

Департамент культуры Министерства обороны
Российской Федерации

Федеральное государственное бюджетное учреждение культуры и искусства
«Центральный военно-морской музей»
Министерства обороны Российской Федерации

Ассоциация военно-морских музеев

ПЯТАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
ПРОГРАММЫ «МОРЕ И ФЛОТ»

РОЖДЕННЫЙ РЕВОЛЮЦИЕЙ К 100-ЛЕТИЮ КРАСНОГО ФЛОТА

ДОКЛАДЫ И МАТЕРИАЛЫ

Центральный военно-морской музей
19 апреля 2018 г.

Санкт-Петербург

2018

Печатается по решению Ученого совета
Центрального военно-морского музея

Материалы и доклады участников
научно-практической конференции
«Рожденный революцией. К 100-летию Красного флота»

ЦВММ, 19 апреля 2018 года

Сборник подготовлен
под общим руководством директора
Центрального военно-морского музея
Р. Ш. Нехая

Редакционная коллегия:

О. В. Биято, С. Д. Климовский, К. А. Коломиец, В. Е. Лукин,
С. Ю. Курнос, А. Н. Чернавский, Н. В. Шишкова

Материалы сборника посвящены знаменательному событию — 100-летию со дня создания Рабоче-Крестьянского Красного флота, в честь которого в Центральном военно-морском музее 19 апреля 2018 г. прошла научно-практическая конференция с участием ведущих специалистов в области истории России и ее Военно-морского флота. Издание адресовано профессиональным историкам, музейным работникам, сотрудникам общеобразовательных учреждений, учащейся молодежи, ветеранским организациям, сотрудникам муниципальных органов, а также всем интересующимся историей отечественного Военно-морского флота.

© Центральный военно-морской музей, 2018
© И. А. Белобратова, оригинал-макет, 2018

СОДЕРЖАНИЕ

О конференции	7
Приветственное слово Главнокомандующего Военно-Морским Флотом Российской Федерации адмирала <i>В.И. Королёва</i>	10
Приветственное слово директора Центрального военно-морского музея <i>Р.Ш. Нехая</i>	14
Приветственное слово заместителя главы администрации Адмиралтейского района Санкт-Петербурга <i>Л.В. Желонкиной</i>	16
Приветственное слово директора Российского государственного архива Военно-Морского Флота <i>В.Г. Смирнова</i>	18
Приветственное слово директора Военно-медицинского музея <i>А.А. Будко</i>	19
Приветственное слово ответственного секретаря Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга <i>Т.И. Чекаловой</i>	20
Доклады и сообщения	
<i>И.М. Кузинец</i> . К 100-летию создания Красного флота	21
<i>А.О. Вербовой, В.Ю. Грибовский</i> . Флот в Революции 1917 года	31
<i>К.Б. Назаренко</i> . Военно-политическая обстановка в мире и рождение Красной Армии и Красного флота	46

<i>И.С. Шлыков, О.И. Вербовой.</i> Ледовый поход — первая стратегическая операция Балтийского флота	54
<i>В.Г. Андриенко.</i> Ледовые суда в Ледовом походе Балтийского флота	75
<i>А.П. Тарапон.</i> Судьбы офицеров Российского императорского флота на службе новой России в экспонатах Музея истории подводных сил России имени А.И. Маринеско	86
<i>Н.Н. Рыжикова.</i> У истоков создания Красной Армии и Красного флота: по материалам изданий из фонда ЦВМБ	91
<i>М.В. Жарков.</i> Создание и начальный период деятельности РККФ в документах его первых организационных структур	105
<i>В.А. Алексахина, Д.Н. Ремизова.</i> Коллекции, посвященные начальному периоду деятельности РККФ, в экспозиции Музея истории подводных сил России имени А. И. Маринеско	110
<i>В.М. Пирогов.</i> Кронштадтская крепость и Балтийский флот в 1918 году	119
<i>Л.А. Семёнова.</i> Затопление кораблей эскадры Черноморского флота в Цемесской бухте 18 июня 1918 г.	131
<i>В.Я. Брель, Д.С. Замятина.</i> Краткий обзор действий русских подводников в период 1917–1920 годов	152
<i>Е.Н. Савельева.</i> Героическая «Пантера»	165

<i>С.В. Фирсанов.</i> Исторические вехи создания аварийно-спасательной службы Красного флота	173
<i>С.В. Куликов.</i> Первый советский выпуск слушателей военно-морского отдела Морской академии 1919–1920 гг.	184
<i>И.О. Ивановский.</i> «Белое на красном», или Как рождался Красный флот Страны Советов. Очерк по материалам музея истории завода «Северная верфь»	201
<i>С.Е. Виноградов.</i> Проблема обороны Финского залива в 1920-е годы и проект создания для РККФ мониторов с 14-дюймовой артиллерией	220
<i>К.М. Кондратьев.</i> Начало создания советского подводного флота	230
<i>А.М. Голубев.</i> Моряки: из императорского флота в рабоче-крестьянский	236
<i>С.Л. Васильева.</i> Революционные флаги и знамена в коллекции Центрального военно-морского музея	282
<i>Л.Ш. Коповая.</i> Действия Ладужской военной флотилии в Советско-финляндской войне 1939–1940 гг.	290
Молодежная секция	
<i>Е.С. Бондарь, Д.А. Платонова.</i> Последний бой русских моряков: Моонзундское сражение	299
<i>И.В. Ткачева.</i> В преддверии Гражданской войны: Гельсингфорсская военно-морская база в 1917 году	303

<i>В.В. Малов, В.А. Плешкова.</i> Потопление советской субмарины «Пантера» эсминца «Виттория»	309
<i>А.М. Сидорина.</i> Балтийский флот в обороне Кронштадта в 1919 году	315
<i>М.В. Медведева, П.А. Салей.</i> Алексей Борисович Елисеев — флотоводец Гражданской войны	324
<i>Н.В. Тумасова.</i> Проблема восстановления ВМФ в первые годы советской власти	335
<i>Е.С. Терешенков.</i> Старый корабль с новой душой: модернизация линкоров в первые годы Советской власти	340
<i>Е.К. Гончарова.</i> У истоков советского подводного флота: субмарина «Декабрист»	349
Подведение итогов работы конференции	
<i>Р.Ш. Нехай.</i> Подведение итогов работы конференции... ..	357
Сведения об авторах	361

О КОНФЕРЕНЦИИ

В Центральном военно-морском музее 19 апреля 2018 года прошла научно-практическая конференция «Рожденный революцией. К 100-летию Красного флота» в рамках ежегодной научной программы «Море и флот». В конференции приняли участие около 220 человек, в том числе руководство и представители главного командования Военно-Морского Флота и Западного военного округа, руководство и научные сотрудники ЦВММ, представители администраций города, районов, предприятий и организаций Санкт-Петербурга, ведущие специалисты, работающие в области истории отечественного флота и судостроения, музейные и библиотечные работники, ветераны ВМФ, курсанты Военно-морского и Военно-морского политехнического институтов.

В фойе конференц-зала были развернуты временная и передвижная выставки по теме конференции. На временной выставке помимо музейных предметов ЦВММ экспонировались документы из фондов Российского государственного архива Военно-Морского Флота и Государственного музея политической истории России. Выставку печатной продукции, посвященную 100-летию создания Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Рабоче-Крестьянского Красного Флота, подготовила Центральная военно-морская библиотека. Участникам конференции свои печатные издания представили издательства «Гангут» и «Морское наследие», специализирующиеся на выпуске военно-морской литературы.

Работа конференции проходила в конференц-зале Центрального военно-морского музея.

С приветственными словами к участникам конференции обратились:

— Главнокомандующий Военно-Морским Флотом Российской Федерации адмирал В. И. Королёв;

— директор ЦВММ, кандидат политических наук, доцент Р. Ш. Нехай;

- заместитель главы администрации Адмиралтейского района Санкт-Петербурга Л. В. Желонкина;
- директор Российского государственного архива Военно-Морского Флота, доктор исторических наук В. Г. Смирнов;
- директор Военно-медицинского музея, доктор медицинских наук, профессор А. А. Будко;
- ответственный секретарь Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга Т. И. Чекалова.

В рамках программы работы конференции в выставочном комплексе ЦВММ состоялось открытие выставки «Стражи морей», посвященной истории отечественного маячного дела. Эта выставка подготовлена совместно с Управлением навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации с использованием музейных предметов из собрания УНиО МО РФ и частных коллекций.

С докладами и презентациями выступили: доктор исторических наук, профессор И. М. Кузинец; доктор исторических наук, профессор Института истории Санкт-Петербургского государственного университета К. Б. Назаренко; историк флота и судостроения В. Г. Андриенко; директор Музея истории подводных сил России имени А. И. Маринеско А. П. Тарапон; старший научный сотрудник Центрального музея Вооруженных Сил Российской Федерации, кандидат исторических наук С. Е. Виноградов; библиограф Центральной военно-морской библиотеки, кандидат педагогических наук Н. Н. Рыжикова; ведущий специалист Российского государственного архива Военно-Морского Флота М. В. Жарков; заведующий филиалом ЦВММ «Кронштадтская крепость» В. М. Пирогов; заведующий музеем аварийно-спасательной службы ВМФ НИИ спасания и подводных технологий С. В. Фирсанов; преподаватель ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» С. В. Куликов; директор музея истории судостроительного завода «Северная верфь», кандидат технических наук И. О. Ивановский; заведующий филиалом ЦВММ «Подводная лодка Д-2 “Народоволец”» К. М. Кондратьев; сотрудник Государственного мемориального

музея обороны и блокады Ленинграда А. М. Голубев; старший научный сотрудник ЦВММ С. Л. Васильева.

Впервые за время существования научной программы «Море и флот» на конференции в отдельном зале работала молодежная секция, на которой было заслушано 10 докладов. Презентации представили научный сотрудник ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия», кандидат исторических наук А. О. Вербовой; курсант Военно-морского политехнического института И. С. Шлыков; студенты Санкт-Петербургского государственного морского технического университета Е. С. Бондарь, Д. А. Платонова, И. В. Ткачева, В. А. Плешкова, В. В. Малов, А. М. Сидорина, М. В. Медведева, П. А. Салей, Н. В. Тумасова, Е. С. Терешенков, Е. К. Гончарова.

Докладчиками было отмечено, что создание РККФ и начальный период его развития стал важным этапом в истории отечественного Военно-Морского Флота, заложившим основу его последующего развития. В результате реализации ряда кораблестроительных программ к началу 30-х годов XX века флот был восстановлен и до 1941 года динамично развивался. Это позволило военным морякам достойно встретить нападение врага и успешно действовать в период Великой Отечественной войны, приблизив Великую Победу. Тем самым был заложен прочный фундамент для становления в дальнейшем и совершенствования отечественного океанского ракетно-ядерного подводно-авиационного Военно-Морского Флота, ставшего по своей мощи вторым в мире.

Открытие конференции привлекло внимание средств массовой информации. По телевидению были показаны сюжеты, посвященные этому событию.

В целом конференция прошла на высоком организационном и научном уровне и стала заметным вкладом в теорию и практику военно-морской исторической науки, в выполнение программы мероприятий Министерства обороны Российской Федерации, посвященной 100-летию РККА и РККФ.

В настоящем сборнике публикуются доклады, представленные на конференции, а также ряд дополнительных материалов по рассматриваемой теме.

Уважаемые товарищи!

Центральный военно-морской музей уже пятый раз собирает очень представительный форум в рамках осуществляемой с 2016 года программы «Море и флот». В научно-практическая конференция, на которой присутствует цвет военно-исторической и научной мысли, посвящена важнейшей в истории Военно-Морского Флота дате — 100-летию создания РККФ. Я посчитал крайне необходимым прибыть и выступить перед вами, поскольку этот юбилей для нас, военных моряков, является знаковым и имеет большое значение.

100-летие со дня образования РККА и РККФ явилось отправной точкой создания в России современных Вооруженных Сил и послужило началом глубоких преобразований в области фундаментальной науки, промышленного комплекса и экономики в нашем государстве. Эта дата стала важнейшим этапом широкомасштабной деятельности по развитию новой армии и флота Отечества. Без этой работы у России не было бы океанского ракетно-ядерного флота, передовой школы военного кораблестроения и создания морских типов вооружений. Так совпало, что в этом году мы празднуем 60-летие атомного подводного флота России. Эта историческая дата является подтверждением правильного курса, который взяло руководство страны 100 лет назад, создавая Рабоче-Крестьянский Красный Флот. Это современная история нашего флота со своими впечатляющими достижениями и победами. Она привела нас к тому, что сегодня мы имеем активно развивающийся современный Военно-Морской Флот, который способен отвечать на любые вызовы под водой, над водой, в воздухе и на суше. Андреевский флаг в Мировом океане сегодня стал символом отстаивания основ безопасности. В этом заслуга ученых и конструкторов, инженеров и рабочих оборонных и судостроительных предприятий. Но добавлю, что нельзя забывать и об огромном вкладе в развитие Военно-Морского Флота историков, летописцев, чья деятельность постоянно напоминает нам о большой ответственности

перед историей, традициями. Как известно, двигаться уверенно вперед могут только те, кто помнит и уважает свою собственную историю. Именно такие неравнодушные и увлеченные люди в вашем лице собрались сегодня в этом зале.

Каждый из вас вкладывает свои знания и часть души в наше общее дело — строительство Военно-Морского Флота, который гарантирует безопасную морехозяйственную деятельность России в Мировом океане, исключает любые угрозы на морских и океанских направлениях.

Военно-Морской Флот современной России — это флот, оснащенный высокоточным оружием, лучшими в мире кораблями и подводными лодками. Это флот, который стремится к совершенству по всем показателям. Работы предстоит еще много. Но когда эта работа носит созидательный характер и опирается на историю, даже сложные цели будут достигнуты.

Еще раз напомню, что ВМФ России сегодня имеет бесценный практический опыт боевых действий против террористических группировок на территории Сирийской Арабской Республики. Это флот, который доказал эффективность ракетного оружия морского базирования, применив против группировок ИГИЛ 100 крылатых ракет с борта подводных лодок и надводных кораблей. Это морские летчики, которые произвели более 400 боевых вылетов с поражением более 1250 целей незаконных вооруженных формирований в ходе действий корабельной авианосной группы в Средиземном море.

ВМФ России успешно действовал по национальному плану в Аденском заливе и в районах Африканского рога, обеспечивая безопасность мирного судоходства.

Отмечу также, что современный Военно-Морской Флот по своему характеру действий является всеширотным. Мы продолжаем активно осваивать Арктику и Антарктиду, присутствуем в Атлантике, Индийском и Тихом океанах, Средиземном море и других районах дальней океанской зоны.

В разное время в Мировом океане задачу военно-морского присутствия выполняет от 70 до 100 кораблей и судов

обеспечения ВМФ России. Моряки сегодня «в море — дома, а на берегу — в гостях». Так и должно быть. Только за последние 5 лет показатель наплаванности в объединениях и соединениях ВМФ вырос в два раза, а среднее время выполнения задач экипажами подводных лодок и кораблей в море возросло более чем на 30%. Одним словом, состояние ВМФ всегда достоверно проверяется его действиями в море.

По нашей твердой оценке, Мировой океан должен быть безопасным для всех. Военно-Морской Флот России продолжит играть одну из ведущих ролей в обеспечении этой безопасности. Именно эта задача лежит в основе всех программ развития ВМФ России, которыми предусмотрено постоянное поэтапное обновление и переоснащение всех составляющих Военно-Морского Флота.

Но, повторюсь, этого бы не было, если бы у нас за спиной не было 100-летнего отрезка времени, которое сформировало новые подходы к развитию и применению ВМФ.

Доказательством того, что наше государство обладает уникальной базой и возможностями, является кораблестроительная программа. Сегодня далеко не каждая страна способна строить подводный флот. Это сложная задача, которая не всем под силу. Но мы это можем. Приведу факты. В последние годы в состав Подводных сил ВМФ России приняты новейшие атомные подводные крейсера стратегического назначения проекта 955 «Борей» — «Александр Невский», «Владимир Мономах», «Юрий Долгорукий», а на предприятии «Севмаш» строятся модернизированные подводные крейсера этого проекта — «Князь Владимир», «Князь Олег», «Генералиссимус Суворов», «Император Александр III», «Князь Пожарский». Принята в состав флота атомная многоцелевая подводная лодка «Северодвинск» (проекта 885 «Ясень»), и строятся модернизированные многоцелевые атомные подводные лодки: «Казань», «Новосибирск», «Красноярск», «Архангельск», «Пермь», «Ульяновск». Продолжаются работы по созданию следующего, V поколения атомных подводных

лодок. Это наиболее показательная иллюстрация состояния дел в ВМФ сегодня.

В целом, только за последние пять лет для Военно-Морского Флота было построено 64 боевых корабля и катера, в том числе 3 ракетных подводных крейсера стратегического назначения, 7 многоцелевых подводных лодок, более 14 надводных кораблей и 40 боевых катеров. И это лишь первые результаты в работе по реализации долгосрочного курса нашей страны в морской и военно-морской сфере.

Я мог бы и дальше приводить статистику результатов работы по обновлению Военно-Морского Флота, но сегодня наша с вами задача обсудить ключевые события 100-летнего этапа его развития, которые сделали возможным идти в ногу с научно-техническим прогрессом в морской области.

В заключении своего выступления хочу подчеркнуть консолидирующую роль Центрального военно-морского музея в сфере развития флотских традиций, истории Российского флота, которому в этом году исполняется 322 года.

Выражаю уверенность в том, что мы идем с вами четким и выверенным курсом и одинаково горячо любим родной флот.

Желаю вам плодотворной работы в рамках конференции! Результаты этого важного форума будут детально проанализированы Главным командованием ВМФ России и внедрены в нашу последующую деятельность!

*Главнокомандующий
Военно-Морским Флотом
Российской Федерации
адмирал В.И. Королёв*

Дорогие коллеги и друзья!

Это пятая конференция в рамках общей программы «Море и флот» посвящена истории советского Военно-Морского Флота. Почему мы проводим сейчас научно-практическую конференцию? Чтобы все накопившиеся эмоции были высказаны. Мы подождали оценок в освещении 100-летия РККФ: были как негативные, так и положительные оценки. Апрель, май — это те месяцы, когда нужно давать должные оценки тому, что произошло с нашим флотом за 100 лет, с 1918 по 1992 г. Поражает то, как нашей стране удалось выжить. Как удалось сделать флот океанским, ядерным, присутствующим во всех морях и океанах. Действительно, после окончания Гражданской войны флота не было. Мы неоднократно об этом говорим, обычно словами из доклада М.В. Фрунзе — «флота у нас нет». Но уже тогда были приняты принципиально важные решения.

Музей политической истории на выставку к конференции предоставил фотокопию Декрета о создании РККФ — это две страницы без подписи. Нет третьей страницы, вероятно, подписывали ее те, кто впоследствии стал неуютен власти. Создание РККФ было необходимо. Нужно было защищать нашу страну, как бы она ни называлась. На тот момент в составе флота числился 561 боевой корабль, но в каком они были состоянии! Корабли было сложно использовать для выполнения боевых задач. Принимались различные решения по воссозданию Черноморского флота, выполнялись задачи по развитию флота, которые ставило Правительство.

В создание флота внесли большой вклад А.Н. Крылов, П.Ф. Папкович, В.Л. Поздюнин, В.П. Костенко, Б.М. Малинин, Ю.А. Шиманский, А.И. Маслов, А.П. Шершов, Н.В. Исаченков, В.Г. Власов и др. Это наши кораблестроители, это люди, которые создавали основы Военно-Морского Флота. Во главе отечественного флота в 1920–1930-е гг. стояли В.И. Зоф, Р.А. Муклевич, В.М. Орлов, М.В. Викторов. Они много сделали для возрождения и совершенствования флота. Сегодня мы должны назвать первых руководителей народного комиссариата Военно-Морского Флота — это П.А. Смирнов, М.А. Фриновский. Нарком Н.Г. Кузнецов, под

руководством которого моряки без потерь отразили нападение германских вооруженных сил и успешно воевали все годы Великой Отечественной войны. Кузнецов сыграл огромную роль в истории нашего флота.

Несмотря на разруху, советская власть заботилась о своем флоте. Первая кораблестроительная программа 1926–1932 гг. была посвящена строительству малых кораблей, предназначенных для обороны. Программа была выполнена. Были приняты первый и второй пятилетние планы по строительству кораблей. Особую роль сыграл второй государственный пятилетний план, в рамках которого строились корабли. Во вторую пятилетку было заложено 137 подлодок, 5 крейсеров, 4 лидера, 46 эскадренных миноносцев, 26 тральщиков и других кораблей. Такое отношение к своему флоту и героические усилия советского народа привели к тому, что Великую Отечественную войну мы встретили с боеспособным флотом, с помощью которого были решены главные задачи во время Отечественной войны.

Это лишь штрихи в истории, сыгравшие в ней выдающуюся роль до 1992 г. После разрушительных действий постсоветского периода нам удалось воссоздать флот, который сегодня стал вторым по величине в мире. Корабли из акватории Каспийского моря нанесли удар по силам ИГИЛ в Сирии — это можно считать вторым возрождением нашего флота. Корни этого лежат в создании флота в Советской России 1920-х гг.

Хочу поблагодарить партнеров, которые помогли в проведении нашей конференции: Государственный музей политической истории, Центральную военно-морскую библиотеку, развернувшую великолепную выставку, Российский государственный архив Военно-Морского Флота, Управление навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации и всех, кто нашел возможность принять участие в научной конференции. Желаю успеха в работе!

*Директор
Центрального военно-морского музея
Р.Ш. Нехай*

Уважаемый Руслан Шамсудинович!

Уважаемые участники научно-практической конференции! Открытие конференции очень значимое событие для Адмиралтейского района, который по праву считается морским районом Санкт-Петербурга. Современный район сложно представить себе без Адмиралтейства с его историческим символом — корабликом, где сегодня располагается Главный штаб Военно-Морского Флота, без Адмиралтейских верфей — крупнейшего судостроительного предприятия, без Морского технического университета — кузницы кадров судостроительной отрасли. Но, безусловно, поводом для особой гордости является то, что в Адмиралтейском районе расположен Центральный военно-морской музей, который популяризирует историю Военно-Морского Флота России. Мы вместе с коллегами реализуем образовательные проекты для наших школьников, экскурсионные программы, даже приступили с прошлого года к организации крупных городских культурно-познавательных мероприятий, как, например, «День тельняшки», но особняком находится тот огромный пласт работы, который должен консолидировать всех людей, заинтересованных в изучении и осмыслении истории Военно-Морского Флота России. Мы очень благодарны коллегам за такое неравнодушное, исключительное отношение к истории, позволяющее изучать уроки прошлого, правильно оценивать настоящее и уверенно смотреть в будущее. Я позволю себе зачитать приветственный адрес:

Уважаемый Руслан Шамсудинович!

Примите самые теплые и сердечные поздравления от администрации Адмиралтейского района Санкт-Петербурга по случаю открытия V научно-практической конференции по программе «Море и флот», посвященной 100-летию создания Рабоче-Крестьянского Красного Флота!

Мы гордимся тем, что один из ярчайших, крупнейших и старинных выставочных центров не только нашего города

и нашей страны, но и мира находится именно в Адмиралтейском районе.

Центральный военно-морской музей является неотъемлемой частью Военно-Морского Флота России. Все вехи становления и развития отечественного флота нашли свое отражение в обширной коллекции музея. Отрадно, что в своей деятельности Вы соединяете прошлое, настоящее и будущее, бережно храните и приумножаете бесценное наследие минувшего, воспитывая у посетителей чувство прекрасного, интерес к морским традициям, истории и уважение к нашему Отечеству.

Искренне желаю Вам и всему коллективу успехов в дальнейшем сохранении традиций и развитии музейного дела, а участникам конференции — незабываемых впечатлений от встречи с увлекательной историей Военно-Морского Флота России!

*Исполняющий обязанности
главы администрации Адмиралтейского района
С.И. Зайцев*

Мы, действительно, партнеры в общем деле патриотического воспитания подрастающего поколения. Успехов и конструктивного диалога участникам научно-практической конференции!

*Заместитель главы администрации
Адмиралтейского района Санкт-Петербурга
Л.В. Желонкина*

Уважаемые товарищи!

Сегодняшняя тема предполагает, что мы коллеги в общем деле. По сути, 25-летняя история РККФ — это интересный отрезок истории Военно-Морского Флота. Как директор архива Военно-Морского Флота, хочу сказать, что в нашем здании на Миллионной, 36 хранится 400000 дел, которые освещают эту страницу нашей истории. Она далеко не раскрыта исследователями ни в советский период, ни сейчас. Я приглашаю вас активно работать с материалами нашего архива, писать статьи, монографии для того, чтобы полноценно осветить эту историю. Могу сказать, что недавно в Военно-морском институте (ранее Высшее военно-морское училище им. М.В. Фрунзе) состоялась презентация фильма «Экспедиция особого забвения». Фильм посвящен экспедиции № 10 по проводке первой подводной лодки Северным морским путем в 1940 г. Я могу сказать, что таких экспедиций было много, но полноценного освещения в исторических публикациях эти факты еще не нашли.

Я очень рад, что конференция сегодня многоплановая, в ней будут принимать участие студенты и курсанты как гражданских, так и военных вузов Санкт-Петербурга. Это отраднo, таким образом передается эстафетная палочка от одного поколения к другому. Я хочу присоединиться к высокой оценке деятельности Центрального военно-морского музея, которую дал Главнокомандующий Военно-Морским Флотом, и лично поблагодарить Руслана Шамсудиновича Нехая за то, что музей проводит такие конференции, собирая высокоинтеллектуальную аудиторию, людей, не равнодушных к истории флота. Это работает на тот патриотический потенциал, который мы имеем в нашей стране. Я хочу поздравить всех с открытием конференции и пожелать вам успешной работы.

*Директор
Российского государственного архива
Военно-Морского Флота В.Г. Смирнов*

Уважаемые друзья, коллеги, товарищи!

Мне очень приятно приветствовать участников конференции от имени директора Департамента культуры Министерства обороны Российской Федерации В.Д. Буздыгана, а также от имени музейщиков России, Российского комитета Международного совета музеев, от имени самых близких друзей — директоров военных музеев А.В. Никонова, В.М. Крылова, которые просили передать огромный привет участникам конференции и сотрудникам музея, потому что на сотрудниках музея он и держится. На сотрудниках, как на атлантах, держится все. Руководители приходят и уходят, а атланты стоят и держат, что Эрмитаж, что Центральный военно-морской музей. Что вас хвалить? ЦВММ — один из ведущих мировых музеев, один из лучших музеев России и Санкт-Петербурга. Вы заслужили приз главного музейного конкурса «Музейный Олимп», вы стали лучшими из лучших, обошли Эрмитаж, Русский музей и Петергоф — это благодаря вашим усилиям. За это мы — сотрудники военных музеев вас любим, ценим и экспозиционеров, и хранителей, и тех, чья работа может быть и не видна. Мне приятно отметить, что идея празднования 100-летия РККА и РККФ родилась в Департаменте культуры в 2016 г. Это празднование проходит во всех военных музеях: конференция в Артиллерийском музее, большая конференция прошла в Москве в Центральном музее Вооруженных Сил, а также конференция, посвященная 100-летию Красной Армии, в Берлине. Ваша конференция — жемчужина в этом ожерелье, которая ознаменует 100-летие Красной Армии и Красного Флота. Мне бы хотелось вручить материалы конференции, прошедшей в Москве, и пожелать хорошей работы всем участникам вашей конференции.

*Директор
Военно-медицинского музея
А.А. Будко*

**Уважаемый Руслан Шамсудинович, уважаемые коллеги,
дорогие друзья!**

Приветствую вас от имени членов Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга, Руслан Шамсудинович таковым является и активно работает в нем. Основная задача Морского совета — обеспечение согласованных действий. Конечно, сегодняшняя конференция — это вклад вместе с нашими ветеранами в самое главное: в патриотическое воспитание нашей молодежи. Незря основными словами в гимне являются строки — «предками данная мудрость народная». Эту мудрость мы воплощаем в жизнь, но, согласитесь, и мы для кого-то станем предками, поэтому то, что мы сделаем сегодня, будет тоже очень важно. У нас есть серьезная молодежная программа «Наследие Петра Великого». Ряд мероприятий поддерживает ЦВММ, в частности, проект «Морской венок Славы: моряки на службе Отечеству». Морской технический колледж также участвует — конкурс возможен только совместными усилиями. Создаются экипажи, в этом году их сформировано уже 60. Ребята приходят в музей, здесь проводятся интерактивные игры. Дети посещают и другие музеи. Это подготовка, а затем ребята проходят игру по станциям, некий экзамен и выполняют определенные работы по 5 номинациям. Я думаю, что такие конкурсы — хорошее продолжение морских традиций. Нам кажется, что следует заняться одним из проектов. С 24 по 27 апреля пройдет кинофестиваль «Море зовет» морских приключенческих фильмов в Доме молодежи, где состоится конкурсный кинопоказ для всех моряков и людей, «зараженных» морем. Я вам желаю успешной работы конференции в ЦВММ, который принимает активное участие в деятельности Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга.

***Ответственный секретарь Морского совета
при Правительстве Санкт-Петербурга Т.И. Чекалова***

К 100-ЛЕТИЮ СОЗДАНИЯ КРАСНОГО ФЛОТА

В канун 100-летия революции 1917 года в России президент Российской Федерации В.В. Путин, в очередной раз обращаясь к нашей отечественной истории, сказал:

«Мы должны помнить уроки прошлого. И чтобы общество развивалось уверенно и гармонично, важно восстановить единство нашей истории, залечивать раны, убирать разломы, нетерпимость, которые достались нам от былых эпох».

Оглядываясь на прошлое нашей страны, видно, что вся 1000-летняя история России — это оборонная история, это защита Отечества!

Еще в 1871 г. в газете «Санкт-Петербургские ведомости» великий русский ученый–химик Д.И. Менделеев писал: «Россия лакомый кусок для соседей Запада и Востока потому именно, что многоземельна, и оберегать ее целость всеми народными средствами необходимо...»

Я не обегая высказаться противу всяких войн, но за необходимость держать России наготове сильнейшую военную сухопутную и морскую оборону в виде организованного войска».

Но в 1917 г. Первая мировая война и революция в стране привели к тому, что были разрушены не только государственные устои России, но Отечество оказалось без защиты, без собственных вооруженных сил.

И это в то время, когда кровопролитная мировая война еще шла, а в самой России продолжались попытки военным путем ликвидировать советскую власть.

Красная гвардия, революционные отряды солдат и матросов пресекли не только эти отдельные попытки, но и разгромили контрреволюционные мятежи юнкеров в Петрограде и Москве, выступление Керенского — Краснова. Была прекращена деятельность Ставки русской армии в Могилеве. Советская власть победила почти по всей стране!

Еще 25 октября (7 ноября) 1917 г. II Всероссийский съезд Советов, объявив о взятии власти в свои руки, призвал к защите завоеваний революции. В составе Совета народных комиссаров был создан Комитет по военным и морским делам (с декабря 1917 г. — Коллегия по военным и морским делам).

Но уже в декабре 1917 г. усилилось давление Германии на Советскую Россию. Стало очевидным, что сил Красной гвардии, созданной в период подготовки к Октябрьскому вооруженному восстанию 1917 г., а также отрядов революционных солдат и матросов (всего около 150 тыс. человек) недостаточно для защиты молодого Советского государства. 1918 г. стал тяжелым и неоднозначным временем для России. Коренная ломка, происходившая во всех сферах общественной, политической, социальной жизни страны, затронула каждого, перекроила судьбы, кардинально изменила вектор жизни народа.

С 1918 г. связаны страшные страницы нашей истории, такие как начало Гражданской братоубийственной войны, красный и белый террор...

В то же время 1918 г. стал точкой отсчета для созидательных процессов. Именно тогда было положено начало образованию многих государственных, общественных и социальных институтов, которые не потеряли свое значение и в наше время, несмотря на смену общественно-политического устройства страны.

В первую очередь, это относится к 100-летию образования Красной Армии и Красного флота, от которых ведут свою историю современные Вооруженные Силы Российской Федерации.

31 декабря 1917 г. (12 января 1918 г.) III съезд Советов принял Декларацию прав трудящегося и эксплуатируемого народа — важнейший конституционный акт Советской республики, в которой говорилось: «В интересах обеспечения всей полноты власти за трудящимися массами и устранения всякой возможности восстановления власти эксплуататоров декретируется вооружение трудящихся (выделено мной. — Авт.), образование социалистической Красной Армии рабочих и крестьян».

Публичное объявление о необходимости образования Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Рабоче-Крестьянского Красного Флота произошло в день выхода в свет Декларации прав трудящегося и эксплуатируемого народа, утвержденной ВЦИК 3 (16) января 1918 г.

На следующий день в центральной печати было опубликовано Положение об организации Социалистической Армии.

5 (18) января 1918 г. в Петрограде, к которому в то время приближалась немецкая армия, председатель СНК В.И. Ленин подписал Декрет о создании РККА и учреждении при Народном комиссариате по военным делам (вместо Коллегии по военным и морским делам) специального органа — Всероссийской коллегии по организации и формированию РККА, в обязанности которой входило:

разработка новых уставов и инструкций;

обеспечение формирувавшихся воинских частей всем необходимым, включая опытных кадров для обучения.

Определялось и официальное название армии. Предлагались следующие варианты:

Народная социалистическая гвардия (Н.В. Крыленко — первый верховный главнокомандующий советских вооруженных сил);

Народно-революционная гвардия (Управление Западного фронта);

Красная народная гвардия (Северный фронт).

Определялось правовое положение советских военнослужащих: в ряды Красной Армии допускались граждане Советской республики не моложе 18 лет.

Определялось денежное довольствие в размере 50 рублей в месяц. Одновременно провозглашалось создание Рабоче-крестьянского воздушного флота как составной части РККА.

15 (28) января 1918 г. в интересах защиты завоеваний революции, защиты Отечества СНК принял Декрет о создании РККА, а 29 января (11 февраля) 1918 г. — Декрет об организации РККФ.

В дальнейшем, исходя из флотской аудитории, мы будем

говорить только о проблемах Военно-Морского Флота страны.

Декрет о создании Красного флота был очень кратким. В нем констатировалось, что Российский флот приведен в состояние великой разрухи. Отмечался вынужденный характер принимавшегося решения, которое рассматривалось лишь как переходная (!) мера.

Реализация декрета вызвала широкую дискуссию в обществе: если флот нужен, то какой? Какие задачи он должен решать? Какие корабли нужно строить и в каком количестве? А в более общей форме — является ли наша страна великой морской или великой континентальной державой?

По сути, дело сводилось к простому вопросу: нужен ли нам флот только для защиты приморских рубежей или мы признаем, что Военно-Морской Флот и в мирное время является мощным инструментом внешней политики страны, а также надежным гарантом ее интересов в любой точке Мирового океана.

Главная опасность тогда, как уже отмечалось выше, исходила от Германии, войска которой наступали по всему фронту, угрожая флоту, революции, стране.

Из наиболее боеспособных кораблей Балтийского флота после труднейшего Ледового похода из Ревеля (ныне Таллин) и Гельсингфорса (ныне Хельсинки) для того, чтобы не допустить их захвата белофиннами и германскими войсками, перешедших в Кронштадт, был сформирован Действующий отряд флота. Остальные корабли вошли в состав вооруженного резерва или были переданы на долговременное хранение.

9 февраля 1918 г. постановлением СНК Наркомат по военным делам был разделен на два наркомата: по военным делам и по морским делам. Наркомом по морским делам был назначен П.Е. Дыбенко. Верховная морская коллегия переименовывалась в Коллегию Наркомата по морским делам. Этим были созданы прочные основы советского военно-морского аппарата. А уже 11 февраля 1918 г. СНК принял постановление о создании Красного флота. В нем военнослужащие флота были названы «красными военными моряками». Это наименование

мгновенно было переименовано в «Краснофлот». На следующий день нарком по морским делам П.Е. Дыбенко разослал по всем флотам и флотилиям приказ, в котором объявлялся Декрет о создании РККФ и говорилось: «Флот, существующий на основании всеобщей воинской повинности царских законов, объявляется распущенным, и организуется социалистический Рабоче-Крестьянский Красный Флот». В приказе подчеркивалось, что новый флот комплектуется на принципах добровольности.

Военнослужащие флота вначале не имели единой формы одежды и знаков различия. Их ввели только приказом РВС Республики № 2443 от 27 октября 1921 г., исходя из опыта военного строительства и боевой деятельности Военно-Морского Флота в период Гражданской войны и иностранной интервенции Германии, ее союзников и стран Антанты в 1918–1921 гг., для более четкого обозначения должностного положения командного состава.

Всего за годы Гражданской войны и иностранной военной интервенции было сформировано в основном из числа кораблей Балтийского флота 34 речных и озерных флотилии и 9 отдельных отрядов кораблей (всего более 2 тысяч кораблей и судов и 45 тысяч человек личного состава). История не знает другого примера развертывания речных и озерных флотилий в таких широких масштабах. В годы Гражданской войны моряки воевали главным образом на сухопутных фронтах (всего около 75 тысяч человек) и понесли тяжелые потери...

Геройски проявили себя в годы Гражданской войны и иностранной интервенции военные моряки — А.Г. Железняков, И.К. Кожанов, Н.Г. Маркин и многие другие; старые военные специалисты — В.М. Альтфатер, Е.А. Беренс, М.В. Викторов, Л.М. Галлер, А.П. Зеленой, А.В. Немитц, С.П. Ставицкий, А.М. Щастный и др.

Уже 23 октября 1920 г. Совет труда и обороны принял постановление о возрождении Балтийского флота.

В 30-е годы Краснознаменными стали Балтийский флот и

Амурская военная флотилия, награжденные орденом Красного Знамени (первой боевой наградой Советского государства).

Прошло 100 лет становления и развития отечественных Вооруженных Сил, непобедимой и легендарной армии и флота, неоднократно отстоивавших свободу и независимость нашей великой Родины, в том числе в самой страшной в истории Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Геройски проявили себя советские моряки и в «холодной войне» 1946–1989 гг.

Задача защиты Родины, проблема обеспечения ее безопасности является наиважнейшей для самого существования государства, дальнейшего развития России.

Нам сегодня уже объявлена война: энергетическая, экономическая, политическая, информационная, психологическая, кибервойна. Приняты новая военная стратегия и новая ядерная стратегия США.

Перед Военно-Морским Флотом Российской Федерации в настоящее время стоят следующие угрозы:

расширение сил НАТО;

сложная военно-политическая обстановка в Черноморском и Арктическом регионах;

территориальные претензии Японии на Курильские острова.

В этой связи 20 июля 2017 г. был опубликован Указ президента РФ В.В. Путина «Об утверждении основ государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 г.», в котором главной задачей является обеспечение Военно-Морскому Флоту Российской Федерации 2-го места в мире по своим боевым возможностям.

В статье 39 пятого параграфа этого Указа прямо говорится: «Российская Федерация не допустит существенного превосходства военно-морских сил других государств над Военно-Морским Флотом».

В указанном документе подчеркивается, что в военное время флот должен сохранять способность нанесения неприемлемого ущерба противнику с целью принуждения его к прекращению боевых действий а также успешно противостоять противни-

ку, обладающему высокотехническим морским потенциалом в ближней и дальней морской и океанской зонах.

Исходя из основ государственной политики РФ в области военно-морской деятельности на период до 2030 г. утверждена новая Государственная программа вооружений на 2018–2025 гг. В ней, в частности, говорится, что промышленные возможности Российской Федерации в настоящее время позволяют строить флот, способный выполнять поставленные перед ним задачи, в том числе и в противостоянии ВМС США.

Как подчеркнул 1 марта 2018 г. в своем послании Федеральному собранию РФ президент страны В.В. Путин, «сирийская операция показала возросшие возможности Вооруженных Сил России». В частности, боевой поход в 2016 г. российских кораблей во главе с ТАВКР «Адмирал Кузнецов» и ТАРКР «Петр Великий» к берегам Сирии показал, что Россия в состоянии выставить при необходимости мощную многоцелевую корабельную ударную группировку в требуемом районе Мирового океана.

Более того, 420 боевых вылетов палубной авиации с «Адмирала Кузнецова», стрельба ракетами «Калибр» с надводных кораблей и подводных лодок, а также удары бомбардировщиков морской авиации по объектам ИГИЛ в Сирии показали высокие боевые возможности нашего флота.

Говоря о современном состоянии ВМФ РФ в ходе ассамблеи Санкт-Петербургского Морского собрания, Главнокомандующий ВМФ адмирал В.И. Королёв заявил, что Военно-Морской Флот России активно оснащается и является на данный момент всеширотным океанским флотом.

Сегодня, по словам Главкома ВМФ, восстановлена практика межфлотских переходов подо льдами Арктики, развернуто строительство АПЛ 4-го поколения «Борей» и «Ясень»; на 95% вырос показатель наплаванности в объединениях и соединениях ВМФ, а среднее время выполнения задач экипажами подводных лодок и надводных кораблей в море увеличилось на 30 %; в 1,5 раза выросла оснащённость морской авиации флота; бере-

говая оборона вооружена новейшими комплексами «Бастيون» и «Бал».

В состав стратегических ядерных сил, как отметил в своем послании Федеральному собранию РФ В.В. Путин, в последние годы поступило 102 баллистические ракеты для подводных лодок, 3 ракетных подводных крейсера стратегического назначения типа «Борей». Значительно возросла мощь сил общего назначения Военно-Морского Флота.

В России в настоящее время разработаны беспилотные подводные аппараты, способные двигаться на очень большой глубине и на межконтинентальную дальность со скоростью, кратно превышающей скорость подводных лодок, самых современных торпед и всех видов даже самых перспективных подводных кораблей. Они обладают низкой шумностью, высокой маневренностью и практически неуязвимы для противника. Такого, подчеркнул президент РФ В.В. Путин, ни у кого нет!

Эти аппараты могут быть оснащены как обычными, так и ядерными боеприпасами. Это позволит им поражать широкий спектр целей, в том числе авианосные группировки, береговые укрепления и инфраструктуру.

В декабре 2017 г. был завершен многолетний цикл испытаний инновационной ядерной энергетической установки для оснащения этого автономного необитаемого аппарата. У нее уникально малые габариты и при этом сверхвысокая энерговооруженность. При объеме в 100 раз меньше, чем у установок современных АПЛ, она имеет большую мощность и в 200 раз быстрее выходит на боевой режим, т. е. на максимальную мощность. В настоящее время для управления Вооруженными Силами, включая ВМФ, создан Национальный центр управления обороной РФ, сформировано оперативное командование дальней морской зоной.

Основными приоритетами в области строительства флота сейчас являются:

подводные беспилотники, развитие универсальных комплексов ракетного оружия для АПЛ;

совершенствование морских стратегических сил, вклю-

чая строительство и модернизацию АПЛ, а также подводных беспилотников, развитие универсальных комплексов оружия для АПЛ;

развитие сил общего назначения в целях обеспечения неядерного сдерживания;

формирование группировок сил ВМФ на различных стратегических направлениях, исходя из самых неблагоприятных прогнозов начала военных действий;

создание морского авианесущего комплекса;

совершенствование противоминной обороны.

В целом планируется к 2030 г. сформировать сбалансированный флот, способный действовать в морской и океанской зонах.

В то же время операции в Сирии выявили нехватку транспортных возможностей ВМФ, что потребовало использования для военных перевозок десантных кораблей и срочное приобретение подержанных сухогрузов.

Одна из основных и традиционных проблем нашего Военно-Морского Флота связана с географическим положением РФ: российские ВМС разделены на четыре фактически изолированных друг от друга флота: Черноморский, Балтийский, Северный и Тихоокеанский, взаимодействие между которыми затруднено, а зачастую и вовсе невозможно. Это требует наличия многочисленных военно-морских группировок на каждом из направлений.

Серьезная проблема — обеспечение воздушного прикрытия кораблей Северного и Тихоокеанского флотов с береговых аэродромов из-за огромных площадей данных морских театров и необходимостью ведения боевых действий этих флотов на больших удалениях от побережья.

Требуют дальнейшего совершенствования следующие проблемы:

сбалансированное управление строительством флота как со стороны ВМФ, так и со стороны промышленности, чтобы не допускать частых изменений тактико-технических заданий на

уже строящиеся надводные корабли и подводные лодки, избегать слишком большого числа проектов строящихся кораблей, а строить крупные серии новых кораблей и подводных лодок;

управление силами флота, ибо в современных условиях ВМФ как отдельный вид Вооруженных Сил лишен самостоятельности, что необходимо для концентрации сил в удаленных регионах, а управление флотами сконцентрировано в руках объединенных стратегических командований, которые формируют сугубо свои и очень разные правила в руководстве подчиненными им флотами.

Есть и другие проблемы, такие как создание силовых установок для сторожевых кораблей, изготавливавшихся ранее на Украине, а теперь выпускаемых в Рыбинске, а редукторы к ним — на заводе «Звезда» в Санкт-Петербурге; вооружение кораблей новых проектов соответствующим оружием; судьба отечественных экранопланов и другие.

В целом же по заключению президента РФ В.В. Путина «мы с полным основанием можем заявить: в России современная, с учетом огромности нашей территории компактная, высокотехнологическая армия» (добавим и флот. — Авт.), сердцем которых является преданный своей Родине, готовый на любые жертвы ради своего народа офицерский корпус».

И сегодня, как и 100 лет назад, есть такая профессия — Родину защищать!

Литература и источники

1. Петербургский дневник. 2017. 4 октября.
2. Санкт-Петербургские ведомости. 2018. 16 марта.
3. Портал правовой информации. 2017. 20 июля.
4. Санкт-Петербургские ведомости. 2018. 2 марта;
5. *Золотарев В.А., Козлов И.А.* Три столетия Российского флота. 1914–1941. М 2004.
6. Дважды Краснознаменный Балтийский флот. Изд.2-е. М.: 1978.
7. *Монахов М.* Судьбы доктрин и теорий // Морской сборник. 1990. № 1.
8. *Емелин А.* Судьбы доктрин и теорий // Морской сборник. 1991. № 2.

ФЛОТ В РЕВОЛЮЦИИ 1917 ГОДА

Революционные события в России 1917 года развивались на фоне Первой мировой войны. К январю 1917 года Балтийский флот по сравнению с началом войны значительно усилился. Были испытаны и освоены личным составом линейные корабли типа «Севастополь», десять эскадренных миноносцев типов «Орфей» и «Изяслав» (балтийцы по имени прототипа называли их «новиками»), шестнадцать подводных лодок типов «Барс» и «АГ»¹.

В то же время следует отметить, что германский флот сохранял подавляющее превосходство в силах и его соединения в любой момент могли появиться на Балтике.

В составе Балтийского флота насчитывалось более 300 кораблей и судов, в том числе восемь линейных кораблей и девять крейсеров. Воздушная дивизия испытывала 88 боевых самолетов. Береговая оборона включала шестьдесят семь батарей с 232 орудиями калибром от 76 до 305 мм². Личный состав флота насчитывал более 2000 офицеров, 1245 кондукторов, 2466 сверхсрочнослужащих унтер-офицеров и 80159 унтер-офицеров и рядовых³.

Кроме этого, в подчинении командующего флотом находились армейские части — три дивизии и две бригады пехоты (56 батальонов), дивизия, бригада (39 эскадронов) кавалерии — всего 71175 человек.

Основой сосредоточения сил российского флота Балтийского моря к лету 1917 года послужил оперативный план на кампанию, разработанный штабом вице-адмирала

¹ Вооруженные силы России в Первой мировой войне (1914–1917). М.: Мегapolis, 2014. Т. 2. С. 225.

² Денисов А.П., Перечнев Ю.Г. Русская береговая артиллерия. М.: Воениздат, 1956. С. 201–211.

³ Хесин С.С. Октябрьская революция и флот. М.: Наука, 1971. С. 24.

А.И. Непенина, назначенного на должность командующего флотом в сентябре 1916 года, но не успевшего утвердить этот документ. Главной задачей, поставленной флоту, являлось «недопущение проникновения противника к востоку от Главной Нарген — Порккалаудской позиции»⁴.

В целях сохранения подступов к Главной позиции считалось необходимым прочно удерживать Або-Оландскую и Моонзундскую укрепленные позиции и «всеми силами, могущими быть сосредоточенными в Моонзунде и Рижском заливе, оказывать упорное сопротивление проникновению в залив противника, а в случае прохода его туда всеми мерами затруднить его операцию в Рижском заливе»⁵.

В случае попытки прорыва германских сил предполагалось возможно длительное время удерживать Передовую позицию, в случае же невозможности препятствовать прорыву Главной позиции оставшимся силам отойти на Тыловую позицию в Финском заливе с тем, чтобы затруднить доступ противника к Петрограду и обеспечить фланг и тыл сухопутных войск, в случае их отхода на линию р. Нарова и Кюмень (Финляндия).

В Рижский залив по плану были назначены линейный корабль «Гражданин» (до марта 1917 года — «Цесаревич»), крейсер «Адмирал Макаров», канонерские лодки «Храбрый» и «Грозящий», Минная дивизия в составе шести дивизионов эскадренных миноносцев, минные заградители «Амур» и «Волга», сетевой заградитель «Припять», шесть тральщиков, пять сторожевых судов и четыре сторожевых катера⁶. Общее руководство этими силами возлагалось на начальника Минной дивизии, с наименованием его начальником Морских сил Рижского залива.

Корабли базировались главным образом на рейд Куйваст у о-ва Моон, а также на Аренсбург и Рогокюль. В 1916 году глубину фарватера Моонзундского пролива довели до 8,1 м,

⁴ РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 1. Д. 50. Л. 1–2.

⁵ Там же. Л. 3 – 4.

⁶ Там же.

что позволяло переводить в Рижский залив с севера эсминцы, крейсера и старые линкоры, но было недостаточным для прохода линейных кораблей типов «Андрей Первозванный» и «Севастополь». По обстановке Морские силы Рижского залива предполагалось усилить линейным кораблем «Слава», крейсером «Баян» и подводными лодками дивизиона, базировавшегося на Рогокюль.

Известно, что январь-февраль 1917 года были периодами затишья в боевых действиях на море из-за сложной ледовой обстановки. Этот период завершился трагическими для флота событиями так называемой «бескровной» Февральской революции. Первые волнения матросов начались в Петрограде, где на ремонте находился крейсер «Аврора» и команды строящихся кораблей.

Активное участие матросов в революционных событиях во многом было обусловлено тем, что комплектование флота проводилось за счет сравнительно грамотных и развитых призывников, со значительным процентом выходцев из квалифицированных рабочих.

Одним из первых на сторону восставших перешли матросы крейсера «Аврора», стоявшего на ремонте на Франко-Русском заводе. 28 февраля у «Авроры» появились группы рабочих, призывавших матросов примкнуть к восставшим. Эти призывы были немедленно подхвачены матросами. Они захватили корабль, убив при этом пытавшегося им помешать командира крейсера, капитана 1 ранга М.И. Никольского и тяжело ранив старшего офицера, капитана 2 ранга П.П. Ограновича.

Восставшие матросы пропустили на корабль рабочих и организовали совместный митинг, после которого взяли в заводском гараже два автомобиля, установили на них пулеметы с «Авроры» и направились в город. Они захватили юнкерское училище, разоружили юнкеров, а их винтовки раздали рабочим. Далее они участвовали в разоружении полиции и жандармов, а также в штурме Литовского замка, являвшегося политической тюрьмой.

В эти же дни присоединились к восставшим и матросы Гвардейского экипажа под командованием контр-адмирала Великого князя Кирилла Владимировича. В отличие от командира «Авроры» капитана 1 ранга Никольского Великий князь не стал препятствовать матросам Гвардейского экипажа, а сам возглавил колонну восставших и привел их к Таврическому дворцу, где заседали депутаты Государственной Думы.

В эти дни в Кронштадте были убиты главный командир порта, адмирал Р.Н. Вирен, 23 адмирала и офицера.

В Гельсингфорсе жертвами «бескровной» революции стали 45 офицеров и более двадцати кондукторов (сверхсрочников). Еще 350 адмиралов, генералов и офицеров были арестованы⁷. В Петрограде матросы приняли участие в разоружении гардемарин Морского училища и аресте его начальника вице-адмирала П.К. Карцова. В числе убитых в Гельсингфорсе оказался и командующий флотом вице-адмирал А.И. Непенин.

Было бы неверно утверждать, что убийства организовали большевики. В феврале 1917 года число их на флоте было невелико. Главную роль в убийстве офицеров сыграли матросы, ранее подвергавшиеся дисциплинарным взысканиям. Большинство матросов питало симпатии к эсерам и анархистам, большевики на Балтике не имели собственной организации и не могли возглавить беспорядки. Расследование не было проведено, и убийцы остались безнаказанными. Также окончились ничем и следствия по делам о коррупции в высшем руководстве флотом. Известный приказ № 1 Петросвета положил начало «демократизации флота», чем подорвал основы воинской дисциплины, которая стремительно падала. 28 апреля в Гельсингфорсе начал заседать Центральный комитет Балтийского флота (Центробалт). Его членами стали представители военных портов, делегированные членами судовых комитетов и комитетами воинских частей. В первый состав Центробалта вошли тридцать три человека, в том числе двадцать восемь

⁷ Вооруженные силы России в Первой мировой войне. Т. 2. С. 345.

матросов и три офицера. Большевиков и сочувствующих им было чуть более десяти человек. Председателем Центробалта был избран большевик, унтер-офицер П.Е. Дыбенко.

После легализации РСДРП(б) число большевиков на флоте стремительно увеличивалось. На кораблях и в частях создавались партийные комитеты. В июне 1917 года кронштадтская большевистская организация уже доходила до 3500, гельсингфорсская — 4600 и ревельская — до 3640 человек ⁸.

Параллельно, по аналогии с Петросоветом были образованы Советы рабочих и военных (солдатских) депутатов в портовых городах. Наиболее революционным был кронштадтский Совет, который сразу вступил в конфронтацию с Временным правительством, созданным Государственной Думой после отречения Николая II.

Центробалт помимо прочего контролировал все назначения офицеров, которые матросами стали избираться на свои должности. Арестованные в феврале-марте офицеры были выпущены на свободу, но не все вернулись к своим обязанностям. До конца июня 1917 года на разные должности было избрано до пятисот офицеров, в том числе командующий флотом вице-адмирал А.С. Максимов.

Назначение «удобных» командиров неизбежно привело к падению уровня подготовки личного состава и качества обслуживания техники, возросла аварийность.

18 июня во время учебного погружения затонула подводная лодка «АГ-15». 25 сентября на камнях затонула подводная лодка «Единорог» ⁹. Обе лодки были подняты, но надолго вышли из строя.

В кампанию 1917 года обе воюющие стороны не проявляли активности. Надводные корабли Балтийского флота ограничились постановками 13418 мин, но только в оборонительных минных заграждениях.

⁸ Хесин С.С. Указ. соч. С. 114, 138.

⁹ Боевая летопись русского флота /под ред. Н.В. Новикова. М.: Воениздат, 1948. С. 386, 387.

На вражеских коммуникациях действовали исключительно подводные лодки, которые встретились с сильной противолодочной обороной немцев. Почти все походы лодок, а их было более тридцати, закончились безрезультатно. Только подводная лодка «Вепрь» (командир Р.М. Леман) торпедировала и потопила пароход «Фридрих Каров» (871 брт).

В то же время погибли четыре подводные лодки — «Барс», «Львица», «АГ-14» и «Гепард». Если «АГ-14» и «Гепард», как достоверно установлено, подорвались на минах, то причинами гибели «Барса» и «Львицы» могли стать неисправности материальной части или ошибочные действия личного состава.

Надводные силы флота потеряли эсминцы «Лейтенант Бураков» и «Охотник», подорвавшиеся на минах в Ирбенском проливе. В 1917 году в состав флота поступили четыре новых эсминца и четыре подводные лодки типа «Барс».

Обстановка на театре осложнилась к 3 сентября 1917 года, когда войска 12-й армии сдали германцам Ригу. Германское командование для придания устойчивости приморскому флангу своей армии решило установить господство в Рижском заливе, для чего следовало захватить острова Моонзундского архипелага Эзель и Моон путем проведения десантной операции. Она получила кодовое название «Альбион».

12 (25) сентября 1917 года русское командование получило достоверные сведения о начале операции германского флота в Балтийском море в «ближайшее время», причем по опыту 1915 года предполагалось, что направлением главного удара противника станет Ирбенский пролив, с прорыва обороны которого германская операция и начнется. Уверенность в прочности обороны Ирбена наряду с другими обстоятельствами не лучшим образом повлияла на действия русского командования. Эффективной разведки на подходах к архипелагу организовано не было. Не были разработаны и планы активного противодействия неприятельским десантным силам на переходе морем. Получив 27 сентября (10 октября) сведения о дате начала операции противника, контр-

адмирал А.В. Развозов ограничился приказанием направить в крейсерство всего одну подводную лодку. Повышение боевой готовности сухопутных войск свелось к тому, что с 25 сентября (8 октября) солдатам приказали спать не раздеваясь, и были отменены отпуска.

Всего для отражения противника вице-адмирал М.К. Бахирев располагал двумя старыми линкорами, тремя крейсерами, тридцатью эскадренными миноносцами, двумя десятками малых судов и тридцатью самолетами. Сухопутные войска на островах насчитывали пятнадцать тысяч человек при шестидесяти полевых орудиях.

Из состава Флота Открытого моря и сил Балтийского моря немцами было сформировано соединение (в русских источниках — отряд) особого назначения. В распоряжение командира этого соединения вице-адмирала Э. Шмидта (флаг на линейном крейсере «Мольтке») назначались 3-я и 4-я эскадры линейных кораблей — десять кораблей новых типов «Кайзер», «Кёниг» и «Байерн», девять легких крейсеров, пятьдесят шесть эскадренных миноносцев, шесть подводных лодок, девятнадцать транспортов, приспособленных для доставки и высадки десанта, — всего более 300 кораблей и судов.

Воздушные силы противника включали шесть дирижаблей и сто два боевых самолета, восемь из которых были выделены в распоряжение десантного корпуса.

Основными задачами германского флота были переброска, прикрытие на переходе морем и высадка десанта, содействие наступлению и прикрытие высадившихся войск от действия русских сил и в дальнейшем закрытие для них Моонзундского архипелага.

Замысел операции «Альбион» основывался на подавляющем превосходстве германских морских сил, низкой боеспособности русских и факторе внезапности. Для снижения риска подрыва на минах предполагалось провести разведывательный поиск мин на маршруте перехода. Противоминное обеспечение на переходе возлагалось на «сторожевую флотилию»

(мобилизованные суда) и 2-ю флотилию искателей мин. В целях навигационно-гидрографического обеспечения в район бухты Тагалахт была направлена подводная лодка.

Из-за неблагоприятной погоды сроки проведения операции пришлось несколько отодвинуть. Погрузка производилась 27 и 28 сентября; 29 сентября с прибытием основных сил из Данцигской бухты началось движение в район высадки.

Противнику удалось добиться оперативной и тактической внезапности. На рассвете 29 сентября (12 октября) 1917 года германские корабли подошли к бухте Тагалахт. Примерно в 5 ч 30 мин три линейных корабля (тридцать 305-мм орудий) открыли огонь по батарее № 45 (четыре 152-мм орудия). Батарея была подавлена после третьего ответного залпа, успев все же достигнуть накрытия флагманского линейного крейсера «Мольтке». Одновременно четыре других линкора (сорок 305-мм орудий) обстреляли батарею № 46, которая открыла огонь так и не смогла: после уничтожения командного пункта и выхода из строя одного орудия личный состав батареи оставил позицию. С транспортов началась высадка авангарда десанта, которая практически не встретила сопротивления, если не считать безрезультатного обстрела десанта двумя русскими полевыми батареями. При входе в бухту транспорт «Корсика» подорвался на mine, но находившийся на нем пехотный батальон немцам удалось перегрузить на катера и барказы. К 8 ч немецкий авангард высадился полностью, через два часа на берегу был создан плацдарм для высадки остальных войск первого эшелона.

Гарнизон Эзеля оказал очень слабое сопротивление противнику. Части сухопутных войск повсеместно отступали, прятались в лесах и сдавались в плен. Уже 1 октября 1917 года противник занял Аренсбург и начал двигаться к полуострову Сворбе. Тем не менее Балтийский флот проявил большую стойкость. В боях 30 сентября — 4 октября на Кассарском плесе морякам удалось предотвратить захват германцами Моонзунда. При этом противник потерял один эсминец затонувшим и

два тяжелоповрежденными. Однако отказ команды минного заградителя «Припять» от заграждения минами пролива Созлозунд привел к проникновению германских легких сил на Кассарский плес и дал им возможность оказывать артиллерийскую поддержку своим сухопутным войскам. В этих боях наш флот потерял эсминец «Гром».

Устойчивость Ирбенской минно-артиллерийской позиции обеспечивала 43-я береговая батарея (четыре 305-мм орудия). 1 октября ей удалось отразить попытку противника форсировать пролив. Но вскоре после этого, из-за угрозы захвата батареи с суши личный состав оставил батарею, что позволило 3 сентября германскому отряду кораблей во главе с двумя линкорами войти в Рижский залив.

Вице-адмирал М.К. Бахирев из-за оставления 43-й береговой батареи решил не удерживать Ирбенский пролив, а принять бой Моонзундской позиции, чтобы поддержать наши войска на острове Моон. Бой состоялся 4 октября. С нашей стороны под флагом Бахирева в нем участвовали крейсер «Баян», линкоры «Слава» и «Гражданин». В германскую эскадру вице-адмирала Бенке помимо крейсеров и эсминцев входили дредноуты «Кёниг» и «Кронпринц», имевшие двадцать 305-мм орудий против восьми таких же орудий на русских кораблях.

В результате девятидневного Моонзундского сражения германский флот и армия захватили Моонзундские острова, то есть добились конечной цели операции «Альбион» с минимальными потерями. Больше того, немцам удалось занять остров Даго и создать тем самым угрозу южному флангу Передовой минно-артиллерийской позиции. В то же время Флот Открытого моря не смог уничтожить российские Морские силы Рижского залива, которые отступили в базы западной части Финского залива и вместе с главными силами Балтфлота продолжали обеспечивать сохранение устойчивости Центральной и отчасти Передовой минно-артиллерийских позиций. Таким образом, Финский залив оставался недоступным для надводных сил противника.

В боях за острова немцы взяли в плен 20130 солдат и офицеров гарнизона (по немецким данным) и захватили значительное число оружия и боеприпасов.

Потери германской армии были небольшими: всего 195 человек, из которых три офицера и 53 рядовых были убиты. Потери германского флота в личном составе — 130 убитых, 61 раненый. Позднее от мин пострадали также линкор «Маркграф», пароход «Марта», погибли десять тральщиков и малых миноносцев.

1 июля 1917 года в Петрограде начал работу Центральный комитет флота (Центрофлот), созданный на базе морской секции Петросовета. В его составе преобладали соглашатели. Председателем Центрофлота был избран правый эсер Н.М. Абрамов.

Коренной перелом в развитии революции наступил после событий 3–5 июля 1917 года, когда массовые демонстрации рабочих Петрограда были обстреляны по приказу Временного правительства. На стороне демонстрантов выступил большой отряд матросов из Кронштадта. Попытка Временного правительства усмирить кронштадтцев окончилась провалом: посланные туда войска перешли на сторону матросов.

В то же время экипажи многих кораблей выразили доверие Временному правительству, что свидетельствует об обострении политической обстановки на флоте. Но большевикам удалось в основном сохранить свои позиции в советах и комитетах, хотя ряд моряков-большевиков были арестованы, а некоторые большевистские газеты закрыты.

Моряки-балтийцы поддержали Временное правительство при подавлении мятежа генерала Л.Г. Корнилова. Из Кронштадта в Петроград прибыл отряд в три тысячи человек, сто моряков были направлены агитаторами в войска мятежников.

Последним событием осени 1917 года, в котором отметились моряки-балтийцы, стало Октябрьское вооруженное восстание в Петрограде. Там по решению Центробалта к 25 октября 1917 года сосредоточилась целая эскадра. Крейсер «Аврора», эсминцы «Самсон» и «Забияка», минный заградитель «Амур»,

минный транспорт «Заградитель», посыльные суда «Хопер» и «Зарница», сторожевое судно «Ястреб», учебное судно «Верный», тральщики № 14 и № 15 заняли позиции на Неве, линкор «Заря Свободы» — в Морском канале.

На «Амуре» разместился штаб сводного отряда матросов, которые сошли на берег и приняли участие в восстании, в том числе в штурме Зимнего дворца. «Аврора» вошла в историю знаменитым сигнальным выстрелом.

Вскоре после победы восстания Совнарком (большевистское правительство) выступил с инициативой заключить с Германией перемирие, а потом и мир. Корабли Балтийского флота с этого времени не покидали портов.

Боевые действия на море полностью прекратились после заключения перемирия между Германией и Советской Россией.

К началу 1917 года значительно усилился и Черноморский флот. Он насчитывал до 400 кораблей и судов, в том числе 8 линейных кораблей, 3 крейсера, 22 эскадренных миноносца, 12 подводных лодок. Многие корабли находились на ремонте. В 1917 году в строй флота вступили еще один линкор, четыре эсминца и три подводные лодки. Морская авиация насчитывала 152 самолета.

Личный состав флота включал, помимо офицеров, 694 кондуктора, 849 сверхслужащих и 40371 матроса и унтер-офицера срочной службы¹⁰.

Общая численность сухопутных войск, подчиненных командующему Черноморским флотом, по данным на 1 октября 1917 года составила 19133 человека, из которых 18479 были солдаты. Главной базой флота являлся Севастополь, гарнизон которого на 1 июля 1917 года насчитывал 10896 человек. Кроме Севастополя корабли базировались на Измаил, Одессу, Николаев, Керчь, Новороссийск, Батум.

В задачи Черноморского флота, который с лета 1916 года возглавлял вице-адмирал А.В. Колчак, входило содействие

¹⁰ Хесин С.С. Указ. соч. С. 23, 24.

приморским флангам Кавказского и Румынского фронтов, блокада Босфора и угольного района Турции (Зонгулдака), снабжение морским путем войск Кавказского фронта, защита своего побережья. Черноморский флот сохранял господство на море, которое, однако, нельзя было считать прочным из-за наличия у противника быстроходных германских крейсеров «Гёбен» («Явуз Султан Селим») и «Бреслау» («Мидилли»).

Развитие революционных событий на Черном море в 1917 году отличалось от такового на Балтике, как в силу удаленности его от столицы, так во многом и из-за гибкой политики командующего флотом вице-адмирала Колчака. Убийств офицеров на флоте избежать не удалось, некоторые из них оставили свои посты из-за плохих отношений с командами кораблей и частей.

Несмотря на определенное падение уровня дисциплины, флот сохранял боеспособность и продолжал активные боевые действия. Интенсивность их в 1917 году снизилась. Так, в кампанию 1917 года было организовано всего девять выходов эсминцев к побережью Турции. Успешным оказался только набег эскадренных миноносцев «Быстрый» и «Поспешный» на Инаду 18 (31) октября, во время которого был потоплен турецкий миноносец «Хамидабад» и повреждены паром «Сютлюце» и пароход «Алтай»¹¹.

В кампанию 1917 года подводные лодки Черноморского флота совершили тридцать три боевых похода продолжительностью от пяти до десяти суток. Из них пять — в западную часть Черного моря, остальные к Босфору и побережью Угольного района (Зонгулдака). В самом конце года наибольших успехов добилась подводная лодка «Тюлень» (командир – старший лейтенант М.Е. Крафт), которая уничтожила у входа в Босфор парусник и захватила в районе Инады пароход «Козлу». Черноморцы потеряли подводную лодку «Морж», вышедшую в поход 28 апреля и погибшую на

¹¹ Вооруженные силы России в Первой мировой войне... С. 360, 361.

мине у входа в Босфор.

Обстановка изменилась с приездом в конце мая 1917 года в Севастополь делегации матросов-балтийцев, направленной Центрофлотом. Балтийцы развернули в Севастополе активную агитационную деятельность, выступая в севастопольском Совете, на кораблях и в частях, на собраниях и митингах. Влияние большевиков начало стремительно расти. В июле 1917 года в Севастополе числилось до 500 большевиков, в Одессе — до 2000 и в Николаеве — до 250.

6 июня 1917 года делегатское собрание армии, флота и рабочих решило отстранить от должности командующего Черноморским флотом А.В. Колчака и начальника штаба флота М.И. Смирнова, отобрать оружие у офицеров и сдать его судовым комитетам. Понимая всю невозможность управления флотом в таких условиях, вице-адмирал Колчак в начале июня, выбросив за борт флагманского корабля свою наградную золотую саблю с надписью «За храбрость», полученную в годы Русско-японской войны, сдал командование флотом контр-адмиралу Лукину и вместе с адмиралом Смирновым убыл на поезде в Петроград.

21 июля 1917 года Временное правительство назначило командующим Черноморским флотом контр-адмирала А.В. Немитца¹². Низкая боеспособность флота окончательно проявилась в октябре 1917 года, когда новый командующий флотом контр-адмирал Немитц предпринял попытку настигнуть у Босфора крейсер «Бреслау». Операция была сорвана самовольным возвращением в Севастополь линкора «Свободная Россия» (бывший «Императрица Екатерина Великая»), команда которого отказалась подчиняться офицерам¹³.

В начале 1917 года в составе Черноморского флота действовала Экспедиция особого назначения (ЭОН), воссозданная в июле 1916 года после вступления в войну

¹² Кикнадзе В.Г. Черноморский флот в революциях и Гражданской войне в России // Военно-исторический журнал. 2017. № 11. С. 70.

¹³ Вооруженные силы России в Первой мировой войне... С. 361, 362.

Румынии на стороне Антанты. В состав ЭОН, которая базировалась на Констанцу, первоначально вошли линейный корабль «Ростислав», крейсер «Память Меркурия», десять эсминцев, четыре посыльных судна, десять быстроходных катеров, восемь тральщиков, два транспорта и отряд морской авиации¹⁴.

Задачами ЭОН являлись оборона побережья Румынии и содействие флангам русских и румынских войск на Дунае. Эти задачи успешно решались ЭОН в кампании 1916 года, но в связи с неудачами румынских войск ЭОН была вынуждена покинуть Констанцу и Дунайский ТВД. Зимой 1917 года она была объединена с транспортной флотилией в Отряд речных сил ЧФ под командованием вице-адмирала Д.В. Ненюкова. Отряда в наименьшей степени коснулись события в столице и военных портах. Он сохранил боеспособность и действовал вплоть до заключения перемирия.

Созданная во время войны Флотилия Северного Ледовитого океана к октябрю 1917 года насчитывала до девяноста кораблей и судов, в том числе один линейный корабль, два крейсера, шесть эсминцев и миноносцев. Личный состав, помимо офицеров, включая 108 кондукторов, 34 сверхсрочника и 3074 матросов и унтер-офицеров срочной службы¹⁵.

Сухопутный гарнизон Архангельска, главной базы флотилии, и его окрестностей насчитывал 19200 человек, а в районе Мурманска было сосредоточено до пятнадцати тысяч человек, входивших в рабочие и воинские команды.

Главной задачей флотилии была защита морских сообщений с союзниками. Она решалась путем траления маршрутов перехода (фарватеров), конвоированием транспортных судов, выставлением дозоров, установкой береговых батарей и постов наблюдения по трассе, проходившей у своих берегов.

Несмотря на имеющиеся у северных берегов России от двух до шести подводных лодок одновременно, успехи их

¹⁴ Боевая летопись русского флота... С.413.

¹⁵ Хесин С.С. Указ. соч. С. 23, 34.

были невелики, а перевозки союзных грузов не прекращались. Противник потерял две подводные лодки, погибшие без воздействия наших противолодочных сил.

В начале марта в Архангельске и Мурманске были созданы Советы рабочих и солдатских депутатов, которые начали взаимодействия с командованием флотилии. В каждом Совете преобладали моряки. К концу марта на кораблях и в частях были избраны соответствующие комитеты.

Развитие революционных событий на Севере обошлось без эксцессов. Некоторые офицеры под давлением комитетов оставили свои посты при лояльном отношении к новой власти. В июле 1917 года среди моряков в Архангельске насчитывалось до ста членов РСДРП (б).

Особенностью Северного морского театра в 1917 году было постоянное пребывание в портах кораблей английского флота, которые содействовали нашей флотилии в решении ее боевых задач.

Вне театров военных действий в 1917 году находились Каспийская, Амурская и Сибирская флотилии. Наиболее крупной была Сибирская флотилия, имевшая в своем составе до двадцати пяти кораблей и 6055 кондукторов, унтер-офицеров и матросов, с базой в военном порту Владивосток. Каспийская флотилия (1170 человек личного состава) базировалась на Баку, Амурская (993) — на Хабаровск.

В начале марта во Владивостоке был создан Совет рабочих и военных депутатов с большим представительством моряков. В Хабаровске был образован отдельный Комитет матросских депутатов. В Баку избрали Совет офицерских и Совет солдатских депутатов¹⁶. Моряки везде были представлены в новых органах власти и впоследствии поддержали переход верховной власти к Совнаркому.

Краткий анализ развития революционных событий 1917 года показывает, что моряки сыграли видную роль в демократизации флота, зачастую являлись авангардом всех

¹⁶ Хесин С.С. Указ. соч. С. 92, 93.

преобразований в российском обществе.

К.Б. Назаренко

ВОЕННО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА В МИРЕ И РОЖДЕНИЕ КРАСНОЙ АРМИИ И КРАСНОГО ФЛОТА

В начале 1918 г. международную обстановку определяли два важнейших события — Великая Октябрьская социалистическая революция, произошедшая в России, и продолжавшаяся Первая мировая война.

Мировой революционный процесс, вышедший на поверхность в 1917 г., резко изменил расстановку мировых политических сил. В большую политику, которую привыкли делать по устоявшимся рецептам в высоких кабинетах, неожиданно ворвалась неучтенная сила — сила народного протеста. Свержение монархии, а затем приход к власти левых социал-демократов — большевиков в России, антивоенное выступление на немецком флоте (август 1917 г.), восстание на австрийском флоте в военно-морской базе Котор (начало февраля 1918 г.), антивоенные демонстрации в Берлине (январь 1918 г.), всеобщая забастовка в Австро-Венгрии (конец 1917 — начало 1918 г.), революция в этой стране (октябрь 1918 г.), наконец, революция в Германии (ноябрь 1918 г.) показали это со всей очевидностью.

Еще в 1887 г. Ф. Энгельс писал: «Для Пруссии-Германии невозможна уже теперь никакая иная война, кроме всемирной войны. И это была бы всемирная война невиданного раньше размера, невиданной силы. От восьми до десяти миллионов солдат будут душить друг друга и объедать при этом всю Европу до такой степени дочиста, как никогда еще не объедали тучи саранчи. Опустошение, причиненное Тридцатилетней войной, — сжатое на протяжении трех-четырёх лет и распространенное на весь континент, голод, эпидемии, всеобщее одичание как войск, так и народных масс, вызванное острой нуждой, безнадежная путаница нашего искусственного механизма в торговле, промышленности и кредите; все это

кончается всеобщим банкротством; крах старых государств и их рутинной государственной мудрости, — крах такой, что короны дюжинами валяются по мостовым и не находится никого, чтобы поднимать эти короны...»¹ В 1917–1918 гг. это предсказание стало реальностью.

Однако Первая мировая война в начале 1918 г. все еще катилась по старым рельсам. Германское руководство полагало, что, выведя Россию из войны, оккупировав Прибалтику, Польшу, Белоруссию, Украину, Крым и Грузию, оно обеспечило себя сырьем и продовольствием и может сосредоточить военные усилия на Западном фронте с целью достижения победы в войне. Перед Австро-Венгрией ставилась задача: вывести из войны Италию. На морях продолжалась неограниченная подводная война.

Командование Антанты считало, что после выхода России из войны достичь решающего численного превосходства над Германией и ее союзниками удастся лишь за счет участия в войне США. Поэтому на Западном фронте в 1918 г. оно предусматривало только оборонительные действия. В Сирии и Месопотамии планировалось наступление с целью вывода Турции из войны. На море союзники видели свою главную задачу в борьбе с германскими подводными лодками, поддержании Дуврского и Отрантского барражей, блокады Дарданелл и создании сплошного минного заграждения между Оркнейскими островами и Норвегией.

Германское командование рассчитывало серией наступательных операций на Западном фронте расшатать фронт Антанты до прибытия в Европу больших контингентов американских войск. С этой целью в 1918 г. были проведены наступления в Пикардии (конец марта), во Фландрии (середина апреля), на реке Эна (конец мая — начало июня), на реке Марна (июль).

¹ *Энгельс Ф.* Введение к брошюре Боркхейма «На память ура-патриотам 1806-1807 годов» // Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения. М., 1961. Т. 21. С. 361.

Силы Антанты росли быстрее, чем рассчитывало ее командование. Это позволило к концу августа контрударами восстановить положение, существовавшее до немецких наступлений. 26 сентября войска Антанты перешли в общее наступление против немецких войск, имея 215 дивизий против 187 германских дивизий (неполного состава). В результате в Германии обострился общенациональный кризис. 30 октября вспыхнуло восстание на флоте в Вильгельмсхафене, а 9 ноября монархия была свергнута. 11 ноября было подписано перемирие стран Антанты с Германией.

На Итальянском фронте австрийская армия пыталась наступать (июнь 1918 г.), но ее незначительные успехи были сразу же сведены на нет контрударом итальянцев. С другой стороны, наступление итальянской армии в конце октября также провалилось. Однако усталость от войны и вспыхнувшая в Австро-Венгрии революция привели к подписанию перемирия 3 ноября.

На Балканском фронте в середине сентября 1918 г. войска Антанты прорвали оборону болгар. В результате, 29 сентября было подписано перемирие с Болгарией. Как раз в эти дни в Болгарии вспыхнуло Владайское солдатское восстание, которое, правда, не переросло в свержение монархии.

На Азиатско-Турецком театре военных действий началось наступление английских войск (сентябрь), которое привело к разгрому турецкой армии и подписанию перемирия 30 октября.

26 октября (8 ноября) 1917 г. в Декрете о мире советское правительство призвало все воюющие стороны к немедленным переговорам. Поскольку страны Антанты не отреагировали на это предложение, были начаты российско-германские переговоры, а 15 декабря подписано перемирие на Восточном фронте. Важно подчеркнуть, что одним из условий перемирия, на котором настаивала Советская Россия, был запрет немецкому командованию на переброску войск на Западный фронт. Таким образом, даже в тех условиях наша страна пыталась соблюсти

интересы союзников. Несмотря на этот пункт, Германия сразу же начала переброску своих войск на Запад.

Следует учитывать, что в России в 1917 г. многие поддерживали идею выхода страны из войны на условиях заключения «достойного» мира. Было распространено представление о том, что Германия не менее измучена войной, как и Россия, и что она может согласиться на довоенные границы или на определение принадлежности спорных территорий путем референдума. Еще до Октябрьской революции последний военный министр Временного правительства генерал-майор А.И. Верховский и последний морской министр контр-адмирал Д.Н. Вердеревский придерживались таких взглядов. С другой стороны, существовала надежда на скорую революцию в Германии и Австро-Венгрии. Все это внушало оптимизм в отношении советско-германских мирных переговоров.

Советское руководство не забывало о военном строительстве. 15 (28) января 1918 г. был подписан Декрет «Об организации Рабоче-Крестьянской Красной Армии», а 29 января (11 февраля) 1918 г. — Декрет «Об организации Рабоче-Крестьянского Красного Флота».

Начавшиеся советско-германские переговоры показали, что немецкие военные, которые оказывали в это время определяющее влияние на внутреннюю и внешнюю политику страны, настроены крайне агрессивно и настаивают на огромных аннексиях и контрибуции. Советская делегация во главе с народным комиссаром по иностранным делам Л.Д. Троцким затягивала переговоры в надежде на германскую революцию.

Когда стало ясно, что мир с Германией может быть только «похабным», как сказал В.И. Ленин, чрезвычайно тяжелым для России, возник политический кризис, затронувший и руководство партии большевиков, где началась дискуссия о возможности ведения революционной войны.

9 февраля 1918 г. Германия и ее союзники подписали мир с украинской Центральной Радой, делегация которой приехала в Брест, но которая к этому времени уже не контролировала

территорию Украины, поскольку на Украине победила советская власть.

Договор с Центральной Радой подтолкнул немецкое военное командование к ультиматуму, предъявленному советской делегации в Бресте 10 февраля. Согласно ему мир мог быть заключен, если Россия признает границу по линии фронта, а также передаст Германии Эстонию и восточную часть Латвии. Ультиматум был отвергнут Л.Д. Троцким, который по собственной инициативе провозгласил формулу «ни мира, ни войны» и сообщил об этом верховному главнокомандующему Н.В. Крыленко. Тот без согласования с Совнаркомом издал приказ о прекращении состояния войны с Германией, который был немедленно отменен правительством. Однако публикация приказа Крыленко привела к тому, что последние еще остававшиеся на фронте солдаты русской армии получили моральное право отправиться домой.

18 февраля 1918 г. немцы перешли в наступление, нарушив условия перемирия (они были обязаны предупредить об этом за 7 дней, а фактически сделали это менее чем за 2 суток).

Германо-австрийские войска быстро оккупировали материковую часть Эстонии, восточную Латвию, Белоруссию, к концу мая Украину и Крым, а к сентябрю Грузию и Азербайджан. Турецкая армия в марте — сентябре оккупировала Армению и часть Азербайджана. Бывшие союзники России также спешили поживиться за ее счет. В январе 1918 г. Румыния оккупировала Бессарабию и вскоре аннексировала ее.

Тем не менее отряды красногвардейцев, моряков, остатки старой армии оказывали сопротивление противнику. Ожесточенные бои развернулись под Псковом и в самом Пскове 24–28 февраля 1918 г. Только из-за подрыва красногвардейцами двух вагонов пироксилина на станции Псков немецкие войска потеряли 270 человек, в том числе 30 офицеров.

Под Нарвой отряд матросов во главе с П.Е. Дыбенко, несмотря на отсутствие боевого опыта и должной поддержки, оказывал сопротивление немецким войскам 1–5 марта.

Значительное влияние на положение Балтийского флота оказала гражданская война в Финляндии (январь — май). В ходе этого конфликта Финляндия была оккупирована немецкими войсками (апрель) и Балтийский флот был вынужден совершить героический Ледовый поход для спасения от плена. В этом походе моряки показали, что они способны к сплочению и самоорганизации в значительно большей степени, чем солдаты сухопутной армии. Большую роль в успехе похода сыграл командующий флотом капитан 1 ранга А.М. Щастный.

3 марта был подписан Брестский мирный договор на чрезвычайно тяжелых для Советской России условиях. Однако следует помнить, что контрибуция фактически не была выплачена, а грабительский мирный договор был денонсирован через 8 месяцев после подписания в связи с германской революцией и свержением императора Вильгельма II.

Немецкое военное командование не было полностью удовлетворено условиями Брестского мира и желало расширения зоны оккупации. В частности, в апреле немцы оккупировали Крым вопреки своим собственным заявлениям о том, что он признается частью РСФСР. Это вызвало необходимость перехода Черноморского флота в Новороссийск.

Под Ростовом-на-Дону в начале мая 1918 г. немецкие войска получили по-настоящему серьезный отпор, несмотря на все их усилия они не смогли взять важный железнодорожный узел — Батайск. Таким образом, наступление немцев и австрийцев было остановлено сравнительно близко к восточной границе Украины. Успех обороны породил у местных советских властей надежду на вытеснение немцев из Северного Причерноморья. Результатом стал плохо организованный Таганрогский десант, который был разбит немецкими войсками. Характерно, что немецкое командование хладнокровно расстреляло около 3 тыс. попавших в плен красноармейцев.

В мае 1918 г. немецкое правительство потребовало возвращения Черноморского флота в Севастополь, что выходило за рамки Брестского мирного договора. Советское

правительство, шантажируемое угрозой возобновления войны, было вынуждено отдать официальный приказ о сдаче флота немцам, и одновременно — секретный — о его затоплении. В результате часть флота была затоплена (линейный корабль, 10 эскадренных миноносцев), часть сдалась немцам (линейный корабль, 8 эскадренных миноносцев). Отметим, что это был второй случай в истории русского флота (после Цусимского сражения) организованной сдачи целого соединения кораблей неприятелю, причем в данном случае без боя.

До подписания Брестского мира руководство Антанты надеялось на возвращение России в число воюющих стран, но после официального выхода нашей страны из войны было принято решение о начале интервенции. 9 марта английские войска высадились в Мурманске, в июле — августе ими был оккупирован Архангельск и значительная часть европейского Севера России. В апреле во Владивостоке высадились японские и американские войска. В июле английские войска появились в Баку (по приглашению Центрокаспия — выборного органа моряков Каспийской военной флотилии). Они способствовали свержению советской власти (Бакинская коммуна), но не смогли защитить город от германо-турецких войска, которые в сентябре оккупировали его.

Следует подчеркнуть, что даже среди сторонников советской власти существовали иллюзии относительно намерений Антанты. Среди моряков русского флота было распространено сердечное отношение к британским союзникам. Поэтому высадка поначалу незначительного английского десанта в Мурманске была поддержана Центральным комитетом Мурманского района (Центромур), который полагал, что это поможет защитить Кольский полуостров от финнов и немцев. Точно так же в Баку летом 1918 г. существовала иллюзия, что английские войска защитят город от немцев и турок. Используя наивность моряков советского флота, английский военно-морской атташе Н.А. Кроми весной-летом 1918 г. вел активную работу в Петрограде по вербовке и переправке

офицеров в Мурманск и Архангельск для формирования белых вооруженных сил, а также по дискредитации советского правительства, в том числе с помощью «документов Сиссона». Учитывая результаты новейших исследований, не приходится сомневаться, что А.М. Щастный в Петрограде вел курс на взятие власти флотскими выборными органами, что могло привести к развитию событий по бакинскому сценарию. Поэтому вынесенный ему смертный приговор нельзя считать необоснованным.

Несомненно, причины Гражданской войны носили внутрироссийский характер. Однако также очевидно, что первый акт полномасштабной Гражданской войны датируется концом мая 1918 г., когда Чехословацкий корпус поднял мятеж против Советской власти. Чехословацкий корпус юридически был частью вооруженных сил Антанты, перейдя в подчинение французского командования с начала 1918 г. Поэтому чехословацкий мятеж может рассматриваться как часть иностранной интервенции.

Сразу же после окончания Первой мировой войны интервенция Антанты в России приобрела масштабный характер — флот Антанты появился в Балтийском и Черном морях, ее войска были высажены на черноморское побережье и вновь вошли в Закавказье.

К концу 1918 г. Советская Россия оказалась в огненном кольце фронтов. Только боеспособные вооруженные силы могли в этих условиях спасти независимость и территориальную целостность нашей страны. Рождение Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Рабоче-Крестьянского Красного Флота в феврале 1918 г. стало началом долгого славного боевого пути.

ЛЕДОВЫЙ ПОХОД — ПЕРВАЯ СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ОПЕРАЦИЯ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА

Прежде чем вести разговор о Ледовом походе Балтийского флота, кратко обрисуем общее состояние флота, а также внешнеполитическую обстановку конца 1917 — начала 1918 г.

Название «Ледовый поход» закрепилось в тридцатые годы с легкой руки одного из участников похода — помощника командира эсминца «Изяслав», будущего Адмирала Флота Советского Союза И.С. Исакова.

В конце октября 1917 г. Балтийский флот имел в своем составе 4 новых линейных корабля типа «Петропавловск», 3 линейных корабля довоенной постройки, 9 крейсеров, 17 эскадренных миноносцев типа «Новик», 45 эскадренных миноносцев других типов, 127 подводных лодок, 5 канонерских лодок, 23 минных и сетевых заградителя, 110 сторожевых судов и катеров, 139 тральщиков, 70 транспортов, 16 ледоколов, 61 вспомогательное судно, 5 спасательных судов, 65 гидрографических, лоцмейстерских судов и плавучих маяков, 5 госпитальных судов.

Организационно эти корабли были сведены в 1-ю и 2-ю бригады линейных кораблей, 1-ю и 2-ю бригады крейсеров, в дивизии: минную, подводных лодок, сторожевых судов и траления, а также в шхерный отряд судов и отряд судов охраны Ботнического залива.

Базами Балтийского флота осенью 1917 г. были Гельсингфорс, Ревель, Кронштадт, Петроград, Або, Гангэ, Котка.

Основные силы Балтийского флота базировались на главную базу флота — Гельсингфорс. Это объяснялось тем, что перед флотом стояла задача не допустить прорыва вражеских кораблей в Финский залив, а если противник предпримет такую попытку, разгромить его на главной минно-

артиллерийской позиции, созданной в начале Первой мировой войны в районе между островом Нарген и полуостровом Порккала-Удд.

В Гельсингфорсе к началу февраля 1918 г. находились линейные корабли «Петропавловск», «Севастополь», «Гангут», «Полтава», «Республика», «Андрей Первозванный», 54 эскадренных миноносца, 18 подводных лодок, дивизия траления, 9 сторожевых судов, 5 минных заградителей, 7 сетевых заградителей, около 70 транспортов, корабли гидрографического отряда, спасательные, госпитальные и другие суда. В Ревеле зимой 1917–1918 гг. были оставлены 1-я бригада крейсеров (броненосный крейсер «Рюрик», крейсера «Адмирал Макаров», «Олег», «Баян», «Богатырь»), 2-, 3-, 5- и 6-й дивизионы подводных лодок, минные заградители «Волга» и «Урал», вспомогательные корабли дивизии подводных лодок, несколько сторожевых кораблей, тральщиков и транспортов. На Гангэ и Або базировались дивизион подводных лодок в составе «АГ-11», «АГ-12», «АГ-15», «АГ-16», тральщики «Алеша Попович», «Богатырь», «Добрыня», «Святогор» и другие, несколько посыльных судов, транспортов и других кораблей и катеров.

Зима 1917–1918 гг. была суровой. Корабли стояли у причальных стенок гаваней, скованные льдом. Многие из них находились на ремонте после активных действий в кампании 1917 г. Условия базирования Балтийского флота зимой 1917–1918 гг. были исключительно сложными. Обстановка в Эстонии становилась все напряженнее. Рижский залив и острова Моонзундского архипелага были заняты немецкими войсками, которые в любое время могли напасть на базы нашего флота — Гельсингфорс, Ревель, Гангэ и овладеть ими. В Финляндии бушевало пламя гражданской войны.

Очевидно, что силы Балтийского флота были сильно распылены, однако это отвечало тем тактическим и стратегическим задачам, которые стояли перед флотом в Первой мировой войне.

16 февраля 1918 г. германская делегация в Брест-Литовске, воспользовавшись отказом Троцкого подписать мирный договор, заявила, что 18 февраля 1918 г. в 12 ч дня прекращает перемирие и начинает военные действия против Советской республики. Огромную опасность немецкое наступление представляло для Петрограда и той части Балтийского флота, которая находилась в Ревеле. Чтобы не позволить врагу захватить корабли, Верховная морская коллегия разработала мероприятия по передислокации Балтийского флота из Ревеля и Гельсингфорса в Кронштадт и Петроград. Именно эта передислокация будет названа впоследствии Ледовым походом Балтийского флота. В директиве Верховной морской коллегии, направленной 17 февраля Центробалту, указывалось, что в случае возобновления военных действий со стороны Германии необходимо вывести из Ревеля в Гельсингфорс все боевые корабли и вспомогательные суда и приступить к подготовке кораблей флота для перехода из Гельсингфорса в Кронштадт.

В целях успешного проведения перебазирования флота в ледовых условиях директива предписывала сосредоточить в районе Ревеля и Гельсингфорса все ледоколы, имевшиеся на Балтийском флоте. Советское правительство предвидело, что немцы приложат максимум усилий к тому, чтобы помешать передислокации кораблей. Поэтому Центробалту приказывалось привести в боевую готовность береговые батареи, входившие в систему обороны Центральной минно-артиллерийской позиции. Корабли боевого ядра должны были быть готовыми дать отпор попыткам немецкого флота проникнуть в Финский залив.

Эту директиву в Гельсингфорсе получили 17 февраля в 18 ч 50 мин, а уже в 23 ч 10 мин Центробалтом был отдан приказ начальнику береговой обороны Финского залива, начальнику 1-й бригады крейсеров и начальнику дивизии подводных лодок подготовить корабли флота к выходу из Ревеля в Гельсингфорс. «Теперь же, — говорилось в этом приказе, — приготовить и по мере возможности начать

переводить в Гельсингфорс все подводные лодки, их плавбазы, а равно и прочие вспомогательные суда, кроме транспортов, нужных для эвакуации порта, если это понадобится. Крейсерам привести в срочную боевую готовность и оставаться в Ревеле до приказа» [1]. От начальника Морских сил Балтийского моря в Кронштадте Центробалт потребовал принятия всех зависящих от него мер для приведения в немедленную готовность к походу всех ледоколов, как исправных, так и отремонтированных. Было приказано срочно сообщить Центробалту точные сроки готовности всех ледоколов и ледорезов, находившихся в Кронштадте. «От быстрого исполнения настоящего приказа, — говорилось в приказе, — зависит участь российского флота» [2].

Ревельский флотский комитет провел огромную работу по подготовке кораблей к переходу в Гельсингфорс. 18 февраля в Центробалт было доложено, что уже 19 февраля начнется перевод в Гельсингфорс подводных лодок, а 20 февраля будут готовы к переходу крейсера и тральщики. «На транспорты, — говорилось в донесении, — грузится ценное имущество береговой обороны и воздушной дивизии, после чего транспорты будут направлены в Гельсингфорс». Для осуществления перехода из Ревеля крейсеров, подводных лодок, тральщиков, транспортов и других кораблей были затребованы ледоколы. В Гельсингфорсе в это время находилось два мощных ледокола — «Ермак» и «Волынец», ледокол «Тармо» и несколько портовых ледоколов («Силач», «Город Ревель», «Огонь», «Аванс» и другие).

В 0 ч 25 мин 18 февраля 1918 г. Центробалт приказал коменданту Ревельской морской крепости привести крепость и корабли в боевую готовность и начать перевод кораблей в Гельсингфорс. Проводка кораблей из Ревеля в Гельсингфорс сквозь льды Финского залива была возложена на ледоколы «Ермак», «Волынец» и «Тармо». В тот же день войска немецких захватчиков начали наступление по всему фронту. На северном фланге этого огромного фронта наступала группа

войск под командованием фельдмаршала Эйхгорна главной целью которой было овладение Петроградом. Войска Эйхгорна продвигались по двум направлениям: через Латвию и Эстонию на Ревель и Нарву, вдоль южного берега Финского залива, с задачей выйти к Петрограду с запада и через Двинск к Пскову с тем, чтобы наступать на Петроград с юго-запада. В первый день наступления на псковском направлении немецкие войска вышли к Западной Двине и заняли город Двинск. На ревельском направлении части 48-го немецкого корпуса, входившего в состав войск группы фельдмаршала Эйхгорна, 21 февраля вступили в Эстонию. На центральном участке фронта войска противника 21 февраля ворвались в Минск.

Знаменитый Ледовый поход — переход Балтийского флота в восточную часть Финского залива начался 22 февраля 1918 г. выходом группы кораблей Балтийского флота из Ревеля. Вел группу ледокол «Ермак». Переход кораблей из Ревеля в Гельсингфорс с 22 по 27 февраля 1918 г. представляет собой первый этап ледовой операции. Лед был очень крепким даже на рейдах, и корабли пробивались через ледяные поля с огромным трудом. В море встретились большие массы толстого льда, а усилившийся мороз еще сильнее осложнял переход. В это время ожесточенные бои с превосходящими силами немецких захватчиков шли уже на ближних подступах к Ревелю. Немецкие войска стремились любой ценой ворваться в город и захватить находившиеся в ревельской гавани корабли. Видя непосредственную угрозу кораблям и порту, Центробалт отдал приказание всем кораблям выйти на рейд.

В 8 ч утра 24 февраля был собран весь личный состав 1-й бригады крейсеров. В этот же день из гавани на рейд были выведены транспорт «Европа» и спасательное судно «Волхов», до отказа нагруженные ценным имуществом из ревельских флотских складов. Выстроившись вместе с двумя подводными лодками в кильватерную колонну, эти суда, следуя за ледоколом «Волынец», вышли в море. В полдень

24 февраля получили приказание подготовить корабли к походу командиры броненосного крейсера «Рюрик», крейсеров «Баян», «Олег» и «Богатырь». К 18 ч «Рюрик», «Баян», «Олег» и «Богатырь» вышли на внешний рейд. В Ревельской гавани остался крейсер «Адмирал Макаров», которому было приказано в случае необходимости прикрыть огнем отходящие корабли и транспорты.

25 февраля в 10 ч утра по распоряжению местного флотского комитета на «Адмирале Макарове» объявили боевую тревогу, корабль был приведен в полную боевую готовность. К 12 ч немецкие войска ворвались в гавань и открыли по выходящим на рейд кораблям ружейный огонь. На кораблях было размещено около четырех тысяч жителей Ревеля: жены и дети моряков, эстонские красногвардейцы, работники партийных и советских органов со своими семьями. Палубы кораблей были загружены вывезенным из портовых складов обмундированием, продовольствием и автомобилями. Около 15 ч 25 февраля броненосный крейсер «Рюрик», крейсера «Адмирал Макаров», «Баян», «Олег», «Богатырь» и другие корабли выстроились в кильватерную колонну и пошли малым ходом вслед за ледоколом «Ермак» на север, курсом на Гельсингфорс.

На «Адмирале Макарове» в течение всего перехода из Ревеля в Гельсингфорс работала одна правая машина (левая была разобрана, так как требовала большого ремонта). Через четыре часа колонна боевых кораблей обогнала караван мелких судов, которые вышли из Ревеля на сутки раньше и с большим трудом продвигались вперед. Ледоколу «Ермак» приказано было остаться с этим караваном и оказать ему помощь. Крейсера пошли дальше самостоятельно, без ледокола. Первое время во главе колонны шел, ломая лед, крейсер «Баян», а затем, когда бороться со льдом стало труднее, его сменил броненосный крейсер «Рюрик». В 23 ч 45 мин все крейсера вошли в мощное ледяное поле и были вынуждены застопорить машины до подхода «Ермака». В 2 ч ночи 26 февраля «Ермак»

подошел к крейсерам, проложил канал через массивные льды и вновь вернулся к отставшим кораблям. Утром 26 февраля вследствие подвижки льда проложенный «Ермаком» канал закрылся. Крейсер «Баян», получивший приказ пробить канал, прошел несколько кабельтовых в движущихся торосах, но затем был затерт льдом, остановился и застопорил машины. Затерты были также минный заградитель «Волга» и транспорт «Михаил». Учебный корабль броненосец «Петр Великий» попытался, ломая лед, обойти крейсер «Баян», но движущийся торосистый лед прижал его к борту крейсера, так они и стояли до тех пор, пока не подошел «Ермак». Ледокол взял на буксир броненосец «Петр Великий», провел его вперед, а затем освободил все остальные корабли, застрявшие во льду. В 12 ч с севера к кораблям подошел ледокол «Волынец», проводивший в Гельсингфорс подводные лодки и транспорты, вышедшие из Ревеля 24 февраля. По распоряжению Центробалта «Волынец», взяв на борт несколько десятков матросов с крейсера «Адмирал Макаров», вооруженных винтовками и пулеметами, направился к острову Нарген, чтобы забрать матросов и солдат, оставленных там для взрыва береговых батарей и мощных морских укреплений. Шедшим на «Волынце» матросам было приказано дать решительный отпор немецким захватчикам, если они, успев высадиться в Нарген, помешают взрыву батарей и будут пытаться сорвать посадку на ледокол команд солдат и матросов.

Крейсеры «Адмирал Макаров», «Рюрик», «Богатырь», «Олег» и транспорт «Самоед» продолжали самостоятельно пробиваться вперед, к Гельсингфорсу. По мере приближения кораблей к северному берегу Финского залива толщина льда все увеличивалась. Местами встречались большие нагромождения битого торосистого льда. Внезапно подул порывистый юго-восточный ветер, началась сильная пурга. Движение по пробитому во льду каналу стало почти невозможным, вскоре корабли вынуждены были застопорить машины и остановиться во льдах в двух милях от маяка Грохара. В 2 ч 55 мин ночи 27 февраля команды этих кораблей увидели яркие вспышки огня,

сопровожаемые сильным грохотом. Это моряки с «Волынца» взрывали батареи и береговые укрепления на острове Нарген.

Утром 27 февраля ледокол «Тармо» подошел к крейсерам, стоявшим около маяка Грохара, и освободил их из ледяного плена. В первой половине дня корабли вошли на внутренний Гельсингфорский рейд. Затем в Гельсингфорс с помощью ледокола «Ермак» пришли минные заградители «Волга» и «Урал», учебный корабль «Петр Великий», подводные лодки, тральщики и транспорты. Несмотря на то, что переход в Гельсингфорс был сопряжен с трудными условиями, 56 из 57 вышедших из Ревеля кораблей прибыли в главную базу флота без существенных повреждений. На переходе погибла подводная лодка «Единорог», которую переводили из Ревеля на буксире учебного корабля «Петр Великий». Идти своим ходом лодка не могла, так как у нее были вынуты все машины для ремонта. При сжатии во льдах в корпусе подводной лодки разошлись швы, и внутрь стала быстро поступать вода. Откачивающие средства на лодке не работали. Несмотря на самоотверженные усилия моряков, героически боровшихся за спасение своего корабля, подводная лодка «Единорог», сжатая льдами, затонула на полпути из Ревеля в Гельсингфорс. Моряки-подводники за несколько минут до гибели лодки сошли на лед, а затем перешли на броненосец «Петр Великий». Таким образом, при переходе из Ревеля в Гельсингфорс погиб лишь один корабль.

Подготовка к передислокации кораблей Балтийского флота из Гельсингфорса непосредственно в Кронштадт проходила в крайне напряженной обстановке. Несмотря на то, что 3 марта 1918 г. в Брест-Литовске был подписан мирный договор между Советской Россией и Германией, опасность, нависшая над кораблями Балтийского флота, не уменьшилась. 18 февраля из Данцига и Ливавы в район Або-Аландского архипелага вышел крупный отряд немецких кораблей в составе линейных кораблей «Вестфален», «Рейнланд» и «Позен», нескольких крейсеров, тральщиков и 17 транспортов с крупным десантом.

5 марта 1918 г. немцы захватили остров Экере, а затем и другие острова архипелага. Германское командование превратило Аландские острова в опорный пункт для высадки войск на побережье Финляндии.

По условиям шестой статьи Брестского мирного договора Советская Россия должна была перевести все военные корабли из портов Финляндии в русские порты или немедленно полностью разоружить их. Эти требования ставили корабли флота в тяжелое положение. Разоружить корабли значило сделать их легкой добычей немцев, а немедленному переходу в Кронштадт мешал крепкий лед, сковавший Финский залив, на что и рассчитывало немецкое командование. В ночь на 3 апреля в Финский залив вошел крупный отряд немецких кораблей, часть которого в составе линейного корабля, двух крейсеров, шести больших и десяти малых тральщиков и трех больших транспортов утром 3 апреля подошла к Гангэ и высадила крупный десант на побережье Финляндии.

Немцы высадили в Гангэ сформированную в Данциге в феврале 1918 г. так называемую Балтийскую дивизию генерала фон дер Гольца, состоявшую из трех стрелковых полков, трех егерских батальонов и нескольких батарей. Всего было высажено около тринадцати тысяч человек. В 8 ч 30 мин 3 апреля немцы заняли Гангэ и начали продвигаться по территории Финляндии. В тот же день они заняли город Экенес на пути к Гельсингфорсу.

К моменту высадки немцев в Гангэ там находились четыре советские подводные лодки типа «АГ», несколько тральщиков и других небольших кораблей. Чтобы подводные лодки не достались оккупантам, подводники взорвали их, а сами прорвались в Гельсингфорс. Примеру подводников последовали моряки тральщиков, но они не успели уничтожить свои корабли. Интервенты расстреляли троих матросов, пытавшихся взорвать тральщики и захватили несколько наших тральщиков, буксиров и катеров, грубо нарушив Брестский мирный договор.

С высадкой немецкого десанта в Гангэ положение Гельсингфорса резко ухудшилось. Как только там стало известно о высадке немцев и захвате ими советских кораблей, Совет комиссаров Балтийского флота послал в Гангэ делегацию для переговоров с командованием высадившихся там немецких войск об условиях, гарантирующих неприкосновенность кораблей, базировавшихся на порты южного побережья Финляндии.

Совет комиссаров Балтийского флота знал истинные намерения немцев, их стремление захватить находившиеся в Гельсингфорсе корабли. Посланная в Гангэ делегация должна была путем переговоров выиграть время, необходимое для завершения подготовки и организации перехода в Кронштадт еще остававшихся в Гельсингфорсе кораблей. Прибывшая 3 апреля в Гангэ делегация Балтийского флота добивалась от немецкого командования точного выполнения условий мирного договора, а именно: пока ледовая обстановка делает невозможным переход советских кораблей, на них должны оставаться команды, необходимые для того, чтобы с началом навигации перевести корабли в советские базы.

5 апреля начальник немецкого отряда особого назначения Восточного (Балтийского) моря контр-адмирал Мейерер предъявил делегации Балтийского флота заранее подготовленный ультиматум, в котором говорилось, что находящимся в Гельсингфорсе кораблям русского флота и личному составу будет обеспечена безопасность только при условии разоружения всех кораблей. Замки и прицелы орудий всех кораблей и береговых укреплений, все зарядные отделения мин и подрывные патроны должны были быть немедленно собраны на баржах и транспортах, которым надлежало стать на якорь на внешнем рейде. Все береговые укрепления предлагалось полностью освободить для занятия их немецкими войсками.

В отношении остававшихся на военных кораблях небольших команд в ультиматуме было сказано, что численность

«охранных» команд, включая офицеров, не должна превышать на линейных кораблях 30 человек, на крейсерах — 20, на эскадренных миноносцах типа «Новик» — 10, на миноносцах — 5, на 12 подводных лодках разрешалось оставить всего 30, на всех малых военных кораблях — не более 50 человек.

Выполнение всех этих требований немцы предлагали закончить не позднее, чем через пять дней после отъезда делегации из Гангэ.

Немецкое командование, предъявляя свой ультиматум, было уверено, что у балтийских моряков нет иного выхода, как принять его. Немцы надеялись на легкий захват кораблей и рассчитывали получить их в целости и сохранности. Не случайно они одним из первых пунктов в ультиматуме выставили требование не производить никаких разрушений как на военных и торговых кораблях, так и в портовых сооружениях и на береговых укреплениях. Эту же цель они преследовали, распространяя в Гельсингфорсе листовки, в которых командующий германским флотом в Финском заливе заявлял о предстоящей в ближайшие дни оккупации Гельсингфорса. Немецкий адмирал предупреждал, что сопротивление бесполезно и призывал оставить корабли неповрежденными, обещая за это всему личному составу свободу и вознаграждение.

Одновременно с предъявлением ультиматума делегации Балтийского флота Советскому правительству была вручена нота министерства иностранных дел Германии с требованием в течение одной недели до 12 ч 12 апреля разоружить все русские корабли, находившиеся в портах Финляндии.

Таким образом, как и предвидело Советское правительство, немецкое командование, заключив мирный договор, вовсе не отказалось от своего намерения захватить корабли в Гельсингфорсе. Высадка немецких войск в Гангэ имела целью быстро занять Гельсингфорс с тем, чтобы помешать переходу русских военных кораблей в Кронштадт. Немцы рассчитывали, что, завладев кораблями, в случае возобновления войны с Россией объявят их военной добычей, а если военные

действия не возобновятся, передадут корабли Финляндии, тем самым ослабив силы РСФСР на Балтийском море.

12 марта 1918 г. в 15 ч 15 мин 1-й отряд в составе семи лучших боевых кораблей Балтийского флота — линейных кораблей «Севастополь», «Гангут», «Петропавловск», «Полтава» и крейсеров «Богатырь», «Рюрик» и «Адмирал Макаров» вышел из Гельсингфорса, следуя за ледоколами «Ермак» и «Волынец». Ледовая обстановка в Финском заливе в ту зиму была исключительно тяжелой. Ледяной покров, как и всегда, был неустойчивым. Штормы взламывали неподвижный лед, образуя плавучие торосы. Ветер гнал торосы, сталкивая их, нагромождая друг на друга, пока сильный мороз не сковывал льдины в одну крепкую массу. Ледяные нагромождения достигали высоты пяти-шести метров.

Особенно тяжелым для плавания кораблей в Финском заливе является период с середины февраля по апрель, когда ледяной покров достигает наибольшей толщины. Однако и в начале апреля переходы также трудны, так как мощный ледяной покров не успевает к этому времени достаточно разрушиться. Следовательно, переход кораблей в Кронштадт предстояло осуществить в самое трудное для плавания в Финском заливе время.

Зима 1917–1918 гг. была очень суровой, ледяной покров в заливе был толще, чем всегда. Сплошной лед распространялся за меридиан Гельсингфорса, тогда как обычно сплошной ледяной покров простирается до маяка Родшер и далее по опушкам финских шхер и вдоль побережья Эстонии, а середина залива к западу от Родшера покрывается плавучим битым льдом. Толщина льда в районе от Кронштадта до острова Сескар достигала 75–80 см, от Сескара до Соммерса в среднем 40–45 см, от Соммерса до Гогланда и Родшера 35–40 см, причем местами и здесь толщина льда доходила до 60 см.

В связи с тяжелой ледовой обстановкой линейным кораблям и крейсерам, вышедшим из Гельсингфорса, все время приходилось идти переменными ходами. Корабли затирали льдом, и,

чтобы освободиться из ледяного плена, им часто нужна была помощь ледоколов. Отряд шел только в светлое время суток, а ночью стоял во льдах.

В вахтенном журнале линейного корабля «Севастополь» так рассказывается о первых сутках перехода: «...12 марта в 15 час. 15 мин. корабли вышли с внутреннего Свеаборгского рейда в колонне в порядке строя: «Ермак», «Волынец», «Гангут», «Полтава», Севастополь», «Петропавловск», «Адмирал Макаров», «Богатырь», «Рюрик». Через четыре часа хода корабли остановились на ночь во льдах Финского залива. За ночь лед так сковал стальные корпуса кораблей, что без помощи ледоколов корабли не могли тронуться с места».

В 6 ч 30 мин 13 марта ледокол «Ермак» дал ход и прошел вокруг эскадры линейных кораблей, разбивая лед. Корабли дали ход и пошли строем кильватерной колонны. Но места кораблей в строю по сравнению с первым днем похода несколько изменились. За «Ермаком» и «Волынцем» шел броненосный крейсер «Рюрик», затем линейные корабли «Петропавловск», «Гангут», «Полтава», «Севастополь», крейсера «Адмирал Макаров» и «Богатырь». Лед был сплошной, ровный. Корабли шли переменными ходами, строго удерживаясь в канале, проложенном ледоколами. Около 14 ч 13 марта корабли отряда прошли траверз маяка Южный Гогландский [3].

Во второй половине дня 17 марта корабли 1-го отряда, преодолев все трудности и препятствия на своем пути, без повреждений и поломок благополучно прибыли в Кронштадт. Чтобы пройти расстояние в 180 миль, потребовалось более пяти суток в сложнейших условиях ледовой обстановки. 18 марта крейсера «Адмирал Макаров» и «Богатырь» в сопровождении ледокола «Ермак» перешли из Кронштадта в Петроград.

В день прихода кораблей 1-го отряда в Кронштадт командиры линейных кораблей «Андрей Первозванный» и «Республика», крейсеров «Олег» и «Баян», заградителей «Волга» и «Лена» и транспорта «Бурлак», находившихся еще в Гельсингфорсе, получили предписание о подготовке

к походу в Кронштадт. Выход был назначен на 25 марта. Совет комиссаров флота рассчитывал, что ледоколы «Ермак» и «Волынец» до 25 марта вернутся в Гельсингфорс. Однако 23 марта из Кронштадта успел прийти только «Волынец», а «Ермак» задержался в связи с проводкой крейсеров из Кронштадта в Петроград.

После высадки немцев в Гангэ стало ясно, что переход в Кронштадт кораблей, еще остававшихся в Гельсингфорсе, необходимо ускорить. Не дожидаясь прихода «Ермака», Совет комиссаров флота 4 апреля отдал приказ кораблям 2-го отряда — линейным кораблям «Андрей Первозванный» и «Республика», крейсерам «Баян» и «Олег», подводным лодкам «Рысь», «Тур» и «Тигр» выйти в Кронштадт, следуя за ледоколами «Силач» и «Город Ревель».

В 10 ч 25 мин 4 апреля по сигналу с флагманского корабля 2-го отряда линкора «Андрей Первозванный» линейные корабли, крейсера и подводные лодки на буксирах миноносцев стали выходить с внутреннего рейда на внешний Свеаборгский рейд. Около суток корабли простояли во льду на внешнем рейде, заканчивая последние приготовления к походу. В 14 ч 30 мин 5 апреля на флагманском корабле был поднят сигнал: «Сняться с якоря». В 15 ч корабли отряда снялись с якоря и двинулись вслед за флагманом. Подводные лодки сначала шли самостоятельно, а затем на буксирах: «Тигр» на буксире крейсера «Олег», «Тур» на буксире линейного корабля «Андрей Первозванный», «Рысь» на буксире крейсера «Баян».

В 15 ч 45 мин «Андрей Первозванный» застрял во льду и застопорил машины. Затем, понемногу продвигаясь вперед, корабли прошли траверз маяка Грохара. Вскоре затерло льдом крейсера «Баян» и «Олег». На «Баяне» лопнул буксир, поданный на подводную лодку «Рысь».

В 21 ч по сигналу командира отряда корабли остановились во льду в пяти милях от маяка Грохара на ночевку. Было приказано находиться в получасовой готовности. Съемка с якоря назначалась на 6 ч.

Переход 2-го отряда проходил в еще более трудных условиях, чем переход 1-го отряда. В заливе начались сдвигка и торшение льда. Плавающий торосистый лед настолько замедлял движение отряда, что в первый день похода (5 апреля) за шесть ходовых часов корабли прошли всего около 6 миль — от Гельсингфорса до маяка Грохара. Подводная лодка «Рысь», получив повреждение корпуса, вынуждена была вернуться в Гельсингфорс.

Ледоколы «Силач» и «Город Ревель» были слишком слабы для того, чтобы пробиться сквозь такие льды. Тогда роль ледокола взял на себя флагманский корабль «Андрей Первозванный». Чтобы преодолеть толщу льда и раскалывать ледяное поле, линейному кораблю приходилось попеременно давать то передний, то задний ход.

Один из участников Ледового похода, находившийся в те дни на «Андрее Первозванном», в своих воспоминаниях пишет: «Толстый лед с трудом поддавался даже... линкору, шедшему под 25 котлами. Приходилось останавливаться, отработывать назад и затем с разгона раскалывать ледяное поле. После такого удара поле раскалывалось и видно было, как далеко бежала извилистая трещина, раздвигаемая мощным корпусом корабля. Все время приходилось следить за тем, чтобы линкор, идя по трещине и следуя ее изгибам, не отходил от курса. Поэтому, идя по трещине, мы стопорили машины, разворачивались на курс и кололи ледяное поле в направлении курса».

В 6 ч 25 мин 6 апреля корабли дали ход, но уже в 7 ч 5 мин крейсер «Баян» вынужден был застопорить машины из-за повреждения малого рулевого мотора. Через два часа повреждение было исправлено и «Баян» двинулся дальше. А в 9 ч 20 мин застряли во льду и застопорили машины крейсер «Олег» и флагман «Андрей Первозванный».

Через двадцать минут все корабли отряда застопорили машины, и только в 12 ч 20 мин дали ход. В 14 ч 42 мин флагманский корабль опять был затерт льдом и корабли вновь застопорили машины. Почти три часа линейный корабль

безуспешно пытался пробиться вперед, но лишь в 17 ч 20 мин корабли сдвинулись с места. В 20 ч отряд остановился на ночевку, так как с наступлением темноты идти было невозможно: не видно было трещин и корабль внезапно начинало сносить в сторону так, что рулевой не мог его сдерживать; за ночь можно было отклониться от курса на несколько миль.

7 апреля в 5 ч 30 мин линейный корабль «Андрей Первозванный» опять начал пробиваться сквозь лед, и через 15 минут все корабли отряда пошли за флагманом. В 10 ч 10 мин прямо по курсу показался остров Гогланд. Корабли отряда шли переменными ходами, часто стопорили машины, ожидая, когда будет проложен путь. В 18 ч 45 мин на «Андрее Первозванном» был поднят сигнал: «Прекратить пары. Не могу пробиться, застрял во льду» [4].

Трехдневное продвижение кораблей 2-го отряда во льдах Финского залива показало, как сложна задача проводки даже крупных кораблей в тяжелых ледовых условиях без мощных ледоколов, какого огромного самоотверженного труда и выносливости, усилий и умения требует ее выполнение от всего личного состава.

За три дня корабли прошли всего около 60 миль, дойдя лишь до траверза маяка Родшер. Но здесь ледяные торосы были настолько велики, что линейный корабль «Андрей Первозванный», работая машинами на «полный вперед», не мог сдвинуться с места. Отряд остановился, ожидая помощи ледокола «Ермак», который 5 апреля в 7 ч 40 мин утра вторично вышел из Кронштадта на этот раз в сопровождении броненосного крейсера «Рюрик». В 20 ч 30 мин «Ермак» и «Рюрик» остановились на ночь во льду в 7 милях от маяка Стирсудден. Утром 6 апреля корабли пошли дальше на запад, но через два часа вынуждены были остановиться.

Только лишь в 12 ч 10 апреля корабли 2-го отряда вошли на Большой Кронштадтский рейд. Чтобы пройти расстояние в сто восемьдесят миль, потребовалось шесть суток, причем, когда корабли шли без ледокола «Ермак», они за три дня (32 ходо-

вых часа) прошли всего шестьдесят миль, т. е. делали менее 2 уз. Когда же пришел «Ермак», корабли, несмотря на то, что пришлось идти по восточной части Финского залива, где льды значительно крепче, чем в средней части, за два с половиной дня прошли более 120 миль со средней скоростью 3,5 уз.

Кораблям 3-го отряда пришлось преодолеть еще более трудные препятствия, чем те, которые встретили на своем пути корабли 1-го и 2-го отрядов. Для удобства перехода было принято решение разделить корабли 3-го отряда на шесть эшелонов. Также, согласно указаниям Центробалта, командиры кораблей 3-го отряда вели непрерывное гидрометеонаблюдение и особенно тщательное наблюдение за ледовой обстановкой. Из их докладов видно, что хотя поход осуществлялся в первой половине апреля, весь фарватер был покрыт крепким льдом, средняя толщина которого на всем протяжении пути кораблей 3-го отряда достигала 70–80 см, а местами встречались торосы высотой до 5 м.

Первую часть своего пути (более восьмидесяти миль) корабли первого эшелона прошли без длительных задержек, несмотря на то, что сторожевым кораблям ледокольного типа «Ястребу» и «Руслану» приходилось с разгона ломать толстый лед, наугад прокладывая курсы среди множества островов и подводных опасностей, так как знаки ограждения фарватера отсутствовали. Долгое время шли в густом тумане, во время которого, пишет в своих воспоминаниях бывший командир сторожевого судна «Ястреб», «определяли свое место измерением расстояния до ближайших островов шагами, направление (пеленг) брали по голосу, ходили в разведку на лыжах и даже на велосипеде (для скорости) в поисках островов».

Пройдя меридиан Котки, корабли вошли в полосу больших торосов. Здесь лодки остановились, так как «Ястребу» и «Руслану» пришлось долго пробивать крепкие торосистые льды. Используя опыт ледоколов «Ермак» и «Вольнец», проводивших корабли 1-го отряда, моряки для увеличения

силы машин принайтовливали нос сторожевого судна «Руслан» к корме «Ястреба» и так долбили лед круглые сутки.

Пока корабли первого эшелона пробивались через торосы, второй эшелон, который вышел из Гельсингфорса 9 апреля, т. е. через два дня после выхода первого эшелона, пройдя около тридцати миль, вынужден был 10 апреля из-за тумана длительное время простоять у острова Пеллинки. Однако 11 апреля за меридианом Коши второй эшелон уже догнал корабли первого эшелона. 12 апреля к первому и второму эшелонам подошли корабли третьего эшелона.

Несмотря на все усилия команд «Ястреба» и «Руслана», пробиться через торосы не удавалось. 13 апреля к северу от знака Киви-Кари к головным кораблям первого эшелона подошел штабной корабль «Кречет», вышедший из Гельсингфорса утром 11 апреля во главе кораблей шестого, последнего, эшелона 3-го отряда. Обладавший прочным корпусом «Кречет» помог «Ястребу» и «Руслану» немного продвинуться в торосах, а затем стал оказывать помощь подводным лодкам, над корпусами которых громоздились льды, сжимаемые ветром. «Кречет» пробивался к затертым во льду лодкам, подходил к ним вплотную, дробил лед и выводил их из особенно торосистых мест. Вскоре сам «Кречет» застопорил машины, наскочив на мель у маяка Ранкки. За знаком Киви-Карн впереди 3-го отряда пошел небольшой ледокол «Аванс», до этого находившийся в голове второго эшелона. Через некоторое время «Аванс» застрял в торосах, к нему подошел на помощь «Ястреб». Освободив «Аванс» из затора, «Ястреб» вновь вышел в голову колонны. Продвижение вперед было совсем незначительное, в час проходили всего несколько десятков метров. Ждали помощи флагмана ледокольного флота ледокола «Ермак».

Как только «Ермак» с кораблями 2-го отряда прибыл в Кронштадт, команды военных кораблей и рабочие Кронштадтского порта сразу же начали погрузку угля. К 13 ч 11 апреля погрузка была закончена и «Ермак», принявший на борт 17 918 пудов угля, был готов к выходу в море.

В 15 ч 10 мин «Ермак» и ледоколы «Город Ревель» и «Силач» вышли навстречу кораблям, пробивавшимся через торосы в шхерах [5].

В 21 ч 22 мин 11 апреля ледоколы остановились на ночь в середине пролива Бьеркезунд у острова Равитса, а к 21 ч 15 мин 12 апреля они дошли до знака Роу-Эр, откуда уже была видна впереди по курсу головная часть 3-го отряда. В 5 ч утра 13 апреля «Ермак», «Город Ревель» и «Силач» дали ход и начали пробиваться к головному кораблю отряда — «Ястребу». В 9 ч 30 мин «Ермак» дошел до кораблей первого эшелона и повернул обратно, чтобы расширить свой след в тяжелых льдах, а через час вновь подошел к кораблям отряда и начал выводить их в проложенный им канал. Ледокол «Город Ревель» подошел к «Кречету», снял его с мели и также начал проводить стоявшие возле «Кречета» корабли в канал. Ледокол «Силач» находился все время среди кораблей отряда и помогал им выходить на след «Ермака».

13 апреля обстановка в шхерах серьезно осложнилась: началось движение льда. Командир сторожевого судна «Ястреб» в этот день сообщал в радиограмме по флоту: «В море у Видшера лед на ходу. След «Ермака» зажат» [6].

Надежда на то, что кораблям 3-го отряда удастся пройти шхерным фарватером в Кронштадт до того, как тронется лед в шхерах, не оправдалась. Движущийся лед представлял еще большую угрозу для кораблей, чем торосы. Несмотря на усиленную работу ледоколов, многие корабли были затерты льдом в районе между знаком Томио и маяком Видшер. Особенно тяжелый лед был у знака Галли. Здесь корабли могли пробиваться только с помощью «Ермака».

Семь дней, с 13 по 19 апреля, ледокол «Ермак» непрерывно работал по проводке кораблей, вначале в торосах между маяком Видшер и знаком Гоу-Эр, а затем в движущемся льду от знаков Галли и Рондо до входа в пролив Бьеркезунд. «Ермак» подходил к застрявшим кораблям, разбивал лед и выводил их поочередно в пробитый им канал. Большинство кораблей приходилось вытаскивать на буксире.

К вечеру 15 апреля в Кронштадт начали приходить подводные лодки первого эшелона 3-го отряда. На буксире транспортной базы «Тосно» пришла подводная лодка «Кугуар», за ней самостоятельно следовали «Вепрь», «Волк», «Ягуар», «Рысь», «Ерш», «Змея», «Леопард». В этот же вечер в Кронштадт прибыло несколько миноносцев из состава второго эшелона. А «Ермак» в это время продолжал проводить через торосы корабли, находившиеся почти за сотню миль от Кронштадта. Невиданный героизм и самоотверженность проявили матросы ледокола «Ермак»; не считаясь со временем, без отдыха трудились они над проводкой и освобождением неоднократно застревавших во льду кораблей. Многие командиры, участники перехода, отмечали, что без энергичной работы личного состава ледоколов «Ермак», «Город Ревель» и «Силач» большинству кораблей не удалось бы пробиться через торосы [7].

Ледовый поход 3-го отряда продолжался 16 суток, с 7 по 22 апреля. Таким образом, чтобы пройти расстояние в 216 миль, корабли отряда затратили от 9 до 12 суток. Первые корабли отряда начали прибывать в Кронштадт 15 апреля, а последние прибыли 22 апреля. Все 172 корабля 3-го отряда пришли в Кронштадт.

Четвертым отрядом шли в Кронштадт корабли Балтийского флота, базировавшиеся на Котку. Порт этот был плохо оборудован, что не позволило своевременно произвести необходимый ремонт кораблей. Поэтому 4-й отряд не смог присоединиться к 3-му отряду, шедшему стратегическим фарватером в шхерах. В Котке находились посыльные суда «Роксана», «Ильза», «Эрос», портовые ледоколы «Инженер» и «Бомбардир», кабельный пароход «Молния», грузовые транспорты «Балтания» и «Христиания», буксиры «Юрманлекс», «Теодор», «Титан», «Свеа», «Кронштадт», плавучий маяк «Люзерорт» и около десяти быстроходных катеров. Корабли коткинской группы пришли в Кронштадт в конце апреля, когда там собрались уже все корабли 3-го отряда, совершившие переход из Гельсингфорса.

Нетрудно понять, почему Ледовый поход является первой стратегической операцией советского Балтийского флота. В результате его проведения были сохранены почти все корабли и вывезен личный состав. Потеря флота на Балтике неизбежно привела бы к ряду тяжелых военно-политических последствий, в частности, усилению Финляндии и Германии, которые имели возможность начать собственную глубокую интервенцию на советскую территорию. С другой стороны, не оправдывались надежды Англии на то, что РСФСР потеряет роль одного из ключевых игроков на Балтийском море.

В заключение необходимо отметить тех офицеров-патриотов Балтийского флота, которые в тяжелую годину остались стоять на своих мостиках и командных пунктах. Все же не Центробалт, как об этом ретроспективно говорят и пишут, а командование Морскими силами Балтийского моря в лице капитана 1 ранга Щастного и десятка других офицеров, канувших в небытие, спасли сто лет назад флот для молодой Советской России.

Литература и источники

1. РГАВМФ. Ф. р-92. Отд. 1, 1918. Д. 380. Л. 236.
2. РГАВМФ. Ф. р-95, 1918. Д.194. Л. 52.
3. РГАВМФ. Ф. р-172. Оп. 2, 1918. Д. 75. Л. 69–71.
4. РГАВМФ. Ф. р-172, 1918. Д. 663. Л. 98– 99.
5. РГАВМФ. Ф. р-172, 1918. Д. 2069. Л. 58.
6. РГАВМФ. Ф. р-92, отд. 1, 1918. Д. 376. Л. 53.
7. РГАВМФ. Ф. р-172, 1918. Д. 2094. Л. 184.

ЛЕДОВЫЕ СУДА В ЛЕДОВОМ ПОХОДЕ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА

Лед Балтийского моря и Финского залива

Зима 1917–1918 гг. на Балтийском морском театре военных действий была, как и предыдущая, холодной и суровой. К февралю Финский залив лежал под сплошным слоем льда, толщина которого достигала 70–75 см.

По сведениям за 1917 г., которыми моряки и оперировали, в конце февраля ледяной покров обычно достигает наибольшего развития. В первой половине марта море вскрывается в районе Оденсхольма, Пакерорта, Экхольма, т. е. в юго-западной, далекой от пути Гельсингфорс — Кронштадт, части, а во второй — лед приходит в движение и в более центральных частях залива (Нарген, Кокшер, Стеншер, Родшер), а также в районе Утэ и Нарвского маяка. В первой половине апреля вскрытие льда от центральной части залива распространяется еще дальше к востоку, югу и северу, так что на вторую половину апреля остаются под неподвижным льдом только шхеры и восточная часть залива от Сескара до Кронштадта. В районе Кронштадта лед приходит в движение в конце первой половины апреля.

Наличие льда на подходах к портам на Балтике вынудило морское начальство еще с 70-х гг. XIX в. озаботиться созданием специальных судов — ледоколов. Наибольшее развитие ледокольное дело получило в России, в том числе и для продления навигации в портах Финского залива.

Ледовые суда

Наш ледокольный флот на Балтике к зиме 1917–1918 гг. почти в полном составе находился в распоряжении Флота

Балтийского моря, и только ряд небольших судов — в составе Военного ведомства, т. е. крепостей на побережье.

Собственно морских или, как тогда говорили, больших ледоколов было всего четыре: «Ермак», «Волынец» (бывший «Царь Михаил Федорович»), «Сампо» и «Тармо».

Настоящих портовых ледоколов тоже имелось четыре: «Трувор», «Город Ревель», «Муртайя» и «Аванс». С некоторой натяжкой к ним можно отнести два ледокольных портовых судна Балтийского флота: «Силач» и «Геркулес».

Все остальные, называемые в документах ледоколами, фактически являлись буксирами, различающимися по конструкции: ледокольные и ледорезные.

Первыми среди них были суда, построенные для обслуживания соответствующих портов в зимнее время и именуемые ледоколами: либавский «Ледокол 2» («Ворон») и виндавский «Владимир».

Далее следовали разнообразные ледокольные буксиры, отличающиеся по мощности и конструкции корпуса, часть которых хотя и числилась «ледоколами» 19-го класса (т. е. портовыми), но могла использоваться только для вспомогательных работ на рейдах: «Артиллерист» и «Руслан» («Добрыня») по 600 л. с., «Лед» (бывший «Днепр»), «Снег» (бывший «Днестр») по 500 л. с., «Черноморские» (Черноморский № 1, № 2, № 3 и № 4) по 450–500 л. с., «Матрос» и «Солдат» по 450 л. с. Кроме того, имелось значительное количество небольших ледокольных буксиров типа «Удалец» с мощностью паровой машины 200–300 л. с.

Во всех балтийских портах, базах и крепостях наличествовали разнокалиберные по конструкции и мощности машин буксиры с крепкими корпусами, приспособленными для работы во льдах.

Еще один тип ледовых судов — это суда, предназначенные для хождения во льдах, так называемые ледорезы. Первыми среди них были щитовые буксиры, заказанные для буксировки артиллерийских мишеней для линкоров: «Пурга» («Боривой»)

и «Огонь», которые имели очень мощные машины, но могли ходить только в битом льду и в качестве ледоколов их использовать было нельзя. Подобным судном на Балтике был «Могучий» (типа «Силач» 1-й), построенный до Русско-японской войны.

Еще одна разновидность имеющихся судов — пароходы, построенные с учетом использования их в зимнее время, т. е. в ледовых условиях.

На Балтийском флоте было три бывших финских грузопассажирских парохода — посыльные суда «Кречет» («Полярис»), «Ястреб» («Боре II») и «Гриф» («Боре I»); ледокольный пароход «Аура» (тральщик «Якорь», затем «Планета»). В 1916 г. в состав плавсредств Або-Аландской шхерной позиции был зачислен финский каботажный пароход «Драксфиерд», переименованный в «Садко», и гидрографическое судно «Азимут» специальной постройки.

Ревель — Гельсингфорс

Первые потери ледокольный флот понес еще зимой. 13 января 1918 г. военный отдел Або-Аландской позиции сообщил об уходе захваченного «финскими белогвардейцами» русского ледокола «Сампо» в шведские воды.

Переход из Ревеля в Гельсингфорс обеспечивали самые большие ледоколы «Ермак» и «Волынец», помогал им «Тармо» и «щитовой буксир» «Огонь».

С 19 января ледоколы «Волынец» (командир С.И. Юхневич) и «Ермак» (командир В.Е. Гасабов) выводили небольшие конвои из Ревеля в Гельсингфорс. Несмотря на толстый лед два самых мощных ледокола на Балтике пересекали залив без каких-либо затруднений.

Во второй половине дня 24 февраля корабли и суда, оставшиеся в базе, стали выходить на Ревельский рейд. К утру следующего дня вернувшийся из Гельсингфорса «Ермак» вместе с ледоколом «Тармо» закончил вывод на рейд 1-й бригады крейсеров, других кораблей и судов. Помогал ледоколам новенький

ледорез «Огонь». После часа дня последними покинули порт крейсер «Адмирал Макаров» и два транспорта. К этому времени германские войска вступили в Ревель, а их разведывательные группы ворвались в порт.

Вечером корабли и суда под проводкой «Ермака» и «Тармо» начали переход в Гельсингфорс. Крейсера в разбитом льду шли самостоятельно. Только на подходе к Гельсингфорсу они застряли и дошли до главной базы с помощью «Ермака». 27 февраля все покинувшие Ревель корабли и суда пришли в финскую столицу.

Гельсингфорс — Кронштадт

1-й отряд

В марте замерзание Финского залива достигло апогея, так что кораблям предстояло совершить переход в сложных ледовых условиях (толщина льда доходила до 75 см, высота торосов — до 3–5 м). Белофинны 7–13 марта заняли острова Гогланд (Суурсаар), Соммерс (Сомери), Лавансари и Сескар (Сейскари), лежавшие на пути кораблей.

12 марта из Гельсингфорса отправился первый отряд, состоявший из наиболее ценных кораблей Балтийского флота — четырех линкоров («Петропавловск», «Гангут», «Севастополь», «Полтава»), броненосных крейсеров «Рюрик» и «Адмирал Макаров» и крейсера «Богатырь». Проводку осуществляли «Ермак» и «Волынец».

Лед был ровный, сплошной, температура за все время похода держалась ниже нуля, доходя до -9°R (-11°C). Условия похода были очень тяжелыми, приходилось постоянно идти переменными ходами. Большие и длинные корабли часто затирало льдом, и требовалась помощь ледоколов, чтобы освободить их из заторов. За время ночных стоянок корабли так примерзали ко льду, что несмотря на даваемые попеременно передние и задние хода, не могли сдвинуться без помощи ледоколов. 16 марта из-за тумана отряд простоял почти сутки на одном ме-

сте. Однако, преодолев все трудности, 17 марта все суда пришли в Кронштадт, не имея больших повреждений и поломок. На переход в 180 миль было затрачено более 5 суток.

21 марта белофиннами был захвачен в море после выхода из Гельсингфорса ледокол «Тармо», который увели в Ревель. 29 марта примерно таким же образом финны захватили второй по величине и мощности ледокол «Волынец», только что вернувшийся из Кронштадта. Оставался один «Ермак», которому еще предстояло вернуться в Гельсингфорс. Это оказалось непросто: во время перехода 29 марта ледокол был обстрелян батареей на о. Лавенсари, а через 2 дня — с ледокола «Тармо» у о. Гогланд. Не рискуя подвергать опасности единственный большой ледокол, его вернули в Кронштадт.

2-й отряд

«Город Ревель» в сопровождении ледокола «Силач» вышел в Гангэ утром 2 апреля. Утром следующего дня они дошли до мигалки Фуругельм, откуда моряки заметили около двадцати германских кораблей, двигавшихся в направлении Гангэ. Продолжая движение, ледоколы в 12 ч достигли острова Бесэ и после погрузки радиостанции местного поста связи повернули на обратный курс и вечером прибыли в Гельсингфорс.

3 апреля в Гангэ немецкие десантники захватили посыльное судно «Гриф» и четыре тральщика типа «Богатырь», а также ледокольный буксир «Черноморский № 1».

5 апреля «Муртайя» и «Драксфиерд» («Садко»), возвращавшиеся вместе в Або с острова Утэ, были обстреляны шрапнелью с германской эскадры, перерезавшей путь ледоколам. Экипажи были вынуждены бросить ледоколы и уйти под продолжавшимся обстрелом по льду. Германские моряки захватили суда и привели их в Гангэ.

В тот же день 5 апреля из Гельсингфорса вышел 2-й отряд военных кораблей в составе линкоров «Андрей Первозванный» и «Республика», крейсеров «Баян» и «Олег», подводных лодок «Тур», «Тигр» и «Рысь». Крупных ледоколов в Гельсингфорсе

уже не было, и операцию проводили портовые ледоколы «Силач» и «Город Ревель». Они не могли обеспечить проводку каравана, и роль ледокола пришлось взять на себя флагманскому линкору «Андрей Первозванный».

«Толстый лед, — рассказывает участник похода на этом корабле, — с трудом поддавался даже 19-тысячетонному линкору, шедшему под всеми 25 котлами. Приходилось останавливаться, обрабатывать назад и затем с разгона раскалывать ледяное поле. После такого удара поле раскалывалось и видно было, как далеко бежала извилистая трещина, раздвигаемая мощным корпусом корабля...»

За шесть ходовых часов 5 апреля отряд прошел только до маяка Грохара (около 6 миль), где остановился для ночевки.

На полпути к Кронштадту отряд был встречен «Ермаком». У острова Лавенсари он снова был обстрелян финскими батареями. Однако теперь «Ермак» шел уже не один, а под защитой крейсера «Рюрик».

Утром 8 апреля «Ермак» подошел к кораблям второго отряда, взломал лед и, освободив корабли, повел их вперед. 10 апреля караван прибыл в Кронштадт.

3-й отряд

Переход второго отряда подтвердил возможность плавания во льдах боевых кораблей даже с такими слабыми корпусами, как у подводных лодок, при условии обеспечения хотя бы одним мощным ледоколом. Одновременно выяснилось, что портовые (рейдовые) ледоколы не в состоянии бороться с тяжелыми льдами.

Самый мощный ледокол «Ермак» находился в это время в Кронштадте, а вместе с ним «Силач» и «Город Ревель».

К выходу из Гельсингфорса в строю имелось только два портовых ледокола — «Трувор» и «Аванс» и около полутора десятков ледокольных буксиров — «Руслан», «Артиллерист», «Нарген», «Ассистент», «Черноморские» № 2, 3 и 4, «Колывань», «Солид» и «Цецилия», а также щитовой буксир «Бойкий».

Причем часть из них была не в строю. «Трувор» стоял в доке с незаделанной пробоиной. Машины с него были сняты, команда фактически распущена. Щитовой буксир – ледорез «Боривой» стоял с поломанным винтом, в ремонте нуждался малый ледокол «Черноморский № 3». Ледокольное судно «Смелый», построенное лишь за год перед этим, стояло без команды.

«Трувор» за пять дней привели в порядок, зацементировав пробоину. На «Смелый» отправили группу моряков с командиром И.А. Карловым, «Артиллерист» фактически «захватили», когда он находился в Гельсингфорсе, и назначили на него нового командира — Эдемского, механиком этого судна был Паэгле.

Буксир-ледокол «Нарген», портовая команда которого не желала уходить из Гельсингфорса, был занят силой специальной военной командой.

Командир портового ледокола «Черноморский № 3», назначенного сопровождать 7-й дивизион эсминцев, сбежал с частью команды. Тем не менее удалось произвести необходимый ремонт, и ледокол обеспечил проводку дивизиона, причем работа его отмечалась как «блестящая и в высшей степени полезная».

С третьим отрядом ушли из Гельсингфорса в составе шести эшелонов 184 корабля и судна.

7 апреля из Гельсингфорса вышел **1-й эшелон** в составе подводных лодок «Волк», «Вепрь», «Пантера», «Рысь», «Ягуар», «Ерш», «Леопард» и «Змея», сопровождаемых сторожевыми судами ледокольного типа «Руслан» и посыльным судном «Ястреб».

Командир «Ястреба» Н.Н. Варзугин сообщил, что переход из Гельсингфорса до Петрограда продолжался 14 дней, и рассказал, как шел с ледоколом «Руслан», который толкал «Ястреба» в корму, т. е. тандемом — толщина льда доходила до 60 с лишним см, а в торосах превышала 1 м.

9 апреля вышел **2-й эшелон**. В его составе были подводные лодки «Кугуар» и «Угорь», шедшие на буксире транспортов «Тосно» и «Иже». За ними следовали эскадренные миноносцы

«Ловкий», «Молодецкий», «Лихой», «Искусный», «Дельный» и «Достойный» с частью транспортов и других кораблей. Эшелон сопровождали портовые ледоколы «Аванс» и «Колывань».

3-й эшелон вели портовые ледоколы «Смелый», «Черноморский № 2», «Ассистент», «Цецилия». Упоминается, что шли каналом, прорубленным «Авансом». Тральщики-китобои и «Куница» с «Выдрой» шли самостоятельно. Между прочим, именно последние сняли «Смелого» с мели.

4-му эшелону помогали «Огонь», «Черноморский № 4», «Солид», «Бойкий».

10 апреля ушли один за другим три эшелона и две отставшие группы — основные подразделения Минной дивизии и дивизии сторожевых кораблей с приданными транспортами, составлявшие три эшелона, в которые входили 30 эскадренных миноносцев, 9 тральщиков, 5 сторожевых кораблей, 2 заградителя, 28 транспортов и другие корабли.

11 апреля отдельными группами вышли около сорока кораблей последнего **6-го эшелона** вместе с посыльным судном «Кречет», на котором находилось командование флота.

Глубокосидящие корабли — учебное судно «Петр Великий» и транспорт «Анадырь» в сопровождении ледокола «Трувор» отправились в Кронштадт по фарватеру в средней части залива.

Остальные шли прибрежным фарватером вдоль финского берега.

11 апреля вышли яхты «Штандарт» и «Полярная Звезда», которым командованием было дано «право идти в Кронштадт, под личной их ответственностью».

В этом переходе не было брошенных судов. Если машина одного из них выходила из строя и не было надежды на быстрый ремонт, то судно брали на буксир и еще медленней, но шли дальше вместе. Так, пароходы «Лена» и «Михаил» вели на буксире эсминец. Ледокол «Артиллерист» буксировал другой ледокол — «Боривой». «Бурлак» вел «Орфея». «Ангара» спасла получившую пробоину яхту «Полярная Звезда». Пароход

«Слово» вел эсминец «Сторожевой», пароход «Граф Толстой» буксировал эсминец «Расторопный». «Меткий» шел на буксире у парохода «Како», а ледокольное судно «Смелый» буксировало миноносец «Азард». «Цецилия» вела на буксире эсминец «Десна».

Безнадежно застрял во льду паром «Куйвасто». Застрял так, что ни буксиры, ни ледоколы ничего не могли сделать. Помощь пришла от военных моряков. Спасением судна занялся эсминец «Капитан 1 ранга Миклухо-Маклай» — он обколел вокруг парома лед и взял его на буксир.

Небольшой ледокол (гидрографическое судно) «Азимут» (командир М.Я. Сорокин), пробиваясь шхерным фарватером, провел на буксире две подводные лодки.

Особенно трудным было положение 13 и 14 апреля, когда первый эшелон преодолевал торосы к северу от острова Кивикари.

Здесь пришлось поработать «Кречету». Его ледокольная вахта продолжалась восемь суток. Все эти дни капитан «Кречета» В.Н. Янкович не сходил с мостика по 17–18 ч.

Отряд с нетерпением ждал помощи «Ермака», который подошел к головным судам третьего отряда 13 апреля.

«Ермак», сопровождаемый ледоколами «Силач» и «Город Ревель», возглавил проводку. Он пришел вовремя. Ледоколы, которые вели третий отряд из Гельсингфорса, один за другим выходили из строя. Посланный вперед ледокол «Огонь» должен был привести к отряду транспорт с углем. Но его затерло льдами. С обломанными лопастями винта он ничем уже не мог помочь другим. Плачевным было и техническое состояние ледокола «Трувор». От лопастей его винта также остались лишь обломки. Но и с таким винтом он все же провел из Кронштадта транспорт с углем в район Бьерке, а затем неутомимо и беспрерывно оказывал помощь одному судну за другим. Режим работы ледоколов в этом походе мало назвать напряженным — их просто «рвали на части». Флажным семафором, прожекторными сигналами, в мегафоны, по радио десятки судов звали на

помощь ледоколы. В публикациях сообщается, что доходило до артиллерийской стрельбы.

У самого Кронштадта суда остановились и простояли чуть ли не три дня, потому что через торосистый, буграми вставший лед, который ветром нагромоздило у Кронштадта, кроме «Ермака» уже никто не мог пробиться, а тот ушел в хвост каравана освобождать концевые суда. Стоял во льду с обломанным винтом ледокол «Огонь», затерло льдом «Город Ревель», не смог оказать помощь никому «Кречет». Авангард отряда застыл. Но, наконец, вернулся «Ермак», и опять моряки увидели его блестящую работу. Начали движение остальные суда. Первые из них оказались в Кронштадте 19 апреля, 22 апреля прибыли последние суда шестого эшелона.

Поход третьего отряда был самым трудным из всех осуществленных за февраль — апрель 1918 года ледовых переходов. За шестнадцать суток — с 7 по 22 апреля отряд преодолел 216 миль.

В ряде источников упоминается о многочисленных повреждениях, полученных судами во льдах, и о помощи, оказанной им небольшими сторожевыми судами, приспособленными для хождения во льдах, типа «Барсук».

4-й отряд

22 апреля из Котки вышел четвертый отряд кораблей и транспортных судов. Ледокольную проводку осуществляли портовые ледоколы, точнее буксиры «Инженер» и «Бомбардир» и кабельный пароход «Молния».

Четвертый отряд не пошел стратегическим фарватером. Он направился к острову Лавенсари и, обойдя скопления торосов севернее острова на расстоянии, недостижимом для белофинских батарей, направился к Кронштадту, частично используя проход, пробитый вторым отрядом и подновленный «Трувором», «Полярной Звездой» и «Петром Великим».

24 апреля четвертый отряд благополучно прибыл в Кронштадт. Затем в Котку была снаряжена экспедиция в составе

ледоколов «Силач» и «Бомбардир». Вооруженный пулеметами «Силач» финны задержали, а «Бомбардир» отпустили. Часть судов (15 единиц) в тот же день пришли в Кронштадт.

Потери и трофеи

Как уже упоминалось, в январе — апреле 1918 г. финнам удалось вернуть почти все свои ледоколы, взятые в Балтийский флот во время Первой мировой войны, кроме «Аванса» и «Волынца».

В Ревеле был оставлен «Могучий», ледокол «Геркулес» (типа «Силач»), стоявший в ремонте, ледокольные буксиры (портовые суда) морского ведомства «Матрос», «Карлос», «Виндава», «Крепыш», «Гальванер», «Суроп», гидрографическое судно «Лот», а также ледокольный буксир «Рудольф Керковиус». В Гапсале бросили «малый ледокол» «Минер», команда которого просто разбежалась. Многочисленные трофеи достались немцам и финнам, точнее последним, в Гельсингфорсе и в Свеаборге. Как и в Ревеле, среди множества брошенных вспомогательных и портовых судов было более десятка судов ледового класса.

Моряки Балтийского флота увели во время эвакуации только один финский ледокол — «Аванс» и два ледокольных парохода («Кречет» и «Ястреб»). На российской территории находились также либавский «Ледокол № 2» («Ворон») и ревельский «Город Ревель». Среди ледокольных буксиров в Кронштадте и Петрограде оказался рижский «Геркулес», переименованный во время войны в «Геракл», а также буксиры «Гернмарк», «Колывань» и «Либава», переименованная в «Церель».

**СУДЬБЫ ОФИЦЕРОВ РОССИЙСКОГО
ИМПЕРАТОРСКОГО ФЛОТА НА СЛУЖБЕ
НОВОЙ РОССИИ В ЭКСПОНАТАХ МУЗЕЯ
ИСТОРИИ ПОДВОДНЫХ СИЛ РОССИИ
ИМЕНИ А.И. МАРИНЕСКО**

Судьбы офицеров, принявших после Октябрьской революции сторону победившей власти, во многом повторили трагическую судьбу жертв 1917–1920-х годов. Единственной их виной стала преданность профессии и офицерские погонны Российского государства. В период арестов и расстрелов сама память о них была опасна. Уничтожались полковые музеи и памятники, стирались имена и биографии.

Александр Николаевич Бахтин родился 4 (16) июня 1894 года в селе Малые Бобрики Орловской губернии в семье потомственного дворянина. Его прадед, полковник, потом генерал-майор Михаил Петрович Бахтин «ознаменовал имя свое огромным пожертвованием 1 500 000 рублей капитала и 2 700 душ крестьян» на кадетские корпуса в Орле. По установившейся традиции Александр в десятилетнем возрасте поступил в «семейный» Орловский кадетский корпус. После переезда в Петербург Александр продолжил обучение в кадетском корпусе, а затем в Морском корпусе, окончив его в 1914 году.

В экспозиции Санкт-Петербургского государственного бюджетного учреждения культуры «Музей истории подводных сил России имени А.И. Маринеско» хранится фотоснимок молодого гардемарина Александра Бахтина, сделанный в 1900-х годах. Безмятежное спокойствие будущего героя вскоре будет смято неотвратимо надвигающимися переменами в жизни страны.

Первое назначение Александра Бахтина — ротный командир эскадренного миноносца «Донской казак». В те

годы подплав комплектовался добровольцами, поэтому выбор службы на под-водных лодках был не случайным ¹. Через год Бахтин был назначен вахтенным начальником на подводную лодку «Кайман». В проливе Оландсгаф «Кайман» захватил в качестве приза германский пароход «Шталек», и за отличную службу Бахтин награждается орденом Св. Станислава 3-й степени с мечами и бантом. В 1916 году А.Н. Бахтин получает назначение на новую подводную лодку «Волк» под командованием И.В. Мессера. Эта подводная лодка стала самой результативной на Балтийском флоте, всего за один день 17 мая 1916 года уничтожив сразу три германских транспорта. За время службы на «Волке» Бахтин был награжден орденом Св. Анны 4-й степени с надписью «За храбрость» и орденом Св. Анны 3-й степени. Летом 1916 года состоялась свадьба Александра Николаевича Бахтина и Ольги Петровны Букреевой, происходившей из дворянского рода Курской губернии ². После революции Бахтин стал командиром «Волка».

На фотопортрете конца 20-х годов А.Н. Бахтин запечатлен в теплой куртке, хранящейся теперь в экспозиции Музея истории подводных сил России имени А.И. Маринеско. Этот образец формы одежды занимает достойное место в зале, посвященном революционному и постреволюционному периоду в развитии подводных сил России. меховая куртка носит следы мелкого ремонта, однако тем выше ее ценность как подлинного экспоната, прошедшего вместе с владельцем все тяготы службы командира подводной лодки. В ноябре 1918 года Бахтина назначили командиром подводной лодки «Пантера».

«Пантера» имела сплоченный личный состав и исправные механизмы, что значительно облегчило работу, и на приведение лодки в боевую готовность потребовалось немного

¹ Довженко В. Красный командир дворянин Бахтин // Морской сборник. 2009. № 8. С. 68–77.

² Там же.

времени³. 31 августа 1919 года «Пантера» обнаружила в Финском заливе два английских эскадренных миноносца. Торпедная атака эсминца «Виттория» открыла боевой счет советских подводников. Петроградский совет наградил 17 моряков «Пантеры» серебряными часами, а Реввоенсовет Балтийского флота в приказе от 11 сентября объявил благодарность всему экипажу⁴.

Трогательный фотопортрет детей Александра Бахтина — дочери Нелли и сына Будимира, относящийся к 1920-м годам, свидетельствует о том, что молодому командиру «Пантеры» было что терять в своей жизни. Рамка фотоснимка, окрашенная в синий цвет моря, украшена незатейливыми фигурами двух летящих чаек.

В мае 1921 года Бахтин назначается командиром первого дивизиона подводных лодок Балтийского флота. В ноябре 1922 года ему присваивается звание «Герой труда Балтийского флота». Продолжая участвовать в походах, Бахтин организывает в Морской академии подводный класс, став его первым заведующим и преподавателем⁵. В 1923 году А.Н. Бахтин первым в подводном флоте награждается орденом Красного Знамени.

20 августа 1926 года А.Н. Бахтин был арестован по обвинению в контрреволюционной деятельности. Его приговорили к пяти годам заключения с конфискацией имущества,

³ *Бахтин А.Н.* «На “Пантере”»// Сайт «Милитера» («Военная литература») [Электронный ресурс]. URL: <http://militera.lib.ru/memo/russian/fromunder/08.html>.

⁴ *Масягин В.П.* Подводный флот Балтийского моря: история профессионального становления и развития (к 110-летию подводного флота России) // Военный академический журнал. 2016. № 1. С. 35–41.

⁵ *Галутва И.* «Он был убежденным и талантливым подводником...» (К 85-летию со дня смерти А.Н. Бахтина) // Региональная общественная организация «Санкт-Петербургский клуб моряков-подводников и ветеранов ВМФ» [Электронный ресурс]. URL: <http://submarinersclub.ru/events/by-l-ubezhdennym-i-talantlivym-podvodnikom-k-85-letiyu-so-dnya-smerti-bahtina>.

с отбыванием наказания в Соловецком лагере особого назначения. В экспозиции Музея истории подводных сил России имени А.И. Маринеско представлены резные деревянные игрушки, изготовленные в Соловецком лагере Александром Бахтиным для своих детей — две летящие птицы и фигурка леопарда. Дети Александра Бахтина скончались в Ленинграде во время блокады...⁶

В мае 1929 года Александр Николаевич Бахтин был досрочно освобожден. В музее хранится его удостоверение слушателя Специальных курсов командного состава ВМС РККА от 11 октября 1930 года. Всего через семь месяцев после этого Александр Бахтин скончался в Ленинграде от туберкулеза, которым заболел, находясь в Соловецком лагере...

Однако есть примеры, когда перешедшие на сторону новой власти офицеры смогли более успешно вписаться в жизнь Советского государства. О такой судьбе повествует часть экспозиции Музея истории подводных сил России имени А.И. Маринеско. Николай Александрович Петров родился 30 декабря 1889 года в Кронштадте в большой семье, славившейся своими морскими традициями. Его отец, Александр Иванович Петров, входил в число учредителей Общества морских офицеров. В коллекции нашего музея хранится небольшая открытка с японскими пейзажами, отправленная Александром Ивановичем своему сыну, ученику 1-го класса Кронштадтского реального училища Николаю в 1899 году.

После окончания специальных классов Морского инженерного училища императора Николая I и Офицерских классов подводного плавания Н.А. Петров был назначен на подводную лодку «Гепард» старшим инженером-механиком. Выписки из приказов командующего флотом Балтийского моря Н.О. фон Эссена за 1915 год о назначении на «Гепард»

⁶ Довженко В. Красный командир дворянин Бахтин // Морской сборник. 2009. № 8. С. 68–77.

и награждении Н.А. Петрова «...за особые труды и мужество при несении дозорной службы на передовой линии...» орденом Св. Станислава с мечами и бантом хранятся в Музее истории подводных сил России имени А.И. Маринеско.

В дальнейшем Н.А. Петров с 1918 до 1931 года служил флагманским механиком дивизии подводных лодок Балтийского моря, затем его перевели в Военно-морское инженерное училище им. Ф.Э. Дзержинского, где он организовал и возглавил кафедру «Живучесть подводных лодок». В музее хранится китель военинженера 1 ранга Н.А. Петрова.

Кафедрой он руководил до 1947 года, потом его перевели в старшие преподаватели. Фотография Н.А. Петрова, окруженного своими учениками, а также его книга «Живучесть подводной лодки» 1945 года издания представлены в экспозиции Музея истории подводных сил России имени А.И. Маринеско.

Экспонаты музея — живые свидетели различного жизненного пути офицеров-подводников Российского императорского флота, принявших в трудное время революционных событий 1917 года решение о продолжении службы Отечеству в рядах подводных сил Рабоче-Крестьянского Красного Флота.

**У ИСТОКОВ СОЗДАНИЯ КРАСНОЙ АРМИИ
И КРАСНОГО ФЛОТА: ПО МАТЕРИАЛАМ ИЗДАНИЙ
ИЗ ФОНДА ЦВМБ**

Центральная военно-морская библиотека (ЦВМБ) хранит значительное количество изданий о Красной Армии и флоте, их истории, организации, деятельности, выдающихся представителях и пр. Все эти работы учесть и проанализировать в рамках доклада невозможно. Было принято решение изучить лишь публикации первых десяти лет после образования Красной Армии и флота (1918–1928), как наиболее показательные, значимые, редкие. Наиболее ценной частью этого массива являются прижизненные публикации выдающихся деятелей армии и флота: Л.Д. Троцкого, М.В. Фрунзе, П.Е. Дыбенко, А.С. Бубнова, С.С. Каменева, И.И. Вацетиса, В.И. Зофа, К.Е. Ворошилова, С.М. Буденного и многих других [1, 2, 4, 6, 12, 13, 14, 32, 35]. Эти книги — библиографическая редкость, так как в результате множества «чисток» 20–30х годов большинство из них были уничтожены. Часть книг имеют автографы и владельческие знаки известных деятелей армии и флота. Очень интересны мемуары, автобиографии, воспоминания непосредственных участников советской военной истории. Также в фонде ЦВМБ представлены уникальные армейские и флотские газеты и журналы 20-х годов [16, 17, 18, 27].

Большинство публикаций этого времени — абсолютная библиографическая редкость по целому ряду причин: во-первых, тираж большинства изданий этих лет очень мал (обычно 1–2 тысячи экземпляров, редко превышает цифру 5 тысяч). Во-вторых, печатались они на бумаге очень низкого качества, из-за чего большинство публикаций по ветхости было списано много лет назад. В-третьих, авторы большинства публикаций первого десятилетия — это выходцы из царской армии и

спустя некоторое время они были подвергнуты репрессиям, а написанное ими подлежало уничтожению. На нескольких книгах из фонда в ЦВМБ сохранились пометы библиотекарей «автор изъят полностью», «уничтожить». По каким чудесным причинам эти книги «смогли выжить», нам неизвестно.

Крайне редки прижизненные публикации Льва Троцкого. В ЦВМБ сохранился его доклад «О военном положении и военной политике» на 8-м съезде РКП (б) в марте 1919 года [32]. В своем докладе он затрагивает вопросы перехода от добровольческой армии к регулярной, называет перспективы развития Красной Армии для скорейшей победы нового социалистического строя. Затронуты все основные актуальные вопросы формирования и развития Красной Армии: милиционная система, обучение, командный состав, новые уставы и др.

В брошюре С. Каменева «Основные вопросы современной тактики» проработан опыт прошедших войн (империалистической и Гражданской), предпринята попытка изучения особенностей тактики при боевых действиях. Выдвинуто предложение о широком участии всего комполитсостава РККА в проработке современных вопросов тактики как в центре, так и на местах, что должно привести к совершенствованию тактического развития Красной Армии [14].

Статьи знаменитого маршала С. Буденного в сборнике «Красная конница» освещают основные моменты из истории конармии и ее боевой деятельности в Гражданской войне, политическое состояние, учебу и подготовку в последующий период [2]. В первые годы советской власти красная конница являлась могучим фактором переустройства страны, ее обороноспособности.

Весьма интересными представляются два аналитических доклада о состоянии Красной Армии и обороне Советского Союза: М.В. Фрунзе 1925 года и К.Е. Ворошилова 1927 года.

Доклад Фрунзе [35] посвящен состоянию Красной Армии после Гражданской войны, переходу ее к кадровой армии мир-

ного времени, сравнению военных бюджетов СССР и западных стран с анализом международного положения, состоянию военной промышленности и военного образования, технической оснащенности армии и флота. Доклад снабжен 13 графиками и диаграммами, иллюстрирующими выводы докладчика. Очень интересные данные представлены на этих графиках. Например, количество солдат на 10000 жителей (по этому показателю лидировала в тот момент Эстония), количество солдат на 1000 кв. км (здесь наибольшие показатели у Польши), тяготы военного бюджета на душу населения (наибольшая нагрузка у жителей Франции, а наименьшая у СССР). Также представлены социальный состав Красной Армии, ставки заработной платы рядового красноармейца и командира отделения, количество потребляемых калорий на одного человека в день (здесь лидируют США), иммунизация и заболеваемость брюшным тифом, снижение заболеваемости паразитарными тифами в связи с ростом банно-прачечного аппарата и пр.

Доклад Ворошилова «Об обороне страны и состоянии рабоче-крестьянской Красной Армии» был представлен на 4-м Всесоюзном съезде Советов СССР [6]. Доклад носит фундаментальный характер и затрагивает весь спектр вопросов и задач, актуальных для армии и флота: международная обстановка и рост вооружений в капиталистических странах, состояние Вооруженных Сил Советского Союза, военная техника, воздушный и морской флоты, подготовка народного хозяйства к обороне. Также много в докладе графиков и диаграмм с интересными статистическими данными: численность сухопутных армий ряда зарубежных стран и СССР, тоннаж морского флота СССР и сопредельных стран, планы роста легких морских сил ряда государств на ближайшие пять лет. Приведены данные о количестве военных на 1000 человек населения (по этому показателю Эстония уступила первенство Франции), социальном составе и заработной плате красноармейцев и командного состава и многое другое.

Таким образом, очевидно, насколько широкий спектр

вопросов интересовал руководство и командный состав Красной Армии и флота в тот период, насколько основательно подходили к вопросам организации и быта армии и флота молодой советской страны.

Огромное внимание уделялось военно-стратегическим вопросам, изучению опыта прошедших войн, рассмотрению отдельных операций и действий различных армий в тот или иной отрезок военной истории.

Например, стратегический очерк И. Вацетиса «Боевые действия в Восточной Пруссии в июле, августе и начале сентября 1914 г.» [4] содержит подробный разбор боевых действий 1-й и 2-й русских армий и 8-й германской армии в указанный период. Дается очерк театра военных действий, приводятся планы развертывания фронта и основных операций, директивы командующих, подробнейший разбор действий каждой армии. Очерк был выполнен на серьезном научном уровне одним из руководителей РККА для слушателей Военной академии.

Представитель Генштаба Ф. Огородников описывает особенности атаки и обороны так называемых «местных предметов»: высот, оврагов, населенных пунктов, отдельных построек, лесов, рощ, рек, теснин. Поскольку каждый бой складывается из ряда боев за местные предметы, необходимо четкое понимание общих свойств и особенностей каждого из них для наилучшего планирования исхода боя. Отдельный раздел посвящен боям за реки: значение речных преград, их временная, решительная и активная оборона, а также правила наступательной переправы [21].

Этот же автор в книге «Очерки сравнительной тактики. Развертывание и наступательный бой в иностранных армиях: английской, румынской, японской» [22] планомерно изучает и анализирует приемы развертывания и ведения наступательного боя иностранных армий. В работе дан критический обзор уставных положений соответствующих армий и наиболее распространенных руководств по тактике. Показано действие

частей от корпуса и дивизии до взвода и отделения пехоты.

Новые сведения о методах и приемах военно-полевой маскировки, применявшейся германскими войсками в течение войны 1914–1918 гг., с иллюстрациями и данными аэрофотосъемки приведены в работе Н. Яцука «Стратегическая маскировка» [38]. Эти методы были весьма разнообразны: маски из ветвей и деревьев, камуфляжное окрашивание, дымовые завесы и др. Техника дымовых завес у немцев была развита очень высоко, особенно удачно она применялась на море. Выдающейся бывала маскировка германских артиллерийских позиций, сокрытие войск от воздушного наблюдения. С целью ввести в заблуждение англо-французскую воздушную разведку немцы покрывали большие площади громадными сооружениями, разрисованными под возделанные поля и обычные детали полевого ландшафта. Автор книги пытается при помощи анализа фотографических снимков германского тыла предложить приемы для их дешифровки.

Цель книги Н. Варфоломеева «Мозырская операция весной 1920 года» — на основе исследования определенной операции рассмотреть действия войск на реках и за реки и сделать выводы для будущих стратегических решений. Наибольшее внимание автор уделил преодолению рек при наступлении, вопросы обороны затронуты им попутно. Используя архивные материалы, наиболее полно изложена деятельность командования [3].

Петроградская операция в октябре 1919 года была чрезвычайно важной и поучительной. Сильный, прекрасно вооруженный противник наносит внезапный удар на ослабленную потерями Красную Армию. Та, вначале дрогнув, отступает, но в какой-то момент наносит мощный ответный удар и уничтожает противника — северо-западную добровольческую армию Юденича. В очерке «Доблестная защита Петрограда в октябре 1919 года» описывается, какими путями и средствами была достигнута такая победа, при этом опираясь на материалы в виде оперативных приказов, донесений и сводок. Анализируются стратегические, тактические

и моральные причины успеха этой операции [10].

«Отчет об операциях Красной Армии за период с 1-ХП-1919 г. по 25-ХІ-1920 г.» составлен Полевым штабом Р.В.С.Р. к 8-му Съезду Советов исключительно для ограниченного круга лиц — делегатов съезда [23]. На его обложке напечатано: «Опубликованию не подлежит». Отчет включает в себя сведения о проведенных операциях по всем фронтам: Северному, Западному, Юго-Западному, Южному, Кавказскому, Туркестанскому и Восточному. Каждая операция рассмотрена подробно и снабжена цветной схемой со стрелками наступлений противников. Значительное внимание уделено действиям флота — отдельным разделом опубликован «Отчет по Народному Комиссариату по морским делам», в котором подчеркнута неоспоримая роль и значение флота в достижении победы.

Строительству и действиям Красного флота посвящено большое количество публикаций 20-х годов.

В сборнике «Пять лет Красного флота 1917–1922 гг.» подводятся первые итоги работы Красного флота: действия в период революции и Гражданской войны, борьба за морские территории, политическая работа на флоте, биографии военно-морских деятелей, воспоминания участников боевых и революционно-исторических событий [28]. Созданию всех флотов и флотилий Советского Союза посвящен отдельный очерк. В каждом приводятся исторические сведения о флотилии и информация о главных портах, схемы боевых действий, их описание, перечислены силы противника и вооруженные силы Красного флота.

Еще один сборник, посвященный 5-летию флота, — «Красный Балтийский флот. 1918–1923» включает статьи о значении Балтийского моря и Балтийского флота в мировой политике последних лет, в революционных событиях, его роль в Гражданской войне и в новой мирной жизни. Описана работа Политуправления Балтфлота, история флота в биографиях его деятелей [15].

Значительное место в жизни флота в эти годы занимала

политработа. В этом плане показателен сборник «Ленин и Красный Флот» [19], в который вошли воспоминания и впечатления краснофлотцев о В.И. Ленине. В сборнике изложены предложения по увековечиванию памяти Ленина на флоте: переименование кораблей, маяков, географических пунктов, военных учебных заведений в честь вождя, организация ленинских уголков и комнат, включение в программы политзанятий ленинских тематических блоков. В конце приведены основные вехи биографии Ленина, его главные труды и рекомендательный список литературы «Что читать о Ленине» (более 50 названий). Отдельная глава посвящена отражению личности и деятельности вождя в краснофлотской поэзии. Весьма характерное издание для своего времени!

Также издавалось много книг и брошюр популярного характера о флоте, его значении для страны, истории отдельных кораблей, биографиях флотоводцев и, конечно, о роли моряков и флота в революционном движении [25, 26, 29]. Много популярной и доступной информации публиковалось в периодических изданиях: журналах «Красный флот», «Морской сборник», «Армия и революция», газетах «Красный северный флот», «Красный черноморец», «Известия Народного комиссариата по военным делам», «Красный вымпел» и других.

Редким и интересным образцом флотской печати является «Походный бюллетень линкора «Марат» [27]. 17 августа 1925 года линкор снялся с якоря и вышел в поход по Балтийскому морю для практики в условиях многодневного плавания (в то время пять дней в море уже были значительным походом). В типографии линкора печатался походный листок в количестве всего лишь 150 экземпляров. В нем публиковался ряд заметок о целях похода, характеристике предстоящего плавания, о вестях с мостика и из подразделений, политработе в походе. Заголовки статей: «Значение похода», «Походом закрепим учебу», «Краткие сведения о плавании по Балтийскому морю», «Наши соседи», «Изучайте своих врагов», «Дневник

похода», «Вести с командирского мостика», «Радионовости», «Политработа в походе», «Поход закрепил учебу», «Дальние походы — лучшая практика».

Надо отметить, что наиболее массовым и значимым журналом в 20-е годы был «Красный флот» [18]. «Морской сборник» старался быть вне политики, придерживался нейтральных тем. «Красный флот» был органом военно-морской пропаганды, трибуной для совместного обсуждения вопросов состояния и развития Красного флота. В нем освещались как исторические темы, так и различные нововведения на местах, вопросы теории, техники, быта, учебного дела и т. д.

Часть изданий исследуемого периода составляет литература, посвященная развитию техники и вооружения, тактическим формам авиации, боевому применению бронепоездов и танков. Очерк «Бронепоезда» [20] предназначен командному составу армии для ознакомления с организацией, тактическими свойствами и эксплуатацией бронепоездов. В нем изложены для красных командиров материалы о техническом устройстве бронепоездов, их управлении, личном составе, особенностях стрельбы, видах боя с участием бронепоездов.

Автор книги «Тактика воздушного флота» [39] постарался с максимальной для своего времени полнотой отразить совокупность вопросов тактики авиации и воздухоплавания: место воздушного флота в составе вооруженных сил, подготовка личного состава, технические средства, организация, расположение и перемещение частей, основы руководства боевой службой.

В переводе книги Хейгля описаны основные положения о боевом применении танков, основываясь на опытах мировой войны 1914–1918 гг. и маневренных войн в Марокко, Сирии и Египте. Даются отправные данные о боевом применении современных быстроходных танков, выделен раздел о противотанковой обороне [36].

Одной из наиболее актуальных проблем армии и флота того периода была кадровая, а также проблема военного образования

и воспитания нового поколения красных командиров. Этим вопросам посвящалось значительное количество публикаций в периодической печати, съезды и конференции военно-учебных заведений. Материалы этих съездов и ряд других изданий по вопросам военного и военно-морского образования также хранятся в фонде ЦВМБ [8, 9, 24, 31]. Много изданий печаталось по вопросам библиотечной работы в Красной Армии и на флоте [5, 33, 37]. В октябре 1920 года состоялся 1-й Всероссийский съезд библиотечных работников Красной Армии и флота. Труды этого съезда явились ценным пособием для постановки библиотечного дела в армии и флоте [33]. Книга дает ясное представление как о научных достижениях библиотечной мысли, так и о практической библиотечной работе в Красной Армии.

Надо отметить, что идейно-воспитательным и психологическим аспектам в то время уделялось большое внимание не только в связи с библиотечной работой, но и в сугубо военных вопросах. Например, можно обратить внимание на работу «Изучение человека-бойца: о практическом применении психофизиологических методов к укомплектованию Красной Армии, отбору по родам войск и рационализации военно-трудовых процессов» [34]. Доклад доктора Фролова на первом съезде Военно-научного общества (ВНО) СССР показывает, что научно-исследовательская работа по изучению психофизиологических вопросов имеет решающее значение в деле подготовки боеспособности армии. В то время как военная техника развивается семимильными шагами, приемы обучения военному делу человека остаются прежними. Поэтому своевременно ставится вопрос изучения современного человека-бойца и намечаются основы, на которых должно строиться обучение как отдельного бойца, так и целого армейского коллектива. В результате двухлетней работы Военно-санитарного управления и ВНО выработана определенная точка зрения на подход к изучению живой силы и ее роли в деле строительства Красной Армии, на сохранение здоровья бойцов, на оценку их

достижений в особых условиях, требующих перенапряжения.

В книге А. Добровольского «Организация и техника процесса приема новобранцев в отдельной войсковой части» также рассматривается психофизический аспект этой работы [11]. По части «силы и духа» Красная Армия должна иметь преимущество перед любым из своих вероятных врагов. Но это преимущество становится реальным лишь тогда, когда новобранцы без путаницы и перебоев будут планомерно приняты и распределены при призывах или мобилизации. Отдельная глава посвящена производству психотехнических испытаний новобранцев, которые пока не являются обязательными, а лишь рекомендуются как желательные.

Исследователи указывают, что современный бой с необычайно быстро развивающимися техническими средствами нападения и защиты предъявляет громадные требования к организму бойца как с физической, так и с психической стороны. Условия боя вызывают ряд глубоко укорененных в человеке рефлексов: с одной стороны, борьбы и победы, которые позволяют проявлять чудеса храбрости, с другой — ряд тормозных реакций, вызывающих расстройство координации движений (остолбнение, дрожь), а иногда и бегство. Борьба этих основных рефлексов в нервной системе участников боя определяет их поведение на поле сражения, а в итоге и исход сражения. Для того, чтобы добиться от бойца правильной реакции во время боя, необходимо начинать его воспитание с первых шагов прохождения им военной службы.

То, что во время сражений Гражданской войны получалось у бойцов спонтанно и интуитивно, предлагалось поставить на научную основу и внедрять в систему воспитания нового поколения красноармейцев и краснофлотцев.

Опыт Гражданской войны имеет чрезвычайно много примеров, заслуживающих самого глубокого и детального изучения с целью применения опыта в войнах будущего. Ряд военных специалистов и руководителей армии и флота занимались изучением этого вопроса, публиковали статьи и

книги об опыте сражений и битв. Статьи ведущих деятелей армии и флота помещены в трехтомнике «Гражданская война 1918–1921», который вышел к юбилейной дате — 10-летию Красной Армии, в попытке подвести некоторые итоги и начать изучение войны с оперативно-тактической точки зрения [7]. В книгу вошли статьи-воспоминания и статьи-исследования активных участников войны. Отдельная статья посвящена командному составу Красной Армии в разные периоды войны.

Цель этого трехтомного издания — положить начало систематическому изучению опыта Гражданской войны как по архивным материалам, так и по воспоминаниям участников этой войны. В первом томе дается описание и освещение отдельных фактов, боевых эпизодов и операций Красной Армии. Во втором томе рассматриваются важнейшие вопросы военного искусства Красной Армии. В третьем томе помещен оперативно-стратегический очерк боевых действий Красной Армии.

Действиям и опыту Красного флота в Гражданской войне посвящен отдельный труд А.А. Соболева, опубликованный в 1926 году [30]. Книга освещает действия Красного флота в течение трех лет войны. Автор постарался показать подвиги флотилий и отдельных судов, многочисленных флотских подразделений, сражавшихся на суше бок о бок с Красной Армией, напряженную работу служащих речного транспорта и рабочих заводов, вооружавших суда. Не претендуя на полное изложение всех операций красных флотилий и десантных отрядов, эта книга все же является важным звеном в общей цепи материалов о всестороннем изучении действий флота в важнейший период становления советского государства. Автор подчеркивает, что знание прошлого Красного флота, тех боев, в которых слабые материально, но сильные духом бойцы сломили во много раз более мощного противника, обязательно для каждого жителя страны.

Первые годы создания Красной Армии и флота были временем становления курса на их дальнейшее развитие. Был заложен фундамент совершенствования Вооруженных Сил на

протяжении следующих десятилетий.

Литература и источники

1. Бубнов А.С. Гражданская война, партия и военное дело: сб. статей / А.С. Бубнов. — М.: Воен. вестн., 1928. — 77 с.
2. Буденный С. Красная конница: сб. ст. / С. Буденный. — М.; Л.: Госиздат, Отд. воен. лит., 1930. — 145 с.: ил.
3. Варфоломеев Н. Мозырская операция весной 1920 года (борьба на реках и за реки) / Н. Варфоломеев. — М.; Л.: Госиздат, Отд. воен. лит., 1930. — 112 с.
4. Вацетис И. Боевые действия в Восточной Пруссии в июле, августе и начале сентября 1914 г.: стратегич. очерк. / И.И. Вацетис; Воен. акад. Р.К.К.А. — М.: Высш. воен. ред. совет, 1923. — 105 с.
5. Веккер Б.Д. Библиотечная работа в Красной Армии: краткое руководство для инструкторов / Б.Д. Веккер. — Пг., 1920. — 45 с.
6. Ворошилов К.Е. Оборона СССР / К.Е. Ворошилов. — 2-е изд., испр. и доп. — М.: Воен. вестник, 1927. — 176 с.: ил., табл.
7. Гражданская война 1918–1921: в 3 т. / ред. А.С. Бубнов, С.С. Каменев, Р.П. Эйдеман, М.Н. Тухачевский. — М.; Л., 1928–1930.
8. Десять лет 1-й Ленинградской артиллерийской школы комсостава имени Красного Октября (1918 — 22 марта 1928): юбил. сб. — Л.:1928. — 148 с.: ил.
9. Деятельность Морского учебного комитета Рабоче-Крестьянского Красного Флота в 1924–1925 годах (с 1 окт. 1924 г. по 30 сент. 1925 г.). — Л., 1925. — 159 с.: табл.
10. Доблестная защита Петрограда в октябре 1919 года (По материалам Полевого Штаба Реввоенсовета Республики). — М.: Госиздат., Отд. воен. лит., 1921. — 111 с., 1 л. схем.
11. Добровольский А. Организация и техника процесса приема новобранцев в отдельной войсковой части / А. Добровольский, Н. Соколов, А. Сперанский; предисл. Л.П. Малиновского. — М.: Красная звезда, 1925. — 120 с.: табл., схемы, 1 л. табл.
12. Дыбенко П.Е. Из недр царского флота к Великому Октябрю: Из воспоминаний о революции. 1917–1927 / П.Е. Дыбенко. — М.: Воен. вестник, 1928. — 238 с.
13. Зоф В.И. Комсомол на морях. Статьи 1922–1925 гг. / В.И. Зоф. — М.; Л.: Молодая гвардия, 1925. — 176 с.: ил.
14. Каменев С. Основные вопросы современной тактики / С. Каменев, Р. Циффер. — М.: Воен. вестник, 1926. — 91 с. — (Библиотека I Всесоюзного съезда Военно-научного общества СССР; № 12–13).

15. Красный Балтийский флот. 1918–1923: сб. ст. / сост. *М. Викторов* и др. — Пг.: Тип. Мор. Комиссариата, 1923. — 109 с.: ил., 1 л. карт.
16. Красный вымпел: еженед. изд. Бюро ячейки 4-й роты Учкомсовфлота: подшивка газеты. — Л., 1921–1925.
17. Красный Северный флот: орган полит. отд. Сев. флота: подшивка газеты. — Архангельск, 1921. — № 1–31 (февр. — дек.).
18. Красный флот: ежемес. журн. / Ред.-изд. отд. Мор. комиссариата. — 1922. — № 1–9.
19. Ленин и Красный флот: [сб. статей]. — Л.: Ред.-изд. отд. Морведа. 1924. — 162 с.: ил., 2 л. ил.
20. *Муратов В.* Бронепоезда: тактический очерк / В. Муратов. — М.: Госиздат, 1921. — 19 с.: черт.
21. *Огородников Ф.* Бой за местные предметы / Ф. Огородников; Упр. Воен.-учеб. заведений Запфронта. — [Б.м.], 1921. — 64 с.
22. *Огородников Ф.* Очерки сравнительной тактики. Вып. 2. Развертывание и наступательный бой в иностранных армиях: английской, румынской, японской / Ф. Огородников. — М.; Л.: Госвоениздат, 1928. — 143 с.: схемы.
23. Отчет об операциях Красной Армии за период с 1-ХП-1919 г. по 25-ХІ-1920 г.: к 8-му Съезду Советов, декабрь 1920 г. / сост. Полевым штабом Р.В.С.Р. — [М.]: Лит.-изд. отд. Полит. упр. Реввоенсовета Республики, [1920]. — 87 с., 24 л. карт.
24. Первая конференция военно-учебных заведений Военных Воздушных сил РККА. — М.: Авиоиздательство, 1926. — 157 с.
25. Под красным вымпелом: сб. о загранич. походе «Авроры» и «Комсомольца» / под ред. В. Зофа, Г. Скворцова, В. Алферова. — М.; Л.: Молодая гвардия, 1925. — 152 с.: ил.
26. Политработа в море летом 1924 / Политупр. Балтфлота. — Л.: Тип. Мор. ведомства, 1924. — 164 с. (Справочник политработника; № 5).
27. Походный бюллетень линкора «Марат»: подшивка газеты. — 1925. — № 1–3 (август).
28. Пять лет Красного флота 1917–1922 гг.: [сб. статей]. — Пг.: Тип. Мор. комиссариата, [1922]. — 280 стб.: фот., 25 л. схем.
29. *Ралль Ю.* Как живет линейный корабль «Марат» / Ю. Ралль. — Л.: Тип. Воен.-мор. сил РККФ, 1926. — 95 с.: ил.
30. *Соболев А.А.* Красный флот в Гражданской войне 1918–1920 гг. / А.А. Соболев. — 2-е изд., испр. и доп. — Л., 1926. — 170 с.: ил., фот.
31. Тезисы и материалы к Всесоюзному съезду военно-учебных заведений РККА: 8–12 апреля 1925 г. / Упр. воен.-учеб. заведений РККА. — М., 1925. — 111 с.

32. *Троцкий Л.* О военном положении и военной политике: тезисы доклада / Л. Троцкий // 8-й съезд Российской коммунистической партии (большевиков) в марте 1919 г.: стеногр. отчет. — Саратов, 1919. — С. 91–98.
33. Труды 1-го Всероссийского съезда библиотечных работников Красной Армии и флота (15–24 октября 1920 года) / под ред. *Е. Хлебцевича, А. Тьевара.* — М. [1920]. — 128 с., 1 л. фот. — (Б-ка политпособий).
34. *Фролов Ю.* Изучение человека-бойца: о практическом применении психо-физиологических методов к укомплектованию Красной Армии, отбору по родам войск и рационализации военно-трудовых процессов / Ю. Фролов; Воен.-науч. о-во СССР. — М.: Воен. вестник, 1926. — 47 с. — (Библиотека I Всесоюзного съезда ВНО, № 15).
35. *Фрунзе М.В.* Красная Армия и оборона Советского Союза: доклад на 3-м съезде Советов СССР / М.В. Фрунзе. — М.: ГВИЗ, 1925. — 43 с., 13 л. ил.
36. *Хейгль Ф.* Боевое применение танков и борьба с ними / Ф. Хейгль; пер. с нем. А. Таубе; ред. С. Деревцов. — М.; Л.: Госиздат, Отд. воен. лит, 1928. — 196 с.: ил., схемы (Библиотека иностранной военной литературы).
37. *Цикуленко А.* Руководство для библиотекарей Красной Армии / А. Цикуленко. — М.: Госиздат, 1920. — 32 с.
38. *Яцук Н.* Стратегическая маскировка / Н. Яцук; Высш. воен. ред. совет. — М., 1922. — 24 с.: ил.
39. *Яцук Н.* Тактика воздушного флота / Н. Яцук. — 2-е изд., испр. и доп. — М.: Госвоениздат, 1924. — 220 с., черт., схемы.

СОЗДАНИЕ И НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РККФ В ДОКУМЕНТАХ ЕГО ПЕРВЫХ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ СТРУКТУР

В своем докладе я расскажу, как создание РККФ отразилось в документах из собрания Российского государственного архива Военно-Морского Флота (РГАВМФ). Прежде нужно восстановить исторический контекст, в котором происходило создание РККФ. Как известно, после Февральской революции появилось большое количество разных политических организаций, представительных органов власти — это всевозможные съезды, советы. Иногда эти советы друг с другом спорили, принимали декреты о роспуске. Таким образом, можно констатировать, что в этот момент в системе управления флота появляется явная децентрализация, которая отразилась в документах того времени.

Если сегодня мы захотим комплексно взглянуть на создание РККФ, то будем вынуждены столкнуться с целым спектром фондов, так как в РГАВМФ нет единого фонда, в котором бы хранились такие документы. Это сборная мозаика, которая в сумме дает представление о создании РККФ. Приведем в качестве примера материалы наиболее известной организации — документы Центробалта (Центральный Комитет Балтийского флота). Этот орган власти, созданный в апреле 1917 г., объединял представителей военно-морских баз Финского залива. В фокусе внимания Центробалта были политические вопросы, бытовые условия жизни моряков, взаимоотношения матросов и офицеров. Кроме того, с Центробалтом консультировались при принятии решений, за исключением оперативных и технических вопросов. В качестве примера документов, которые хранятся в этом фонде, приведем протокол заседания съезда депутатов. Все эти заседания протоколировались, записи велись по старой

дореформенной орфографии, так как это май 1917 г., до реформы А.В. Луначарского еще семь месяцев, на новую орфографию перейдут только в январе 1918 г. Сразу стоит отметить, что несмотря на революционную, стихийную, спонтанную структуру самого Центробалта документы этой организации отличались высокой степенью четкости, структурированности, довольно строгим языком. Целью данных заседаний было принятие решений, которые оформлялись в виде постановлений с характерной красной печатью и подписью руководителя организации.

Характерный документ — телеграмма, а телеграф в то время — это один из наиболее быстрых видов связи, всем этим комитетам нужно было оперативно обмениваться информацией. Текст телеграммы — на специальном бланке Службы связи южного района Балтийского моря. Сам текст касается выборов в Учредительное собрание. Другой организацией, которая должна была определить будущие тип и принципы функционирования РККФ, была всероссийская военно-морская конференция, заседания которой проходили с декабря 1917 г. по январь 1918 г. Основной задачей этой конференции была выработка программы реорганизации флота. Заседания протоколировались, и перед нами резолюция о переходе флота к вольному найму. В качестве аргументов для принятия такого решения приводились следующие соображения: в первую очередь, экономические причины. В 1918 г. экономика России находилась не в лучшем состоянии, поэтому было принято решение сделать ставку на моряков уже опытных, обученных, потому что не нужно было тратить средства на обучение. Второе — люди, которые служат по найму, они несут бóльшую ответственность, бережнее относятся к вверенному им имуществу, и поэтому виделась возможность таким образом сэкономить.

Еще одним представительным органом, без которого нельзя говорить о создании РККФ, являлся Военно-морской революционный комитет (ВМРК). Создавался он в ходе

Второго съезда советов, во время которого происходил штурм Зимнего дворца, и, конечно, он был создан под новые задачи — удержание власти. Если Центробалт был органом, склонным к компромиссам в период двоевластия, то ВМРК обладал другой структурой. Одной из его задач было формирование отрядов моряков для охраны важных объектов — вокзалов, телеграфа и т. д. В качестве примера документов ВМРК приведем рукописную стенограмму: когда мы имеем дело с данным периодом, то должны понимать, что документы могут быть как машинописные, так и рукописные.

Ключевой документ — это Декрет о создании РККФ от 29 января 1918 г. Документ этот довольно объемный. Помимо констатации, что прежний флот прекращает свое существование, он регламентирует основу, на которой строился новый Рабоче-Крестьянский Красный Флот. Говорится о довольствии, которое будут получать военморы, замене обмундирования, страховании на случай увечий, инвалидности. В общем, декларировались существенные постулаты. Кроме того, к декрету прилагался текст контракта для моряков, желавших вступить в ряды РККФ. Такие контракты сохранились в фондах РГАВМФ. Это четыре страницы примерно формата А3, где прописаны права, обязанности и санкции за нарушение режима. Досконально описывались гарантии: если моряка увольняли, то ему выплачивалось жалованье за последующие два месяца.

В январе 1918 г. приняли решение о частичной демобилизации моряков. Дело в том, что до Первой мировой войны личный состав флота насчитывал 35 000 человек, а в годы войны эта численность была увеличена до 150 000 человек. Сухопутная армия с 1,5 млн была увеличена до 7,5 млн человек. В тяжелых экономических условиях начала 1918 г. содержать армию, превосходящую по численности в четыре раза армию мирного времени, было довольно сложно. Приведение в действие декрета о демобилизации было прервано немецким наступлением в феврале 1918 г. Германия

продолжила наступление на Восточном фронте, под угрозой были Псков и Нарва. Всего несколько десятков километров отделяли немецкую армию от Петрограда. Несмотря на военные вызовы, тенденция уменьшения личного состава вооруженных сил РСФСР оставалась до 1920 г.

Далее следует огромное количество переименований и переподчинений. 1920-е годы — это период поиска новых форм структуры вооруженных сил. Наиболее важным моментом стало объединение флота и армии под одно командование. В современной историографии преобладает мнение, что такое объединение не шло на пользу флоту, который становился вспомогательной службой. Естественно, это не устраивало военных моряков. Поскольку мы говорим о документах о создании РККФ, это, конечно же, документы штаба РККФ — приказы и циркуляры. Важными бумагами являются документы управления Комиссариата по морским делам, в первую очередь, о кадровых перемещениях, переназначениях. Фонд штаба Краснознаменного Балтийского флота содержит документы локальной флотской структуры. Но в силу того, что политические события происходили в Петрограде, Балтийский флот находился на острие текущего момента, поэтому и документы штаба носят не локальный характер, а относятся к судьбе флота в целом.

В фонде Управления Морских сил РККА 1920-х годов есть служебные книжки военморов. Это бесценный исторический источник информации, если речь идет о каком-то конкретном человеке, его судьбе. Не только потому, что в таких книжках указывали данные о дате и месте его рождения и т. д., но и о местах прохождения службы. Изучив подобную книжку, мы можем говорить о человеке, о военморах начала 1920-х годов.

Характерный документ данного периода озаглавлен «Назначение Альтфатера Василия Михайловича на подготовку переговоров по Брестскому мирному договору». Этот документ лишний раз напоминает, в каких внешнеполитических условиях проходило создание РККФ. Первая мировая война

еще продолжалась, и мнение морского командования было весьма важно в тех условиях. Интересен документ 1925 г. — это приказ по РККФ, который регламентирует наказание за разглашение государственной тайны, внизу подписи флотских руководителей.

Говоря о создании РККФ, стоит вспомнить дискуссию 1920-х годов. Возник вопрос, а каким должен быть флот? Главный вектор его движения — версии «академиков» и «выдвиженцев». «Академики» — это преподаватели Военно-морской академии, которые считали, что флот — это отдельная тактическая единица, которая должна решать стратегические задачи в любой точке Земного шара, и соответственно отстаивали строительство кораблей океанского типа. Другой точкой зрения стала «теория москитного флота», ее предложили командиры периода Гражданской войны. Они отмечали, что в условиях ограниченного финансирования можно обойтись флотом, состоящим из торпедных катеров, которые при поддержке береговой артиллерии смогут отразить неприятельскую атаку и высадку десанта.

Резюмируя вышеизложенное, скажем, что создание РККФ оставило яркий след в документах РГАВМФ. По понятным причинам эти документы активно использовались в историографии в советский и постсоветский периоды. Широта темы позволяет утверждать, что и современные исследования будут базироваться на этих документах нашего архива.

**КОЛЛЕКЦИИ, ПОСВЯЩЕННЫЕ НАЧАЛЬНОМУ
ПЕРИОДУ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РККФ, В ЭКСПОЗИЦИИ
МУЗЕЯ ИСТОРИИ ПОДВОДНЫХ СИЛ РОССИИ
ИМЕНИ А.И. МАРИНЕСКО**

Музей истории подводных сил России имени А.И. Маринеско был основан в 1997 году. За 20 лет музей превратился в один из образующих центров культурной жизни Калининского района Санкт-Петербурга. На базе музея собрана уникальная коллекция экспонатов, рассказывающих об истории подводного флота в России от «потаенного судна» Ефима Никонова до современных атомных субмарин.

Экспозиция музея представлена тремя залами и построена по хронологическому принципу. Первый экспозиционный зал — это пространство, стилизованное под отсеки подводной лодки, каждый из которых представляет определенный исторический период формирования подводного флота нашей страны. Сочетание подлинных мемориальных предметов, исторических документов, формы одежды, моделей подводных лодок и дополнительных экспозиционных материалов создают наиболее целостное представление о том или ином фрагменте истории.

Во втором зале представлены системы управления атомной подводной лодки: пульт управления торпедной стрельбой, гирокомпас, гироазимут, пульт гидроакустической станции, торпедный аппарат. Зал также оснащен мультимедийной 3D системой, что делает его полноценным интерактивным пространством, посредством которого посетители погружаются в интереснейший мир подводного флота.

В третьем экспозиционном зале выставлены модели дизельных и атомных подводных лодок, а также выделено пространство для временных выставок. Кроме того, в третьем зале проходят культурно-массовые мероприятия музея:

организовываются тематические кинопоказы, встречи с моряками-подводниками, лекции и презентации.

Таким образом, благодаря правильно выстроенной экспозиции Музей истории подводных сил России представляет собой музейное пространство, где можно поэтапно познакомиться с историей появления, становления и развития подводного флота в нашей стране и углубиться в нее.

Одним из важнейших периодов в истории России стала Великая Октябрьская революция, полностью перевернувшая жизнь страны. Были проведены социалистические преобразования, которые, в свою очередь, коснулись всех сфер ¹.

Революционные события привели к долгой и кровопролитной Гражданской войне, в ходе которой новообразованному Советскому государству требовалась постоянная защита от контрреволюционных наступлений белогвардейцев. Поэтому особенных и немедленных преобразований требовала именно военная сфера.

Эти преобразования были отражены в Декларации прав трудящегося и эксплуатируемого народа, принятой на III Всероссийском съезде Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов 12 (25) января 1918 года ². Затем последовала целая волна изменений, в ходе которых были упразднены все чины и звания в армии и на флоте, все советские флоты и флотилии перешли в подчинение Верховной морской коллегии ³. 15 (28) января 1918 года был подписан Декрет об организации Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Основным документом

¹ Революция и гражданская война в России: 1917–1923 гг. Энциклопедия в 4 томах / Главный редактор С. А. Кондратов. — М.: Терра, 2008. — Т. 3. — 560 с. — С. 192.

² Боевой путь Советского Военно-Морского Флота / В.И. Ачкасов, А.В. Басов, А.И. Сумин и др. — 4-е изд., испр. и доп. — М.: Воениздат, 1988. — 607 с. — С. 48.

³ Декрет Совнаркома об упразднении в армии и на флоте всех чинов и званий от 16 (29) декабря 1917 года.

в военно-морском флоте стал Декрет о создании Рабоче-Крестьянского Красного Флота от 29 января (11 февраля) 1918 года, в котором объявлялось о роспуске царского флота и образовании нового флота, основанного на принципе добровольности.

Начальный период деятельности Рабоче-Крестьянского Красного Флота в экспозиции нашего музея представлен в двух отсеках первого экспозиционного зала — первом и втором. Такое расположение обуславливается хронологией повествования экспозиции.

В первом отсеке рассказывается об истории зарождения подводного флота в России, последовательно раскрываются события этого периода: постройка первого подводного аппарата — «потаенного судна», появление цельнометаллических лодок, сведения о конструкторах и испытаниях. От экспериментальных лодок рассказ переходит к массовому производству подлодок, курсам обучения профессиональных подводников, становлению подводного флота как мощного оружия в составе Российского флота. События в экспозиции музея представлены подлинными историческими предметами, моделями подводных лодок того периода, научно-вспомогательными материалами.

В первом отсеке также представлена коллекция, посвященная семейной династии моряков Петровых, и, в частности, Николаю Александровичу Петрову — военно-морскому деятелю, специалисту по устройству подводных лодок, инженер-капитану 1 ранга.

Военная карьера Петрова сложилась на стыке исторических периодов: начав свою службу в царском флоте, он с 1915 по 1916 год был старшим инженером-механиком на подводной лодке «Гепард». Его наградили орденом Святого Станислава 3-й степени с мечами и бантом и орденом Святой Анны 3-й степени с мечами и бантом. После роспуска старого флота и образования Рабоче-Крестьянского Красного Флота в 1918 году он добровольно вступил в него и продолжил военный путь ⁴.

⁴ *Пожарский А.М.* Подводное плавание в России. 1834–1918. *А.М. Пожарский.* — СПб.: Блиц, 2011. — 1024 с. — С. 624.

В годы Гражданской войны Н.А. Петров принимал участие в военных действиях на Балтийском флоте. В марте 1918 года он был назначен флагманским инженером-механиком дивизии подводных лодок Флота Балтийского моря. Затем до конца своей жизни преподавал в Военно-морском инженерном училище имени Ф.Э. Дзержинского, был начальником кафедры живучести корабля. Награжден орденом Красной Звезды (1939 год), орденами Красного Знамени (1944 и 1947 годы), орденом Ленина (1945 год).

Коллекция Николая Александровича Петрова, его отца Александра Ивановича и брата Бориса Александровича — все они были моряками — это собрание мемориальных вещей и фотографий, большая часть которых представлена в экспозиции музея. Также в ней используются вещи того периода, муляжи и вспомогательные материалы.

Экспозиция раскрывает путь становления Н.А. Петрова как выдающегося моряка-подводника. Представлены его фотографии, сделанные во время его учебы в Морском инженерном училище императора Николая I, парадный сюртук лейтенанта Корпуса корабельных инженеров-механиков Российского императорского флота, принадлежавший подводнику. Экспонируются муляж ордена Святого Станислава 3-й степени с мечами и бантом как показатель отличной службы Н.А. Петрова, выписки из приказов о награждении, книга «Живучесть подводной лодки» выпуска 1945 года — результат его многолетнего труда.

Персона Н.А. Петрова служит связующим звеном между первым и вторым отсеками экспозиции. Если в первом отсеке упор делается на службу Петрова в царском флоте и в годы становления РККФ, то во втором отсеке, хронологически определяющем период с 1918 по 1940 год, представлен его китель образца 1939 года с нашивками военинженера 1 ранга. Китель передан в музей членом семьи Петровых — В.А. Петровым.

Отметим, что деятельность флота молодого государства показана в музее через лица и жизнь моряков-подводников.

Их имена неизвестны каждому, но именно через призму их биографий и с помощью вещей, принадлежавших им, мы можем увидеть первые шаги подводного флота РСФСР.

В музее находится обширная коллекция военно-морских флагов различных лет. В экспозиции они нашли свое место между отсеками первого зала. Между первым и вторым отсеками располагаются три флага, относящиеся к первому этапу становления Рабоче-Крестьянского Красного Флота в 1918–1924 годах.

Первый флаг — это гюйс (носовой флаг), использовавшийся в 1702–1924 годах. Полотнище флага состоит из 28 частей ткани красного, белого и синего цветов.

Второй — флаг Военного флота Республики, он же являлся флагом вспомогательных судов РККФ до 1924 года. Третий — Военно-морской флаг РСФСР 1920–1923 годов. Оба этих флага для нашей постоянной экспозиции были предоставлены Центральным военно-морским музеем.

Второй отсек первого зала из-за нехватки и ограниченности экспозиционных площадей охватывает довольно обширный временной промежуток с 1918 по 1940 год. Особое внимание уделено деятельности РККФ в 1918–1924 годах. Здесь размещены коллекции трех выдающихся моряков-подводников того периода: А.С. Ковалева, А.А. Пышнова и А.Н. Бахтина.

Александр Семенович Ковалев (1895–1941 годы) начал службу в 1913 году. С января по ноябрь 1917 года служил на подводной лодке «Тур» (типа «Барс») Балтийского флота в звании старшины-моториста. Модель лодки данного проекта представлена в экспозиции в первом отсеке.

Подводник Ковалев добровольно перешел на сторону новой власти и с момента Февральской революции до 22 декабря 1917 года вел пропагандистскую работу в пользу большевиков среди команды подводной лодки «Тур» и дивизии подлодок Балтики.

В годы Гражданской войны он служил старшим мотористом подводной лодки «Тур» и комиссаром подводной лодки

«Батрак». С марта по октябрь 1925 года Ковалев являлся помощником комиссара 2-го дивизиона бригады подводных лодок Морских сил Балтийского моря. С 1932 по 1939 год Александр Семенович занимал должность военно-морского атташе при полпредстве СССР в Японии. Будучи в Японии, руководил кружками по изучению истории ВКП (б) и вел агитационно-пропагандистскую работу. Погиб в 1941 году на переходе из Таллина в Кронштадт.

Предметы, находящиеся в коллекции, уникальны. Они были переданы сыном подводника Эриком Александровичем Ковалевым, бывшим сотрудником музея. Он участвовал в создании экспозиции, посвященной своему отцу. Из наиболее интересных экспонатов: фотография спуска на воду подводной лодки «Тур» в Ревеле (1917 год), фотография А.С. Ковалева в должности комиссара подводной лодки «Волк» (1923 год).

Следующая коллекция посвящена моряку-подводнику, капитану 1 ранга Александру Александровичу Пышнову (1899–1957 годы). Он закончил обучение в Морском училище в марте 1918 года уже после образования РККФ и служил на тральщиках. В 1923 году Пышнов окончил специальные классы подводников и был назначен минером на подводную лодку «Тур» — ту самую, где проходил службу А.С. Ковалев.

Судьба Пышнова сложилась трагически. Несмотря на то, что после 1918 года он служил в рядах Красного флота, командовал сначала отдельными подлодками, а потом и дивизионом, за службу в Белой армии в годы Гражданской войны его арестовали в 1938 году. В лагерях и ссылках он провел 13 лет и был реабилитирован только в 1956 году.

Коллекция предметов А.А. Пышнова представляет собой собрание фотографий и документов 1920-х годов, личных вещей подводника: чарку и подстаканник — они были переданы в музей внуком А.А. Пышнова П.В. Карташовым. Значительная часть коллекции представлена в одной из витрин второго отсека.

Коллекция А.Н. Бахтина, выдающегося героя-подводника — это уникальное собрание предметов быта, многие из которых

он изготовил собственноручно. Они были переданы в музей его племянницей.

Как и многие военнослужащие того периода, Бахтин начал свою службу еще в царском флоте. В 1916 году Александр Николаевич окончил офицерские курсы и был зачислен в подводное плавание. С 1916 по 1918 год командовал подводной лодкой «Волк». За участие в боевых действиях А.Н. Бахтин был удостоен государственных наград: ордена Святого Станислава 3-й степени с мечами и бантом (1915 год), ордена Святой Анны 4-й степени с надписью «За храбрость» (1916 год). После революции 1917 года Бахтин добровольно перешел в Красный флот.

1 декабря 1918 года Александр Николаевич в возрасте 24 лет вступил в командование подводной лодкой «Пантера», которая на тот момент считалась одной из лучших на флоте. Однако ее боевой путь начался чередой неудач зимой 1918–1919 годов. «Пантера» не была должным образом приспособлена к сильным морозам, из-за чего ни один боевой поход лодки не увенчался успехом, а в 1919 году подлодку вообще поставили на ремонт на Балтийский завод⁵.

Легендарным стал августовский поход «Пантеры» под командованием А.Н. Бахтина, в ходе которого 31 августа 1919 года был торпедирован и потоплен английский эскадренный миноносец «Виттория». Во время этой операции командир лодки и все члены экипажа проявили невероятный героизм и самоотверженность, установив по тем временам рекорд по нахождению в подводном положении: лодка прошла под водой 80 миль, находясь в подводном положении без регенерации воздуха около 30 часов. Потопление эсминца «Виттория» стало первой военной победой Красного флота, а командир «Пантеры» А.Н. Бахтин в 1923 году одним из первых моряков был удостоен ордена Красного Знамени.

⁵ Шевченко Л.П., Чернавин Л.Д. Судьба балтийца / Л.П. Шевченко, Л.Д. Чернавин // Подводный флот. — СПб.: Остров, 2004. — № 11. — С. 18.

В дальнейшем Бахтин был назначен командиром дивизиона подводных лодок Балтийского флота, командовал подводной лодкой «Тур», принимал активное участие в возрождении Красного флота. Он также занимался педагогической работой — заведовал подводным классом Морской академии и подводным классом Специальных курсов командного состава Военно-морских сил РККА. Бахтин был членом Морского научного общества, публиковался в газетах и журналах. За свою деятельность А.Н. Бахтин был награжден званием «Герой труда Балтийского флота».

Однако, несмотря на все достижения и подвиги, 20 августа 1926 года А.Н. Бахтин был арестован органами ОГПУ как контрреволюционер и осужден сроком на 5 лет с конфискацией имущества и лишением ордена Красного Знамени. Свое заключение он провел в лагере на Соловецких островах, а затем в ссылке на Урале.

В 1929 году Бахтин был досрочно освобожден и вернулся домой с серьезным заболеванием — туберкулезом. До самой смерти Александр Николаевич пытался отстоять свое доброе имя и вернуть орден Красного Знамени, но ему этого сделать так и не удалось. Реабилитирован Бахтин был только в 1956 году через 25 лет после смерти.

Большую часть вещей А.Н. Бахтина передала в музей его племянница Людмила Платоновна Шевченко. В экспозиции представлен подлинный полушубок Бахтина из овчины. Достоверность данного предмета можно сверить с его изображением на фотопортрете Бахтина, который также представлен в экспозиции.

В состав коллекции мемориальных вещей Бахтина входят также фаянсовая тарелка, два стакана — граненый и деревянный, нож для бумаги. Важное место в экспозиции занимают деревянные поделки, выполненные собственноручно А.Н. Бахтиным в годы его ссылки на Соловках: две игрушечные ласточки и гепард, а также рамка для фотографии двоих его детей.

Для более полного раскрытия темы экспозиция, состоящая из фотографий и личных вещей Бахтина, дополнена моделью подводной лодки «Пантера», которой он командовал.

«Пантера» по праву считается героическим кораблем — она участвовала в Первой мировой войне, обороняла Петроград в годы Гражданской войны, а во время Великой Отечественной войны, с 1943 года лодку использовали как плавучую зарядовую станцию для подводных лодок, которая также питала электричеством блокадный Ленинград.

Большой интерес представляет собой подлинный предмет с подводной лодки «Пантера» — маховик торпедного аппарата. Кроме того, экспозиция дополнена фотографиями, информационными стендами, схемой маневрирования подлодки «Пантера» в атаке 31 августа 1919 года, а также живописной картиной художника В. Сороки «Подвиг подводной лодки "Пантера"».

Все персоны, о которых шла речь в данной статье, — Н.А. Петров, А.С. Ковалев, А.А. Пышнов и А.Н. Бахтин родились, получили образование, делали свои первые шаги по службе, получали государственные награды в императорской России, что объясняет наличие в коллекциях и экспозиции предметов и документов царского времени.

После Октябрьской революции офицеры стояли перед выбором: вступить в ряды Красного флота или поддержать сторонников монархии. Каждый из них добровольно принял новую власть. Это также характеризует особенности личного состава Красного флота и ранний период его становления.

Необходимо отметить, что в фондах музея хранятся предметы не только из вышеперечисленных коллекций, но и из других, которые могли бы более полно раскрыть начальный этап становления Рабоче-Крестьянского Красного Флота. Однако они не могут быть выставлены в постоянной экспозиции музея в связи с отсутствием достаточных площадей. Периодически данные предметы участвуют во временных выставках музея.

КРОНШТАДТСКАЯ КРЕПОСТЬ И БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ в 1918 году

Для Балтийского флота и Кронштадтской крепости 1918 год был сложным и напряженным. Декретом от 29 января Совет Народных Комиссаров постановляет: «Флот, существующий на основании всеобщей воинской повинности царских законов, объявляется распущенным и организуется Социалистический Рабоче-Крестьянский Красный Флот...»¹ Прекращение мирных переговоров в Бресте и начавшееся 18 февраля 1918 года наступление войск кайзеровской Германии резко изменили военно-политическую обстановку. В связи с угрозой захвата Германией кораблей Балтийского флота, находившихся в Ревеле (Таллин) и Гельсингфорсе (Хельсинки), было принято решение о переводе их в Кронштадт. В условиях, когда Финский залив был скован льдом, а на кораблях ощущался недостаток личного состава, топлива, боеприпасов, продовольствия, совершить такой переход было почти невозможно.

За февраль — май 1918 года из этих портов было выведено в Ледовом походе 236 кораблей и судов, в том числе 12 подводных лодок². Несмотря на сложнейшую военно-политическую обстановку, особо трудные ледовые условия, тяжелое техническое состояние кораблей, нехватку ремонтных средств и острую нужду в специалистах, моряки Балтийского флота спасли почти все боевые корабли, подводные лодки и вспомогательные суда, впоследствии сыгравшие огромную роль в деле защиты республики. После передислокации кораблей Главной военно-морской базой Балтийского флота, по сути, единственным местом стоянки его кораблей стал Кронштадт.

¹ Декреты Советской власти. М., 1957. Т. I. С. 435.

² Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. II. Описания к картам. М.: изд. ГШ ВМФ, 1966. С. 23.

Тяжелое экономическое положение страны, топливный кризис исключали возможность выделения необходимых средств на содержание большого флота. Ввиду этого значительная часть кораблей была переведена в состояние долговременного хранения ³.

Очень острым в это время становится вопрос о форте Ино. По соглашению с правительством Финляндии он был оставлен России, но новое финское руководство стало предъявлять претензии на это укрепление. В связи со сложившейся обстановкой командование Балтийским флотом предлагает вывезти с Ино боевой запас и важнейшие части крупных орудий, мелкую артиллерию и запасы форта в Кронштадт, оставив лишь самое необходимое для гарнизона ⁴. Требовалось подготовить форт к взрыву. Особое ударение делалось на то, чтобы форт до того, как будет взорван, «никоим образом в целом виде не перешел бы в руки белогвардейцев или немцев»⁵.

Форт Ино играл значительную роль в системе Кронштадтской крепости. Артиллерия форта держала под обстрелом все пространство Финского залива до южного берега. Его крупнокалиберные орудия могли обстреливать все форты Кронштадтской крепостной зоны, сам город и корабли в гаванях и на рейдах. 24 апреля 1918 года командир подошедших к форту финских войск в ультимативной форме потребовал его сдать. За короткое время с форта удалось вывезти наиболее важные грузы. С утра 14 мая началась скрытная эвакуация личного состава. В 23 ч 30 мин по приказу коменданта Кронштадтской крепости К.М. Артамонова «на основании предоставленного ему постановлением Военного Отдела права единоличного распоряжения при непосредственной опасности, ввиду близости неприятеля» ⁶ форт Ино был взорван по

³ Балтийские моряки в борьбе за власть Советов (ноябрь 1917 — декабрь 1918): Сборник документов. Л.: Наука, 1968. С. 230, 231, 240–243.

⁴ РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 140. Л. 46–47.

⁵ РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 141. Л. 1.

телефонному кабелю с форта «Красная Горка». Причем выяснилось, что часть кабельной трассы была вырезана.

В мае Морская регистрационная служба штаба Кронштадтской крепости составила План ограждения Кронштадта, судов и команд флота от шпионажа и террористических актов ⁷.

21 мая 1918 года начальник Морских сил дал указание старшему морскому начальнику в Кронштадте руководить подготовкой к обороне крепости и осуществлять общее руководство ее обороной в случае нападения противника ⁸. Предписывалось выставить позиционное минное заграждение с соответствующим обеспечением и его охраной. Также говорилось о выяснении возможности оказания поддержки береговым частям с кораблей и организации воздушной разведки. Значительное место в директиве уделялось крепости, констатируя, что Кронштадт будет защищаться даже в случае падения Петрограда (*выделено мной.* — Авт.). Приказывалось сделать все возможное для обороны Кронштадта. Надлежало всемерно содействовать укомплектованию и вооружению фортов крепости, обращая внимание на береговые форты. Ставилась задача разработки совместной стрельбы кораблей и фортов.

Вместе с тем предписывалось подготовить план затопления флота и полного уничтожения фортов, батарей, складов и мастерских (*выделено мной.* — Авт.). Здесь сказалось влияние директивы Троцкого, поступившей в адрес командующего Балтийским флотом 3 мая 1918 года. В ней говорилось: «... Принимая меры по организации обороны Кронштадта и флота, вместе с тем иметь разработанный план уничтожения военного имущества, судов, портовых сооружений на тот случай, если бы, вопреки ожиданию, оказалось невозможным

⁶ 1917–1922 гг. в Кронштадте. Кронштадт: Кронштадтская типография Кронштадтского отдела народного хозяйства, 1922. С. 20.

⁷ РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 140. Д. 38–39.

⁸ Там же. Л. 36–37.

удержать Кронштадт и флот в наших руках»⁹.

В штабе начальника Морских сил был составлен План кампании на 1918 год, предусматривающий действия на случай оставления Петрограда. При этом флоту ставились задачи: «Первое — облегчить отход сухопутных войск, поддерживая фланги Ямбургского, Карельского и Междоузерного участков», а также в связи с возможным оставлением Петрограда «...воспрепятствовать неприятелю захватить наши суда целиком и не дать ему возможности вывезти из Кронштадта и Петрограда морским путем то громадное количество ценных запасов и материалов, уничтожить которые полностью все равно будет невыполнимо. Это последнее будет доступно, если нам удастся закупорить все ведущие с моря в Кронштадт и Петроград фарватеры настолько надежно, чтобы их можно было очистить в период времени не менее одной навигации».

Разработанный в мельчайших подробностях план предусматривал затопление кораблей и судов на фарватерах, в гаванях, доках, уничтожение фортов крепости, портовых сооружений. Корабли и суда, назначенные для закупорки фарватеров, входов в гавани, затопления в доках, были расставлены по заранее определенным местам. Все предназначенное к уничтожению было разбито на определенные группы, к которым прикреплялись лица («тройки»), ответственные за выполнение операции по уничтожению. Кораблям выданы и подготовлены к действию взрывчатые вещества. На судах, строящихся и находящихся в процессе достройки, предусматривались приспособления для их быстрого затопления. Порт и мастерские также приготавливались для быстрого уничтожения¹⁰.

И только в конце ноября 1918 года начальник Морских сил Балтийского моря С.В. Зарубаев дал указание старшему морскому начальнику в Кронштадте убрать взрывчатые

⁹ РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 351. Л. 20–21.

¹⁰ РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 139. Л. 101–102.

вещества с кораблей, портовых сооружений и мастерских. Требовалось снять все приспособления для быстрого затопления на строящихся и недостроенных судах. Однако в этом же указании предписывалось иметь наготове для заграждения входов и гаваней только небоевые суда и плавучие средства ¹¹.

В Плана кампании на 1918 год предусматривалась постановка минного заграждения между Шепелевским и Стирсудденским маяками с целью воспрепятствования высадкам десанта и предотвращения проникновения подводных лодок ¹². Эти постановки были произведены в августе.

С июня на Большом Кронштадтском рейде вводится дежурство в составе линейного корабля, минного заградителя и миноносца. Корабли заступали в боевое дежурство на неделю ¹³. 27 июня в Кронштадт пришла телеграмма начальника Морских сил, в которой предлагалось линейные корабли «Полтава» и «Андрей Первозванный» держать в полной боевой готовности, их требовалось укомплектовать до 75% табели 1915 года и личного состава с них не снимать ¹⁴.

Вместе с флотом важную роль в обороне Петрограда играла Кронштадтская крепость. За более чем двухсотлетнюю историю на нее впервые возлагалась в таком масштабе задача обеспечения приморских флангов фронтовых участков, прикрывающих подступы к Петрограду. К тому же крепость должна была выполнять задачу поддержки кораблей Балтийского флота, охрану минных заграждений. В начале 1918 года крепость на основании Декрета Совета Народных Комиссаров была передана из военного (сухопутного) ведомства в морское ¹⁵. Тогда же планировались работы по строительству оборонительных сооружений на южном и северном берегах Фин-

¹¹ РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 140. Л. 161.

¹² РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 139. Л. 101, 163–164.

¹³ РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 140. Л. 64–66.

¹⁴ Там же. Л. 90.

¹⁵ Систематический сборник постановлений по Наркомату по Морским делам. М., 1919. С. 261, 262.

ского залива. Но затем, в связи с улучшением положения на фронте они были прекращены. К маю 1918 года на вооружении фортов и батарей Кронштадтской крепости состояло: ¹⁶

— форт «Красная Горка»: по четыре 12-дюймовых (305-мм) орудия в башнях и открытых, восемь 11-дюймовых (279-мм), восемь 10-дюймовых (254-мм), шесть 6-дюймовых (152-мм), сорок шесть 3-дюймовых (76-мм) орудий для противовоздушной и сухопутной обороны, восемнадцать полевых легких пушек и тридцать шесть пулеметов;

— батарея «Серая Лошадь»: три 6-дюймовых орудия Канэ и пять 120-мм орудий;

— на Ижорской (Владимирской) батарее: четыре 6-дюймовых орудия.

Эти форты и батареи были расположены на южном берегу Финского залива.

На фортах и батареях, расположенных в заливе у острова Котлин, находились:

— южный фарватер — форт «Константин»: две 12-дюймовых, восемь 11-дюймовых, четыре 3-дюймовых орудия и два пулемета;

— северный фарватер — форт «Обручев»: шесть 11-дюймовых, две 10-дюймовых, по четыре 6-дюймовых Канэ, 3-дюймовых и легких полевых орудий;

— форт «Тотлебен»: восемь 11-дюймовых, четыре 6-дюймовых Канэ и два 3-дюймовых орудия.

На самом острове Котлин располагались:

— форт «Риф»: четыре 10-дюймовых, восемь 6-дюймовых Канэ орудия и два пулемета;

— батарея «Николай-Шанц»: восемь 9-дюймовых (229-мм) и четыре 3-дюймовых орудия;

— батареи «Мортирные № 1 и 2»: по десять 11-дюймовых мортир;

— батарея «Милютин»: шесть 9-дюймовых орудий;

— батареи «Тотлебен» (сухопутная) и «Сухопутная № 5»:

¹⁶ РГА ВМФ. Ф. р-52. Оп. 1. Д. 11. Л. 7–10.

по четыре 3-дюймовых орудия.

На северном берегу Финского залива форт «Ино» и батарея «Пумала», аналогичные «Красной Горке» и «Серой Лошади», к 15 мая 1918 года прекратили свое существование.

Наиболее мощным и боеспособным в системе крепости был форт «Красная Горка». В начале июля с него велся огонь из 6-дюймовых орудий и 12-дюймовой открытой батареи для «задержания, выяснения груза и цели прохода судов»¹⁷. Однако 19 августа на форту во время сильной грозы в 21 ч 40 мин произошел взрыв шести погребов боезапаса на 10-дюймовой батарее и четырех погребов на 6-дюймовой батарее орудий Канэ. Взрывы погребов и отдельных снарядов в них продолжались примерно до 2 ч 30 мин 20 августа. В результате этих взрывов все четыре 10-дюймовых и три 6-дюймовых орудия были опрокинуты и отброшены в сторону, выведены из строя два десятиметровых дальномера, отлетевшими глыбами бетона были нанесены повреждения казармам и другим постройкам. Остальные орудия повреждений не имели, жертв среди личного состава гарнизона форта не было¹⁸. Специальная комиссия, назначенная для изучения и расследования причин взрыва, допускала, что взрыв произошел в результате грозы, однако не исключала возможности диверсии¹⁹.

В августе 1918 года внешнеполитическая обстановка вновь ухудшилась. В связи с убийством германского посла Мирбаха и отъездом из Москвы германского посольства положение признали угрожающим. 9 августа в 18 ч 45 мин в Кронштадт пришла телеграмма начальника Морских сил С.В. Зарубаева, в которой приказывалось: «...немедленно поставить минное заграждение, оставив проход для коммерческих судов, согласно плану, и организовать

¹⁷ РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 140. Л. 46–47.

¹⁸ Там же. Л. 107–108.

¹⁹ РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 141. Л. 73–74.

проводку их»²⁰.

В 2 ч 10 августа для выполнения приказа из Кронштадта вышли четыре минных заградителя в сопровождении трех эсминцев. С 10 по 14 августа было выставлено оборонительное минное заграждение из 1435 мин²¹. Наряду с постановкой мин проводилось траление фарватеров²². В августе же провели линии связи Кронштадта с судами у фортов «Тотлебен» и у Ораниенбаума, дежурным кораблем на Большом Кронштадтском рейде, с Лисьим Носом и Шуваловом. Это предпринималось на случай совместных действий кораблей Балтийского флота с сухопутными войсками на северном и южном берегах Финского залива²³.

В августе — ноябре на Волгу и Каспий для усиления Астрахано-Каспийской военной флотилии были направлены шесть эсминцев, три миноносца и четыре подводные лодки²⁴.

Тогда же, в составе особого действующего отряда в Ладожском озере несли дозорно-сторожевую и разведывательную службу четыре подводные лодки²⁵.

В ноябре 1918 года резко осложнилась обстановка на Балтийском театре. Уже 6 ноября штабом начальника Морских сил было отдано распоряжение — «...крепости быть в боевой готовности»²⁶. Германия потерпела поражение и 11 ноября капитулировала перед странами Антанты. 13 ноября Советская Россия аннулировала Брестский мирный договор. 15 ноября был создан Действующий отряд Балтийского флота. На смену морским силам Германии в Балтийское море вошла англий-

²⁰ РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 139. Л. 144, 149.

²¹ Морской атлас. Т. III. Ч. II. Описания к картам. С. 23.

²² РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 140. Л. 106.

²³ РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 140. Л. 109.

²⁴ Специальный выпуск альманаха «Тайфун». Серия «На службе Отечеству» (Вып.7). СПб., 2008. С. 10.

²⁵ *Курганский Ю.Н., Сирый С.П.* За погружением — всплытие. СПб.: Морской вестник, 2013. С. 47.

²⁶ РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 140. Л. 179.

ская эскадра. Вскоре к ней присоединились боевые корабли Франции и США. «Намерение противника в данном случае само по себе ясно, — подчеркивалось в Директиве Главного командования Красной Армии, — его ближайшей целью будет овладеть Петроградом и Кронштадтом, а также овладеть всей нашей вооруженной морской силой»²⁷.

Вскоре корабли Антанты появились на рейдах Либавы, Риги, Ревеля. Британское Адмиралтейство издало приказ о потоплении всех судов под красным флагом без всяких предупреждений. В специальной ноте правительству Англии Советское правительство заявило решительный протест против незаконных действий британского морского командования²⁸. Против боевых кораблей Антанты, ведя противоблокадную борьбу и оказывая поддержку приморским флангам сухопутных войск, должен был выступить Балтийский флот.

К 1 декабря 1918 года Действующий отряд имел в своем составе два линейных корабля, крейсер, восемь эскадренных миноносцев, семь подводных лодок, минный заградитель, четыре тральщика и три сторожевых судна. Из них три эсминца несли дозор на Неве, сторожевые суда — на Ладожском озере, а остальные базировались на Кронштадт. Другая часть кораблей, рассредоточенная в Петрограде и Кронштадте, находилась в состоянии долговременного хранения с боевой готовностью не более 10%. С некоторых из них были сняты даже орудия. Так, например, с линейного корабля «Республика» (бывший «Император Павел I») — все 120-мм орудия, с крейсеров «Аврора», «Громобой» и «Диана» — все орудия. Укомплектованность личным составом составляла 10–15%. Гарнизон батарей Кронштадтской крепости был укомплектован артиллеристами на три четверти штатного числа, пехотой — на 1/6 штатного состава и инженерные войска на

²⁷ Директивы Главного командования Красной Армии (1917–1920): Сборник документов. М.: Воениздат, 1969. С. 180.

²⁸ Документы внешней политики СССР. М.: Политиздат, 1960. Т. III. С. 57.

половину штатного числа ²⁹.

Уровень и состояние подготовки командного, старшинского и рядового составов, укомплектованность кораблей кадрами являлись важнейшими условиями поддержания боеспособности флота. К осени 1918 года численность личного состава флота значительно сократилась. Главный комиссар Балтийского флота И.П. Флеровский докладывал в Народный комиссариат по морским делам: «Большие корабли обезлюдили: «Рюрик» — осталось 179, «Петропавловск» — меньше 200, «Республика» — то же. Работы по кораблю полностью невозможны. Нужда в людях огромная» ³⁰. (Полная штатная численность по табели 1915 года: «Рюрик» — более 900 чел., «Петропавловск» — около 1100.) Декретом СНК от 27 августа 1918 года начался призыв на военную службу бывших моряков рождения 1893–1897 годов во всех местностях Советской республики, где они не были призваны по ранее обнародованным декретам ³¹. Уже в октябре мобилизованных матросов прибыло более 14 000 человек ³².

15 ноября посетившие форт «Красная Горка» член коллегии Народного комиссариата по морским делам В.М. Альтфатер, начальник Морских сил С.В. Зарубаев и главный комиссар флота Б.П. Позерн дали указания по усилению обороноспособности крепости. Требовалось привести в готовность орудия на фортах и батареях «Тотлебен», «Обручев», «Красная Горка», «Константин», «Николай-Шанц», «Срединная № 1» и «Южная Мортирная» ³³. Требования к повышению боеготовности сразу же сказались на боевой активности.

С получением сообщений об усилении флота интервентов

²⁹ Балтийские моряки в борьбе за власть Советов (ноябрь 1917 — декабрь 1918). С. 297–300.

³⁰ Там же. С. 226.

³¹ Декреты Советской власти. Т. III. М., 1964. С. 253.

³² Балтийские моряки в борьбе за власть Советов (ноябрь 1917 — декабрь 1918). С. 268.

³³ РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 11. Л. 23.

начальник Морских сил 17 ноября отдал приказание начальнику отряда заградителей и командиру минного заградителя «Нарова» выставить дополнительные минные заграждения³⁴. Было поставлено более 600 мин³⁵. Противодействующая этим постановкам финская батарея из района Пумала была подавлена огнем форта «Красная Горка». 20 ноября в ответ на обстрел кораблей было выпущено 80 крупнокалиберных снарядов по району расположения батареи и пять снарядов по бывшим укреплениям форта «Ино»³⁶.

В Директиве Главного командования от 3 декабря за № 107 давались конкретные указания по укреплению крепости Кронштадт. Подчеркивалось, что «...надлежит обратить особое внимание на оборону крепости Кронштадт. Оборону эту организовать таким образом, чтобы в случае падения Петрограда крепость могла бы продержаться до подхода подкреплений»³⁷. На Кронштадт возлагалась задача держать под действенным огнем все подступы к крепости, как со стороны моря, так и со стороны побережья, используя для этого все имеющееся вооружение крепости на фортах, батареях и кораблях. Кроме этого требовалось оборудовать позиции на северном и южном берегах залива и укрепиться настолько, чтобы крепость могла продержаться в осаде не менее двух месяцев³⁸. А в Директиве Главного командования Красной Армии прямо говорилось, что «продовольствие крепости, считая гарнизон и население, заготовить по расчету на 100 тысяч в течение двух месяцев»³⁹.

Наряду с постановкой минных заграждений для

³⁴ РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 140. Л. 160.

³⁵ Там же. Л. 164, 168.

³⁶ Там же. Л. 165.

³⁷ Директивы Главного командования Красной Армии (1917–1920). С. 181, 182.

³⁸ РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 141. Л. 142–143; ф. р-52. Оп. 1. Д. 10. Л. 20.

³⁹ Директивы Главного командования Красной Армии (1917–1920). С. 182.

обеспечения безопасности кораблей Действующего отряда, в сложных зимних условиях 8 декабря тральщики выходили на траление фарватеров ⁴⁰. Надводные корабли и подводные лодки Действующего отряда в конце 1918 года вели активные боевые и разведывательные действия по обеспечению и поддержке приморского фланга 7-й армии, которая в конце ноября начала наступление на Нарву.

В тяжелейших условиях 1918 года Балтийский флот и Кронштадтская крепость выполнили все поставленные перед ними задачи. Они стали мощным сдерживающим фактором на пути любых попыток наступления на Петроград. Меняющаяся внешнеполитическая обстановка требовала постоянно поддерживать роль мощного узла сопротивления на подступах к Петрограду. Кронштадтская крепость представляла крупную силу и играла роль главной базы Балтийского флота и форпоста обороны Петрограда с моря.

⁴⁰ РГА ВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 140. Л. 170.

**ЗАТОПЛЕНИЕ КОРАБЛЕЙ ЭСКАДРЫ
ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА В ЦЕМЕССКОЙ БУХТЕ
18 ИЮНЯ 1918 г.**

22 марта 1918 г. стало ясно, что германские интервенты, с суши оккупируя Крым (захват Николаева и Херсона обеспечил возможность движения к Перекопу), предпримут попытки захватить Черноморский флот. По предложению В.И. Ленина Коллегия Морского комиссариата за подписями И.И. Вахрамеева, Ф.Ф. Раскольников и помощника начальника Морского генерального штаба В.М. Альтфатера представила в Высший военный совет доклад, в котором всесторонне обосновывалась необходимость эвакуации судов и запасов Черноморского флота из Севастополя в Новороссийск.

Исходя из данных обстановки и в целях сохранения Черноморского флота и его запасов от захвата с сухого пути, Высший военный совет согласно представлению Коллегии Морского комиссариата постановил:

«1. Немедленно приступить к вывозу запасов и имущества флота в Новороссийск, перевезти в первую голову все необходимое для обеспечения базирования Черноморского флота на Новороссийский порт.

2. Немедленно подготовить все исправные суда Черноморфлота к переходу в Новороссийск по первому к тому требованию.

3. Теперь же приступить к переводу в Новороссийск всех ремонтирующихся и неисправных судов и плавучих средств Черноморфлота.

4. Немедленно донести коллегии Морского комиссариата о необходимых для исполнения сего средствах, а равно план и срок выполнения указанных задач.

5. Переход исправных судов флота в Новороссийск выполнить в случае явной угрозы Севастополю.

6. Все имущество и запасы флота, кои не смогут быть перевезены в Новороссийск из Севастополя, надлежит подготовить к уничтожению.

7. Ответственность за успешное и своевременное выполнение директивы возлагается на Центрофлот».

28 марта 1918 г. В.М. Альтфатер вел разговор по прямому проводу с председателем Центрального комитета Черноморского флота С.С. Кнорусом, комиссаром по демобилизации и укомплектованию флота В.В. Роменцом и помощником командующего флотом по оперативной части А.А. Нищенковым. Было особо подчеркнуто, что поскольку военные действия с государствами германского блока прекращены, «Черноморский флот, входящий в состав вооруженных сил государства, подписавшего мирный договор, также не должен принимать участия в военных действиях. Неосмотрительные действия в данном случае могли бы повлечь за собой срыв мира и объявление нам новой войны. Очередная задача Черноморского флота сводится к тому, чтобы немедленно приступить к эвакуации флота из Севастополя в Новороссийск».

Утром 1 мая 1918 г. в Цемесской бухте появились корабли Черноморского флота, вышедшие из Севастополя 29 апреля. Это были эскадренные миноносцы «Керчь», «Калиакрия», «Гаджибей», «Пронзительный», «Беспокойный», «Пылкий», «Поспешный», «Громкий», «Живой», «Жаркий», «Лейтенант Шестаков», «Капитан-лейтенант Баранов», «Сметливый», «Стремительный», а также 10 сторожевых катеров.

Вечером 2 мая в сопровождении эсминца «Дерзкий» прибыли линейные корабли «Воля» и «Свободная Россия». Они вышли из Севастополя 30 апреля. 3 мая из Керчи пришел миноносец «Летчик».

Таким образом, в первых числах мая 1918 г. на Новороссийском рейде сосредоточилось 20 военных судов — основное боевое ядро Черноморского флота: линейные корабли «Воля» и «Свободная Россия», вспомогательный крейсер «Траян», 10 эскадренных миноносцев нефтяных, 6 угольных и один

старый миноносец, 10 сторожевых катеров. Кроме того, в Цемесской бухте находилось до 30 пароходов и транспортов, причем лишь восемь из них пришли из Севастополя с некоторыми запасами.

Личный состав военных кораблей насчитывал около 3500 моряков, в том числе до 100 представителей командного состава. Это были главным образом бывшие мичманы и мичманы военного времени. Кадровых офицеров царского флота насчитывалось всего 15–20. Кроме того, в Новороссийск было эвакуировано около 1500 моряков торгового флота, 15 тысяч беженцев, красногвардейцы, руководящие партийные и советские работники из Одессы, Симферополя, Севастополя, Ялты, Феодосии, Керчи и других городов, оккупированных немцами.

Прибытие флота в Новороссийск укрепило Советскую власть. Моряки удалили из города анархистски настроенные воинские части, отказавшиеся следовать по назначению. В городе был установлен революционный порядок. Но флот оказался в трудном положении. Новороссийский порт, оборудованный под погрузку зерна, цемента и других товаров, был совершенно не приспособлен для долговременной стоянки большого количества военных кораблей. Здесь не было необходимых флоту мастерских, запасов топлива (уголь, нефть), боеприпасов, продовольствия. Поэтому флот мог рассчитывать только на то, что было вывезено из Севастополя. Особенно остро стоял продовольственный вопрос. Доставленного из Севастополя продовольствия не хватало, так как на довольствии у флота находились прибывшие вместе с ним красноармейские отряды и беженцы.

Из письма в СНК РСФСР от 8 мая 1918 г. Н.И. Островской (председатель севастопольской организации большевиков): «...матросы Новороссийской эскадры еще не очнулись от паники, навеянной стараниями пораженцев в Севастополе и поспешным отступлением эскадры, попали всецело под влияние Саблина... Адмирал приказал поднять Андреевские флаги, и кроме транспортов, их везде подняли». Здесь следует пояснить,

что М.П. Саблин, бывший контр-адмирал, исполнял обязанности командующего Черноморским флотом.

В середине мая 1918 г. чрезвычайно обострилось международное и внутреннее положение Советской республики. Однако в Тезисах о современном политическом положении, написанных 12–13 мая 1918 г., В.И. Ленин отмечал: «Наша военная подготовка еще не закончена, и потому общим лозунгом остается по-прежнему: лавировать, отступать, выжидать, продолжая эту подготовку изо всех сил».

11 мая 1918 г. главнокомандующий немецкими войсками на Восточном фронте генерал-фельдмаршал Эйхгорн радиogramмой сообщил народному комиссару по иностранным делам Г.В. Чичерину требование германского правительства о немедленном возвращении находившихся в Новороссийске кораблей в Севастополь. Эйхгорн мотивировал это тем, что якобы суда Черноморского флота неоднократно принимали участие в боях против немецких войск на Украине. Если это требование не будет выполнено, то «главнокомандующий Восточным фронтом будет вынужден продолжать наступательные действия в районе Черноморского побережья против судов Черноморского флота, вышедших из Севастополя».

В ответ В.И. Ленин пишет гневный «Протест германскому правительству против оккупации Крыма». 13 мая в полном соответствии с ленинским «Протестом...» народный комиссар по иностранным делам Г.В. Чичерин направил ноту министерству иностранных дел Германии. В ноте Советского правительства всесторонне обосновывалась явная несостоятельность требования германского военного командования возвратить суда Черноморского флота в Севастополь. Но чтобы добиться прочного мира на всех фронтах, Советское правительство готово было пойти на уступки Германии. В качестве невмешательства Черноморского флота в войну Советское правительство предлагало разоружить флот, но при условии, что он останется в Новороссийске. Советское правительство было согласно на возвращение судов в Севастополь, если Германия примет его условия.

Во-первых, соглашение по этому вопросу станет частью общего соглашения о немедленном и безусловном прекращении военных действий, а также об установлении окончательных пределов германской, австро-венгерской и турецкой оккупации во всех частях Советской России и границ Финляндии и Украины. Во-вторых, Севастополь будет полностью освобожден от оккупации войсками Германии, Турции, Австро-Венгрии и Украины.

После ультиматума 11 мая 1918 г. германское военно-морское командование открыто установило разведку района Новороссийска и прибегало к провокациям против советского флота. По утрам почти ежедневно над городом и гаванью появлялся гидроплан, который вначале летал на значительной высоте, а через несколько дней начал снижаться до 500 м. С утра и до захода солнца у входа в бухту дежурили в надводном положении германские подводные лодки. Они и германо-турецкие эсминцы обстреливали и захватывали быстроходные катера, лайбы и торговые пароходы, выполнявшие рейсы между советскими портами.

Действия германо-турецких военно-морских сил носили явно выраженный провокационный характер и преследовали цель заставить команды советских кораблей открыть огонь, чтобы затем обвинить Черноморский флот в военных действиях против Германии и ее союзников. Советский флот Брестским договором был обречен на бездействие. С самого начала командованию флотом был дан категорический приказ, который строго выполнялся всем личным составом флота: не поддаваться на провокации, не открывать огня.

Советское правительство решительно протестовало против провокационных действий германо-турецких военно-морских сил на Черном море. В ноте народного комиссара иностранных дел Г.В. Чичерина германскому послу Мирбаху от 26 мая 1918 г. указывалось на очевидные нарушения Турцией и Германией условий Брестского договора без всякого на то повода с советской стороны: ни суда, ни батареи не открывали огня.

В ноте подчеркивалось, что вопреки Брестскому договору и другим своим обязательствам Германия захватила Севастополь и часть судов Черноморского флота и рассматривает их как свою собственность, так как на оставшихся в Севастополе судах подняты германские флаги. Правительство кайзеровской Германии отвергало законные требования Советского правительства и настаивало на безоговорочном возвращении Черноморского флота в Севастополь.

В связи с дальнейшим осложнением военно-политической обстановки в районе Новороссийска и усилением провокационных действий германо-турецких военно-морских сил 14 мая 1918 г. Высший военный совет приказал начальнику морских сил М.П. Саблину:

«1. Безотлагательно принять меры к оборудованию защиты с моря входа в Новороссийскую бухту, используя для сего, если понадобится, часть орудий судов по Вашему усмотрению.

2. Принимая меры к содержанию судов в готовности, надлежит принять все меры к уничтожению судов, если бы обстановка этого потребовала. Подготовку к уничтожению надлежит провести как расписание на всех судах, причем надлежит иметь список лиц, коим поручена та или иная работа по уничтожению судов, надлежит разъяснить этим лицам всю важность и ответственность возложенных на них обязанностей.

3. Ежедневно доносить об обстановке и положении на флоте».

16 мая 1918 г. состоялся разговор по прямому проводу члена коллегии Морского комиссариата В.М. Альтфатера с начальником морских сил М.П. Саблиным и начальником оперативного отдела флота М.В. Паруцким. Последний сообщил, что техническое состояние почти всех судов удовлетворительное, но нет никаких средств для его поддержания. В Новороссийске совсем нет нефти и угольных брикетов; на судах, транспортах и в порту имеется около 1 млн пудов (свыше 16 тыс. т) курного угля, но для поддержания стоянки судов необходимо до 1 млн пудов нефти и брикетов. Екатеринодарская и майкопская нефть

совершенно не годится, поэтому необходимо организовать доставку мазута через Царицын из Баку. Принимаются меры к организации обороны Новороссийска, но необходимы сети для защиты от мин и подводных лодок. Бухту легче защищать с моря, чем с суши, так как оборона Керченского пролива чрезвычайно слаба. Настроение в войсковых частях неустойчивое, для поднятия боевого духа необходимы вооружение и снаряжение, поскольку их фактически нет.

Все попытки Советского правительства решить вопрос о судьбе Черноморского флота дипломатическим путем наталкивались на упорное сопротивление кайзеровской Германии. Лицемерно заверяя советских дипломатов, что флот в Севастополе останется собственностью РСФСР, германское правительство тайно вело переговоры с гетманом Скоропадским и обещало ему передать суда, находившиеся в Новороссийске. Грубо нарушая Брестский мирный договор, не считаясь с продолжавшимися мирными переговорами, германское правительство стало на путь провокаций и открыто стремилось силой захватить флот. Советская республика не располагала тогда вооруженными силами, способными дать сокрушительный отпор германским милитаристам. Поэтому Советское правительство было вынуждено отстаивать Брестский мирный договор, чтобы не довести дело до вооруженного конфликта.

24 мая 1918 г. начальник Морского генерального штаба Е.А. Беренс представил в Высший военный совет доклад, где всесторонне охарактеризовал политическую и военную обстановку, в которой оказался Черноморский флот в Новороссийске, и глубоко обосновал необходимость его уничтожения.

«Германия и Турция, — говорилось в докладе, — ведут явную охоту за нашими судами, нарушая при этом самым бесцеремонным образом Брестский договор. Ими занят Севастополь, захвачена там часть наших судов, на которых подняты германские флаги. Они требуют возвращения судов из Новороссийска в занятый ими Севастополь, не мотивируя это абсолютно ничем и грозя захватить Новороссийск... Германия

желает во что бы то ни стало завладеть нашим флотом и не согласна даже на уступку его Украине...

Дальнейшие с нашей стороны попытки разрешить вопрос переговорами при вышеизложенных условиях дают только Германии возможность выиграть время и явно ни к чему не приведут. Наши суда в Новороссийске попадут в руки даже не Украине, а Германии и Турции и создадут в будущем господство их на Черном море...

Все эти условия показывают, — говорилось в заключении доклада, — что уничтожение судов в Новороссийске надо произвести теперь же, иначе они несомненно и наверно полностью или в части попадут в руки Германии и Турции... Вполне осознаю, что решение это очень ответственное и его принять трудно, но и обстановка в Черном море сейчас совершенно исключительная».

После ознакомления с докладом Е.А. Беренса и резолюцией Высшего военного совета председатель Совета Народных Комиссаров В.И. Ленин дал указание Высшему военному совету: «Ввиду безвыходности положения, доказанной высшими военными авторитетами, флот уничтожить немедленно».

28 мая 1918 г. В.И. Ленин подписал секретную директиву Совнаркома командующему и главному комиссару Черноморского флота: «Ввиду явных намерений Германии захватить суда Черноморского флота, находящиеся в Новороссийске, и невозможности обеспечить Новороссийск с сухого пути или перевода в другой порт Совет Народных Комиссаров, по представлению Высшего военного совета, приказывает вам с получением сего уничтожить все суда Черноморского флота и коммерческие пароходы, находящиеся в Новороссийске». В тот же день было утверждено постановление Высшего военного совета о направлении заместителя народного комиссара по морским делам И.И. Вахрамеева в Новороссийск с инструкцией приступить к выполнению приказа правительства о потоплении флота.

Коллегия морского комиссариата отозвала в Москву начальника Морских сил М.П. Саблина, который по прибытии

2 июня И.И. Вахрамеева категорически отказался выполнять приказ Советского правительства.

Вахрамеев и главный комиссар Черноморского флота Н.П. Авилов-Глебов не смогли преодолеть сопротивление контрреволюционного командования флотом, стали запрашивать новых директив, продолжая совещаться с высшим командованием флота. Члены ЦИК Кубано-Черноморской республики требовали активной помощи со стороны флота сухопутным войскам, которые вели ожесточенные бои с немцами под Батайском и на Таманском полуострове.

В это время германское правительство предъявило Совету Народных Комиссаров новый ультиматум с категорическим требованием возвращения Черноморского флота в Севастополь. Германия заявила, что признает право собственности Российской республики на эти суда и возвратит их России после заключения всеобщего мира. Германское правительство заверило, что немецкие войска не перейдут линию Батайск — Дон — Донец — Лайтва до Дегтево — Осиновка — Новобелая — Валуйки — Грушевка — Белгород — Суджа — Рьльск, если суда придут в Севастополь в течение 6–10 дней.

9 июня 1918 г. народный комиссар иностранных дел Г.В. Чичерин сообщил в Москве германскому послу Мирбаху, что Советское правительство принимает эти условия и выразил уверенность, что «полное прекращение военных действий в южной России будет непосредственным результатом этого соглашения».

Советское правительство, чтобы не осложнять отношений с Германией и сохранить Брестский мир, лишь формально согласилось на перевод Черноморского флота в Севастополь. 9 июня коллегия Народного комиссариата по морским делам послала в Новороссийск И.И. Вахрамееву и Н.П. Авилову-Глебову зашифрованную телеграмму за № 13, в которой говорилось: «Германское правительство заявило Комиссариату инодел, что оно ожидает ответа на вопрос о возвращении наших судов из Новороссийска в течение 6 дней, т. е. до 14 сего июня. Это

ультимативное заявление германцев вновь подтверждает всю необходимость безусловного исполнения возложенного на вас поручения. Всякое промедление означало бы передачу флота Германии. Разъясните страшную ответственность, которую берут на себя сопротивляющиеся».

В связи с формальным согласием Советского правительства на возвращение Черноморского флота в Севастополь Коллегия Народного комиссариата по морским делам поздно вечером 9 июня отправила вторую зашифрованную телеграмму, № 14: «Так как срок немецкого ультиматума истекает 14 июня и так как флот защитить себя не в силах, то единственным исходом является своевременное уничтожение судов. Ввиду германского ультиматума правительство сочло себя вынужденным формально согласиться на возвращение судов в Севастополь. В этом смысле вам будет послан нешифрованный телеграфный приказ. Но вы обязуетесь его не исполнять и считаться только с отданным ранее предписанием и настоящей телеграммой. Флот должен быть уничтожен. Моряки обязаны понять, что правительство решается на эту страшную меру только потому, что другого исхода нет».

Германия юридически не имела бы оснований использовать факт потопления флота для развития наступления против Советской республики, так как Совнарком не мог быть ответственным за неисполнение его приказа командами кораблей.

Последняя телеграмма была получена в Новороссийске 10 июня. На вечернем совещании на линкоре «Воля» с исполняющим обязанности командующего флотом и флагманами И.И. Вахрамеев ознакомил их с последними директивами правительства. Он настаивал на принятии решительных мер для уничтожения судов до получения формального приказа вернуть флот в Севастополь. Исполняющий обязанности командующего флотом А.И. Тихменев возражал, ссылаясь на необходимость делегатского собрания для выяснения мнения команд. Флагманы поддержали Тихменева. Тот стремился выиграть время, прилагая все усилия к уходу кораблей в Севастополь.

Для этого им был послан тайный агент на Дон к генералу Краснову, чтобы узнать его мнение о флоте и согласовать с ним свои действия.

Утром 11 июня 1918 г. на линкоре «Воля» открылось делегатское собрание. На нем Тихменев, чтобы подорвать авторитет представителей Советского правительства, нарушая согласованное ранее решение не оглашать для всеобщего сведения текст телеграммы, содержащей государственную тайну, зачитал не ему адресованный секретный документ. Это было открытое предательство.

Телеграмма № 14 без предварительной подготовки и разъяснительной работы произвела на участников собрания ошеломляющее впечатление.

И.И. Вахрамееву и Н.П. Ампилову-Глебову в обстановке острой борьбы на многочасовом собрании пришлось доказывать необходимость немедленного осуществления данной Совнаркомом директивы. В результате Вахрамееву, Авиллову-Глебову и их сторонникам удалось принять большинством голосов решение о потоплении флота: «за» голосовали 79 человек, против 29, воздержались 28 человек. Но собрание не сочло себя полномочным решать столь ответственный вопрос и постановило: решение делегатского собрания о потоплении флота выполнить после выявления мнения всего флота в порядке голосования. В 12 ч ночи на «Воле» было созвано собрание всех судовых команд для выяснения окончательного решения о судьбе флота. Собрание продолжалось до 6 ч утра 12 июня.

За потопление флота проголосовали 600 моряков; за продолжение борьбы с немцами до последней возможности и затопление флота в случае сдачи Новороссийска — 700; воздержались от голосования 600 человек. За поход в Севастополь не было подано ни одного голоса.

Несмотря на результаты голосования, утром 12 июня Тихменев открыто заявил Вахрамееву и Авиллову-Глебову о своем намерении идти с флотом в Севастополь, ссылаясь при этом на нешифрованную радиограмму № 28. Действительно, 12 июня

в 5 ч утра Тихменеву была послана из Москвы радиограмма, в которой открытым текстом излагалась нота народного комиссара иностранных дел по поводу категорического требования германского правительства возвратить корабли Черноморского флота в Севастополь до 14 июня 1918 г. Также сообщалось условное предписание Народному комиссариату по морским делам «безотлагательно отдать командованию Черноморского флота приказ о переводе находящихся в водах Новороссийска военных кораблей в Севастопольский порт». В радиограмме был и приказ Тихменеву: «Во исполнение этого предписания коллегия Народного комиссариата по морским делам приказывает Вам немедленно принять меры к переводу судов из Новороссийского порта в Севастопольский с таким расчетом, чтобы закончить перевод всего флота не позднее 19-го сего июня». Однако этот приказ не подлежал исполнению, о чем Тихменев был заранее осведомлен шифрованной телеграммой № 14.

Тихменев решил использовать радиограмму № 28 в своих целях — выдать фиктивный приказ за действительный. В Царицын в адрес комиссариата Северо-Кавказского военного округа была послана телеграмма об отказе команд выполнять приказ коллегии Морского комиссариата о переводе судов Черноморского флота в Севастополь. В агитацию за поход в Севастополь включилось подавляющее большинство контрреволюционно настроенных офицеров из окружения Тихменева.

Было оказано сопротивление и со стороны Новороссийского совета рабоче-крестьянских депутатов. 12 июня на вечернем заседании Совета была принята резолюция: «от потопления флота воздержаться до результатов совещания военных стратегов в городе Екатеринодаре и Центрального исполнительного комитета. Это совещание заявит свое мнение перед центральной властью». В тот же день на экстренном заседании Новороссийского окружного Совета приняли резолюцию, что «потопление флота явится решительным последним ударом по Советской власти на Кубани» и вынесли решение: «...флот в Севастополь не уводить и пока не уничтожать».

Не добившись принятия конкретных мер для немедленного потопления флота на собраниях моряков и не получив поддержки от Новороссийского Совета, Вахрамеев и Авилов-Глебов сочли свое дальнейшее пребывание в Новороссийске нецелесообразным и 12 июня, покидая город, отправили в Совнарком РСФСР телеграмму. В ней сообщалось о том, что выполнить поручение оказалось невозможно. Делегатское собрание вынесло предварительное решение о затоплении кораблей, но собрания команд решили в Севастополь не идти, а сражаться с немцами в Новороссийске. На общих собраниях ничего сделать было нельзя. Тихменев в последнюю минуту согласился идти в Севастополь, чему активно противились представители Кубани и оказали решающее отрицательное влияние. Вахрамеев и Авилов-Глебов считают дальнейшее пребывание в Новороссийске бесполезным и выезжают в Москву.

13 июня в Москву председателю ВЦИК Я.М. Свердлову была передана телефонограмма председателя Новороссийского окружного Совета М. Лучина. В ней заявлялось об отказе выполнять распоряжения Совнаркома относительно флота и о намерении Новороссийского окружного Совета комиссаров созвать в Екатеринодаре совещание представителей ЦИК Кубано-Черноморской республики, флота и города Царицына для обсуждения создавшейся ситуации на Юге России.

В тот же день в 23 ч 10 мин в Новороссийск Тихменеву была послана секретная радиограмма № 49 за подписями В.И. Ленина и Я.М. Свердлова с категорическим требованием немедленно уничтожить корабли Черноморского флота. Копию этой радиограммы направили председателю делегатского собрания в Новороссийске Миткевичу и главному комиссару Черноморского флота Н.П. Авилову-Глебову. Учитывая исключительную важность радиограммы № 49, В.И. Ленин приказал повторить ее содержание 14 июня.

14 июня на линкоре «Воля» состоялось делегатское собрание с участием делегации из Екатеринодара в составе председателя ЦИК Кубано-Черноморской республики А.А. Рубина,

военного комиссара А.С Силичева и представителя фронта. Рубин уговаривал матросов не выполнять правительственное распоряжение о потоплении флота. После делегатского собрания матросы начали покидать свои корабли. Дезертирство с каждым днем усиливалось.

14–16 июня немцы высадили на Таманском полуострове десант в 2500 человек с артиллерией и 150 пулеметами, активизировав свои действия на Таманском полуострове, угрожая захватом Новороссийску и находившимся там судам Черноморского флота. Белогвардейские части Деникина усилили нажим на войска Северо-Кавказской Красной Армии.

Контрреволюционеры во главе с Тихменевым воспользовались сложившейся обстановкой и усилили агитацию за поход в Севастополь. 16 июня на линейном корабле «Воля» Тихменев созвал делегатское собрание и пригласил на него представителей Новороссийского Совета. Председатели судовых комитетов «Воли» и «Свободной России» сообщили, что 15–16 июня с линкоров дезертировало свыше 200 человек и корабли представляют собой железные коробки, лишённые боеспособности.

Выступивший на собрании командир эскадренного миноносца «Керчь» В.А. Кукель заявил, что главные силы флота не способны оказать сопротивление неприятелю хотя бы потому, что некому стрелять из пушек. А поскольку и речи быть не может о каком бы то ни было сопротивлении флота немцам, выход остается один — сейчас же разработать план затопления кораблей и приступить к его осуществлению. Но Тихменеву удалось навязать мысль провести новый референдум на кораблях и обсудить их возвращение в Севастополь в срок (выход из Новороссийска не позже 18 июня, при этом перевозились «бумажные гарантии» Германии). В силу возросшего дезертирства с кораблей в голосовании участвовало около 2500 моряков, причем часть из них от голосования отказалась.

По результатам голосования Тихменев принял решение уходить в Севастополь. Кукель убедительно доказывал необходимость выполнить директиву Советского правительства об

уничтожении флота. За потопление флота высказались командиры миноносцев: «Лейтенант Шестаков» — С. Аннинский, «Сметливый» — Панфилов, «Гаджибей» — В. Алексеев, председатель судового комитета линкора «Воля» М.П. Глаз, представитель торгового флота Н.А. Кремлянский. Но вопрос об уходе в Севастополь объявили исчерпанным и был дан приказ подготовиться к походу в Севастополь к 9 ч утра 17 июня.

За несколько часов до этого Тихменев получил ответ атамана Краснова. Тот категорически предлагал Тихменеву принять все зависящие от него меры к уходу флота в Севастополь и ни в коем случае не допустить его уничтожения. Тихменев послал командиру Севастопольского порта телеграмму, в которой сообщал, что во исполнение предписания русского правительства он принимает меры к переводу флота в Севастополь с расчетом закончить поход не позднее 19 июня. Командующий германскими военно-морскими силами Ребейр-Пашвиц ответил Тихменеву, что в 9 ч 19 июня корабли должны находиться перед Севастополем с орудиями, закрепленными по-походному, открытыми орудийными затворами и с боевым запасом в погребах.

После собрания острая борьба разгорелась с новой силой. Коммунисты призывали моряков не подчиняться предательскому приказу Тихменева. Так как на всех кораблях были сторонники и потопления, и ухода, в обстановке всеобщего недовольства начался массовый уход матросов с кораблей.

Во главе сторонников немедленного исполнения директивы В.И. Ленина о потоплении флота стояла героическая команда эскадренного миноносца «Керчь». Она единодушно поддерживала решение своего командира и судового комитета затопить свой эсминец и те корабли, команды которых из-за некомплекта будут не в состоянии это сделать сами. В знак безграничного доверия и уважения к своему командиру команда «Керчи» предложила В.А. Кукелю единолично командовать операцией по потоплению. Эскадренный миноносец «Керчь» стал фактически штабом по организации затопления боевых кораблей

Черноморского флота. Команда миноносца была укомплектована полностью и насчитывала 134 человека. На «Керчи» поддерживался строгий боевой порядок.

Важную роль в выполнении директивы Советского правительства о потоплении флота сыграла и команда эскадренного миноносца «Лейтенант Шестаков» во главе с командиром С. Аннинским, председателем судового комитета коммунистом С.М. Лепетенко.

К 9 ч утра 17 июня, к сроку, назначенному Тихменевым для выхода в Севастополь, на линкоре «Воля» был поднят сигнал о подготовке к походу. На него ответили линкор «Свободная Россия», вспомогательный крейсер «Траян», эскадренные миноносцы «Дерзкий», «Беспокойный», «Пылкий», «Поспешный», «Громкий», «Жаркий», «Живой».

В 12 ч 17 июня на Соборной площади на многотысячном митинге член исполкома окружного Совета комиссар труда Пудан выступил с разъяснением, что 16 июня в Новороссийске была получена радиограмма военкома Северо-Кавказского военного округа К.Я. Зедина. В ней приводился текст телеграммы военного руководителя Высшего военного совета М.Д. Бонч-Бруевича от 15 июня 1918 г., подтверждавший невозможность возвращения флота в Севастополь для сдачи его немцам.

Текст телеграммы К.Я. Зедина был отпечатан в виде листовки и расклеен по всему городу, а также опубликован 17 июня в «Красной газете», органе Новороссийского Совета. Коммунисты флота и советские организации в Новороссийске продолжали вести борьбу против ухода кораблей в Севастополь. Тихменев понял, что если корабли простоят еще немного на внутреннем рейде, выход в море станет невозможным, и около часа дня приказал поднять сигнал: «Сняться с якоря и выйти на внешний рейд».

На внешний рейд вышли и стали на якорь «Воля», «Траян» и шесть эсминцев, ответивших на сигнал о походе. Выход кораблей на внешний рейд команда эскадренного миноносца «Керчь» заклеила позором. На «Керчи» взвился флажный

сигнал: «Судам, идущим в Севастополь: позор изменникам России!» Затем этот сигнал подняли на всех судах, оставшихся в бухте. В ответ на «Воле», где развевался флаг командующего, и на судах, стоявших на внешнем рейде, появился сигнал «Ясно вижу», но ответа не последовало.

Вечером 17 июня 1918 г. на эсминце «Керчь» под руководством Владимира Андреевича Кукеля инициативной группой по затоплению судов в составе командира и председателя судовых комитетов эскадренного миноносца «Лейтенант Шестаков» Алексева и Гернета, старшего помощника командира эсминца «Пронзительный» Дедиша был разработан план затопления кораблей. Чтобы не повторить ошибку Порт-Артура, когда суда затопили на мелководье и их без особого труда подняли и увели японцы, было решено топить корабли на большой глубине и так, чтобы противник не мог ими воспользоваться. Для этого решили подложить на нефтяных миноносцах под турбины, а на угольных под цилиндры машин не менее чем по одному 18-фунтовому (8,2 кг) подрывному патрону и взорвать их с помощью бикфордова шнура.

Планом предусматривалось, что оставшиеся суда должны выходить на внешний рейд в 5 ч 18 июня самостоятельно или на буксире миноносцев и портовых судов. На внешнем рейде корабли становятся на якорь и ждут, когда линейный корабль «Свободная Россия» подойдет к параллели Дообского маяка. Тогда по сигналу с эскадренного миноносца «Керчь» или после взрыва торпедой с «Керчи» эсминца, на котором совершенно не окажется команды, начнется общее затопление судов. «Керчь» топит торпедным залпом линкор «Свободная Россия». Затопление кораблей производится путем открытия кингстонов и клинкетов и отдраивания всех иллюминаторов на предварительно накрененном борту. Перед самым сходом участников потопления с эсминцев зажигается бикфордов шнур для взрыва заложенных под турбины и главные машины подрывных патронов. Было решено передать лишний запас подрывных патронов с эскадренного миноносца «Керчь» на те эсминцы, которые их

не имели. На каждом корабле создали подрывные группы из пяти-шести человек, главным образом из коммунистов. Опытный лоцман К.Е. Пучко должен был осуществить вывод судов к месту потопления. После уничтожения судов В.А. Кукель предложил уйти в Туапсе и там затопить свой эскадренный миноносец «Керчь».

Тихменев, убедившись в безуспешности операции по выходу на внешний рейд оставшихся в гавани кораблей с целью следовать за ним в Севастополь, отдал приказ о походе в Севастополь. В 11 ч 30 мин стоявшие на внешнем рейде линкор «Воля», эсминцы «Беспокойный», «Дерзкий», «Живой», «Пылкий», «Поспешный» и вспомогательный крейсер «Траян», имевший на буксире миноносец «Жаркий», снялись с якорей и взяли курс на Севастополь. Несколько позже к ним присоединилась яхта «Креста».

Эскадренный миноносец «Громкий» утром 17 июня, ответив на сигнал «Воли», начал разводить пары и вечером вышел на внешний рейд. Но команда корабля приняла решение отказаться выполнять приказ Тихменева и после ухода эскадры в Севастополь затопить эсминец в районе Новороссийска. Тихменев послал к «Громкому» эсминец для буксировки, полагая, что на «Громком» мало команды и своим ходом он не может идти. Командир «Громкого» Н.А. Новаковский ответил, что у эсминца достаточно команды, чтобы довести его туда, куда нужно. На траверзе Мысхако на воду были спущены катер и шлюпка, куда погрузили вооружение, продовольствие и команду. Радиист передал открытую радиограмму: «Всем, всем, всем! Миноносец «Громкий», носящий название своего геройского собрата (русский миноносец «Громкий» геройски погиб в Цусимском бою. — Авт.), верный традиции русского флота, не сдастся неприятелю, а топится. Призываем матросов других кораблей последовать нашему примеру. Председатель судового комитета Гобелко». После этого на миноносце были открыты кингстоны и клинкеты. Последние члены команды сошли на шлюпку и отправились на берег. Через некоторое время миноносец затонул.

Команда эскадренного миноносца «Громкий» в количестве 20 человек первой, на 12 ч раньше других, затопила корабль, честно выполнив свой революционный долг и приказ В.И. Ленина.

С вечера 17-го и до утра 18 июня заседание ЦИК Кубано-Черноморской республики с запозданием одобрило директиву ВЦИК и Совнаркома о потоплении флота и разработало мероприятия по его осуществлению.

Ранним утром 18 июня 1918 г. началось осуществление плана по выводу кораблей на внешний рейд. В связи с тем, что со всех портовых буксиров, с катеров и даже коммерческих судов команды сошли на берег, для буксировки кораблей пришлось использовать эсминец «Лейтенант Шестаков».

В 5 ч 30 мин «Лейтенант Шестаков» начал выводить корабли к месту их затопления. Первым был отбуксирован эсминец «Капитан-лейтенант Баранов». Когда «Лейтенант Шестаков» взял на буксир эсминец «Гаджибей», над ним взвился сигнал: «Погибаю, но не сдаюсь!» Примеру «Гаджибея» последовали все остальные корабли. Этот сигнал свидетельствовал о беспредельной доблести и мужестве советских моряков.

К 16 ч эскадренный миноносец «Керчь», стоявший в гавани, вышел на внешний рейд. Обойдя все эсминцы, В.А. Кукель отдал приказание подрывным командам приготовиться к затоплению. Когда эскадренный миноносец «Фидониси» был выведен из бухты, эсминец Керчь» подошел к нему и с расстояния 4 кабельтовых с установкой на глубину в полтора метра произвел выстрел торпедой. Эсминец перевернулся на правый борт и через 12 мин затонул. Взрыв «Фидониси» послужил общим сигналом к затоплению судов. Последним остался линкор «Свободная Россия», который был установлен на параллели Дообского маяка, в нескольких кабельтовых от него, на глубине 22 саженей (47 м). Шестью торпедами «Керчь» потопила линкор «Свободная Россия». Затем эскадренный миноносец «Керчь» дал полный ход, взяв курс на Туапсе.

В 22 ч 18 июня при подходе к Туапсе эсминец послал радиограмму: «Всем, всем, всем! Погиб, уничтожив часть судов Черноморского флота, которые предпочли гибель позорной сдаче Германии. Эскадренный миноносец “Керчь”».

Таким образом, благодаря усилиям Советского правительства и революционных моряков, руководимых коммунистами, в районе Новороссийска было затоплено 13 боевых кораблей, составлявших боевое ядро Черноморского флота: линкор «Свободная Россия» (бывший «Императрица Екатерина II», водоизмещение 23783 т), эскадренные миноносцы «Гаджибей» (1326 т), «Гневный» (1 460 т), «Громкий» (1 460 т), «Заветный» (350 т), «Калиакрия» (1 326 т), «Капитан-лейтенант Баранов» (802 т), «Лейтенант Шестаков» (780 т), «Пронзительный» (1320 т), «Фидониси» (1326 т), миноносцы «Сметливый» (240 т), «Стремительный» (240 т) и посыльное судно «Летчик» (104 т).

22 июня Г.В. Чичерин сообщил в Берлин А.А. Иоффе: «Получено извещение: часть наших судов из Новороссийска вернулась в Севастополь, остальная же часть взорвана».

28 июня 1918 г. на IV конференции профсоюзов и фабрично-заводских комитетов Москвы в заключительном слове своего доклада В.И. Ленин дал глубокий анализ причин, побудивших Советское правительство пойти на уничтожение кораблей Черноморского флота. Владимир Ильич указал, что это был единственно правильный выход из создавшегося положения: лучше понести тяжелые жертвы, но не отдать флот — это грозное оружие — германским империалистам, которые бы использовали его в борьбе против Советской власти.

Литература и источники

1. *Антипин Ю.Р.* Пролог новороссийского судоподъема // Исторические записки — Исследования и материалы. Вып. 8. Новороссийск: Новороссийский исторический музей-заповедник, 2013. С. 128–135.
2. *Бойко Н.Г.* О потоплении миноносца «Громкий» 18 июня 1918 г. Рукописный фонд Новороссийского исторического музея-заповедника.

3. *Гамов Н.Д.* О потоплении Черноморского флота. Рукописный фонд Новороссийского исторического музея-заповедника.
4. *Пахомов В.Б.* Собр. соч. в 6 томах. Т. 4. Исторические драмы Цемесской бухты: Очерки. Новороссийск: Одиссей, 2014. С. 73–83.
5. *Сирченко И.Т.* Выполняя приказ В.И. Ленина (Потопление Черноморского флота в 1918 г.) М.: Мысль, 1979. С. 16–41, 67–112, 155–249.

**КРАТКИЙ ОБЗОР ДЕЙСТВИЙ РУССКИХ
ПОДВОДНИКОВ
В ПЕРИОД 1917–1920 ГОДОВ**

К началу революционных событий, в феврале 1917 года в состав Военно-морского флота России входили 52 подводные лодки различных типов как устаревшие, времен Русско-японской войны типа «Касатка», так и новейшие типа «Барс».

Конец 1916-го и 1917-й годы были тяжелым временем для России. Усталость народа от трех лет ведения войны, неудачи на фронтах, спад экономики негативно отражались не только на моральном состоянии граждан Российской империи, но и на войсках и флоте.

В конце февраля 1917 года волнения жителей в Петрограде с требованиями хлеба и окончания войны привели к вооруженному восстанию и перевороту. Верховный главнокомандующий русской армии Николай II 2 марта 1917 года отрекся от престола.

Волнения затронули и флот, в результате которых неуправляемой толпой было убито 76 офицеров, в том числе главный командир Кронштадтского порта адмирал Р.Н. Вирен и командующий Балтийским флотом вице-адмирал А.И. Непенин.

Тем не менее подводники в гораздо меньшей степени были подвержены бесконтрольному матросскому брожению. Общие опасности, тяжелые условия службы, высокое денежное содержание и отбор личного состава в большей степени сплачивали небольшие экипажи (24–45 человек) подводных лодок, чем огромные (в несколько сотен человек) экипажи надводных кораблей. Ведь на подводной лодке либо все побеждают, либо все погибают вне зависимости от званий и социального статуса.

Балтийский флот

Подводные лодки Балтийского флота в начале 1917 года базировались на порты Ревель (ныне Таллин), Гельсингфорс (ныне Хельсинки), Ханко и Кронштадт.

В ходе совещания, состоявшегося в Ставке Верховного главнокомандующего 18 марта 1917 года, пришли к заключению: «Балтийский флот потерял боеспособность, и нет никакой надежды на скорое приведение его в порядок»¹.

Но тем не менее для подводных сил флота война с Германией продолжается. Экипажи подводных лодок уходят в море для борьбы на коммуникациях противника. В связи с падением боеготовности флота наши потери возрастают.

Так, только за 1917 год на Балтике Россия потеряла 4 субмарины. Для сравнения: за три года войны (1914–1916) погибли всего лишь две подводные лодки — «Акула» в боевом походе в мае 1915 года и «Сом» 10 мая 1916 года при столкновении со шведским пароходом «Ингерманланд» в Аландском море. В мае — июне 1917 года погибли при невыясненных обстоятельствах новейшие подводные лодки «Львица» и «Барс». В сентябре «АГ-14», по сообщениям стокгольмских газет, подорвалась на минном заграждении у о. Готска-Санден. В октябре пропала без вести подлодка «Гепард». Это была последняя потеря отечественного подводного флота в Первой мировой войне.

Но и в сложных условиях фактического безвластия и разрухи русские подводные лодки не только нарушали коммуникации германского флота, мешали подвозу вооружения и боеприпасов войскам противника в Прибалтике, но и одерживали победы.

Так, 8 августа 1917 года подводной лодкой «Вебрь» в Ботническом заливе был торпедирован и потоплен немецкий транспорт «Фридрих Кроу» (873 брт).

¹ 1917. Разложение армии / под ред. В. Гончарова. Л. М.: Вече, 2010.

В этот период продолжается строительство подводных лодок. В 1917 году Балтийский завод в Петрограде передал флоту подлодку «Змея», завод «Ноблесснер» в Ревеле — «Угорь», «Тур», «Ягуар».

В ночь с 25 на 26 октября 1917 г. произошла Октябрьская революция. Моряки военного флота, которых Л.Д. Троцкий называл «красой и гордостью революции», сыграли в восстании ведущую роль. 29 января (11 февраля по новому стилю) был принят Декрет об организации Рабоче-Крестьянского Красного Флота. Тем временем на Балтийском флоте происходили события, вызванные хаосом текущей обстановки.

В Гельсингфорсе повсюду шла распродажа различного казенного имущества с кораблей и из порта. Продавались продукты, материалы, масла, топливо, мебель из кают-компаний, револьверы, винтовки и пулеметы. Так, 20 февраля 1918 года на заседании команды подводной лодки «Угорь» было принято решение: «...все вещи, числящиеся на подводной лодке «Угорь», разделить по рукам команды...» Но оставались на флоте люди, верные Отечеству, — командир «Угря» военмор И.К. Знаменский на протоколе написал: «Согласиться с разделом достояния народа Республики между отдельными лицами не могу»².

3 марта 1918 года был подписан Брестский мир с Германией. По договору русский Балтийский флот должен был уйти из Гельсингфорса в Кронштадт. Корабли, оставшиеся в Гельсингфорсе, становились добычей Германии. В этих условиях 6 марта на заседании Совета комиссаров Балтийского флота было принято решение о немедленной подготовке к эвакуации флота и базы в Кронштадт. Руководителем операции был назначен начальник Морских сил Балтийского моря капитан 1 ранга А.М. Щастный.

² *Сирый С.П., Курганский Ю.Н.* Подводные силы России в дореволюционный период // Флот.com [Электронный ресурс]. URL: <https://flot.com/publications/books/shelf/siriy/1.htm>.

3 апреля немцы высадили в районе мыса Ханко морской десант, угрожая захватом Гельсингфорса с суши. Из-за опоздания ледоколов вывести из маневренной базы Гангэ подводные лодки не удалось. Четыре лодки типа «Американский Голланд» — «АГ-11», «АГ-12», «АГ-15», «АГ-16» и плавучая база — транспорт «Оланд» были взорваны своими командами.

В 1924 году финны поднимут со дна бухты Ханко и разрежут на металл все подорванные суда, кроме «АГ-16», которую попытаются восстановить. Но затея окажется бесперспективной, и в 1929 году лодку исключат из списков ВМС Финляндии и также сдадут на слом.

Переход кораблей Балтийского флота в Кронштадт был совершен в исключительно тяжелых условиях: лодки не обогревались, горячей пищи не было, подводникам часто приходилось сходить на лед и ломами пробивать дорогу. Кроме того, подводные лодки того времени не имели водонепроницаемых переборок и в случае повреждения корпуса льдом им грозило затопление.

В апреле 1918 года третий отряд кораблей под командованием капитана 1 ранга А.М. Щастного прибыл в Кронштадт. Сам Щастный покинул Гельсингфорс на штабном корабле «Кречет» 11 апреля, когда на подступах к городу уже шли бои с наступающими немецкими войсками (город был взят 14 апреля). За время операции с 12 марта по 22 апреля 1918 года в Кронштадт были перебазированы 233 корабля, в том числе 12 подводных лодок. Спасенные корабли активно участвовали в борьбе с иностранной интервенцией в годы Гражданской войны, а после ее окончания составили основу для возрождения советского ВМФ.

Двенадцать подводных лодок, совершивших Ледовый поход, и семь, находившихся в ремонте и достройке в Петрограде, образовали первое соединение подводных лодок Советской Республики.

После капитуляции кайзеровской Германии в ноябре 1918 года бывшие союзники России по Антанте становятся

врагами Советского государства. Англия вводит свои боевые корабли в акваторию Балтийского моря, но уже не в качестве помощи России, а в целях интервенции.

Каково же было удивление лордов из Британского Адмиралтейства, когда 31 августа 1919 года подводная лодка Балтийского флота «Пантера» (типа «Барс») в Финском заливе потопила новейший британский эскадренный миноносец «Виттория» (спущен на воду в 1917 году, водоизмещение 1367 т). Это стало первым серьезным успехом подводных сил Красного флота, за этот подвиг командир «Пантеры» Александр Николаевич Бахтин первым из советских подводников был награжден орденом Красного Знамени.

Черноморский флот

После прихода к власти большевиков в Петрограде Черноморский флот разделился на приверженцев «красного» и «белого» движений. Но боевых столкновений между враждующими сторонами не происходило до тех пор, пока белые моряки при поддержке западных «союзников» не завладели остатками флота в ноябре 1918 года.

В течение 1917 — начала 1918 года на судоверфях Черного моря шло активное строительство подводных лодок. Флоту были сданы: в Николаеве на отделении Балтийского завода — «Гагара», «Утка»; на заводе «Наваль» — «Буревестник» и «Орлан».

14 января 1918 года в состав красных Морских сил Черного моря вошла «Нерпа», проходившая ремонт на судостроительном заводе в Николаеве. 17 марта она была захвачена австро-германскими войсками. В феврале была введена в строй подлодка «АГ-21» и спущена на воду «АГ-22».

После заключения Брестского мира территорию Украины оккупировала Германия, и ее войска устремились в Крым с целью захвата кораблей и баз Черноморского флота. Германское командование обещало не трогать русские

корабли, если они поднимут украинские флаги и подчинятся марионеточному правительству гетмана Скоропадского.

29 апреля надводные корабли Черноморского флота подняли украинские флаги. Но германские войска наступление на Севастополь не остановили. Команды надводных кораблей сорвали желто-голубые флаги и подняли красные.

1 мая 1918 года корабли эскадры Черноморского флота ушли в Новороссийск. Подводные лодки: «Налим», «Скат», «Лосось», «Судак», «Карп», «Карась», «Тюлень», «Краб», «Кашалот», «Кит», «Нарвал», «Буревестник», «Гагара», «Орлан» и «Утка» были оставлены в Севастополе.

В соответствии с соглашениями между Советской Республикой и Германией подводные лодки поступили в управление германского Адмиралтейства до окончания войны между Германией и Антантой и не должны были использоваться в боевых действиях. Тем не менее новейшие подводные лодки «Буревестник», «Орлан», «Утка» и «Гагара» Германия ввела в состав своих сил, переименовав в «US-1», «US-2», «US-3» и «US-4» соответственно. В дальнейшем лодки «Утка» и «Буревестник» передали белогвардейским Морским силам Юга России.

13 ноября 1918 года после капитуляции Германии Советская Россия аннулировала Брестский мир. 24 ноября англо-французские интервенты высадились в Новороссийске, Одессе и Севастополе. Подводные лодки «АГ-21», «АГ-22», «Налим», «Скат», «Лосось», «Судак», «Карп», «Карась», «Тюлень», «Краб», «Кашалот», «Кит», «Нарвал», «Буревестник», «Гагара», «Орлан» и «Утка» перешли под контроль англо-французского командования.

9 декабря англо-французские интервенты высадились в Николаеве и захватили «Нерпу», находившуюся на капитальном ремонте, и строящуюся подлодку «АГ-23».

На начало 1919 года подводные лодки Черноморского флота, контролируемые Белым движением, были в следующем состоянии:

в Севастополе: «Тюлень» — действующая; «АГ-21», «Буревестник», «Орлан», «Гагара», «Утка», «Нерпа», «Нарвал», «Кит», «Кашалот» — суда резерва; «Краб», «Скат», «Карась», «Карп», «Налим», «Лосось», «Судак» подлежали ликвидации;

в Николаеве: «Лебедь», «Пеликан», «АГ-22», «АГ-23», «АГ-24», «АГ-25», «АГ-26» — все в достройке.

31 января французско-греческие войска заняли Херсон, 3 февраля в их руки перешел Николаев со строящимися и ремонтирующимися на его верфях подводными лодками. Но 10 марта красные войска отбили у франко-греческих войск Херсон. 14 марта подводные лодки «Нерпа» и «АГ-23» перешли в руки войск красного Украинского фронта.

26 марта в Севастополе приступила к работе комиссия по ликвидации имущества подводной бригады белых под председательством старшего лейтенанта Н.Д. Гаевского. В тот же день подлодка «Тюлень» совершила переход из Севастополя к Геническу с заходом в Феодосию и Керчь. Под Геническим лодка более недели находилась во льдах, осуществляя огневую поддержку берегового фронта белых войск.

29 марта красные взяли Очаков. Над Севастополем нависла угроза захвата. Белое командование приступило к подготовке эвакуации флота из Севастополя в Новороссийск. 3 апреля по приказанию союзного командования подводные лодки «Тюлень» своим ходом, а «Утка» и «Буревестник» на буксире перешли в Новороссийск. Лодки были безоружными, так как французское командование запретило брать торпеды. 16 апреля была завершена эвакуация действующих кораблей Черноморского флота белых. В Севастополе остались находившиеся в резерве «АГ-21», «Гагара», «Орлан», «Нарвал», «Кит», «Кашалот», «Краб».

22–24 апреля в ожидании захвата главной базы флота войсками красных подводные лодки «АГ-21», «Налим», «Скат», «Лосось», «Судак», «Карп», «Карась», «Краб», «Кашалот», «Кит», «Нарвал», «Гагара» и «Орлан» по приказу английского

командования были затоплены на рейде. 29 апреля войска красных взяли Севастополь.

3 мая в Николаеве, захваченном красными, приступили к сборке пяти подводных лодок американского типа «АГ». «Нерпа» находилась на капитальном ремонте, спущенные на воду корпуса подводных лодок «Лебедь» и «Пеликан» ожидали достройки. Началось воссоздание красного Черноморского флота в Севастополе, Одессе, Николаеве, но при полном отсутствии боеспособных судов.

14–21 мая «Тюлень» совершил переход из Новороссийска в Батум, ведя под конвоем транспорт «Ризе» с грузом боеприпасов, и обратно. Батум стал перевалочной базой для доставки белым войскам оружия и военного снаряжения союзников. Не имея ни одного боеготового корабля, в том числе ни одной подводной лодки, красные не могли дать отпор противнику на море.

27 июня армия белых вновь захватывает Севастополь, а в августе овладевает Николаевом и Херсоном. Подводные лодки «Нерпа», «АГ-22» и «АГ-23» возвращаются во флот белых. 5 августа завершилась достройка подлодки «АГ-22», которая вступила в строй и начала кампанию.

31 августа белые взяли Одессу группой сухопутных войск со стороны Николаева и десантом с моря. Главные силы Белой армии ушли в глубину европейской части России и начали наступать на Москву.

Подводные лодки «Утка» и «Буревестник» стали на ремонт. Единственно боеготовым остался «Тюлень». Белое командование решает ввести в строй «АГ-22», достроить подводные лодки «АГ-23», «АГ-24», «АГ-25» и «АГ-26», отремонтировать «Тюлень», «Утку» и «Буревестник» и подготовить подводников для укомплектования команд. 5 августа 1919 года вступила в строй «АГ-22».

В начале 1920 года в составе флота белых на Черном и Азовском морях числились подводные лодки «Тюлень», «Буревестник», «Утка», «АГ-22» и «АГ-23» (в постройке). Во

второй половине января белые увели из Николаева на буксире подводные лодки «Пеликан» и «Лебедь», находившиеся в частичной готовности, в Одессу, где они были затоплены на входе в торговый порт.

В начале февраля началось освобождение красными черноморского побережья. 24 апреля приступили к формированию морских сил красных на Черном и Азовском морях.

В мае проявляют активность только подводные лодки белых «Тюлень» и «АГ-22», совершающие переходы из Севастополя в Феодосию, Алушту и Херсон.

1 июня в Николаеве спустили на воду «АГ-23», уже приписанную к флоту красных. Но в Николаеве торпед для лодок типа «АГ» не оказалось, из-за чего единственная подводная лодка красных не смогла принять активного участия в боевых действиях на исходе Гражданской войны.

К середине июня в Николаеве была достроена «АГ-23», а «Нерпа» все еще находилась на ремонте.

14 ноября началась эвакуация из Крыма армии и флота генерала Врангеля. В тот день подводные лодки «Тюлень», «Буревестник», «Утка» и «АГ-22» в составе морских сил белых (около 150 вымпелов) ушли в Константинополь (Турция), а в декабре — в Бизерту (Тунис). 15 ноября войска красных заняли Севастополь.

29 декабря подводные лодки «Тюлень», «Буревестник», «Утка» и «АГ-22» были интернированы властями Французской Республики в Бизерте. Официально французы признали русские корабли, пришедшие в этот порт, собственностью Советской России, но так их и не возвратили.

После затопления англо-французскими интервентами черноморских подводных лодок (16 единиц в 1919 г.) и ухода четырех с эскадрой Белого движения в Константинополь и далее в Бизерту на Черном море остались только «Нерпа» и «АГ-23». Из этих лодок в 1920 году сформировали дивизион подводных лодок Морских сил Черного моря.

Вскоре дивизион стал пополняться подлодками типа «АГ», строившимися в Николаеве из частей корпусов, закупленных еще царским правительством у фирмы Голланда (США) в 1916 году.

В ходе Гражданской войны на Черном море у красных не оказалось боеготовых подводных лодок, у белых — достойного противника. После перерыва в боевой деятельности началось возрождение подводных сил Черного моря.

Каспийская флотилия

Вплоть до лета 1919 года подводные лодки на Каспийском море отсутствовали ввиду его гидрологических особенностей. Зона Северного Каспия крайне мелководна. В рассматриваемый период глубина моря колебалась от 1,5 до 6 метров (при осадке даже малой подводной лодки в два с половиной метра). Вся северная часть Каспийского моря покрывалась сплошным льдом с половины ноября до середины марта. Отсутствие приметных природных ориентиров на побережье и его однообразии серьезно затрудняли навигацию.

В ноябре 1918 года Советским правительством принимается решение о формировании флотилии для борьбы с господствующими в Каспийском море английским и деникинским флотами с включением в ее состав четырех подводных лодок. Этими подводными лодками стали старые малые подводные лодки «Касатка», «Минога», «Макрель» и «Окунь». 31 января 1918 года они были выведены из боевого состава Балтийского флота, законсервированы и сданы Петроградскому военному порту на хранение.

В сентябре-октябре лодки в срочном порядке отремонтировали на Балтийском заводе. 10 ноября их отправили по железной дороге из Петрограда в Саратов. Лодки провели зиму в затоне Князевка и лишь весной 1919 года, отбуксированные в Астрахань,полнили Астраханско-Каспийскую военную флотилию.

Красная флотилия до 1920 года имела только одну военно-морскую базу — Астрахань. Ее отделял от моря мелководный канал, и навигационно-гидрологические условия препятствовали ведению активных боевых действий. Глубина северной части Каспия при сгонных северных ветрах уменьшалась до двух метров. Необходимо было место для базы в открытой части Каспия.

Командование красной флотилии выбрало объектом для захвата форт Александровский с целью использования в качестве маневренной базы. 30 апреля суда флотилии высадили десант на берег Тюб-Караганского залива и захватили форт.

Расположенный на берегу полуострова Мангышлак форт занимал ключевое положение в центральной части Каспийского моря, но, не имея сухопутных коммуникаций, всецело зависел от морского подвоза.

7 мая отряд судов вышел из Астрахани в Тюб-Караганский залив. В составе отряда были подводные лодки «Минога» и «Макрель». 21 мая отряд кораблей британских интервентов в составе шести вооруженных пароходов подошел к Тюб-Караганскому заливу с запада. В результате пятичасового боя флот красных был разбит...

В ходе боя подводные лодки «Минога» и «Макрель» не смогли выйти в торпедную атаку из-за малых глубин. Однако «Макрель» напугала своим перископом вражеский отряд, который во избежание потерь развернулся и ушел с места боя. «Минога» же запуталась в стальном швартовном тросе и лишь благодаря мужеству экипажа сумела освободиться и всплыть после отступления флота неприятеля.

Это был единственный бой двух подводных лодок красных на Каспии. «Окунь» и «Касатка» в боевых действиях не участвовали.

В июне 1920 года база подводных лодок перемещается в освобожденный от белых Баку, и 5 июля балтийские лодки включают в состав Морских сил Каспийского моря.

В мае 1925 года каспийские подводные лодки были выведены из состава флота и затем разобраны.

Флотилия Северного Ледовитого океана

В составе Флотилии Северного Ледовитого океана с базированием в Кольском заливе (Александровск-на-Мурмане) находилась первая боевая подводная лодка русского флота «Дельфин», в Архангельском порту — малые подлодки № 1 и № 2, построенные по проекту «Голланд 27В». В сентябре 1917 года, совершив беспрецедентный переход из Специи (Италия) в Архангельск за 89 дней, к ним присоединилась подводная лодка «Святой Георгий», построенная фирмой «Фиат». Весной 1918 года при угрозе захвата интервентами лодка была приведена экипажем в нерабочее состояние и выброшена на берег Северной Двины. В 1919 году ее восстановили, и она вошла в состав подводных сил флота Советской республики. 7 мая 1920 года лодка была переименована в «Коммунар».

Подводные лодки на Севере в боевых действиях в рассматриваемый период участия не принимали.

Заключение

В целом в 1917–1920 годах подводные лодки военно-морского флота России использовались на Балтийском, Черноморском и Каспийском театрах боевых действий.

К боевым потерям подводных сил русского флота относятся четыре единицы Балтийского флота, погибшие в боевых походах. Остальные потери, как правило, были связаны с захватом враждующими сторонами портов, где базировались небоеспособные субмарины, либо ликвидацией подводных кораблей по политическим или экономическим причинам.

Беспорной победой русских подводников явилось потопление новейшего эскадренного миноносца Британского флота «Виттория».

Еще долгие годы ржавели балтийские «барсы» в гаванях Кронштадта и в Петрограде, а брошенный на чужбине

легендарный «Тюлень» доживал свой век в Бизерте. В стране не было средств на содержание подводного флота. Но уже 21 марта 1920 года на X съезде ВКП (б) было принято решение: «...принять меры к возрождению и укреплению Красного военного флота». И 14 апреля 1927 года в Ленинграде на Балтийском заводе была заложена первая советская подводная лодка «Декабрист».

Литература.

Дмитриев В.И. Атакуют подводники. М.: Воениздат, 1973.

ГЕРОИЧЕСКАЯ «ПАНТЕРА»

В истории отечественного подводного флота «Пантера» занимает особое место. Она единственная участвовала в трех войнах — Первой мировой, Гражданской и Великой Отечественной.

Подводная лодка «Пантера» была заложена в 1914 году на Адмиралтейском заводе в Петрограде, позднее ее строительство продолжилось на судостроительном заводе «Ноблесснер» в Ревеле (сейчас Таллин).

«Пантера» построена по проекту замечательного русского кораблестроителя, профессора Ивана Григорьевича Бубнова, автора первой русской боевой подводной лодки «Дельфин». Для Балтийского флота тогда строилось 18 подводных лодок типа «Барс». «Пантера» была спущена на воду 16 апреля 1916 года.

Тактико-технические элементы лодки: длина 68 м, ширина 4,5 м, осадка 4,2 м, надводное водоизмещение 650 т, подводное 782 т. «Пантера» могла развивать скорость 11 уз над водой и 8 уз под водой. Надводный ход обеспечивали два дизеля мощностью по 250 л. с., подводный — два электродвигателя по 450 л. с. На вооружении лодка имела 12 торпедных аппаратов и по одному 75-мм и 57-мм орудию. Экипаж насчитывал 39 чел.

Уже в июле 1916 года подводная лодка «Пантера» вступила в строй. Базировалась она в Ревеле и участвовала в Первой мировой войне, совершила 10 боевых походов. Основной задачей лодки было прикрытие минно-заградительных действий русского флота на Балтике, а также несение дозорной службы на подходах к базам флота.

В 1917 году экипаж «Пантеры» активно участвовал в Февральской и Октябрьской революциях. В начале октября «Пантера» находилась в боевом походе в районе Моонзунда

с целью противодействия немецкому флоту при проведении десантной операции.

25 октября 1917 года «Пантера» вошла в состав Красного Балтийского флота. Она участвовала в знаменитом Ледовом походе. Весной 1918 года вместе с другими подводными лодками «Пантера» в тяжелой ледовой обстановке прошла из Ревеля в Гельсингфорс, а оттуда — в Кронштадт. В пути лодка получила серьезные повреждения и по прибытии в Кронштадт стала на ремонт. Ее экипаж тогда состоял всего из нескольких человек, но они сумели преодолеть все трудности и провести свой корабль во льдах Финского залива.

Подводная лодка сразу же была включена в состав Действующего отряда Балтийского флота, и уже осенью 1918 года ее направили в Ладожское озеро. В декабре «Пантера» совершила исключительно смелый разведывательный поход, скрытно прорвавшись на Ревельский рейд, который тогда был занят британскими интервентами.

В течение 1918 года и первых месяцев 1919 года лодка несколько раз меняла места дислокации, участвовала в боевых походах. В одном из них в состоянии обледенения едва не пошла ко дну со всем экипажем.

Вот как рассказывает об этом походе командир «Пантеры» Александр Бахтин:

«3 часа ночи. Прошли траверз южного Гогландского маяка. Определяться стало затруднительно, волны уже перекачивались через рубку, обливая стоящих на ней людей с ног до головы холодной водой. Компас и пеленгатор обмерзли и покрылись льдом. Штурману приходилось прибегать к разным ухищрениям, чтобы сделать нужный отсчет, причем он получал ледяную ванну и бежал обратно мокрый. Карта потеряла свой чистый, аккуратный вид, промокла, курсы на ней размазались, да и по всей лодке стало сыро, холодно и неудобно... Через некоторое время перископы начали оттаивать, однако видно было хорошо только в кормовой перископ, носовой же торчал бесполезно, — как оказалось потом, он был погнут, отчего

его нельзя было опускать. Очевидно, он был погнут водой, представляя большое сопротивление вследствие намерзшего льда».

Снова «Пантера» вступила в строй лишь в середине лета 1919 года.

Несколько слов о командире корабля. Александр Николаевич Бахтин — дворянин, участник Первой мировой войны, кавалер орденов Святого Станислава и Святой Анны. После революции Бахтин уволился из военного флота, стал капитаном торгового судна, однако в 1918 году вернулся на военную службу и благодаря богатому боевому опыту был назначен командиром подлодки «Пантера».

23 июля 1919 года «Пантера» вышла из Кронштадта на разведку. В 11 ч 45 мин она пришла в Копорский залив и обнаружила там большую английскую подводную лодку, которая производила пробные погружения. Вскоре была замечена вторая подводная лодка, меньшего размера.

«Пантера» имела на борту всего две торпеды и атаковала вражеские субмарины последовательно: сначала была выпущена торпеда по первой лодке, затем по второй. С большой субмарины советскую лодку обнаружили и также выпустили по ней торпеду. Убедившись в безрезультатности атаки, командир «Пантеры» повторно выпустил торпеды в большую лодку, но снова безрезультатно. В 12 ч 20 мин «Пантера» ушла на глубину, и 24 июля вернулась в Кронштадт.

31 августа 1919 года «Пантера» вышла из Кронштадта в район Копорской губы. Перед командиром стояла задача атаковать английские корабли, которые блокировали выход советских кораблей из Кронштадта и обстреливали побережье в Копорском заливе.

Бахтин так описывал состояние моряков-подводников во время боевого похода: «Совершенно особое настроение создается на лодке, идущей в поход. Все береговые интересы, дела и радости забываются и какой-то невидимой перегородкой сразу отделяются от сознания. Лодка со всем ее экипажем

делается особым мирком. Быт сразу ограничивается узкими рамками походной жизни, складывающейся из специфических особенностей плавания. Все служебные дела, сложная совокупность отношений с другими кораблями, с начальством, с портом, с заводом остаются где-то сзади, далекими и ненужными».

В 14 ч 30 мин в перископ обнаружили корабль. Расстояние до него было большим, у лодки не хватило бы скорости его догнать. Бахтин принял решение не преследовать противника и продолжил движение. «Пантера» то погружалась, то всплывала на перископную глубину, пользуясь тем, что над морем стоял туман.

В 17 ч туман рассеялся, и британский эскадренный миноносец вновь обнаружили у южной оконечности острова Сескар, позднее рядом с ним был замечен еще один эсминец. Внимательно пронаблюдав за целями в течение часа, Бахтин выяснил, что они стоят на месте, вероятнее всего, на якоре. Лучшего момента для атаки придумать было невозможно, и Бахтин пошел на сближение.

Вынужденная постоянно находиться под водой, близко к поверхности, из-за неровностей грунта и отмелей лодка потихоньку маневрировала, подбираясь все ближе и ближе к эсминцу. К тому же необходимо было изменить установку глубины хода торпед, которые были подготовлены для стрельбы по крейсерам и прошли бы под корпусом эсминца, не причинив ему никакого вреда. Пришлось лечь на грунт, вытащить торпеды из аппаратов и изменить установку глубины их хода. На это ушло несколько часов.

В результате этих действий командир смог подготовить «Пантеру» к атаке. В 21 ч 16 мин, выйдя со стороны заходящего солнца, «Пантера» с расстояния 4–5 кабельтовых выпустила две торпеды. Вторая попала в цель. Эсминец сильно накренился, окутался облаком дыма и пара, а затем быстро ушел под воду. Это был новейший, постройки 1917 года английский эсминец «Виттория».

Вот как описывает это событие сам Бахтин:

«Полминуты еще не прошло после выхода торпеды, а уже для нас ясно, что — мимо.

— Левый — пли!

Снова крепкий удар, и вся лодка подкинута кверху. Даже рубка наружу. Рев и вой где-то рядом.

Вверху взрыв.

— В нос — команда! — кричу я. Надо утяжелить нос.

Теперь мы знаем: в этот раз угодили как следует.

Под обстрелом принимаем 300 пудов балласта и, как камень, идем на дно.

Слышен треск камней под кузовом.

Отрываемся быстро от грунта и все время, держась 80 футов, держим курс на Шепелевский маяк.

Через несколько минут я достаю альбом, в нем помечены суда всего мира.

Нахожу квадрат с фотографией миноносца под литерой «Н», беру ножницы и молча вырезаю. Окружающие меня понимают, что это значит.

Это я освобождаю альбом от «покойника».

К часу ночи доходим до полосы минных заграждений.

Дальше идти не решились.

Легли прямо на грунт «ночевать» на глубине 94 футов и до 6 ½ часов «спали».

Спали с мыслью, что вот-вот еще какой-нибудь командир неприятельской лодки так же бесстрастно и холодно достанет альбомчик и ножницы, разыщет там нашу «Пантеру» и одним поворотом руки освободит «свой» альбом от «чужого» покойника.

В 6 ½ часов утра снова идем под перископом.

И только у самых кронштадтских сетевых заграждений, пробыв 30 часов и 10 минут под водою, мы всплыли наверх. Сторожевые суда открыли нам ворота.

А в штабе уже было известно, что мы потопили вражеский миноносец.

С маяков служба связи сообщила в Кронбазу, что за нами охотились 9 миноносцев и несколько аэропланов.

Впоследствии, по английским источникам, мы узнали, что нами был взорван эскадренный миноносец «Виттория» (водоизмещение 1365 тонн, скорость 34 узла)».

Опыт и знания командира, слаженность в работе экипажа и удача помогли «Пантере» совершить первую в истории советского подводного флота успешную торпедную атаку.

После выстрела лодку сильно подбросило вверх. На короткое время над водой показалась ее рубка и носовая часть. Второй английский эсминец осветил место погружения «Пантеры» прожектором и открыл по ней стрельбу. Вскоре прилетели гидросамолеты, подошли миноносцы и катера. Девять кораблей, освещая море прожекторами, искали подводную лодку. Но Бахтин сумел оторваться от преследования. В 4 ч лодка всплыла для проветривания отсеков и зарядки аккумуляторной батареи. Уже через несколько минут после всплытия ее осветили прожектором, и погоня возобновилась. «Пантере» вновь удалось уйти от преследователей, но дышать в лодке становилось все труднее.

На рассвете командир приказал поднять перископ, необходимо было определить свое место, чтобы войти в проход минного поля на подступах к Кронштадту. Едва успели определиться, как за кормой показался перископ. Вражеская подводная лодка караулила здесь возвращающиеся из похода русские корабли. Пришлось снова погрузиться и вслепую идти через минное поле. Только в 11 ч, пройдя траверз Толбухина маяка, «Пантера» смогла всплыть в надводное положение. Преодолев все трудности, 1 сентября лодка благополучно вернулась в базу.

Успешная атака «Пантеры» стала первой победой советских подводников. Командование объявило экипажу благодарность, и каждый участник похода получил по новенькой кожаной куртке. Кроме того, 18 человек из экипажа лодки Реввоенсовет Балтийского флота наградил именными часами. Позднее

командир «Пантеры» А.Н. Бахтин первым в истории советского флота был награжден орденом Красного Знамени.

После Гражданской войны лодка использовалась для подготовки кадров подводников. В декабре 1922 года «Пантера» получила новое название «Комиссар», однако моряки продолжали называть ее прежним именем. В 30-е годы было решено модернизировать «Пантеру». На лодке смонтировали две прочных и одну легкую переборки, установили более мощные дизели и современную аккумуляторную батарею. В результате этого значительно повысилась живучесть лодки, улучшилась ее мореходность и возросла скорость хода.

В годы Великой Отечественной войны «Пантера» совершила боевой разведывательный поход, а 23 июля 1941 года во время налета немецкой авиации на Кронштадт сбила артиллерийским огнем бомбардировщик. Затем лодка-ветеран использовалась как зарядовая станция. Почти 39 лет находилась «Пантера» в боевом составе Балтийского флота. В 1955 году она была списана и разрезана на металл, хотя по праву могла стать мемориалом памяти первых российских подводников и музеем достижений кораблестроения периода Первой мировой войны.

В следующем году подвигу «Пантеры» 100 лет, и в этой связи в экспозиции нашего школьного музея будет организована выставка, посвященная «Прыжку “Пантеры”».

Литература и источники

1. Александров Ю.И. Отечественные подводные лодки до 1918 года. СПб.: ВТС Бастион. ООО «Восточный горизонт», 2002.
2. Быховский И.А. Героическая «Пантера». Л., 1966.
3. Гавриленко Г.И. История российского подплава // Тайфун. 1999. № 3.
4. Ковалев Э.А. Командиры первых российских подводных лодок // Подводник России. 2003. № 2.
5. Пожарский А.М. Подводное плавание России 1834-1918 гг. СПб.: РБИЦ «Блиц», 2011.
6. Русские подводные лодки 1834-1923 гг. Т. 1. Ч. 1. СПб., 1994.

7. *Цветков И. Ф.* Подводные лодки типа «Барс». Самара: Истфлот, 2007.
8. *Бахтин А. Н.* На «Пантере». <http://militera.lib.ru/memo/russian/fromunder/08.html>
9. *И. Быховский.* Слово о «Пантере». <https://flot.com/publications/books/shelf/heroicships/66.htm>
10. Модель подводной лодки «Пантера».
11. <https://izi.travel/ru/922a-model-podvodnoy-lodki-pantera/ru>
12. «Пантера». Историческая справка. <http://www.deepstorm.ru/DeepStorm.files/under1917/Bars/pantera/pantera.htm>
13. Подвиг «Пантеры» — первая победа советских подводников. <http://www.korvet2.ru/podvig-pantery.html>
14. Подводный флот России в Гражданскую войну и интервенцию. <http://altjer.ru/rubr/podvodnyiy-flot-rossii-v-grazhdanskuyu-voynu-i-interventsiyu/>

ИСТОРИЧЕСКИЕ ВЕХИ СОЗДАНИЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЫ КРАСНОГО ФЛОТА

Первое Общество спасания при кораблекрушениях было организовано в Англии сэром У. Хилари в 1824 г. В Бельгии и Дании общества спасания людей на водах создавались под патронажем морского министерства и министерства земледелия в 1838 г. и 1850 г. Во Франции и Германии спасательные общества были образованы в 1865 г. Кроме помещений и благотворительных взносов, в том числе портовых и судовых пошлин, им выделялись плавсредства, спасательное снаряжение, ракеты, назначался обслуживающий персонал.

В дореволюционной России не существовало единой аварийно-спасательной службы и вопросы судоподъема и оказания помощи на море решались разрозненными организациями. Например, подъем затопленных в Севастопольской бухте судов осуществлял в 1858–1860 гг. американский предприниматель Джон Гоуэн. Организация спасательного дела строилась на ведомственных и общественных началах с привлечением служащих морских таможен и пограничной стражи, подчиненных Министерству финансов. Существенную роль играл Гидрографический департамент Морского министерства, создавший, наряду с береговыми маяками и лоцманскими постами на побережьях, в 1863 году четыре спасательные станции. Они находились в подчинении Дирекции маяков и лоций Гидрографического департамента. По статистике только на Белом море за год гибло до 75 судов. Морской технический комитет уже в 1870 г. разрабатывал меры и рекомендации по предупреждению аварийности кораблей и судов, их оснащению спасательным инвентарем, ввел в обязательные нормы снабжения кораблей пластыри различного типа, средства спасения, штат корабельных водолазов.

В 1872 г. при поддержке Морского министерства учреждается Общество подания помощи при кораблекрушении. Особый комитет из представителей Морского министерства и Министерства финансов, биржевых комитетов под председательством адмирала К.Н. Посыета утвердил его Устав. Издавались журналы, инструкции и брошюры с рисунками по применению спасательного снаряжения. Учрежденная на Балтике в 1873 г. таможенная крейсерская флотилия за год предотвратила 43 кораблекрушения и аварии судов в районах Моонзундского архипелага и Рижского залива, а за 25 лет было спасено 1450 жизней¹. В 1890 г. обществу передали организованные ранее спасательные станции Морского министерства. Их содержание осуществлялось за счет добровольных взносов и пожертвований губернаторов, министров, купцов, церкви, капитанов и граждан. На взносы закупались плавсредства и имущество, проводилась подготовка спасателей. В окружных обществах руководителями выбирались командиры портов, представители из пограничной стражи, таможни и Дирекции маяков и лоций. На морских станциях в штате находились старшина (атаман) и до 10 спасателей — обычно из Пограничной стражи, лоцманов, подготовленных монахов, моряков торгового флота и местных жителей. Для крейсирования в опасных районах (до 5 месяцев в течение года) применялись 15-метровые норвежские боты. Привлекались плавсредства общества лоцманов. На крупных барказах уже ставили паровые машины, а сами станции оснащались телеграфными аппаратами. Только на Балтике за первые 25 лет «спасательными крейсерами» (ботами) была оказана помощь 660 судам. С 1892 г. по Уставу Общества спасание судов и граждан распространили на все внутренние воды России.

Беспрецедентными по масштабам были организованные Главным морским штабом поиски в 1893 г. затонувшего

¹ Энциклопедический словарь / Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А.— М.: Семеновская тип., 1890.

в шторм броненосца береговой обороны «Русалка». В них участвовали 15 кораблей и пароходов с тралами, гальваническими искателями, азростатами и водолазами в течение трех месяцев. Обнаружили «Русалку» только в 2003 г. До 1900 г. в России была оказана помощь более 1000 судам и спасено 11 тыс. человек, что характеризует востребованность спасательной службы.

Кронштадтская водолазная школа, организованная в 1882 г., способствовала становлению судоподъема и спасательного дела. До революционных событий 1917 г. она выпустила около 2600 специалистов водолазного дела. С их участием было осуществлено обследование затонувшего в 1896 г. на глубине 32 м броненосца «Гангут», района гибели броненосца «Русалка» с глубинами до 70 м, выполнен ремонт в открытом море рулей крейсеров «Жемчуг» и «Изумруд». Развитию аварийно-спасательного дела послужило основание в 1884 г. Российско-Балтийского спасательного общества «Нептун», которое выполняло большой объем работ: разгрузку кораблей, заделку пробоин пластырем на подкильных концах, ликвидацию повреждений корпуса, подкрепление переборок, откачку воды из затопленных помещений, стаскивание с мели. Судовой состав общества «Нептун» включал пароходы «Котлин», «Эрви», «Метеор» и «Карин». Уже в 1885 г. «Нептун» спас на Балтике 22 больших парохода. На его счету снятие с мели в 1895 г. крейсера «Россия», броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин» у о. Гогланд (1899 г.), императорской яхты «Штандарт» (1907 г.), крупнейшего в русском торговом флоте парохода «Россия» (1911 г.), подъем парохода «Владимир» на рейде Кронштадта ².

Водолазы Дальневосточной спасательной партии и портовые буксиры в 1904 г. участвовали в оказании помощи и снятии с мели крейсера «Богатырь». Спасатели активно использова-

² Спасатели Военно-Морского Флота / под ред. В.Н. Илюхина. — СПб.: тип. 40 ГНИИ, 1999.

ли паровые лебедки, водяные прямоугольные цистерны, мощные насосы, плавкраны, бетон для пробоин, применялся сжатый воздух, практиковалась установка кессонов. Профессор К. Нехаев в книге «Поднятие затонувших судов» отмечает, что к XX в. практических руководств по спасательным работам в Европе не было.

В канун Первой мировой войны Морское министерство занялось созданием специальных аварийно-спасательных водолазных партий и судов. Особое место в спасательных работах стало занимать оказание помощи аварийным подводным лодкам и спасение их личного состава. Если к 1900 г. в мире насчитывалось 12 боевых лодок, то за последующие 14 лет их стало больше 300 единиц, из которых 25 погибло в мирное время. Для аварийно-спасательных работ стали применять мощные краны, спасшие экипажи лодок «V-3», «Миного», «АГ-16». Особенности конструкции и расширение районов плавания лодок требовали новых подходов к средствам их спасения и подъема из-под воды. В 1907 г. в Германии появилось первое специальное судоподъемное судно с двумя корпусами «Вулкан», грузоподъемностью 500 т. До Первой мировой войны в мире были построены 6 подобных судов, одно из них — «Волхов», впоследствии знаменитая «Коммуна», поднявшая 14 подводных лодок. Судно было спроектировано в 1911 г. по заказу Главного морского штаба и подняло флаг 27 июля 1915 г. Спасатель водоизмещением 3100 т, длиной 96 м и грузоподъемностью более 1000 т использовался в качестве плавучей базы подводных лодок в Ревеле и Гельсингфорсе. Первыми успешными операциями стали подъем летом 1917 г. в Аландских шхерах затонувшей подводной лодки «АГ-15» водоизмещением 355 т с глубины 27 м, а уже в сентябре подняли «Единорог» с глубины 17 м.

До 1917 г. для оказания помощи судам и производства спасательных работ существовали водолазные артели и водолазные спасательные партии военных портов с буксирами, а также соответствующие службы при министерских департаментах.

В 1912 г. на Черноморском флоте в дополнение к партии Севастопольского порта создается водолазная спасательная партия во главе с офицерами Кронштадтской школы Ф. Шпаковичем и Л. Желяховским с новым спасательным судном «Черномор». Это заметно подняло уровень подводно-технических работ и позже помогло при подъеме взорвавшегося в октябре 1916 г. в Севастополе линкора «Императрица Мария»³.

Вместе со спасательными партиями по приказу морского министра открываются должности флагманского водолаза на флотах и портовых водолазных офицеров при всех портах России. Вместо добровольных обществ и комитетов спасения на водах при Морском министерстве создаются штатные спасательные подразделения, оснащенные портовыми и морскими буксирами. Применение мотопомп, сжатого воздуха, новых спасательных средств и инструментов улучшило качество спасательных работ на флотах. Однако Первая мировая война, революционные события и Гражданская война отрицательно сказались на спасательных и судоподъемных работах, подготовке водолазов; практически все морские спасательные станции оказались заброшены. Выделялась лишь созданная для подъема затонувшего в Севастополе линкора специальная «Мариинская спасательная партия», включавшая более 300 специалистов⁴.

Зато проявилась революционная активность специалистов Водолазной школы. Еще накануне 1917 г. на плавбазе «Африка» существовал революционный кружок, включавший водолазов, участвовавших затем в Февральской революции, охранявших дворец М. Кшесинской и штурмовавших Зимний. Среди руководящего состава — водолаз Николай Измайлов, возглавивший Центробалт, а впоследствии командующий Морскими силами Юго-Западного фронта. Начальником его штаба был во-

³ Жбанов А.В. Севастопольские гидронавты / А.В. Жбанов, А.А. Помозов, Д.А. Жбанова. — Севастополь: тип. «Гуляев М.С.», 2009.

⁴ НИР «Очерк» / под ред. В.Н. Илюхина. — Ломоносов: тип. 40 ГНИИ МО, 1995.

долаз Н. Душинов, в прошлом член Кронштадтского Совета. Выпускника школы водолазов Павла Дыбенко после Октябрьской революции 1917 г. назначили первым наркомом по морским делам. А. Зосимов, окончивший в 1908 г. водолазную школу, стал заместителем коменданта Кронштадта, а затем членом Реввоенсовета Черноморского флота.

Заключение Брестского мира лишило страну Черноморского флота, затопленного в Азовском море, Цемесской бухте, уведенного в оккупированную Одессу и Стамбул. Балтийский флот был заперт в Финском заливе без топлива и экипажей, ушедших на фронт. Крейсеров практически не осталось, число миноносцев уменьшилось в 10, а подводных лодок — в 15 раз. С 1918 по 1922 г. численность моряков сокращается с 86 тыс. до 36 тыс. человек. В условиях разрухи флотское имущество расхищалось. Оставшееся без внимания Общество спасения на водах в 1918 г. передало Главному управлению водного транспорта. В водолазной школе осталось всего 15 комплектов водолазного снаряжения.

Несмотря на революционные трудности в феврале 1918 г. на базе Кронштадтской водолазной школы создали Всероссийский союз водолазов, объединивший 200 профессионалов с целью сохранить материальную часть, защитить свои права. Штат комплектуется военными моряками, а вольнонаемные зачисляются на военную службу. В закрепление профсоюзного решения 19 июня 1919 г. выходит декрет СНК о национализации водолазного имущества и передаче его в Главное управление водного транспорта, за исключением имущества военного флота. Для оказания помощи терпящим бедствие судам в конце 1919 г. на Балтийском и Белом морях формируются водолазно-спасательные партии.

После освобождения Крыма в декабре 1920 г. выходит постановление о подъеме судов, в развитие которого 5 января 1921 г. принимается Декрет СНК о сосредоточении работ по подъему затонувших судов на Черном и Азовском морях. Работы поручаются Наркомату по морским делам. Это стало важ-

ным этапом развития судоподъемной и аварийно-спасательной службы Красного флота. Разработка программ судоподъемных работ, их очередность и сроки согласовывались с Народным комиссариатом путей сообщения. 21 февраля 1921 г. такое же решение принимается по Балтийскому, Белому морям и Мурманскому району Баренцева моря. Создаются управления по судоподъему в Петрограде и Архангельске. В октябре 1921 г. была образована Центральная морская комиссия для определения очередности работ по восстановлению РККФ.

В дальнейшем с введением новой экономической политики и ограниченными возможностями Красного военного флота развитие судоподъема и спасательных работ возложили на Наркомат путей сообщения, курировавший морской и внутренний водный транспорт. Наркоматом руководил Ф.Э. Дзержинский с 1921 по 1924 г. Подъем судов имел большое значение для восстановления флота и экономики страны, требовал хорошо оснащенной специализированной организации. Ее в стране не было, зато возникли мелкие частные фирмы по добыче из аварийных и затонувших судов ценных металлов, механизмов и оборудования, грузов. Так, танкер «Эльбрус», затонувший еще в 1916 г., поочередно пытались поднять частная фирма «Маклорен», черноморское отделение «Госсудоподъема», новороссийское отделение строительной организации «Кавгидрострой». Осуществил подъем судна лишь ЭПРОН в 1925 г. Специализированная «Марпартия» после подъема в 1921 гг. линкора «Императрица Мария» выполнила еще ряд спасательных работ на Черном и Азовском морях ⁵.

В марте 1921 г. при Техническом водном управлении создается отдел судоподъемных, водолазных и водоспасательных работ, а затем Центральная водолазная база в Ленинграде со своей школой на 50 курсантов. В 1922 г. при НКПС создается трест «Госсудоподъем» с отделениями (группы и партии судоподъемных работ) на всех морях с предписанием работать на

⁵ История 40 НИИ АСД / под ред. В.Л. Зарембовского. — Ломоносов: тип. 40 НИИ АСД, 1987.

коммерческих началах.

Однако сохранить ведущую роль тресту не удалось, поскольку 17 декабря 1923 г. при ОГПУ открываются штаты (58 человек) и создается Экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН), деятельность которого быстро охватила круг судоподъемных, подводных и аварийно-спасательных работ, в том числе по договорам с Наркоматом по морским делам. Первым начальником ЭПРОНа (по совместительству с основной работой) стал чекист Лев Николаевич Захаров (Мейер), подняв организацию к 1930 г. на высокий уровень. К началу Великой Отечественной войны окрепшим ЭПРОНом (3000 человек) успешно руководил Фотий Иванович Крылов. Начав с поиска золота на затонувшем винтовом пароходе «Принц», молодая организация с опытными водолазами быстро зарекомендовала себя как ведущая в области спасательных и судоподъемных работ.

Наркомат путей сообщения в феврале 1925 г. передал все функции и материальную часть черноморских портов в распоряжение ЭПРОНа со штатом 180 человек. Скоро ЭПРОН становится основной организацией по проведению аварийно-спасательных работ на всех акваториях страны. Летом и осенью 1925 г. эпроновцами под Новороссийском были обнаружены и обследованы 10 кораблей, затопленных моряками Черноморского флота в 1918 г. На их подъем был заключен договор с РККФ, активно помогавшим становлению ЭПРОН выделением плавучих и технических средств, проводя тральные работы по поиску затонувших судов. В 1926 г. в составе ЭПРОНа находились 5 спасательных судов, 3 буксирных катера, 4 моторных катера, 2 моторных водолазных барказа, 10 гребных водолазных барказов, 6 барж, а также 10 понтонов общей грузоподъемностью 2520 т. Персонал — 360 человек. ЭПРОН с его подразделениями становится хозрасчетным государственным предприятием, а кадровый состав получает право ношения формы одежды РККФ. Для судов вводится кормовой флаг и брейд-вымпел. В 1927 г. ЭПРОН с помощью спасательного судна «Комму-

на» выполняет подъем английской подводной лодки «L-55», затонувшей в Финском заливе в 1919 г. в ходе боя с эсминцами «Азард» и «Гавриил». Через 3 года она была восстановлена, вступила в строй и применялась для испытаний ⁶.

В 1928 г. происходит объединение бывшей Кронштадтской водолазной школы (в составе Учебного отряда Балтийского флота) с водолазными курсами ЭПРОНа из Балаклавы в Водолазную школу ЭПРОНа. Затем в 1931 г. она объединяется с водолазной школой Центральной водолазной базы НКПС. Возникший в Балаклаве Военно-морской водолазный техникум стал общесоюзным центром подготовки водолазов. К 1931 г. ЭПРОН передается из ОГПУ Наркомату путей сообщения (позже — Наркомату водного транспорта) с оперативным подчинением наркомату по военным и морским делам. Главное управление ЭПРОНа с 1931 г. находится в Ленинграде. Кроме судоподъема приказом наркома путей сообщения от 18 января 1931 г. и постановлением Совета Труда и Обороны от 26 сентября 1932 г. на него возлагаются аварийно-спасательные, водолазно-строительные и подводно-технические работы. При Главном управлении ЭПРОНа создаются аварийно-спасательный отдел и служба связи с аварийными судами с центральной радиостанцией в Ленинграде, укрепляется материальная база.

Организация аварийно-спасательного обеспечения РККФ определялась Положением об аварийно-спасательной службе на морских силах морей и военных флотилий, введенным приказом Реввоенсовета СССР № 132 от 1933 г. Издается первое пособие «Подъем затонувших судов и борьба с аварийными повреждениями». После присоединения Астраханской и Отдельной Дальневосточной партии ЭПРОН стал организацией всесоюзного масштаба, несшей теперь водолазную и аварийно-спасательную службу и на побережье Дальнего Востока. В оперативном отношении при выполнении аварийно-

⁶ Бурняшев А.А. Юбилей ЭПРОНа / А.А. Бурняшев // Нептун. 2013. № 5.

спасательных работ и поддержании в готовности своих подразделений к проведению специальных операций ЭПРОН по-прежнему подчинялся наркому Морских сил РККА.

В период с 1932 по 1935 г. ЭПРОНОм были подняты четыре башни «Императрицы Марии» в Севастопольской бухте и две башни линкора «Свободная Россия» массой 1200 т под Новороссийском ⁷. В 1933 г. на Белом море понтонами поднимают ледокол «Садко», у Шпицбергена ледокольный транспорт «Малыгин», а на Балтике подводную лодку «Рабочий» с глубины 84 м. Совершенствовалось водолазное и спасательное дело по освоению глубин с участием лаборатории академика Л.А. Орбели. Это ускорило создание к 1934 г. индивидуально-спасательных аппаратов для всплытия подводников из аварийной подводной лодки. В Водолазном техникуме организуются курсы по обучению подводников. Через два года, начиная с Тихоокеанского флота, водолазы обеспечивают отработку выхода экипажей из подводной лодки с глубины от 10 до 70 м.

В 1934 г. в регионах СССР и на флотах числилось 7 экспедиций, 10 аварийно-спасательных отрядов (вместо бывших партий), производственные мастерские в Ленинграде и Севастополе. Экспедиции находились в оперативном подчинении Главного управления ЭПРОНа в Ленинграде. В функции аварийно-спасательных отрядов входило и оказание помощи судам в море. Эта структура сохранялась до Великой Отечественной войны.

В 1937 г. впервые при спасательных работах у Новой Земли на ледоколе «А. Сибиряков» применили подводную электросварку. В это же время на советских верфях и за рубежом активно строят новые спасательные суда, ремонтируют и переоборудуют поднятые. В период 1936–1937 гг. вводятся воинские звания начальствующего состава ЭПРОНа,

⁷ Сборник ЭПРОН № III–V / под ред. Ф.И. Крылова. — Л.: тип. ЭПРОН, 1934.

разрабатываются Положение об аварийно-спасательной службе на Морских силах РККА и Положение об аварийно-спасательной службе на морях и реках СССР, утвержденные наркомом обороны и Наркомводом. В них уточняются задачи по оказанию помощи кораблям и судам, порядок подготовки, финансирования и снабжения аварийно-спасательных отрядов. Была разработана Инструкция по оказанию помощи потерпевшей аварию подводной лодке, определявшая порядок помощи подводникам, организацию дежурных сил флотов, имевших в составе спасательные суда, буксиры, краны, килекторы, понтоны. Все порты, наркоматы и организации, имеющие плавсредства, были обязаны передавать их и необходимое имущество в распоряжение ЭПРОНа при авариях кораблей, поиске подводных лодок и проведении гидротехнических работ. В мирное время ЭПРОН спас сотни аварийных или терпящих бедствие кораблей и судов, а в начале Великой Отечественной войны был передан из наркомата морского флота и преобразован в Аварийно-спасательную службу ВМФ СССР.

К 1938 г. было спасено 188 отечественных и иностранных судов, поднято со дна 229 кораблей и судов. В предвоенные годы ЭПРОН насчитывал около трех тысяч человек, в том числе 600 водолазов. ЭПРОН, входивший в состав Наркомата ВМФ, имел в своем составе 28 спасательных судов и буксиров, плавбазы и килекторы для судоподъема, специализированные суда, более 50 водолазных ботов, парк понтонов.

30 декабря 1937 г. принимается Постановление ЦИК и СНК СССР о переименовании Морских сил РККА в Военно-Морской Флот СССР. Аварийно-спасательная служба вступила в новый этап развития.

⁸ Чикер Н.П. Служба особого назначения. — М.: изд. ДОСААФ, 1975.

ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ ВЫПУСК СЛУШАТЕЛЕЙ ВОЕННО-МОРСКОГО ОТДЕЛА МОРСКОЙ АКАДЕМИИ 1919–1920 гг.

После революционных потрясений 1917 г. в связи с начавшейся Гражданской войной и военной интервенцией постановлением Коллегии Народного комиссариата по морским делам РСФСР от 7 июня 1918 г. учебная деятельность в Морской академии (так стала называться Николаевская морская академия с 1917 г.) была прекращена до особого распоряжения. Штат профессорско-преподавательского состава был сокращен с 64 до 31 человека. В то же время научная деятельность академии продолжалась и шла по двум направлениям:

— разработка курсов по всем военно-морским дисциплинам с учетом опыта войны;

— участие профессорско-преподавательского состава в работе военно-морской исторической комиссии по изучению и исследованию опыта войны на море 1914–1918 гг.

Члены военно-морской исторической комиссии проделали огромную работу по поиску, сбору и систематизации документальных материалов, относящихся к Первой мировой войне. В дальнейшем собранный материал послужил источником при разработке учебных курсов и научных трудов, отразивших опыт войны.

В декабре 1918 г. морской отдел Реввоенсовета республики в связи с острой нехваткой подготовленных кадров на флоте дал указание академии о необходимости рассмотреть вопрос о возобновлении учебной деятельности в военно-морском отделе в самое ближайшее время с целью подготовки высококвалифицированных специалистов для флота. Руководством Морской академии вопрос о возобновлении учебных занятий был рассмотрен, и 23 декабря 1918 г. на состоявшейся в академии конференции было принято решение о возобновлении занятий

с 1 апреля 1919 г. Всего в состав первого советского набора слушателей для подготовки на курсе военно-морского отдела Морской академии было включено 17 человек, в основном молодых офицеров старого флота, рекомендованных реввоенсоветами флотов (табл. 1).

Таблица 1

Слушатели первого советского набора военно-морского отдела

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Примечание
1	Брусилов Сергей Львович	До 1917 г. лейтенант, в 1917 г. командовал эм «Дельный». С 1918 г. на службе в РККФ, 1-й помощник начальника оперативного отдела управления Штаба ВМС Республики
2	Загуляев Сергей Поликарпович	До 1917 г. мичман, плутонговый командир лк «Петропавловск»
3	Лагодовский Борис Федорович	До 1917 г. мичман, ревизор лк «Гангут»
4	Лемишевский Павел Викторович	До 1917 г. лейтенант, вахтенный начальник крейсера «Баян»
5	Назаревский Николай Александрович	До 1917 г. мичман
6	Подерни Вадим Алексеевич	До 1917 г. лейтенант, минный офицер 1-го дивизиона подводных лодок Балтийского флота
7	Поляк	
8	Свободин	
9	Скрягин Георгий Сергеевич	До 1917 г. лейтенант, военный летчик
10	Софронов	
11	Спиридонов	

12	Ставицкий Сергей Петрович	До 1917 г. ст. лейтенант, ст. артиллерист кр «Громобой». С 1918 г. на службе в РККФ, участник Ледового похода, командир лк «Петропавловск»
13	Товстолес Сергей Павлович	До 1917 г. мичман
14	Тошаков	
15	Третьяков	
16	Франтц Константин Карлович	До 1917 г. мичман, в 1918 г. инженер-механик эм «Гавриил»
17	Хвощинский	

Аббревиатуры: кр — крейсер, лк — линейный корабль, эм — эскадренный миноносец.

Из-за острой нехватки на флоте квалифицированных специалистов обучение в военно-морском отделе академии велось по сокращенной (ускоренной) 18-месячной программе. За этот период слушатели должны были изучить более полутора десятков дисциплин, из которых профилирующими были стратегия, тактика, военно-морская статистика и служба Генерального штаба. Полный перечень дисциплин, входивших в учебный план 1919/1920 учебного года, приведен в табл. 2.

Таблица 2

Перечень дисциплин учебного плана 1919/1920 учебного года¹

№ п/п	Цикл / дисциплина	Состав цикла	Кол-во часов	Примечание
1	Цикл «Стратегия»	Философия войны	20	В 1920 г. Стратегия чистая переименована в Стратегию общую
		Стратегия чистая	20	
		Прикладная морская стратегия	80	
		Практические занятия по стратегии	300	

2	Цикл «Тактика»	Боевая деятельность Тактические свойства оружия Элементы авиации и авиация в целом	180 30	Из 180 ч — 40 ч лекцион- ных и 140 ч практических занятий
3	История военно- морского искусства			
4	Служба Генерального штаба			
5	Военно-морская статистика			
6	Морское международное право			
7	Политическая экономика (война и экономическая жизнь)			
8	История мировой войны			
9	Политическая история			
10	История революционного движения			
11	Фортификация приморских укреплений			
12	Портостроение			
13	Военно- сухопутное дело			

14	Теория корабля			
15	Цикл «Высшая математика»	Высшая математика Теория вероятности Теоретическая механика		
16	Логика			

К чтению лекций в военно-морском отделе привлекались такие известные ученые, как штатные преподаватели Морской академии Николай Лаврентьевич Кладо, Борис Борисович Жерве, Павел Васильевич Гельмерсен, Всеволод Евгеньевич Егорьев, Михаил Александрович Петров, Леонид Георгиевич Гончаров, Александр Викторович Шталь и, конечно, Алексей Николаевич Крылов. Теоретический материал, полученный на лекциях, закреплялся и отрабатывался на практических занятиях. К чтению лекций по вспомогательным дисциплинам приглашались преподаватели других вузов Петрограда. Например, фортификацию приморских укреплений читал военный инженер, профессор Военно-инженерной академии Виктор Васильевич Яковлев, а портостроение — инженер путей сообщения, преподаватель Института инженеров путей сообщения Валерьян Евгеньевич Ляхницкий.

По всем предметам были разработаны лекционные курсы, из которых особо следует отметить курс В.Е. Егорьева. Накопленный за время Первой мировой войны богатый опыт позволил Всеволоду Евгеньевичу Егорьеву, признавшему советскую власть и перешедшему в 1917 г. на службу в Морскую академию, в кратчайшие сроки разработать теоретический курс военно-морской географии и военно-морской статистики. В своей автобиографии Всеволод Евгеньевич по этому поводу писал: «В Морской Академии я начал работать с конца 1917 года. Предыдущая (до революции) деятельность, заграничные плавания, Географическое общество и работа

в Морском генеральном штабе по изучению морских театров и иностранных флотов определили интерес к научной работе в Морской Академии и ее дальнейшую направленность по военно-морской географии»².

В 1919–1920 учебном году Всеволод Евгеньевич прочитал в Морской академии курс лекций, а в 1920 г. на основе этого курса подготовил к печати фундаментальный труд «Военно-морское географическое и военно-морское статистическое изучение государств» объемом более 10 печатных листов. В вводной части курса он писал: «...в основу курса будет заложено не конкретное изучение элементов военной мощи различных государств, а ознакомление с методами изучения этих элементов у любого государства... на примере (для практических целей) одного определенного государства ...»³ Это был фундаментальный научный труд, в котором впервые достаточно глубоко и полно были изложены история предмета, его методология, цели и задачи, а также даны практические рекомендации по работе службы статистики в Генеральном штабе⁴. Труд В.Е. Егорьева высоко оценил один из крупнейших специалистов в области военной статистики Владимир Александрович Златолинский. В журнале «Военная наука и Революция» (июль-август 1921 г.) о нем был напечатан развернутый положительный отзыв⁵.

Высоко ценили преподавательские способности В.Е. Егорьева и слушатели. Один из слушателей первого советского набора, будущий преподаватель академии Константин Карлович Франц в 1943 г. написал следующие строки: «...военно-морская статистика, предмет, который вел Всеволод Евгеньевич Егорьев, был одним из наиболее организованных и конкретно поставленных. Крайняя актуальность, содержательность и интересно направленная программа, обилие пособий, тут же используемых в аудитории, простой, доходчивый, обостренный самоанализом способ изложения лекций, параллельно оснащавшихся прекрасно организованными практическими занятиями, все это создало из предмета Всеволода Евгеньевича,

являвшегося во многом творцом своей науки, большой вклад в наши военно-морские знания и в значительной мере их организовало. Полагаю, что я не только буду близок к истине, но и выскажу и самую истину, заключавшуюся в том, что Всеволод Евгеньевич не только приобщил нас к знаниям, но явился ярким, живым примером в деле организации и проведения учебных занятий. Его преподавание, возможно, помимо воли лектора, оказалось имеющим и большое воспитательное значение»⁶.

Не менее высоко оценивалось преподавательское мастерство А.Н. Крылова, Л.Г. Гончарова и А.В. Шталя. При этом следует отметить, что работать профессорско-преподавательскому составу и обучаться слушателям приходилось в чрезвычайно трудных условиях. Константин Карлович Франц так пишет об этом: «...бывало, приходили в аудиторию не раздеваясь, в шинелях, в валенках и составляли свои записки окоченевшими руками при 2–3-градусном морозе. Не всегда было благополучно из-за перебоев в городском транспорте; жили в разных районах города на частных квартирах. Тем не менее Александр Викторович Шталь строго лично следил за аккуратностью наших посещений занятий, сам отмечая время прихода каждого и сурово относился к запоздавшим. Им была создана должная дисциплина, и классные часы занятий протекали, несмотря на особенности жизни того времени, вполне нормально»⁷.

По этому же поводу в ходатайстве в адрес Морского генерального штаба от 11 февраля 1920 г. за подписью начальника академии Алексея Николаевича Крылова указывалось, что «Учебный Совет Военно-Морского отдела академии обсудил на своих заседаниях 2 и 9 февраля 1920 года вопросы, касающиеся успешности выполнения слушателями практических работ и выяснил, что большинство этих работ (по некоторым предметам от 50 до 100%) не выполнено». Далее Совет указывал, что «причиной этого являются исключительно трудные жизненные условия, в которых слушателям приходится работать, а именно отсутствие отопления и освещения, в результате чего вне стен академии заниматься почти не представляется

возможным». Для ликвидации отставания от программы изучения дисциплины Совет предложил «в следующие 1,5–2 месяца чтение лекций прекратить и использовать высвободившееся время исключительно для проведения практических занятий»⁸.

После завершения теоретического курса, летом 1920 г. слушатели Морской академии были откомандированы на только что освобожденный от интервентов Север, где им предстояло выполнить летние практические работы по военно-морской статистике. Непосредственно перед поездкой Всеволодом Евгеньевичем Егорьевым был прочитан цикл ознакомительных лекций по Северному театру. В задание каждого слушателя входило изучение на месте и описание намеченного для него участка мурманского побережья и составление эскизного плана для организации его обороны.

Мобильной базой для слушателей и сопровождавших их преподавателей Морской академии послужил вспомогательный крейсер (бывший ледокол) Беломорской флотилии «Канада» (впоследствии «Ф. Литке»). В результате слушателями академии был обследован значительный участок побережья, включая Кольский залив, залив Печенга и остров Кильдин. После сбора материала на местах слушатели проводили их предварительную обработку на борту «Канады». Накапливаемый материал систематизировался, а окончательно его обрабатывали уже в академии после завершения экспедиции. Исполненные по результатам летних практических занятий работы слушатели докладывали на Ученом совете академии, а затем отпечатанные на машинке экземпляры направлялись в Главный морской штаб республики и фундаментальную библиотеку академии.

Завершающим этапом изучения циклов «Стратегия» и «Тактика», а также дисциплины «Военно-морская статистика» была стратегическая военно-морская игра.

При подготовке стратегической игры со слушателями первого советского набора профессорско-преподавательский состав ориентировался на правила игры, разработанные еще до революции. Однако сжатые сроки обучения (1,5 года вместо

2,5 лет) и продолжавшаяся Гражданская война наложили свой отпечаток на организацию ее подготовки и проведения.

Так, если в условиях мирного времени слушатели готовились к проведению стратегической игры на протяжении почти двух лет обучения (на первом и втором курсах академии), то в соответствии с учебной программой 1919 г. на подготовку было отведено только шесть месяцев.

По сложившейся традиции для подготовки и проведения стратегической игры слушатели Военно-морского отдела были разделены на «красную» и «синюю» партии, которые должны были представить свои варианты решения поставленной Морским генеральным штабом стратегической задачи. Поименный состав партий приведен в табл. 3⁹.

Таблица 3

Состав участников стратегической игры первого советского набора

№ п/п	«Синяя» партия	«Красная» партия	Примечание
	Слушатели		
1	Подерни	Брусилов	Руководитель партии (командующий флотом)*
2	Ставицкий	Загуляев	
3	Свободин	Лемишевский	
4	Хвоцинский	Полляк	
5	Франтц	Скрягин	
6	Спиридонов	Софронов	
7	Назаревский	Тошаков	
8	Лагодовский	Товстолес	
9		Третьяков	

*Руководители партий выбирались самими участниками из состава слушателей.

Руководителями стратегической игры были назначены преподаватель прикладной стратегии Гельмерсен Павел Васильевич и профессор кафедры тактики Гончаров Леонид Григорьевич (руководитель и помощник руководителя)¹⁰. Обязанности руководителя группы посредников взял на себя начальник Морских сил Балтийского флота Зеленой Александр Павлович, которого в июне 1920 г. сменил Раскольников Федор Федорович¹¹. Посредниками от флота были назначены старший морской начальник в Петрограде Сполатбог Александр Николаевич и начальник Действующего отряда судов Балтийского флота Дмитриев Степан Николаевич¹², а также преподаватель Первых артиллерийских курсов, профессор Измestьев Петр Иванович¹³. В качестве наблюдателей на стратегическую игру были приглашены слушатели строевого отдела Артиллерийской академии.

Замыслом игры, утвержденным Генмором (Морской генеральный штаб), предусматривалось, что в 1920 г. бывшие остзейские губернии Российской империи Лифляндия и Эстляндия воссоединились с Россией. Кроме того, начиная с 1921 г., Россия энергично приступила к оборудованию морской операционной базы в Моонзунде и достройке, ремонту и боевой подготовке своего флота. На этом фоне осложнились отношения между Россией и Польшей, поддерживаемой Великобританией. Политическая цель Великобритании и Польши — отторжение у России Эстляндии и Лифляндии, уничтожение русской морской силы на Балтийском море. Усиление напряженности между сторонами ожидалось в марте 1923 г.¹⁴

В состав сил «синей» стороны вошли вооруженные силы Польши и британский экспедиционный флот в количестве восьми линейных кораблей типа «Орион», четырех линейных крейсеров типа «Лайон», восьми легких крейсеров типа «Аретьюза», 48 миноносцев (из них 16 нового типа), четырех мониторов (вооруженных 15- и 10-дюймовой артиллерией). Число минных заградителей, тральщиков, вспомогательных судов и транспортов определялось «синей» партией исходя из потребностей¹⁵.

Состав сил «красной» стороны предстояло определить самим участникам «русской» партии путем анализа фактического состояния Балтийского флота. При этом по условиям игры русская промышленность, в том числе судостроительная, и железнодорожный транспорт при содействии американских и немецких инженеров начали исправно функционировать уже в 1921 г.¹⁶

Состав сил авиации также предстояло определить самим слушателям, основываясь на изучении фактического положения дел.

Характер планируемых операций сторон определялся заданной руководством игры «волей противника» («синей» партии)¹⁷. Таким образом, промежуточные цели действий «синих» были заданы и состояли в следующем:

— высадке крупного англо-польского десанта в тылу главной (река Нарова — Чудское озеро — Псков — река Великая) и операционной (Западная Двина) баз сухопутных сил «красных»;

— ведении операций против Моонзундского укрепленного района.

В связи с недостатком времени, вызванным ускоренным прохождением обучения, слушатели не отрабатывали все вопросы, связанные с подготовкой к игре в полном объеме (как это предусматривалось дореволюционными инструкциями). В соответствии с заданием партиям необходимо было разработать¹⁸:

а) по плану войны для «синей» партии — проект развития и оборудования операционных баз на побережье Курляндии;

для «красной» партии — проект оборудования Моонзундской операционной базы и программу воссоздания Балтийского флота к 1923 г.;

б) по плану кампании для обеих партий — планы кампаний.

Следует отметить, что подготовка к стратегической игре и ее проведение не были какими-то изолированными мероприятиями. Руководством академии стратегическая игра

наряду с выпускными экзаменами рассматривалась как логический итог всего учебного процесса и являлась своеобразной проверкой готовности выпускников к принятию самостоятельных решений. В частности, подготовка к стратегической игре тесно увязывалась с практическими занятиями по тактике. В 1920 г. целый ряд практических занятий по тактике завершился тактической игрой — эскадренным боем между силами противников, намеченных для стратегической игры¹⁹.

В марте — апреле 1920 г. слушатели Военно-морского отдела академии интенсивно отработывали вопросы, связанные с подготовкой планов войны и кампаний.

Для сбора необходимых сведений по техническому состоянию кораблей Балтийского флота и подготовки соответствующих разделов плана кампаний играющих партий в первой половине марта в главный Технический комитет были направлены слушатели Скрягин, Сафронов и Полляк²⁰.

В конце марта в оперативное отделение штаба Балтийского флота для изучения «своих вооруженных сил», задействованных в стратегической игре (а именно: для сбора сведений о наличных, имеющихся в готовности силах Балтийского флота, о ремонтирующихся и откомандированных в состав флотилий кораблях), был направлен представитель «красной партии», слушатель Скрягин²¹. Правда, в этом вопросе возникли непредвиденные трудности — слушатель Скрягин к запрашиваемым сведениям допущен не был. Поэтому руководство академии направило 20 апреля 1920 г. в адрес начальника штаба Балтийского флота развернутое обращение, в котором обосновывало необходимость допуска слушателей к сведениям оперативного отделения штаба Балтийского флота и гарантировало соблюдение военной тайны. В связи с необходимостью выполнения всех работ в сжатые сроки в апреле 1920 г. в оперативное отделение были направлены сразу два слушателя — Брусилов и Полляк²².

С целью картографического обеспечения стратегической

игры руководство академии отправило 5 апреля 1920 г. в Главное гидрографическое управление запрос на получение английских и русских морских карт, «для получения коих направлялся слушатель Хвощинский»²³.

На период с 1 по 7 мая 1920 г. в академии было запланировано заслушивание докладов слушателей Военно-морского отдела по стратегической игре. Доклад «синей» партии о плане войны состоялся 3 мая 1920 г. На доклад были приглашены начальник Морских сил Балтийского моря А.П. Зеленой и посредники от флота А.Н. Сполатбог и С.Н. Дмитриев²⁴.

По результатам заслушивания сторон 3, 4, 11 и 18 мая 1920 г. в академии состоялись заседания посредников. На которых были рассмотрены планы войны сторон. Всего посредниками в ходе обсуждений было сделано около 20 замечаний, на основании которых в планы сторон внесли существенные изменения, после чего планы были утверждены²⁵.

19 мая 1920 г. согласно постановлению посредников партиям были сообщены сведения о противнике по состоянию на ноябрь 1922 г., в том числе²⁶:

- весь корабельный состав противоборствующей стороны;
- артиллерийское оборудование побережья, примерные места батарей;
- вновь сооруженные железнодорожные линии;
- посты службы связи, радиостанции.

Кроме того, «синей» партии было сообщено, что через Моонзунд проходят дредноуты, а на Кассарском плесе усиленно работают землечерпалки. Также обеим партиям сообщили, что в первый период войны польские армии не предпримут наступления на северном фронте, но они достаточно сильны, чтобы удержать свои позиции.

Начиная с 19 мая, партии приступили к разработке планов кампаний, которые должны были быть представлены ими к 1 июля. Однако в начале июля 1920 г. подготовка к стратегической игре была прервана вследствие откомандирования слушателей академии на мурманское побережье (о чем говори-

лось выше).

1 сентября 1920 г. после длительного перерыва посредники собрались вновь для заслушивания докладов партий по планам кампаний. Был заслушан доклад «синей» стороны, 3 сентября — «красной». 6 сентября было проведено заседание совета посредников по обсуждению и оценке докладов партий и выработке заданий для начала игры²⁷. В отношении планов кампаний посредниками был сделан целый ряд замечаний, которые, однако, не были доведены до слушателей, чтобы они учились на своих ошибках.

8 сентября 1920 г. партиям были переданы задания, дан ход игры с 15 по 28 февраля 1923 г. (предварительный этап), началась разработка операций и раздача директив. В целях соблюдения правил партии располагались в отдельных аудиториях, а посредники — в конференц-зале академии. До 24 сентября в соответствии с расписанием розыгрыша должны были проводиться еженедельно по понедельникам, средам и пятницам в часы, отведенные для практических занятий (с 14 ч до 16 ч 50 мин)²⁸.

10 сентября был дан первый ход основного этапа игры. По условиям розыгрыша, с утра 1 марта 1923 г. «синие» начали вести воздушную разведку непрерывно, были выставлены оборонительные минные, сетевые и боновые заграждения у баз «синих». Боевые и вспомогательные корабли «красных» были атакованы подводными лодками, торпедными катерами и авиацией «синих» в своих базах, при этом атака подводных лодок завершилась полным провалом и большими потерями «синих». Во второй половине дня 1 марта 1923 г. из баз вышел десант «синих», а также началось развертывание линейных сил в районы боевого предназначения²⁹.

В ответ на действия «синих» «красные» усилили разведку и дозорную службу, провели воздушную атаку на базы противника, усилили оборону баз и пунктов базирования флота. Против обнаруженного воздушной разведкой десанта «синих» «красные» развернули эскадренные миноносцы при под-

держке крейсеров³⁰.

Основным содержанием второго хода (2 марта 1923 г.) стала попытка «синих» высадить десант и его полный разгром комбинированной атакой «красных». Флот «синих» не смог оказать поддержку десанту из-за обнаруженного минного заграждения, в результате, по оценке посредников, «синие» потеряли 21 десантный корабль, два легких крейсера и более 20 эскортных кораблей³¹.

На этом ходе в связи с недостатком времени игра была прервана. Для окончательной оценки и вынесения вердикта посредников был произведен опрос командующих флотами обеих сторон на предмет их дальнейших планов, который и выявил победившую партию. Несмотря на то, что многочисленные ошибки были допущены обеими партиями, по результатам розыгрыша и последующего опроса командующих флотами посредниками был сделан вывод о том, что «боевые действия синих обнаружили, что партия не усвоила себе важности овладения господством на море». При значительном превосходстве в силах «синие» потеряли десант и перешли к оборонительным действиям, то есть не смогли достигнуть промежуточных целей, определенных заданием, и фактически проиграли³².

По результатам прошедших в октябре 1920 г. экзаменов 12 слушателей были признаны успешно закончившими обучение, из них двое (Сергей Петрович Ставицкий и Сергей Львович Брусиллов) стали адъюнктами и преподавателями академии. Двое слушателей признаны не выполнившими требования, еще трое к моменту сдачи выпускных экзаменов находились в командировке и сдавали экзамены позднее³³.

В 1918 г. капитан 2 ранга Александр Дмитриевич Бубнов в своей диссертации «Командующий флотом в сражении» писал³⁴:

«...Весь объем достигнутых во флоте знаний и опыта, вся созданная флотом военная идеология составляет, так сказать, «душу флота», и пока эта душа продолжает жить, возрождение флота — его материальной части, — из состояния, хотя бы долговременного паралича, является делом относительно лег-

ким и вполне возможным. Но коль скоро угасает и окончательно умирает эта душа, — на месте флота остается «ничто» — пустое место, — и возрождение флота на этом пустом месте, из этого ничто, — является делом исключительно трудным и длительным.

В те периоды, когда флот подвергается процессу разложения и его ряды покидают способные и достойные люди, — местом сосредоточения достигнутых знаний и опыта, естественно, должна являться высшая школа как воспитательница и хранительница высшей идеологии и единой научной доктрины.

Отсюда мы должны сделать вывод, что все усилия идейных деятелей флота, остающихся в период упадка в его рядах, должны быть направлены к тому, чтобы отстоять высшую военно-морскую школу и сохранить развитие в ней военной мысли на правильном пути истинной науки».

События 1919–1920 гг. показали, что руководство Морской академии выполнило эту установку. Было сделано самое главное — сохранены костяк профессорско-преподавательского состава, а также уникальная научная библиотека, оборудование кабинетов и лабораторий. Впоследствии, в начале 20-х годов именно это позволило достаточно быстро восстановить научную работу и наладить подготовку командного состава и специалистов уже для Рабоче-Крестьянского Красного Флота.

¹ Таблица составлена по: Франтц К.К. Краткий исторический очерк военно-морского отдела Морской академии 1919–1920 (на правах рукописи) / К.К. Франтц. — Самарканд: ВМА, 1943. — С. 5; РГА ВМФ. Ф. р-2240. Оп. 1. Д. 218. Л. 2; Ф. р-352. Оп.1. Д. 63. Л. 1–2.

² РГА ВМФ. Ф. р-2242. Оп. 1. Д. 2. Л. 7–12.

³ Егорьев В.Е. Военно-морское географическое и военно-морское статистическое изучение государств / В.Е. Егорьев. — Пг.: Морская академия, 1920. — С. 10, 11.

⁴ Доценко В.Д. Всеволод Евгеньевич Егорьев (1883–1967) / В.Д. Доценко. — СПб.: Наука, 1995. — С. 67, 68.

⁵ РГА ВМФ. Ф. р-2242. Оп. 1. Д. 2. Л. 16.

⁶ Франтц К.К. Краткий исторический очерк военно-морского отдела

Морской академии 1919–1920 (на правах рукописи) / К.К. Франтц. — Самарканд: ВМА, 1943. — С. 8.

⁷ Там же. С. 14.

⁸ РГА ВМФ. Ф. р-352. Оп. 1. Д. 63. Л. 18.

⁹ *Жерве Б.Б.* Отчет о стратегической игре на Военно-морском отделе Морской академии / Б.Б. Жерве. — Пг.: Морская академия, 1920. — С. 2, 3.

¹⁰ РГА ВМФ. Ф. р-352. Оп. 1. Д. 63. Л. 51.

¹¹ Там же. Л. 55, 123.

¹² Там же. Л. 76.

¹³ Там же. Л. 65, 189.

¹⁴ *Жерве Б.Б.* Отчет о стратегической игре на Военно-морском отделе Морской академии / Б.Б. Жерве. — Пг.: Морская академия, 1920. — С. 20.

¹⁵ Там же. С. 20.

¹⁶ Там же. С. 21.

¹⁷ Там же. С. 2.

¹⁸ Там же. С. 3.

¹⁹ РГА ВМФ. Ф. р-352. Оп. 1. Д. 63. Л. 238.

²⁰ Там же. Л. 46.

²¹ Там же. Л. 49.

²² Там же. Л. 60.

²³ Там же. Л. 53.

²⁴ Там же. Л. 55, 72.

²⁵ *Жерве Б.Б.* Отчет о стратегической игре на Военно-морском отделе Морской академии / Б.Б. Жерве. — Пг.: Морская академия, 1920. — С. 3–5.

²⁶ Там же. С. 6.

²⁷ РГА ВМФ. Ф. р-352. Оп. 1. Д. 63. Л. 166.

²⁸ Там же. Л. 186, 194.

²⁹ *Жерве Б.Б.* Отчет о стратегической игре на Военно-морском отделе Морской академии / Б.Б. Жерве. — Пг.: Морская академия, 1920. — С. 11–13.

³⁰ Там же. С. 13, 14.

³¹ Там же. С. 15–17.

³² Там же. С. 18, 19.

³³ РГА ВМФ. Ф. р-352. Оп. 1. Д. 63. Л. 262.

³⁴ *Бубнов А.Д.* Командующий флотом в сражении (на правах рукописи) / А.Д. Бубнов. — Пг.: Морская академия, 1918. — С. 183, 184.

**«БЕЛОЕ НА КРАСНОМ», ИЛИ КАК РОЖДАЛСЯ
КРАСНЫЙ ФЛОТ СТРАНЫ СОВЕТОВ
ОЧЕРК ПО МАТЕРИАЛАМ МУЗЕЯ ИСТОРИИ ЗАВОДА
«СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ»**

Поскольку блог посвящен истории, посмотрим, в каких муках рождался флот Советского Союза. Автор постарался, чтобы в очерке полнее были представлены люди — подлинные творцы истории создания Красного флота.

Попытаемся реконструировать биографии малоизвестных ныне военачальников, внесших большой вклад в развитие Военно-морского флота. Обратимся, прежде всего, к тем из них, кто в силу своей должности, высокого воинского звания и научных достижений определял лицо флота в начале 1930-х гг.

Декрет о создании Рабоче-Крестьянского Красного Флота был издан 29 января (по старому стилю) 1918 года, всего лишь через три месяца после победы социалистической революции в Петрограде. Декрет был очень кратким. В нем констатировалось, что Российский флот находится в состоянии полной разрухи.

За время Гражданской войны и интервенции флот потерял 416 единиц, из них 174 боевых корабля и 212 вспомогательных судов, включая 4 линейных корабля, 5 крейсеров, 41 эскадренный миноносец и 21 подводную лодку.

Из оставшихся кораблей лишь небольшая часть была боеспособна, их материальная часть изнасилась. Возможности ремонта в связи с тяжелым экономическим положением страны были крайне ограничены.

Общее водоизмещение кораблей на начало 1921 года составляло всего лишь 16,2 % от суммарного водоизмещения судов Российского императорского флота.

Подводя итоги Гражданской войны в части, касающейся флота, М.В. Фрунзе писал:

«На долю морского флота выпали особенно тяжелые удары. В результате мы лишились большей и лучшей части материального состава, огромного большинства опытных и знающих командиров, играющих в жизни и работе флота еще большую роль, чем во всех родах оружия, потеряли целый ряд баз и, наконец, потеряли основное ядро краснофлотского состава. В сумме все это означало, что флота у нас нет».

К концу Гражданской войны закономерно встал вопрос о судьбе флота. В конце 1920 года В.И. Ленину был представлен проект плана восстановления Балтийского флота, однако он его не утвердил. В записке к председателю ВСНХ А.И. Рыкову Ленин писал: «Не поставить ли вопрос о большем обращении материалов и технических средств Морского ведомства на нужды производства средств производства? К чему нам новые броненосцы и пр.? Ко двору ли теперь?»

Тем не менее в январе-феврале 1921 года штаб командующего Морскими силами А.В. Немитца подготовил проект Декрета Совнаркома о воссоздании Морских сил РСФСР. Документ прошел технико-экономическую экспертизу и в основном был признан реальным. Его разработка была приурочена к открытию X съезда РКП (б), на котором намечалось обсудить направления послевоенного развития Красной Армии и Красного флота. Однако открытие съезда совпало с началом Кронштадтского восстания, что вызвало негативное отношение к флоту и недоверие к морякам среди многих партийных, государственных и военных руководителей. Проект Декрета на обсуждение съезда даже не выносился. Вместо этого был взят курс на сокращение расходов на содержание флота и передачу его под контроль армейскому командованию.

Из биографии командующего Морскими силами молодой Республики Александра Васильевича Немитца (1879–1967).

Родился 26 июля 1876 года в дворянской семье мирового судьи и надворного советника Василия Фердинандовича Немитца и Софьи Аполлоновны Кузнецовой. Потомок древнего рода германских рыцарей фон Биберштейнов, давно

обрусевшего и причисленного к русскому потомственному дворянству. В 1899 году окончил с отличием Морской кадетский корпус и начал службу мичманом на Черноморском флоте. В 1903 году окончил курс Артиллерийского офицерского класса. Затем преподавал в школе комендоров и гальванеров. Его рота считалась лучшей.

В июне 1905 года вспыхнуло восстание моряков на эскадренном броненосце «Князь Потемкин Таврический», а вслед за ним на учебном судне «Прут». Четверых матросов «Прута» за бунт приговорили к расстрелу. Исполнить приговор поручили учебной роте гальванеров, которой командовал А.В. Немитц. Он категорически отказался быть палачом. Ему грозили крупные неприятности, но командованию флота хватало в те дни хлопот, и дело Немитца замяли. После Февральской революции матросы Черноморского флота в знак благодарности за это преподнесли ему приветственный адрес в красной кожаной папке.

С 1907 года А.В. Немитц — штаб-офицер Морского генерального штаба. Работал в его историческом отделении, изучая события Русско-японской войны. Преподавал в Морской академии. В октябре 1910 года он назначается преподавателем и одновременно учится на военно-морском отделении академии. В 1907–1912 годах А.В. Немитц детально изучил опыт Русско-японской войны. Одна за другой появляются в «Морском сборнике» его работы: «Стратегическое исследование Русско-японской войны на море» (1909–1910), «Исследование Русско-японской войны на море периода командования флотом адмирала Макарова» (1912–1913), «Русско-японская война на море» (1913), «Очерки по истории японской войны» (1912), «Очерк морских операций Русско-японской войны» (1912–1913). Итогом явился труд «Прикладная стратегия», изданный Морской академией в 1913 году. Книга эта стала на многие годы учебником для старших морских офицеров не только царского, но и советского флота.

Первую мировую войну капитан 2 ранга А.В. Немитц встретил в должности штаб-офицера Черноморской оперативной части Морского генерального штаба. Одновременно он был причислен к Ставке Верховного Главнокомандующего. Но уже в 1915 году Немитц выпросился на действующий флот. Его назначили на Черное море командиром канонерской лодки «Донец», затем он командовал дивизионом эскадренных миноносцев и минной дивизией. Участвовал в совместных действиях Батумского отряда кораблей с Приморским отрядом войск Кавказского фронта, в десантных действиях и набеговых операциях на побережье Турции.

«За смелые действия на путях сообщения неприятеля», — так значится в наградных документах, — капитан 1 ранга А.В. Немитц награждается Георгиевским оружием, а в апреле 1917 г. — орденом Св. Владимира 3-й степени с мечами и бантом «за отличие в делах против неприятеля».

В 1917 году Немитц обрел семью. Его супругой стала Анастасия Александровна Врубель — сестра великого художника. Правда, он взял за ней вместо приданого пятерых детей, но, видно, это не помешало их счастью. Потому что, когда через 16 лет Анастасия Александровна ушла из жизни, он хранил о ней память и больше не женился. А детям ее, в частности, дочери, которая жила в Ялте, всю жизнь помогал из своих небольших доходов.

В сентябре 1917 года командующий Черноморским флотом адмирал А.В. Колчак вызвал к себе в каюту Немитца, которому только что Временное правительство присвоило звание контр-адмирала.

— Александр Васильевич, я подписал приказ, которым сдаю флот вам — извольте принять.

Что должен ответить подчиненный в таких случаях?

— Слушаюсь, Александр Васильевич!

Два адмирала долго сидели в салоне, обсуждая судьбы флота и России. Им было что сказать друг другу.

В ноябре 1917-го Немитц признал большевистский Совет народных комиссаров.

В марте 1919 года он поступил на службу в Красную Армию и был назначен начальником военно-морской части Одесского военного округа. В августе того же года стал начальником штаба группы войск под командованием И.Э. Якира, прорывавшихся из Одессы на север. Был ранен в ногу. Приказом Реввоенсовета Республики от 27 октября 1919 года А.В. Немитца наградили орденом Красного Знамени.

С февраля 1920 по август 1921 года Немитц — командующий морскими и речными силами Республики, одновременно управляющий делами Наркомата по военным делам РСФСР. С августа по ноябрь 1921 года — помощник главнокомандующего вооруженными силами Республики по морским делам. С 1921 года А.В. Немитц — для особо важных поручений при Реввоенсовете Республики и одновременно на преподавательской работе в Военно-морской, а в 1926–1928 годах и в Военно-воздушной академии. В 1929 году А.В. Немитц — председатель правительственной комиссии по обороне берегов Черного моря. С октября 1930 года — заместитель инспектора ВМС РККА. Флагман 1 ранга (звание присвоено 17 февраля 1936 года).

Как он уцелел в страшные 1935–1938 годы — уму непостижимо. Царский адмирал с явно немецкой фамилией, да еще слухи о братце-адмирале в США — он должен был стать одной из первых жертв террора. Но, видимо, беду от Немитца отвел какой-то добрый ангел...

С августа 1938 по ноябрь 1940 года Александр Васильевич был прикомандирован к Военно-морскому издательству. В 1940–1947 годах он профессор кафедр стратегии и тактики Военно-морской и Военно-воздушной академий.

21 мая 1941 года Немитцу присвоили звание вице-адмирала. Он был награжден орденом Ленина (1945) и вторым орденом Красного Знамени (1944) за выслугу лет, медалью «За победу над Германией». С 1947 года Александр Васильевич находился в отставке. Жил в Севастополе по адресу: ул. Луначарского, дом 42. Работал в картографическо-

корректорском отделении отдела Гидрографической службы Черноморского флота.

Скончался А.В. Немитц 1 октября 1967 года от сердечной недостаточности. Похоронили его со всеми почестями, на центральной аллее кладбища Коммунаров в Севастополе. На его могиле на средства Министерства обороны установили мраморный памятник.

Вернемся к вопросу «Какой флот нужен Советской России?»

В июле 1921 года была образована межведомственная комиссия по реорганизации флота. Ее деятельность контролировал лично В.И. Ленин. Журнал «Морской сборник» открыл рубрику «Какой Р.С.Ф.С.Р. нужен флот?» В первой статье редакция журнала в осторожной форме предостерегала от ошибок прошлого. По мнению авторов, в нашей стране с ее континентальными традициями на флот нужно смотреть как на временное средство. Таким образом, флот сам должен был доказывать государству свою необходимость.

В записке от 30 июля 1921 года председателю Реввоенсовета Л.Д. Троцкому В.И. Ленин писал: «Ликвидация Морского ведомства необходима. Комиссия по ликвидации Морского ведомства этот вопрос предрешила. Компетентные органы считают необходимым это ускорить». Вождь требовал: «Прошу сделать соответствующее распоряжение и указать, какой срок Вами назначен и кто является ответственным за проведение ликвидации».

Затем была упразднена должность командующего Морскими силами Республики, ликвидированы штаб Морских сил, Морской генеральный штаб, все главные управления. В результате этой «реорганизации» флот перестал возглавляться самостоятельным наркоматом и был переподчинен наркомату по военным и морским делам. Из состава флота вывели береговую оборону. Началась беспорядочная передача в народное хозяйство и другим ведомствам учреждений и имущества военных портов, составляющих основу системы базирования и тыла флота.

Новые веяния коснулись не только органов управления, но и корабельного состава. Ознакомившись с судостроительной программой на 1922 год, В.И. Ленин в записке И.В. Сталину писал: «Я думаю, что флот в теперешних размерах, хотя и является флотишкой, по справедливому замечанию товарища Склянского, все же для нас непомерная роскошь.

Крейсер «Нахимов» надо достроить, ибо мы его продадим с выгодой, а в остальном я убежден, что наши морские спецы все же увлекаются непомерно. Флот нам не нужен, а увеличенные расходов на школы нужно до зарезу».

До ликвидации флота, к счастью, дело не дошло, но ассигнования на судостроительную программу были сокращены с 26 до 8 млн руб. Выделенные средства пошли на достройку одного эсминца и двух подводных лодок, капитальный ремонт линкора, четырех эсминцев, подводной лодки, пяти канонерских лодок, семи тральщиков и 15 вспомогательных судов.

Но «морские спецы» не сдавались и продолжали дискуссию.

Если флот нужен, то какой, и какие задачи он должен решать? Какие корабли надо строить и в каком количестве? А в более общей форме — является ли наша страна великой морской или великой континентальной державой?

По сути, дело сводится к простому вопросу: нужен ли нам флот только для защиты наших приморских рубежей, или мы признаем, что военно-морской флот и в мирное время является мощным инструментом внешней политики страны, а также надежным гарантом ее интересов в любой точке Мирового океана.

Интересно, что в период возрождения флота после Русско-японской войны такие сомнения уже не возникали.

Об этом свидетельствует книга капитан-лейтенанта П.И. Белавенца «Нужен ли нам флот и значение его в истории России» 1910 года издания.

Приведем несколько строк из заключения книги: «Так поймите же, русские люди, что Русский Потентат должен иметь обе руки и только тогда он сможет отразить всех своих вра-

гов, а если у него будет только одна рука, т. е. только сухопутное войско, то, подобно Великому Новгороду, потеряет свое могущество.

Убежден, что те русские люди, которые искренно любят свое Отечество, познакомившись хотя бы с беглым обзором истории Русского флота, совершенно сознательно скажут: да, России необходим могучий наступательный флот, который бы мог на многие годы постоять за Веру, Царя и Отечество.

При этом прибавлю слова Великого Петра: «Потеря времени — смерти безвозвратной подобна».

Эти слова история оставила новой власти в наследство.

Основная тема дискуссии в 1920-е годы — «Сбалансированный флот, включая и крупные корабли океанской зоны». Эту тему поддерживали представители так называемой «академической школы» — профессора, бывшие царские офицеры Военно-морской академии во главе с видными теоретиками Борисом Борисовичем Жерве и Михаилом Александровичем Петровым.

«Академикам» возражали «молодые выдвиженцы» в командных структурах флота, за плечами которых был огромный опыт революционной борьбы и Гражданской войны во главе с Иваном Мартыновичем Лудри и Константином Ивановичем Душеновым. Они поддерживали тему «Малый флот прибрежной зоны, или «москитный флот».

Несколько строк из биографий этих военных моряков.

Капитан 1 ранга Борис Борисович Жерве родился 1 августа 1878 года в дворянской семье. Окончил Морской кадетский корпус, Минные офицерские классы и Морскую академию. Служил на кораблях Балтийского флота и Сибирской флотилии. В Первую мировую войну занимал ряд командных должностей на Черноморском и Балтийском флотах. Награжден орденами Св. Анны 4-й степени с надписью «За храбрость», Станислава 3-й степени с мечами и бантом, Владимира 4-й степени с мечами и бантом.

После Октябрьской революции перешел на сторону советской власти. С 1918 года — начальник кафедры морской

стратегии, начальник Военно-морской академии. Под его непосредственным руководством в стенах академии разворачивались научные дискуссии по проблемам военно-морского строительства, поискам путей развития флота. В середине 1930 года по сфабрикованному обвинению был арестован, но вскоре освобожден. Скончался в Москве 27 октября 1934 года.

Капитан 1 ранга Михаил Александрович Петров родился 29 апреля 1885 года в дворянской семье, воспитание и образование получил в Морском кадетском корпусе, который окончил в грозном 1905 году, буквально накануне Цусимы. В 1913 году окончил Морскую академию. Теоретик русского, советского ВМФ, профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, капитан 1 ранга.

В 1917 году служил на кораблях Балтийского флота. В начале 1918 года исполнял должность начальника штаба флота. Участник Ледового похода Балтийского флота. Награжден орденами Св. Станислава 3-й степени, Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом, Св. Станислава 2-й степени с мечами.

В 1918 году был уволен в запас, но уже в 1919-м призван на службу и назначен преподавателем в Военно-морскую академию. В 1921–1923 годах — начальник Военно-морской академии. С 1927 года — начальник Учебно-строевого управления ВМС РККА.

Автор первого в стране «Боевого устава Военно-Морских Сил РККА» (1930 год). В 1930 году репрессирован. Умер в заключении.

Иван Мартынович Лудри, эстонец, родился 16 (28) января 1895 года в крестьянской семье на хуторе Эрма Пярнуского уезда Лифляндской губернии. В 1909 году окончил двухклассное училище. С 1911 по 1913 год — учеба в Кронштадтской школе юнг. В 1914 году — старшина и заведующий механизмами в погребках башни линкора «Полтава». Артиллерийский унтер-офицер 2-й статьи (1915). Активный участник Октябрьской революции 1917 года и Гражданской войны. После окончания в 1927 году Военно-морской академии занимал ряд крупных должностей.

В 1920–1930-х годах И.М. Лудри выступал оппонентом М.А. Петрова в дискуссиях о судьбах флота. Как и другие «пролетарские полководцы», питал неприязнь к военным специалистам, считал, что «старая школа» зажимает молодых, не дает им развиваться, тормозит их карьерный рост. Поэтому И.М. Лудри активно интриговал против «бывших», как открыто, в печати, так и с помощью доносов, в результате чего в начале 1930-х годов некоторые военспецы потеряли свои должности и были арестованы.

С марта 1932 по январь 1937 года Иван Мартынович являлся заместителем начальника Военно-морских сил РККА. В 1935 году ему присвоили звание «флагман 1 ранга». Был арестован 1 ноября 1937 года. В результате интенсивной «обработки» Лудри признал себя виновным в участии в заговоре на флоте и дал показания о вовлечении в военно-фашистскую организацию нескольких человек, в том числе начальника Главного морского штаба флагмана 2 ранга В.П. Калачева и командующего Черноморским флотом флагмана флота 2 ранга И.К. Кожанова. Военная коллегия Верховного суда Советского Союза 26 ноября 1937 года приговорила И.М. Лудри к расстрелу, который был приведен в исполнение немедленно.

Константин Иванович Душенев родился в июле 1895 года в селе Ивановское Вологодской губернии в многодетной крестьянской семье. Окончив церковно-приходскую школу, отправился на заработки. В 15 лет приехал в Петербург и стал работать упаковщиком на аптекарских складах. В мае 1915 года был призван на военную службу и направлен в Балтийский флотский экипаж. С декабря того же года служил матросом на крейсере «Аврора». В марте 1916 года его направили в школу писарей судовых содержателей. Окончив учебу, Душенев возвратился на «Аврору». После Февральской революции, в мае 1917 года был избран секретарем судебного комитета.

В 1928 году окончил Военно-морскую академию, в 1930 году был назначен ее начальником и комиссаром. В ноябре 1930 года стал начальником штаба Морских сил Черного моря,

в марте 1935 года — командующим Северной военной флотилией, в 1937 году, после ее реформирования — первым командующим Северным флотом. В декабре 1937 года был избран депутатом Верховного Совета СССР. 22 мая 1938 года Душенова арестовали. 3 февраля 1940 года его приговорили к смертной казни и расстреляли на следующий день.

Поскольку у бывших матросов явно не хватало знаний, они проигрывали спор в дискуссии. Тогда было использовано средство, апробированное ранее в армии — перевод спора в идеологическую плоскость с последующим обвинением противной стороны в буржуазной реакционности.

Флот давно хотели «зачистить», в нем все еще было много старорежимных офицеров. В 1930 году Жерве и Петрова арестовали. Жерве потом выпустили, и он успел умереть на воле в 1934 году, а Петров умер в тюрьме. Имена же их были забыты и ошельмованы. Вот, например, выдержка из одного труда, изданного в 1965 году: «Опираясь на господствующую на западе реакционную теорию Мэхена и Коломба, профессора Военно-морской академии РККА Б.Б. Жерве и М.А. Петров развивали доктрину владения морем в старом, классическом понимании». Начались гонения на «бывших», одних стреляли, других увольняли, на их место выдвигали героев Гражданской войны, окончивших ускоренные курсы, на которых толком и не учили.

Оставшиеся «бывшие спецы» быстро поняли, что молчание и долголетие — это синонимы. Однако суровая правда тех лет заключалась в том, что страна действительно находилась в состоянии разрухи, и говорить о строительстве океанского флота было нереально. В конце 1922 года это признал и Б.Б. Жерве, предложив единомышленникам вместо разработки океанской идеи обратить свои силы на вопросы «малой морской войны».

Но сначала надо было возродить судостроение. В 1922–1923 годах заводы смогли приступить к восстановлению и даже достройке кораблей. К концу 1923 года в составе Балтийского

флота уже находились два линкора, крейсер, дивизион эсминцев, дивизион подводных лодок и ряд других кораблей. По мере укрепления экономики темпы восстановления РККФ росли.

Важным этапом в строительстве флота стала военная реформа 1924–1928 годов. Она законодательно закрепила классовый принцип комплектования армии и флота, было введено единоначалие, утвержден Устав корабельной службы. Большое значение имело шефство комсомола над Красным флотом. Это позволило навести сначала элементарный порядок на флоте, а затем и восстановить его боеспособность. Комсомол обеспечил флоту главное — новые, сплоченные единой идеологией кадры. Из них вышло большинство наших флотоводцев периода Великой Отечественной войны.

На новый уровень вышла и дискуссия о задачах и роли флота в системе вооруженных сил страны. В октябре 1927 года начальник Управления Военно-морских сил РККА Р.А. Муклевич констатировал, что флот СССР не собирается выходить за рамки минимума оборонной достаточности и споры о целесообразности строительства крупных боевых кораблей закончены.

Ромуальд Адамович Муклевич родился 25 ноября 1890 года в местечке Супрасль Гродненской губернии в семье польского рабочего-текстильщика. В 1906 году вступил в партию большевиков. В 1907–1909 годах — секретарь Белостокского, а в 1911 году Лодзинского комитетов РСДРП. В 1912 году был призван на флот. Вел активную революционную работу среди матросов. После окончания школы мотористов в Кронштадте (1915 год) находился при ней унтер-офицером. Активный участник Февральской и Октябрьской революций, штурм Зимнего дворца. Член Петроградского Совета и Военной организации при ЦК РСДРП.

Во время Гражданской войны был комиссаром штаба 16-й армии Западного фронта. С апреля 1921 года — член Реввоенсовета Западного фронта. В 1922–1925 годах — комиссар Военной академии. С августа 1926 года — начальник Военно-морских сил РККА. Участвовал в разработке планов развития

Красного флота, издании первого Боевого устава ВМС РККА и Корабельного устава. С 1931 года — инспектор ВМС РККА. С 1934 года — начальник Главного управления судостроительной промышленности, с конца 1936 года — заместитель наркома оборонной промышленности.

28 мая 1937 года Муклевича арестовали по обвинению в организации польского фашистского заговора в РККА. По свидетельству А.Н. Туполева — знаменитого авиаконструктора, содержавшегося в 1937 году с Муклевичем в одной камере внутренней тюрьмы НКВД СССР, последний рассказал ему, что в результате применения мер физического воздействия он оговорил себя и ряд других ни в чем не повинных лиц. 8 февраля 1938 года Р.А. Муклевича приговорили к смертной казни и расстреляли на следующий день. 26 мая 1956 года он был реабилитирован.

Муклевича в период дискуссии о флоте поддержала когорта молодых выпускников академии, выступления которых звучали задиристо, резко и категорично. Характерно в этом отношении выступление И.М. Лудри с критикой «нездоровых взглядов о самостоятельности флота», ответственность за которые несет «старая школа царского флота» и «сухопутные начальники».

Не менее впечатляющим было и выступление одного из самых пылких оппонентов старой школы К.И. Душенова. Он был убежден, что флот «как часовой, поставленный на ответственный пост, считается выполнившим задачу и тогда, если на него или на охраняемый пост никто не нападает. Не обязательно такому часовому бросить пост и бежать разыскивать противника».

С течением времени эта дискуссия о флоте стала приобретать все более прагматичный характер, и за рассуждениями об океанском флоте или о малой войне на море все более четко просматривался вопрос о размерах ассигнований на строительство флота. В связи с этим основными оппонентами стали уже не «старая» и «молодая» школы, а штабы армии, авиации и флота.

Разногласия в очередной раз были вынесены на историческое заседание Реввоенсовета СССР 8 мая 1928 года под председательством Наркомвоенмора К.Е. Ворошилова. Были заслушаны и обсуждены доклады начальника Штаба РККА М.Н. Тухачевского и начальника Учебно-строевого управления УВМС РККА профессора М.А. Петрова «О значении и задачах морских сил в системе Вооруженных Сил страны».

Аргументы штаба РККА изложил М.Н. Тухачевский. Он был совершенно откровенен и прям: «Вопрос о роли или, лучше сказать, о возможных средствах, которые можно расходовать на морской флот, ставится в продолжение последних 4–5 лет... ежегодно и нервирует обе стороны... Морскими операциями даже самых мощных мировых империалистов нельзя нарушить ни нашей экономической, ни политической целостности. У нас нет такой внутренней коммуникации, которой могли бы угрожать морские флоты противника. С точки зрения задач обороны... морской флот играет чисто вспомогательную роль при выполнении наших операций. Сухопутная армия и воздушный флот — вот основные киты, на которых фактически зиждется наша оборона страны».

Петров выступил против доводов Тухачевского и одержал верх.

«Мы не должны упускать из виду значения флота как фактора реальной поддержки морской политики Союза. Кроме того, мы не должны упускать из виду возможную роль флота для особых задач по поддержке очагов мировой революции, подчеркнул он. Нам нужно... боевое ядро для решения всех совокупных задач... Этим основным ядром являются линейные корабли, обеспечивающие операции малой войны. Здесь говорят о москитном флоте. Куда он нас ведет? ...На частные мелкие операции».

Была принята концепция «сбалансированного флота».

Конечно, в победе его точки зрения сыграла роль неприязнь к Тухачевскому многих военачальников — членов Реввоенсовета, но флот был спасен.

В постановлении Реввоенсовета СССР, принятом после бурного обсуждения, были сделаны серьезные уступки морякам. Однако дискуссия продолжилась. В нее втягивались все новые и новые лица, все дальше ее содержание удалялось от первоначально поставленной цели, и она все больше приобретала формы политической борьбы.

Наконец, в дискуссию вступило ОГПУ. Под тяжестью его аргументов один за другим прекращали полемику и исчезали из жизни участники дискуссии, но ее тема и основные аргументы продолжали жить, чтобы вновь возродиться через несколько десятилетий.

В то же время не надо преувеличивать влияние той дискуссии на процесс восстановления и строительства флота. Решения в условиях сложившейся к тому времени политической системы принимались не только без широкого участия общественности, но даже без серьезного учета мнения компетентных специалистов.

Во второй половине 30-х годов И.В. Сталин пришел к выводу о необходимости строительства крупных кораблей, однако начало войны не позволило осуществить эти планы.

Точно так же в 80-х годах руководство Советского Союза подошло к строительству авианосцев, но история опять поставила нам подножку в виде перестройки, и мы снова вернулись к теории «малой войны» и строительству сторожевых кораблей класса «корвет» ближней морской зоны.

Первыми надводными кораблями советской постройки стали сторожевые корабли типа «Ураган».

В ноябре 1926 года разработка проекта была поручена группе специалистов технической конторы Северной судостроительной верфи в Ленинграде. Проектированием руководил молодой выпускник кораблестроительного факультета Политехнического института инженер-кораблестроитель В.А. Никитин.

Владимир Александрович Никитин родился 16 (28 октября) 1894 года в Санкт-Петербурге в дворянской многодетной семье

потомственного полевого артиллериста — генерал-майора артиллерии Александра Владимировича Никитина (1865–1934). В семье росло шесть сыновей, Владимир был старшим.

В 1911 году, после окончания кадетского корпуса, он поступил в Михайловское артиллерийское училище, которое окончил в 1914 году 15-м по списку (согласно успеваемости) из 118 юнкеров. За отличную учебу был премирован 400 рублями. 12 июля 1914 года был произведен в подпоручики и направлен для дальнейшего прохождения службы в 23-ю артиллерийскую бригаду, которая дислоцировалась в Гатчине и которой командовал его отец.

С первых дней Первой мировой войны В.А. Никитин участвовал в боях на Юго-Западном фронте. В ноябре 1914 года был ранен в грудь. Находился на излечении в госпитале. В конце января 1915 года вернулся на фронт. Получил второе ранение во время Брусиловского прорыва. Войну закончил в чине штабс-капитана.

В декабре 1920 года был откомандирован для поступления на учебу в Петроградский политехнический институт. Летом 1925 года, после окончания института был направлен инженером-конструктором в конструкторское бюро Северной верфи.

Проектирование сторожевых кораблей (СКР) осложнялось недостатком опыта, новизной и сложностью задачи. Предварительно был выполнен большой комплекс расчетно-экспериментальных работ по определению выгоднейшей архитектурной формы и главных размерений корабля. В опытовом бассейне испытали 18 различных моделей. Был решен вопрос о типе и основных характеристиках главной энергетической установки. Ее конструкторы во главе с одним из основоположников советского корабельного энергомашиностроения, инженером А. Сперанским решили много проблем. В течение 1926–1928 годов группа Сперанского разработала оригинальную конструкцию паротурбинной установки, применив впервые в практике отечественного кораблестроения вместо тяжелых и громоздких низкооборотных турбин, соединенных напрямую с гребным

валом (на эсминцах типа «Новик»), более легкие, экономичные и компактные высокооборотные паровые турбины, вращавшие гребной винт через зубчатый редуктор. Проектированием главного котла занималась группа котельщиков во главе с Э. Папмелем, известным также своими исследованиями в области теории и практики судовых движителей. Научным консультантом проекта был видный ученый-теплотехник Л. Рамзин. В июне 1927 года заказчик принял двенадцатый по счету вариант проекта СКР.

Закладка шести сторожевых кораблей первой серии (проект 2) на Северной верфи состоялась 13 августа 1927 года. Кораблям присвоили наименования «Ураган», «Тайфун», «Смерч», «Циклон», «Гроза», «Вихрь», потом их называли «дивизион плохой погоды». «Ураган» предполагалось предъявить к сдаче 1 августа 1929 года и ввести в строй 1 октября 1929 года. Однако в процессе строительства головного корабля возникли серьезные и неизбежные трудности, поэтому первоначальные сроки были перенесены на 1 апреля 1928 года.

Нужно отметить, что перед конструкторами верфи на всем протяжении постройки кораблей возникали сложные инженерные задачи. В основном причинами их были ошибки, допущенные в связи с отсутствием опыта проектирования. Не хватало квалифицированных кадров, дипломированных инженеров и техников, большинство конструкторов привлекалось из чертежников.

Сделанные при проектировании ошибки удлинляли сроки выпуска рабочих чертежей и соответственно постройки кораблей. Так, например, конструкторское бюро верфи некачественно и не в полном объеме выполнило расчет прочности корабля. Это было обнаружено в Научно-техническом комитете ВМС РККА, с которым по тогдашним правилам нужно было согласовывать рабочую документацию. Проектные материалы возвратили верфи на доработку. Потребовалось пять месяцев, чтобы провести новые расчеты, согласовать их, исправить рабочие чертежи.

Несмотря на недостатки, можно сказать, что конструкторское бюро верфи выполнило невероятно трудную работу, обеспечив своей самоотверженностью, энтузиазмом, беспредельной преданностью делу начало создания военного кораблестроения в нашей стране.

При организации строительства кораблей руководство верфи столкнулось с еще большими трудностями. Первый и основной вопрос был — где строить?

При сооружении Путиловской верфи были созданы два стапеля в открытом эллинге для строительства легких крейсеров и наклонные стапеля для миноносцев. К 1925 году стапеля в эллинге были реконструированы и выполнены из железобетона. Стапеля же для миноносцев к моменту начала строительства сторожевиков сгнили и пришли в полную негодность. После длительного обсуждения решили строить стапеля на новом месте, так как это было дешевле, чем восстанавливать старые. 1 марта 1927 года на выбранном месте началась забивка свай, а уже в июле были готовы все шесть новых стапелей.

Строительство сторожевиков велось на шести горизонтальных стапелях с боковым спуском в воду. Методики расчета бокового спуска в то время не существовало, поэтому его пришлось делать непосредственно главному конструктору корабля.

Если при изготовлении корпуса у верфи были свои трудности, то при комплектации и изготовлении механических установок эти трудности стали во сто крат большими. Наша промышленность в то время не умела отливать высоколегированную сталь, не имела нужного оборудования для обработки поковок, отливок, зубчатых шестерен, хвостовиков турбинных лопаток и не располагала кадрами, способными выполнить эти сложные технологические операции. Часть оборудования, полуфабрикатов и готовых изделий пришлось закупать за рубежом.

В сентябре 1930 года головной СКР «Ураган» впервые вышел в море на испытания, продолжавшиеся около двух

месяцев. В ходе испытаний выявили ряд недостатков в конструкции корабля: из-за неточностей в расчетах нагрузки он оказался перегружен на 70 тонн. Также был выявлен недобор скорости и дальности плавания. Кроме того, были обнаружены неполадки в работе отдельных механизмов (повышенная вибрация корпуса, перегрев упорных подшипников, ненадежная работа рулевой машины, разрушение турбинных лопаток, перерасход пара в главных турбинах). Их устранили совместными усилиями специалистов промышленности и флота при активном участии экипажа.

Решением начальника Морских сил РККА Р.А. Муклевича 9 декабря 1930 года «Ураган» был условно принят и 16 декабря 1930 года официально вошел в состав Морских сил Балтийского моря.

Так родился первенец советского Военно-Морского Флота.

Так кто же ответил на вопрос «Какой флот нужен России?»

Факт остается фактом — боевую мощь Красного флота создавали вместе с советским народом бывшие офицеры Российского императорского флота.

**ПРОБЛЕМА ОБОРОНЫ ФИНСКОГО ЗАЛИВА
В 1920-е ГОДЫ
И ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ ДЛЯ РККФ МОНИТОРОВ
С 14-ДЮЙМОВОЙ АРТИЛЛЕРИЕЙ**

После окончания Гражданской войны морская оборона РСФСР на Балтийском море находилась в плачевном состоянии. Были потеряны две основные крупные базы флота в устье Финского залива — Ревель и Гельсингфорс (теперь Таллин и Хельсинки), последним пунктом базирования остался Кронштадт. Единственным береговым фортом, оснащенным артиллерией наиболее тяжелого калибра, способным оказать сопротивление крупным кораблям противника, стал форт «Краснофлотский». Состав прежнего Балтийского флота сократился в 6 раз, в строю осталось 3 линкора, крейсер «Аврора» и 7 миноносцев. При создавшихся обстоятельствах командованию РККФ требовалось найти решение проблемы обороны морских подступов со стороны Финского залива к Петрограду, крупнейшему политическому и индустриальному центру Северо-Запада, наличными силами и средствами, по возможности, быстро усилив их новыми недорогими боевыми единицами из имевшегося дореволюционного задела.

В этих условиях возникла идея постройки группы из 2–4 мониторов — относительно небольших мелкосидящих кораблей с артиллерией самого крупного калибра. Основные предпосылки для реализации данного плана имелись. В Ленинграде находились 9 готовых 14-дюймовых (355,6-миллиметровых) орудий и 4 наполовину готовые орудийные установки недостроенного линейного крейсера «Измаил», что позволяло рассчитывать на относительно скорое изготовление принципиального боевого элемента военного корабля — его вооружения. По мнению командования РККФ, несколько подобных мониторов, построенных в достаточно сжатые сроки (1,5–2 года),

могли стать весомым подспорьем для красных Морских сил Балтийского моря в случае нападения противника с моря. Действуя из прибрежных узкостей и шхер, с мелководья, недоступного для крупных мореходных кораблей противника, такие мониторы огнем своих мощных 14-дм орудий могли нанести ему весьма чувствительный урон и даже вовсе сорвать попытку атаки Ленинграда.

Идея постройки монитора с крупнокалиберной артиллерией, способного достаточно эффективно противодействовать оперирующему в Финском заливе неприятельскому флоту, не была новой. В 1863–1865 гг. для русского флота на Балтике было построено 10 однобашенных мониторов серии «Ураган», созданных по типу аналогичных американских кораблей времен Гражданской войны 1861–1865 гг.¹ Конструкция этих кораблей получила развитие в броненосных башенных лодках «Русалка» и «Чародейка» и 4 броненосных башенных фрегатах. Эти корабли имели низкий надводный борт и отличались невысокой мореходностью, что и повлекло за собой гибель «Русалки» во время шторма в 7 (19) сентября 1893 г. у берегов Финляндии.

Предложения о создании мелкосидящих бронированных мониторов для действий в прибрежной зоне выдвигались перед Первой мировой войной и далее, уже во время войны. В 1915 г. в России были созданы проекты мониторов с тяжелой башенной артиллерией. Путиловский завод предлагал построить корабли с двумя 12-дм (305-мм) 52-калиберными орудиями каждый. Адмиралтейский завод разработал проект еще более сильного корабля, вооруженного тремя 14-дм 52-калиберными орудиями в башне по типу установки линейного крейсера «Измаил»².

Примечательно, что РККФ также имел достаточно свежее представление о действии крупнокалиберной морской артиллерии с борта монитора. Им был британский «Эребус», переведенный на Балтику осенью 1919 г. 27 октября его 15-дм (381-мм) орудия открыли огонь 870-кг снарядами по фортам

«Передовой» и «Краснофлотский» на южном побережье Финского залива к западу от Кронштадта. 30 октября «Эребус» вновь предпринял попытку обстрела фортов с моря и снова безрезультатно ³. Его боевые возможности, однако, произвели впечатление.

Идея о противодействии вражескому флоту на Балтике посредством мелкокалиберных мониторов с тяжелой артиллерией ожила в начале 20-х гг. Программы нового военного судостроения стали интенсивно разрабатываться в ходе военной реформы в СССР под общим руководством нового начальника ВМС РККА В.И. Зофа (с декабря 1924 г.). Ведущую роль в их обосновании играли бывшие офицеры царского флота начальник Штаба РККФ С.П. Блинов и начальник Оперативного управления Штаба А.А. Тошаков. Вопросами предварительного проектирования новых кораблей и вооружения в Управлении ВМС (УВМС) РККА занимался Научно-технический комитет (НТКМ), утвержденный приказом РВС СССР от 8 ноября 1923 г.

В соответствии с Проектом пятилетнего плана усиления РККФ, подготовленным под руководством начальника Оперативного управления Штаба ВМС РККА А.А. Тошакова в марте 1925 г., предлагалось построить для Балтийского флота четыре монитора. Идея этих кораблей обретала форму на исходе 1924 г. с приходом к руководству РККФ В.И. Зофа, который являлся активным сторонником всемерного развития флота. Она состояла в стремлении получить относительно небольшой, мелкокалиберный и надежно бронированный корабль с крупнокалиберной артиллерией, способный активно и эффективно оперировать в узкостях и на мелководье Финского залива против ВМС прибалтийских государств.

Проработку вопроса в техническом отношении начали немедленно. В начале февраля 1925 г. были проведены «с достаточной для практических выводов точностью» сравнительные исследования нескольких вариантов конструкции монитора.

После общей проработки всех вариантов было определено, что наименьшая конструктивная ширина проектируемого корабля должна составить 14 м («башня занимает всю ширину монитора, и монитор не будет иметь достаточной противоминной защиты»). Основные элементы всех вариантов видны из таблицы ⁴.

	Вариант I	Вариант II	Вариант III	Вариант IV	Вариант V
Водо- измещение, т	4500	5000/5500	4000	3000	Не- осуществим вследствие того, что при заданных размерах не хватает водо- измещения
Длина, м	100	100	100	100	
Ширина, м	14	22	18	13	
Осадка, м	4,3	3,1	3,1	1,3	
Мощность машин, л. с.	2000	2250	2000	1800	
Скорость, уз	10	10	10	10	

После выполнения ориентировочных расчетов 23 февраля 1925 г. состоялось совещание помощника начальника Морских сил РККА Г.Н. Галкина с руководителями Техупра (Н.И. Власьев), Тактического отдела и представителями Судотреста (В.П. Костенко, А.И. Маслов) по вопросу установления основных характеристик будущих мониторов. Было решено, что из двух вариантов монитора — с «полной» броневой защитой (водоизмещение 10000 т) и уменьшенным бронированием (5900 т) детальной разработке подлежит второй вариант, особенностью которого было сниженное до 150 мм бронирование борта. При этом скорость полного хода предполагалось обеспечить до 18 уз ⁵.

9 июня 1925 г. на заседании РВС СССР о 5-летнем плане строительства ВМС под председательством наркомвоенмора

М.В. Фрунзе было решено модернизировать линкор «Гангут» и достраивать легкие крейсера «Адмирал Бутаков» и «Адмирал Лазарев». Констатировалось, что следует «при составлении программы нового судостроения исходить из необходимости постройки в первую очередь для Балтийского флота мониторов и для БФ и ЧФ авианосцев»⁶.

В конце июня 1925 г. произошло еще одно событие, основательно укрепившее шансы сторонников постройки мониторов. С 20 по 27 июня прошел первый большой учебный поход кораблей Морских сил Балтийского моря, в котором на борту линкора «Марат» принял участие Председатель Реввоенсовета СССР М.В. Фрунзе. Отряд, в состав которого входили также линкор «Парижская коммуна» и шесть эсминцев, совершил плавание от Кронштадта до Кильской бухты и обратно, за семь дней пройдя 1730 миль. После похода Фрунзе писал: «... мы строим и построим сильный Балтийский флот. Ядро его у нас уже есть. Наша походная эскадра — неплохое начало. Республика позаботится, чтобы это начало увенчалось еще лучшим концом».

Постройка мониторов стала считаться практически пред-решенной после того, как 6 июля 1925 г. на заседании комиссии ЦК РКП (б) по обороне под председательством предсовнаркома А.И. Рыкова (М.В. Фрунзе — зам. председателя) представленная Реввоенсоветом СССР 5-летняя программа военного кораблестроения подверглась сокращению, но два больших монитора вместе с группой катеров (сторожевые и глиссеры) остались. Корабли должны были строиться в рамках новой, более скромной, 3-летней программы кораблестроения⁷.

Рассмотрение оперативно-технических заданий на проектирование монитора происходило 18 июля 1925 г. на заседании кораблестроительной секции НТКМ. Длина и осадка корабля были заданы — соответственно 100 м и 3 м. Согласно расчетам для получения водоизмещения в 6000–6500 т ширина должна была быть не менее 32 м, при этом соотношение «длина/ширина» составляло 3:1.

Основной груз — башня с тремя 14-дюймовыми орудиями с длиной ствола в 52 калибра — располагался примерно посередине корпуса. Согласно заданиям на мониторе предполагался протяженный полубак (надстройка), палуба которого отстояла на 2,6 м от ватерлинии. Высота надводного борта в корме должна была составить 1,2 м.

Пост управления главной артиллерии планировалось разместить в башне. Для отражения нападений миноносцев, торпедных катеров и атак с воздуха будущий монитор планировалось вооружить восемью — десятью 102-мм универсальными орудиями с углом возвышения 80°. В носовой оконечности добавили еще две 102-мм пушки. Планировалось также два «противоаэропланных гнезда» (т. е. многоствольных зенитных мелкокалиберных установок) калибра 40 мм с боезапасом 10000 патронов на каждое. В части двигательной установки первоначально предполагалось четыре дизеля по 900 л. с. из числа имевшихся в наличии. Их суммарная мощность в 3600 л. с. признавалась достаточной для развития скорости в 12 уз. Дальность плавания в 3000 миль 12-узловым ходом «обеспечивалась вполне».

Лето 1925 г. принято считать временем принятия комиссией А.И. Рыкова 3-летнего плана развития РККФ. Исходя из необходимости обеспечения своевременной готовности главнейших работ, командование РККФ 13 августа 1925 г. направило в Реввоенсовет соответствующий запрос. Моряки хлопотали о разрешении «немедленно выдать предварительные наряды на постройку двух мониторов для того, чтобы обеспечить развертывание работ для доделки 14-дм башен для них, отбор брони и судостроительной стали, а также доделку дизелей, дабы в дальнейшем обеспечить вступление в строй этих кораблей к сроку».

Поскольку мониторы для Балтики планировалось строить на предприятиях Ленинграда, 28 сентября 1925 г. управляющий Балтийским заводом Коршунов просил командование РККФ о распоряжении произвести закладку мониторов в мае-июне

1926 г., а до этого времени планировал начать сбор материала для постройки корпусов.

Начало осени 1925 г. оказалось высшей точкой в истории с подготовкой к постройке мониторов. 31 октября в возрасте всего 40 лет умер председатель РВС СССР М.В. Фрунзе. Всего через два с небольшим месяца, 7 января 1926 г., под руководством заместителя председателя Реввоенсовета СССР И.С. Уншлихта состоялось заседание Морской комиссии РВС, на которой последним был поставлен на обсуждение вопрос об исключении из сметы на кораблестроение сумм на постройку мониторов. Предлогом была названа ограниченность средств, причиной — взгляды большинства руководителей РККА, для которых флот являлся только «филиалом» армии, на новое военно-морское строительство, как на затратную роскошь. Квота РККФ в оборонном бюджете на 1925/1926 гг. (на судоремонт, изготовление вооружения, судостроение), утвержденном РВС, составляла 30 млн рублей⁸. В ходе дискуссии и голосования возобладала позиция начштаба РККА М.Н. Тухачевского о ненужности мониторов, и совещанием было постановлено «отказаться от постройки мониторов в этом году». Против этого решения (из девяти присутствовавших членов РВС) оказались только В.И. Зоф и С.С. Каменев⁹.

Несмотря на этот обескураживающий вердикт, 10 января 1926 г. начальник Морских сил РККА В.И. Зоф докладывал в РВС о мероприятиях по новому кораблестроению, развернутых РККФ «в течение IV квартала 1924/1925 гг. и I квартала 1925/1926 гг.» Коснувшись вопроса о подготовительных работах по постройке мониторов, он отметил окончание составления проекта корабля. Дизельные двигатели по 1500 л. с. брался изготовить завод «Двигатель Революции» (б. «Фельзер») в Нижнем Новгороде, который «рассчитывает на эту работу». Ленинградский Металлический завод подготовил общие проектные чертежи и выявил все наличные части артиллерийских установок, поскольку «серьезно рассчитывает получить работу по достройке башен еще в 1925/1926 гг.»¹⁰.

В этот период надежды руководства РККФ относительно предстоящего начала постройки мониторов еще не вполне растаяли. Закладку предполагалось произвести уже в мае-июне 1926 г. на стапелях ленинградского Балтийского завода, на что имелось встречное благожелательное отношение его руководства¹¹. В итоге В.И. Зоф «исходя из полной целесообразности осуществления постройки мониторов» ходатайствовал «разрешить продолжить работы по постройке двух мониторов для Балтийского флота»¹².

С отстранением В.И. Зофа от должности начальника Морских сил РККА в августе 1926 г. идея постройки монитора потеряла своего последнего последовательного сторонника. Эти корабли еще раз появляются в программе военного кораблестроения II очереди, заданной постановлением Совета Труда и Оборона (СТО) от 26 ноября 1926 г. «ориентировочно». Официально монитор окончательно пропадает из планов в докладе от 19 июля 1928 г. председателя РВС К.Е. Ворошилова о 5-летнем плане строительства и развития Вооруженных Сил СССР. Больше уже никогда в качестве планируемой для постройки единицы флота он не упоминается в документах РВС и других учреждений.

Таким образом, несмотря на достаточно высокую готовность основных элементов вооружения — 14-дм орудий и их установок, а также брони, интересная идея создания мониторов для действий на отмелях и в узкостях Балтики осталась нереализованной. В первую очередь в этом повинен установленный РВС мизерный уровень финансирования флота: не свыше 5–6 % всех ассигнований на оборону, что примерно соответствовало ежегодной стоимости закупки нового конского состава для кавалерии РККА. Подобный подход превращал в дилемму все благие помыслы руководства РККФ относительно будущего развития Военно-морских сил и вынуждал его даже при условии наличия большого дореволюционного задела по кораблестроению и вооружению заниматься, по сути, латанием «тришкина кафтана». Добило идею монитора

наличие сильных противников в лице командования РККА (в первую очередь начальник Штаба РККА М.Н. Тухачевский и начальник Оперативного управления Штаба РККА В.К. Триандафилов), упорно не желавших допускать расхода весьма скудных оборонных ассигнований на что-либо кроме сухопутных вооружений. После трудной борьбы в верхах РККА, РККФ и государственных инстанций (СТО, РВС) в 1925 и 1926 гг. идея тяжелого монитора с 14-дм артиллерией, несмотря на ее доступность, высокую оперативно-тактическую привлекательность и создание ряда оригинальных проектов, канула в Лету.

Поспешный и непродуманный отказ руководства РВС от постройки мониторов для Балтики, принципиальная компонента которых — тяжелая артиллерия — уже находилась в высокой степени готовности, можно расценить как близорукый и непредусмотрительный. Потенциальную пользу таких кораблей, даже построенных в количестве всего двух единиц, невозможно переоценить. Примечательно, что Швеция — балтийский сосед СССР — обладала несколькими броненосцами береговой обороны, а Финляндия в 1928–1932 гг. построила два подобных 4000-тонных корабля с 10-дм (254-мм) артиллерией, которые в предвоенных планах командования РККФ на Балтике всегда расценивались как сильный и опасный противник. С учетом подобных фактов наличие в составе Балтийского флота двух относительно небольших, но несущих артиллерию линкорского калибра кораблей, для морской обороны Финского залива и в целом Северо-западного приморского направления трудно переоценить.

¹ Официально классифицировались как «броненосные башенные лодки». Водоизмещение 1500 т, скорость хода 5,7–7,7 уз. Вооружение — два 9-дм (229-мм) гладкоствольных орудия в броневой вращающейся башне.

² Подробнее см.: *Виноградов С.Е.* 14 дюймов для прибрежной войны // Морская кампания. 2009, № 7 (28). С. 12–25.

³ *Пухов А. С.* Балтийский флот на защите Петрограда. 1919 г. — М.: Воениздат, 1958. С. 176–180.

⁴ РГАВМФ. Ф. р-12. Оп. 2. Д. 88. Л. 144.

⁵ Там же. Л. 72.

⁶ РГВА. Ф. 4. Оп. 18. Д. 9. Л. 229.

⁷ Советское военно-промышленное производство, 1918–1926. Т. II. — М.: Новый хронограф, 2005. С. 496.

⁸ РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 292. Л. 3.

⁹ Там же.

¹⁰ РГАВМФ. Ф. р-12. Оп. 2. Д. 89. Л. 238.

¹¹ РГАВМФ. Ф. р-12. Оп. 2. Д. 88. Л. 203.

¹² РГАВМФ. Ф. р-12. Оп. 2. Д. 89. Л. 238.

НАЧАЛО СОЗДАНИЯ СОВЕТСКОГО ПОДВОДНОГО ФЛОТА

Накануне Октябрьской революции в состав русского военно-морского флота входили 52 подводные лодки, из них: 41 находилась в строю, 7 — в постройке и 4 на хранении в порту ¹.

К концу Гражданской войны советский подводный флот насчитывал 23 подводные лодки: 10 в строю, 6 в постройке и ремонте, 7 — в резерве ².

Механизмы и вооружение подводных лодок были изношены до предела. Об их состоянии можно судить на примере подводной лодки «Угорь». Зимой на плаву ее поддерживал лишь лед. Когда он растаял, 27 марта 1920 г. лодка пошла ко дну. Со дна реки ее подняли 16 мая. Ремонтировать эти лодки не было никакого смысла.

Постановление о первой кораблестроительной программе Морских сил РККА на 1926–1932 гг. было принято Советом Труда и Оборона СССР 26 ноября 1926 г. В этом постановлении предусматривалось строительство не только надводных кораблей и катеров различных типов, но и 12 подводных лодок для пополнения корабельного состава Морских сил Балтийского и Черного морей.

В то время выполнить задачу строительства подводных лодок могли только в Ленинграде (Балтийский завод) и в Николаеве.

По ходатайству Научно-технического комитета Морских сил РККА техническим руководителем проектирования подводных лодок был назначен Борис Михайлович Малинин. В конце сентября 1925 г. он в составе комиссии выехал

¹ *Дмитриев В.И.* Атакуют подводники. М.: Воениздат, 1973. С. 9.

² Там же. С. 33.

в трехмесячную командировку за рубеж на судостроительные верфи. В Италии ему удалось получить чертежи общего расположения подводной лодки типа «Балилла».

Изучение дизелестроения в Италии, Германии и Дании показало, что наиболее подходящими двигателями для надводного хода могли стать легкие и экономичные дизели германской фирмы MAN. После Первой мировой войны немцам запретили строить подводные лодки, и они выразили готовность поставить в СССР дизели вместе с лицензией на их производство.

Проектирование первой советской подводной лодки началось в январе 1926 г. 17 февраля 1927 г. Реввоенсовет СССР утвердил проект первых советских подводных лодок I серии типа «Декабрист».

Торжественная закладка головного корабля «Декабрист» состоялась на Балтийском заводе 5 марта 1927 г. Одновременно были заложены две подводные лодки этого типа — «Народоволец» и «Красногвардеец».

Подводную лодку «Народоволец» спустили на воду 19 мая 1929 г. 11 октября 1931 г. она вошла в состав Морских сил Балтийского моря.

Это была двухкорпусная лодка клепаной конструкции. Прочный корпус с максимальным диаметром 6,4 м и толщиной 12 мм был рассчитан на предельную глубину погружения 90 м. Рабочая глубина погружения составляла 75 м. Листы обшивки прочного корпуса изготавливались способом горячей гибки. Шесть сферических поперечных переборок разделяли прочный корпус на 7 отсеков. Главное вооружение включало в себя восемь торпедных аппаратов с общим боезапасом 14 торпед. Артиллерийское вооружение было представлено двумя орудиями калибра 100 и 45 мм.

«Народоволец» превосходил дореволюционную подводную лодку типа «Барс» и соответствовал лучшим иностранным образцам.

По сравнению с «Барсом» «Декабрист» имел:

в 3,6 раза большую дальность плавания надводным ходом;

в 5,4 раза большую дальность плавания подводным ходом;
в 6 раз большую скорость заполнения цистерн при погружении;

в 1,5 раза большую глубину погружения;

в 10 раз больший суммарный вес боевого заряда торпед.

Несмотря на то, что были получены чертежи итальянской подводной лодки типа «Балилла», ни в коем случае нельзя с ней сравнивать лодки типа «Декабрист». У «итальянки» подводное водоизмещение было 1904 т, в 1,5 раза больше, чем у «декабристов».

Все шесть лодок типа «Декабрист», заложенные в 1927 г., уже в 1931 г. вошли в строй Балтийского и Черноморского флотов.

20 июля 1933 г. «Народоволец» в составе отряда кораблей прошел последний 19-й шлюз Беломорско-Балтийского канала и стал на якорь в губе Сорокской Белого моря. Подводная лодка вошла в состав Северной военной флотилии (с 1937 г. — Северный флот) 5 августа 1933 г. Одновременно с «Народовольцем» на Север были переведены «Декабрист» и «Красногвардеец».

Шесть лет «Народоволец» (с 21 августа 1934 г. — Д-2) находился в составе боевого ядра флота, охраняющего северные рубежи страны. «Декабрист» и «Красногвардеец» получили буквенно-цифровые обозначения Д-1 и Д-3.

В 1935 г. подводная лодка Д-2 заняла первое место по боевой и политической подготовке в дивизионе подводных лодок. По мнению известного советского подводника И.А. Кольшкина, подводные лодки типа «Декабрист» были способны выдерживать любой шторм и отличались «излишней» добротностью постройки и прочностью корпуса.

В конце лета и ранней осенью 1936 г. первое длительное плавание на полную автономность (45 суток) совершил дивизион подводных лодок Северной военной флотилии во главе с командующим флотилией К.И. Душеновым. 14 августа подводные лодки Д-1, Д-2 и Д-3 вышли из Архангельска. В Баренцевом море Д-1 и Д-2 пошли на восток, а Д-3 — на запад. Поход Д-1 и Д-2 проходил в условиях неблагоприятной метеорологи-

ческой обстановки: туман, дождь, видимость доходила до 2 кабельтовых. Когда лодки вошли в пролив Маточкин Шар, задул норд-ост силой до 9 баллов. Тем не менее 18 августа подводные лодки вышли в Карское море. Таким образом, Д-1 и Д-2 стали первыми подводными кораблями, которые так далеко прошли на восток в Северном Ледовитом океане.

20 августа лодки посетили Русскую Гавань, расположенную на северном побережье Новой Земли. Здесь плавание проходило уже в ледовой обстановке. Затем подводные лодки Д-2 и Д-3 прошли до полуострова Рыбачий и далее к острову Медвежий и мысу Нордкап. Д-3 вернулась к своим берегам, а Д-2 дошла до Лофотенских островов у западного побережья Норвегии. Поход проходил в условиях 9-балльного шторма. 26 сентября подводные лодки Д-2 и Д-3 вернулись на базу в Полярный. За время похода Д-2 прошла 5803 мили в надводном положении и 501 милю под водой.

Великая Отечественная война застала подводную лодку Д-2 в Ленинграде, в который она прибыла из Полярного 10 сентября 1939 г. для модернизации и капитального ремонта. В начале войны, 17 августа 1941 года подводная лодка Д-2 была включена в состав Краснознаменного Балтийского флота. Ее экипаж принял активное участие в обороне Ленинграда.

Пополнив запасы топлива, продовольствия и загрузив торпеды, Д-2 под командованием капитана 3 ранга Р.В. Линденберга 23 сентября 1942 г. вышла в свой первый боевой поход. На переходе она попала в противолодочную сеть противника, который в любой момент мог обнаружить и атаковать подлодку. Однако везение, а также мастерство и героизм сопутствовали экипажу Д-2. Продолжив движение в надводном положении, личный состав отремонтировал вертикальный руль, произвел зарядку аккумуляторных батарей, освободил кормовые рули и корпус от остатков противолодочных сетей. В течение четырех с половиной часов Д-2 находилась в дрейфе без хода в операционной зоне противника и, успешно завершив работы, вышла в открытую часть Балтийского моря.

Днем 14 октября был потоплен немецкий транспорт «Якобус Фрицен», а 19 октября у о. Борнхольм торпедирован железнодорожный паром «Дейчланд», на котором погибло около трехсот солдат и офицеров. 29 октября при возвращении в базу лодка подверглась атаке противолодочных сил противника. На нее было сброшено 48 глубинных бомб. Удачно маневрируя, Д-2 уклонилась от противолодочных кораблей ПЛО противника и вернулась в Кронштадт.

Из Кронштадта лодка перешла в Ленинград на зимнюю стоянку. Никаких условий для базирования фактически не было. После зимнего ремонта лодка оставалась на Неве и к 10 мая 1943 г. была готова к очередному боевому походу. Однако до середины 1944 г. подводные лодки Краснознаменного Балтийского флота в море не выходили.

За годы войны подводная лодка Д-2 потопила 3 транспорта и 2 судна повредила. Из последнего боевого похода она возвратилась 18 мая 1945 г. В 1941–1945 гг. подводные лодки типа «Декабрист» потопили 15 транспортов противника валовой вместимостью 49758 брутто-регистрационных тонн (брт) и повредили 2 транспорта (6172 брт). За годы войны экипаж подводной лодки Д-2 получил около 400 боевых наград.

До 1956 г. Д-2 находилась в составе Балтийского флота. Затем ее вывели из боевого состава ВМФ и переоборудовали в учебно-тренировочную станцию по борьбе за живучесть (УТС-6).

В начале пятидесятых годов прошлого столетия УТС-6 была привлечена к участию в уникальном эксперименте по проблемам обеспечения обитаемости атомных подводных лодок (АПЛ). В проекте первой отечественной АПЛ предполагалась автономность 50–60 сут. Подходящую лодку для проверки таких показателей выбирал главный конструктор проекта инженер-капитан 1 ранга В.Н. Перегудов. Было решено провести 60-суточный эксперимент на УТС-6, которой в то время было присвоено обозначение Б-2.

Перед испытанием лодку переоборудовали на заводе «Судомех». На ней были размещены опытные образцы новых средств

регенерации воздуха: комплекты регенеративного вещества, регенерационные установки, отсечные фильтры рециркуляционной очистки воздуха, фильтры локальной очистки.

В испытаниях активно участвовали офицеры, старшины и матросы. Они подлежали медицинскому обследованию как испытуемые. Личный состав обеспечивал надежную работу корабельных систем при самом продолжительном для того времени пребывании под водой, в условиях полной изоляции от земной атмосферы.

Испытания состоялись в Кронштадте осенью 1953 г. Подводная лодка легла на грунт вблизи Морского завода, где находилась непрерывно 60 сут. Программа испытаний была выполнена успешно.

В 1984 г. было принято совместное решение Военно-Морского Флота и Министерства судостроительной промышленности о реконструкции подводной лодки Д-2 («Народоволец») и создании мемориального комплекса, посвященного кораблестроителям и подводникам. К работам по восстановлению лодки привлекли 25 различных организаций.

11 августа 1994 г. Главнокомандующий ВМФ адмирал Ф.Н. Громов подписал приказ № 210 «Об открытии филиала Центрального военно-морского музея на подводной лодке Д-2 «Народоволец». Для посетителей филиал открылся 2 сентября 1994 г.

На митинге в день открытия наряду с представителями командования ВМФ выступил и тогдашний первый заместитель председателя Правительства Санкт-Петербурга В.В. Путин. Открытие мемориала стало знаменательным событием не только для Военно-Морского Флота, Санкт-Петербурга и Центрального военно-морского музея, но и для всей Российской Федерации.

МОРЯКИ: ИЗ ИМПЕРАТОРСКОГО ФЛОТА В РАБОЧЕ-КРЕСТЬЯНСКИЙ

29 января (11 февраля) 1918 года Совет Народных Комиссаров РСФСР принимает Декрет о создании Рабоче-Крестьянского Красного Флота.

14 февраля 1918 года по флотам и флотилиям был разослан подписанный народным комиссаром по морским делам П.Е. Дыбенко приказ, в котором личному составу был объявлен декрет: «Флот, существующий на основании всеобщей воинской повинности и царских законов, объявляется распущенным и организуется Социалистический Рабоче-Крестьянский Красный Флот».

Поскольку новый флот начал формироваться на основе добровольности, то на службу в него пошли многие военнослужащие царских флота и армии. И если к бывшим матросам, солдатам и унтер-офицерам, как классово близким элементам, у новой власти не было вопросов, то с бывшими офицерами дело обстояло сложнее.

Несмотря на то, что матросы относились к разряду самых грамотных и образованных военнослужащих, у них отсутствовал опыт в таких сложных вопросах, как строительство и повседневная организация флота. Поэтому пришедшим к власти большевикам стало ясно, что решить подобную задачу можно только путем привлечения офицерских кадров старого флота.

27 марта 1918 года в газете «Рабочая и Крестьянская Красная Армия и Флот» было опубликовано сообщение, подписанное Л.Д. Троцким, о привлечении на службу бывших офицеров. Первоначально прием на службу осуществлялся на добровольной основе. Но уже вскоре руководство государства и вооруженных сил было вынуждено перейти к мобилизационному принципу комплектования. Соответствующий декрет Совнаркома был подписан В.И. Лениным 29 июля 1918 года.

Об офицерах, перешедших на сторону советской власти, генерал-лейтенант А.И. Деникин впоследствии писал: «...Они поступили на советскую службу добровольно, занимали посты исключительной важности, работая не за страх, а за совесть. Создали военно-административный аппарат, возродили Академию Генерального штаба, правильную организацию, подготовляли победу большевиков над остатками русских патриотов ...»

Матросы и офицеры императорского флота, прошедшие Гражданскую войну, военные конфликты, чистки, репрессии, внесли свой достойный вклад в победу в Великой Отечественной войне.

В предлагаемом исследовании, в силу места работы автора, указаны адмиралы и генералы ВМФ СССР, выходцы из царских вооруженных сил, которые принимали то или иное участие в обороне Ленинграда.

Из 373 адмиралов и генералов, состоявших в годы Великой Отечественной войны в списках Военно-Морского Флота 129 (34,6%) были выходцами из рядов вооруженных сил Российской империи.

По чиnam это выражалось следующим образом (1-й процент от общего числа 373, 2-й процент от числа 129):

Чины 4-го класса	6	1,6% / 4,6%
контр-адмиралы	2	0,5% / 1,6%
генерал-майоры	3	0,8% / 2,3%
действительный статский советник	1	0,3% / 0,7%
Чины 6-го класса	8	2,1% / 6,2%
капитаны 1 ранга	5	1,3% / 3,9%
полковники	2	0,5% / 1,6%
коллежские советники	1	0,3% / 0,7%
Чины 7-го класса	9	2,4% / 6,9%
капитаны 2 ранга	8	2,1% / 6,2%
подполковники	1	0,3% / 0,7%

Чины 8-го класса	6	1,6% / 4,6%
старшие лейтенанты	3	0,8% / 2,3%
капитаны	2	0,5% / 1,6%
коллежские ассессоры	1	0,3% / 0,7%
Чины 9-го класса	18	4,8% / 14,0%
лейтенанты	13	3,5% / 10,1%
штабс-капитаны	5	1,3% / 3,9%
Чины 10-го класса	14	3,8% / 10,8%
мичманы	12	3,2% / 9,4%
поручики	1	0,3% / 0,7%
коллежские секретари	1	0,3% / 0,7%
Чины 12-го класса	2	0,5% / 1,6%
подпоручики	2	0,5% / 1,6%
Чины 13-го класса	9	2,4% / 7,0%
прапорщики	9	2,4% / 7,0%
Без классного чина	5	1,3% / 3,9%
гардемарины	5	1,3% / 3,9%
Всего классных чинов	77	20,6% / 59,7%
Нижние чины	46	12,3% / 35,7%
кондукторы	1	0,3% / 0,7%
подпрапорщики	1	0,3% / 0,7%
старшие унтер-офицеры	2	0,5% / 1,6%
унтер-офицеры	15	4,0% / 11,6%
младшие унтер-офицеры	4	1,1% / 3,1%
матросы	16	4,3% / 12,4%
рядовые	7	1,9% / 5,4%
Всего нижних чинов	46	12,3% / 35,7%
Без чинов	6	1,6% / 4,6%
военные врачи	6	1,6% / 4,6%
Всего	129	34,9% / 100%

Из 56 (15,0% / 43,2%) адмиралов, генералов, офицеров и чинов флота службу проходили:

в корабельном составе	33	8,9% / 25,6%
в береговых частях	3	0,8% / 2,3%
в центральных органах	7	1,9% / 5,4%
в морских учебных заведениях	6	1,6% / 4,6%
в госпиталях	1	0,3% / 0,7%
в судостроительной промышленности	6	1,6% / 4,6%
Всего	56	15,0% / 43,2%

Нижние чины по воинским специальностям распределялись следующим образом:

минно-торпедные специалисты	13	3,5% / 10,1%
артиллерийские специалисты	6	1,6% / 4,6%
строевые специалисты	6	1,6% / 4,6%
электромеханические специалисты	5	1,3% / 3,9%
радиотелеграфные специалисты	1	0,3% / 0,7%
авиационные специалисты	1	0,3% / 0,7%
Всего	32	8,6% / 24,7%

Прежняя служба военнослужащих корабельного состава проходила:

в составе БФ.....	50	13,4% / 38,8%
в составе ЧФ.....	10	2,6% / 7,8%
в составе ФСЛО.....	1	0,3% / 0,7%
Всего.....	61	16,3% / 47,3%

Были на флоте 34 человека (9,1% / 26,2%), которые до революции служили в сухопутных войсках, а на флот по различным причинам пришли позднее:

Чины 6-го класса		
полковники	1	0,3% / 0,7%

Чины 7-го класса		
подполковники	1	0,3% / 0,7%
Чины 8-го класса		
капитаны	1	0,3% / 0,7%
Чины 9-го класса		
штабс-капитаны	3	0,8% / 2,3%
Чины 10-го класса		
поручики	1	0,3% / 0,7%
Чины 12-го класса		
подпоручики	1	0,3% / 0,7%
Чины 13-го класса		
прапорщики	6	1,6% / 4,6%
Всего классов чин	14	3,8% / 10,8%
Нижние чины		
подпрапорщики	1	0,3% / 0,7%
старшие унтер-офицеры	2	0,5% / 1,6%
унтер-офицеры	2	0,5% / 1,6%
младшие унтер-офицеры	2	0,5% / 1,6%
рядовые	7	1,9% / 5,4%
Всего нижних чинов	14	3,8% / 10,8%
Без чинов		
военные врачи	6	1,6% / 4,6%
Всего	34	9,1% / 26,2%

По воинским специальностям они служили:

в пехоте	16	4,3% / 12,4%
в артиллерии	8	2,1% / 6,2%
в армейской медицине	6	1,6% / 4,6%
в инженерных войсках	2	0,5% / 1,6%
в войсках связи	1	0,3% / 0,7%
в ВВС	1	0,3% / 0,7%
Всего	34	9,1% / 26,2%

Несколько человек были награждены высшими военными наградами Российской империи:

Ратный труд капитана 2 ранга В.А. Унковского был отмечен орденом Святого Георгия 4-й степени.

Георгиевским оружием отмечена деятельность контр-адмирала А.В. Немитца и капитана 1 ранга И.Н. Дмитриева.

Полным кавалером Георгиевского креста и одной георгиевской медали был младший фейерверкер сухопутной артиллерии С.И. Воробьев.

Грудь минно-машинного унтер-офицера миноносца «Сулин» Н.Е. Басистого и комендора крейсера «Диана» унтер-офицера П.И. Лаковникова украшали Георгиевские медали.

В советском флоте некоторые выходцы из царского флота и армии достигли высоких адмиральских и генеральских званий.

Адмиралом флота (с 1955 года Адмиралом Флота Советского Союза) стал в 1944 году Иван Степанович Исаков (мичман, вахтенный начальник эскадренного миноносца «Изяслав») — заместитель Главнокомандующего Военно-Морскими Силами (0,3% / 0,7%).

Адмиралами стали 4 человека (1,1% / 3,1%) :

Николай Ефремович Басистый — заместитель Главнокомандующего ВМФ;

Лев Михайлович Галлер (капитан 2 ранга, старший офицер линейного корабля «Слава» БФ) — 1-й заместитель народного комиссара Военно-Морского Флота;

Гордей Иванович Левченко (артиллерийский унтер-офицер эскадренного миноносца «Забияка»);

Иван Степанович Юмашев (артиллерийский унтер-офицер на береговой батарее БФ) — военно-морской министр;

Инженер-адмиралом стал Аксель Иванович Берг (лейтенант, штурман линейного корабля «Цесаревич» БФ) — заместитель министра электронной промышленности (0,3% / 0,7%).

Звание генерал-полковника береговой службы получили 2 человека (0,5% / 1,6%):

Сергей Ильич Воробьев — начальник тыла Военно-Морских Сил;

Митрофан Иванович Москаленко (старший унтер-офицер телеграфного батальона) — начальник тыла Военно-Морского Флота.

Вице-адмиралами (16 — 4,3% / 12,4%) и генерал-лейтенантами (12 — 3,2% / 9,3%) стали 28 человек (7,5% / 21,7%).

Звание контр-адмирала (58 — 15,5% / 45%) и генерал-майора (36 — 9,7% / 27%) получили 94 человека (25,2% / 72,9%).

Были среди выходцев из старого флота лица, удостоенные высших, в том числе флотоводческих и полководческих наград СССР.

Дважды Героём Советского Союза (27.06.1937 и 03.02.1940) стал начальник Главного управления Севморпути, контр-адмирал Иван Дмитриевич Папанин (матрос полуэкипажа Севастопольского военного порта).

Героями Советского Союза стали:

генерал-майор авиации Федор Григорьевич Коробков (пехотный старший унтер-офицер, звание Героя присвоено 14.06.1942, посмертно) — заместитель начальника ВВС ВМФ;

адмирал Иван Степанович Юмашев (14.09.1945) — командующий Тихоокеанским флотом;

Адмирал Флота Советского Союза Иван Степанович Исаков (07.05.1965).

Звания Героя Социалистического Труда были удостоены:

6 марта 1945 года генерал-лейтенант медицинской службы Иустин Ивлианович Джанелидзе (врач военно-санитарного поезда);

10 ноября 1963 года инженер-адмирал Аксель Иванович Берг. Орденом Ушакова I степени были награждены:

генерал-полковник береговой службы Воробьев Сергей Ильич;

адмирал Галлер Лев Михайлович (2 раза);

адмирал флота Исаков Иван Степанович (2 раза);

адмирал Левченко Гордей Иванович (2 раза).

Орденом Нахимова I степени были награждены:

генерал-лейтенант юстиции Гаврилов Павел Филиппович (рядовой пехоты) — главный военный прокурор ВМФ;

вице-адмирал Грен Иван Иванович (матрос учебно-артиллерийского отряда БФ) — главный артиллерист ВМФ;

контр-адмирал Заяц Николай Филиппович (артиллерийский кондуктор крейсера «Богатырь» БФ) — председатель постоянной приемной комиссии при наркомате ВМФ;

генерал-майор интендантской службы Курехин Иван Тимофеевич (матрос минного заградителя «Мста» БФ) — начальник Финансового управления ВМФ;

генерал-полковник береговой службы Москаленко Митрофан Иванович — начальник Управления тыла КБФ;

генерал-лейтенант береговой службы Мушнов Иннокентий Степанович (унтер-офицер полевой артиллерии) — начальник Управления береговой обороны ВМФ;

контр-адмирал Папанин Иван Дмитриевич — начальник Главного управления Северного морского пути;

вице-адмирал Ралль Юрий Федорович (лейтенант, флаг-штурман отряда дивизии траления БФ) — командующий Кронштадтским морским оборонительным районом;

инженер-контр-адмирал Савин Александр Николаевич (гардемарин) — заместитель начальника Технического управления ВМФ;

вице-адмирал Ставицкий Сергей Петрович (старший лейтенант, старший помощник командира линейного корабля «Севастополь») — заместитель начальника Главного морского штаба — начальник Управления боевой подготовки ВМФ;

вице-адмирал Степанов Георгий Андреевич (лейтенант, флагманский минный офицер штаба дивизии сторожевых судов БФ) — исполняющий обязанности начальника Главного морского штаба;

генерал-лейтенант инженерных войск Судьбин Павел Иванович (прапорщик, командир саперного взвода) — начальник инженерного управления ВМФ.

Ордена Ушакова II степени были удостоены:
вице-адмирал Басистый Николай Ефремович — командующий эскадрой ЧФ;
контр-адмирал Боголепов Виктор Платонович (гардемарин) — начальник штаба Беломорской флотилии;
контр-адмирал Марков Филипп Савельевич (матрос-электрик ЧФ) — начальник штаба эскадры Черноморского флота;
вице-адмирал Ралль Юрий Федорович — командующий эскадрой КБФ;
контр-адмирал Юрковский Федор Леонтьевич (матрос тральщика «Кафа» ЧФ) — командир 1-й бригады траления ОВР Кронштадтского морского оборонительного района.

Орденом Кутузова II степени были награждены:
вице-адмирал Басистый Николай Ефремович;
контр-адмирал Трайнин Павел Алексеевич (пехотный прапорщик) — командир Керченской военно-морской базы.

Орденом Нахимова II степени были награждены:
генерал-майор береговой службы Бабин Пантелеймон Иванович (матрос, писарь БФ) — начальник Организационно-мобилизационного управления Главного морского штаба (ГМШ) ВМФ;
контр-адмирал Белов Михаил Федорович (матрос-торпедист линейного корабля «Гангут» БФ) — командир 2-й и 4-й бригад траления КБФ;
контр-адмирал Бологов Николай Александрович (лейтенант, флаг-офицер штаба 2-й бригады крейсеров БФ) — начальник Исторического отдела и начальник Международно-правового отдела ГМШ ВМФ;
инженер-вице-адмирал Брыкин Александр Евстафьевич (прапорщик по адмиралтейству, помощник начальника Центрального гидроавиационного склада) — заместитель начальника военной миссии СССР в Великобритании;
генерал-майор береговой службы Кечеджи Николай Константинович (младший унтер-офицер, старший моторист подводной лодки «Тур» БФ) — начальник Управления военных сообщений ГМШ;

генерал-майор береговой службы Кузьмичев Иван Николаевич (штабс-капитан, командир пехотного батальона) — председатель комиссии по формированию частей морской пехоты;

инженер-контр-адмирал Курдюков Александр Иванович (гардемарин) — начальник Управления вещевого и шхиперского вещевого снабжения ВМФ;

генерал-майор авиации Миронов Алексей Матвеевич (рядовой, моторист Управления военно-воздушного флота) — главный инспектор строевой инспекции — помощник начальника ВВС ВМФ.;

контр-адмирал Москаленко Михаил Захарович (унтер-офицер, электрик крейсера «Кагул» ЧФ) — начальник Управления делами наркомата ВМФ;

генерал-майор авиации Рожков Иван Васильевич (рядовой пехоты) — командир дивизии летчиков первоначального обучения ВВС ВМФ;

контр-адмирал Скриганов Максим Петрович (унтер-офицер подводной лодки «Кугуар» БФ) — председатель постоянной подводной комиссии ВМФ;

инженер-вице-адмирал Стеценко Иван Яковлевич (инженер-механик, мичман, трюмный инженер-механик линейного корабля «Андрей Первозванный» БФ) — начальник Технического отдела Черноморского флота;

контр-адмирал Юрковский Федор Леонтьевич;

генерал-лейтенант интендантской службы Яковлев Яков Яковлевич (унтер-офицер, минно-машинный старшина эскадренного миноносца «Победитель» БФ) — начальник топливного отдела Управления снабжения ВМФ.

Сталинской премии были удостоены:

в 1943 году инженер-контр-адмирал Александр Евстафьевич Брыкин за работы по созданию минно-торпедного оружия и вице-адмирал Леонид Георгиевич Гончаров (капитан 1 ранга, исполняющий обязанности начальника организационно-тактического отдела МГШ) за трехтомный учебник «Боевое использование корабельной артиллерии»;

в 1946 году инженер-контр-адмирал Петр Федорович Папкович (штабс-капитан Корпуса корабельных инженеров, инженер-конструктор Адмиралтейского судостроительного завода) за труд «Строительная механика корабля» и генерал-лейтенант медицинской службы Константин Михайлович Быков (дивизионный врач) за исследования в области физиологии головного мозга;

в 1949 году генерал-лейтенант медицинской службы И. И. Джанелидзе за научный труд «Бронхиальные свищи огнестрельного происхождения» и инженер-контр-адмирал Янковский Михаил Иосифович (инженер-механик, старший лейтенант, наблюдатель по механической части за постройкой кораблей БФ) — начальник кафедры паровых турбин Военно-морской академии им. К.Е. Ворошилова за научный труд «Конструирование и расчет на прочность деталей паровых турбин»;

в 1950 году адмирал флота И.С. Исаков за научный труд (в соавторстве) «Морской атлас. Том 1. Навигационные географические карты»;

в 1952 году вице-адмирал Унковский Всеволод Андреевич (капитан 2 ранга, штаб-офицер заведующего Учебно-артиллерийским отрядом БФ) за капитальный труд по теории стрельб на море и инженер-контр-адмирал Каврайский Владимир Владимирович (коллежский секретарь, начальник мастерской мореходных инструментов при Главном гидрографическом управлении) за работы в области геодезии, картографии и астрономии.

Многие достигли успехов на научном поприще.

Действительными членами Академии наук СССР стали:

инженер-адмирал Берг Аксель Иванович;

инженер-контр-адмирал Бравин Евгений Леонидович (штабс-капитан, заведующий техбюро артиллерийского отдела Адмиралтейского завода) — начальник кафедры артиллерийских установок и орудий ВМА;

генерал-лейтенант медицинской службы Быков Константин Михайлович;

генерал-лейтенант медицинской службы Джанелидзе
Иустин Ивлианович;

вице-адмирал Унковский Всеволод Андреевич.

Члены-корреспонденты Академии наук СССР:

Адмирал Флота Советского Союза И.С. Исаков;

инженер-генерал-майор Лукницкий Николай Николаевич
(полковник, помощник начальника Полевого строительного
управления) — начальник кафедры организации и производ-
ства военно-строительных работ ВИСУ ВМФ;

инженер-контр-адмирал П.Ф. Папкович;

инженер-контр-адмирал М.И. Яновский.

Доктора наук и профессора:

профессор, инженер-контр-адмирал Балкашин Анато-
лий Иванович (капитан Корпуса корабельных инженеров,
строитель линейных крейсеров «Бородино» и «Наварин») —
начальник кафедры корабельной архитектуры ВВМИУ
им. Ф.Э. Дзержинского;

профессор, кандидат военно-морских наук, контр-ад-
мирал Белли Владимир Александрович (капитан 2 ранга,
флагманский минный офицер штаба Минной дивизии БФ)
— начальник кафедры стратегии и оперативного искусства
Военно-морской академии (ВМА);

доктор технических наук, профессор, инженер-контр-адми-
рал Е.Л. Бравин;

доктор технических наук, инженер-вице-адмирал
А.Е. Брыкин;

доктор технических наук, профессор, инженер-контр-адми-
рал Власов Василий Григорьевич (старший гардемарин) — на-
чальник кафедры теории корабля ВМА;

доктор военно-морских наук, профессор, вице-адмирал
Л.Г. Гончаров;

доктор военно-морских наук, профессор, контр-адмирал
Егорьев Всеволод Евгеньевич (капитан 1 ранга, начальник
Главного управления по делам личного состава) — начальник
кафедры военно-морского искусства ВМА;

доктор географических наук, профессор, инженер-контр-адмирал Зубов Николай Николаевич (капитан 1 ранга, командир эскадренного миноносца «Орфей» БФ) — директор Государственного океанографического института;

доктор военно-морских наук, адмирал флота И.С. Исаков;
доктор астрономии и геодезии, профессор, инженер-контр-адмирал В.В. Каврайский;

доктор технических наук, контр-адмирал П.П. Киткин;
профессор, инженер-вице-адмирал Кочкин Николай Александрович (действительный статский советник, преподаватель химии и металловедения Артиллерийского и Минного офицерских классов и Морского инженерного училища) — начальник кафедры химии и металловедения ВВМИУ им. Ф.Э. Дзержинского;

доктор технических наук, профессор, инженер-контр-адмирал Кудревич Борис Иванович (коллежский асессор, помощник начальника компасной части Гидрографического управления) — начальник кафедры стабилизации ВМА и Военно-морской академии кораблестроения и вооружения (ВМАКВ);

доктор медицинских наук, профессор, генерал-майор медицинской службы Лисицын Михаил Семенович (оператор полевого передвижного госпиталя) — начальник ряда кафедр Военно-морской медицинской академии (ВММА);

доктор медицинских наук, генерал-лейтенант медицинской службы Лубо Владимир Казимирович (коллежский советник, старший ординатор Севастопольского морского госпиталя) — начальник отделения клинического госпиталя ВММА;

доктор технических наук, профессор, инженер-генерал-майор Н.Н. Лукницкий;

профессор, инженер-контр-адмирал Мадисов Вольдемар Петрович (инженер-механик, капитан 1 ранга, профессор Морской академии) — профессор ВМА и ВМАКВ;

доктор астрономии и геодезии, профессор, инженер-вице-адмирал Матусевич Николай Николаевич (генерал-майор Корпуса гидрографов, заведующий штурманскими

офицерскими классами) — начальник кафедры кораблевождения ВМА и ВМАКВ;

профессор, вице-адмирал Немитц Александр Васильевич (контр-адмирал, командующий ЧФ) — командующий морскими и речными силами Республики, профессор кафедры стратегии и тактики командного отделения ВМА;

кандидат военно-морских наук, профессор, контр-адмирал Павлович Николай Брониславович (мичман, штурман дивизиона тральщиков) — начальник кафедры тактики командного факультета ВМА;

доктор географических наук, контр-адмирал И.Д. Папанин;

доктор технических наук, инженер-контр-адмирал П.Ф. Папкович;

доктор медицинских наук, профессор, генерал-майор медицинской службы Пунин Борис Васильевич (младший врач 85-го пехотного полка) — главный хирург КБФ;

профессор, вице-адмирал С.П. Ставицкий;

доктор военно-морских наук, контр-адмирал Томашевич Анатолий Владиславович (мичман, ревизор эскадренного миноносца «Всадник» БФ) — начальник кафедры подводных лодок и противолодочной обороны ВМА;

доктор технических наук, профессор, инженер-контр-адмирал Трофимов Александр Владимирович (инженер-механик капитан 2 ранга, минный приемщик на Обуховском заводе) — начальник кафедры торпедного оружия минно-торпедного факультета ВМА;

доктор технических наук, генерал-лейтенант инженерных войск Унгерман Николай Иванович (полковник, помощник строителя морской крепости Императора Петра Великого) — начальник кафедры фортификации и маскировки Высшего инженерно-технического училища ВМФ, доктор технических наук, профессор, вице-адмирал В.А. Унковский;

доктор военно-морских наук, профессор, инженер-контр-адмирал Хлюстин Борис Павлович (капитан 2 ранга, помощник инспектора классов Морского корпуса) — начальник

кафедры кораблевождения Высшего военно-морского пограничного училища;

доктор военно-морских наук, профессор, контр-адмирал Шведе Евгений Евгеньевич (лейтенант, штурман линейного корабля «Севастополь») — начальник кафедры истории военно-морского искусства и военно-морской географии ВМА;

профессор, инженер-вице-адмирал Шершов Алексей Павлович (генерал-майор Корпуса корабельных инженеров, старший помощник начальника Главного управления кораблестроения) — начальник кафедры корабельной архитектуры и проектирования кораблей ВМА;

профессор, вице-адмирал Шталь Александр Викторович (генерал-майор флота, помощник начальника Морской академии) — начальник кафедры военно-морской истории ВМА;

доктор технических наук, инженер-контр-адмирал Яновский Михаил Иосифович;

доктор технических наук, инженер-контр-адмирал Яшнов Борис Дмитриевич (инженер-механик капитан 2 ранга, заведующий пушечными мастерскими Обуховского завода) — начальник кафедры артиллерийских орудий ВМА.

Заслуженными деятелями науки и техники РСФСР стали: вице-адмирал Л.Г. Гончаров;

инженер-контр-адмирал Н.Н. Зубов;

инженер-контр-адмирал Б.И. Кудревич;

инженер-вице-адмирал Н.Н. Матусевич;

инженер-контр-адмирал П.Ф. Папкович;

генерал-лейтенант инженерных войск Н.И. Унгерман;

инженер-вице-адмирал А.П. Шершов;

вице-адмирал А.В. Шталь.

Звания заслуженный деятель науки РСФСР были удостоены:

генерал-лейтенант медицинской службы К.М. Быков;

генерал-лейтенант медицинской службы И.И. Джанелидзе;

контр-адмирал В.Е. Егорьев;

генерал-майор медицинской службы М.С. Лисицын;

контр-адмирал Е.Е. Шведе.

Заслуженным врачом РСФСР стал генерал-лейтенант медицинской службы В.К. Лубо.

Именами некоторых ветеранов флота впоследствии были названы корабли: большой противолодочный корабль проекта 1155.1 «Адмирал Басистый» (не достроен, разобран на стапеле), научно-исследовательское судно проекта 615 «Академик Берг», морской транспорт вооружения проекта 11570 «Александр Брыкин», тральщик проекта 266М «Контр-адмирал Власов», гидрографическое судно проекта 862 «Вице-адмирал Воронцов», большой десантный корабль проекта 11711 «Иван Грен», экспедиционно-океанографическое судно проекта 850 «Николай Зубов» и научно-исследовательское судно проекта 416 «Профессор Зубов», большой противолодочный корабль проекта 1134А «Адмирал Исаков», океанографическое исследовательское судно проекта 97Б «Владимир Каврайский», корабль «Петр Киткин», большой океанский спасательный буксир проекта Р-5757 «Фотий Крылов», учебное судно проекта В-80 «Профессор Кудревич», большой противолодочный корабль проекта 1155 «Адмирал Левченко», гидрографическое судно проекта 862 «Николай Матусевич», большой десантный корабль проекта 11743 «Митрофан Москаленко». Два судна были названы именами инженера-контр-адмирала П.Ф. Папковича, в том числе сухогруз проекта 15881 «Профессор Папкович», учебное судно проекта В-80 «Профессор Хлюстин», базовые тральщики проекта 53-У «Контр-адмирал Хорошхин» и «Контр-адмирал Юрковский», большой противолодочный корабль проекта 1134А «Адмирал Юмашев».

Но, к сожалению, среди этих моряков не обошлось без потерь.

24 апреля 1942 года во время бомбардировки Севастополя погиб генерал-майор авиации Ф. Г. Коробков.

1 августа 1942 года командир бригады траления и заместитель командующего Волжской военной флотилией контр-адмирал Хорошхин Борис Викторович (лейтенант, вахтенный начальник линейного корабля «Севастополь» БФ) погиб

вместе со всем экипажем бронекатера от подрыва на mine южнее Сталинграда.

22 декабря 1942 года покончил жизнь самоубийством генерал-лейтенант береговой службы Елисеев Алексей Борисович (мичман, помощник командира башни линейного корабля «Слава» БФ). 18 декабря он без объяснения причин был освобожден от должности начальника Научно-исследовательского морского артиллерийского полигона на Ржевке. Оставшись во время войны без назначения на новую должность и опасаясь повторного ареста (впервые был под арестом в 1938–1939 годах), он впал в депрессию и свел счеты с жизнью.

От различных болезней скончались следующие лица:

29 июня 1942 года инженер-контр-адмирал Лавров Алексей Модестович (старший лейтенант, старший офицер эскадренного миноносца «Уссуриец» БФ) — главный редактор редакции специального руководства Гидрографического управления ВМФ;

1 марта 1943 года инженер-контр-адмирал Трофимов Александр Владимирович;

27 апреля 1944 года генерал-лейтенант интендантской службы Языков Семен Павлович (прапорщик, инструктор курсов ускоренной подготовки специалистов-подводников БФ) — начальник Управления вещевого и шхиперского хозяйственного снабжения ВМФ;

10 сентября 1944 года генерал-майор интендантской службы Колпаков Архип Иванович (матрос, радиотелеграфист дивизии траления БФ) — бывший 1-й заместитель начальника тыла КБФ, находившийся в распоряжении Управления кадров ВМФ;

17 января 1945 года контр-адмирал Несвицкий Николай Николаевич (лейтенант, помощник командира эскадренного миноносца «Самсон») — командир отряда вновь строящихся и капитально ремонтируемых кораблей Тихоокеанского флота;

9 мая 1945 года контр-адмирал Осипов Кирилл Осипович (матрос Учебно-минного отряда БФ) — начальник Тихоокеанского высшего военно-морского училища;

11 июня 1945 года контр-адмирал Чернышев Всеволод Федорович (мичман, дивизионный штурман и флаг-секретарь дивизиона тральщиков БФ) — начальник кафедры тактики надводных кораблей ВМА.

Подверглись репрессиям:

контр-адмирал (в момент ареста капитан 1 ранга) Боголепов Виктор Платонович (гардемарин) — временно исполняющий обязанности (июль-август 1941 года) и начальник штаба (июль — октябрь 1941 года) Ладужской военной флотилии — с формулировкой «за неудовлетворительно проведенную операцию по высадке десанта снят с должности, отдан под суд с отсрочкой исполнения приговора до окончания военных действий». В феврале 1943 года судимость была снята «за успешную работу, проявленную при этом энергию, смелость, решительность и мужество в руководстве боевыми действиями подчиненных частей»;

контр-адмирал Самойлов Константин Иванович (мичман, вахтенный начальник линейного корабля «Полтава») — начальник Морской обороны Ленинграда и озерного района. Арестован 8 июля 1941 года. Умер, находясь под следствием 19 сентября 1951 года. Реабилитирован посмертно в ноябре 1954 года;

контр-адмирал Трайнин Павел Алексеевич 28 июля 1941 года был арестован по обвинению в оставлении части имущества в Риге и беспорядочной эвакуации из Либавы и Виндавы. 28 августа осужден на 10 лет лишения свободы, но 11 сентября того же года помилован со снятием судимости и восстановлением в звании.

Особой строкой стоит имя начальника Либавского училища ПВО ВМФ, командира восточного сектора обороны ВМБ Либавы, генерал-майора береговой службы Ивана Алексеевича Благовещенского (пехотный штабс-капитан), единственного из старших офицеров флота, добровольно изменившего Родине и присяге и перешедшего на сторону врага. Он участвовал в формировании Русской освободительной армии генерала А.А. Власова, был начальником идеологической группы Управления

пропаганды Комитета освобождения народов России. После войны был арестован советскими военными властями и предан суду. 1 августа 1946 года по приговору Военной коллегии Верховного суда СССР вместе со своими поделщиками повешен во дворе Бутырской тюрьмы.

Учитывая место работы автора данного материала (Государственный мемориальный музей обороны и блокады Ленинграда), следует остановиться на тех адмиралах и генералах, которые участвовали в обороне Ленинграда, а это 60 человек (16,0% / 46,6%) из общих чисел 373 и 129:

контр-адмирал Белли Владимир Александрович (капитан 2 ранга, флагманский минный офицер штаба начальника Минной дивизии Флота Балтийского моря), являясь начальником кафедры оперативного искусства и командного факультета Военно-морской академии, лично руководил практикой слушателей академии на кораблях и частях КБФ;

контр-адмирал Белов Михаил Федорович — в марте 1944 года руководил формированием 2-й бригады траления КБФ. Под его командованием бригада приняла участие в боевых действиях в районе Бьёрке-Зунда и Выборгском заливе, осуществляла траление вдоль финских шхер. С апреля 1945 года командовал 4-й бригадой траления Кронштадтского морского оборонительного района. Руководил боевым тралением в восточной части Финского залива, на Ладожском и Чудском озерах;

контр-адмирал Боголепов Виктор Платонович — временно исполняющий обязанности (07–08.1941) и начальник штаба (07–10.1941) Ладожской военной флотилии;

контр-адмирал Бологов Николай Александрович (лейтенант, флаг-офицер штаба 2-й бригады крейсеров) — находился при Главкоме Северо-Западного направления и непосредственно в штабе командующего Морской обороной Ленинграда и Озерного района;

вице-адмирал Векман Александр Карлович (капитан 2 ранга, начальник Прибрежной охраны водного района

«Николайстадт») — с апреля 1944 года председатель Постоянной шхерной комиссии при Гидрографическом управлении;

инженер-контр-адмирал Власов Василий Григорьевич (старший гардемарин) — в первые месяцы войны выполнял задания Комиссии по обороне Ленинграда;

генерал-полковник береговой службы Воробьев Сергей Ильич — в должности начальника тыла ВМФ неоднократно выезжал на КБФ для проверки тыловых органов и оказания практической помощи командованию;

генерал-лейтенант юстиции Гаврилов Павел Филиппович (рядовой пехоты) — в качестве заместителя главного прокурора РККА выполнял обязанности прокурора при ставке маршала Советского Союза К.Е. Ворошилова, затем, будучи главным прокурором ВМФ, неоднократно выезжал на КБФ для руководства, проверки работы и оказания практической помощи органам военной прокуратуры;

адмирал Галлер Лев Михайлович (капитан 2 ранга, старший помощник командира линейного корабля «Слава», командир эскадренного миноносца «Туркменец Ставропольский») — в течение всей войны курировал вопросы военного кораблестроения в Ленинграде;

вице-адмирал Грен Иван Иванович — начальник артиллерии Морской обороны Ленинграда и Озерного района (08–10.1941), начальник артиллерии КБФ (10.1941–01.1943), начальник управления береговой обороны КБФ (01–09.1943);

генерал-майор береговой службы Григорьев Григорий Тимофеевич (пехотный унтер-офицер) — комендант береговой обороны Главной базы КБФ (06–08.1941), комендант Ижорского укрепленного района (08.1941–07.1942), командир 4-й (07.1942) и 260-й (07.1942–01.1943) бригад морской пехоты КБФ;

генерал-майор береговой службы Гримзин Иван Васильевич (рядовой артиллерийского дивизиона Северного фронта) — в 1942 году, являясь начальником автобронетанкового отдела ВМФ, находился в Ленинграде и на КБФ;

генерал-майор береговой службы Денисевич Николай Юлианович (поручик, командир пехотного батальона) — комендант Западного укрепленного района Кронштадтской ВМБ (07.1941–04.1942), начальник противодесантной обороны южного побережья Финского залива (12.1943–04.1944), начальник Выборгского училища морской пехоты (04.1945–1947);

генерал-лейтенант медицинской службы Джанелидзе Иустин Ивлианович — главный хирург ВМФ, «...провел 6 месяцев в осажденном Ленинграде, непосредственно участвуя в оказании помощи раненым бойцам и командирам [в том числе и деду по материнской линии автора материала]...»;

генерал-лейтенант береговой службы Елисеев Алексей Борисович — комендант береговой обороны Балтийского района КБФ (06–10.1941), комендант военно-морской крепости Кронштадт — помощник командующего КБФ по береговой обороне и сухопутным войскам (10.1941–04.1942). Начальник Ржевского Научно-испытательного морского артиллерийского полигона (04–12.1942);

контр-адмирал Заостровцев Алексей Тимофеевич (младший минный унтер-офицер) — командир учебной бригады подводных лодок КБФ (06–08.1941), в августе — сентябре 1941 года руководил переводом 8 подводных лодок по Беломорско-Балтийскому каналу из Ленинграда на Северный флот;

генерал-майор береговой службы Зернов Михаил Андреевич (прапорщик, командир роты пехотного полка) — в течение всей войны начальник отдела связи КБФ;

контр-адмирал Иванов Вадим Иванович (лейтенант, старший артиллерист крейсера «Баян») — командир Кронштадтской ВМБ и начальник гарнизона Кронштадта (06–08.1941);

адмирал Исаков Иван Степанович — в июне — октябре 1941 года координировал боевые действия КБФ, Ладужской и Чудской военных флотилий с сухопутными войсками;

контр-адмирал Киткин Петр Павлович — в мае — июле 1942 года в распоряжении Военного совета КБФ, выполнял задания штаба по вопросам боевого траления мин, разработал

приспособление для их самоликвидации, старший инженер торпедной группы — командир учебного корабля «Свирь» (07.1942–09.1943), минер (09.1943–10.1944), старший инженер-конструктор технического отдела (10.1944–05.1945) Научно-исследовательского минно-торпедного института;

генерал-майор интендантской службы Колпаков Архип Иванович (матрос-радиотелеграфист бригады заграждения и траления) — до мая 1943 года 1-й заместитель начальника тыла КБФ и Кронштадтской ВМБ. Занимался развертыванием новых воинских частей, организацией судоремонта;

генерал-майор юстиции Колпаков Василий Александрович (пехотный санитар, ротный фельдшер) — в течение всей войны председатель военного трибунала КБФ;

генерал-майор береговой службы Конышев Иван Кузьмич (унтер-офицер, минный машинист) — в июне — августе 1941 года военный комендант Таллина, в октябре-ноябре — командир 15-го полка морской пехоты, в ноябре 1942 года — мае 1943 года командир отдельной морской стрелковой бригады;

генерал-майор береговой службы Круглов Владимир Ильич (пехотный прапорщик) — помощник командира Кронштадтской ВМБ по МПВО (август 1941 года — февраль 1943 года), начальник управления МПВО Кронштадтского морского оборонительного района (февраль — июль 1943 года);

контр-адмирал Крылов Фотий Иванович (прапорщик, преподаватель школы комендоров) — начальник ЭПРОН. Руководил судоподъемными и гидротехническими работами на Балтике, Ладоге, Неве;

контр-адмирал Кузнецов Аполлон Александрович (мичман, вахтенный начальник линкора «Севастополь») — в августе — ноябре 1941 года командир экспедиции особого назначения КБФ;

генерал-майор береговой службы Кузьмичев Иван Николаевич — в начале войны, являясь начальником отдела инспекции береговой обороны и сухопутных войск Управления боевой подготовки наркомата ВМФ, руководил установкой береговых

батарей на островах Финского залива, в январе 1943 года — январе 1944 года командир 260-й бригады морской пехоты КБФ, с января 1944 года, являясь председателем комиссии по формированию частей морской пехоты, руководил высадкой десантов на Финском заливе и Балтийском море;

генерал-майор береговой службы Лаковников Павел Иванович — комендант Кронштадтского сектора береговой обороны (июнь — июль 1941 года), Ижорского укрепленного района (июль — сентябрь 1941 года);

генерал-лейтенант интендантской службы Лебедев Анатолий Николаевич (прапорщик, командир пехотной роты) — командир Ленинградского военного порта (июнь — сентябрь 1941 года), уполномоченный наркомата ВМФ в Ленинграде (апрель — ноябрь 1944 года), начальник Ленинградского тыла ВМФ (ноябрь 1944 года — май 1945 года);

адмирал Левченко Гордей Иванович — командир Ленинградской ВМБ (март — июнь 1942 года), командир Кронштадтской ВМБ (июнь 1942 года — апрель 1944 года);

генерал-майор медицинской службы Лисицын Михаил Семенович — всю войну начальник кафедры оперативной хирургии Военно-медицинской академии, одновременно (сентябрь 1942 года — май 1945 года) главный хирург КБФ;

генерал-лейтенант Лубо Владимир Казимирович — начальник отделения Ленинградского военно-морского госпиталя (июнь 1941 года — июнь 1942 года), консультант-хирург 1-го госпиталя КБФ (апрель 1944 года — май 1945 года);

инженер-генерал-майор Лукницкий Николай Николаевич — в первые месяцы войны консультант по строительству железобетонных огневых точек;

генерал-полковник береговой службы Москаленко Митрофан Иванович — руководил эвакуацией имущества из Таллина в Кронштадт, участник Таллинского перехода. В течение всей войны как начальник тыла обеспечивал КБФ всеми видами довольствия;

контр-адмирал Москаленко Михаил Захарович — командир линейного корабля «Октябрьская революция» (июнь

1941 года — июнь 1942 года), командир Ленинградской ВМБ (июнь — август 1942 года), начальник штаба эскадры КБФ (август 1942 года);

генерал-лейтенант береговой службы Мушнов Иннокентий Степанович — начальник Научно-испытательного морского артиллерийского полигона (июнь 1941 года — март 1942 года) и одновременно особоуполномоченный наркомата ВМФ при заместителе командующего войсками Северо-Западного фронта, командир военно-морской крепости Кронштадт (март — апрель 1942 года), комендант Кронштадтской ВМБ (апрель — октябрь 1942 года), комендант Главной базы КБФ (октябрь 1942 года — январь 1943 года);

генерал-майор береговой службы Ненашев Борис Павлович (подполковник полевой артиллерии) — командир 4-й отдельной бригады морской пехоты (июль 1941 года — июль 1942 года);

генерал-майор береговой службы Павлов Василий Алексеевич (штабс-капитан пехотной пулеметной команды) — помощник командующего Морским оборонительным районом Ленинграда и Озерного района (июль — октябрь 1941 года);

генерал-майор интендантской службы Пешков Иван Яковлевич (матрос Черноморского флота) — начальник тыла и одновременно командир главной базы Краснознаменной Ладожской военной флотилии (сентябрь 1941 года — август 1944 года);

генерал-майор береговой службы Потемкин Георгий Андреевич (подпоручик, командир взвода Кронштадтского крепостного артиллерийского полка) — начальник штаба береговой обороны Главной базы КБФ (июнь — август 1941 года), Невского укрепленного сектора (октябрь — декабрь 1941 года), сектора береговой обороны Ленинградской ВМБ (декабрь 1941 года — май 1942 года), Кронштадтского сектора Кронштадтской ВМБ (май — июль 1942 года), береговой обороны главной базы КБФ (июль — ноябрь 1942 года), заместитель начальника ленинградских курсов младших лейтенантов (ноябрь — декабрь 1942 года), начальник кронштадтских Высших специальных курсов комсостава (декабрь 1942 года — апрель

1943 года), начальник штаба островного укрепленного сектора береговой обороны (апрель — сентябрь 1943 года);

генерал-майор медицинской службы Пунин Борис Васильевич — всю войну начальник кафедры прикладной военно-морской хирургии Военно-морской медицинской академии, одновременно (июнь 1941 года — сентябрь 1942 года) главный хирург КБФ;

вице-адмирал Ралль Юрий Федорович — командир Восточной позиции, участник Таллинского перехода, начальник штаба КБФ (сентябрь 1941 года — январь 1943 года), командующий эскадрой КБФ (январь 1943 года — март 1944 года), командующий Кронштадтским морским оборонительным районом (март 1944 года — май 1945 года);

генерал-майор Ржанов Василий Михайлович (капитан, командир пехотного полка) — помощник начальника Военно-морской медицинской академии (июнь 1941 года), начальник штаба отдельной курсантской бригады военно-морских учебных заведений (июль — сентябрь 1941 года), командир 6-й, 7-й, 2-й отдельной бригад морской пехоты (сентябрь 1941 года — август 1942 года), 48-й отдельной морской стрелковой бригады (август 1942 года — февраль 1944 года), 177-й стрелковой дивизии Ленинградского фронта (февраль 1944 года — май 1945 года);

генерал-майор авиации Рожков Иван Васильевич — заместитель командующего ВВС КБФ (июль — ноябрь 1941 года);

контр-адмирал Садников Александр Владимирович (матрос, артиллерист) — начальник Высшего военно-морского пограничного училища. В сентябре — декабре 1941 года командовал отрядом курсантов училища, участвовавшим в обороне Ленинграда;

контр-адмирал Самойлов Константин Иванович — начальник Управления военно-морских учебных заведений и старший морской начальник в Ленинграде, в июле 1941 года командующий Морской обороной Ленинграда и Озерного района;

контр-адмирал Скриганов Максим Петрович — командир Учебного отряда подводного плавания (июнь — сентябрь 1941 года);

генерал-майор медицинской службы Смольников Алексей Васильевич (прапорщик, командир пехотной роты) — начальник кафедры патологии и терапии боевых отравляющих средств и санитарно-химической защиты Военно-морской медицинской академии (июнь 1941 года — июнь 1942 года), заместитель начальника (июнь 1942 года — июнь 1943 года), начальник (июнь 1943 года — май 1945 года) Медико-санитарного отдела КБФ;

вице-адмирал Ставицкий Сергей Петрович — заместитель по морской части при Главнокомандующем Северо-Западного направления (июль — сентябрь 1941 года);

вице-адмирал Степанов Георгий Андреевич — начальник военно-морских учебных заведений и старший морской начальник в Ленинграде;

генерал-майор береговой службы Татаринов Алексей Николаевич (матрос, моторист) — заместитель командира Кронштадтской ВМБ (август 1941 года), начальник Управления по формированию частей КБФ (август 1941 года — июнь 1942 года);

контр-адмирал Томашевич Анатолий Владиславович — в августе 1941 года был прикомандирован к штабу Главкома войск Северо-Западного направления по использованию подводных лодок;

контр-адмирал Трайнин Павел Алексеевич — командующий Ладожской военной флотилией (18–24 июля 1941 года);

генерал-лейтенант инженерных войск Унгерман Николай Иванович — в начале войны возглавлял работы по созданию под Ленинградом рубежей обороны;

инженер-контр-адмирал Хлюстин Борис Павлович — начальник цикла кафедры кораблевождения Высшего военно-морского училища им. М.В. Фрунзе (июнь — ноябрь 1941 года), начальник кафедры кораблевождения Высшего

военно-морского пограничного училища НКВД (ноябрь 1941 года — май 1943 года), преподаватель цикла кораблевождения Курсов офицерского состава КБФ (май 1943 года — май 1945 года);

контр-адмирал Хорошхин Борис Владимирович — командир ОВР Главной базы КБФ (июль — август 1941 года), командующий Ладожской военной флотилией (август — октябрь 1941 года);

контр-адмирал Чернышев Всеволод Федорович — начальник штаба Морского оборонительного района Ленинграда и Озерного района (июль-август 1941 года);

контр-адмирал Юрковский Федор Лаврентьевич — командир учебного корабля «Комсомолец» (июнь 1941 года), командир отряда тральщиков (июнь 1941 года — июль 1942 года), командир отряда самоходных тендеров ЛВФ (июль 1942 года — апрель 1943 года), командир 1-й бригады траления ОВР Кронштадтского морского оборонительного района (апрель 1943 года — май 1945 года);

генерал-лейтенант интендантской службы Яковлев Яков Яковлевич — руководил постройкой перевалочных складов жидкого топлива на Ладожском озере в районе Кобона — Морье.

**АДМИРАЛЫ И ГЕНЕРАЛЫ ВМФ СССР
ПЕРИОДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ,
РАНЕЕ СЛУЖИВШИЕ В ВООРУЖЕННЫХ СИЛАХ
РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ**

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Звание в старом флоте (армии)	Звание в ВМФ СССР
1	АКУЛИН Михаил Иванович	Мичман, старший офицер Або-Аландского Укрепрайона	Вице-адмирал, начальник НТК ВМС
2	АНТОНОВ Леонид Иванович	Мичман, старший минный офицер крейсера «Россия»	Инженер-контр-адмирал, зам. начальника ВВМИУ им. Ф.Э. Дзержинского
3	БАБИН Пантелеймон Иванович	Матрос, писарь БФ	Начальник Организационно-мобилизационного управления ГМШ ВМФ
4	БАЛКАШИН Анатолий Иванович	Капитан Корпуса корабельных инженеров, строитель линейных крейсеров «Бородино» и «Наварин»	Инженер-контр-адмирал, начальник кафедры корабельной архитектуры ВВМИУ им. Ф.Э. Дзержинского
5	БАСИСТЫЙ Николай Ефремович	Минно-машинный унтер-офицер миноносца «Сулин»	Адмирал, заместитель Главнокомандующего ВМФ

6	БЕЛЛИ Владимир Александрович	Капитан 2 ранга, флагманский минный офицер штаба начальника минной дивизии БФ	Контр-адмирал, начальник кафедры стратегии и оперативного искусства ВМА
7	БЕЛОВ Михаил Федорович	Матрос, торпедист линейного корабля «Гангут» БФ	Контр-адмирал, начальник Балтийской группы приемки кораблей ВМФ
8	БЕРГ Аксель Иванович	Лейтенант, штурман линей- ного корабля «Цесаревич» БФ	Инженер- адмирал, замести- тель министра электронной промышленности
9	БЛАГОВЕЩЕНСКИЙ Иван Алексеевич	Штабс-капитан, командир пехотного батальона	Генерал-майор береговой службы, начальник Либав- ского училища ПВО ВМФ
10	БОГОЛЕПОВ Виктор Платонович	Гардемарин	Контр-адмирал, начальник 2-го отдела ПВО ВМФ
11	БОЙЦОВ Дмитрий Павлович	Минно-машинный унтер-офицер дивизиона подвод- ных лодок БФ	Генерал-майор береговой службы, начальник отдела тыла ВМБ Евпатория
12	БОЛОГОВ Николай Александрович	Лейтенант, старший минный специалист эм «Константин» БФ	Контр-адмирал, начальник международно- правового отдела ГМШ ВМФ
13	БРАВИН Евгений Леонидович	Штабс-капитан, завед. техбюро арт. отдела Адмиралтейского завода	Инженер-контр- адмирал, начальник кафедры артилл. установок и орудий ВМА

14	БРОНЕВИЦКИЙ Петр Семенович	Унтер-офицер, машинист крейсера «Варяг» ФСЛО	Генерал-майор береговой службы, командир киевского Учебного отряда ВМС
15	БРЫКИН Александр Евстафьевич	Прапорщик по адмиралтейству, пом. нач. Центр. гидроавиацион- ного склада	Инженер-вице- адмирал, начальник Главного минно- торпедного управления ВМС
16	БЫКОВ Константин Михайлович	Дивизионный врач	Генерал-лейтенант медицинской службы, начальник Научно- исследовательского медицинского ин-та ВМС
17	ВАСИЛЬЕВ Виктор Константинович	Лейтенант, командир кано- нерской лодки «Эльпидифор» ЧФ	Контр-адмирал, начальник курса Военно-морской ака- демии
18	ВАСЮНИН Петр Никифорович	Матрос, минер учебного судна «Николаев» БФ	Контр-адмирал, ст. морской начальник в г. Молотовске
19	ВЕКМАН Александр Карлович	Капитан 2 ранга, командир эм «Инженер- механик Зверев» БФ	Вице-адмирал, председатель Постоянной шхерной комиссии при Гидро- графическом управлении
20	ВЛАСОВ Василий Григорьевич	Гардемарин	Инженер-контр- адмирал, начальник кафедры теории корабля ВМА

21	ВОРОБЬЕВ Сергей Ильич	Младший унтер-офицер сухопутной артиллерии	Генерал-полковник береговой службы, начальник тыла ВМС
22	ВОРОНЦОВ Михаил Александрович	Ученик военного фельдшера	Вице-адмирал, заместитель начальника Военно- дипломатической академии
23	ГАВРИЛОВ Павел Филиппович	Рядовой пехоты	Генерал-лейтенант юстиции, главный военный прокурор ВМФ
24	ГАЛЛЕР Лев Михайлович	Капитан 2 ранга, старший офицер линкора «Слава»	Адмирал, 1-й заместитель Народного комиссара ВМФ
25	ГЕОРГИАДИ Иван Александрович	Мичман, командир тральщика «Крамбол» БФ	Контр-адмирал, заместитель начальника ВМУЗ
26	ГОЛУБЕВ- МОНАТКИН Иван Федорович	Матрос 2-й статьи кронштадтского учебно-минного отряда	Контр-адмирал, начальник Каспийского ВВМУ
27	ГОНЧАРОВ Леонид Георгиевич	Капитан 1 ранга, исп. обяз. нач. ор- ганизационно-так- тического отдела МГШ	Вице-адмирал, нач. кафедры тактических свойств боевых средств ВМАКВ
28	ГРЕН Иван Иванович	Матрос Учебно- артиллерийского отряда БФ	Вице-адмирал, начальник Управления боевой подготовки ГМШ
29	ГРИГОРЬЕВ Григорий Тимофеевич	Унтер-офицер пехоты	Генерал-майор береговой службы, зам. нач. Управ- ления береговой обороны ВМС

30	ГРИМЗИН Иван Васильевич	Рядовой сухопутной артиллерии	Генерал-майор береговой службы, нач. Автотрактор- ного управления ВМС
31	ГУСЕВ Иван Константинович	Рядовой сухопутной артиллерии	Генерал-майор береговой службы, нач. Управления артиллерии ПВО ЧФ
32	ДЕНИСЕВИЧ Николай Юлианович	Поручик, командир пехотного батальона	Генерал-майор береговой службы, начальник выборг- ского Училища морской пехоты
33	ДЖАНЕЛИДЗЕ Иустин Ивлианович	Врач военно- санитарного поезда	Генерал-лейтенант медицинской службы, главный хирург ВМФ
34	ДМИТРИЕВ Иван Николаевич	Капитан 1 ранга, начальник Петроградского отделения мореплавания, кавалер Георгиевского оружия	Контр-адмирал, начальник кафедры кораблевождения и навигации ВВМУ им. М.В. Фрунзе
35	ДМИТРИЕВ Константин Георгиевич	Мичман, трюмный инженер-механик посыльного судна «Кречет» БФ	Инженер-контр- адмирал, пом. нач. Главного военно- речного упр. АСС НКРФ
36	ДОБРОТВОРСКИЙ Юрий Алексеевич	Лейтенант, командир эм «Уссуриец» БФ	Контр-адмирал, нач. кафедры торпедной стрельбы ВМА им. Ворошилова

37	ЕГОРЬЕВ Всеволод Евгеньевич	Капитан 1 ранга, нач. Главного упр. по делам личного состава	Контр-адмирал, нач. кафедры военно-морского искусства ВМА им. К.Е. Ворошилова
38	ЕЛИСЕЕВ Алексей Борисович	Мичман, командир башни линейного корабля «Слава» БФ	Генерал-лейтенант береговой службы, пом. командующего КБФ по береговой обороне и береговым частям
39	ЖИЛИН Иван Сергеевич	Рядовой конной артиллерии	Генерал-майор артиллерии, зам. нач. ПВО ЧФ по артиллерии
40	ЗАОСТРОВЦЕВ Алексей Тимофеевич	Младший минный унтер-офицер БФ	Контр-адмирал, зам. нач. Управления госприемки кораблей ВМФ
41	ЗАЯЦ Николай Филиппович	Артиллерийский кондуктор крейсера «Богатырь» БФ	Контр-адмирал, предс. пост. комиссии Госприемки при Главкоме ВМС
42	ЗЕРНОВ Михаил Андреевич	Прапорщик, командир пе- хотной роты	Генерал-майор береговой службы, начальник Выборгского военно-морского технического училища
43	ЗУБОВ Николай Николаевич	Капитан 2 ранга, командир эсминца «Орфей» БФ	Инженер-контр- адмирал, директор Государственного океанографического института

44	ИВАНОВ Вадим Иванович	Лейтенант, старший артил- лерийский офицер крейсера «Баян» БФ	Контр-адмирал, командир линейного корабля «Архангельск»
45	ИСАКОВ Иван Степанович	Мичман, ревизор эскадренного миноносца «Изяслав» БФ	Адмирал Флота Советского Союза, заместитель Главно- командующего ВМФ
46	КАВРАЙСКИЙ Владимир Владимирович	Коллежский секретарь, нач. мастерской мореходных инструментов при Гл. гидро- графическом управлении	Инженер-контр- адмирал, начальник гидрографического факультета ВМА, ВМАКВ
47	КЕЧЕДЖИ Николай Константинович	Младший унтер- офицер, старший моторист подвод- ной лодки «Тур» БФ	Генерал-майор береговой службы, нач. Упр. военно- морских сообщений Морского генерального штаба
48	КИТКИН Петр Павлович	Контр-адмирал, начальник дивизии траления БФ	Контр-адмирал, старший инженер- конструктор технического отдела Научно-ис- следовательского минно-торпедного института
49	КОЛПАКОВ Архип Иванович	Матрос, радиотелеграфист дивизии траления БФ	Генерал-майор интендантской службы, 1-й зам. начальника тыла КБФ

50	КОЛПАКОВ Василий Александрович	Ротный фельдшер пехотного полка	Генерал-майор юстиции, председатель военного трибунала КБФ
51	КОНЫШЕВ Иван Кузьмич	Унтер-офицер, минный машинист Учебно-минного отряда БФ	Генерал-майор береговой службы, командир Учебного отряда ЧФ
52	КОРОБКОВ Федор Григорьевич	Старший унтер- офицер пехоты	Генерал-майор авиации, зам. начальника ВВС ВМФ
53	КОЧКИН Николай Александрович	Действительный статский советник, преподаватель химии и металловедения в Мор. инж. учи- лище	Инженер-вице- адмирал, начальник кафедры химии и металловедения ВВМИУ им. Ф.Э. Дзержинского
54	КРУГЛОВ Владимир Ильич	Пехотный прапорщик	Генерал-майор береговой службы, нач. исторического отдела ГМШ ВМФ
55	КРЫЛОВ Фотий Иванович	Прапорщик, инструктор- указатель при школе комен- доров БФ	Контр-адмирал, начальник ЭПРОН
56	КУДРЕВИЧ Борис Иванович	Коллежский ассессор, пом. нач. компасной части Гидро- графического управления	Инженер-контр- адмирал, начальник кафедры стабилиза- ции ВМА и ВМАКВ

57	КУЗНЕЦОВ Аполлон Александрович	Мичман, вахтенный начальник линейного корабля «Севастополь» БФ	Контр-адмирал, зам. нач. Упр.судоподъ- емных и АС работ на речных бассейнах НКВМФ и НКРФ
58	КУЗЬМИЧЕВ Иван Николаевич	Штабс-капитан, командир пехотного батальона	Генерал-майор береговой службы, нач. каф. общевой- сковой тактики и инж. обеспечения боя Выш. инж.-техн. уч. ВМФ
59	КУМАНИН Михаил Федорович	Подпоручик сухопутной артиллерии	Генерал-лейтенант береговой службы, зам. нач. тыла Министерства обороны
60	КУРДЮКОВ Александр Иванович	Гардемарин	Инженер-контр- адмирал, нач. Управления шхипер- ского снабжения ВМФ
61	КУРЕХИН Иван Тимофеевич	Матрос минного заградителя «Мста» БФ	Генерал-майор интендантской службы, начальник Финансового управления ВМФ
62	ЛАВРОВ Алексей Модестович	Старший лейтенант, старший офицер эсминца «Уссуриец» БФ	Инженер-контр- адмирал, гл. редактор редакции специаль- ного руководства Гидрографического управления ВМФ

63	ЛАКОВНИКОВ Павел Иванович	Унтер-офицер, комендор крейсера «Диана» БФ, кавале- р Георгиевской медали	Генерал-майор береговой службы, ст. инспектор по БО Главной инспекции ВМС
64	ЛЕБЕДЕВ Анатолий Николаевич	Прапорщик, командир пехотной роты	Генерал-лейтенант интендантской службы, пом. коменданта ВМ крепости Кронштадт по строительству и расквартированию
65	ЛЕВЧЕНКО Гордей Иванович	Унтер-офицер, комендор эсминца «Забияка» БФ	Адмирал, заместитель наркома, военно- морского министра
66	ЛИСИЦЫН Михаил Семенович	Ординатор полевого под- вижного госпиталя	Генерал-майор медицинской службы, начальник ряда кафедр ВММА
67	ЛУБО Владимир Казимирович	Коллежский советник, стар- ший ординатор Севастопольского морского госпиталя	Генерал-лейтенант медицинской службы, начальник отделения клинического госпиталя ВММА
68	ЛУКНИЦКИЙ Николай Николаевич	Полковник, помощник на- чальника Полевого строительного управления	Инженер-генерал- майор, начальник кафедры организа- ции и производства военно-строительных работ ВИСУ ВМФ
69	МАДИСОВ Вольдемар Петрович	Инженер-механик, капитан 1 ранга, профессор Мор- ской академии	Инженер-контр- адмирал, профессор ВМА и ВМАКВ

70	МАРКОВ Филипп Савельевич	Матрос, минер, электрик ЧФ	Контр-адмирал, командир Потийской ВМБ
71	МАТУСЕВИЧ Николай Николаевич	Генерал-майор корпуса гид- рографов, коман- дир Отдельной экспедиции Белого моря	Инженер-вице- адмирал, начальник кафедры корабле- вождения ВМА и ВМАКВ
72	МИРОНОВ Алексей Матвеевич	Рядовой, моторист Управ- ления Военно- воздушного флота	Генерал-майор авиации, главный инспектор авиации ВМС
73	МИХАЛЬКОВ Георгий Иосифович	Минный унтер- офицер БФ	Контр-адмирал, начальник Управления делами при НК ВМФ
74	МОСКАЛЕНКО Митрофан Иванович	Старший унтер-офицер телеграфного батальона	Генерал-полковник береговой службы, начальник тыла ВМФ
75	МОСКАЛЕНКО Михаил Захарович	Унтер-офицер, электрик крейсера «Кагул» ЧФ	Вице-адмирал, начальник Управления госприемки кораблей ВМФ
76	МУШНОВ Иннокентий Степанович	Унтер-офицер полевой артиллерии	Генерал-лейтенант береговой службы, начальник Управления береговой обороны ВМФ

77	НЕМИТЦ Александр Васильевич	Контр-адмирал, командующий ЧФ, кавалер Георгиевского оружия	Вице-адмирал, командующий Мор. и речными силами Республики, профессор кафедры стратегии и тактики командного отделения ВМА
78	НЕНАШЕВ Борис Павлович	Подполковник, начальник ПВО 12-й армии	Генерал-майор береговой службы, начальник ряда кафедр ВМА и ВМАКВ
79	НЕСВИЦКИЙ Николай Николаевич	Лейтенант, пом. командира эсминца «Самсон» БФ	Контр-адмирал, командующий эскадрой КБФ
80	ОСИПОВ Кирилл Осипович	Матрос, минер Учебно-минного отряда БФ	Контр-адмирал, начальник Тихоокеанского ВВМУ
81	ПАВЛОВ Василий Алексеевич	Штабс-капитан, командир пулеметной команды пехот- ного полка	Генерал-майор береговой службы, начальник кафедры ВМА
82	ПАВЛОВИЧ Николай Брониславович	Мичман, штурман дивизиона тральщиков БФ	Контр-адмирал, начальник каф. тактики командного факультета ВМА
83	ПАПАНИН Иван Дмитриевич	Матрос полуэкипажа Севастопольского военного порта	Контр-адмирал, начальник Главного управления Север- ного морского пути

84	ПАПКОВИЧ Петр Федорович	Штабс-капитан Корпуса ко- рабельных инженеров, инж.-конструктор Адмиралтейского завода	Инженер-контр- адмирал, начальник каф. строительной механики корабля ВМАКВ
85	ПЕШКОВ Иван Яковлевич	Матрос эскадренного миноносца «Лейтенант Сергеев» ФСЛО	Генерал-майор интендантской службы, командир главного военного порта БФ
86	ПОТЕМКИН Георгий Андреевич	Подпоручик, ком. взвода 2-го Кронштадтского крепостного арт. полка	Генерал-майор береговой службы, начальник штаба береговой обороны ТОФ
87	ПУНИН Борис Васильевич	Младший врач 85-го пехотного полка	Генерал-майор медицинской службы, гл. хирург КБФ
88	РАЛЛЬ Юрий Федорович	Лейтенант, командир эскадренного миноносца «Рьяный»	Вице-адмирал, командир Кронштадтского морского оборонительного района
89	РЖАНОВ Василий Михайлович	Капитан, командир пехот- ного полка	Генерал-майор, командир стрелковой дивизии
90	РОГАЧЕВ Дмитрий Дмитриевич	Матрос, рулевой линейного корабля «Слава» БФ	Контр-адмирал, командующий Пинской и Волжской военными флотилиями

91	РОЖКОВ Иван Васильевич	Рядовой пехоты	Генерал-майор авиации, начальник организационного управления штаба ВВС ВМС
92	РУЛЛЬ Август Андреевич	Матрос, старший гальванер линкора «Гангут» БФ	Контр-адмирал, главный артиллерист ВМС
93	РЫБАЛТОВСКИЙ Владимир Юльевич	Лейтенант, младший артиллерист линкора «Петропавловск» БФ	Контр-адмирал, начальник ВВМУ им. М.В. Фрунзе
94	САВИН Александр Николаевич	Гардемарин	Инженер-контр-адмирал, начальник Технического управления ВМС
95	САДНИКОВ Александр Владимирович	Матрос, артиллерист ЧФ	Контр-адмирал, начальник Высшего военно-морского пограничного училища МГБ СССР
96	САЛМИН Евгений Иванович	Лейтенант, ст. минный офицер лк «Севастополь» БФ	Контр-адмирал, начальник кафедры минного оружия ВСОК ВМФ
97	САМБОРСКИЙ Евгений Ксенофонтович	Минно-машинный унтер-офицер эсминца «Калиакрия» ЧФ	Контр-адмирал, заместитель наркома морского флота СССР
98	САМОЙЛОВ Константин Иванович	Мичман, ротный командир линкора «Полтава» БФ	Контр-адмирал, начальник Управления ВМУЗ
99	САТКЕВИЧ Владимир Александрович	Капитан 1 ранга, командир учебного судна «Воин» БФ	Инженер-контр-адмирал, начальник кафедры астрономии ВВМУ им. Фрунзе

100	СКРИГАНОВ Максим Петрович	Унтер-офицер подводной лодки «Кугуар» БФ	Контр-адмирал, командир УОПП им. С.М. Кирова
101	СМОЛЬНИКОВ Алексей Васильевич	Прапорщик, командир пе- хотной роты	Генерал-майор медицинской службы, начальник Медико-санитарного отдела БФ
102	СОКОЛОВ Владимир Арсеньевич	Инж.-механик- лейтенант, дивизионный инженер-механик 1-й дивизии ТЩ БФ	Инженер- контр-адмирал, нач. кафедры вспомогательных механизмов ВВМИУ
103	СТАВИЦКИЙ Сергей Петрович	Старший лейтенант, старший помощник командира лк «Севастополь» БФ	Вице-адмирал, начальник Управления боевой подготовки ВМФ
104	СТЕПАНОВ Георгий Андреевич	Лейтенант, флагманский минный офицер штаба дивизии СКР БФ	Вице-адмирал, начальник Главного морского штаба
105	СТЕЦЕНКО Иван Яковлевич	Инженер-механик- мичман, трюмный инж.-механик лк «Андрей Первозванный» БФ	Инженер-вице- адмирал, начальник Управления техни- ческого снабжения ВМФ
106	СТОЛЯРСКИЙ Станислав Эдуардович	Унтер-офицер в школе летчиков морской авиации БФ	Генерал-майор авиации, начальник кафедры морской авиации и ПВО ВМА

107	СУДЬБИН Павел Иванович	Прапорщик, командир са- перного взвода	Генерал-лейтенант инженерных войск, начальник Инже- нерного управления ВМФ
108	ТАТАРИНОВ Алексей Николаевич	Матрос, машинист Машинной школы БФ	Генерал-майор береговой службы, заместитель началь- ника Управления ВМУЗ
109	ТОМАШЕВИЧ Анатолий Владиславович	Мичман, ревизор эскадренного миноносца «Всадник» БФ	Контр-адмирал, начальник кафедры подводных лодок и ПЛО ВМА
110	ТРАЙНИН Павел Алексеевич	Пехотный прапорщик	Контр-адмирал, командир Керченской ВМБ
111	ТРОФИМОВ Александр Владимирович	Инженер-механик, капитан 2 ранга, минный приемщик на Обуховском заводе	Инженер-контр- адмирал, начальник кафедры торпедного оружия ВМА
112	УНГЕРМАН Николай Иванович	Полковник, помощник строителя морской крепости Императора Петра Великого	Генерал-лейтенант инженерных войск, начальник кафед- ры фортификации и маскировки ВИТКУ ВМС
113	УНКОВСКИЙ Всеволод Андреевич	Капитан 2 ранга, штаб-офицер, заведующий Учебно- артиллерийским отрядом, кавалер ордена Св. Георгия	Вице-адмирал, начальник кафедры артиллерийской стрельбы ВМА и ВМАКВ

114	ФАДЮНИН Владимир Васильевич	Младший фейерверкер сухопутной артиллерии	Генерал-майор береговой службы, начальник училища ПВО ВМФ
115	ХЛЮСТИН Борис Павлович	Капитан 2 ранга, помощник инспек- тора классов Мор- ского корпуса	Инженер- контр-адмирал, начальник кафедры кораблеводства Высшего военно- морского пограничного училища
116	ХОРОШКИН Борис Владимирович	Лейтенант, вахтенный нач. лк «Севастополь» БФ	Контр-адмирал, заместитель коман- дующего Волжской военной флотилией
117	ЧЕРНЫШЕВ Всеволод Феодосиевич	Мичман, дивизионный штурман и флаг-секретарь дивизиона тральщиков БФ	Контр-адмирал, начальник кафедры тактики надводных кораблей ВМА
118	ЧЕРТКОВ Дмитрий Дмитриевич	Подпрапорщик 2-й Сибирской стрелковой бригады	Генерал-майор юстиции, зам. главного военного прокурора ВМС
119	ШВЕДЕ Евгений Евгеньевич	Лейтенант, старший штур- ман крейсера «Громобой» БФ	Контр-адмирал, начальник кафедры истории военно-мор- ского искусства и военно-морской географии ВМА
120	ШВЕДОВ Климентий Семенович	Рядовой 79-го пехотного полка	Генерал-майор береговой службы, комендант берего- вой обороны главной базы СФ

121	ШЕЛЬТИНГА Юрий Владимирович	Лейтенант, командир эсминца «Константин» БФ	Контр-адмирал, зам. нач. Управления боевой подготовки ГМШ
122	ШЕРШОВ Алексей Павлович	Генерал-майор Корпуса корабельных инженеров, ст. пом. начальника ГУК	Инженер-вице- адмирал, начальник кафедры корабель- ной архитектуры и проектирования корабля ВМА
123	ШТАЛЬ Александр Викторович	Генерал-майор флота, помощник начальника Морской академии	Вице-адмирал, начальник кафедры военно-морской истории ВМА
124	ЮМАШЕВ Иван Степанович	Артиллерийский унтер-офицер на береговой батарее БФ	Адмирал, военно- морской министр
125	ЮРКОВСКИЙ Федор Леонтьевич	Матрос тральщика «Кафа» ЧФ	Контр-адмирал, командир 1-й брига- ды траления КБФ
126	ЯЗЫКОВ Семен Павлович	Прапорщик, инструктор по ДВС курсов подготовки подводников БФ	Генерал-лейтенант интендантской службы, нач. Упр. вещевого и шхиперско-хоз. снабжения ВМФ
127	ЯКОВЛЕВ Яков Яковлевич	Минно-машинный унтер-офицер эскадренного миноносца «Победитель» БФ	Генерал-лейтенант интендантской службы, зам. нач. снабжения горючим Министерства обороны СССР

128	<p>ЯНОВСКИЙ Михаил Иосифович</p>	<p>Инженер-механик, старший лейтенант, наблюдатель по мех. части за постройкой кораблей БФ</p>	<p>Инженер-контр-адмирал, начальник кафедры паровых турбин ВМА и ВМАКВ</p>
129	<p>ЯШНОВ Борис Дмитриевич</p>	<p>Инженер-механик, капитан 2 ранга, зав. пушечными мастерскими Обуховского завода</p>	<p>Инженер-контр-адмирал, нач. каф. артиллерийских установок и орудий ВМА и ВМАКВ</p>

РЕВОЛЮЦИОННЫЕ ФЛАГИ И ЗНАМЕНА В КОЛЛЕКЦИИ ЦЕНТРАЛЬНОГО ВОЕННО-МОРСКОГО МУЗЕЯ

В коллекции Центрального военно-морского музея находятся свыше 1500 знамен и около 3000 флагов. Но речь пойдет о малой толике хранящихся уникальных предметов.

С первых дней революции 1917 г. Российский флот оказался в центре событий. Его флаги и знамена ведут историю от красного флага, поднятого на эскадренном броненосце «Князь Потемкин Таврический». Сам флаг не сохранился, но можно предположить, что это был сигнальный красный гвидон «Наш», поднятый на стеньге фок-мачты 14 июня 1905 г.

Такой же флаг по легенде был поднят 15 ноября 1905 г. на грот-стеннге миноносца «Свирепый», на котором лейтенант П.П. Шмидт обошел на Севастопольском рейде корабли Черноморского флота, призывая матросов примкнуть к восстанию. Флаг после подавления восстания спас мичман Н.Д. Каллистов. Он сохранил его до Февральской революции 1917 г. и затем передал в Морской музей. В 1956 г. во время работы XX съезда коммунистической партии Советского Союза пионеры Москвы выходили с этим флагом как с особенно ценной реликвией, приветствуя делегатов съезда.

После победы Октябрьской революции красный цвет революционного стяга стал цветом Государственного флага Республики Советов, и боевые корабли первое время ходили под ним. В январе 1918 г. в Петрограде Третий Всероссийский съезд Советов провозгласил создание Российской Социалистической Федеративной Советской Республики (РСФСР). 29 января (11 февраля по новому стилю) 1918 г. состоялось заседание Совета Народных Комиссаров (СНК) РСФСР, на котором по докладу народного комиссара по морским делам П.Е. Дыбенко был обсужден и принят Декрет о создании Рабоче-

Крестьянского Красного Флота (РККФ). Теперь корабли несли на мачтах красное полотнище с выполненной славянской вязью аббревиатурой в крыже «РСФСР». И лишь 29 сентября 1920 г. Декретом ВЦИК для военного флота был учрежден специальный Военно-морской флаг — красное полотнище с двумя косицами, на котором помещался синий якорь с белыми буквами «РСФСР» на штоке и с красной пятиконечной звездой. В центре звезды были сначала скрещенные молот и плуг, а затем серп и молот. Полотнище флага в форме гвидона в память о первых революционных событиях и рисунок на нем были разработаны художником Сергеем Васильевичем Чехониным. В музее хранится подлинный кормовой флаг крейсера «Аврора» образца 1920 г. Он был поднят на корме крейсера «Аврора» в день вступления корабля в строй после ремонта 23 февраля 1923 г. и спущен 6 ноября того же года в день поднятия Военно-морского флага нового образца.

В декрете ВЦИК от 8 апреля 1918 г. говорилось: «Флагом Российской Республики устанавливается Красное Знамя с надписью «Российская Социалистическая Федеративная Советская Республика». Красное знамя стало и Боевым знаменем воинских подразделений создававшихся Вооруженных Сил Советской Республики. Однако полотнища знамен не имели единого образца. До 1920 г. знамена в молодой республике изготавливали где и как получится, над знаменами трудились отдельные ателье, мелкие художественные мастерские, вышивальщицы-одиночки.

В основном знамена выполнялись рисованным способом с нанесением на полотнище изображений и надписей красками и цинковыми белилами, что было и проще, и быстрее при изготовлении. Размеры и формы, надписи, эмблемы и рисунки на них были самыми разнообразными. Надписи брали в основном из революционных призывов: «Да здравствует пролетарская революция!», «В решительный бой с капиталом всего мира!» Исключение составляет знамя Учебно-минного отряда Балтийского флота, которое поступило в музей в 1922 г. Знамя было

изготовлено в 1917 г. в первые дни Февральской революции. На лицевой стороне в центре — два Андреевских флага, древки которых перекрещены под адмиралтейским якорем, перевитым канатом; сверху надпись: «Учеб. минный отряд — Свобода», под рисунком — «Равенство и братство. 1917 г.». На оборотной стороне в центре на фоне восходящего солнца изображен матрос с винтовкой в правой руке, под ногами которого лежат поверженные двуглавый орел, корона, скипетр и держава, вокруг рисунка лозунг «Земля, Воля. Да здравствует — С. Демократическая республика».

В первые дни революции знамена изготавливались и для боевых кораблей. Их всех объединяло единое изображение на лицевой стороне полотнища — адмиралтейский якорь с перекрещенными на его веретене серпом и молотом, вокруг якоря нанесено «РСФСР». Над якорем — надпись: «Пролетарии всех стран, соединяйтесь!», а под ним — наименование корабля. Разнятся только надписи названий кораблей и изображения оборотных сторон. Так, на оборотной стороне знамени эскадренного миноносца «Лихой» в середине — идущие по морю военные корабли, над горизонтом — восходящее солнце и надписи «Слава всемирному флоту» и «Красным борцам за пролетарскую свободу».

На оборотной стороне знамени эскадренного миноносца «Меткий» надпись: «Все за Коммунизм! К светлому будущему». На оборотной стороне знамени, которым Реввоенсовет Персидской армии наградил эскадренный миноносец «Войсковой», надпись «Под знамя III Коммунистического Интернационала». На обороте знамени эскадренного миноносца «Крепкий» надпись «Да здравствует Международная Советская республика». На обороте знамени канонерской лодки «Храбрый» надпись «Мы путь земле укажем новый, владелец ею будет труд».

Интересен оборот знамени эскадренного миноносца «Всадник» 6-го дивизиона Минной дивизии Балтийского флота. В центре — фигура военного моряка в фуражке с красной звездочкой и лентой, на которой надпись «Всадник». В правой руке

матрос держит древко с развевающимся красным знаменем, на котором надпись «Да здравствует царство труда».левой рукой моряк опирается на книгу с надписью «Карл Маркс», на втором плане — изображение идущего по морю влево эскадренного миноносца, над рисунком — надпись «С этим знаменем мы победим». Все эти знамена поступили в музей в середине 1920-х гг.

Знамена изготавливались для конкретных кораблей в единственном экземпляре. Их особенности демонстрируют полотнища знамен линейного корабля «Петропавловск» 1918–1920 гг., на лицевой стороне которого в центре изображена часть земного шара, на которой стоит матрос в белой бескозырке с красной пятиконечной звездой и надписью на черной ленте «Петропавловск». Он держит левой рукой развевающееся красное знамя с надписью в крыже «PSFSP» (именно так!), в правой руке — горящий факел, справа и слева от матроса — группы представителей трудящихся разных национальностей с развевающимися красными знаменами в руках. Лозунг этого полотнища «Да здравствует мировой ураган социальной революции». На оборотной стороне видны остатки текста «...ролетарии ... стран соединяйтесь... коллектив... ор. Петропавловск...» Представляет интерес знамя Училища командного состава флота, врученное за заслуги в обороне Петрограда Политотделом Петроградского укрепленного района 16 мая 1920 г. На нем в центре на фоне лучей восходящего солнца с датой «1920» изображены перекрещенные штык винтовки и якорь. Надпись «Балтфлоту — братьям по защите Красного Питера 16-го мая. От Политотдела Петрукрая».

В условиях войны и разрухи изготовление знамен было связано с большими трудностями и затратами. Но моряки хотели идти в бой под красными стягами и нередко приобретали их за свои средства. Так, с крейсера «Аврора» поступило во второй половине 20-х годов знамя-стяг с надписями «крейсер «Аврора», «Да здравствует III Интернационал и всемирная революция» и с изображением государственного герба РСФСР.

А знамя ледокола «Ермак» интересно тем, что изготовлено на средства командира ледокола предположительно к 1 мая (в марте - апреле) 1917 г. Это знамя было на судне во время Ледового похода из Гельсингфорса в Кронштадт весной 1918 г. По решению команды ледокола знамя передали в Центральный военно-морской музей в 1925 г. На лицевой стороне этого знамени изображение восходящего солнца, по полотнищу дан текст, написанный бронзой: «Пролетарии всех стран, соединяйтесь! Да здравствует III Интернационал». На оборотной стороне: в центре на фоне спасательного круга — якорь с канатом, два перекрещенных весла и текст «Да здравствует всемирная трудовая коммуна» и «Ледокол «Ермак».

Виртуозное мастерство вышивальщиц демонстрирует знамя-стяг 1-го флотского полуэкипажа, поступившее в музей 26 марта 1926 г. Оно выполнено из черного бархата, на шелковой подкладке, с серебристым шнуром, кистями и бахромой по нижнему краю. В середине полотнища серебристой канителью вышит спасательный круг с надписью: «Пролетарии всех стран, соединяйтесь!», внутри круга — якорь с красной пятиконечной звездой со скрещенными плугом и молотом в центре, над кругом на ленте надпись «РСФСР», под кругом — «1-ый флотский полуэкипаж».

Декретом «Об уравнении всех служащих в правах» от 15 декабря 1917 г. были отменены все ордена и прочие знаки отличия Российской империи. Вместо орденов стали вручать именные часы, портсигары, револьверы, предметы формы одежды и т. п. 3 августа 1918 г. была учреждена первая официальная советская государственная коллективная награда — «Почетное революционное Знамя». Балтийскому флоту такое знамя было вручено 11 июля 1919 г. Петроградским Советом рабочих и красноармейских депутатов. На лицевой стороне бархатного полотнища в центре в обрамлении лавровых ветвей изображен якорь, перевитый канатом, над ним — пятиконечная звезда с плугом и молотом в середине, вокруг якоря надпись «Героическому Красному Балтийскому флоту». На оборотной стороне

в венке из колосьев — скрещенные серп и молот, их окружает надпись «От Петроградского Совета рабочих и красноармейских депутатов». Надписи и рисунки выполнены золотистой краской.

После нескольких лет награждений, к концу 1919 г. был разработан образец наградного знамени по эскизу слушателя Академии Генерального штаба РККА И.А. Кивмана. Тогда же оно получило и официальное наименование — Почетное революционное Красное знамя. 17 мая 1920 г. приказом Реввоенсовета был утвержден его образец и описание. Форма знамени должна была быть квадратной со стороной 120 см. Знамя могло изготавливаться из различных материалов красного цвета от шелка до бархата (оттенки красного тоже были разные). На левой стороне полотнища в верхнем углу у древка вышивались буквы «РСФСР» в рамке. В центре полотнища — герб РСФСР (в круге, обрамленном двумя лавровыми ветвями, помещались скрещенные серп и молот на фоне пучков лучей восходящего солнца). Внизу, под ним располагалась надпись в две строки «Пролетарии всех стран, соединяйтесь!» На другой стороне в центре полотнища на фоне восходящего солнца вышита красная звезда с золотой каймой и скрещенными молотом и плугом в центре. Вверху по окружности вышивалась надпись «От ВЦИК». Внизу — наименование подразделения. Все изображения на знамени вышивались белым или золотистым шелком. Древко украшалось навершием в виде копья и желтым шелковым шнуром с двумя кистями. Право награждения этим знаменем принадлежало ВЦИК. Одновременно устанавливалось, что Почетное революционное Красное знамя является и боевым знаменем воинского подразделения.

В 1920-х годах разработкой производства знамен занимался Технический комитет Военно-хозяйственного управления РККА. Так, заказ на изготовление почетных революционных красных знамен (образца 1920 г.) был поручен художественной артели «Краска». Интересно, что знаменное производство этой артели было размещено в деревнях Московской, Владимирской

и Тверской губерний, где существовали столетние традиции вышивки. Изготовлением знаменных полотнищ занимались целые семьи, причем секреты вышивки передавались из поколения в поколение. Знамена выполнялись ручным способом при использовании вышивки и аппликации.

В музее находятся почетные революционные красные знамена, которыми ВЦИК награждал форт «Передовой» (прежде «Серая Лошадь»), канонерские лодки «Могучий» и «Геройский», тральщик «Трал», Каспийскую военную флотилию. Интересно, что в апреле 1960 г. со знамени флотилии была изготовлена копия и передана Краснознаменной Каспийской флотилии.

Знамена такого рисунка просуществовали до 23 ноября 1926 г., после чего Президиумом ЦИК СССР были учреждены новые Почетное революционное Красное знамя и Почетный революционный Военно-морской флаг более сложного рисунка. В мае 1964 г. постановление о Почетном революционном Красном знамени отменили.

В 1921 г. X съезд РКП (б) постановил: «...принять меры к возрождению и укреплению Красного военного флота...» На полотнище знамени, врученного Балтийскому флоту в этот период, надпись серебряной краской на фоне ветвей с цветами «Да здравствует Красный Рабоче-Крестьянский Флот — мощь и опора РСФСР». На оборотной стороне изображение синего якоря с красной пятиконечной звездой с перекрещенными серпом и молотом на веретене и белыми буквами «РСФСР». На штоке имеются надписи-призывы: «На смену старшим в борьбе уставшим молодой моряк спешите!» и «Пролетарии всех стран, соединяйтесь!» Это знамя поступило из Военно-морского гидрографического училища в 1926 г.

В феврале 1922 г. Пятый съезд РКСМ закрепил шефство комсомола над Военно-Морским Флотом. Но история шефских знамен — отдельная тема.

Литература и источники

1. Архив ЦВММ. Д. 283, 370, 596, 627.
2. *Басов А.Н.* История военно-морских флагов. М.: ООО «Изд-во АСТ»; СПб.: ООО «Изд-во "Полигон"», 2004.
3. Военный энциклопедический словарь. М.: Воениздат, 1983.
4. Каталог флагов и знамен Центрального военно-морского музея. Л.: ЦВММ, 1967.
5. Летопись Российского флота. Т. II, СПб.: Наука, 2012.
6. *Соколов В.А.* Флаги Российской империи и СССР в документах. М.: МГИУ, 2001.

ДЕЙСТВИЯ ЛАДОЖСКОЙ ВОЕННОЙ ФЛОТИЛИИ В СОВЕТСКО-ФИНЛЯНДСКОЙ ВОЙНЕ 1939–1940 гг.

Двадцать девятого января (11 февраля по новому стилю) 1918 года Совет Народных Комиссаров издал Декрет о создании Рабочее-Крестьянского Красного Флота. На морских, озерных и речных театрах в годы Гражданской войны и иностранной интервенции формируется 34 красные военные флотилии. Такое большое количество флотилий объяснялось наличием озер и судоходных рек в районах боевых действий, которые противоборствующие стороны стремились использовать в качестве удобных рубежей обороны и для маневра морскими силами. На Ладожском озере флотилия принимала участие в тактических десантах, противодействующих агрессивным действиям Финляндии.

В 1918–1922 годах Финляндия дважды нападала на территорию РСФСР. В 1918 году Маннергейм направил свои войска в Эстонию и Карелию, претворяя в действие план захвата русской территории по линии Петсамо — Кольский полуостров — Белое море — Онежское озеро — река Свирь — Ладожское озеро. Маннергейм вынашивал план нападения на Петроград, но Германия и страны Антанты не поддержали Финляндию. Серьезным аргументом стал и Балтийский флот. Большая часть кораблей стояла на Кронштадтском рейде и могла артиллерийским огнем и десантами угрожать правому флангу финских войск в случае наступления на Петроград. В Ладожское озеро были введены 12 эсминцев, сторожевые суда и даже подводные лодки «Вебрь» и «Тур», причем подводные лодки были посланы на Ладогу не для устрашения — глубина озера допускала их эффективное использование. Подводная лодка «Вебрь» длительное время находилась у Сердоболя (с 1918 года — Сортавала), самого крупного порта на северном побережье Ладожского озера, над которым постоянно патрулировали советские гидропланы.

Сокрушительный военный отпор, полученный финляндскими вооруженными силами при попытках вторжения в пределы РСФСР, и общая неустойчивость положения в самой Финляндии, которая испытывала серьезные экономические трудности, укрепление международного положения РСФСР, победоносно завершавшей борьбу с интервентами и контрреволюцией, привели Финляндию к заключению Тартуского мирного договора с РСФСР 14 октября 1920 года. По его итогам и результатам Московского соглашения о принятии мер по обеспечению неприкосновенности советско-финляндской границы 1922 года между правительствами РСФСР и Финляндии к последней отошли на Кольском полуострове исконно российские регионы: район Печенги (Петсамо) и часть полуостровов Средний и Рыбачий. Тартуский мирный договор провозглашал своей целью прекращение войны между обеими странами и урегулирование спорных вопросов между ними.

Обе стороны взяли на себя обязательство не держать в бассейне Ладожского озера «служащих агрессивным целям военных сооружений» и военных судов водоизмещением свыше 100 т и с артиллерией, не превышающей калибр 47 мм. РСФСР имела право проводить по южной части Ладожского озера и обводному каналу военные суда в свои внутренние воды. С заключением мирного договора с Финляндией на Ладожском озере создалась обстановка, крайне невыгодная в военном отношении для Союза ССР, а все преимущества оказались на стороне Финляндии.

Северная часть озера, отошедшая к Финляндии, изобилует удобными гаванями и якорными стоянками, а гряда островов, протянувшаяся на севере озера, представляет собой природный барьер, с помощью которого нетрудно было преградить подступы к финским военно-морским базам и торговым портам. Наоборот, в южной части озера даже малые корабли почти нигде не могли найти укрытия от северных ветров, а единственный порт Шлиссельбург, который мог служить военно-морской базой, расположен в глубине Шлиссельбургской губы, обычно

замерзающей раньше других районов озера. Непосредственным продолжением линии Маннергейма на восток, а также прикрытием ее со стороны Ладожского озера являлась система долговременных батарей, протянувшаяся от мыса Яривиниemi на юге, через остров Коневец и район Кикисальми до острова Путсалосари на севере. Линия проходила по всей гряде островов (поперек северной части озера), от острова Сури до острова Мантсинсари включительно. В целом эта система, именовавшаяся Береговой обороной Ладожского озера, контролировала подходы с озера к городам Кикисальми и Сортавала и главной базе финской Ладожской флотилии — Лахденпохья.

Финская флотилия не прекращала провокационные действия на Ладожском озере после заключения мирного договора. Нарушались договоренности по ограничению тоннажа кораблей (100 т), калибра артиллерии (47 мм), осуществлялась незаконная высадка десантов на территорию Карело-Финской ССР с целью дестабилизации обстановки в республике. Финская Ладожская флотилия состояла из шести канонерских лодок, двух ледоколов и около 50 моторных катеров водоизмещением от 2,5 до 10 т. СССР соблюдал условия Тартуского мирного договора в отношении тоннажа военных кораблей на Ладожском озере, вплоть до 1939 года там не было советской военной флотилии.

Командование РККФ Ладожскому театру военных действий придавало второстепенное значение. Считалось, что Красная Армия за несколько дней займет Карельский перешеек и северное побережье Ладоги. Лишь 10 октября 1939 года по директиве штаба Балтийского флота приступили к частичному осуществлению плана развертывания Ладожской военной флотилии по мобилизации. Было сформировано ядро штаба флотилии. Командующим флотилии был назначен капитан 1 ранга С.М. Кобыльских. Основным местом базирования стал Шлиссельбург. В тот же день, 10 октября в Шлиссельбург прибыл 4-й дивизион сторожевых катеров в составе 11 единиц. 12 октября к ним присоединился сторожевой корабль «Циклон», а 19 октября из числа мобилизованных кораблей

пришли базовые тральщики № 29 и № 38 типа «Ижорец». Однако в конце октября «Циклон» и оба «ижорца» ушли по Неве в Кронштадт.

21 ноября дивизион канонерских лодок («Красная Горка», «Сестрорецк», «Кронштадт» и «Ораниенбаум») направился вверх по Неве для поддержки наступления советских войск со стороны озера и отвлечения финских береговых батарей. Но из-за льда в Шлиссельбург 25 ноября прибыл только «Ораниенбаум», а остальные канонерские лодки, которые не смогли пробиться через лед дальше Ивановских порогов, повернули обратно и 27 ноября возвратились в Кронштадт.

С 6 по 23 ноября Ладожская военная флотилия была занята переброской 75-го стрелкового дивизиона из Шлиссельбурга в Олонку. В операции участвовали 13 пароходов, 6 буксиров и 13 мобилизованных тральщиков («Москва», «Видлица» и 11 типа «Ижорец»). 29 ноября к вечеру в гавани Шлиссельбурга находились канонерская лодка «Ораниенбаум», 4-й дивизион сторожевых катеров, два катера погранотряда, сторожевые корабли «Дозорный» и «Разведчик», а также тральщики «Москва», «Видлица», № 30, № 31, № 32, № 33, № 34 и № 37. Все эти корабли вошли в состав Ладожской военной флотилии (ЛВФ).

По числу вымпелов (двадцать два) это была довольно большая флотилия, но ее реальная сила была невелика. Канонерка «Ораниенбаум» имела на вооружении две 130-мм пушки, но скорость всего в 7 уз резко ограничивала боевые возможности канонерской лодки. Следующим по силе артиллерийского вооружения был тральщик «Видлица» (одна 75-мм пушка), но он, как и «Москва», был плоскодонным, поэтому плохо выдерживал качку, особенно бортовую. Несколько более устойчивыми были тральщики типа «Ижорец», вооруженные 45-мм пушками. Практически все суда Ладожской флотилии имели большой срок службы, поэтому были неизбежными аварии и поломки из-за старых котлов, слишком легких якорей, примитивного навигационного оборудования, а на тральщиках типа «Ижорец» и канонерке «Ораниенбаум» даже отсутствовали штур-

манские рубки. Личный состав флотилии был крайне неоднородным и малоподготовленным.

30 ноября в 8 ч войска Ленинградского фронта получили приказ перейти границу с Финляндией. В тот же день президент Финляндии К. Каллио объявил войну СССР. Формальным поводом к Советско-финляндской войне 1939–1940 годов стал инцидент у села Майнила 25 ноября 1939 года. Село находится на Карельском перешейке в 800 м от финской границы. На Финляндию наступали части 7-й, 8-й, 9-й и 14-й армий. 7-я армия наступала на Карельском перешейке, 8-я — севернее Ладожского озера, 9-я — в Карелии, 14-я — в Заполярье. Основной задачей ЛВФ была поддержка 7-й, 8-й и 9-й армий со стороны озера. После переброски 75-й стрелковой дивизии из Шлиссельбурга в Олонку, в период с 6 по 23 ноября флотилии ставятся следующие задачи:

- уничтожение финских кораблей на Ладожском озере;
- недопущение десантов противника;
- поддержка артиллерийским огнем флангов наступающих 7-й и 8-й армий;
- уничтожение береговых батарей противника на островах.

Для огневой поддержки наступления 142-й стрелковой дивизии 30 ноября был сформирован отряд судов. В него вошли канонерская лодка «Ораниенбаум», тральщики «Москва», «Видлица», № 31 и № 37, катера № 211, № 213, № 413, № 414, № 415, № 416 и № 417. Отряд должен был найти на западном берегу Ладоги оставленное финнами место для устройства передовой базы флотилии. К вечеру отряд перешел в район мыса Саунаниеми. С 3 декабря флотилия обосновалась в новой базе. 6 декабря отряд судов в составе сторожевых кораблей «Разведчик» и «Дозорный», тральщиков № 32 и № 34, катеров № 213 и № 422 вышел в Тайпалевский залив. Задача заключалась в поддержке частей Красной Армии, которым в труднейших условиях приходилось форсировать реку Тайпаленьюки и прорывать линию обороны финнов.

Начавшая 30 ноября наступление 8-я армия, оказавшись без поддержки ЛВФ, была остановлена береговой батареей острова Мантсинсари. Батарея имела возможность безнаказанно обстреливать занятые советскими войсками районы селений Минайла и Сальми и переправы через реку Тулема. Конечно, корабли Ладожской военной флотилии, если бы они и были высланы для оказания поддержки, не смогли бы своими силами подавить огонь 152-мм береговых орудий. Им удалось бы лишь отвлечь этот огонь на себя, а на больший успех можно было надеяться только при длительной и мощной поддержке авиации. При создавшихся условиях командованию 56-го стрелкового корпуса только и оставалось испробовать это последнее средство, то есть выслать бомбардировочную авиацию для разрушения батареи острова Мантсинсари. 6 декабря авиация 8-й армии бомбардировала эту батарею.

Советское командование считало, что финские береговые батареи, расположенные южнее мыса Саунаниеми, не могут «достать» артиллерийским огнем нашу новую базу. Но 8 декабря финны начали артиллерийский обстрел гавани, где стояли сторожевые корабли «Разведчик» и «Дозорный», пять тральщиков и четыре катера. Командир отряда приказал покинуть гавань. Корабли один за другим снимались со швартовов и выходили в озеро. Вскоре начались аварии. «Разведчик», подброшенный волной, коснулся камней, но обошлось без повреждений. У тральщика «Москва» был поврежден правый винт, а тральщик № 30 получил пробоину в машинном отделении. Его командир решил выбросить корабль на берег. Он круто повернул к югу, и тральщик протаранил шедший параллельным курсом катер № 416, не успевший увернуться от этого неожиданного маневра. Катер стал погружаться. Личный состав и вооружение с него были сняты, а катер вскоре затонул...

Тральщик «Видлица», выходя из гавани, открыл огонь по финской батарее из своего 75-мм орудия. Но на пятом выстреле пушку разорвало, а из состава орудийного расчета четверо были убиты и двое контужены. Так корабли Ладожской

флотилии вновь оказались в суровом холодном озере. Теперь решено было заходить в новую базу для приемки топлива только по ночам и при плохой видимости. И это решение оказалось правильным, так как гавань Саунаниеми регулярно обстреливалась финской батареей. Тем временем части 7-й армии, начавшие 6 декабря наступление в районе крепости Тайпале и западнее, форсировали южную излучину реки Тайпаленйоки и вели постоянную борьбу с финскими дотами на левом берегу реки. Действия флотилии на фланге противника должны были оказывать на него моральное давление.

Но неблагоприятные погодные условия, частые туманы, ветры и периодическое появление льда сбивали все расчеты командования флотилии и заставляли главное внимание обращать на борьбу со стихией. Ко всему этому прибавились трудности со снабжением топливом. К середине декабря силы Ладужской флотилии еще больше сократились, так как тральщики «Москва» и «Видлица» требовали капитального ремонта, и их пришлось отправить в Шлиссельбург. Тем временем лед в районе стоянки отряда окреп, и дальнейшее пребывание кораблей у открытого берега стало невозможным. К 1 января 1940 года толщина льда достигла 10–15 см, и тральщики не могли в нем передвигаться, а слабым корпусам «Разведчика» и «Дозорного» при сжатиях грозила опасность быть раздавленными льдом. В этих условиях не оставалось ничего другого, как войти в гавань и поставить корабли на зимовку. Флотилия продолжала выполнять задачи по обороне базы и артиллерийской поддержке правого фланга 13-й армии, а также занималась разведкой на льду, не давая противнику возможности выйти в тыл наступающим войскам, что являлось главной целью флотилии. За время налетов на базу флотилии было сбито несколько самолетов противника.

8 января 1940 г. нарком ВМФ потребовал принятия решительных мер для уничтожения финских судов. Так как действия Ладужской флотилии из-за погодных условий оказались неэффективными, поддерживала войска Красной Армии авиа-

ция. Самолеты наносили по финскому флоту бомбовые удары, сокрушали вражеские береговые батареи. 1 февраля 1940 года части РККА совместно с Краснознаменным Балтийским флотом и Ладожской военной флотилией прорвали первую полосу обороны финнов. 28 февраля 7-я и 13-я армии Северо-Западного фронта начали наступление на всем протяжении Карельского перешейка. 13 марта советские войска вошли в Выборг. При заключении перемирия все финские суда на Ладоге должны были быть переданы СССР. Финнам удалось эвакуировать по железной дороге только четыре мотобота. Финские экипажи судов 16 марта 1940 года на лыжах покинули Ладожское озеро и 20 марта пришли в Савонлинну.

В ноябре 1940 года Ладожская военная флотилия была переформирована в Военно-морскую учебную базу на Ладожском озере, чем и закончилась боевая история ее первого формирования.

Ладожской военной флотилии в войне 1939–1940 годов отводилась второстепенная роль. Отсутствие продуманных и слаженных действий привело к снижению эффективности ее действий. Также сыграли свою роль такие факторы как недостаточная укомплектованность кораблями, невысокий уровень подготовки командного состава, отсутствие баз и слабое знание командирами театра военных действий. Невзирая на эти проблемы флотилия обеспечивала поддержку огнем войскам и оборону своей базы. Задачу прикрытия флангов и тылов 7-й и 13-й армий от нападения противника с озера Ладожская военная флотилия выполнила.

Литература

1. *Баркина В.С.* Кемь: города и районы Карелии. Петрозаводск, 1982.
2. *Иринчеев Б.* Забытый фронт Сталина. М.: Яуза, Эксмо, 2008.
3. «Зимняя война»: работа над ошибками (апрель-май 1940 г.). Материалы комиссий Главного военного совета Красной Армии по обобщению опыта финской кампании / Отв. сост. Н.С. Тархова. СПб.: Летний сад, 2003.
4. Очерки истории Карелии. Т. 2. Петрозаводск, 1964.
5. Советско-финляндская война 1939–1940 / Сост. П. Петров, В. Степачков. СПб.: Полигон, 2003.
6. *Таннер В.* Зимняя война. Дипломатическое противостояние Советского Союза и Финляндии, 1939–1940. М.: Центрполиграф, 2003.

ПОСЛЕДНИЙ БОЙ РУССКИХ МОРЯКОВ: МООНЗУНДСКОЕ СРАЖЕНИЕ

Моонзундский архипелаг состоит из четырех крупных островов: Сааремаа (*Эзель*), Хийумаа (*Даго*), Муху (*Моон*), Вормси (*Вормс*) и занимает стратегическое положение в Балтийском море. Моонзундская операция¹ по захвату вооруженными силами Германской империи этого архипелага, проходившая 12–20 октября 1917 г., в зарубежных источниках носит название «Альбион»².

Для осуществления операции германским командованием было выделено 10 линкоров, линейный крейсер, 9 легких крейсеров, 68 эсминцев и миноносцев, 6 подводных лодок, 90 тральщиков и другие корабли — всего более 300 единиц. Было задействовано более 100 самолетов и дирижаблей, а также 25-тысячный десантный отряд со 125 орудиями и минометами и 225 пулеметами. Руководил операцией вице-адмирал Эрхард Шмидт. Германская авиация в Моонзундском сражении играла значительную роль, бомбардируя русские укрепления³.

Россия противопоставила неприятелю 2 броненосца, 3 крейсера, 33 эсминца и миноносца, 3 минных заградителя, 3 канонерские лодки, 3 подводные лодки и другие корабли — в общей сложности 116 единиц. Русский гарнизон на архипелаге насчитывал 12 тыс. человек, которые имели 64 полевых орудия и 118 пулеметов. Командовал обороной вице-адмирал М.К. Бахирев.

12 октября (все даты приводятся по новому стилю) 1917 г. германский флот подошел к острову Эзель и, подавив огнем русские батареи, начал высадку десанта. 131-й пехотный полк практически без сопротивления вышел на берег бухты, и вскоре его авангарды без боя захватили обе русские батареи вместе с личным составом. При подходе к берегу германские линкоры

«Байерн» и «Гроссер Курфюрст» подорвались на минах, получив легкие повреждения. Встретив неожиданно сильное и решительное противодействие русского флота, коммодор Гейнрих отвел свои корабли с Кассарского плеса и запросил подкреплений. 13 октября состоялась артиллерийская дуэль корабельных орудий противников у западного входа в пролив Созлозунд.

16 октября произошел морской бой в проливе Моонзунд. Немецкие тральщики завершили расчистку фарватера в Рижском заливе, куда вошли линкоры «Кениг» и «Кронпринц Вильгельм», легкие крейсера «Кольберг», «Страсбург» и «Аугсбург» в охранении двух полуфлотилий эсминцев. Противоминную оборону крупных германских кораблей обеспечивали 16 тральщиков 2-й флотилии искателей мин, 2 прорывателя минных заграждений и плавбазы тральщиков с катерами-тральщиками на борту. Командовал прорывом вице-адмирал Бенке, получивший подробную информацию о минных заграждениях у южного входа в Моонзунд. День завершился отходом русской эскадры.

17 октября бой продолжился на рейде бухты Куйваст. Русские корабли открыли интенсивную стрельбу по тральщикам, которые временами скрывались за стеной всплесков. Чтобы укрыться от огня русской корабельной артиллерии, немецкие корабли поставили дымовые завесы, а затем они, следуя за тральщиками, перешли на восточный фарватер, и вскоре после полудня «Кёниг» открыл огонь по русскому линкору «Слава»⁴, а «Кронпринц Вильгельм» по «Гражданину» (бывший «Цесаревич»). В ходе боя на «Славе» вышли из строя орудия главного калибра в носовой башне (ею командовал лейтенант Григорий Карпенко), и командир корабля – капитан первого ранга Владимир Григорьевич Антонов принял решение развернуть корабль кормой вперед, чтобы ввести в бой орудия кормовой башни главного калибра. В 12 ч 25 мин линкор «Слава» получил три попадания ниже ватерлинии и принял 1130 тонн забортной воды, осадка увеличилась, появился крен на

левый борт. Командир «Славы» приказал открыть кингстоны и затопить коридоры правого борта, в результате чего крен уменьшился, но осадка корабля увеличилась еще больше. Из-за серьезных повреждений «Слава» приобрела большую осадку, исключаящую проход фарватером Моонзунда. Начальник Морских сил Рижского залива вице-адмирал Михаил Коронатович Бахирев, приняв решение отступить на север, приказал взорвать «Славу», затопив ее на фарватере, и направил эсминцы для снятия экипажа (в 1930-е гг. «Слава» была разрезана эстонцами на металл). Русская эскадра ушла на север. Немецкий флот не смог ее преследовать. На минах подорвался германский эсминец S-64.

Учитывая нецелесообразность дальнейшего организованного сопротивления, командование Балтийского флота с согласия Центробалта приняло решение полностью оставить Моонзундский архипелаг. Корабли и суда Морских сил Рижского залива с остатками гарнизона на борту покинули острова. 18 октября немцы овладели островом Моон, 20 октября островом Даго.

В итоге проведенной операции немецкие войска заняли Моонзундский архипелаг. Но это стоило им 9 потопленных кораблей и еще большего количества повреждений. В то же время русский флот потерял два корабля потопленными и ряд поврежденными. Немецкие потери в людях были незначительные и составили 381 человек убитыми, ранеными и пропавшими без вести. Русские потери пленными составили 20130 человек, убитых и раненых было относительно немного. Таким образом, победу одержала Германия, однако германское командование, учитывая значительные потери корабельного состава, было вынуждено отказаться от планов прорыва в Финский залив и отвело свои основные силы с Балтики в Северное море. После успешно проведенной операции в Рижском заливе руководство немецкой 8-й армии перешло к обороне и больше не предпринимало активных действий против русского Северного фронта в

приморских районах в ходе кампании 1917 года. Моонзундское сражение явилось их последним крупным сражением российской армии и флота в Первой мировой войне.

¹ *Косинский А.М.* Моонзунд 1917. Последнее сражение русского флота. М., 2009; Моонзундское сражение (1917). URL: [http://https: ru.wikipedia.org/wiki/Моонзундское сражение \(1917\)](http://https: ru.wikipedia.org/wiki/Моонзундское_сражение_(1917)) (дата обращения: 02.02.2018).

² Операция «Альбион». URL: [http://wiki.wargaming.net/ru/Navy: Операция «Альбион»](http://wiki.wargaming.net/ru/Navy:Операция_«Альбион») (дата обращения: 02.02.2018).

³ *Лашков А.Ю.* Организация обороны Моонзундских позиций в воздушной сфере в ходе операции «Альбион» (1917 г.) // Морской сборник. 2016. № 3. С. 82–88.

⁴ *Амирханов Л.* Путь к славе линкора «Слава» // Капитан-клуб. 2014. № 2. С.188–195; *Виноградов С.Е.* Последний бой линкора «Слава» // Морской сборник. 2010. № 2. С. 61–71.

**В ПРЕДДВЕРИИ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ:
ГЕЛЬСИНГФОРССКАЯ ВОЕННО-МОРСКАЯ БАЗА
В 1917 ГОДУ**

Традиция воспринимать военных моряков как серьезную силу, оставившую заметный след в событиях Гражданской войны, сложилась в отечественной исторической науке давно. При этом уже с начала 1920-х годов был сформирован своеобразный антагонизм между командным составом и рядовыми.

Принято считать, что основой системы мировоззрения военного является дисциплина, то есть подчинение сложившейся военной иерархии и соблюдение правил. Нужно отметить, что уже в первые революционные месяцы было обнаружено несколько свидетельств, характеризующих отношение нижних чинов к самому понятию «дисциплина».

Так, в статье унтер-офицера линкора «Республика» Г. Корнева о различных социалистических течениях дисциплина обозначалась как «николаевская», то есть связанная исключительно с дореволюционной порой. И, по мнению моряков, именно эта «дореволюционная дисциплина» ассоциировалась у них с принуждением, неравенством. Это противоречило новому «свободному» человеку, обладающему всей полнотой прав. Понятие же «свобода» в те первые революционные дни было, без сомнения, самым популярным. Из-за этого отношения между офицерами и рядовыми стали резко меняться.

Главной базой на Балтике к октябрю 1917 г. являлся Гельсингфорс (современный Хельсинки). На протяжении всей Первой мировой войны именно там были сосредоточены основные силы русского флота. Поэтому настроения моряков, находившихся в столице Финляндии, их готовность участвовать в вооруженной борьбе могли оказать влияние на исход войны. В Гельсингфорсе, наряду с Петроградом и Кронштадтом, кризис взаимоотношений нижних чинов и офицеров флота

проявился наиболее масштабно и приобрел предельно жестокие формы¹.

Своеобразной «точкой отсчета» служит роковое решение командующего флотом вице-адмирала А.И. Непенина задержать объявление манифеста об отречении императора Николая II 2 марта 1917 г. Один из офицеров так охарактеризовал сложившееся после Февральской революции положение: «Всего лишь в течение нескольких часов на корабле образовались два лагеря: один — офицеры с подорванной моралью..., другой — матросы, утратившие дисциплину, едва лишь стало известно об отречении государя». Таким образом, принятая, по-видимому, по политическим мотивам линия поведения командования оборачивалась негативной стороной по отношению ко всему офицерству, формируя к нему недоверие.

Определенную роль сыграли и те модели поведения, которые избирали представители командного состава в период восстания, а именно: попытки противодействия, пассивное соучастие, активное взаимодействие. Примеров противодействия взбунтовавшимся нижним чинам можно привести не так уж и много, да и во всех случаях сопротивление быстро и беспощадно подавлялось, а представители командного состава погибали на месте. Активное взаимодействие — это признание представителями офицерства происходящих изменений, попытки вмешаться в ход событий. Вероятно, под эту модель подпадают, прежде всего, те случаи, когда при сохранении взаимного доверия весь личный состав корабля оборонял его от вторжения посторонних, от влияния революционных элементов.

Большинство офицеров эти события встретило пассивно². Если корабль, на котором они служили, оказывался близко к очагам революционного противостояния, то офицеров, как правило, ждал арест. Там, где командный состав сохранял личную свободу, он просто оставался в стороне от революционных процессов. В силу выбора большинством офицеров этого варианта не участвовать в революционных событиях, у нижних чинов уже в первые революционные месяцы стал крепнуть

весьма устойчивый стереотип офицера — сторонника «старого строя», а значит, врага. Тем самым появлялось отличное оправдание кровопролитию 1–4 марта 1917 г., когда в ходе кровавых беспорядков в Гельсингфорсе, Кронштадте и Петрограде было убито около 90 морских офицеров³. О том, что погибли, по мнению революционно настроенных моряков, лишь те, кто этого действительно заслуживал, в начале марта писали различные газеты, и все они излагали примерно одни и те же мысли: «Переворот в Гельсингфорсе... произошел с минимальным количеством жертв. Погибли люди, игравшие двойную роль, или те, чья беспощадная и бессмысленная жестокость вызвала к себе гнев восставшего народа».

Моряки начали покидать корабли. С «Андрея Первозванного» в период с 15 февраля по 5 марта ушло 115 моряков с формулировкой «согласно декрету СНК» (Совет народных комиссаров), еще 13 были переведены на корабли, фактически выведенные из состава военного флота.

Приход к власти большевиков был встречен моряками Гельсингфорса по-разному. Рядовой состав переворот по ряду причин поддержал, что выразилось в активном желании ехать в Петроград для поддержки новых органов власти⁴. Офицерский состав отнесся к этому, скорее, нейтрально, воспринимая октябрьские события как очередной переворот. Однако офицерский состав оказался не в состоянии выступить единым фронтом, так как внутри него этого единства не было из-за опасений за свое будущее.

С декабря 1917 г. начался отток личного состава флота, не желавшего продолжать службу, в том числе и по политическим мотивам. Однако значительная часть моряков оставалась на своих кораблях, не собираясь, по-видимому, принимать участие в намечившемся противостоянии. При этом политика местных представителей Советской власти не вызывала порой поддержки не только у офицерства, но и у матросов. Если у первых это было связано с неприятием принципов управления флотом, то у вторых со стремлением сохранить возмож-

ность для самоорганизации своего повседневного существования. Попытки ограничить полную свободу рядового состава, понимаемую как «народоправство», вызывали протест, отторжение и обвинения избираемых ими же организаций в возврате к дореволюционным нормам, т. е. в покушении на ту «свободу» и те «права», за которые их и призывали бороться. Вероятно, именно с этими сторонами и связан отчетливый рост влияния наиболее леворадикального течения — анархизма. Решающим обстоятельством, позволившим представителям личного состава принять более активное участие в Гражданской войне, стала эвакуация флота в Кронштадт и перевод его значительной части на консервацию.

Однако отменить в одночасье дистанцию, складывавшуюся веками, было невозможно. Но проявлялась она теперь иначе. Прежняя иерархия «офицер — унтер-офицер — нижний чин» стала дополняться новыми органами власти на корабле, взявшими часть командных функций на себя. С первых после-революционных дней рядовой состав получил возможность напрямую выражать свое мнение по некоторым вопросам с помощью такого института как общее собрание экипажа. Весной в отличие от судовых комитетов деятельность общих собраний на кораблях, стоявших в Гельсингфорсе, не получила освещения. Вероятно, впервые они стали собираться для оглашения списков представителей в Центральный комитет Балтийского флота. В дальнейшем на общих собраниях проводились выборы всех уровней.

Таким образом, несмотря на резкие политические изменения, отношения между представителями различных групп личного состава выстраивались на прежних стереотипах. В их основе лежало взаимное недоверие между офицерством, с одной стороны, и нижними чинами (унтер-офицерами и рядовыми матросами), с другой. Слишком большую роль играли воспоминания о правах и статусе в прежние годы и тенденции к сохранению дистанции, которая закреплялась юридически и этически. В этом контексте воспринималась экипажами

и отстраненность большей части офицерства от событий в революционные дни. Командный состав негативно воспринимал передачу части функций по управлению корабельной жизнью в руки революционных органов самоуправления, представлявших фактически взгляды нижних чинов как большинства личного состава. В результате это приводило к взаимному недовольству. Обе стороны пытались решать возникшие трения в рамках традиционных стереотипов: нижние чины использовали право списания, а офицеры пытались перевестись на другие места службы.

В итоге в первые годы Советской власти пришлось заново формировать систему подчинения, субординацию, дисциплину среди личного состава ВМФ, без чего невозможно функционирование военного формирования при любом политическом режиме. Советская власть уже через полгода своего существования взяла твердый курс на строительство регулярных армии и флота с неизбежным возрождением вечных организационных форм регулярных вооруженных сил, что воспринималось некоторыми как полный крах революции⁵. Однако иного пути создать боеспособные вооруженные силы история не знает.

¹ *Кожевин В.Л.* Трагедия «Балтийского треугольника» // Научно-аналитический журнал *Обозреватель-Observer*. 2011. № 7. С. 103–105.

² *Бажанов Д.А.* Тенденции и стереотипы во взаимоотношениях матросов и офицеров весной 1917 г. на кораблях Гельсингфорсской военно-морской базы // *Вестник Ленинградского государственного университета им. А.С. Пушкина*. 2015. Т. 4. № 1. С. 41.

³ *Бажанов Д.А.* Революционная повседневность: конфликт концепций дисциплины в марте — октябре 1917 г. (на материалах 1-й бригады линейных кораблей Балтийского флота) // *Вестник Московского государственного областного университета*. Серия: История и политические науки. 2010. № 3. С. 76.

⁴ *Бажанов Д.А.* Военные моряки в Гельсингфорсе (октябрь 1917 — март 1918 г.): перспективы втягивания в гражданское противостояние // *Гражданская война в России: проблемы истории и историографии.* СПб., 2014. С. 113–115.

⁵ *Назаренко К.Б.* К вопросу о политических настроениях матросов отечественного Военно-Морского Флота в 1917–1921 гг. // *Вестник Санкт-Петербургского университета.* Серия 2. 2010. Вып. 1. С. 12.

ПОТОПЛЕНИЕ СОВЕТСКОЙ СУБМАРИНОЙ «ПАНТЕРА» ЭСМИНЦА «ВИТТОРИЯ»

Во время Гражданской войны резкая активизация английских и эстонских морских сил заставила командование Красного Балтийского флота отдать приказ о направлении в район Копорского залива подводных лодок для операций против надводных кораблей противника. В ходе боевых действий 31 августа 1919 г. подводная лодка «Пантера» потопила английский эскадренный миноносец «Виттория» в Копорской губе Финского залива ¹. Это стало первым серьезным и единственным успехом советского подводного флота в годы Гражданской войны. Атакой «Пантеры» завершилась деятельность советских подводных лодок на Балтийском море в 1919 г.

Летом 1919 г. красноармейцы вели оборонительные бои против наступавшей на Петроград Северо-Западной армии генерала Н.Н. Юденича, которая уже осенью того же года начала масштабную наступательную операцию по взятию Северной столицы. Поддерживала армию Юденича английская эскадра под командованием адмирала Коуэна. В ее состав входили одни из самых современных на тот момент эскадренных миноносцев V-класса постройки 1917 г.

Лишь немногие надводные боевые корабли и подводные лодки Балтийского флота могли дать отпор вражеской эскадре, из-за чего англичане вели себя в Финском заливе как хозяева². Но «Пантера», что называется, сломала сложившийся порядок. «Пантера» — российская подводная лодка типа «Барс» 15 ноября 1918 г. вошла в состав Действующего отряда Балтийского флота (ДОТ) ³.

Командовал «Пантерой» А.Н. Бахтин, штурманом был А.И. Краснов. В походе приняли участие слушатели подводного класса Соединенных классов для подготовки специалистов флота (в дальнейшем — Высшие специальные офицерские

классы ВМФ) военморы А.Г. Шишкин, А.И. Берг в должностях помощника командира и штурмана «Пантеры»⁴. 31 августа 1919 г. «Пантера» покинула Кронштадтскую гавань. В 14 ч 30 мин с подводной лодки в перископ был замечен эсминец «Виттория», вышедший из Копорской губы. В этот момент Бахтин отказался от его атаки, так как считал, что расстояние велико и «Пантера» может быть демаскирована выстрелом из торпедного аппарата. В 15 ч 30 мин эсминец скрылся из виду. К этому времени лодка уже находилась в районе позиции, предусмотренной для нее планом операции, и из-за мглистого горизонта погрузилась на большую глубину. Вот как об этом вспоминал сам Бахтин: «Уже шесть часов, как мы под водой. Идем, пока что под перископом на глубине в 24 фута. В корме монотонно жужжат винты. Штурман чаще и чаще навевывается в рубку. Тревога. Звонок. Все на места! Из Биорке в Копорский залив идет неприятельский миноносец. Он нам виден. А мы, пока что, не замечены им. Атаковать? Подождем. Еще очень светло. Есть опасность, что при выстреле миной нас выбросит сильно наверх. Сердце бьется тревожно. С сожалением отрываемся от миноносца и идем своим курсом».

В 17 ч «Пантера» всплыла под перископ, и Бахтин заметил тот же эсминец, шедший небольшим ходом. Через час был обнаружен еще один английский миноносец. В течение следующего часа лодка совершала кратковременные всплытия на перископную глубину, пока оба английских корабля не стали на якорь недалеко от острова Сескар. Теперь Бахтин решил атаковать их, так как дистанция позволяла — 4–5 кабельтовых. Бахтин вспоминал: «Началось осторожное сближение с целью. Перед нами два неприятельских миноносца. Один из них — старый знакомый. Это тот самый, что ходил на разведку в Копорский залив. Теперь он — рядом с каким-то другим, и теперь-то уж мы его не упустим! Идем прямо на них. Резко сокращаем дистанцию. Затем резкий звонок — боевая тревога». В 21 ч 19 мин были одна за другой выпущены две торпеды из носовых аппаратов: «Носовые минные аппараты, товсь! Носо-

вые минные аппараты — на товсь, — отвечают оттуда. Правый аппарат, пли! Полминуты еще не прошло после выхода торпеды, а уже для нас ясно, что — мимо. Левый — пли! Снова крепкий удар, и вся лодка подкинута кверху. Даже рубка наружу. Рев и вой где-то рядом. Вверху взрыв. В нос команда! — кричу я. Теперь мы знаем: в этот раз угодили, как следует». Для того чтобы лодку не выбросило на поверхность, Бахтин начал срочное погружение. Лодка отходила от места атаки, буквально скользя днищем по грунту: «Под обстрелом принимаем 300 пудов балласта и, как камень, идем на дно. Слышен треск камней под кузовом...»

Около часа ночи «Пантера» всплыла, однако из-за лучей прожекторов у Сескара пришлось немедленно погрузиться. Только к утру лодка смогла беспрепятственно всплыть. «К тому времени давление в лодке поднялось настолько, что стрелка барометра вышла за пределы шкалы, воздух был испорчен значительно, спичка не горела, дизеля плохо забирали, и дышать было крайне затруднительно. Лодка пробыла под водой 28 часов, не освежая воздуха, что является, кажется, рекордом для наших лодок. Пройдено под водой около 75 миль, следовательно, использован почти весь район подводного хода», — докладывал Бахтин.

К полудню 1 сентября лодка благополучно вернулась на базу, хотя девять вражеских кораблей и несколько гидросамолетов преследовали «Пантеру». Но Бахтин, продолжая искусно маневрировать, сумел оторваться от преследователей, несмотря на полученные лодкой повреждения, и возвратиться в Кронштадт.

Английский флот в результате этой атаки потерял эскадренный миноносец «Виттория», построенный в 1917 году. Первая торпеда прошла мимо эсминца, вторая попала в борт английского корабля. Эсминец «Виттория» окутался дымом и быстро ушел под воду. Его потопление стало первой победой советских подводников. 18 человек из экипажа лодки Революционный Военный Совет наградил именными часами.

В 1923 г. А.Н. Бахтин первым из подводников был награжден орденом Красного Знамени. 31 декабря 1922 г. «Пантера» была переименована в «Комиссар», а 15 сентября 1934 г. — в «Б-2». В 1920 г. и в 1924 г. лодка прошла капремонт, а в 1933–1935 гг. на ней провели модернизационные работы. В январе 1940 г. субмарина была выведена из боевого состава. Но и после этого, став плавучей зарядовой станцией, она продолжала нести свою службу. В 1955 г. подводная лодка была полностью разоружена и сдана для разделки на металлолом.

По ходатайству экипажа и капитана 2 ранга В.В. Михальчука при содействии Совета ветеранов-подводников приказом Главнокомандующего ВМФ СССР В.Н. Чернавина от 10 октября 1990 г., в память о подлодке, открывшей в 1919 г. боевой счет советских подводников, наименование «Пантера» было присвоено подводной лодке К-317.

Недавно потопленный британский эсминец был найден на дне ⁵. «Первая жертва советского флота найдена в Финском заливе» — такие были заголовки статей газет 9 ноября 2013 г. Российские водолазы в восточной части Финского залива обнаружили потопленный в 1919 г. британский эсминец «Виттория». «Британский боевой корабль лежит в российских водах, вверх килем, на глубине около 30 метров, корпус эсминца разорван на несколько частей», — сообщил начальник пресс-службы Западного военного округа Олег Кочетков. Поиски эскадренного миноносца проходили в сентябре-октябре 2013 г., а инициатором этой операции стал председатель Санкт-Петербургского клуба моряков-подводников и ветеранов ВМФ Игорь Курдин. О находке оповестили и британское Адмиралтейство. В том, что в начале XXI в. эскадренный миноносец «Виттория» удалось разыскать, есть заслуга и командира «Пантеры» А.Н. Бахтина: точное место гибели британского эсминца помогли определить личные архивы моряка, копии документов находятся в Клубе моряков-подводников. Интересно, что субмарина «Пантера» стала единственной подлодкой в мире, которая приняла участие сразу в трех войнах: Первой мировой, Гражданской и

Великой Отечественной.

Так кто же такой герой-подводник, Александр Николаевич Бахтин? Командир подводной лодки «Пантера» А.Н. Бахтин (1894–1931) ⁶ — потомственный дворянин Орловской губернии, род которого прослеживается с 1613 г. Его предки верой и правдой служили России по разным ведомствам. За сочувствие революции, начавшейся в 1905 г., отец подводника Николай Николаевич Бахтин был уволен из учебного заведения без права преподавания, и семья переехала в Петербург. Человек широкой эрудиции, он занимался педагогикой, славянскими языками, совместно с А.А. Брянцевым организовал петроградский Театр юного зрителя. Видимо, под влиянием отца у сына оказался весьма неплохой слог. А.Н. Бахтин продолжил учебу сначала в сухопутном кадетском корпусе (до 1911 г.), а затем в Морском корпусе, который окончил в июне 1914 г. Молодой офицер был назначен ротным командиром в Первую минную дивизию на эсминец «Донской казак». Однако уже в сентябре 1915 г. перешел на службу в подплав, будучи назначенным вахтенным начальником подводной лодки «Кайман», на которой совершил свой первый боевой поход, оказавшийся удачным.

А.Н. Бахтин остался служить России, не оглядываясь на смену режимов и правителей. «Пантерой» он командовал с 1918 г. до мая 1921 г. Бахтин, единственный от России после Первой мировой войны, занесен в Книгу почетных моряков, хранящуюся в Лондоне, куда вошли такие прославленные флотоводцы как Ушаков, Нахимов, Макаров. О подвиге подводной лодки «Пантера» периодически вспоминают и за рубежом. Александр Николаевич много сделал для развития подводного флота России: он писал статьи и печатался в морских журналах, преподавал, был первым заведующим Подводного класса на Объединенных курсах комсостава флота, командиром дивизиона подводных лодок на Балтике. Он много учился. В 1926 г. окончил Военно-морскую академию и был направлен командиром дивизиона подводных лодок на Черное

море. Судьба Бахтина сложилась трагически. Будучи первым на флоте удостоенным ордена Красного Знамени, он в 1926 г. был осужден по ст. 58.5 («ответственность за контрреволюционную деятельность...») и сослан на Соловецкие острова, а затем в Сибирь. Следует отметить, что вину свою он не признал и поэтому в 1929 г. был освобожден. Реабилитирован посмертно был только в 1956 г. стараниями его жены, Бахтиной Ольги Петровны...

¹ Додонов В. Подвиг «Пантеры». URL: <http://www.korvet2.ru/podvig-pantery.html> (дата обращения: 31.01.2018).

² HMS Vittoria(1917). URL: [http://wiki.wargaming.net/ru/Navy:HMS_Vittoria_\(1917\)](http://wiki.wargaming.net/ru/Navy:HMS_Vittoria_(1917)) (дата обращения: 31.01.2018).

³ История отечественного судостроения: в 5 т. Т. 3: Судостроение в первой четверти XX в. (1906–1925) / под ред. В.Ю. Усова. СПб., 1995. С. 501.

⁴ Янча С. Легендарные ВСОК ВМФ // Морской сборник. 2009. № 4. С. 47,48.

⁵ В Финском заливе найден потопленный британский эсминец, ставший первой жертвой советского флота. URL: <https://topwar.ru/35713-v-finskom-zalive-naiden-potoplennyy-britanskiy-esminec-stavshiy-pervoy-zhertvoy-sovetskogo-flota.html> (дата обращения: 31.01.2018).

⁶ Довженко В. Красный командир дворянин Бахтин // Морской сборник. 2009. № 8. С. 68–77.

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ В ОБОРОНЕ КРОНШТАДТА в 1919 г.

Большая часть личного состава Балтийского флота к осени 1918 г. была демобилизована, а многие корабли сданы в порт на хранение и находились в плохом техническом состоянии. Кроме того, ощущалась острая нехватка всех видов снабжения и сильный некомплект офицерского состава. Командный состав флота, понесший вследствие репрессий 1917–1918 гг. значительные потери, был деморализован и терроризирован. В рядовом и старшинском составах флота наблюдалось серьезное падение дисциплины.

Эти и множество других причин привели к созданию 15 ноября 1918 г. Действующего отряда кораблей (ДОТ) ¹ из числа исправных кораблей с наиболее боеспособными экипажами. В состав ДОТ вошли 2 линкора, крейсер, 8 эсминцев, 7 подводных лодок и ряд вспомогательных судов.

Среди оборонительных мероприятий в случае вторжения морских сил Антанты планировалась постановка дополнительных минных заграждений у Кронштадта. С 19 по 21 ноября минный заградитель «Нарова» выставил несколько таких минных заграждений в Финском заливе, при этом 19 ноября во время постановки второй линии мин он был обстрелян финской береговой батареей, находившейся у деревни Пумола. Из-за этого часть мин была выброшена за борт с предохранительными чеками; «Нарова» получила два попадания. В ответ на обстрел 20 ноября огнем форта «Красная Горка» финская батарея была полностью разрушена. 21 ноября минный заградитель без затруднений окончил постановку мин.

Летом 1919 г. силы британских интервентов активизировали свои действия в Финском заливе. 1 августа 1919 г. эскадрилья английских самолетов совершила первый массированный налет на Кронштадт. Бомбы были сброшены на Летний сад,

где в это время проходил митинг. Две бомбы разорвались, было убито одиннадцать человек и ранено двенадцать. Со 2 по 9 августа английские самолеты совершили несколько налетов на город и порт. 6 августа был нанесен ответный удар по аэродрому в районе Бьёрке, однако эти данные не находят подтверждения в английских источниках. Вскоре налеты аэропланов на Кронштадт стали ежедневными, что позволило англичанам ознакомиться с планом Кронштадта для того, чтобы затем произвести более активную и серьезную операцию.

К этому времени между английскими дипломатами и командованием Северо-Западной армии был заключен ряд соглашений, предусматривавших военную помощь и содействие. Британский адмирал Уолтер Кован (Коуэн) решил воспользоваться благоприятными обстоятельствами и нанести по Кронштадту комбинированный удар с использованием торпедных катеров и авиации. Главной целью этой атаки должны были стать линкоры «Петропавловск», «Андрей Первозванный» и другие корабли ДОТ. Таким образом, предполагалось одним ударом уничтожить советский флот и обеспечить безопасность с моря планировавшегося наступления армии Юденича ².

Командиру каждого из восьми английских торпедных катеров были даны конкретные указания и частные задачи, выполнение которых он должен был обеспечить:

«катеру № 1... взорвать бон подрывными патронами и затем атаковать торпедами базу подводных лодок «Память Азова». Торпедному катеру № 2 атаковать линкор «Андрей Первозванный», катеру № 3 атаковать крейсер «Рюрик», торпедному катеру № 4 атаковать линкор «Петропавловск», катеру № 5 атаковать батопорт дока линкоров. Катеру № 6 — выполнение задания катера № 2 или № 4 в случае неудачи с их стороны. Катеру № 7 — обеспечить безопасность ударных катеров на случай попыток эсминцев выйти из восточной гавани. Торпедному катеру № 8 атаковать дежурный эсминец на малом рейде». Общее задание содержало следующие требования: 1) взаимная поддержка и, в случае катастроф, аварий — спасение личного состава

катеров и экипажей самолетов. Причем, каждый самолет мог принять на себя в случае необходимости, кроме летчика, еще 7 человек, но с этим числом он уже подниматься не мог и должен был идти по воде; 2) дача указаний по облегчению поисков объектов цели уже атаковавшими торпедными катерами; 3) интенсивный пулеметный огонь катерами, ворвавшимися внутрь гавани, по судам и стенке гавани.

Целями для бомбардировки с воздуха должны были служить мастерские, нефтяные цистерны и прожекторные установки, однако главной задачей самолетов было отвлечение внимания от катеров. Во время планирования операции коммодор Эгар широко пользовался данными английской разведки и агентов, связь с которыми в Петрограде долгое время поддерживалась торпедными катерами.

Операция была назначена в ночь с 17 на 18 августа 1919 г. В 3 ч 45 мин 18 августа с наблюдательного пункта зенитной батареи форта «Обручев» сообщили, «что со стороны Финляндии слышен звук моторов». Зенитные орудия кораблей и крепости немедленно открыли огонь. Первые девять машин сбросили на Кронштадт 13 бомб, затем с палубы авианосца «Виндиктив» стартовали оставшиеся три самолета, каждый из которых нес по одной бомбе. В результате бомбардировки возникли пожары портовых сооружений, а танкер «Татьяна» получил повреждения от взрыва бомбы. Особенно ожесточенной атаке с воздуха подвергся сторожевой эсминец «Гавриил»³, который был обстрелян трассирующими пулями.

«Гавриил» нес дежурство на Малом Кронштадтском рейде. Он первым заметил приближавшиеся английские торпедные катера и открыл по ним огонь. Выписка из вахтенного журнала эсминца «Гавриил» за 18 августа 1919 г., подписанная комиссаром 1-го дивизиона эсминцев В.Т. Флягиным, точно и подробно рисует картину действий дежурного эсминца в этой чрезвычайно сложной обстановке⁴:

«В 3 ч. 47 м. налет аэропланов, о котором можно судить по падению бомб, шуму моторов и пулеметной стрельбе с аппара-

тов по миноносцу. Аэропланная тревога. Огня не открывали, не видя цели. Скрыли все огни. Минут через 15 после этого заметили слева по носу, по направлению на Ораниенбаум, последовательно два быстро идущих неприятельских моторных катера. Пробив боевую тревогу, открыли огонь и выстрелом из орудия № 2 утопили один из катеров вблизи нижнего створного знака Морского канала... Вслед за этим из-за Военного угла вышли и направились к Лесным воротам еще 3 катера, которые, входя в ворота, открыли пулеметный огонь по стенке и судам у нее. Выйдя из гавани, катера пошли вдоль нашего правого борта. Открыли по ним огонь из орудий и пулемета и утопили один катер у самых Лесных ворот, а второй на правом траверзе, в расстоянии около 1 кабельтова. В то же время два катера слева от нас, идя к Военному углу, обстреляли нас из пулеметов. Пулями пробиты борт и вентиляторы. Один из катеров показался опять из-за Военного угла, но, будучи обстрелян, скрылся за Военным углом. Прогревали машину и разводили пары в котле № 3. Послали шестерку спасать утопающих с потопленных катеров. Шлюпка вернулась с тремя английскими моряками — одним офицером и двумя матросами. Послали шестерку вторично спасать людей, находящихся в воде.

5 часов. Из гавани вышли буксиры. Приказали им искать людей в воде.

5 ч. 5 м. Снялись с якоря. Продолжали слышать шум аэропланов...

5 ч. 33 м. ... Возвратилась шестерка. Всего взято из воды 9 человек, из них 3 офицера и 6 матросов. Всем раненым сделана перевязка. Снабдили их одеждой. В их числе оказался лейтенант Непир — внук вице-адмирала Чарльза Непира, в июне 1854 г. безрезультатно пытавшегося захватить Кронштадт. Один из спасенных английских офицеров так оценил действия комендоров «Гавриила»: «Англичане будут очень удивлены, узнав о столь значительных наших потерях в Кронштадтской операции. Действия русской артиллерии блестящие». 6 ч. 50 м. Отправили на пришедшем

буксире девятиерых англичан на берег при карауле. 7 ч. 3 м. ... Отбой тревоги».

Катер № 1 к 4 часам утра подошел ко входу в гавань, не обнаружил бона и согласно плану атаковал двумя торпедами плавбазу «Память Азова». Обе торпеды поразили цель, и плавбаза с сильным креном села на грунт, ни на минуту не прекращая пулеметного огня. Затем английский катер направился к выходу из гавани.

Катер № 2 атаковал линкор «Андрей Первозванный» и добился одного попадания. Повреждения оказались значительными, и линкор больше в строй не вводился. Катер сумел благополучно выйти из гавани и добраться до базы. Торпедный катер № 3 остановился из-за повреждения мотора по пути к операции. Он не принял участия в атаке и был впоследствии отбуксирован на базу.

Катер № 4 получил повреждения при входе в гавань, на нем был убит командир. Тем не менее катер сумел произвести атаку на линкор «Петропавловск», оказавшуюся безрезультатной.

Катер № 5 при подходе к цели получил повреждение стреляющего устройства и карбюратора и был вынужден начать отход, не использовав торпеду. По пути он взял на буксир поврежденный катер № 3 и вернулся на базу под интенсивным огнем фортов и советских кораблей.

Катер № 6 столкнулся с выходящим из гавани катером № 1, повреждения последнего оказались настолько сильными, что он быстро затонул. Экипаж катера № 1 сумел перескочить на катер № 6, на котором к этому времени был убит командир. Командование катера принял на себя раненный 11 раз лейтенант Бремнер. Он решил продолжить атаку и выпустил две торпеды по сторожевому эсминцу «Гавриил». Обе торпеды прошли мимо. Тем временем катер получил попадание с «Гавриила», и вспыхнувшая цистерна с топливом вынудила англичан спешно покинуть его. Впоследствии команды катеров были подняты на «Гавриил» и взяты в плен, лейтенант Бремнер погиб.

Эсминец «Гавриил» был заложен 15 ноября 1913 г. на стапеле Русско-Балтийского завода в Ревеле (сейчас Таллин). Строившийся в рамках Большой судостроительной программы 1913–1917 гг. «Гавриил» вобрал в себя лучшие качества знаменитого эсминца «Новик». 23 декабря 1914 г. «Гавриил» был спущен на воду, но только почти через два года, 26 ноября 1916 г. вошел в состав Балтийского флота и сразу начал боевую службу.

Во время осенней битвы за Петроград в 1919 г. командование Красного Балтийского флота приняло решение активизировать действия флота для оказания помощи обороняющимся частям Красной Армии. Но было решено ввиду общего топливного кризиса ограничиться постановкой минных заграждений в восточной части Копорского залива, чтобы помешать возможной десантной операции наступающих войск Северо-Западной армии. Для минной постановки были назначены четыре эсминца — «Гавриил», «Свобода», «Константин» и «Азард».

Эсминец «Гавриил», его доблестный командир и часть команды погибли утром 21 октября 1919 г. в Копорском заливе после подрыва на mine при следовании на минную постановку. Вместе с «Гавриилом» на этом минном поле подорвались и затонули эсминцы «Свобода» и «Константин». С этих трех кораблей спаслось только 25 человек, которых подобрал шедший концевым и уцелевший эсминец «Азард».

Но вернемся к операции англичан в Кронштадте. Катер № 7 запоздал с атакой и безрезультатно выпустил торпеду по эсминцам, стоящим внутри гавани. Возвращаясь, он попытался поднять из воды команды затонувших катеров, но был обстрелян и ушел на базу.

Катер № 8 также запоздал с атакой дозорного эсминца и выпустил торпеду по «Гавриилу», находясь на мелком месте. Ударившаяся о грунт торпеда взорвалась, и катер взлетел на воздух. По другим данным, причиной его гибели было попадание двух снарядов с «Гавриила».

Действия эсминца «Гавриил» в этой операции были безукоризненными и четкими и могут служить образцом поведения

корабля в бою. Можно уверенно сказать, что зоркость и бдительность сигнальщиков с «Гавриила», сумевших вовремя обнаружить вражеские катера, нападавшие с тыла, распорядительность командного состава, проявленные им хладнокровие и быстрота принятия решений, высокая выучка комендоров и их умение ориентироваться в сложной обстановке, бесстрашие и героизм советских моряков — все это сорвало выполнение хитро задуманного плана англичан.

В результате атаки было подорвано торпедами учебное судно «Память Азова» (устаревший и малоценный корабль) и получил повреждение линкор «Андрей Первозванный». «Память Азова» от взрыва торпеды в носовой части получила большую пробоину и села на грунт при крене в 60° на правый борт. При этом погиб один человек. Линкор «Андрей Первозванный» получил попадание торпедой в левый борт в районе 15-го шпангоута. Пробоина оказалась незначительной, были отвернуты только две броневых плиты и затоплены отделения: таранное, канатный ящик, помещение трюмных, провизионное и ледник. Корабль получил дифферент на нос в 0,6 м. Линкор «Андрей Первозванный» был срочно поставлен в док для ремонта. На нем погиб один человек и двое были контужены. Воздушная бомбардировка причинила незначительные повреждения. Комбинированная атака катеров и бомбардировочной авиации, проведенная англичанами в ночь на 18 августа 1919 г., потерпела неудачу.

После нападения англичан на Кронштадт созданная особая следственная комиссия изучила состояние боеспособности Балтийского флота и Кронштадтской крепости, выяснила оперативный замысел англичан и установила причины, которые способствовали неожиданному проникновению торпедных катеров на Кронштадтский рейд и в гавани. Командиры торпедных катеров от своего командования получили точную инструкцию выполнения операции, имевшую три варианта: первый из них должен был быть выполнен в том случае, если бы они обнаружили вход в гавань совершенно свободным,

второй — в случае обнаружения в воротах бонов, которые они не могли бы развести или уничтожить, и третий — в том случае, если обнаруженные боны они смогли бы развести. Каждому катеру во всех трех вариантах даны были совершенно исчерпывающие приказания, сводящиеся к уничтожению: сторожевого эскадренного миноносца на малом рейде, учебного судна «Память Азова», «Андрея Первозванного», «Петропавловска», «Рюрика», «Авроры» и «Дианы», батопорта дока.

Катера сопровождалась гидросамолетами, в обязанности которых входило «показывать дорогу катерам» и в случае гибели одного из них подбирать людей.

В Бьёрке возвратился только один катер из семи. По признанию самих англичан, три катера были уничтожены во время атаки: один, поврежденный огнем нашей артиллерии, уничтожили сами англичане, а два утонули во время буксировки из-за серьезных повреждений корпуса. Таким образом, во время атаки 18 августа наши моряки уничтожили 6 английских торпедных катеров. Во время атаки были убиты командиры катеров № 4, 6, 8 и пять матросов, многие английские моряки получили ранения и девять человек попали в плен, в том числе три офицера.

Комиссия дала высокую оценку боеспособности кораблей Красного Балтийского флота и крепости, но отметила ряд упущений: 1) отсутствие организации охраны гаваней (охрана рейдов имелаась); 2) отсутствие заграждений ворот гаваней; 3) отсутствие наблюдения собственно на побережье острова; 4) неудовлетворительная система связи фортов и батарей со штабом Кронштадтской крепости. Комиссия одновременно подчеркнула, что катера противника были замечены всеми существовавшими элементами обороны крепости — это обстоятельство свидетельствовало об удовлетворительной постановке службы на фортах и батареях. Особо была отмечена боевая работа эскадренного миноносца «Гавриил», который вовремя заметил врага и метким огнем расстрелял почти все катера, ворвавшиеся в гавань. Английские исследователи считают, что в случае

потопления «Гавриила» в самом начале атаки (как было задумано) ее результаты могли бы быть более существенными⁵. Поставленная англичанами цель — уничтожение крупных боевых кораблей Балтийского флота и обслуживающей их инфраструктуры не была выполнена. Силы, проводившие операцию, понесли тяжелые потери. В дальнейшем англичане попытались атаковать красные корабли на базах не предпринимали, ограничившись продолжением авианалетов на Кронштадт, но эти налеты давали такой же слабый эффект.

¹ История отечественного судостроения: в 5 т. Т. 3: Судостроение в первой четверти XX в. (1906–1925) / под ред. В.Ю. Усова. СПб., 1995. С. 501.

² Пухов А. Балтийский флот в обороне Петрограда. 1919 год. URL: <http://militera.lib.ru/h/puhova/index.html> (дата обращения: 31.01.2018).

³ Эскадренный миноносец «Гавриил». URL: <http://heroesship.ru/eskadrennyj-minonosec-gavriil/> (дата обращения: 31.01.2018).

⁴ Атака Кронштадта. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Гражданская_война_на_Балтийском_море (дата обращения: 31.01.2018).

⁵ Гребнев А. Как британцы обломали зубы о Кронштадт. URL: <http://warspot.ru/3708-kak-britantsy-oblomali-zuby-o-kronshtadt> (дата обращения: 31.01.2018).

АЛЕКСЕЙ БОРИСОВИЧ ЕЛИСЕЕВ — ФЛОТОВОДЕЦ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

А.Б. Елисеев (1887–1942) родился в бедной крестьянской семье и с 12 лет был вынужден самостоятельно зарабатывать себе на жизнь. Он работал в промышленности, но в 1908 г. был призван на Балтийский флот, окончил школу комендоров в Кронштадте, а затем учебно-артиллерийский класс школы строевых унтер-офицеров. В 1910 г. его произвели в артиллерийские унтер-офицеры, назначив командиром батареи крейсера «Россия», служба на котором дала Елисееву большой опыт в условиях дальних походов.

С началом Первой мировой войны Елисеева назначили командиром батареи в Моонзундском архипелаге — наиболее активном районе боевых действий на Балтике. В 1916 г. он был произведен в мичманы военного времени, что соответствовало армейскому поручику. Февральская революция 1917 г. вовлекла Елисеева в водоворот бурных политических событий. Он принял активное участие в перевороте, его избрали председателем комитета собственной батареи, на которой он и так был командиром. Это, пожалуй, уникальный случай на революционном Балтийском флоте ¹.

Отличившись в Октябрьском перевороте, Елисеев был избран в Центральный комитет Балтийского флота (Центробалт). В 1918 г. он становится членом партии большевиков. В июле 1918 г. судьба Советской России висела на волоске. А.Б. Елисеев был командирован в Нижний Новгород, где формировалась Волжская военная флотилия, и стал одним из ближайших помощников командующего флотилией Ф.Ф. Раскольникова. Как признанный специалист по артиллерийскому вооружению Елисеев был назначен флагманским артиллеристом флотилии. Кроме того, он командовал вооруженным пароходом «Ваня», а также возглавлял Особый отряд моряков Волжской военной

флотилии, выполнявший десантные операции. 10 сентября 1918 г. войска Восточного фронта добились первого крупного успеха — отбили у белых Казань, причем существенный вклад в победу внесли моряки Волжской военной флотилии. Командуя отрядом судов, Елисеев, несмотря на упорное сопротивление белых и большие потери среди личного состава, прорвался с четырьмя вооруженными пароходами к пристани Казани, высадился в город и захватил в плен две роты мобилизованных белыми бойцов, документы и деньги. За взятие Казани Елисеев получил личную благодарность председателя Реввоенсовета Республики Л.Д. Троцкого и был награжден часами с секундомером в корпусе из вороненой стали, которые Троцкий снял с себя.

После взятия г. Богородска А.Б. Елисеев продолжил двигаться на «Ване» вверх по Каме, захватывая деревню за деревней и город за городом. Особенно отличился Елисеев при взятии г. Елабуги, где белогвардейцы, готовясь к решительному сражению, сосредоточили значительные силы и почти всю свою артиллерию. Елисеев собрал имеющиеся в его распоряжении корабли и десантные отряды и при поддержке огнем с кораблей в течение 20 мин штурмом взял город. При этом было захвачено 50 орудий и потоплено два вооруженных парохода. Елисеев получил ранение в руку, но довел начатый бой до конца.

После гибели «Вани» Елисеев, продолжая исполнять обязанности флагманского артиллериста, а также командира плавбатареи «Атаман Разин», по-прежнему командовал и десантным Особым отрядом моряков, и группой кораблей. По прибытии на «Атамане Разине» в незадолго до того освобожденный от белых г. Сарапул, он узнал, что, отступая, белогвардейцы увели баржу, на которой находились свыше 500 арестованных партийных и советских работников, и с отрядом из трех миноносцев отправился на выручку пленным. Баржа с пленными находилась у с. Гольяны посреди реки, рядом с ней стоял под парами буксир «Рассвет», а на берегу было установлено 6-дюймовое

орудие и разместилось до 500 белых пехотинцев. На подходе к селу Елисеев приказал спустить на миноносцах красные флаги и поднять Андреевские. Подойдя к Гольянам, он представился капитану буксира как некий лейтенант Нефедов и приказал немедленно отбуксировать баржу с пленными в Сарапул. Приказание было выполнено, и белые отбуксировали баржу вниз по течению реки, где в 7 км от села ее встретила красная канонерская лодка «Волгарь-Доброволец». Караул белых был арестован и вскоре расстрелян, а 426 плен-ных освобождены.

С марта по август 1919 г. А.Б. Елисеев занимает должность комиссара морской оперативной разведки и контрразведки, в ноябре становится начальником отряда судов особого назначения, в задачу которого входили высадка десантов в глубокий тыл белых и артиллерийская поддержка с моря войск, оборонявших подступы к Астрахани. Весной 1920 г. после участия в боях за Царицын он вновь возвращается на Каспий и становится начальником бригады крейсеров Волжско-Каспийской флотилии. В ночь на 17 мая 1920 г. Елисеев выходит в море на вспомогательном крейсере «Роза Люксембург» (бывший танкер, вооруженный 130-мм артиллерией) для участия в знаменитой Энзелийской операции, приведшей к ликвидации белого флота на Каспии и окончанию военных действий на этом театре ².

После завершения операции и ухода красных кораблей в Баку Елисеев назначается комиссаром Волжско-Камского и Азербайджанского флотов. Однако, пробыв комиссаром флота менее трех недель (с 16 июня по 5 июля 1920 г.), Елисеев отправляется на Южный фронт для борьбы с войсками генерала П.Н. Врангеля, прорвавшими 2 июня 1920 г. оборону красных на Перекопском перешейке. В начале июля 1920 г. Елисеев возглавил бригаду бронепоездов Южного фронта, однако в середине августа Ф.Ф. Раскольникову, ставшему командующим Балтийским флотом, удается отозвать А.Б. Елисеева с фронта и назначить его на должность коменданта форта Красная Горка

и помощника начальника артиллерии Кронштадтской крепости. За осенние месяцы 1920 г. и в течение зимы Елисеев навел образцовый порядок в гарнизоне.

23 марта 1921 г. А.Б. Елисеева назначили помощником коменданта Кронштадтской крепости по военным делам. За ним сохранили и должность коменданта Красной Горки, поскольку материальная часть форта нуждалась в серьезном ремонте. Требовалось заменить изношенные стволы и поврежденные орудия, отремонтировать вышедшие из строя механизмы, восстановить вспомогательные постройки, причем выполнять это приходилось в условиях недостатка материалов и рабочей силы. Елисеев и личный состав форта трудились неустанно, в результате чего работа по его перевооружению была выполнена к июлю 1921 г. Ему пришлось срочно восстанавливать казарменные здания, ремонтировать систему артиллерийской связи и произвести реорганизацию штабов. За год службы в качестве коменданта крепости Елисееву удалось привести ее, как он вспоминал впоследствии, в «полный боевой вид».

Весной 1922 г. был объявлен комсомольский призыв на флот, чтобы влить в его состав молодые силы, преданные существовавшему политическому режиму, но не имевшие представления о морской службе. Задача по их обучению становилась очень важной для флота. 16 мая 1922 г. Елисеева назначили командиром 2-го Балтийского флотского экипажа, хозяйство которого находилось в полном упадке, который вскоре, по словам Елисеева, «удалось упразднить».

В марте 1924 г. А.Б. Елисеева назначили начальником и комиссаром учебного отряда Морских сил Балтийского моря, и в кампанию 1924 г. он возглавил подготовку молодого пополнения. В октябре 1924 г. Елисеев опять получил новое назначение на должность коменданта и комиссара приморской крепости Севастополь, а в октябре 1925 г. стал начальником береговой обороны Черного моря. Однако исполнение столь ответственных командных должностей, требовавших широкого оперативного кругозора, специальных знаний и вы-

сокой общей культуры, становилось для Елисеева, бывшего мичмана военного времени, делом очень трудным, несмотря на весь его опыт. В декабре 1926 г. его откомандировывают в Ленинград для учебы на Курсах усовершенствования высшего начальствующего состава при Военно-морской академии. Интенсивная учеба длилась более полугода.

В ноябре 1927 г. А.Б. Елисеева назначают командующим Береговой обороной Балтийского моря и комендантом Кронштадтской крепости. В Кронштадте при Елисееве проводились активные работы по модернизации фортов Тотлебен, Обручев и Передовой (бывший Серая Лошадь), где монтировались 203-мм двухорудийные башенные установки, значительно усилившие оборону морских подступов к Кронштадту, совершенствовались системы управления огнем.

В начале 1930-х гг. в условиях все более усложнявшейся обстановки на Дальнем Востоке перед руководством СССР встала задача создания надежной обороны дальневосточных морских рубежей³. В начале 1932 г. приняли решение о формировании Морских сил Дальнего Востока (МСДВ, с 1935 г. — Тихоокеанский флот), в составе которых создавалась Береговая оборона Дальнего Востока, командующим которой был назначен А.Б. Елисеев. Он предпринимает ряд рекогносцировочных походов на сторожевом корабле «Красный вымпел» с целью изучения нового для себя морского театра.

В мае 1933 г. Береговую оборону Дальнего Востока упразднили, а на ее основе создали Владивостокский укрепленный район. Елисеев был назначен его комендантом и комиссаром. Название Владивостокскому укрепрайону предложил дать сам Елисеев, поскольку справедливо предположил, что помимо Владивостока морские укрепрайоны будут созданы и в других районах побережья. Несмотря на то, что Елисеев формально оставался лишь комендантом одного из укрепрайонов, фактически он был ближайшим помощником командующего МСДВ по вопросам береговой обороны.

В 1935 г. Елисееву было присвоено персональное воинское

звание — комдив, а в 1936 г. за заслуги в укреплении обороноспособности Дальнего Востока он был награжден орденом Красной Звезды. В 1937 г. на Тихоокеанском флоте, как и по всей стране, развернулась массовая кампания по борьбе с вымышленным вредительством, под прикрытием которой сталинский режим начал широкие репрессии против командных кадров. В 1937–1938 гг. были арестованы коменданты всех укрепленных районов Тихоокеанского флота. В декабре 1937 г. Елисеев перестал быть комиссаром укрепрайона, сохранив за собой должность коменданта, а в апреле 1938 г. был арестован. Во второй половине 1939 г. Н.Г. Кузнецову, ставшему к тому времени народным комиссаром Военно-Морского Флота, удалось добиться освобождения оставшихся в живых комендантов тихоокеанских укрепрайонов, в том числе и Елисеева. В октябре 1939 г. его восстановили в кадрах РККФ и назначили комендантом Северного укрепленного района Балтийского флота.

30 ноября 1939 г. батареи Северного укрепленного района открыли огонь по финской территории, способствуя захвату частями Красной Армии предполья линии Маннергейма. Оценка эффективности огня кронштадтцев со стороны армейского командования была весьма высокой. По окончании «зимней» войны с финнами и организации советской военно-морской базы на арендованной у Финляндии территории полуострова Ханко и окружающих его островах переаттестованный в генерал-майоры береговой службы Елисеев в июне 1940 г. был назначен комендантом сектора береговой обороны военно-морской базы Ханко и временно исполняющим должность командира базы. На этом посту он находился чуть меньше года, но как человек, по характеристике наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова, «опытный и всесторонне подготовленный», успел сделать много полезного. В целом Елисеев очень хорошо подготовил военно-морскую базу к военным действиям, что, безусловно, впоследствии сыграло важную роль в ее продолжительной и устойчивой обороне в июне — декабре 1941 г. Однако арест серьезно повлиял на его отношение к делу, он в меньшей степе-

ни стал проявлять инициативу.

В мае 1941 г. А.Б. Елисеева назначили комендантом Береговой обороны Прибалтийской военно-морской базы. В его подчинении находились береговые батареи, размещенные на о-ве Эзель и южном берегу Ирбенского пролива. Начавшаяся 22 июня 1941 г. война с Германией вынудила вскоре изменить организацию береговой обороны на Балтике. В связи с эвакуацией Риги и Усть-Двинска, а также потерей батарей на южном берегу Ирбенского пролива Прибалтийская военно-морская база была расформирована.

29 июня 1941 г. была создана Береговая оборона Балтийского района (БОБР), ее комендантом назначили А.Б. Елисеева, штаб которого, как и ранее, располагался на о-ве Эзель. В состав БОБР включили также Северный укрепленный сектор, располагавшийся на о-ве Даго. Основной задачей, поставленной перед А.Б. Елисеевым, была оборона островов против морских десантов с западного направления, а также недопущение германского судоходства в Рижском заливе.

С 8 августа по 4 сентября 1941 г. базировавшиеся на Эзеле самолеты Балтийского флота осуществили ряд успешных налетов на столицу Германии, что имело огромное морально-политическое значение. 16 сентября 1941 г. А.Б. Елисееву присвоили звание генерал-лейтенанта береговой службы. Его также наградили вторым орденом Красного Знамени.

8 сентября 1941 г. немцы начали штурм островов. Несмотря на многократное превосходство противника в пехоте и практически полное господство немецкой авиации в воздухе, героическая оборона продолжалась около 40 дней. 23 сентября защитники о-ва Эзель были вынуждены отступить к полуострову Сворбе, где располагались береговые батареи, запиравшие вход в Рижский залив. В ночь на 3 октября 1941 г. Елисеев, получив разрешение командования флотом, отошел с частью штаба на о. Даго. 12 октября немцы начали высадку и на этот остров, бои за который продолжались до 22 октября. Лишь небольшому числу защитников острова удалось эвакуироваться на Ханко.

20 октября 1941 г. А.Б. Елисеев был эвакуирован с острова на специальном самолете, который за ним прислали из Кронштадта.

Уже 21 октября 1941 г. Елисеев приступил к обязанностям помощника командующего Балтийским флотом по береговой обороне и коменданта Главной военно-морской базы Балтийского флота — Кронштадта. 31 октября 1941 г. в связи с переводом штаба флота в Ленинград береговая оборона Главной военно-морской базы была переименована в военно-морскую крепость Кронштадт, в состав которой входили батареи на о-ве Котлин, южном берегу Финского залива, а также на островах западнее Котлина. Елисеев остался комендантом крепости и помощником командующего флотом по береговой обороне. Таким образом, он уже четвертый раз в своей жизни стал комендантом Кронштадта. Елисееву пришлось в спешном порядке менять конфигурацию береговой обороны. Он поддерживал в крепости образцовый порядок. В случае артиллерийских обстрелов или воздушных бомбардировок движение по улицам полностью прекращалось, а население укрывалось в специально оборудованных убежищах, и потери от артиллерийских обстрелов и бомбардировок стали минимальными. Были устроены многочисленные стационарные медицинские пункты для оказания первой помощи раненым.

Предотвращение захвата Кронштадта неприятелем имело не только важное стратегическое значение для обороны Ленинграда, но и давало возможность вести активные боевые действия на море. Весной 1942 г. обстановка под Ленинградом стабилизировалась. Оборонительная система, в том числе и морских подступов к городу, была налажена, и командование флотом решило перейти к активным действиям. В этой связи Кронштадтскую крепость предполагалось вновь преобразовать в военно-морскую базу. 2 января 1942 г. усиленная рота из состава гарнизона крепости, совершив большой переход по льду, внезапной атакой захватила о-в Гогланд, имевший ключевое значение в восточной части Финского залива. К сожалению, на остров не был завезен в достаточных количествах боезапас, и

в результате 27 марта 1942 г. незадолго до окончания ледостава противник, атаковав остров превосходящими силами, вынудил гарнизон Гогланда отойти. Из-за быстрого таяния льда организовать контрудар не удалось, и остров остался в руках финнов до 1944 г.

4 апреля 1942 г. А.Б. Елисеев был переведен на должность начальника Научно-испытательного морского артиллерийского полигона (НИМАП), располагавшегося на северо-восточной окраине Ленинграда, в районе станции Ржевка. НИМАП выполнял очень важную роль в обороне Ленинграда. Расположенные там экспериментальные 406-мм, 356-мм и 180-мм артиллерийские установки вели огонь по немецко-фашистским войскам, участвовали в контрбатарейной борьбе, поддерживали наступательные действия пехотных частей Ленинградского фронта. Полигон представлял собой отлаженный боевой механизм, однако первые дни командования не могли не доставить Елисееву серьезных забот. Буквально за несколько дней до его назначения 29 марта 1942 г. в районе полигона произошла катастрофа. По недосмотру прежнего начальника полигона на станции Ржевка скопилось большое количество вагонов с аммотолом — взрывчатым веществом, предназначенным для снаряжения минометных мин. Противник, обнаружив необычное скопление вагонов вблизи полигона, нанес по нему мощный артиллерийский удар, вызвав одновременный подрыв свыше 70 вагонов с боезапасом. В результате взрыва на полигоне и в окрестностях было убито и ранено свыше тысячи человек, выведена из строя железнодорожная станция и причинены значительные разрушения самому полигону.

Под общим руководством А.Б. Елисеева на полигоне был выполнен в интересах флота и фронта большой объем научно-исследовательских работ. В частности, были разработаны способы многократного увеличения живучести морских орудий, что являлось особенно актуальным для Ленинграда, где такие орудия использовались с большой интенсивностью. Были разработаны специальные типы зарядов, не дающих проблеска

при стрельбе, а также снаряды, наоборот, дающие наиболее заметные разрывы, что было важно для контрбатарейной борьбы.

В декабре 1942 г. полигон интенсивно готовился к прорыву блокады Ленинграда, и Елисеев принимал в этом самое деятельное участие. Неожиданно для Елисеева 18 декабря 1942 г. на полигон назначили нового начальника, капитана 1 ранга — инженера И.Д. Снитко. А.Б. Елисеев начал всерьез опасаться повторного ареста. Впав в глубокую депрессию, 21 декабря 1942 г. он решил свести счеты с жизнью и выстрелил себе в висок из табельного оружия. Скончался на следующий день в Нейрохирургическом институте в Ленинграде⁴.

Личность А.Б. Елисеева противоречива. Он, как и многие другие его ровесники, оказался в ситуации непростого выбора в условиях революции и Гражданской войны, был жестким командиром, сурово подавлял сопротивление советской власти, пролил немало крови. Однако деятельность Елисеева как морского артиллериста, внесшего большой вклад в строительство береговой обороны на Черном море, Балтике и Тихом океане, активного участника двух мировых войн весьма значима. В ряду тех, кто создавал систему береговой обороны СССР на Тихом океане, позволившую в наиболее трудный период существования страны избежать нападения Японии на советский Дальний Восток с моря и тем самым способствовать сохранению его в составе СССР, генерал-лейтенанту береговой службы А.Б. Елисееву принадлежит, безусловно, одно из главных мест.

¹ *Калинин В.И., Лурье В.М.* Комендант Владивостокского укрепрайона генерал-лейтенант А.Б. Елисеев: страницы биографии // Россия и АТР. 2004. № 2. С. 107.

² *Жуматий В.И.* Морские десантные операции Вооруженных Сил СССР: морская пехота в довоенный период и в годы Великой Отечественной войны. 1918–1945. М., 2011. С. 17–19.

³ *Галактионов Е.Н.* Создание системы укрепленных районов для

обеспечения обороны морского побережья Дальнего Востока СССР в 1930-е годы // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2014. № 1. С. 40,41.

⁴*Елисеев Алексей Борисович.* URL: <http://encyclopedia.mil.ru/encyclopedia/heroes/USSR/more.htm?id=12099449@morfHeroes> (дата обращения 31.01.2018).

ПРОБЛЕМА ВОССТАНОВЛЕНИЯ ВМФ В ПЕРВЫЕ ГОДЫ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

Мощный Военно-Морской Флот всегда является показателем силы государства. Он становился гарантом неприкосновенности морских рубежей страны и обеспечивал безопасность транспортных перевозок на море. Вместе с тем крупный современный для своего времени корабль, будучи боевой единицей флота, олицетворял экономическую, научно-техническую мощь государства на внешнеполитической арене.

Однако социально-политические и экономические катаклизмы, вызванные Первой мировой войной, революциями и последовавшими за ними Гражданской войной и интервенцией, привели в упадок экономику страны, в том числе Военно-Морской Флот и судостроительную промышленность России. Были потоплены и уведены за границу 416 единиц флота (боевых кораблей, вспомогательных и гражданских судов). Ущерб флоту и стране был нанесен огромный. Это можно доказать на примере эскадры, уведенной белогвардейцами с Черного моря в порт Бизерта, находившийся в колонии Франции — Тунисе. В 1925 г. советское правительство вело переговоры с правительством Франции о возвращении кораблей и имущества русской эскадры. Однако в результате политических и дипломатических споров корабли и имущество эскадры остались в Бизерте и достались Франции ¹.

После отделения Финляндии, Латвии, Эстонии от Российского государства судостроительная база СССР лишилась Сандвикской верфи в Гельсингфорсе, верфи «Крейтон и К^о» в Або, Русско-Балтийского завода в Ревеле, Ревельского завода «Беккер и К^о» и Петровской верфи в Ревеле, Мюльграбенской верфи в Риге. Южные заводы сильно пострадали из-за Гражданской войны и интервенции ².

В распоряжении морского ведомства остались Балтийский, Адмиралтейский, Обуховский, Радиотелеграфный заводы в Петрограде и Ижорский завод в Колпино. Они стали основой для советского судостроения. В годы Гражданской войны на долю этих предприятий выпала тяжелая работа. Они выполняли заказы на изготовление боевого снаряжения для Красной Армии и флота, а именно: радиостанции различных типов, приемники, волномеры, детекторы, телефоны. На работе данных предприятий в значительной степени сказывалось недостаточное финансирование, слабое обеспечение топливом, сырьем, заготовками. Большое количество заказов было характерным для всех предприятий. Коллегия Адмиралтейского завода 28 сентября 1919 г. докладывала руководству морского ведомства: «На заводе имеется 150 заказов, которые выполняются исключительно в порядке, указанном Морским комитетом. Количество заданной работы значительно превосходит средства завода, а поэтому выполняются по мере сил и возможности».

15 февраля 1921 г. в Революционный Военный Совет Республики (РВС) был представлен проект декрета о воссоздании флота, подготовленный Народным комиссариатом по военным и морским делам и Военно-морской академией. Однако этот проект не учитывал финансово-экономических возможностей разоренной войнами страны и состояние судостроительной базы, что и явилось главной причиной его закрытия.

Несмотря на финансовые трудности проходивший в марте 1921 г. X съезд ВКП (б) специально рассмотрел вопрос о флоте и постановил: «...в соответствии с общим положением и материальными ресурсами Советской республики принять меры к возрождению и укреплению Красного Военного Флота»³.

Из-за огромной убыли боевых кораблей (потопленных, захваченных противником, интернированных Антантой или полностью утративших боеспособность) их общее водоизмещение на начало 1921 г. составляло всего лишь 16,2 % от суммарного водоизмещения Российского императорского флота. В 1921 г. по сравнению с 1917 г. в боевом составе флота оставалось всего

5,5 % линейных кораблей, 0 % крейсеров, 10 % эскадренных миноносцев, 5,8 % подводных лодок, 2,7 % минных и сетевых заградителей, 4,9 % канонерских лодок, 7,2 % посыльных и сторожевых судов. Потери противоминных кораблей и катеров были наименее чувствительными, а наиболее тяжелыми — в классе крейсеров. Общая деградация затронула и другие рода сил флота. Так, число батарей береговой артиллерии на Балтике сократилось в три раза, на Черном море — в два раза, а на Русском Севере система береговой обороны перестала вообще существовать.

Взятый советским правительством курс на сокращение флота привел к тому, что с марта 1921 по декабрь 1922 г. численность личного состава Морских сил была снижена с 86 580 до 36 929 человек, а объем ассигнований на военное судостроение и судоремонт уменьшился примерно в 3,3 раза.

11 ноября 1921 г. состоялось заседание морской подкомиссии РВС по вопросу воссоздания военной промышленности. На нем обсуждалась производственная судостроительная программа до 1926 г., в основу которой легла довоенная программа военного судостроения. Так, для постройки первых советских крейсеров использовали корпуса крейсеров типа «Светлана», заложенных на верфях в 1912–1913 гг.

На деятельности судостроительных предприятий в значительной степени сказывался недостаток квалифицированных инженерно-технических и рабочих кадров. А в 1921 г. количество инженерно-технического персонала было сведено до такого минимума, что техническое бюро могло выполнять только текущую работу по ремонту кораблей. Работы более крупного масштаба осуществить было невозможно.

26 ноября 1926 г. была принята шестилетняя программа строительства Морских сил РККА на 1926–1932 гг., она предусматривала две очереди производства работ общей стоимостью 117 882 тыс. руб. В соответствии с ней планировалось строительство как новых судов (легких кораблей), так и восстановление и модернизация старых. К этому времени возможность

строить новые корабли уже имелась: к 1926 г. были восстановлены и введены в строй три судостроительных предприятия в Ленинграде, два — в Николаеве, по одному — в Севастополе, Владивостоке, Кронштадте⁴.

Однако и эта программа была трудновыполнимой. Причину ее срыва руководство страны видело в несоответствии системы отечественного судостроения с принятыми стандартами в экономически развитых морских державах, которым было присуще следующее: большой опыт в военном судостроении и хорошо подготовленные инженерные кадры; быстрое проектирование, ясно и четко выбранная военно-морская стратегия и тактика; развитая судостроительная промышленность; переоборудование и приспособление заводов для выполнения заказов; своевременная заготовка материалов; стандартизация деталей; высокая производительность труда; своевременное и достаточное финансирование.

Но, несмотря на все неудачи, в конце 1930-х гг. Советскому Союзу все же удалось достичь производственного уровня в судостроении, соответствующего зарубежным стандартам. Экономические успехи позволили в феврале 1938 г. принять Программу строительства боевых и вспомогательных кораблей на 1938–1945 гг. Эта программа просуществовала практически до начала Великой Отечественной войны под названием «большой» судостроительной. Как описал эту возможность выполнения «большой» судостроительной программы руководитель советского государства И.В. Сталин: «По копейке соберем деньги, а построим».

Таким образом, в годы Первой мировой и Гражданской войн и интервенции Военно-Морскому Флоту и отечественному судостроению был нанесен огромный ущерб, как и всей экономике страны. Корабли и гражданские суда были уведены за границу, потоплены и приведены в негодность, а остальные нуждались в ремонте. Оставшиеся судостроительные предприятия испытывали острую нужду в финансировании, сырье и топливе, а выпуск непрофильной продукции

привел к утере производственных технологий. Слабая обеспеченность заводов квалифицированным инженерно-техническим и рабочим персоналом в значительной степени влияла на производство. Все вышеперечисленное препятствовало воссозданию Военно-Морского Флота и было характерным для начала восстановительного периода экономики страны. Однако благодаря успехам советского народа по восстановлению народного хозяйства в СССР в конце 1930-х годов была создана такая судостроительная промышленность, которая могла строить корабли всех классов.

¹ *Федулов С.В.* Состояние советского Военно-Морского Флота и отечественного судостроения в 20-е годы XX века (начало восстановления и его итоги) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2014. № 5 (43). С. 188–190.

² История отечественного судостроения: в 5 т. Т. 3: Судостроение в первой четверти XX в. (1906–1925) / под ред. В.Ю. Усова. СПб., 1995. С. 479.

³ *Культин Е.* Выход в море разрешается: к 100-летию комиссии государственной приемки кораблей (1909–2009) // Морской сборник. 2009. № 6. С. 16.

⁴ *Котов В.С.* Анализ развития отечественного корабельного котлостроения в период 20-40-х годов // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Познание. 2015. № 4(43). С. 17.

СТАРЫЙ КОРАБЛЬ С НОВОЙ ДУШОЙ: МОДЕРНИЗАЦИЯ ЛИНКОРОВ В ПЕРВЫЕ ГОДЫ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

За время Первой мировой войны, революций 1917 г. и последовавшей за ними Гражданской войны Военно-Морской Флот России пришел в упадок ¹. Осталось всего три линейных корабля, которые были пригодны для ремонта и модернизации: «Петропавловск», получивший революционное имя «Марат», «Гангут» («Октябрьская революция») и «Севастополь» («Парижская коммуна»). Эти линкоры типа «Севастополь» были построены буквально накануне Первой мировой войны и соответственно на тот момент являлись самыми современными российскими кораблями этого класса ².

Вопрос о модернизации линкоров приобрел особый интерес после утверждения программы судостроения в 1926 г., которая была рассчитана до 1933 г., и важнейшим ее пунктом значилось восстановление линкоров типа «Севастополь» ³. Чтобы решить вопрос о модернизации, 10 марта 1927 г. было созвано Особое совещание в Научно-техническом комитете Морского ведомства (НТКМ) начальником Военно-морских сил РККА Р.А. Муклевичем. Вся дальнейшая эпопея с модернизацией наших линкоров представляла собой растянутую на долгие годы цепь непрерывных компромиссов между тем, что надо было сделать, и тем, что сделать было можно, исходя из экономических и производственных возможностей. Проект модернизации получил название «большой», потому что вся модернизация кораблей предполагалась масштабной.

Важнейшей проблемой для «большой модернизации» являлась высокая стоимость, которая составляла около 20 млн руб. на каждый корабль при стоимости, к примеру, «Марата» 50 млн руб. (в ценах 1926 г.) и годовом содержании линкора подобного типа с личным составом 1106 человек 1,5 млн руб. Поэтому

командование склонялось больше к «малой модернизации», без усиления бронирования, установки булей (противоминной защиты) и увеличения вспомогательного вооружения. Окончательное решение было принято в 1928 г., когда модернизация линкоров получила одобрение Реввоенсовета. Рассмотрим ход модернизации на примере линкора «Марат».

Осенью 1928 г. «Марат» был поставлен к стенке Балтийского завода в Ленинграде. Первоначально предполагалось завершить все работы в мае 1930 г., но вскоре срок их окончания был перенесен на май 1931 г. Это объяснялось, в частности, тем, что корабль пришел на завод еще до того, как был готов проект его модернизации. В марте 1931 г. начальник Технического управления А.К. Сивков в докладе начальнику ВМС РККА Р.А. Муклевичу оправдывался так: «...с проектами дело было скверно. Это, конечно, вредительство, но постановку корабля в ремонт без проектов в той обстановке все же следует считать правильной, так как иначе мы бы не получили линкора и в 1933 г.»⁴.

Приходилось спешить, ведь ко времени начала модернизации отечественные линкоры по своим боевым возможностям уже значительно уступали зарубежным кораблям этого класса⁵. Проект предусматривал перевод котлов со смешанного на чисто нефтяное отопление, причем из двух возможных вариантов — замены прежних 25 котлов на 12 более производительных либо переоборудования старых котлов с уменьшением их числа до 22 — был выбран второй, менее рациональный технически, но зато более дешевый (затраты соответственно 3,2 и 2,7 млн руб.). Проектом предусматривались также переделка мачт, установка в носовой части ограждения для предотвращения ее заливания на волнении, повышение скорострельности орудий главного калибра, усиление зенитной артиллерии, совершенствование средств связи, противохимической защиты и другие работы. В соответствии с проектом стандартное водоизмещение модернизированного линкора должно было составить 24 260 т, полное — 26 906 т, а скорость хода — 22,2 уз.

Наиболее серьезные работы были выполнены по механической части. Перевод котлов на жидкое топливо позволил отказаться от трех малых котлов, в результате чего было освобождено от механического оборудования носовое котельное отделение. В оставшихся 22 котлах сменили водогрейные трубки, прежние поршневые котельные вентиляторы заменили турбовентиляторами. Все три котельных отделения поделили пополам поперечными переборками, что улучшило непотопляемость корабля. Прошли капитальный ремонт главные турбины, при этом были демонтированы не оправдавшие себя турбины крейсерского хода, размещавшиеся в среднем турбинном отделении. Вспомогательные механизмы заменили новыми, взятыми с недостроенных линейных крейсеров типа «Измаил», отремонтировали все трубопроводы и системы. В результате суммарная мощность главной энергетической установки достигла 56 800 л. с. (вместо прежних 42 000 л. с.), а при форсировке — 61 110 л. с. Вместо 1700 т угля и 750 т мазута корабль стал принимать до 2000 т жидкого топлива, что обеспечило дальность плавания 2310 миль при скорости 14 уз. На заводских ходовых испытаниях 8 мая 1931 г. линкор при мощности на валах 56 800 л. с. развил и легко поддерживал скорость 23,8 уз, что ранее достигалось в исключительных случаях.

Определенные изменения получили и корпусные конструкции. В носовой части установили спроектированную с учетом опыта модернизации «Парижской коммуны» увеличивающую высоту надводного борта наделку в виде полубака, в твиндеке которого были размещены плотницкая мастерская и аппаратура для постановки дымовых завес. Это потребовало снятия в районе 0–13-го шпангоутов 76-мм брони верхнего пояса. На 14-м шпангоуте между палубой полубака и средней палубой был установлен 100-мм броневой траверз. На верхней палубе разместили волнолом той же высоты, что и носовая наделка. Были изготовлены и новые якорные клюзы. По всему корпусу заменили и переклепали пришедшие в негодность листы наружной обшивки, переборок, палуб и платформ.

Значительные изменения претерпели надстройки и мачты. Так, стержневую фок-мачту заменили башенноподобной, конструктивно оформленной в виде цилиндрической трубы, к которой присоединялись многочисленные площадки. Изменилась и носовая дымовая труба, что привело к появлению характерного для советских модернизированных линкоров силуэта.

В бывшем носовом котельном отделении были размещены: в трюме — центральный штурманский пост и погреба 76,2-мм зенитного боезапаса; на платформе — пост энергетики и живучести, центральный артиллерийский пост, радиоцентр и пост гидроакустики; в вышележащих твиндеках — агрегатная средств радиосвязи, шифровальный пост, зрительный зал. Ряд новых жилых и служебных помещений появились на средней и нижней палубах.

В 1928–1931 годах модернизировали 305-мм башни МК-3-12 только в части скорострельности: при углах возвышения орудий от -3 до $+15^\circ$ она достигла 3 выстр./мин, а при больших углах составила 2 выстр./мин. С легким снарядом образца 1928 г., имевшим улучшенную аэродинамическую форму, предельная дальность стрельбы возросла до 170 кабельтовых. На топе фок-мачты был установлен командно-дальномерный пост КДП2–6, который из-за выявившейся при испытаниях вибрации пришлось амортизировать. На крыше кормовой рубки установили 8-м дальномер, подобными встроенными дальномерами были оснащены башни главного калибра. Кроме того, существенно усовершенствовали приборы управления стрельбой системы Н.К. Гейслера. На второй сверху площадке фок-мачты установили два дальномерных поста для управления огнем орудий противоминного калибра. Из-за отсутствия новой материальной части зенитная артиллерия осталась прежней. По этому поводу начальник управления вооружения ВМС РККА в справке от 16 марта 1930 г. отмечал: «...находящиеся на вооружении 3» (76,2-мм. — Авт.) орудия образца 1915 года, конечно, неудовлетворительны, но в данный момент ни мы, ни армия ничего лучшего не имеют... Получить что-либо от своих

заводов в ближайшее время надежды нет». На корабле предусматривалось и авиационное вооружение: была установлена гидропланная лебедка с электроприводом, обеспечивающая возможность использования гидросамолета, как тогда говорили, «на стреле», то есть опускания его стрелой на воду для разбега и подъема с воды после полета. Гидросамолет-разведчик типа КР-1 размещался под стрелой на крыше 3-й башни. При модернизации корабль получил также новые радиоприемники, передатчики и гидроакустическую аппаратуру. Кроме того, были значительно обновлены и усилены штурманское вооружение и средства внутрикорабельной связи.

Состав и мощность корабельных электростанций остались неизменными, однако прежние дизели, приводившие в действие кормовые генераторы, были заменены новыми марки «MAN» производства Коломенского завода. Было капитально отремонтировано все электрооборудование с заменой обмоток якорей электромоторов, части фидеров, кабелей, проводов и арматуры сети освещения. Кроме того, сменили прожекторы с их преобразователями, а в носовой надстройке смонтировали пассажирский лифт. Корабль получил средства противохимической защиты: был герметизирован ряд помещений, установлены газовые фильтры, оборудованы дегазационная камера и посты санитарной обработки. В носу и корме установили дымаппаратуру.

В результате модернизации стандартное водоизмещение линкора возросло на 377 т и достигло 21 947 т, метацентрическая высота при полном водоизмещении 25 890 т оценивалась в 1,93 м. Общие затраты на ремонт и модернизацию корабля составили 16,7 млн руб. К весне 1931 г. основной объем намеченных работ был выполнен, и 8 апреля на «Марате» подняли Военно-морской флаг, а 6 июня 1931 г. обновленный линкор официально вошел в состав Морских сил Балтийского моря. Начальник ВМС РККА Р.А. Муклевич докладывал по этому поводу наркому по военным и морским делам К.Е. Ворошилову: «Результаты следует признать весьма удачными... раньше

ход был не более 23 уз, причем механики добивались этого в исключительных случаях и на очень короткое время. Теперь этот ход линкор может давать запросто. Артиллерийские переделки в башнях полностью себя оправдали. Скорострельность увеличилась почти вдвое, несомненно, что когда личный состав освоит новую технику, скорострельность будет еще выше. Новые средства центральной наводки запаздывают. Носовая наделка — новая вполне себя оправдала. Нос линкора на волнении совершенно сухой. Новые кормовые дизеля работают отлично. На линкоре полностью достигнуты все улучшения, намеченные планом. Балтфлот в лице этого линкора получил огромное усиление своей боевой мощи».

Действительно, преимущества модернизации проявились уже в кампании 1932 г., когда «Марат» впервые провел успешную стрельбу по невидимой движущейся цели на предельной дистанции более 130 кабельтовых (больше 24 км). Во время стрельбы выяснилось, что управление огнем главного калибра оказалось затруднительным из-за сильной вибрации башенно-подобной мачты на больших ходах, и этот недостаток устранили амортизацией некоторых приборов⁶.

После модернизации «Марат» ежегодно в периоды летних кампаний участвовал во всех учениях и дальних походах флота, пройдя за 10 лет свыше 75 тыс. миль. Не обошли корабль в мирное время и чрезвычайные происшествия. Так, 7 августа 1933 г. из-за преждевременного открытия замка орудия после затяжного выстрела во 2-й башне вспыхнул пожар. Его возможные последствия (взрыв боезапаса и гибель корабля) были предотвращены затоплением погребов башни. Погибла вся прислуга башни (68 человек), но линкор был спасен и действия его командования были признаны правильными. 15 октября 1933 г. отремонтированная башня была введена в строй. Вторым чрезвычайным происшествием стало столкновение с подводной лодкой Б-3 во время учений в Финском заливе 25 июля 1935 г. Вследствие ошибок командиров обоих кораблей вышедшая в учебную атаку на линкор подводная лодка была перерублена

им почти пополам и затонула с экипажем в 55 человек. Лодку подняло 2 августа 1935 г. спасательное судно «Коммуна».

С 10 мая по 5 июня 1937 г. «Марат» под командованием капитана 1 ранга В.И. Иванова совершил заграничный поход. 20 мая линкор участвовал в морском параде на Спидхедском рейде по случаю коронации английского короля Георга VI, и экипаж показал при этом высокую морскую выучку. На обратном пути корабль нанес визиты в Клайпеду, Лиепая и Таллин. Во время этого похода «Марат» прошел 3655 миль со средней скоростью 14 уз.

После окончания летних кампаний в зимние периоды линкор обычно проходил текущие ремонты, в последние предвоенные годы сочетавшиеся с частичным совершенствованием его вооружения и технических средств. С 1938 г. началось постепенное обновление штурманского вооружения.

В 1939 г. было усилено бронирование крыш башен, проведен капитальный ремонт материальной части с заменой всех 12 стволов, частично обновлено оборудование центральных артиллерийских постов. В 1940 г. шесть открытых 76,2-мм зенитных орудий системы Лендера заменили таким же количеством новых 76,2-мм артустановок 34-К с 12-мм броневыми щитами. Кроме того, на кормовых срезах разместили побортно еще две щитовые спаренные 76,2-мм артустановки 81-К, для чего пришлось снять два кормовых 120-мм орудия, в казематах которых были оборудованы погреба зенитного боезапаса. Управление огнем носовой и кормовой 76,2-мм зенитных батарей осуществлялось с помощью двух 3-м стереодальномеров и системы ПУАЗО (приборы управления артиллерийским зенитным огнем) и прибора «Планшет», установленных в 1932 г. В дальнейшем корабль получил шесть новейших по тому времени 37-мм автоматов 70-К, для выдачи целеуказаний которым были установлены два 1,5-м стереодальномера, а также тринадцать 12,7-мм пулеметов ДШК.

К середине 1941 г. полное водоизмещение корабля оценивалось в 26 184 т, а метацентрическая высота — в 1,7 м. Экипаж

включал 1286 чел. Несмотря на все эти усовершенствования «Марат» из-за отсутствия современной центральной наводки орудий главного калибра, конструктивной подводной защиты, а также слабости горизонтального бронирования и ветхости многих корпусных конструкций в конце 1940 г. было решено модернизировать и капитально отремонтировать. По Плану проектных работ НК ВМФ на 1941 г. ЦКБ-4 должно было выполнить проект модернизации корабля к октябрю 1941 г.

В предвоенный период «Марат» использовали также для отработки новых технических решений, которые должны были применять на строившихся линкорах проекта 23 типа «Советский Союз».

Так, с 1938 г. на нем испытывалась опытная система замещения котельного топлива морской водой. Наиболее важной опытной работой явились проводимые на «Марате» Ленинградским физико-техническим институтом (ЛФТИ) первые в мире исследования в области размагничивания крупного бронированного корабля. В октябре 1938 г. на линкоре были уложены секционные системы обмоток, получавшие электропитание автономно от корабельной сети постоянного тока через реостаты, и проведены измерения магнитного поля корабля. Было установлено, что с помощью сравнительно несложных устройств оно может быть снижено в несколько десятков раз.

В конце 1940 г. на корабле начался монтаж стационарного размагничивающего устройства системы ЛФТИ, закончившийся в мае 1941 г. Его регулировку, испытания и приемку должна была проводить специальная межведомственная комиссия, прибывшая на корабль 19 июня 1941 г. На переходе в Таллин, где предполагалось проводить испытания, заметили неопознанные подводные лодки, и корабль вернулся в Кронштадт.

Рассмотрев историю модернизации линкора «Марат», мы увидели, что при создании Красного флота было совершено немало ошибок, но, как говорится, на ошибках учатся. Были

модернизированы одни из самых лучших кораблей на то время, которые помогли нам достичь великой Победы в Великой Отечественной войне ⁷.

¹ *Федулов С.В.* Состояние советского Военно-Морского Флота и отечественного судостроения в 20-е годы XX века (начало восстановления и его итоги) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2014. № 5-1(43). С. 189.

² История отечественного судостроения: в 5 т. Т. 3: Судостроение в первой четверти XX в. (1906–1925) / под ред. В.Ю. Усова. СПб., 1995. С. 227–232.

³ *Платонов А.В.* Анализ отечественных кораблестроительных программ 1920–1940 годов // Гангут. 2015. № 89. С. 5.

⁴ История отечественного судостроения: в 5 т. Т. 4: Судостроение в период первых пятилеток и Великой Отечественной войны, 1925–1945 гг. / под ред. И.Д. Спасского. СПб., 1996. С. 144.

⁵ *Амирханов Л.И., Титушкин С.И.* Главный калибр линкоров. СПб., 1993. С. 19.

⁶ История отечественного судостроения: в 5 т. Т. 4. С. 146.

⁷ История героического корабля: линкор «Марат». URL: <https://masterok.livejournal.com/1207992.html> (дата обращения 0.02.2018).

У ИСТОКОВ СОВЕТСКОГО ПОДВОДНОГО ФЛОТА: СУБМАРИНА «ДЕКАБРИСТ»

К созданию новых подводных лодок наша страна смогла приступить только во второй половине 1920-х гг., когда в составе отечественного ВМФ оставалось лишь 15 устаревших субмарин типа «Барс»¹. 1927 г. ознаменовал важный переходный этап в истории СССР и его флота. В условиях тяжелейшей разрухи после Первой мировой и Гражданской войн успешно завершилось возрождение кораблей дореволюционного флота, которые было целесообразно, экономически выгодно и практически возможно ввести в строй. Интересы развития страны требовали создания сильного Военно-Морского Флота, а значит, и строительства новых современных кораблей различных классов. По целому ряду политических, экономических и технических причин решили начать с подводных лодок. В первой шестилетней программе военного судостроения на 1926/1927 — 1931/1932 гг., которая затем выросла в программу первой пятилетки², строительство 12 подводных лодок было поставлено на первое место, поскольку считалось, что на ближайшую перспективу подводный флот станет основной ударной силой ВМФ.

Реально оценив свои возможности, советские специалисты пришли к выводу, что, опираясь только на собственные знания и опыт, быстро преодолеть технические трудности, а также ликвидировать отставание в области подводного кораблестроения будет чрезвычайно сложно. Поэтому параллельно с созданием советской школы подводного кораблестроения самое серьезное внимание уделялось тщательному изучению и внедрению зарубежного опыта проектирования и постройки подводных лодок. Много ценной информации было получено в процессе изучения новейшей английской субмарины «L-55», потопленной советскими эсминцами в 1919 г.

Были предложения купить корабль в одной из западных стран и, взяв его за образец, усовершенствовать конструкцию, а затем приступить к серийному производству. Начальник Морских сил РККА Р.А. Муклевич решительно выступал против этого. «Нам продадут лодку вчерашнего дня, — доказывал он, — а главное, наши проектировщики уже добились значительных успехов в разработке двухкорпусной лодки, разделенной на семь отсеков, с большой дальностью плавания, мощным торпедным вооружением».

Для разработки проекта на Балтийском заводе было создано Техбюро № 4 под руководством инженера-кораблестроителя Б.М. Малинина. Основными авторами проекта являлись он и К.И. Руберовский.

Борис Михайлович Малинин после окончания в 1914 г. кораблестроительного отделения Санкт-Петербургского политехнического института работал в отделе подводного плавания Балтийского завода, где руководил ремонтом подводных лодок (ПЛ) малого водоизмещения («Сом» и «Щука»), доставлял по чертежам И.Г. Бубнова ПЛ типа «Барс» и «Касатка», а в 1920-е гг. возглавил этот отдел. К.И. Руберовский, давний друг Б.М. Малинина еще со студенческой скамьи, окончил Политехнический институт в мае 1912 г. по специальности «морской инженер».

Работы над проектом большой торпедной позиционной подводной лодки были начаты в январе 1926 г. Перед работниками Техбюро ставилась с виду скромная задача — создать корабль, не уступающий по своим боевым возможностям современным ПЛ крупнейших капиталистических государств.

В результате был создан проект первых советских больших торпедных подводных лодок I серии типа «Декабрист»³. Конструкторская документация этих лодок была полностью разработана в СССР и стала большим шагом вперед по сравнению с проектами подводных лодок Российской империи. Такие технические решения, как двухкорпусная архитектура, установка поперечных водонепроницаемых переборок, размещение

аккумуляторной батареи в герметичной яме, наличие цистерны быстрого погружения и снабжение средствами регенерации воздуха до сих пор используются в отечественном подводном кораблестроении.

Постройка подводных лодок I серии велась согласно кораблестроительной программе 1926 г., а проект утвердили 17 февраля 1927 г. ⁴ Главным строителем и ответственным сдатчиком ПЛ назначили К.Ф. Терлецкого — бывшего офицера-подводника Балтийского флота, энергичного и деятельного организатора. В КБ-4 вопросами ходкости, маневренности и прочности занимался сам Б.М. Малинин. Расчеты прочности корпуса, внутренних цистерн и выгородок, а также плавучести и остойчивости в надводном и подводном положениях были поручены А.Н. Щеглову, проектирование гребного вала, рулевых, шпилевых и перископных устройств — Э.Э. Крюгеру, систем погружения и всплытия, трубопроводов общекорабельных систем, а также расчеты непотопляемости и прочности сферических переборок — С.А. Базилевскому. Разработку электрооборудования взяло на себя электротехническое бюро Балтийского завода, возглавляемое А.Я. Барсуковым.

Первоначальное артиллерийское вооружение состояло из орудия Б-2 калибра 102 мм и 45-мм полуавтомата 21-К, которые размещались на ходовом мостике в ограждении прочной рубки. Впоследствии орудие Б-2 заменили новым, способным вести стрельбу по воздушным целям и обладавшим лучшими характеристиками. Торпедное вооружение состояло из восьми торпедных аппаратов калибра 533 мм — шести носовых и двух кормовых. Аппараты были пневматическими, они разрабатывались вместе с лодками, их трубы были выполнены из бронзы и выходили из прочного корпуса через специальные сальники. Лодки несли по 14 торпед — 8 в аппаратах и 6 запасных в первом отсеке.

При проектировании «декабристов» был создан комплекс спасательных средств для личного состава, ставший стандартным и использовавшийся впоследствии на многих последую-

щих проектах подводных лодок. В этот комплекс входили аварийные буи в первом и последнем отсеках, позволявшие осуществлять телефонную связь с поверхностью, выдвижные тубусы для создания воздушной подушки при затоплении отсека. Также применялись индивидуальные дыхательные аппараты, специальные внешние крепления для подъема лодки со дна, клапаны внешнего продувания балластных цистерн и клапаны подачи воздуха в отсеки с надводного корабля.

Корпусные конструкции подводных лодок типа «Декабрист» выполнялись клепаными. Помимо прочного корпуса, способного выдерживать забортное давление воды при погружении на предельную глубину, у них был второй, так называемый легкий корпус, полностью охватывающий прочный корпус, который состоял из обшивки и набора. Обшивка представляла собой цилиндрическую оболочку и изготавливалась из стальных листов. Использовалась высокопрочная сталь, применявшаяся до революции для постройки линейных крейсеров типа «Измаил» и легких крейсеров типа «Светлана». Все листы прочного корпуса выполнялись способом горячей выколотки по пространственным шаблонам. Набор прочного корпуса состоял из шпангоутов и служил для обеспечения устойчивости обшивки, придания всей конструкции достаточной жесткости. Торцы оболочки прочного корпуса представляли собой концевые переборки, а поперечные переборки делили его внутренний объем на отсеки.

Прочный корпус разделялся на семь отсеков шестью стальными сферическими переборками. Для сообщения между отсеками в переборках имелись круглые лазы диаметром 800 мм с быстрозакрывающимися с помощью кремальерного клинового устройства дверями.

1-й отсек. Носовой торпедный и жилой, самый большой по объему. В нем находились шесть носовых торпедных аппаратов, шесть запасных торпед к ним, торпедопогрузочное устройство, носовой аварийный буй, в трюме — цистерна лага. В этом же отсеке размещались наибольшая часть

спальных мест личного состава, обеденный стол, гальюн, провизионная цистерна.

2-й отсек. Одна группа аккумуляторной батареи, радиорубка, камбуз, гальюн.

3-й отсек. Аккумуляторный с двумя группами аккумуляторных батарей, кают-компания, каюты командира и комиссара.

4-й отсек. Центральный пост, средоточение приборов управления кораблем, отсек-убежище, в трюме — артиллерийский погреб. Здесь же находился зенитный перископ, а над отсеком — боевая рубка с перископом атаки.

5-й отсек. Аккумуляторный, жилой. Здесь размещался гироскопас.

6-й отсек. Машинное отделение, два дизеля, масляная система, расходный топливный бак, входной люк.

7-й отсек. Электромоторный, жилой, кормовой торпедный. Главная щитовая станция, кормовой аварийный буй.

Легкий корпус с плавными обтекаемыми обводами также имел обшивку с подкрепляющими ее изнутри ребрами жесткости: поперечными — шпангоутами и продольными — стрингерами, являющимися крышами балластных цистерн. Носовой и кормовой проницаемым оконечностям была придана заостренная форма для уменьшения волнового сопротивления. Пространство между прочным и легким корпусами (междубортное пространство) делилось поперечными переборками на 6 пар цистерн главного балласта. В подводном положении они заполнялись водой и сообщались с забортной средой через кингстоны (клапаны особой конструкции). Кингстоны (по одному на каждую цистерну) находились в нижней части легкого корпуса. Они обеспечивали одновременное заполнение цистерн обоих бортов. При погружении вода поступала в цистерны через клапаны вентиляции, установленные на продольных стрингерах легкого корпуса выше ватерлинии.

При плавании ПЛ в подводном положении кингстоны всех цистерн главного балласта были открыты, а клапаны вентиляции закрыты. Для всплытия в надводное положение водяной

балласт удалялся (продувался) из цистерн сжатым воздухом. Прочность легкого корпуса должна была обеспечивать плавание ПЛ типа «Декабрист» в тяжелых штормовых условиях и даже в ледовой обстановке. Впервые в отечественном флоте система погружения и всплытия с балластными цистернами и арматурой была применена на ПЛ конструкции И.Ф. Александровского еще в 1863 году ⁵.

Почти все расчеты по ПЛ типа «Декабрист» носили двойственный характер: с одной стороны, в них применялись точные приемы строительной механики надводного корабля, с другой — приближенные уточнения к ним, учитывающие особенности лодки.

В выборе оптимальных решений общей компоновки, состава вооружения, механизмов и оборудования существенную помощь работникам Техбюро оказала оперативно-техническая комиссия флота. Ее возглавили А.Н. Гарсоев и А.Н. Зарубин. В состав комиссии входили А.Н. Бахтин, А.З. Каплановский, Н.А. Петров, М.А. Рудницкий, Я.С. Солдатов.

19 сентября 1926 г. проект был передан на рассмотрение начальнику Морских сил Республики и еще до официального утверждения проекта рабочую документацию передали на Балтийский завод в Ленинграде для начала строительства. К февралю 1927 г. подготовили комплект «закладочных» чертежей: эскиз общего расположения, теоретический чертеж и чертежи средней части корпуса ПЛ без переборок, цистерн, надстроек и оконечностей. За неделю до закладки первых советских ПЛ в Техбюро по рекомендации профессора П.Ф. Папковича был принят инженер С.А. Базилевский ⁶. Он окончил в 1925 г. кораблестроительное отделение Политехнического института и работал старшим инженером Морского Регистра СССР по составлению правил постройки судов.

Официальная закладка первенцев советского подводного кораблестроения состоялась на Балтийском заводе 5 марта 1927 г. На цистернах быстрого погружения ПЛ «Декабрист», «Народоволец» и «Красногвардеец» были укреплены заклад-

ные доски (серебряные пластинки с текстом и силуэтом ПЛ). 14 апреля 1927 г. в Николаеве заложили три ПЛ для Черноморского флота. Им присвоили наименования «Революционер», «Спартаковец» и «Якобинец».

На Д-1 и Д-2 были установлены дизельные двигатели фирмы MAN, закупленные в Германии под видом тепловозных дизелей, остальные корабли оснащались советскими аналогами — дизелями Коломенского завода модели 42-Б-6. Также за рубежом приобрели фрикционные муфты, главные осушительные насосы, воздуходувки и другое оборудование.

Несмотря на тщательную подготовку проекта и работу квалифицированных специалистов, «декабристы» имели существенные технические недостатки и конструктивные дефекты, которые были выявлены во время испытаний головных кораблей Д-1 и Д-4 в 1930 г.

В ходе пробных погружений и всплытий обнаружили недопустимые углы крена, недостаточную скорость погружения и плохую остойчивость в подводном положении. Органы НКВД арестовали и обвинили во вредительстве исполнителей проекта.

В результате расследования было установлено, что причиной крена стали недостатки вентиляции главного балласта — цистерны сообщались между собой, что приводило к перетеканию воды между ними. Установка клапанов раздельной вентиляции цистерн левого и правого бортов решила проблему кренов.

Обнаруженная при испытаниях перегрузка в 20 тонн, недопустимо поднявшая центр тяжести, была компенсирована снятием некоторых грузов и установкой в ограждении прочной рубки балтийских кораблей семи цилиндров плавучести. Позже, при переводе на Север эти цилиндры были за ненадобностью демонтированы, однако на вернувшейся впоследствии на Балтику Д-2 их пришлось восстанавливать.

Выявленные в ходе испытаний недостатки оперативно устранили, и в состав Морских сил РККА вошли 6 вполне

современных ПЛ с высокими боевыми характеристиками, многие из которых отличились во время Великой Отечественной войны.

¹ *Кормилицын Ю.Н.* Российское подводное кораблестроение: вехи истории (к 100-летию подводного флота России) // Морской вестник. 2006. № 1(17). С. 8.

² *Платонов А.В.* Анализ кораблестроительных программ 1920–1940-х годов // Гангут. 2015. № 89. С. 6.

³ История отечественного судостроения: в 5 т. Т. 4: Судостроение в период первых пятилеток и Великой Отечественной войны, 1925–1945 гг. / под ред. И.Д. Спасского. СПб., 1996. С. 10-3–109.

⁴ Подводные лодки серии I «Декабрист». URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Подводные_лодки_серии_I_»Декабрист (дата обращения 27.01.2018).

⁵ *Гончарова Е.К.* Подводная лодка И.Ф. Александровского // Восьмая научно-практическая конференция студентов и преподавателей «Человек. Корабль. Океан», 7 декабря 2017 г. СПб., 2017. С. 8,9.

⁶ *Балабин В.В.* История подводных лодок в трудах конструктора С.А. Базилевского // Вопросы истории естествознания и техники. 2009. № 2. С. 109.

ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ

Дорогие друзья!

Завершила работу V конференция «Море и флот», все прошло значительно лучше, чем в прошлый раз. Самое главное, что несмотря на то, что сегодня Главком проводит совет Главкомата, а затем уезжает в Москву, он нашел возможность заехать к нам. Адмирал В.И. Королёв подвел итоги работы на флоте, рассказал очень интересные вещи о том, над чем работает Военно-Морской Флот. Главком сообщил только открытую информацию, как и каким образом в настоящее время существует наш флот, какие стоят перед ним задачи, насколько они сложные и как удастся с ними справляться. Выступали и другие товарищи, но присутствие Главкома подняло уровень мероприятия. Мы сможем увидеть это сегодня в новостях по разным каналам телевидения.

План мы выполнили, хотя двое докладчиков не смогли выступить. Мы заслушали четырнадцать человек в конференц-зале, десять молодых докладчиков выступили в другом зале. Впервые конференция работала в составе двух секций, у нас образовалась молодежная секция во главе с молодым заместителем директора по научной-экспозиционной деятельности С.Ю. Курносовым. Это хорошее предзнаменование, мы развиваемся, даем возможность молодежи высказать свое мнение, свой взгляд на историю, взгляд был не однозначный, но так как С.Ю. Курносов — один из знатоков военно-морской истории, удалось прийти к общему знаменателю. В выступлениях были освещены основные проблемы строительства советского Военно-Морского Флота. Я узнал не только о сегодняшних проблемах флота, но и с большим удовольствием послушал интересные рассказы о личностях, создававших ВМФ, который стал впоследствии одним из самых сильных в мире. То, что с 1946 г. до начала 1990-х гг. в мире не было существенных войн — это заслуга в том числе и нашего Военно-Морского Флота.

Хочу сказать спасибо всем, кто сегодня выступил, особое спасибо Кузинцу Исаю Моисеевичу. Чувствуется, что Вы любите и знаете флот, где бы я Вас ни встретил: на совещании, любой конференции — Вы настоящий знаток, Вы не только знаете, но и «болеете» за флот. В Ваших докладах история Военно-Морского Флота, прежде всего, героическая. Александр Петрович Тарапон, который всегда интересно говорит, Игорь Олегович Ивановский — мэтр истории флота, с самого начала всегда сидит и слушает, потому что интересно. Этот интерес передается мне и всем, кто в этом зале. Игорь Олегович, мне встречаться с вами, задать вопрос — всегда интересно. Всегда свой взгляд, всегда свой подход — очень конструктивный. Спасибо, что Вы стали постоянным участником наших конференций и другом нашего музея.

Меня приятно удивили наши сотрудники. Светлана Львовна Васильева — наш самый знающий и опытный сотрудник, и когда она начинает говорить, я всегда удивляюсь, как преподносится материал, какие у нас интересные вещи. Видимо, придется знаменному фонду сделать отдельную выставку. То, что я увидел в презентации С.В. Васильевой, снова поразило меня уникальностью наших фондов. В докладе К.М. Кондратьева рассказано о походной лодке Д-2 — это наше достояние, лучший образец музеефикации подводной лодки, один из удачных примеров реализации первой советской кораблестроительной программы, в которой использовали опыт итальянцев. Самое главное — конструктор наш и сделана эта подлодка на наших верфях. Хочу выразить благодарность Н.Н. Рыжиковой, которая прекрасно выступила. Факты, приводимые сегодня о первых пятилетках, где были серьезные разделы по кораблестроению и где были приняты верные решения, а также выбраны правильные направления для развития нашего флота, представляют большой интерес. Последующие события показали, что это действительно так. С.Е. Виноградов подготовил очень конструктивное сообщение.

Хочу сказать нашему собранию, что сейчас мы работаем над монитором «Стрелец». У нас появилась возможность отреставрировать его и забрать в состав ЦВММ. Сегодня готовятся документы, с помощью которых мы постараемся убедить руководство в том, что монитор нужно обязательно сохранить в составе ЦВММ. Спасибо С.В. Куликову, М.В. Жаркову и другим, кто выступал. Молодые ребята, я хочу услышать от вас, как молодежь воспринимает историю советского периода, правильно ли она понимает, что наши деды трудились не зря и сделали очень много для защиты суверенитета нашего государства, как бы оно ни называлось: Российская империя, СССР, Российская Федерация. Эти люди работали на свою страну, и сегодняшняя конференция показала, что они сделали очень много.

Хочу выразить благодарность организаторам нашей конференции, всем фондам, которые приняли в ней участие, научно-экспозиционному отделу во главе с В.Е. Лукиным, который очень плодотворно поработал. Отделу по плечу серьезные задачи — это я констатирую с особым пиететом, хочу поздравить Ю.Н. Горковенко — куратора открытой сегодня выставки. Отдел научно-информационного обеспечения во главе с начальником К.А. Коломийцем очень хорошо поработал, и видеоряд, который идет сейчас, стал неожиданностью для меня.

Дорогие друзья, считаю, что научно-практическая конференция прошла на очень высоком уровне. Думаю, следующая конференция на флотскую тему состоится в апреле 2019 года, а еще одна конференция этого года пройдет в ноябре и будет посвящена 310-летию ЦВММ — 24 января 2019 года музею исполнится 310 лет. Я приглашаю всех присутствующих в этом зале, научных сотрудников других учреждений, наших друзей, всех, кто любит и уважает наш музей, принять участие в этой научно-практической конференции. Тема будет определена дополнительно. Конференция будет посвящена не только ЦВММ. Мы постараемся осветить основные проблемы современного музейного дела. Для работы мы предполагаем привлечь

специалистов Санкт-Петербурга, и я рассчитываю на коллег из ЦВММ. Хочу сказать от имени ЦВММ — меня порадовали оценки сегодняшней конференции: хорошо и даже отлично. Уважайте и любите Центральный военно-морской музей! Мы вас всегда ждем и будем вместе с вами работать.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

АЛЕКСАХИНА Варвара Александровна — научный сотрудник Музея истории подводных сил России имени А. И. Маринеско (заочное участие).

АНДРИЕНКО Владимир Григорьевич — историк флота и судостроения, Санкт-Петербург.

БОНДАРЬ Екатерина Сергеевна — студентка 1-го курса среднетехнического факультета Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.

БРЕЛЬ Виталий Яковлевич — экскурсовод Музея истории подводных сил России имени А. И. Маринеско, Санкт-Петербург (заочное участие).

ВАСИЛЬЕВА Светлана Львовна — старший научный сотрудник отдела фондов Центрального военно-морского музея, Санкт-Петербург.

ВЕРБОВОЙ Алексей Олегович — научный сотрудник НИЛ-12 ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия», кандидат исторических наук, Санкт-Петербург.

ВЕРБОВОЙ Олег Иванович — доцент кафедры истории войн и военного искусства ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия», кандидат исторических наук, Санкт-Петербург (заочное участие).

ВИНОГРАДОВ Сергей Евгеньевич — старший научный сотрудник Центрального музея Вооруженных Сил Российской Федерации, кандидат исторических наук, Москва.

ГОЛУБЕВ Александр Михайлович — специалист по экспозиционной и выставочной работе Государственного мемориального музея обороны и блокады Ленинграда, Санкт-Петербург.

ГОНЧАРОВА Екатерина Константиновна — студентка 1-го курса среднетехнического факультета Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.

ГРИБОВСКИЙ Владимир Юльевич — ведущий научный сотрудник НИО (военной истории по Северо-западу) НИИ (воен-

ной истории) Военной академии Генштаба ВС РФ, кандидат исторических наук, профессор, капитан 1 ранга в отставке

ЖАРКОВ Михаил Владимирович — ведущий специалист отдела информационного обеспечения и выставочной деятельности Российского государственного архива Военно-Морского Флота, Санкт-Петербург.

ЗАМЯТИНА Дарья Сергеевна — начальник научно-просветительского отдела Музея истории подводных сил России имени А. И. Маринеско.

ИВАНОВСКИЙ Игорь Олегович — директор музея истории судостроительного завода «Северная верфь», кандидат технических наук, Санкт-Петербург.

КОНДРАТЬЕВ Кирилл Михайлович — заведующий филиалом ЦВММ «Подводная лодка Д-2 “Народоволец”», Санкт-Петербург.

КОПОВАЯ Лариса Шакирдяновна, младший научный сотрудник филиала ЦВММ «Дорога жизни», поселок Ладожское Озеро Всеволожского района Ленинградской области (заочное участие).

КУЗИНЕЦ Исай Моисеевич — председатель комитета по культурно-воспитательной работе Санкт-Петербургской общественной организации ветеранов (пенсионеров, инвалидов) войны, труда, Вооруженных Сил и правоохранительных органов, доктор исторических наук, профессор Военно-морского института ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия», Почетный работник высшего профессионального образования РФ, Санкт-Петербург.

КУЛИКОВ Сергей Валерьевич — преподаватель кафедры «История войн и военного искусства» ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия», Санкт-Петербург.

МАЛОВ Владимир Викторович — студент 1-го курса среднетехнического факультета Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.

МЕДВЕДЕВА Мария Владимировна — студентка 2-го курса факультета кораблестроения и океанотехники Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.

НАЗАРЕНКО Кирилл Борисович, профессор Института истории Санкт-Петербургского государственного университета, доктор исторических наук, Санкт-Петербург.

НЕХАЙ Руслан Шамсудинович — директор Центрального военно-морского музея, кандидат политических наук, доцент, Санкт-Петербург.

ПИРОГОВ Виталий Михайлович — заведующий филиалом ЦВММ «Кронштадтская крепость», Санкт-Петербург.

ПЛАТОНОВА Дарья Александровна — студентка 1-го курса среднетехнического факультета Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.

ПЛЕШКОВА Василина Александровна — студентка 1-го курса среднетехнического факультета Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.

РЕМИЗОВА Дарья Николаевна — специалист по экспозиционной и выставочной деятельности Музея истории подводных сил России имени А. И. Маринеско (заочное участие).

РЫЖИКОВА Наталия Николаевна — библиограф Центральной военно-морской библиотеки, кандидат педагогических наук, Санкт-Петербург.

САВЕЛЬЕВА Евгения Николаевна, — заведующая школьным музеем ГБОУ СОШ № 585, Санкт-Петербург (заочное участие).

САЛЕЙ Полина Алексеевна — студентка 2-го курса факультета кораблестроения и океанотехники Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.

СЕМЁНОВА Любовь Анатольевна — экскурсовод филиала ЦВММ «Корабль боевой славы “Михаил Кутузов”», Новороссийск (заочное участие).

СИДОРИНА Анастасия Михайловна — студентка 1-го курса среднетехнического факультета Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.

ТАРАПОН Александр Петрович — директор Музея истории подводных сил России имени А. И. Маринеско, Санкт-Петербург.

ТЕРЕШЕНКОВ Егор Сергеевич — студент 2-го курса среднетехнического факультета Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.

ТКАЧЕВА Ирина Владиславовна — студентка 1-го курса среднетехнического факультета Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.

ГУМАСОВА Надежда Васильевна — студентка 1-го курса среднетехнического факультета Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.

ФИРСАНОВ Сергей Владимирович — старший научный сотрудник, заведующий Музеем аварийно-спасательной службы ВМФ НИИ спасания и подводных технологий ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия», Санкт-Петербург, г. Ломоносов.

ШЛЫКОВ Иван Сергеевич — курсант 3-го курса кораблестроительного факультета Военно-морского политехнического института ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия им. Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова», Санкт-Петербург.

Для заметок

Для заметок

Для заметок

Научное издание

МАТЕРИАЛЫ
научно-практической конференции
«Рожденный революцией. К 100-летию Красного флота»
СПб.: ЦВММ, 2018. — 368 с.

Ответственный редактор
Научный редактор
Литературный редактор
Подготовка текстов
Оригинал-макет

С.Д. Климовский
С.Ю. Курносов
Т.М. Иванова
М.С. Олейник
И.А. Белобратова
И.И. Ногтева

Федеральное государственное бюджетное учреждение
культуры и искусства
«Центральный военно-морской музей»
Министерства обороны Российской Федерации

190000, Санкт-Петербург, ул. Большая Морская, д. 69А
тел./факс: (812) 303-85-11
e-mail: navalmuseum_dm@mil.ru