

ЛЕДОВЫЙ ПОХОД

1. Рождение партизанского отряда моряков Торгового флота.

Наступил 1918 год. На фронтах с Германией было перемирие. Обменивались нотами. Вдруг 18 февраля 1918 г., вопреки условиям перемирия, Германия, следуя своей захватнической политике, перешла в решительное наступление по всему фронту от Балтийского до Черного моря.

Разложившаяся царская армия не оказывала сопротивления, Красной Армии еще не существовало. Враг свободно занимал город за городом. Немцы заняли Эстонию и через Нарву с запада угрожали Петрограду. Пал Двинск, Минск, немцы заняли Псков и оттуда тоже угрожали Петрограду.

Двадцать первого февраля Ленин объявил: "Социалистическое отечество в опасности".

В Петрограде в те дни смертельной опасности было пустынно, тревожно, холодно и голодно, пролетариат питался голодным пайком. Казалось, откуда взять силы для отпора врагу?

На призыв Комитета Революционной Обороны Петрограда пролетариат города стал строиться в ряды партизанских отрядов.

Одним из первых откликнулся союз моряков Петроградского порта, им 26 февраля был сформирован первый партизанский отряд. Первого марта 1918 года Комитет Революционной Обороны во главе с Урицким утвердил штаб отряда в лице КОНОНОВА П.Г., АНИЧКИНА Д.Е. и КНЯЗЕВА под названием Чрезвычайного Комитета и поручил ему организацию отряда и защиту Петроградского порта и подступов

к нему /см. Удостоверение Ком.Рев.Обор.за подписью г. Урицкого от 1/III-18 г. № 790/.

На Садовую ул. № 50, где помещался союз моряков, стали подвозить винтовки, патроны, обмундирование. Для обучения партизан был приглашен Денисов из числа проверенных офицеров. Отряд расположился в помещении Мореходного училища на 22-й линии Васильевского острова. Шло успешное обучение отряда.

В те поры события чрезвычайной важности с головокружительной быстротой следовали одно за другим.

Третьего марта 1918 года был заключен Брестский мир. Брестский мир свидетельствует о тактическом гении ЛЕНИНА, который, отвергнув предательскую установку Троцкого "ни войны, ни мира", вывел страну из войны, чтобы собрать силы для новой борьбы. Действительно, во время краткой передышки начала организовываться Красная Армия, а партизанские отряды делали свое дело и, в частности, партизанскому отряду моряков через короткий промежуток времени пришлось сослужить службу своему родному торговому флоту.

2. Остановка на Балтийском море в начале 1918 года

Как известно, Финляндия до революции входила в состав России, Гельсингфорс был главным городом Финляндии, а Гельсингфорский порт издавна являлся сосредоточением и базой военно-морского флота Балтийского моря.

В ноябре 1917 года в Финляндии было образовано буржуазное правительство во главе со Свинхувудом. Совнарком 31 декабря 1917 года признал независимость Финляндии.

В Финляндии, с помощью немцев, стал формироваться

шоцкоровский корпус во главе с генералом Маннергеймом, затем в Финляндии произошла революция, была образована Социалистическая рабочая республика во главе с Советом народных уполномоченных.

Советская Россия заключила 1 марта 1918 года с ними договор, далее при поддержке немцев в Финляндии началась гражданская война.

Еще 5 марта немцы заняли Аландские острова и захватили город Або. 3/IV в Ганге, западнее Гельсингфорса, в тылу финских революционных войск высадилась германская дивизия и восточнее Гельсингфорса в Ловизе тоже высадился немецкий десант.

12/III-18 года главные силы военного флота, т.е. эскадры линейных кораблей "Петропавловск", "Гангут", "Севастополь", "Полтава", "Адмирал Макаров", "Рюрик" и "Богатырь" оставили Гельсингфорс и с помощью ледоколов "Ермак" и "Вольнец" перешли в Кронштадт.

4/IV-18 г. ушли из Гельсингфорса в Кронштадт линкоры "Андрей Первозванный", "Республика", крейсера "Олег" и "Баян", а также подводные лодки "Тур", "Тигр" и "Рысь".

В Гельсингфорсе остались из числа военных кораблей миноносцы, сторожевая дивизия, часть подлодок, тральщики, яхты, т.е. суда малого тоннажа со слабыми корпусами.

Почти все суда торгового флота Балтийского моря в количестве более 60 единиц тоже находились в Гельсингфорском порту, так как торговый флот во время войны был мобилизован и находился в подчинении командования военного флота, в Гельсингфорском же порту в том числе находились и суда торгфлота, эвакуированные из Ревеля

и других портов Балтийского моря, занятых немцами. На судах торгового флота администрация и команда были моряки торгового флота.

3. Флот в опасности.

В Петрограде для решения своих профессиональных и хозяйственных задач 2-го апреля 1918 года собрался и начал работать съезд моряков Балтийского моря.

Съездом было получено ряд тревожных сообщений:

1. Один из наших мощных ледоколов "Вольнец", второй после "Ермака", находившийся в Гельсингфорсе, предательски захвачен врагами и угнан из Гельсингфорса в Ревель, где в то время уже хозяйничали немецкие войска; флот в Гельсингфорсе остался без мощного ледокола.

2. Пятого апреля утром стало известно, что западнее Гельсингфорса в Ганге 3/IV подошел германский флот в составе тридцати вымпелов и высадил десант. Десант состоял из немецкой Балтийской дивизии под командой фон-дер-Гольца. Десант направляется к Гельсингфорсу.

Находившиеся в Ганге наши подводные лодки в количестве пяти единиц и тральщика нами взорваны.

Четвертого апреля находившиеся в Гельсингфорсе и действовавшие совместно с ними английские подводные лодки в количестве семи единиц и три английских тральщика выведены англичанами на внешний рейд Гельсингфорса и взорваны.

3. Восточнее Гельсингфорса в Ловизе также высажен десант немцев генерала Бранденштейна, с севера к Гельсингфорсу подходит генерал Маннергейм с белой гварди-

ей, снабженной оружием и инструкторами из Германии. Маннергейм занимает фронт, примерно, вдоль Железной дороги Белоостров - Лахти, подходя на востоке почти вплотную к Выборгу.

Вести были грозные, было ясно, что дни Гельсингфорса сочтены и он должен быть со дня на день занят немцами и белофиннами, а наш почти весь торговый флот Балтийского моря, находясь в Гельсингфорсе, как лакомый кусок, достанется немцам или белофиннам или, оставаясь для нас вне пределов достигаемости, т.е. в Гельсингфорсе, будет принадлежать судовладельцам /Декрет о национализации флота уже был опубликован/.

4. Положение усложнялось заманчивым предложением Британского правительства, которое, в лице своего представителя мистера Стелльп, 4-го апреля предложено съезду продать весь торговый флот, находящийся в Гельсингфорсе, Англии по высокой цене того времени с возвратом флота после войны, если то будет нам угодно.

После неудачных попыток связаться с Москвой, где в то время находилось правительство, съезд поручил решить столь важные вопросы государственного значения старейшинам съезда.

Старейшины съезда быстро приняли решение, несмотря на всю безнадежность вопроса.

Действительно:

1. Даже в условиях мирного времени поднять с зимовки: соорудить машины, укомплектовать командой суда, снабдить углем и продовольствием полсотню судов в течение нескольких дней - невозможно.

2. В той же мирной обстановке полсотню судов провести без надлежащих ледоколов сквозь льды Финского за-

лива безнадежно /"Ермак" стоял в Кронштадте и, по некоторым соображениям, ему не разрешили выход в Гельсингфорс/.

3. Со дня на день ожидается занятие Выборга Маннергеймом и стоит под вопросом даже возможность прорваться из Петрограда в Гельсингфорс, а если и прорвешься, то окажешься в мешке, из которого возврата не будет.

4. Со дня на день ожидается занятие Гельсингфорса с востока и запада немцами, а с севера генералом Маннергеймом.

5. Перед Гельсингфорсом в море должен стоять немецкий военный флот, а острова Финского залива, вооруженные артиллерией, находятся в руках белофиннов и, если вы и вырветесь из Гельсингфорса, то во льду вас расстреляют.

Спасать флот в таких условиях казалось совершенно безнадежным.

Однако, оставаться в Петрограде, быть только зрителем гибели родного флота, сохраняя свои головы, - русскому моряку не пристало.

Первым было принято решение не продавать флот, хотя это лишало нас пятнадцати - двадцати миллионов рублей золотом.

Второе решение, наперекор здравому смыслу, было прорваться в Гельсингфорс, попытаться спасти флот, затопить или взорвать его и это было решением хозяев к добру, к которому враг протягивает руки.

Для руководства операцией была выделена из числа делегатов пятерка: 1. КОНОНОВ П.Г., 2. ЯКОВЛЕВ И.И.,

3. ХОМЕНКО В.И., 4. МЕДВЕДЕВ И.И. и 5. КРУЗЕ.

Все полномочия над торговым флотом в Гельсингфорсе Балтийский съезд и отдел Торгового Мореплавания ВСНХ предоставил КОНОНОВУ П.Г.

Уже 5-го апреля руководство отбыло в Гельсингфорс.

6-го апреля, идя навстречу неизвестности, а может быть и смерти, двинулся в Гельсингфорс имевшийся под ружьем партизанский отряд, состоявший преимущественно из учеников Мореходного училища. За ним, оставляя насиженные места, построились в ряды партизан и другие моряки Петроградского и Кронштадтского порта, выполняя свой долг патриотов и хозяев флота.

Имелся длинный мешок, северную сторону которого представляли шуккоровцы, генерал Маннергейм, другой стороной мешка являлся Финский залив, закованный льдом с островами, вооруженными артиллерией Белофиннов и немецкой эскадрой в море. Дно мешка представлял десант германской армии в Ганге. Недалеко от дна мешка находился центр финской красной гвардии. Гельсингфорг был у самого дна мешка и в этот мешок партизаны Торгфлота влезли до конца.

7-го апреля в Гельсингфорс прибыл первый отряд, 8-го апреля второй и 9-го апреля третий, последние два отряда состояли из специалистов флота.

Через несколько часов после прорыва третьего отряда 9-го апреля Железная дорога Белоостров - Гельсингфорс у Выборга была занята генералом Маннергеймом; связь с Петроградом была прервана и Гельсингфорский мешок, в котором очутились моряки, был завязан у Выборга Белофиннами, а в море льдом и Белофиннами на островах.

Положение на месте оказалось еще безнадежнее, чем оно выглядело в Петрограде.

IV. Враги торгового флота.

I. Германская и белофинская армия.

Бесспорно, что самыми опасными и сильными врагами торгового флота были командование германской и белофинской армией. Со всей очевидностью ясно было видно, что германское командование решило захватить флот в Гельсингфорсе.

Продумать это дело немцы не решились, так как все-таки существовал Брестский мир и решили все это провести по следующему плану.

Высадив десанты в Ганге и Ловизии, германское командование предъявило ультиматум, чтобы мы очистили Гельсингфорс к 12/IV-18 г., т.е. вывели флот в Кронштадт-Петроград, рассчитывая, что за столь короткий срок поднять флот с зимовки, снабдить его и укомплектовать вряд ли нам удастся. Допустим, что флот в столь короткий срок приготовится к походу, но куда он пойдет, рассуждали немцы, Финский залив покрыт льдом и без мощных ледоколов непроходим. Для большей уверенности необходимо флот лишить ледоколов. Задуманно и выполнено. В те дни на Балтийском море было два мощных ледокола "Волынец" и "Ермак". "Волынец" стоял в Гельсингфорсе, а "Ермак" в Кронштадте.

Угон "Волынца"

По заранее разработанному плану при участии командира "Волынца" ОЖНЕВИЧА на судно явился лейтенант и, якобы, передал командиру приказ из Центробалта о переходе "Волынца" из одной гавани в другую, далее, якобы,

предписывалось по дороге взять промерную партию и высадить ее в шхерах для работ. "Волынец" был приготовлен к переходу. Явилась промерная партия 50 человек. Судно вышло из гавани и тогда промерная партия вдруг оказалась партией диверсантов, с оружием в руках диверсанты набросились на команду и обезоружили ее. Особенное сопротивление диверсантам оказал машинист ДЕМИН, но напрасно, по указанию ЮХНЕВИЧА большая часть команды была арестована. Судно угнали в Ревель /Таллин/, где хозяйничали немцы. Команду посадили в концлагерь. "Волынец" был переименован в "Суур-Тылл". Германское командование могло говорить, что это проделали эстонцы, а на самом деле все проделано было по указке немцев, так как они при желании могли "Волынца" вернуть из Ревеля, где хозяевами были они.

Только после 27 лет, после победы нашей доблестной Советской Армии и флота, "Волынец" вернулся в состав родного флота под старым названием.

Первая часть плана немцев по лишению флота ледоколов была выполнена: флот в Гельсингфорсе лишился единственного мощного ледокола.

Операция против "Ермака"

Ледокол "Ермак" только что совершил беспрецедентную проводку линейных кораблей из Гельсингфорса в Кронштадт, находился в Кронштадте.

Для вывода следующей партии судов "Ермак" отправился в Гельсингфорс, но по дороге был обстрелян белофиннами с острова Ловенсари и ЗИШ, т.е. накануне ледового похода и в шести милях южнее ошши Лане ему преградили дорогу и обстрелял вооруженный финский ледокол

"Тармо".

На помощь "Ермаку" из Гельсингфорса был выслан крейсер "Баян" со слабым ледокольным судном, но не пробился к "Ермаку" и вернулся обратно. "Ермак" вынужден был вернуться в Кронштадт. Немцы опять могли сказать - это не мы, это обстреливал финский ледокол, хотя все белофинны были их детищем и существовали только благодаря им же.

Флот в Гельсингфорсе остался без ледоколов и, по мнению врага, к 12/IV-18 г. никуда из Гельсингфорса не мог уйти и обречен был достаться им.

2. Судовладельцы и их агентура.

Как было отмечено, торговый флот, находившийся в Гельсингфорсе, в подавляющем большинстве юридически находился в распоряжении адмирала Цастного и членов его штаба, а после войны должен был возвратиться к своим хозяевам, т.е. акционерным компаниям, частным лицам и проч.

Декретом о национализации флота, опубликованным 8/II-18 г., флот отбирался у судовладельцев и делался собственностью Советской Республики. Однако, до фактической национализации еще было далеко.

Судовладельцам перспектива национализации их судов, очевидно, не улыбалась и они стали искать путей как предотвратить национализацию. Решение вопроса им подсказали развернувшиеся события в Финляндии. Стоило только Торгфлот задержать в Гельсингфорсе до ухода оттуда Советской власти, т.е. до 12/IV-18 г. и торгфлот станет вне пределов достигаемости для советской власти и тем избегнет национализации, а что он будет но-

силь германский или финский флаг - это им было безразлично.

Видя в лице Шастного единственную силу, могущую распорядиться торгфлотом, судовладельцы в Штабе, видимо, свили свою прочную паутину, так как все дальнейшие действия Шастного были направлены к тому, чтобы оставить торгфлот в Гельсингфорсе. Оставалась еще команда на судах, от которой тоже многое зависело, туда для агитации была пущена агентура в лице известного капитана Барковского, штурмана Шенкера, Шамшева и проч., которые, агитируя за оставление судов в Гельсингфорсе, спекулировали преимущественно голодом и холодом в Петрограде и, якобы, террором и иногда даже преусневали.

3. Прочие враги торгфлота.

а/ Буржуазные националисты. На некоторых судах команда, состоящая в большинстве из эстонцев и латышей, не прочь были угнать эти суда по примеру "Волынца" и себе в Эстонию и Латвию, однако, последнего нельзя сказать о всех эстонцах и латышах, многие из них работали не покладая рук и много способствовали успеху Ледового похода, некоторые из них, имея все левальные возможности остаться в Гельсингфорсе, напр., на п/х. "Лахте", предназначенном к оставлению, в Гельсингфорсе перешли на суда, подготовляемые к походу и связали свою судьбу с судьбой товарищей, работая самоотверженно и до последних сил. Примером этого могут служить: мех. БАХМАН Я.Я., машинист МИКЕЛЬСОН и другие.

б/ На некоторых судах отдельные лица были настроены контрреволюционно или не прочь были по другим воображениям остаться за границей.

в/ Были, казалось, препятствия технического порядка, напр., на многих судах в силу зимовки были разобраны машины.

В силу зимовки и падения дисциплины многие суда были с незначительной частью команды, напр., на "Смелом" /"Вьюга"/ был один человек - старший механик Зуев.

На большинстве судов не было угля или был незначительный его запас, не обеспечивающий перехода во льдах. Не было достаточно продовольствия.

г/ Стихийные препятствия.

Финский залив покрыт, закован льдом и без мощных ледоколов непроходим, а ледоколов нет.

Острова заливы вооружены артиллерией и находились в руках белофиннов.

Что же можно было противопоставить германской армии и флоту, штурмовским корпусам генерала Маннергейма, судовладельцам и их агентуре во главе с командующим Цастным, техническим и стихийным препятствиям.

Противопоставить столь многим противникам можно было только энтузиазм, патриотизм и беспредельную любовь к родному флоту сотен почти безоружных моряков торгфлота и их руководство.

у. Борьба за флот.

Быстро были собраны сведения о состоянии флота, его готовности к походу и о настроениях на судах.

Что больше всего поражало и угнетало - это отсутствие подготовки к походу, отсутствие на судах торгфлота распоряжений о необходимости похода, а некоторые суда, напр., все суда Красного Креста, громадный "Ана-

"дырь" /"Декабрист"/, "Орлица" /"Совет"/, "Азия" /"Же-
лябов"/ и проч. имели распоряжение оставаться в Гель-
сингфорсе.

Имея точные сведения о всех судах ЮНОНОВ в пер-
вый же день отправился на "Кречет" к адмиралу Щастно-
му и там ему подтвердили, что все суда с большой осад-
кой остаются, так как в случае, если они затонут, то
загородят фарватер, как будто их нельзя поставить кон-
цевыми или направить вокруг острова Гогланда; суда
Красного Креста остаются, так как им гарантирована по
международным положениям безопасность и это несмотря
на то, что немцы на Черном море топили суда Красного
Креста, сверх того остаются тральщики и многие чисто
военные суда и что все они будут потом переведены в
Кронштадт, а суда Красного Креста пойдут на ремонт в
Данию, а потом будут перевозить военнопленных, о мно-
гих судах штаб затруднялся дать сведения, почему они
остаются или почему на них нет угля, команды и вообще
отсутствует готовность к переходу.

Все возражения ЮНОНОВА о нелепости и преступности
такого отношения к торговому флоту не привели ни к че-
му.

Мандат ЮНОНОВА и декрет о национализации морского
флота с передачей его союзу моряков не возымел дейст-
вия. Заработал телеграф, полетели телеграммы в Петро-
град, из Петрограда в Москву, из Петрограда была полу-
чена юзограмма.

Гельсингфорс "Кречет" ЮНОНОВУ, копия Командующе-
му Щастному, комиссару Блохину.

Отдел Торгового Мореплавания Высшего Совета Народ-
ного Хозяйства совместно с Президиумом Областного Бал-

Балтийского съезда дает все пономочия товарищу КОНОНОВУ над торговым флотом, находящимся в Гельсингфорсе на предмет срочного вывода его в Кронштадт точка. № 602 Исполн. обязанности Зав. Торгов. Мореплаванием Зав. отделом Морского транспорта Высшего Совета Народного хозяйства Васильев. Президиум Областного Балтийского съезда Еременко. Тольпан Тульский Долгушин.

Все напрасно. Драгоценные часы текли. Было решено не считаться со штабом Щастного и действовать явочным порядком. Заработали пропагандисты на судах.

На большинстве судов весть о приютии партизан из Петрограда, распоряжения о походе и помощь в этом направлении были встречены с энтузиазмом. На некоторых судах завязалась борьба с агентами судовладельцев и проч. врагами, туда ставились вооруженные караулы. Особенно острая борьба завязалась между Штабом Щастного и Штабом партизан на судах, предназначенных к оставлению в Гельсингфорсе, например: на пароходах "Анадыр", "Орлица", "Лахта", "Русь" и проч. команда их была быстро сбагитирована выходить, но как только об этом узнал Штаб Щастного, то отдал распоряжение с предупреждением - всех, кто выйдет в море, расстреливать.

КОНОНОВ и вся пятерка раскусили Щастного и поняли чем он дышит, но и Щастный понял, что он разоблачен и вся его политика ясна.

Чтобы обезглавить борцов за торгфлот Штаб Щастного дал распоряжение арестовать КОНОНОВА. и всю пятерку, но тут в те же часы случилось непредвиденное обстоятельство, спасшее пятерку и помешавшее черному делу.

Совсем иначе на дело смотрели общественные органи-

зации военного флота и вся масса краснофлотцев. На пленарном заседании флотских комитетов, а это была сила, выступил с докладом член Гельсингфорского Комиссариата лоцман Павлюченко, обрисовал истинное положение, в результате пленум предложил комиссарам флота дать КОНОНОВУ право решающего голоса в их среде. Это несколько изменило положение и враги из штаба командования приумолкли. То же можно сказать и о местном флотском комитете на "Штандарте", сочувствие их было на стороне Штаба партизан торгфлотцев.

Несмотря на последние обстоятельства, политика Штаба Щастного в отношении судов, предназначенных к оставлению, оставалась прежняя. Кононов и Медведев на судах и в Штабе разъяснили, что суда Красного Креста "Русь" и "Митава" принадлежали Восточно-Азиатскому пароходству, главными акционерами которого являлись датчане и бывшая императрица Мария Федоровна, проживавшая в те годы в Дании. И вот эти суда официально, под прикрытием Красного Креста, оставляются в Гельсингфорсе, а затем суда идут на ремонт в Данию. Кто же мог сомневаться, что их не отдадут бывшим хозяевам вопреки декрету о национализации флота. Борьба шла за каждое судно и со Штабом Щастного и с руководителями Красного Креста, напр. Шамшевым и матерыми представителями судовладельцев, напр. капитаном Барковским, штурманом Шенкер и пр. и все же, несмотря на угрозы расстрела, тот же "Анадыр" /"Декабрист"/ ушел, славно плавая под советским флагом еще 25 лет и погиб только в минувшую Отечественную войну, "Орлица" /"Совет"/ ушел служить на востоке и поныне и многие другие суда бороздили и бороздят моря под советским флагом. Суда Красного Кре-

ста и военные суда, в частности, тральщики как только немцы вошли в Гельсингфорс, были захвачены и на них были введены вооруженные силы, а адмирал Щастный за измену был расстрелян. Советской властью.

4. В море.

Положение с каждым часом усложнялось. В море действительно находилась германская эскадра.

У Лахти в неравном бою героически умирала финская Красная гвардия. В Гельсингфорсе действовала пятая колонная, по ночам гремели выстрелы, это пятая колонна из-за угла поражала своих противников. Каждый час с суши и с моря могли ворваться в город немцы и белофинны, последнее предполагалось 12-го апреля, даже в воздухе и там летали немецкие аэропланы и сбрасывали прокламации.

Одна из них гласила: "Оккупация Гельсингфорса" - германскими войсками предстоит в кратчайшем времени. Капитуляция неизбежна. Многие жертвы могут быть не принесены и участь гарнизона может быть много улучшенной, если суда, как военные, так и коммерческие, останутся целы. Командующий германским флотом в Финском заливе оставит на свободе и даст награду судовому составу каждого судна, которое останется неповрежденным. Единичные действия по приведению в негодность своего судна подвергнутся строжайшему взысканию. Германский флот находился уже волизи Гельсингфорса".

Этим воззванием немцы, распоясавшись, сбрасывали маску брестского мира и обнаруживали свои цели в отношении флота.

Переход судов торгового флота со слабыми корпусами, без

ледоколов в данной обстановке казался безрассудной идеей и когда спрашивали КОНОНОВА, как руководителя, то он отвечал: "Считайте себя уже мертвыми, а нам, как мертвым, терять нечего. Назад в Петроград по суше нам хода нет. Наше спасение только в море, на кораблях. Готовьте корабли к походу, грузите уголь и все в течение 3-х дней. Для похода в море "наши корабли не сожжены".

С предельной четкостью были распределены обязанности не только между руководителями, но и между рядовыми и каждый знал, что и когда он должен выполнять.

На берегу, на стапелях был обнаружен ледокол "Трувор", вытасенный на берег и для капитального ремонта, у него было разворочено днище, поломан винт и разработаны цилиндры. В течение тех же трех дней команда зацементировала пробоину и с поломанным винтом спустила "Трувор" на воду. Все-таки, хотя и с поломанным винтом, хотя и небольшой, но все же ледокол. Уголь погрузить на "Трувор" уже не было времени и он вышел в море почти без угля.

Отыскался и второй небольшой ледокол "Артиллерист" который выполнил свою роль по выводу судов из гаваней, а затем вел на буксире ледокол "Боревой" /"Пурга"/. У "Боревой" не было вовсе руля и винта.

Напряженная работа кипела и ночью. Приводили в порядок машины, комплектовали суда командой, где была эстонская ориентация, тут же ставились вооруженные караулы. Добывали, доставляли и погружали уголь, продовольствие и проч.

Работа протекла в исключительно тревожной обстановке, в порту и городе царил анархия, свойственная

смене власти. Все добывалось, а особенно уголь и железной транспорт с помощью либо денег, либо угрозой винтовок и нагана.

Был дан приказ закончить работы к рассвету 11-го апреля и утром всем выйти на рейд.

Напряженная работа шла без сна и ночью. От усталости и бессонницы шатались, как пьяные.

За три дня 8, 9, 10 апреля, поставив необычный рекорд производительности труда, подготовили флот к походу и охраняли вооруженной рукой.

Одно за другим суда, кончив подготовку, выходили на рейд. К концу 10-го апреля подавляющее число судов вышло из порта: были такие, которых пришлось взять на буксир, например ледокол "Боревой".

Утром 11-го апреля последним вышли "Трувор" и "Смелый". Гельсингфорс был покинут, флот уходил в неизвестность, навстречу льдам и врагу, но все же уходил.

Немецкое командование, узнав, что флот наперекор их планам все же уходит, решило, вопреки своему ультиматуму, ускорить занятие Гельсингфорса и двинуло свой флот с тем, чтобы захватить хотя бы часть нашего флота 11/IV в Гельсингфорсе.

Через 2 часа после выхода "Трувора" 11-го апреля Гельсингфорс был занят немцами.

В 15 милях от Гельсингфорса встретились с немецкой эскадрой линейных кораблей, впереди ее шел ледокол "Сампо". Артиллерия линкоров была направлена на нас и орудия поворачивались вслед за нашим отрядом; залп - и все было бы кончено, разошлись левым бортом.

Приняли радиотелеграмму с немецкой эскадры: "Германское командование вынуждено занять Гельсингфорс

для защиты интересов Финляндии сегодня, а не 12-го апреля, в 12 часов дня. Все суда и вооруженные пункты просят поднять белоокрасный флаг". Подпись.

Просчитались голубчики, их флоту удалось увидеть только концевых "Трувора" и "Смелого" на дым на горизонте уходящего флота. Немецки план и немецкий расчет лопнули, мы им показали с кормы конец.

Начался лед. Туман. Проживать судам во льду было почти невозможно, что понятно каждому моряку, особенно ледокольцику. То и дело то или другое судно застревало, его выручали другие суда, находившиеся в таком же положении.

Брали на буксир друг друга, брали на буксир слабые корпусами миноносцы и с лихвой торгфлотцы расплачивались с краснофлотцами за их доброе отношение в Гельсингфорсе.

Бесконечное число раз рвались буксиры /буксирами являлись просто швартовные концы/, команда, бывшая почти в половинном составе, бесконечное количество раз выбирала оледенелые стальные буксиры, сращивали их и снова повторялось тоже днем и ночью.

На всех судах трещал машинный телеграф "Стоп" механики оросались к регулятору, стопорили, машинисты оросались к реверсивным машинам и перебрасывали машину на задний ход, так как далее обычное следование команды "задний ход". Лопнул - ли буксир, вылезало ли судно на льдину и застряло или наваливается на впереди идущие и грозит его таранить, все это имело свое отражение в машинах, там все время нервно стоят начеку и бесконечно меняют ходы "Стоп", "Задний" и т.д. днем и ночью весь поход, а рабочие руки были считанные и с большой

нехваткой.

Особенно туго приходилось "Трувору", он волею судьбы оказался флагманским судном, на нем находился Штаб.

Суда, шедшие хвостом, не опасались мин. "Трувор" же с судами, имеющими большую осадку, пошел южным фарватером вокруг Гогланда и сразу же на этих судах стал роковой вопрос, а как быть с минными полями: известно, что мы ставили три года в Финском заливе на фарватере целые минные поля, немцы тоже и там же насыпали своих мин. Где мины? Где минные поля? вправо, влево или впереди. Никто на это не мог дать ответа и синеватый лед таил под собою стихию, беспощадную стихию огня. Каждый момент судна могли взлететь на воздух, а затем погрузиться навеки под лед. Решено было условно считать, что мин нет и идти, как по чистому морю.

Цемент проболел на "Труворе", не успевший схватиться, даль течь, судовые помпы не успевали откачивать воду, помогали ручными помпами, работы хватало.

За сравнительно узким "Трувором" шел широчайший "Анадырь" / "Декабрист" / судно в 14.000 тонн грузоподъемности и для него дорожки "Трувора" были слишком узки и его приходилось бесконечное число раз выручать.

Спускалась ночь. Первая ночь в походе. Оставались работать только вахтенные, остальные, сморенные предыдущими бессонными ночами и непосильной работой, ложились, где кто мог и засыпали непробудным сном.

Этот первый сон в походе был, как первый сон больного после кризиса, немцы, белофинны, немецкий флот,

самолеты, пятая колонна - все это с Гельсингфорсом позади, все это пройденный этап, флот ушел, ну, а мины, мины могут взорвать судно, но немцам оно не достанется, мы и сами, в случае чего, хотели топить и взрывать суда.

Над ухом всю ночь ревел медной глоткой гудок судна, ему отвечали во тьме и тумане другие, но и это никому не мешало.

Раннее туманное утро. Открылся Гогланд. Перед самым носом. Будь ход судов ночью побольше или туман на рассвете ~~какая-то~~ погуще, быть бы на камнях Гогланда.

Утро. Съели по банке консервов и за работу. Механик сообщает, что что кончился уголь. "Трувор", как указывалось ранее, не имел времени взять угля и на судне все думали - ну, теперь стоп. Однако, дело было поправимо. Ю/У вечером в канун ухода приходит к Кононову представитель с броненосца "Петр Великий" и заявляет, что "Петр Великий" должен остаться в Гельсингфорсе, так как у него нет кочегаров и упрасивает дать им на "Петра" кочегаров из отряда торгфлота, а тут на свои то суда не хватает народу, но представитель "Петра" обмолвился, что у них много угля и он сам сыпется из бункеров в кочегарку. А это другое дело, решает Кононов. Сократить количество кочегаров по судам, дать кочегаров на "Петра", а "Петру" служить угольной базой в море. Кочегары торгфлота спасают "Петра". Уголь "Петра" спасает "Трувора", а "Трувор" прокладывает дорогу другим. Получается цепь братской взаимопомощи. "Трувор" подошел к "Петру Великому" и пошли взлетать пятипудовые мешки с "Петра" на "Трувор", потекло чер-

ное зрото и дало движение и жизнь "Трувору", но на погрузке угля в море приходилось крепко поработать и поглотить угольной пыли.

Так, примерно, происходило и на других судах, то на одном, то на другом судне кончался уголь, подходили вплотную и начиналась перегрузка.

Но все же шли...

У островов Ловенсари, где лед был особенно крепким и суда почти стояли, белофинны открыли огонь по судам и особенно по "Трувору". Снаряды ложились в непосредственной близости, взлетающие осколки достигали борта. По счастливой случайности попаданий не было. Всех, кого можно было, мобилизовали в кочегарки, зашуровали, суда, набравшись сил, вырвались из-под обстрела.

Много раз радировали в Кронштадт, просили помощь "Ермака", но его не посылали по стратегическим соображениям.

Вечером, 16-го апреля, после пятидневной борьбы со льдами достигли Кронштадта.

На помощь отстающим ледоколам "Огонь" и "Трувор", приняв уголь, вновь вышли в море и когда последние суда подходили к Кронштадту и "Ермаку" разрешили выход. Последним пришел 19-го апреля "Михаил" /"Герцен"/, завершив необычайный беспримерный в истории флота ледовый поход. Было совершенно невозможное.

Люди, питаясь голодным пайком, оставив насиженные места, добровольно бросились в глубокий неприятельский мешок, рискуя сложить свои головы.

В неприятельском окружении со всех сторон, поставив необычайный массовый рекорд производительности тру-

да, в течение трех с половиной суток подняли целый флот, снабдив его углем и вывели навстречу врагу и стихии.

Преодолев стихийные и человеческие препятствия, рискуя жизнью, не потопив и не повредив ни одного судна, спасли торговый флот в составе 57 морских судов. Сверх того был спасен груз на судах.

Флот был не только спасен, но и навсегда изъят у судовладельцев. В ледовый поход была осуществлена фактическая национализация Балтфлота.

Ледовый подвиг балтийских моряков выделяется своей законченной сознательно-классовой устремленностью.

Ледовый поход совершили настоящие хозяева и патриоты до конца.

Традиции героев ледового похода живут и поныне, примером тому служат красинцы, сиоираковцы, челюскинцы и, наконец, моряки — герои Отечественной войны.

Традиции их должны жить вовеки веков, пронизывая всегда и всю работу моряков от малого до великого.

Мы, нижеподписавшиеся, участники Ледового Похода подтверждаем, что все о ледовом походе изложено в соответствии с фактами и подтверждается именными полноценными историческими документами.

ПРИЛОЖЕНИЕ: список спасенных судов торгфлота в количестве 57 единиц и 3-х военных.

Инженер	-	Кононов П.Г.
Ст. механик		Хоменков И.М.
Инженер		Федоров Г.К.
Ст. механик		Медведев И.И.
Ст. механик		Бахман Я.Я.

Инж.-капитан 2-го
ранга

Макаров М.С.

Механик

Фокин Н.И.


Ст. механик

Макаров
Кузнецов А.Н.
Березовский А.А.

Механик

1948 г.

С подлинным верно:
Инженер-капитан /П.Г. КОНОНОВ/



РГА ВМФ

СПИСОК

судов, эвакуированных из Гельсингфорса в Петроград в апреле 1918 года.

№ п/п.	Прежнее название	Современное название	Грузоподъемность в тоннах
1	Орлица	Совет	2.500
2	Анадарь	Декабрист	11.250
3	Ад-др Михайлович	Ропаль	1.520
4	Михаил	Герцен	1.140
5	Михаил Лунц	Коммунист	2.835
6	Христиан	Пролетарий	1.550
7	Линель	Кр. Ленинград	2.600
8	Оркан	София Перовская	850
9	Ревель	Кр. Флот	775
10	Альфа	Лейт. Шмидт	2.900
11	Рига	Трансбалт	13.100
12	Секрет	Большевик	2.075
13	Азилия	Желобов	350
14	Како	Плеханов	5.600
15	У	Спартак	2.500
16	Щ	Р. Люксембург	4.900
17	Туррикане	Делегат	1.200
18	Печера	Гарибальди	1.400
19	Гогланд	Комсомол	750
20	Нарген	Красный Пахарь	430
21	Ильзе	Лысковский	864
22	Эрос	Труженик моря	530
23	Вассиян	Декрет	835
24	Гагара	Сов. Коммуна	5100
25	Актив	Революция	520

26	Балтаниа	Лассаль	600
27	Ген. Драгомиров	-	2.000
28	Кодума	Циммервальц	1.760
29	Вера	Ферерадия	750
30	Вельта	Красноармеец	3.500
31	Дагмар	Социалист	3.100
32	Ген. Скобелев	Интернационал	2.950
33	Мартин	Свобода	1.850
34	Граф Толстой	Лев Толстой	1.900
35	Клио	Калев	1.100
36	Хабаровск	Хабаровск	1.650
37	Лионва	Республиканец	1.400
38	Татьяна	Горняк	3.800
39	Тамара	Железнодорожник	3.300
40	Барто	-	-
41	Жеттосс	Агитатор	3.000

В с е г о:

102.142

Ледоколы и ледокольные суда.

1. Трувор	Трувор
2. Артиллерист	Снег
3. Смелый	Выга
4. Бойкий	Матерь
5. Боровой	Пурга
6. Аванс	
7. Нарген	
8. Гр. Тотлебен	Вест
9. Гор. Ревель	Октябрь

Суда специального назначения.

- 1. Водолей
- 2. Копчик
- 3. Самоед
- 4. Коршун
- 5. Эрви
- 6. Черноморец
- 7. Приемш

Боевые суда

- 1. Петр Великий
- 2. Десна
- 3. Сибирский стрелок.

РГА ВМФ