения каких-либо других задач (например, прикрытия десантной операции) эсминцев уже явно не хватало. Кроме того, Краснознаменный Балтийский флот испытывал перед войной острей-

шую нехватку тральщиков и сторожевых кораблей. Фактически тральщиков едва хватало для обеспечения выходов эскадры флота в море, но на другие задачи их уже неоткуда было взять. Вряд ли можно признать нормальным и тот факт, что в составе КБФ было всего-навсего два минных заградителя специальной постройки («Марти» и «Урал»). Ведь в случае их гибели флот рисковал вообще оказаться без специальных минных кораблей. Слабым местом было полное отсутствие в составе КБФ специальных десантных кораблей.

В то же время, Краснознаменный Балтийский флот располагал очень мощной и развитой системой береговой обороны, а также вполне достаточным количеством оборудованных военно-морских баз. Однако наличие большого количества береговых батарей всех калибров имело оперативный смысл лишь в том случае, если ситуация на сухопутном фронте изначально носила бы для КБФ благоприятный, устойчивый характер.

2. Боевая подготовка на флоте

Период 1935–1936 гг. очень показателен при исследовании вопроса о боевой подготовке КБФ в предвоенные годы. Вопреки распространенному мнению о том, что именно последовавшие затем массовые репрессии стали самой главной причиной низкого уровня боевой подготовки, и особенно оперативно-тактической подготовки командно-начальствующего состава в конце 1930-х гг., следует заметить, что картина представляется далеко не столь однозначной.

По итогам многочисленных учений, походов, маневров и учебно-боевых операций Краснознаменного Балтийского флота, предпринятых им в 1935–1936 гг., выяснилось, что боевое управление силами флота носит пока еще недостаточно грамотный характер. Задачи соединениям и частям зачастую ставились командирами неконкретно, без учета складывающейся ситуации. При планировании и проведении различных учебно-практических мероприятий нередко наблюдалось проявление формализма, упрощенчества и условности, с целью достижения наилучших результатов. Естественно, что полученные при подобных ухищрениях оценки по проведенным операциям, учениям и играм носили не вполне объективный характер. Как правило, на большинстве учений и учебно-боевых операций оказывалась

неудовлетворительно отработанной оперативная разведка. Связь действовала весьма неустойчиво, с большой перегрузкой. Штабы еще не могли показать себя в качестве настоящих органов управления соединениями флота.

В то же время были достигнуты определенные успехи в боевой подготовке подводных лодок и морской авиации, которые приобрели большое значение в условиях Балтики. Впрочем, отдельные положительные факты в подготовке некоторых соединений КБФ не должны вводить исследователей в заблуждение. Достигнутые флотом успехи носили все же частный характер и не имели решающего значения для боеготовности флота в целом. Поэтому говорить о том, что перед репрессиями 1937 — 1938 гг. на Краснознаменном Балтийском флоте с боевой подготовкой все обстояло исключительно благополучно, и она была высокой, а потом вдруг резко ухудшилась, будет все же неправомерно. Многие отрицательные явления, особенно в подготовке командного состава, имели место задолго до вышеуказанных печальных событий.

Крайне плохо была поставлена на флоте оперативная разведка, что обнаруживалось почти на каждой оперативной игре или отрядном учении. Новые боевые корабли, поступившие в большом количестве на вооружение Краснознаменного Балтийского флота, не были достаточно хорошо изучены личным составом, из-за чего на них случалось немало аварий и поломок. Командный состав КБФ практически не изучал Балтийский театр за пределами собственных государственных вод (Балтийское море, Ботнический залив).

Неудовлетворительно были отработаны и проверены тактические приемы нанесения совместных ударов флота и авиации по укрепленным районам и огневым точкам противника. Точно так же не решались задачи по нарушению коммуникаций противника и уничтожению флота противника в открытом море путем взаимодействия надводных, подводных и военно-воздушных сил флота. Балтийским флотом практически не производились решения боевых задач в зимних условиях, ввиду «сезонности» (корабли занимались маневрами и учениями преимущественно в течение весенне-летнего периода года) плавания флота.

Отдельного внимания заслуживает вопрос об оперативной и тактической подготовке командного и начальствующего состава КБФ. Немалый и несомненный ущерб нанесли флоту политические репрессии.

В итоге перед войной с Финляндией Краснознаменный Балтийский флот осенью 1939 г. оказался не полностью подготовленным к ведению боевых действий, да еще и в сложных условиях зимнего периода. Со всей очевидностью это подтвердила советско-финляндская война 1939 — 1940 гг.

И хотя результаты советско-финляндской войны на море отчетливо выявили основные недостатки в боевой подготовке личного состава флота на Балтике, своевременных выводов из этого сделано не было.

В период со 2 по 10 декабря 1940 г. в Москве проходил сбор командующих флота и флотилиями, посвященный итогам боевой подготовки на флотах за 1940 г. и обобщению опыта продолжавшейся Второй мировой войны. Как выяснилось из доклада наркома ВМФ адмирала Н. Г. Кузнецова, в течение 1940 г. Военный совет КБФ не занимался устранением имевшихся на флоте недостатков в своей боевой и оперативной подготовке, в результате чего положение с подготовкой на Краснознаменном Балтийском флоте оказалось просто катастрофическим. Если на Черноморском и Тихоокеанском флотах в 1940 г. действительно имело место значительное улучшение показателей в артиллерийской, минно-торпедной, химической и электромеханической подготовке²⁶, то на Краснознаменном Балтийском флоте, по словам Н. Г. Кузнецова, получился «безусловный провал»²⁷.

По всем вышеперечисленным видам боевой подготовки наблюдалось резкое ухудшение показателей по сравнению с прошлым 1939 г. Например, по общему выполнению плана артиллерийских стрельб в 1940 г., Краснознаменный Балтийский флот стоял позади всех флотов³⁰. План по морским и береговым стрельбам был выполнен на Балтике всего лишь на 59 %, в то время как на Амурской флотилии — на 104 %, на Северном флоте — на 86 %, на Черноморском флоте — на 83,5 % и на Тихоокеанском флоте — на 76,7 %. В итоге КБФ оказался на 4-м месте. По минно-торпедной подготовке Балтийский флот также находился на 4-м месте, уступая Амурской флотилии, Черноморскому

и Тихоокеанскому флотам. В частности, план торпедных стрельб был выполнен на 57,9 %, а план минных постановок — на 47,7 %. По боевой подготовке подводных лодок Краснознаменный Балтийский флот выполнил КПЛ на 88 % со средним баллом 3,7 и занял 3-е место в общем списке. Отрицательным моментом в подготовке подлодок Балтфлота было то, что они вообще не проводили минных постановок и учений по противолодочной обороне. План торпедных атак был отработан подлодками на 85 %, план артиллерийских стрельб — на 60 %, а план зенитных стрельб — на 52 %.

Хуже всего обстояло дело на КБФ с химической подготовкой: 30 % учений были проведены хорошо, 40 % — удовлетворительно и 30 % — неудовлетворительно. В итоге Балтфлот оказался на 6-м месте по этому показателю. Отмечалось также отставание КБФ в аварийно-спасательной подготовке³¹.

Причину этого неожиданного падения нарком ВМФ видел в том, что на Балтике «поздно спохватились и не вмешались в боевую подготовку флота, считая, что он проводит много реорганизационных мероприятий»³². Тем не менее, как сообщил Кузнецов, командование КБФ даже не выполняло указаний наркомата ВМФ, не принимало помощи, которую ему предлагали, и вообще «жили по-своему, умничали»³³. Так что результат оказался вполне логичный и предсказуемый.

Особую настороженность у наркома ВМФ вызывало состояние дисциплины на Балтике. По данным Кузнецова, отношение к указам Верховного совета СССР носило сутубо формальный характер. Высший и старший командно-начальствующий состав флота не показывал примера дисциплинированности подчиненным. Борьбе с расхлябанностью и недисциплинированностью, как считал Н. Г. Кузнецов, командованием КБФ еще не был придан принципиальный характер³⁴.

Подводя итоги, Кузнецов приказывал Военному совету КБФ «немедленно переключиться на непосредственное руководство боевой подготовкой, требовать более самостоятельной и ответственной работы старших и высших начальников по вопросам боевой подготовки». Далее нарком особо подчеркнул, что следует не допускать «гастролерства» командиров, а заставлять их руководить путем показа, «начиная с мелочей впредь до полной отработки отстающего корабля, батареи или соединения». Начальнику ГМШ было поручено орга-

низовать проверку соединений перед следующим учением и дать свое заключение о готовности к нему³⁵.

Как видно из приведенных фактов, на протяжении 1940 г. высшее командование ВМФ постоянно выражало законное беспокойство по поводу низкого уровня боевой подготовки и боеготовности на Краснознаменном Балтийском флоте.

Заканчивая декабрьский сбор высшего командного состава флота, нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов поставил перед всеми флотами задачи на будущий 1941 г. Самой важной задачей на ближайшее время, как считал Кузнецов, являлась необходимость «закрепиться на том уровне, на котором мы стоим»³⁶. Это было необходимо сделать на тот случай, если флоты не удержатся на достигнутом уровне и «заснут», а к марту 1941 г. они, по словам Кузнецова, неизбежно очутятся «в положении весны 1940 года». Тогда, естественно, программу боевой подготовки придется начинать с самого начала и весь год придется гоняться за прошлогодними показателями. Основой содержания боевой подготовки флотов теперь следовало считать оперативно-тактическую подготовку командного состава. Нарком призвал Управление боевой подготовки (УБП) и Оперативное управление ВМФ немедленно изменить задачи на 1941 г. так, «чтобы основным содержанием были бы тактические учения»³⁷. Чтобы соединения смогли вовремя добраться до решения оперативно-тактических вопросов, как полагал Н. Г. Кузнецов, можно было сократить количество огневых задач, которые отнимали очень много учебного времени. Кроме того, нарком порекомендовал поменьше отпускать высший начальствующий состав и командиров соединений в отпуска, поскольку это способствует общей расслабленности комсостава.

Кузнецов всячески торопил собравшихся флагманов и командиров, напоминая им, что «время нас не ждет», а потому темпы в боевой подготовке «должны быть более быстрыми, чем они были до сих пор»³⁸. Нарком призвал командиров немедленно перестроиться на новый лад и перестроить свою работу по-новому. В заключение он выразил надежду, что в новом 1941 г. Военно-морской флот сможет, наконец, выправить все недостатки и достигнуть дальнейших успехов.

В новом 1941 г. Военно-морской флот должен стать полностью боееспособным и готовым для решения возложенных на него задач, на

базе опыта современной войны. Основной задачей на 1941 г. Н. Г. Кузнецов поставил «достижение слаженного взаимодействия всех сил флота для разгрома противника при решении типовых операций в любое время года и суток»³⁹.

Несомненно, что все учебно-практические мероприятия, проведенные на флоте в первой половине 1941 г., несколько подняли общий уровень оперативной подготовки командного состава КБФ, но решительно изменить что-либо в системе подготовки флота накануне надвигавшейся войны было уже невозможно. Время для исправления ситуации было уже потеряно, и Балтийский флот вступил в войну не вполне подготовленным.

3. Оперативное планирование на КБФ

Как мы видели, на протяжении 1935 – 1938 гг. в оперативном планировании Краснознаменного Балтийского флота происходил процесс постепенного усложнения его задач на случай войны. Если вначале командование РКВМФ и КБФ придерживалось оборонительной стратегии действий, то затем оно перешло к наступательной стратегии. Причем, если вначале задачи, ставившиеся Балтийскому флоту, хоть в какой-то мере отвечали его силам и возможностям, то впоследствии наметилась опасная тенденция преувеличения своих сил и, соответственно, недооценки сил противника. Причем эта направленность оперативных планов КБФ постоянно усиливалась и к концу 1930-х гг. привела к явной невозможности их осуществления.

Основными особенностями планирования КБФ во второй половине 1930-х гг. был сугубо формалистический подход к определению своих противников и постановке оперативных задач. А именно, командование КБФ пребывало в твердой уверенности, что противник будет действовать именно так, как оно наметило себе. Каких-либо альтернативных вариантов при этом не допускалось. Противодействия со стороны неприятеля не ожидалось. В результате планы носили какой-то абстрактный, искусственный характер. Еще одним крайне важным недостатком советского военно-морского планирования были устаревшие представления командования о характере будущей войны на море.

Складывается впечатление, что командование ВМФ и КБФ отстало по уровню военно-морской теории почти на 20 лет. Советской стороной при разработке планов войны практически не учитывались новейшие средства ведения войны на море (ПЛО, ПВО, минно-торпедная авиация и др.). Совершенно условно и несерьезно были спланированы наиболее важные минно-заградительные операции КБФ. В итоге оперативные планы КБФ приобрели такие опасные черты, как самоуверенность и непродуманность хотя бы в основных, узловых вопросах.

Оценивая ситуацию с составлением оперативного плана КБФ накануне советско-финляндской войны 1939 — 1940 гг., нельзя не заметить нескольких существенных недостатков, допущенных при этом. Главным изъяном оперативного плана КБФ была заведомая невыполнимость большинства поставленных задач. И дело было не только в том, что их было много (только основных задач — пять), но главным образом в том, что над способом их реализации мало кто из высших командиров флота (и в первую очередь, сам нарком ВМФ) всерьез задумывался. Вряд ли стоило гоняться за несколькими зайцами сразу, вместо того чтобы заняться выполнением наиболее важной задачи (например, поддержка левого фланга 7-й армии). По мере дальнейших разработок план боевых действий все время усложнялся и обрастал дополнительными задачами. Все это делало оперативный план неисполнимым в принципе. Впоследствии, уже после войны, о некоторых невыполненных флотом задачах предпочли вообще не вспоминать (например, о плане уничтожения финского ВМФ).

Одним из обстоятельств, сильно повлиявших на составление плана боевых действий КБФ, было плохое знание противника. Из-за неудовлетворительной деятельности Разведывательного отдела флота информация о финских военно-морских силах (и в первую очередь о береговой обороне) либо носила недостоверный характер, либо была явно недостаточной. Отсутствие точных данных о финском ВМФ привело к поверхностной оценке возможностей противника и способствовало очень неглубокой проработке ряда важных операций КБФ.

Большим недостатком оперативного плана было то, что в него были включены такие операции, которые в мирное время совершенно не обрабатывались. Командование КБФ очень слабо представляло себе

(если вообще представляло), каким образом, например, следует организовать совместные действия подлодок, легких сил и авиации по организации блокады побережья Финляндии. Вполне естественно, что поскольку до войны этим вопросом специально не занимались, данная задача так и осталась невыполненной. Тем более что этому способствовали и дополнительные сложности. Итак, можно сказать, что план боевых действий КБФ явился одной из отправных точек всех дальнейших неудач флота в период войны.

Оценивая планы командования КБФ за период советско-финляндской войны в развитии, приходится констатировать, что, как и раньше, присущие им характерные черты советского оперативного планирования — нереальность и формализм — не только не исчезали, но, наоборот, усиливались. На бумаге Краснознаменный Балтийский флот был готов вести успешные военные действия со всеми флотами стран Скандинавии вместе взятыми, да еще и заодно с военно-морскими силами Англии и Франции. Мало того, от Балтфлота требовалось не просто успешно отразить удары ВМС противника, но еще и нанести им решительное поражение. Причем количество участников неприятельской коалиции все время увеличивалось, и, соответственно, увеличивалось и количество боевых задач КБФ. Впрочем, последнее обстоятельство нисколько не смущало командующего и начальника Штаба КБФ. Вероятно, они следовали нехитрому принципу «чем больше неприятелей — тем больше чести» и предполагали разбить всех противников сразу, одним мощным ударом. К сожалению, реальность оказалась совершенно иной, куда более трагичной и неожиданной, к которой наше командование не было готово.

Нельзя не сказать и о том, какую оценку дало в 1940 г. руководство наркомата ВМФ оперативным разработкам Штаба КБФ, а также запискам командиров по поводу вероятных операций на балтийском театре. 3 декабря 1940 г. начальник Оперативного управления ГМШ контр-адмирал В. А. Алафузов направил заместителю наркома ВМФ адмиралу И. С. Исакову доклад, где изложил свое мнение по поводу выполнения персональных заданий командующими и начальниками штабов флотов и флотилий. Рассмотрев их, Алафузов пришел к довольно неутешительным выводам. А именно, по его мнению, «произведенная оперативная оценка театра поверхностна и мало убедительна»⁴⁰.

Кроме того, у большинства исполнителей отсутствовало «ясное представление о характере боевых действий на своем театре» и обнаружилось «недостаточное знание своего вероятного противника и самого театра»⁴¹. Далеко не все исполнители подошли с полной ответственностью к своей работе: в решениях отсутствовал глубокий анализ и учет обстановки на ТВД, расчеты зачастую были поверхностны, задачи частям неконкретны. В целом разработка боевой документации была признана начальником Оперативного управления ГМШ низкой по качеству, а оформление — небрежным⁴². И хотя планы операций и записки командования КБФ не были приведены в качестве наихудших образцов, в числе лучших они также не числились. Общий вывод, сделанный В. А. Алафузовым, гласил: «В целом, качество выполненных работ неудовлетворительно, что говорит о низкой оперативной и тактической подготовке основного руководящего состава флотов и флотий и вместе с тем о недостаточно серьезном отношении их к работе над собой в этой области»⁴³. Ознакомившись с докладом начальника Оперативного управления ГМШ, заместитель наркома ВМФ И. С. Исаков отправил его наркому ВМФ Н. Г. Кузнецову, сопроводив следующей резолюцией: «После просмотра работ, к сожалению, вынужден согласиться с заключением. Прошу обратить внимание на отсутствие дисциплины верхнего звена, так как часть командования флотом Вашего приказа не выполнили»⁴⁴. Данное замечание говорит о многом, свидетельствуя о крайне слабой оперативной подготовке даже высшего командно-начальствующего состава РКВМФ.

В новом 1941 г. основные положения для составления оперативного плана КБФ остались практически неизменными.

Оценивая процесс оперативного планирования КБФ в 1940 г. — начале 1941 г., прежде всего надо сказать, что в нем не было постоянной, неизменной составляющей. Все основные положения определялись складывавшейся военно-политической ситуацией в Европе. А уже в связи с этим определялись вероятные противники Советского Союза и ставились боевые задачи флоту. Можно даже проследить по периодам, как менялись представления советского руководства о характере неприятельской коалиции. Если в январе-феврале 1940 г. в блок агрессоров входили Финляндия и Швеция, в марте-мае — Англия, Франция, Финляндия, Швеция, то начиная с июня-июля 1940 г.

основным противником СССР становится уже Германия, при поддержке вышеупомянутых северных стран. Причем здесь стоит сказать, что процесс определения Германии в качестве вероятного противника растянулся до сентября 1940 г., когда были окончательно утверждены планы основных операций КБФ, что свидетельствует об определенных колебаниях среди советского военно-политического руководства. В начале 1941 г. противники оставались все те же, соответственно, и боевые задачи тоже не претерпели больших изменений.

При рассмотрении «Общего плана действий КБФ» 1940 г., планов самостоятельных операций, «Соображений» начальника Штаба КБФ Ю. А. Пантелеева, а также оперативного плана 1941 г. бросается в глаза невероятная самоуверенность нашего морского командования. Прежде всего, как можно было планировать операции флота на передовом театре — в южной Балтике, не обеспечив при этом даже собственного ближайшего тыла — своих коммуникаций в Финском заливе, которые, по признанию Пантелеева, на всем своем протяжении находились под ударами противника? Будучи перегруженным большим количеством наступательных задач, оперплан вступал в сильное противоречие с реальным количественным и качественным составом КБФ на тот момент. Практически все соединения КБФ получили явно непосильные задачи. При этом необходимо помнить, что результаты боевой подготовки КБФ в 1940 г. оказались более чем неутешительными, на что особо обратил внимание нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов в своем докладе на декабрьском совещании командующих флотами и флотилиями в 1940 г.

Наконец, самым главным недостатком плана Краснознаменного Балтийского флота была заложенная в него порочная идея неподвижных приморских флангов армии. Другой вариант действий не предусматривался. По мнению Военного совета, даже для располагавшейся вблизи границы военно-морской базы Лиепая не существовало равным счетом никакой угрозы. В связи с этим база была опасно перегружена боевыми и вспомогательными кораблями, часть из которых находилась в ремонте. Как результат, на второй день войны, 23 июня 1941 г., в Лиепаяе был взорван целый ряд ценных боевых кораблей (эсминец «Ленин» и 5 подлодок). Естественно, что никто всерьез и не думал о возможности потери Главной военно-морской базы

в Таллине. Считалось, что уж она-то находится в таком глубоком и безопасном тылу, что о возможности ее потери беспокоиться не стоит. В немалой степени именно этим убеждением объяснялась столь поздняя эвакуация кораблей из Таллина, имевшая такие катастрофические последствия. Советское высшее командование было уверено в том, что Красная армия с первого дня войны будет преспокойно наступать вглубь территории Польши и Германии, а Краснознаменный Балтийский флот тем временем окажет поддержку ее действиям с моря. Подобное легкомыслие впоследствии дорого обошлось не только РККА, но и самому Балтийскому флоту.

Иными словами, оперативный план КБФ носил сугубо абстрактный, умозрительный характер, будучи составленным не применительно к создавшейся оперативно-стратегической обстановке и к имеющимся силам, а вообще — из расчета на значительное усиление флота в дальнейшем, его более высокую боевую подготовку и стабильное положение приморских флангов. Исходя из этого, складывается впечатление какой-то бесцельности, бессмысленности работы Штаба флота в целом. Ведь зачем составлять план, выполнение которого возможно лишь при наличии целого ряда условий? И тем не менее это было характерной чертой всего советского оперативного планирования накануне войны.

В итоге в условиях реальных боевых действий с сильным противником — ВМС Германии — в 1941 г. Краснознаменному Балтийскому флоту пришлось решать принципиально иные задачи. По мнению адмирала В. Г. Егорова, основными задачами КБФ в новых условиях стали оборонительные действия морской пехоты на суше, поддержка действий армии огнем корабельной артиллерии, удары морской авиации по сухопутным объектам и эвакуационные мероприятия⁴⁵. Причем эти задачи стали для КБФ основными на протяжении трех лет войны, и лишь с лета-осени 1944 г. Балтийский флот смог постепенно перейти к наступательным действиям.

4. Политические репрессии и ситуация с командными кадрами

Многочисленные бреши в командном составе КБФ, образовавшиеся в результате политических репрессий 1937 — 1939 гг., были запол-

нены по большей части малоподготовленными, сравнительно молодыми офицерами. Результаты такой политики стали сказываться достаточно быстро. На заседании Военного совета КБФ в присутствии наркома ВМФ, состоявшемся 4 июня 1939 г., выявилась довольно неутешительная картина: низкий уровень подготовки командно-начальствующего состава флота. Достаточно привести следующие выдержки из заметок к докладу ВС КБФ: «...Из семи командиров СКР только один командует второй год. Из 17-ти командиров ПА (3-я БПА) только один допущен к самостоятельному управлению. Большая часть командиров командует первый год...»⁴⁶. Было также отмечено слабое руководство такими основными соединениями КБФ, как: Бригада миноносцев, 1-я бригада подлодок, Бригада заграждения и траления, Охрана водного района и др.⁴⁷

В то же время справедливости ради надо сказать, что недостаток квалифицированных командиров объяснялся не одним лишь фактором репрессий, но еще и тем обстоятельством, что в конце 1930-х гг. Краснознаменный Балтийский флот (как и Красная армия) испытывал бурный рост и значительно вырос в количественном отношении. Формировалось большое количество новых соединений и частей, которые требовали подготовленных командиров и начальников. А система подготовки кадров РККФ в то время была такова, что не могла дать высококвалифицированных офицеров.

В итоге к началу советско-финляндской войны 1939—1940 гг. мало кто из лиц высшего командного состава КБФ обладал в полной мере необходимыми опытом и знаниями для занятия своей должности. Например, командующий КБФ флагман 2 ранга В. Ф. Трибуц имел опыт командования лишь эсминцем «Яков Свердлов», после чего в течение двух лет (1937—1939) работал в Штабе флота, последовательно занимая там должности начальника отдела боевой подготовки, исполняющего обязанности начштаба и начальника Штаба КБФ⁴⁸. Таким образом, Трибуц никогда не командовал соединениями кораблей и сразу с должности командира корабля перешел на должность начальника Штаба флота, которую он занимал всего-то один год. Вряд ли подобный стаж службы можно считать достаточным для занятия должности командующего флотом. Капитан 1 ранга Ю. А. Пантелеев, командовавший ранее 2-й бригадой подлодок на Черноморском флоте, а затем исполнявший обязанно-

сти заместителя председателя Постоянной приемной комиссии при наркомате ВМФ, был назначен на должность начальника Штаба КБФ лишь 26 октября 1939 г., то есть за месяц до начала войны с Финляндией⁴⁹. Вполне естественно, что за такой короткий промежуток времени он вряд ли успел как следует ознакомиться со своими обязанностями.

При проведении проверки состояния учета в отделе командно-начальствующего состава КБФ заместитель наркома ВМФ по кадрам корпусной комиссар С. П. Игнатьев пришел к выводу, что «вопреки неоднократным указаниям о недопустимости частых переводов командного состава с одного корабля на другой, частые и недостаточно продуманные переводы продолжают иметь место на КБФ». Выяснилось, что некоторые командиры соединений переставляли по своему усмотрению командиров, не докладывая о произведенных перестановках даже Военному совету КБФ⁵⁰. За невыполнение указаний о своевременных докладах об исполнении приказов наркома ВМФ начальнику отдела командно-начальствующего состава КБФ полковому комиссару Бабинцеву был объявлен выговор⁵¹.

Характеризуя командно-начальствующий состав КБФ, в большинстве своем еще молодой и неопытный, который затем вступил в войну с Финляндией, командующий Балтфлотом флагман 2 ранга В. Ф. Трибуц признался на совещании Военного совета КБФ в январе 1940 г. в следующем: «Все мы с Вами молодые, никто из нас боевого опыта именно в той должности, в которой находимся сейчас, не имел и потому учимся сами и учим других»⁵². Чуть позже, уже после окончания войны, Трибуц в одном из своих выступлений вновь вернулся к данной теме, заявив, что «командно-политический состав по своему боевому опыту, по своим навыкам в условиях быстро растущего флота, безусловно, молодой, малоопытный»⁵³. Думается, что с данным утверждением командующего флотом нельзя не согласиться. Но при этом следует не забывать, что процесс учебы и вхождения в должность многих командиров Краснознаменного Балтийского флота пришлось именно на период боевых действий с Финляндией, и поэтому им приходилось делать это в несколько экстремальных условиях и довольно высокой ценой.

В какой-то мере естественный отбор среди командного состава КБФ был произведен в ходе советско-финляндской войны 1939—1940 гг.

Во время войны были сняты со своих должностей: командир Отряда легких сил КБФ капитан 1 ранга Б. П. Птохов (был также снижен в воинском звании до капитана 2 ранга — за систематическое пьянство и срыв боевой операции), командир Лиепайской военно-морской базы капитан 1 ранга А. П. Шергин (за бездеятельность), командир 2-й бригады подводных лодок капитан 1 ранга Д. М. Косьмин (за неудовлетворительное руководство), начальник штаба 2-й бригады подводных лодок капитан 3 ранга А. Г. Лопухин (за плохое руководство), начальник штаба ВВС КБФ майор А. И. Зенкин (за неудовлетворительное руководство), командир 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС КБФ полковник В. П. Воробьев, командир 57-го скоростного бомбардировочного авиаполка ВВС КБФ майор С. И. Снетков и ряд более мелких командиров⁵⁴.

В ходе совещания командиров и комиссаров КБФ 13–14 марта 1940 г. заместитель наркома ВМФ флагман флота 2 ранга И. С. Исаков сообщил присутствующим важную мысль наркома ВМФ. По словам Исакова, он недавно имел беседу с наркомом ВМФ Н. Г. Кузнецовым, который откровенно высказал ему свое мнение о причинах многочисленных неудач во время недавней советско-финляндской войны. В передаче Исакова, нарком ВМФ заметил следующее: «...Прошедшие боевые события и выводы из них показывают, что мы плохо изучили людей. Может быть, мы много возились, но методика у нас неправильная. Больше всего у нас было формальное изучение, по анкетам и т. д. Нарком сказал, война показала, что часть фигур оказались дутыми. У человека замечательная выправка, аттестация и т. д., а на деле все далеко не замечательно. А многие люди, которых мы недооценивали за то, что они несколько развязны и т. д., оказалось, подходят под 100 % театральный положительный тип. Они оказались на большой высоте и награждены и т. д. Мы не так работали с людьми, как надо, и не сумели в них разобраться...»⁵⁵. Что и говорить, очень интересное и самокритичное высказывание, особенно по части неумения разбираться в людях. Ведь все командиры соединений и частей, начальники штабов и разные специалисты прошли через утверждение их кандидатур на соответствующие должности самим наркомом ВМФ. Впрочем, нельзя забывать, что Кузнецов лишь недавно занял должность наркома ВМФ и не имел еще достаточного опыта руководящей рабо-

ты такого уровня. И тем не менее Н. Г. Кузнецов вовремя сделал правильные выводы относительно кадровой политики на флоте.

Уже позднее, на совещании командующих флотами и флотилиями в декабре 1940 г., нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов был вынужден признаться: «...Но самым слабым звеном, повторяю, мы считаем сейчас подготовку начальствующего состава, который не может еще не в полной мере использовать и личный состав, подчиненный ему. Если разбить на некоторые категории начальствующий состав, то мы считаем наиболее слабым звеном — звено высшего начальствующего состава...»⁵⁶. К сожалению, надо сказать, что высший командно-начальствующий состав флота к началу Великой Отечественной войны остался прежний, чем и объяснялись последующие неудачные боевые действия флотов на протяжении всей войны.

Общие выводы

Таким образом, Краснознаменный Балтийский флот накануне Великой Отечественной войны, с одной стороны, являлся весьма мощным стратегическим объединением, обладавшим немалыми силами и средствами. Он существенно превосходил по многим позициям военно-морские силы соседних северных государств. С другой стороны, КБФ был крайне несбалансирован по основным типам боевых кораблей и довольно плохо обеспечен вспомогательными судами. Система базирования КБФ имела ту особенность, что подвергалась очень сильному риску в случае неблагоприятного развития военной ситуации на сухопутном фронте. Поэтому отсутствовала устойчивая база для обеспечения боевой деятельности флота.

Боевая подготовка флота характеризовалась многими недостатками и в основном носила сумбурный характер. Подготовка личного состава и, прежде всего, оперативная и тактическая подготовка командиров была не на высоте, и, как правило, имела неудовлетворительные результаты.

Очень большим и важным недостатком в деле подготовки КБФ к войне было совершенно абстрактное и оторванное от реальности планирование боевых действий. Оно совершенно не учитывало возможных вариантов развития событий, а подстраивалось под искусственные схемы, спускаемые вышестоящим руководством.

К сожалению, ситуация с обеспечением командными кадрами в 1930-х гг. была такова, что руководство соединениями и частями КБФ находилось не на должном уровне. А это напрямую влияло на качество принимаемых данными командирами оперативных решений.

Все вышесказанное позволяет утверждать, что в 1941 г. Краснознаменный Балтийский флот по многим параметрам не соответствовал требованиям современной войны и был не полностью готов к ней. Все это трагическим образом сказалось в ходе начавшейся Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.

примечания

¹ Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И. История отечественного судостроения. Т. 4. С. 230 – 237, 244 – 246, 249 – 254; Грибовский В. Ю. Рабоче-Крестьянский Военно-Морской флот в предвоенные годы 1936 – 1941: учеб. пособие. СПб., 1996. С. 9, 10, 25, 26, 29, 30.

² Дмитриев В. И. Советское подводное кораблестроение. М., 1990. С. 101, 116, 139, 241, 243 – 245, 247 – 249, 252 – 254; Дмитриев В. И., Чемесов О. Г. В глубинах Балтики. М., 1988. С. 20, 21; Игнатъев Э. П. Подводные лодки XII серии. СПб., 1996. С. 12; Балакин С. А., Морозов М. Э. Подводные лодки типа «С» // Морская коллекция. 2000. № 2 (32). С. 5; Адмиралтейские верфи: люди, корабли, годы. 1926 – 1996. С. 354 – 356; РГАВМФ. Ф. р-1678. Оп. 1. Д. 66. Л. 189, 328.

³ Балакин С. А., Морозов М. Э. Указ. соч.; Игнатъев Э. П. Указ. соч.

⁴ РГАВМФ. Ф. р-1877. Оп. 1. Д. 166. Л. 156.

⁵ Морин А. Б. Эскадренные миноносцы типа «Гневный». СПб., 1994. С. 25; Качур П. И. Лидеры типа «Ленинград» // Морская коллекция. 1998. № 6 (24). С. 10 – 14; Усов В. Ю. Крейсер «Максим Горький». СПб., 1993. С. 2; РГАВМФ. Ф. р-1678. Оп. 1. Д. 65. Л. 107, 204; Д. 66. Л. 164; Д. 67. Л. 43.

⁶ Балакин С. А. «Сообразительный» и другие: эскадренные миноносцы проекта 7у // Морская коллекция. 1997. № 6 (18). С. 23 – 26.

⁷ РГАВМФ. Ф. р-1678. Оп. 1. Д. 313. Л. 9.

⁸ РГАВМФ. Ф. р-1678. Оп. 3. Д. 261. Л. 4, 18.

⁹ РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 7. Д. 278. Л. 14.

¹⁰ РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 507. Л. 2, 2об., 4 об.; Петров П. В. Перечень кораблей и судов КБФ (на 30 ноября 1939 г., без учета Ладожской военной флотилии) // Тайфун. 1999. № 3. С. 36, 37.

¹¹ РГАВМФ. Ф. р-1877. Оп. 1. Д. 166. Л. 16, 17.

¹² РГАВМФ. Ф. р-1877. Оп. 1. Д. 420. Л. 33 – 35.

¹³ Бережной С. С. Корабли и суда ВМФ СССР 1928 – 1945. М., 1988. С. 197, 198.

¹⁴ РГАВМФ. Ф. р-1877. Оп. 1. Д. 157. Л. 124 – 128.

¹⁵ РГАВМФ. Ф. р-1678. Оп. 1. Д. 68. Л. 45, 83.

¹⁶ Адмиралтейские верфи ... С. 59, 365.

¹⁷ РГАВМФ. Ф. р-1678. Оп. 1. Д. 126. Л. 119; Бережной С. С. Корабли и суда ... С. 457.

¹⁸ РГАВМФ. Ф. р-1877. Оп. 1. Д. 167. Л. 312.

¹⁹ Там же.

²⁰ Егоров В. Г., Мясягин В. П., Амусин Б. М. и др. Очерки из истории Балтийского флота. Калининград, 2001. Кн. 4. С. 75–78; Иванов П. Н. Крылья над морем: история создания, развития и боевой деятельности авиации ВМФ СССР. М., 1973. С. 50, 51.

²¹ Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941–1945 гг.: в 4 кн. Кн. 1: Оборона Прибалтики и Ленинграда 1941–1944 гг. С. 19.

²² РГАВМФ. Ф. р-1877. Оп. 1. Д. 166. Л. 17.

²³ Оборона Прибалтики и Ленинграда ... С. 18, 19.

²⁴ Таблица корабельного состава сил КБФ и дислокация перед началом войны. Приложение № 2 // РГАВМФ. Ф. р-2251; Егоров В. Г., Амусин Б. М., Беленьков С. В. Очерки из истории Балтийского флота. Калининград, 1999. Кн. 2. С. 133.

²⁵ Ведомость наличия и потерь плавсредств тыла Краснознаменного Балтийского флота за период войны с 22.06.41 по 31.12.41 года. Приложение № 8 // РГАВМФ. Ф. р-2251.

²⁶ Дислокация ВВС КБФ к началу войны. Приложение № 3 // РГАВМФ. Ф. р-2251.

²⁷ Золотарев В. А., Козлов И. А. Три столетия российского флота. 1914–1941. М.:СПб., 2004. С. 689.

²⁸ Русский архив. Великая Отечественная: Накануне войны: Материалы совещаний высшего руководящего состава ВМФ СССР в конце 1940 года. М., 1997. Т. 12 (1–2). С. 522–526.

²⁹ РГАВМФ. Ф. р-1678. Оп. 1. Д. 186. Л. 724; Русский архив: Великая Отечественная ... С. 502.

³⁰ Русский архив: Великая Отечественная ... С. 522.

³¹ Там же. С. 522–526.

³² РГАВМФ. Ф. р-1678. Оп. 1. Д. 186. Л. 724.

³³ Русский архив: Великая Отечественная ... С. 502.

³⁴ Там же.

³⁵ Там же.

³⁶ Там же.

³⁷ Русский архив: Великая Отечественная ... С. 503.

³⁸ РГАВМФ. Ф. р-1678. Оп. 1. Д. 186. Л. 728.

³⁹ Там же. Л. 170.

⁴⁰ РГАВМФ. Ф. р-1877. Оп. 1. Д. 147. Л. 45.

⁴¹ Там же. Л. 46.

⁴² Там же.

⁴³ Там же. Л. 47.

⁴⁴ Там же. Л. 45.

⁴⁵ 50 лет Великой Победы: Опыт применения Советского Военно-морского флота во Второй мировой войне и его значение в современных условиях. Материалы международной конф., посвященной 50-летию Победы во Второй мировой войне. 1939–1945 гг. СПб., 1997. С. 82.

⁴⁶ РГАВМФ. Ф. р-1877. Оп. 1. Д. 14. Л. 419.

⁴⁷ Там же. Л. 419, 420.

⁴⁸ Лурье В. М. Адмиралы и генералы Военно-морского флота СССР в период Великой Отечественной и советско-японской войн (1941–1945). СПб., 2001. С. 218.

⁴⁹ РГАВМФ. Ф. р-1678. Оп. 1. Д. 83. Л. 581; Лурье В. М. Указ. соч. С. 169.

⁵⁰ РГАВМФ. Ф. р-1877. Оп. 1. Д. 83. Л. 366.

⁵¹ Там же. Л. 367.

⁵² РГАВМФ. Ф. р-92. Оп. 2. Д. 542. Л. 91.

⁵³ РГАВМФ. Ф. р-92. Оп. 2. Д. 497. Л. 22.

⁵⁴ РГАВМФ. Ф. р-1678. Оп. 1. Д. 88. Л. 56, 261а, 262, 333, 334; Д. 126. Л. 69; Д. 142. Л. 339.

⁵⁵ РГАВМФ. Ф. р-92. Оп. 2. Д. 637. Л. 116.

⁵⁶ Русский архив: Великая Отечественная ... С. 220.

**Советские моряки в озере Лох-Несс,
или «Маршрут движения —
Каледонский канал...»**

Дежурный по кораблю старшина 2-й статьи Покровский перевернул 89-ю страницу «Вахтенного журнала № 27 Большого охотника за подводными лодками № 233» и в самом верху нового чистого листа написал четким почерком: «Среда, 6 декабря 1944 года. Англия, озеро Лох-Несс»...

В наши дни название этого шотландского озера известно буквально каждому благодаря якобы обитающему здесь некому «чудищу морскому» (то есть озерному), ласково именуемому Несси. В нашей стране о Лох-Нессе и его «подводной хозяйке» по-настоящему стали узнавать лишь в начале 1970-х гг., когда на волне «разрядки» в тогдашний Советский Союз стала проникать зарубежная информация о различных необъяснимых наукой случаях, ныне собирательно именуемых аббревиатурой «АЯ» — аномальные явления. С тех пор в сознании наших соотечественников шотландская «неведомая зверушка» по имени Несси стала одной из главных составляющих своеобразного «джентльменского набора» АЯ — наряду с летающими тарелками, Бермудским треугольником и снежным человеком. Последнего вроде бы неоднократно встречали на территории СССР, инопланетные летающие тарелки регулярно якобы посещали бывший Советский Союз, через Бермудский треугольник вполне реально плавали наши суда и летали самолеты, но подобным «личным знакомством» с Несси и ее озером советские граждане похвастаться по понятным причинам в те годы не могли.

История Несси, как утверждают специалисты по «лох-несскому вопросу», насчитывает не менее полутора тысяч лет — с тех пор, когда об этом впервые узнали и оставили письменные свидетельства при-

бывшие в горные края Шотландии римляне. Новейший же период истории «лох-несского чудовища» начинается с 1933 г., когда вдоль берега озера была построена автомобильная дорога, благодаря которой в последующие годы количество обнаружений Несси стало множиться в геометрической прогрессии. Как философски отмечается в одном из местных туристских путеводителей, «значительное количество наблюдений монстра произошло до начала Второй Мировой войны, которая отвлекла мысли людей на другие чудовища, в других местах...».

Однако именно к периоду минувшей войны относится история первого появления на озере Лох-Несс наших соотечественников, причем не нескольких человек, а сразу четырех с половиной сотен. Эти люди были моряками Советского военно-морского флота, которые прошли по озеру Лох-Несс на своих боевых кораблях под Советским военно-морским флагом. Об этой истории, терпеливо ждавшей более шести десятилетий своего рассказчика на полках одного из хранилищ Центрального военно-морского архива, и пойдет ниже речь...

...Великая Отечественная война шла уже не первый год на суше, в воздухе и на море. На всех морских театрах одну из главных опасностей для советской стороны наряду с авиацией противника представляли вражеские подводные лодки. Успехи в борьбе с ними были, увы, не столь многочисленными, как того хотелось командованию и как того требовала безопасность мореплавания в зонах ответственности нашего флота. Для результативных действий против субмарин противника необходимо было оружие, гораздо более современное и эффективное, чем, хотя и многочисленные, но уже морально устаревшие знаменитые «морские охотники» различных предвоенных серий. Конечно, в это время продолжали разрабатываться новые советские проекты малых противолодочных кораблей и уже начинали претворяться в жизнь, но подорванная войной отечественная судостроительная промышленность объективно не могла удовлетворить всех запросов наших воюющих флотов. Однако выход, пусть и временный и частичный, в решении этого — в общем-то, частного — военного вопроса был найден в обращении за помощью к союзникам по антигитлеровской коалиции.

Благодаря деятельности советской военно-морской миссии в США, в Народном комиссариате ВМФ в Москве было хорошо изве-

стно, что уже в ходе войны американцы разработали весьма удачный проект 110-футового морского охотника за подводными лодками — так называемый *Submarine Chaser in 110 foot*, или сокращенно — «SC 110». При стандартном водоизмещении в 86,8 т он имел длину 34,2 м, ширину — 5,47 м и осадку — 1,87 м.

Двухвальная главная энергетическая установка, состоящая из двух разработанных первоначально для дирижаблей дизелей «Дженерал-Моторс Пенкейк 16-184-А» общей мощностью 1960 л. с., сообщала катерам наибольшую скорость хода в 17 узлов с дальностью плавания 1100 миль. При плавании экономичным ходом — 12 узлов — и запасе соляра в 15,7 т катера этого типа могли пройти 1450 морских миль. Но главным достоинством типа «SC 110» как боевого корабля было довольно мощное для данного класса вооружение. Так, универсальная артиллерия такого катера включала в себя один 40-мм автомат «Бюффорд» и три 20-мм автомата «Эрликон» с общим боезапасом 7310 снарядов обоих калибров. Для борьбы со своим главным противником — подводными лодками — каждый катер этого типа имел по две реактивные установки Mk-20 (или *Mousetrap*, что по-английски значит «мышеловка») с 4 направляющими и запасом в 40 ракет, столько же обычных штоковых бомбометов Mk-6 с еще 18 зарядами, а также 10 бортовых бомбосбрасывателей по паре «глубинок» на каждый. То есть всего по подводному противнику такой «сабчейсер» мог применить за один раз до 78 глубинных бомб различного типа.

В состав катерного оборудования активного действия входила радиолокационная станция обнаружения целей «SF-1», именовавшаяся советскими военными моряками «рейдаром», радиопеленгатор «QBE-3А» и ультразвуковой прибор гидроакустического наблюдения — «скорпион». Штатная численность экипажа катера равнялась 32 человекам, включая трех офицеров — командира корабля, его помощника и артиллериста. Прочность деревянного корпуса катера типа «SC 110» была такова, что в советском заключении по его мореходности было записано: «Может находиться в море при состоянии моря до 8 баллов».

Такие настоящие «морские охотники» являлись находкой для советского командования и, в первую очередь, для двух его океанских флотов — Тихоокеанского и Северного. В составе последнего, ведущего активные боевые действия по обеспечению международных

и собственных, внутренних океанских и морских коммуникаций, они были просто необходимы. Советской стороне удалось добиться согласия американцев на поставку нескольких десятков катеров типа «SC 110» в рамках знаменитой программы ленд-лиза.

Всего начиная с 1941 г. на различных верфях США по проекту «SC 110» было построено 435 единиц, из которых шестая часть — 78 штук — была передана СССР. В Советском ВМФ эти катера получили официальное обозначение «БО-1» (Большой охотник за подводным лодками I серии). Сами же советские моряки сначала называли их «бошками» — по аналогии с хорошо известными на всех флотах отечественными малыми охотниками (сокращенно — катера «МО», или «мошки»). Однако вскоре у катеров типа «БО-1» появилось и окончательно прижилось другое, более привычное русскому уху название — «бобики».

Первоначально каждый такой катер носил обозначение, соответствующее его строительному номеру той или иной верфи, на которой он был создан. Затем американская сторона присваивала ему (вне зависимости от того, предназначался он для ВМС США или для передачи по ленд-лизу другой стране) стандартное обозначение, состоящее из латинских литер «SC» (*Submarine Chaser* — «охотник за подводными лодками») и четырехзначного порядкового номера. Советское же официальное обозначение состояло из русских букв «БО» и уже трехзначного номера, которое, однако, до прибытия на Северный флот — в целях секретности — даже не сообщалось экипажу, и все эти катера продолжали носить прежние, американские бортовые обозначения. Поэтому в архивных ныне документах шедших в Заполярье из США «бобиков» мы встречаем удивительные для советских кораблей того времени номера и обозначения типа «SC 1482» или «БО-1512». По прибытии же в СССР их приходилось исправлять не только на бортах катеров, но и на обложках корабельных документов, ведущихся, как и положено, с момента подъема на корабле Советского военно-морского флага, то есть еще с Америки.

В задачу автора этого материала не входит описание перевода всех предназначенных для пополнения Северного флота 46 больших охотников за подводными лодками американской постройки из различных портов и баз атлантического побережья США в Заполярье. Желающих

более подробно ознакомиться с этим вопросом мы отсылаем к книге мемуаров контр-адмирала Бориса Викторовича Никитина «Катера пересекают океан». Вышедшая в свет в «Лениздате» еще в 1980 г., она и по сегодняшний день не потеряла своей исторической ценности и представляет собой прекрасно изложенные воспоминания непосредственного участника тех событий. Нашей задачей является описание лишь одного их эпизода (точнее — даже двух, аналогичных друг другу), так и оставшихся до сих пор неизвестными.

...Последняя, наиболее опасная в военном отношении часть маршрута перевода больших охотников из США в Заполярье пролегла из британских баз через акватории Северного и Баренцевого морей, в которых до самого конца боевых действий были активны немецкие флот и авиация. Поэтому предназначенные для советского Северного флота боевые корабли и катера в обязательном порядке включались британским Адмиралтейством в состав очередного «полярного» конвоя. Их отправка в Россию диктовалась целым рядом как военных, так и чисто политических обстоятельств и нередко не только задерживалась, но и просто отменялась. Подобная ситуация сложилась и поздней осенью 1944 г., когда регулярное движение конвоев в Россию было вновь временно приостановлено.

К этому времени в главной базе британского флота Метрополи в Скапа-Флоу на Шетландских островах отправки в Советский Союз дожидалась очередная группа катеров американской постройки, а именно — 2-й отряд 19-го дивизиона Бригады больших охотников ВМФ СССР. Командир отряда капитан-лейтенант Агафонов подчинялся руководству Советской военно-морской миссии в Лондоне, откуда в первых числах декабря получил весьма неожиданное распоряжение. Из столицы Великобритании ему сообщали, что местное Адмиралтейство откладывает отpravку его подразделения в Советский Союз на неопределенное время, в связи с чем оно переводится из передовой военно-морской базы в одну из тыловых во внутренних британских водах. Учитывая зимнюю штормовую обстановку, Агафонову предписывалось провести свои катера из вод Северного моря в атлантические не вокруг Северной Шотландии, а... через нее, используя внутренние водные пути. Таковым безопасным маршрутом являлся Каледонский канал.

Что же было известно советской стороне в то время об этом искусственном водном пути? В предвоенной Большой советской энциклопедии можно было найти следующую статью: «Каледонский канал (Caledonian canal), в Северной Шотландии; соединяет залив Лорн (Firth of Lorne) с заливом Морей (Moray Firth). Прорыт в 1804 — 1822 гг.; доступен для судов с осадкой до 4,5 м. Длина от Форт-Уильям до Инвернесс — 90 км. Значительно сокращая путь между портами северо-запада и северо-востока Шотландии, Каледонский канал все же не превратился в большой торговый путь, так как проложен в наименее развитой экономически и притом слабо заселенной части Шотландии».

Из изданного значительно ранее знаменитого русского «Энциклопедического словаря Брокгауза и Ефрона» можно было узнать следующее: «Каледонский канал — в Шотландии, соединяет Инвернесс с Лох-Лайном и дает возможность попасть из Немецкого моря в Атлантический океан, не огибая севера Шотландии, Оркадских и Шетландских островов. При нем расположены форты Георга, Августа и Вильяма. С технической точки зрения Каледонский канал представлял мало затруднений для постройки, как расположенный в естественной ложбине, и составлен из соединения ряда озер; достаточно 12 шлюзов для регулирования уровня воды. В экономическом отношении Каледонский канал далеко не оправдал возлагавшихся на него английским правительством надежд. Им могут пользоваться суда, сидящие до 6 м в воде, но навигация избегает его. Задуманный в 1773 г., начатый в 1805 г., оконченный в 1825 г. и предоставленный для транзита в 1847 г., Каледонский канал более служит для туристов, чем для товаров». Пожалуй, это все, что к тому моменту было известно в СССР о том водном пути, по которому следовало пройти советским кораблям.

Первыми военными моряками отечества, вышедшими на водные глади Каледонского водного пути, стали 160 офицеров, старшин и матросов, составлявших экипажи 5 катеров 2-го отряда 19-го дивизиона Бригады больших охотников ВМФ СССР. Командиру отряда капитан-лейтенанту Агафонову предстояло провести Каледонским каналом следующие катера, которыми командовали офицеры в звании старших лейтенантов: «БО-231» (он же «SC 1493»; командир — П. А. Жикол), «БО-232» («SC 1482»; А. П. Мещанкин), «БО-233» («SC 1511»; В. Л. Шевченко), «БО-234» («SC 1505»; Н. В. Исаев) и «БО-235»

(«SC 1486»; И. И. Вербицкий). Шестой катер отряда, «БО-236» («SC 1497»; С. И. Бельчиков), находящийся в ремонте, в этом переходе не участвовал.

Флагманский катер капитан-лейтенанта Агафонова — «БО-232» — вошел в Каледонский канал в 14 час 30 мин 5 декабря, в то время, как концевой «БО-233» покинул эти внутренние воды в 14 час 25 мин, но лишь трое суток спустя — 8-го числа. Он же затратил на полное прохождение канала наибольшее время — без 35 минут трое суток, в то время как самым быстрым оказался «БО-231», совершивший внутренний переход из Северного моря в Атлантику за двое суток, 18 час и 33 мин.

Необходимо отметить, что, хотя советские катерники совершали весь переход по Каледонской водной системе самостоятельно, без какого-либо конвоя, британская сторона периодически все же осуществляла контроль над действиями русских. Так, при входе в канал катера были встречены местными лоцманами, которые некоторое время осуществляли их проводку, а вечером первого дня перехода на соединение капитан-лейтенанта Агафонова прибыла некая группа «английских офицеров».

Советские моряки еще с Америки имели богатый опыт общения с иностранцами и их достойного приема у себя на борту, так что и на этот раз британские гости в полном соответствии с русскими традициями были, что называется, «накормлены, напоены и спать уложены». Об этом неопровержимо, хотя и косвенно, свидетельствует, например, вахтенный журнал «БО-233», записи в котором беспристрастно фиксируют факт, что прибывшие в 23 час 20 мин 5 декабря британские военные смогли покинуть борт гостеприимного русского военного корабля лишь в 08 час 32 мин следующего утра. На «БО-235» другая группа англичан пробыла еще дольше: с 20 час 30 мин до 08 час 30 мин, то есть ровно 12 часов! Вряд ли после этого они помнили, какой именно праздник отмечали в день их прибытия на борт русские, но мы можем с уверенностью сказать, что «международный прием» на кораблях 19-го дивизиона состоялся по случаю 8-й годовщины принятия Сталинской Конституции.

Впрочем, постоянное общение с местным населением, а точнее — со служащими канала, у советских моряков продолжалось в течение

всего плавания по Каледонской водной системе. Дело в том, что собственно канализированная часть этого водного пути, соединяющая горные озера, постоянно перемежается шлюзами, общее число которых равняется 30-ти. Шлюзы поровну работают сначала на подъем идущих по каналу судов, а затем — на их спуск. Каждый из них имел собственное название, но в вахтенных журналах советских катеров они упоминались в основном просто под порядковыми номерами. «Сами шлюзы представляют собой бетонированный водоем, а батопорты состоят из двух ворот, открывающихся в разные стороны при помощи ручного шпиля и изготовленных из дерева. Шлюзы имеют одинаковые размеры: длина — 130 футов, ширина — 38 футов, глубина водоема — 16 футов в мелкую воду, — описывали их позднее советские катерники. — Батопорты шлюзов открываются и закрываются вручную. У каждой группы и у отдельных шлюзов имеются специальные рабочие — от двух до четырех человек. <...> Скорость прохождения шлюза при выполнении работ силами обслуживающего персонала — 40 — 50 минут, но так как наш личный состав принимал хорошее участие во всех работах, связанных с открытием и закрытием ворот, время было снижено до 30 минут».

Поэтому в вахтенных журналах катеров можно встретить записи типа: «Личный состав в количестве 10 краснофлотцев сошел с корабля для открытия ворот канала». Трудно сказать, практиковалась ли в то время подобная помощь служащим шлюзов у самих англичан, ходящих Каледонским каналом: дело в том, что за весь переход советские катерники не отметили ни одного попутного или встречного судна, в результате чего на деле могли убедиться в правильности справки из БСЭ о том, что Каледонский канал «не превратился в большой торговый путь».

Однако перейдем, наконец, к ключевому моменту нашего повествования, а именно к плаванию советских катерников через озеро Лох-Несс, или *Loch Ness*, каково современное английское написание исторического гэльского названия второго по величине озера Шотландии *Loch Nis*. Лох-Несс является частью геологического разлома Грейт-Глен и, как и многие другие озера этой части Шотландии, носящей название Хайленд, имеет ледниковое происхождение, занимая котловину, когда-то пропаханную древними ледниками. Площадь его водной гла-

ди составляет более 65 кв. км, и, так как при этом оно очень протяженное — вытянуто с юго-запада на северо-восток на 37 км, — то его максимальная ширина не превышает полутора. Благодаря своей глубокководности (до 230 м), Лох-Несс занимает первое место в Шотландии по объему содержащейся в нем пресной воды, которой в нем одном больше, чем во всех пресноводных водоемах Англии и Уэльса вместе взятых. При этом вода в Лох-Нессе очень мутная, что вызвано высоким содержанием в озерном грунте торфа и естественным образом благоприятствует незаметности подводных плаваний Несси. В юго-западной оконечности озера расположен единственный естественный остров Лох-Несса, но на нем есть и искусственные островки — так называемые кранноги. Кроме пресловутой Несси, реальное существование которой здесь до сих пор остается под вопросом, население водоема составляет большое количество промысловой пресноводной рыбы — форели и угря, проживанию которых способствует незамерзающий характер озера. Так как Лох-Несс вместе с вытекающей из него рекой Несс является частью судоходного Каледонского водного пути, на нем в годы войны имелся рекомендованный судоходный фарватер, огражденный красными и черными буями.

Подробное изучение вахтенных и навигационных журналов всех пяти «бобиков», прошедших в декабре 1944 г. Каледонским каналом, позволяет точно обозначить зафиксированное в этих документах время первого в истории форсирования советскими моряками озера Лох-Несс.

Пять советских катеров поочередно — «БО-231», «БО-232», «БО-234», «БО-235» и «БО-233» — вошли во «владения Лох-Несского чудовища» в среду 12 декабря 1944 г. в промежуток времени между 11 час 15 мин и 12 час 50 мин и покинули его между 13 час 15 мин и 14 час 04 мин того же дня. Открытый участок пути позволял развивать большую скорость, чем ограниченное 6 узлами движение в канализированной части Каледонского водного пути, и поэтому в вахтенном журнале «двести тридцать первого» появилась следующая запись: «11.35. Вошли в озеро Loch Ness. Дали ход 15 узлов». Правда, затем экипажу старшего лейтенанта Жикола пришлось все же заметно сбавить скорость хода, чтобы, соблюдая флотский порядок, сначала подождать, а затем пропустить вперед изрядно подзадержавшийся флагманский

«двести тридцать второй», так что первым Лох-Несс покинул именно этот катер под брейд-вымпелом капитан-лейтенанта Агафонова.

Шедший предпоследним «БО-235» старшего лейтенанта Вербицкого развил на открытом участке Лох-Несса столь высокую скорость, что произошло небольшое ЧП, и дежурный по катеру старшина 1-й статьи Карпов был вынужден отметить в вахтенном журнале № 2, что в 12 час 30 мин «снесло за борт ветром карту с ходового мостика».

Действительно, на катерах этого типа ходовые мостики были «открыты всем ветрам», а они в тот момент над озером были неслабыми (о чем мы еще скажем ниже), но вот видеть в происшедшем некие «козни подводной хозяйки Лох-Несса» не стоит. Ветер — ветром, но по нашему мнению, ценную карту снесло с мостика не в воду, а... в каюту командира, откуда она была передана им командиру отряда, а тем, в свою очередь — «по назначению», и следы ее «теряются» отнюдь не в пучинах Лох-Несса, а в архивах советской военно-морской разведки. Дело в том, что на данный переход бережливые и осторожные союзники-англичане выдали советским морякам ограниченное количество (даже не на каждый катер!) комплектов путевых карт и правил прохождения Каледонским каналом, разумеется, подлежащих сдаче после его прохождения. Понятно, что подобный материал был весьма ценен и для советской стороны в силу его исключительной «эксклюзивности», и процитированная выше запись в вахтенном журнале рядового (не флагманского!) катера отряда должна была документально подтвердить англичанам факт «непреодолимого влияния местной стихии» на их имущество, в их же внутренних водах «безвозвратно утраченного»...

...В том же, что озеро Лох-Несс — это действительно нечто особенное, мог лично убедиться каждый из прошедших им в тот день советских катерников. Для этого нужна лишь была возможность подняться на палубу и пробыть на открытом декабрьском воздухе некоторое время. Дело в том, что за те неполные три часа, за которые все пять советских катеров форсировали Лох-Несс, погода здесь в середине дня существенно изменилась. Об этом неопровержимо свидетельствуют соответствующие записи в вахтенных и навигационных журналах всех единиц отряда капитан-лейтенанта Агафонова. Уже упоминавшийся зюйд-вестовый ветер из слабого превратился в свежий, и его сила теперь определялась в 5 баллов, погода изменилась с

ясной на пасмурную, видимость понизилась до 1,5 миль, пошел мокрый снег, а атмосферное давление упало с 766 до 729 мм ртутного столба. Но больше всего изменилась температура воздуха: она понизилась с первоначальных 6,6 градусов выше нуля аж до 1,7! Лишь записи о «состоянии моря» (то есть озера) оставались к моменту выхода из Лох-Несса прежними — «слабое волнение», что, впрочем, не оставляет сомнения в том, что «хозяйка здешних вод» Несси из-за чего то «изволила гневаться» на советских моряков.

Они же, и не подозревая о ней, продолжали свой переход, и жизнь на катерах шла в полном соответствии с утвержденным командованием «типовым расписанием» на данный день недели. Ровно в 12 час по незыблемому флотскому распорядку на всех катерах, в какой бы точке Каледонской системы они ни находились (так, флагманский «БО-232» именно в полдень только вошел в Лох-Несс, а концевой «БО-233» был еще лишь на подходах к озеру), начался обед. Далее, по его окончании, все так же продолжалось, как свидетельствуют документы, «по распорядку дня».

Впрочем, на указанные выше трудности в то военное время особое внимание обращать было просто не принято. Так что в итоговом отчете о переходе Каледонским каналом капитан-лейтенант Агафонов в этой связи писал: «Поскольку переход совершался по каналу, обстановка создавалась сравнительно легкая, к тому же переходы между базами выражались промежутками времени от 4 до 9 часов. <...> На переходе использовалось вооружение штурманской части, наблюдения и связи и электротехнической части. Все виды этого вооружения работали безотказно». В заключении ими были сделаны следующие выводы об этом своеобразном «внутреннем плавании»: «1. Отряд на этом переходе показал себя вполне спланным и подготовленным. 2. Рядовой, старшинский и офицерский состав вверенную технику освоил хорошо и эксплуатирует правильно. 3. Корабли могут выполнять задачи в составе отряда». В общем — обыкновенная служба на военном корабле в военное время...

...Остается лишь сожалеть, что совершившие переход через Лох-Несс в декабре 1944 г. советские военные моряки так и не встретились с его «хозяйкой». Тем более что буквально в минувшем году с ней «познакомился» один из местных жителей — некий мистер Фэр-

рел. Он утверждал, что с дистанции в 230 м в 6-кратный бинокль видел некое создание длиной примерно 25–30 футов, 4–5 из которых составляла шея, увенчанная головой с большими глазами. Такова была Несси «военного образца 1943 г.»...

...Однако описанное выше декабрьское плавание 5 больших охотников не осталось единственным знакомством советских военных моряков с Каледонским каналом в целом и с озером Лох-Несс в частности. Не прошло и двух месяцев, как британское Адмиралтейство решило вновь воспользоваться этим внутренним водным путем для еще одной межтеатровой переброски предназначенной для передачи СССР по ленд-лизу новой группы кораблей американской постройки.

На этот раз потенциальными «гостями Несси» стали сразу почти три сотни моряков 20-го дивизиона Бригады больших охотников ВМФ СССР под командованием капитана 3 ранга Егорова. Из состава этого соединения переход Каледонским каналом совершили 9 катеров: «БО-237» (бывший американский «SC 1491») старшего лейтенанта Постнова, «БО-238» («SC 1478») старшего лейтенанта Марова, «БО-239» («SC 1483») старшего лейтенанта Еремеева, «БО-241» («SC 1506») старшего лейтенанта Палицына, «БО-242» («SC 1499») старшего лейтенанта Романова, «БО-243» («SC 1503») старшего лейтенанта Яровенко, «БО-244» («SC 1479») старшего лейтенанта Барышникова, «БО-245» («SC 1487») капитан-лейтенанта Баланова и «БО-246» («SC 1512») капитан-лейтенанта Дубро. И вновь один из штатных катеров дивизиона — «БО-240» («SC 1508») — в переходе не участвовал, так как находился в ремонте.

Следует отметить, что, так как это был второй проход советских военных моряков Каледонским каналом, то на 20-м дивизионе уже имели его подробное описание, сделанное командиром 2-го отряда 19-го дивизиона капитан-лейтенантом Агафоновым. Не перегружая наше повествование длинным цитированием всего этого документа, мы приведем здесь лишь те строки, которые относятся в нем непосредственно к описанию «владений Несси»: «Канал проходит через 3 горных пресноводных озера, самое большое — Лох-Несс, около 20 миль длиной и одна миля шириной, наибольшая глубина до 130 саженей, причем центральная часть на всем протяжении имеет глубины более 100 саженей, озеро находится на высоте 50 футов над уров-

нем моря, берега гористые с наибольшей высотой в 2284 футов и покрытые лесами, левый и правый берег почти строго правильны».

Если катера капитан-лейтенанта Агафонова шли Каледонским каналом из Северного моря в Атлантический океан, то капитану 3 ранга Егорову следовало перевести свое соединение в обратном направлении — из Атлантики в «Немецкое море», как его традиционно называли русские мореходы. При этом из-за большего на этот раз числа катеров проход Каледонским каналом производился последовательно тремя отдельными, равными группами: в первую входили «БО-239», «БО-244», «БО-246», во вторую — «БО-245», «БО-242», «БО-243» и, наконец, в третью — «БО-237», «БО-238», «БО-241». Поэтому «внутреннее плавание» из Атлантики в Северное море растянулось почти на 6 суток: если первый катер 20-го дивизиона вошел в канал 12 февраля, то последний вышел из него только 17-го. Правда, следует помнить о том, что движение по Каледонском каналу было разрешено англичанами только в светлое время, какового в середине февраля в Северной Шотландии весьма немного, так что из всего отрезка времени от входа в канал до выхода из него, например, «БО-246» был на ходу в целом меньше суток — всего 14 час 43 мин, а «БО-243» — 17 час 4 мин.

Соответственно и проход озера Лох-Несс на этот раз советские моряки совершали более продолжительное время в целом, однако для всех катеров 20-го дивизиона он пришелся на один день — 14 февраля. При этом озеро, как и другие открытые участки Каледонского канала, катерники старались пройти на максимальной скорости: так, шедший головным в последней, третьей группе «БО-237» вошел в озеро в 10 час 08 мин, а вышел из него в 11 час 42 мин, а «БО-243» прошел весь Лох-Несс между 09 час 21 мин и 12 час 03 мин.

Кстати, как и в декабре, переход озером пришелся на тот же самый день недели — на среду. Согласно утвержденному распорядку дня, на катерах 20-го дивизиона в момент перехода Лох-Нессом шла «боевая подготовка и работы по типовому расписанию», по которому на среду приходилась «учеба младшего начсостава и сборы по специальностям», за этим следовала получасовая приборка, после чего наступало время обеда. На этот раз при проходе Лох-Нессом никем не было отмечено каких-либо событий, заслуживающих занесения в вахтенные журналы катеров.

Правда, некоторые происшествия имелись на других участках Каледонского канала. Так, в отчете командира 20-го дивизиона капитана 3 ранга Егорова мы читаем: «В 15.30 12 февраля первая пара катеров вошла в шлюз № 1. При стоянке в шлюзе было настолько тесно, что отсутствовало пространство между бортами для кранцев. Выход из шлюзов второго катера осуществлялся своим ходом, и по вине руководителя работ, который дал преждевременную команду на шпиль, катер „БО-1499“ задел винтом за цепь, соединяющую ворота, она была перерублена. „БО-1499“ благополучно дошел до места назначения, но при подъеме его на слип лопасти левого винта имели зазубрины. <...> Перед 16-м шлюзом „БО-1512“, который был третьим в строю, вследствие задержки в пропуске через шлюз имел касание винтом о грунт. При подъеме его на слип обнаружены зазубрины на лопастях правого винта. <...> У входа в 29-й шлюз „БО-1506“ вследствие неправильного маневрирования имел касание винтом грунта. Подъем его на слип обнаружил зазубрины лопастей правого винта».

О том же, но с указанием уже советских номеров катеров, кратко говорилось в итоговом отчете о переходе 20-го дивизиона из Америки в Заполярье: «При проходе Каледонским каналом катера „БО-241“ и „БО-239“ коснулись винтами (оба правыми) грунта, а „БО-242“ задел за цепь ворот шлюза».

На этот раз советские военные моряки оказались не единственными, кто решил воспользоваться Каледонским каналом. Так, в самом начале пути им встретился «идуший в обратном направлении военный катер (спасательное судно при аварии самолетов)», а 13 февраля советские катерники «разошлись в канале с голландским рыболовным судном», так же шедшим из Северного моря в Атлантику. «Практическая ценность канала заключается в возможности переброски небольших, особенно маломореходных судов внутренней магистрали, — читаем мы в донесении капитана 3 ранга Егорова. — Этим мы сокращаем расстояние от западной части Шотландии в восточную на 300 миль, но большого выигрыша во времени мы иметь не будем, так как прохождение каналом, учитывая работу его только в светлое время суток, занимает примерно 2 суток». После наступления темноты моряки 20-го дивизиона (так же, как и их предшественники из 19-го двумя месяцами раньше) проводили церемонию спуска Советского

военно-морского флага и становились на швартовы на ночевку к берегу. «На всем протяжении канал между шлюзами и на подходах к ним имеет места для стоянки в виде пирсов, так что проходящие суда в ночное время имеют спокойную стоянку», — писал в своем отчете начальству тот же Егоров.

После спуска флага на борту кораблей все шло, как писалось в отчетах, «по распорядку» — большая приборка, ужин, «самообслуживание личного состава», раздача коек и отбой. Вечерними стоянками советские моряки пользовались также для того, чтобы пополнить корабельные запасы воды прямо из-за борта. «В озерах хорошая пресная вода, годная для питья», — отмечал все тот же Егоров, и нельзя с ним не согласиться: в те годы о загрязнении воды в Каледонском канале и прочих экологических проблемах современности жители шотландского Хайленда даже и не подозревали.

Следует отметить, что командование 20-го дивизиона в целом более серьезно отнеслось к переходу своих катеров Каледонским каналом, при следовании которым у личного состава была «проверена и вновь принята курсовая задача № 2». К тому же, исходя из анализа всех выявленных нами в архивных фондах отчетных документов за переход, нельзя не признать, что капитан 3-го ранга Егоров составил гораздо более подробное описание Каледонской водной системы, чем его предшественник капитан-лейтенант Агафонов. Но, как известно, первому всегда бывает труднее. Благодаря обоим их отчетам, уже весной 1945 г. в распоряжении Разведывательного управления Советского военно-морского флота имелось подробное и новейшее описание столь экзотической внутренней водной системы, как Каледонский канал — как его самого, так и условий плавания в нем. А, как говорят сами разведчики, «никакой полученной информацией не стоит пренебрегать»...

...Подведем итог вышеописанному. В годы Второй Мировой войны советские военные моряки дважды побывали на ставшем ныне знаменитым озере Лох-Несс в Северной Шотландии, пройдя в обоих направлениях по Каледонскому каналу, составной частью которого оно вот уже два столетия является. При этом «в гостях у Несси» побывали почти четыре с половиной сотни советских военных моряков из состава 19-го и 20-го дивизионов Бригады больших охотников за под-

водными лодками ВМФ СССР. В декабре 1944 г. и в феврале победного 1945-го сразу 14 малых боевых кораблей пронесли Советский военно-морской флаг над водами Лох-Несса, чтобы в скором времени стать активными участниками боевых действий на заключительном этапе морской войны в Заполярье. А о том, что она не прекращалась практически до самого конца боевых действий в европейских водах, говорит хотя бы тот факт, что из 46 вошедших в состав советского Северного флота больших охотников за подводными лодками типа «БО-1» американской постройки, в последние месяцы войны погибли сразу 3 катера — «БО-224», «БО-229» и «БО-230»...

...И в заключение данной статьи — еще одно авторское соображение. Работники Архивного отдела ЦВМА, что в московском Тушине, выдавая по нашему заказу архивные документы для данного исследования, не могли с удивлением не отметить, что практически все они лишь впервые ныне попадают в руки исследователя. Конечно, всегда приятно быть первым, но, исходя из собственного многолетнего опыта архивно-исследовательской работы, нельзя не сделать следующий вывод: примерно каждое четвертое архивное дело, относящееся к истории Советского ВМФ периода Великой Отечественной войны, до сих пор просто «пылится в архиве», так как к нему еще не прикасался ни один историк-исследователь. Трудно представить, сколько в этих до сих пор никем не востребованных документах скрыто и поныне, по прошествии более 60 лет после окончания войны имен моряков-героев и их подвигам, неизвестных боевых эпизодов и просто интересных морских историй! Таких, например, как эта приоткрытая нами сегодня страничка военно-морской истории Отечества...