

МОРСКОЙ СБОРНИК



718 5404



О Р Г А Н
У П Р А В Л Е Н И Я
М О Р С К И Х С И Л
Р К К А



№ 4

АПРЕЛЬ

1935

ЛЕДОВЫЙ ПОХОД ТОРГОВОГО ФЛОТА.

Придя к власти, рабоче-крестьянское правительство сразу же стало на путь ликвидации империалистической войны, но первые мирные предложения, как известно, были немцами отвергнуты, и германские войска продолжали наступление, стягивая свои силы к Ревелю. Вся контрреволюционная свора подняла голову в ожидании помощи немецкой военщины.

Декретом Совнаркома от 28. 11. 17 продажа торговых судов была запрещена, а вторым историческим декретом от 26. 01. 18 торговый флот был национализирован. После этого судовладельцы приняли все меры, чтобы задержать его в Ревеле до прихода немцев и этим избежать национализации. Леды сковывали Финский залив, ледоколов не было, часть команды покинула корабли, капитаны и механики, долгодетней службой связанные со своими хозяевами, усиленно помогали им в осуществлении их предательских планов.

Балтийский комитет моряков торгового флота, возглавлявшийся большевиком машинистом Николаем Тюльпиным, дал распоряжение приступить к эвакуации флота в Гельсингфорс. Боевая дружина торговых моряков, организованная морской секцией совета, получила подкрепление из Гельсингфорса и Кронштадта, и таким образом образовалась вооруженная сила в виде отряда Красной гвардии, обеспечивавшая вывод флота. Первая половина февраля прошла в подготовке к эвакуации, которая началась 20. 02. 18 и окончилась 26-го. Свыше 20 коммерческих судов было выведено из Ревеля в Гельсингфорс.

С высадкой и продвижением немецкого десанта в Финляндии встала новая задача увести суда из Гельсингфорса в Кронштадт.

В это время в Петрограде происходил первый съезд моряков торгового флота Балтморя, который 2. 04. 18 вынес решение спасти флот или потопить его. Для руководства эвакуацией съезд избрал «пятерку», в состав которой вошел и автор статьи. Вечером 4. 04 «пятерка» выехала в Гельсингфорс и 5 утром была на месте. В тот же день мы побывали на всех судах и ночью разработали план эвакуации, приняв следующие решения:

★ Вооруженный отряд разместить на п/х *Русь*—на корабле с наиболее реакционно настроенной командой.

★ Из прибывших отрядов отобрать наиболее способных людей нужных специальностей и укомплектовать корабли, подлежащие эвакуации. Ту часть отрядов, которая не будет послана на пополнение судовых экипажей, разместить на транспортах *Описной*, *Ока* и в обеспечении постовых плавучих средств и использовать для погрузок угля, сборки и ремонта машин, где это будет невыполнимо силами судовой команды.

★ Судовым комитетам и капитанам подготовить суда к выходу в море, затем выйти на рейд, стать в две кильватерные колонны и следовать в Петроград крупным судам морем, остальным—шхерами.

Команда судов отнеслась к эвакуации с исключительным подъемом и только на 4 п/х *Жулан*, *Русь*, *Лакта* и *Помада* колебалась. Пароходом *Жулан* командовал капитан дальнего плавания Барковский, акционер и явный защитник интересов судовладельцев. В начале Февральской революции своей демагогией он снискал доверие части команды и был избран председателем Ревельского отдела союза. С тех пор он не прекращал антисоветской агитации, а теперь активно возглавил все контрреволюционные элементы торгового флота.

Утром 7 и 8. 04 прибыли новые отряды моряков, организованные в Петрограде и Кронштадте. Теперь мы располагали достаточной вооруженной и рабочей силой, что позволило смелее и решительнее развертывать работу. На п/х *Русь* собрали общее собрание команды четырех колеблющихся судов, на котором мы доложили о стоящей перед нами задаче, сообщили об имеющейся у нас силе, обещали помощь в погрузке угля, сборке машин, снабжении продовольствием и ледоколами. Черная свора монархистов и социал-предателей прочно свила здесь гнездо. Капитан Барковский и штурман Шенкер предложили свою резолюцию, призывавшую моряков не слушать «обезумевших» большевиков, не «губить» флот, а выждать весны и тогда идти в Петроград, поскольку флаг «Красного креста» и мирный договор, заключенный с немцами, являются якобы гарантией сохранения кораблей. Задержать флот в Гельсингфорсе до прихода немцев, когда судовладельцы получат возможность предъявить права на суда, таков был маневр Барковского и компании, вскрытый нами перед командой. Резолюция их провалилась и, казалось бы, мы могли торжествовать победу, но дальнейшие события развернулись по-иному. Противники эвакуации стали на путь саботажа, уходили с судов, ответственные части машин прятали или уносили.

Свыше 50 судов лежало на нашей ответственности, каждое требовало помощи и заботы; в нашем распоряжении оставались считанные дни, и из-за 4 кораблей мы не могли задерживаться. На применение более решительных мер мы уполномочены не были и они могли неблагоприятно отразиться на настроении команд других судов. Поэтому мы сосредоточили свое внимание на спасении основной части флота.

Грустную картину представлял торговый флот в то время. Очевидно, по заранее намеченному плану на большинстве судов не по-

полнялся запас топлива, были разобраны машины, израсходован неприкосновенный запас продовольствия, не выплачивалась зарплата, часть команды была отпущена. Каждое судно требовало упорной работы для приведения в готовность к походу.

Самым опасным в предстоящей эвакуации могло явиться отсутствие ледоколов, и здесь также со всей предусмотрительностью был продуман план расстроя и лишения нас ледокольного флота. Ледоколы *Ермак* и *Огонь* задерживались в Кронштадте, *Трувор*, имея пробойну, стоял на стапелях и в течение многих месяцев не ремонтировался, *Пурга* всю зиму бездействовала вследствие поломки винта, хотя имеющийся запасной мог быть установлен в течение 3—5 дней, *Артиллерист* использовался только для связи с Свеаборгской крепостью, *Черноморец* сел на мель, а самые мощные ледоколы *Сампо* и *Волынец* были предательски уведены в Ревель.

Таким образом, вопрос с ледоколами стоял очень остро, но нам удалось его удачно разрешить. На *Трувор* были посланы для ремонта люди, продовольствие, подвезены баржи с углем, и утром 10 он был готов к выходу в море. Характерно, что при отходе от стенки перо руля было заклинено, капитана на ледоколе не оказалось: он бежал. На ледоколах *Артиллерист* и *Аванс* мы сменили капитанов и часть комсостава и для охраны послали вооруженных матросов. Ледокол *Черноморец*, снятый с мели, также поступил в наше распоряжение.

Уголь грузили круглыми сутками. В начале нас особенно беспокоил недостаток команды, что ставило под угрозу подготовку судов к выходу в море, но прибывшее из Петрограда и Кронштадта пополнение решило судьбу торгового флота, и в результате упорной и напряженной, без отдыха, работы он был готов к походу.

Много замечательных эпизодов было в эти дни. За 1 - 2 суток до выхода в море ночью в штаб «пятерки» явился матрос с п/х *Орлица* т. Парамонов, доложивший, что часть команды, съегитированная капитаном Барковским, ушла на вокзал, намереваясь уехать в Петроград. Тогда вместо дезертировавших на корабль были посланы новые люди, и в назначенный срок *Орлица* вышла в море. Теперь это судно гордо носит имя *Совет*. Точно также команда п/х *Како* покинула его и ушла на вокзал, судно оказалось брошенным на произвол судьбы. Наши люди, оставшиеся на корабле, явились в штаб за помощью. В это время дезертиры, которым не удалось уехать в Петроград, вернулись на корабль и сделали попытку удалить посланную команду, но взвод матросов водворил порядок, и судно благополучно вышло в море. Теперь это п/х *Плеханов*. В последний момент обнаружился недостаток команды, главным образом, кочегаров на учебном судне *Петр Великий*. Из резерва «пятерки» посылается пополнение и беглецам с п/х *Како* и *Орлица* предоставляется возможность искупить свою вину.

Колонна малых и средних судов двинулась в Петроград шхерами. Утром 11. 04 все было готово к походу и в колонне крупных судов. Ведшие ее капитаны *Артиллериста* и *Трувора* ждали приказаний,

когда кто-то из матросов вдруг спросил: «А ледокол *Боревой* оставляем белогвардейцам?» Он стоял без винта, запасный лежал на палубе. Тогда капитану *Артиллериста* т. Эдемскому было дано распоряжение взять ледокол *Боревой* на буксир и следовать в шхерной колонне, а морскую колонну повел один *Трувор*. На баке оставшегося п/х *Жулан*, стоявшего тут же у стенки, собралась группа людей; кто-то из штурманов показывал нам свернутый конец троса в виде петли, наши отрядники потрясали винтовками.

Отойдя 15—20 миль от Гельсингфорса, мы встретили немецкие военные корабли, сопровождавшие десант, предназначенный для его занятия. Путь во льдах прокладывал ледокол *Вольнец*. После войны это была первая мирная встреча двух бывших неприятельских флотов. Мы разошлись, салютуя флагами. В пути приняли радиogramму немецкого командующего, адресованную нашему штабу морских сил, следующего содержания: «Германское командование вынуждено занять Гельсингфорс для защиты интересов Финляндии сегодня 11.04, а не 12.04 в 12 часов дня, как это было условлено. Все суда и вооруженные пункты прошу поднять бело - красные флаги».

Продолжая наш путь в Петроград, мы вошли в полосу тяжелого льда. От толчков и сотрясения зацементированная пробойна *Трувора* дала сильную течь. Судовые помпы не успевали откачивать воду. Тогда были вооружены пожарные брандспойты и все поставлены на откачку воды вручную. Этой мерой опасность была ликвидирована. На траверзе о - ва Лавенсари встретили особо тяжелый лед и едва продвигались вперед; с о - ва нас энергично обстреливала бело-финская батарея, но мы случайно оказались далеко от о - ва, и снежная пурга вскоре укрыла нас от снарядов противника.

Вечером 16. 04 морская колонна во главе с *Трувором* прибыла в Кронштадт, колонна, шедшая шхерами, еще не дошла. На судах нехватало угля, многие терпели аварии, слабые ледоколы не справлялись выручать корабли, сжимаемые движением льда. Командование Кронштадтской военно-морской базы приняло все меры оказания помощи идущему каравану. Навстречу был послан ледокол *Ермак*. Мне было поручено сопровождать на ледоколе *Огонь* транспорт *Ц*, отправленный для пополнения запасов угля и продовольствия идущих кораблей.

Весь этот славный исторический поход закончился 19. 04. 18, и в результате его было спасено 8 ледоколов, 9 специальных и свыше 40 грузовых и грузо-пассажирских судов грузоподъемностью около 98 тыс. т, общей стоимостью порядка 50 млн. золотых рублей.