

А.В. Лоза

ОФИЦЕР
ЧЕРНОМОРСКОГО
ПОДПЛАВА



Александр Витальевич Лоза

Офицер черноморского подплава

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=69286039

SelfPub; 2023

Аннотация

Сюжетная линия книги целиком укладывается в хронологию событий, ибо само время выстраивало ее сюжет. Определенный вымысел при этом допустим, но он реализуется на основе исторических фактов и документов. В книге за каждой фамилией и событием стоят архивные документы (приказы, послужные списки, вахтенные и штурманские журналы подводных лодок...), воспоминания очевидцев и участников событий.

Содержание

| | |
|---|-----|
| От автора. Введение | 4 |
| Глава 1. Подъем из глубины. 1916 год | 16 |
| Глава 2. Рождение подводных лодок типа «Нарвал». 1911–1914 годы | 113 |
| Глава 3. 2-й дивизион Черноморского Подплава. 1915 год | 189 |
| Глава 4. Боевая страда. 1916 год | 249 |
| Глава 5. Накануне. Январь – июнь 1917 года | 356 |

Александр Лоза

Офицер черноморского подплава

От автора. Введение

Летом 1979 года, находясь в отпуске в Севастополе, а я служил тогда на Севере на III флотилии атомных подводных лодок, мы с сыном, возвращаясь с экскурсии по Херсонесскому музею, зашли в кафе напротив старинного, заросшего зеленью городского некрополя.

Я вспомнил, что где-то на его территории находится установленная в качестве памятника боевая рубка дореволюционной подводной лодки. Находясь под впечатлением посещения исторического музея, я спросил сына:

– Хочешь посмотреть на рубку старинной подводной лодки?

Он ответил:

– Да.

Мы долго бродили по пустынным дорожкам и, наконец, в дебрях кустов увидели заросшую и еле видную стальную рубку подводной лодки. Руками начали ломать ветки, очи-

щая памятник-рубку. Работали больше часа, пока не освободили ее от зарослей. Потом вениками из веток подмели вокруг. Стало чище. Собрав поблизости полевых цветов, мы положили их к памятнику русским подводникам.

Порядком уставшие, исхлестанные ветками, с исцарапанными руками мы присели отдохнуть. Внизу на берегу Стрелецкой бухты виднелись здания Черноморского высшего военно-морского училища. Мелькнула мысль: «Неужели политработники училища не догадались, или не смогли, или не захотели взять шефство над этой могилой моряков Черноморского Подплава и привести памятник силами курсантов в порядок? Это ли не лучшее патриотическое воспитание будущих советских офицеров флота, на примере героизма предков, пусть даже погибших до революции?»

Покинув некрополь, мы вернулись в кафе. Я взял сыну пирожное и сок, а себе – пятьдесят граммов коньяку, помянуть русских подводников.

Эта история осталась в моей памяти, послужив в итоге эмоциональным началом, эмоциональным толчком к написанию книги, посвященной героям-подводникам русского флота – Черноморского Подплава.

Позже, я узнал, что рубку-памятник установили на могиле моряков подводной лодки «Камбала», погибшей во время маневров эскадры Черноморского флота в результате столкновения с линейным кораблем «Ростислав» ночью 29 мая 1909 года при проведении учебной ночной минной атаки.

Погиб весь экипаж, в том числе и начальник отдела Подплава капитан 2-го ранга Н.М. Белкин, бывший на борту. В живых остался только исполняющий обязанности командира лодки лейтенант М.М. Аквилонов, находившийся на мостике... Официально «Камбала» была исключена из списков Российского Императорского флота 20 января 1911 года, а через год, 29 мая 1912 года был открыт и освящен памятник погибшим морякам «Камбалы». Как писали газеты: «Памятник сооружен на братской могиле офицеров и команды лодки на средства офицеров подводного плавания. На гранитном постаменте памятника помещена извлеченная из воды командирская рубка «Камбалы», наверху склонившийся Ангел из мрамора с крестом и перископ».

В 1980-х годах прошлого века памятник пришел в сильное запустение. Исчезла фигура ангела и крест, разрушился постамент. Прошло еще десять лет, и в 1990 году, после сбора необходимых средств, восстановили фундамент памятника, рубку покрасили серебряной краской и заварили вход в нее. Перед рубкой, где размещен якорь с цепью, которая проходит вокруг основания рубки, установили табличку с фамилиями двадцати погибших подводников. Вечная им память! Подводная лодка «Камбала» типа «Карп» была заложена в мае 1904 года на германской судовой верфи в городе Киле по заказу Морского ведомства России и имела заводской номер «111». Лодка была зачислена в списки кораблей Балтийского флота в августе 1906 года под наименованием «Камбала». В

сентябре 1907 года лодку официально приняли в казну, после чего в апреле 1908 года ее отправили из Либавы по железной дороге в Севастополь, где «Камбала» вошла в состав Черноморского флота.

Конструктивно корпус «Камбалы» состоял из семи частей, каждая из которых выполнялась из сварных листов и не имела шпангоутов, а отдельные части соединялись болтами. На лодке имелось три входных люка. Носовой люк использовался при погрузке самодвижущихся мин (торпед. – А.Л.). Семь балластных наружных цистерн располагались между прочным и легким корпусами: три – в носу, две – побортно в районе машинного отделения и две – в корме. Для осушения внутренних цистерн установили помпы, а внешний балласт продувался сжатым воздухом. На лодке имелся аварийный откидной спасательный киль весом в три с половиной тонны. Приводили лодку в движение на поверхности два керосиновых мотора «Кертинга» мощностью по двести лошадиных сил, под водой —

два электромотора по сто восемьдесят лошадиных сил. Надводное водоизмещение лодки составляло двести девять тонн, подводное – двести тридцать пять тонн. Длинной «Камбала» была тридцать девять метров, шириной – чуть более трех метров, осадка составляла два с половиной метра. Скорость надводного хода лодки равнялась десяти узлам, подводного —

восьми. Лодка могла погружаться на глубину до тридцати метров. Вооружение «Камбалы» состояло из одного трубчатого 457-мм минного (торпедного. – А.Л.) аппарата и двух решетчатых минных аппаратов Джевецкого, установленных вне прочного корпуса по бортам. Артиллерийского вооружения лодка не имела. Экипаж «Камбалы» составляли двадцать подводников. Подводное дело тогда было совсем новым, неизвестным и рискованным, поэтому записывались в Подплав лишь самые отчаянные смельчаки.

Я привожу здесь технические характеристики лодки, чтобы читатель понимал уровень развития техники того времени. Гибель подводной лодки «Камбала» стала первой в истории российского Подводного флота, но не последней. И сегодня в морской глубине гибнут современные, в том числе и атомные подводные лодки, оснащенные новейшими приборами и оборудованием, водоизмещением в десятки тысяч тонн, с торпедным и ракетным оружием на борту. Поэтому и сегодня подводное плавание остается уделом храбрецов и умельцев.

Не только история с памятником подводной лодки «Камбала», но и знаменательная встреча со старейшим историком русского флота Александром Владимировичем Плотто, потомком нескольких поколений офицеров, служивших России на морях, который, прочитав мою первую книгу «Терновый венец офицера русского флота», полученную им через

Парижское Морское собрание, высоко оценил ее, поблагодарив меня:

«С благодарностью за... книгу «Терновый венец офицера русского флота», которая, под видом талантливо написанного рассказа, знакомит... с малоизвестными страницами флотской и русской истории (с подтверждением архивных документов), и это глубоко трогает читателей, главным образом тех, кого радует возрождение Андреевского флага. А. Плотто». Александр Владимирович пригласил к себе в гости в Париж. Мы прилетели во Францию и встретились у него дома. Стол был накрыт по-русски широко и обильно! Французские коллеги сами удивились такому приему, но чувствовалось, что Плотто ждал нас, ибо лично встретил у дверей – высокий худощавый старик (ему был тогда девяносто один год), похожий ликом на художника Рериха, с такой же благообразной седой бородкой и ясными глазами. Из разговора выяснилось, что Александр Владимирович обладает отличной памятью и цепким пытливым умом. Он показал мне свою коллекцию фотографических портретов офицеров Российского флота, которую собирал более сорока лет, и узнав, что я служил на Севере на флотилии атомных подводных лодок, рассказал, что его дед,

А.В. Плотто, будучи лейтенантом, в 1904 году плывал на подлодке «Дельфин», а в январе 1905 года в Порт-Артуре

командовал подводной лодкой «Касатка», и показал мне из своего архива рукописные документы одного из первых подводников России

В.А. Меркушова, несколько очерков из его книги «Подводники» с авторской правкой и материалы, относящиеся к «Дневнику подводника». Это произвело на меня сильное впечатление и настолько заинтересовало, что возникла мысль написать книгу, посвященную русским офицерам-подводникам. Что я и делаю.

Во время разговора Александр Владимирович посетовал на то, что его уникальный архив и собрание фотопортретов офицеров Российского императорского флота никому во Франции не нужны. Я предложил на основе его коллекции выпустить в России фотоальбом «Галерея портретов офицеров Российского императорского флота». Он дал согласие, и спустя два года такой альбом был мной выпущен. Александр Владимирович, как рассказывали знакомые, плакал, держа его в руках! Слава Богу, я успел сделать альбом, пока он был жив. Александр Владимирович Плотто ушел из жизни в возрасте 98 лет. Царство ему небесное!

Специалисты Военно-исторического архива назвали вышедший альбом «Галерея портретов офицеров Российского императорского флота» научным подвигом, ибо впервые в научный оборот были введены более ста двадцати фотографических ликов русских морских офицеров, ранее не имев-

шихся и не издававшихся в России. Я не продаю альбом, а дарю его как, собственно, и все свои книги, архивам, библиотекам и заинтересованным лицам, ибо считаю эту работу долгом памяти перед офицерами Российского императорского флота.

В истории ничего не исчезает бесследно. Работая в архивах, шаг за шагом, год за годом, я поднимал из небытия события столетней давности, происходившие на воде и под водой на Черном море в годы Первой мировой войны. Я понимал, что моя книга будет о офицерах Черноморского Подплава, офицерах-подводниках, но кто будет ее главным героем, я не знал. Для себя определил, учитывая требования при зачислении на Офицерские классы Подводного плавания, что претендент должен прослужить на флоте не менее двух лет, а значит, быть возрастом двадцати пяти – двадцати шести лет, младшим офицером – мичманом, холостым, когда человек живет и чувствует острее... И еще чтобы он был офицером 2-го дивизиона Бригады Подплава Черного моря, чьи подводные лодки «Нарвал», «Кит», «Кашалот» вступили в строй в конце 1915 года,

а воевать начали в 1916 году, ибо о боевых действиях 1-го дивизиона, который в шутку называли «дивизион ластоногих», куда входили подводные лодки «Морж», «Тюлень», «Нерпа», и которые воевали с 1915 года, написано много, сохранились даже воспоминания участников событий. Значит,

писать надо о людях и событиях 2-го дивизиона, не слишком известных широкому кругу читателей.

Понимая это, я обратился за советом к сотруднику Российского Государственного Архива ВМФ А.Ю. Емелину, который рекомендовал мне труд А.М. Пожарского «Подводное плавание в России. 1834–1918 гг. Биографический справочник», выпущенный в Санкт-Петербурге в 2011 году, о котором я,

к своему сожалению, не знал. И вот на столе передо мной лежит фолиант в 1022 страницы, в котором представлены биографические сведения о 672 офицерах-подводниках.

Я начал с буквы «А»... День за днем внимательно вчитывался в судьбы офицеров Российского императорского флота, в которых отразилась вся история подводного плавания России... Каждый из них был достоин отдельной книги. Какой колоссальный труд! Низкий поклон А.М. Пожарскому!

Наконец, добрался до буквы «Я», но очерченного в мыслях героя не находил. Буква «Я» – последние страницы огромного тома. Настроение мое понижалось вместе с приближением к концу фолианта. Вы не поверите! На предпоследней 921-й странице, дальше шли приложения, мой взгляд прочитал: «ЯРЫШКИН Петр Петрович (15.05.1891, СПб. – ...)» – дата рождения. Значит в 1916 году ему 25 лет. Мичман – «Произведен в мичм. 5.10.1913. Вахт. офиц. ЛК «Три Святителя». «Прикомандирован к бригаде ПЛ Ч.ф.

для обучения на офиц. курсах ПП 28.10.1915». Обучался на офицерских курсах Подводного Плавания. Служил во 2-м дивизионе «вахт. нач. ПЛ «Кит» 8.04. – 25.05.1916, ПЛ «Кашалот» 25.05. – 15.11.1916». «Семейное положение – холост».

Все совпало! Так я обрел «героя книги». «Герой книги» оказался настоящим героем. Его ордена тому свидетельство.

К 25 годам Петр Петрович Ярышкин удостоился боевых орденов: «Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом (1915), Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом (1916), Св. Анны 4 ст. с надписью

«За храбрость» (1916), Георгиевского оружия (1916)».

Но в биографической статье о Петре Петровиче Ярышкине всего 17 строк. Впереди предстояли годы работы, поисков и изучений архивных документов... Известный писатель-маринист капитан 1-го ранга В.В. Шигин со знанием дела писал: «Настоящий историк, на мой взгляд, должен писать, опираясь на документы. Реальная история намного богаче событиями и интереснее, чем самые воспаленные фантазии».

Этой книгой я хочу донести до читателей не так исторические события и факты – они достаточно известны, как через них помочь представить и почувствовать дух того времени, будничную, боевую работу и бытовую, повседневную сторо-

ну службы офицеров-подводников – службы исключительно опасной, требующей бесстрашия, выносливости и высоких технических знаний, ибо офицеры-подводники должны были уметь не только управлять лодкой, но и досконально знать ее устройство и быть готовыми ко всяким, как мы сейчас говорим, нештатным ситуациям. Именно поэтому команды для службы на подводных лодках комплектовались только из добровольцев.

Сюжетная линия книги целиком укладывается в хронологию событий, ибо само время выстраивало ее сюжет. Определенный вымысел при этом допустим, но он реализуется на основе исторических фактов и документов. В книге за каждой фамилией и событием стоят архивные документы (приказы, послужные списки, вахтенные и штурманские журналы подводных лодок...), воспоминания очевидцев и участников событий. Персонажи, имеющие только имя, – вымышленные, но они помогают глубже проникнуть в характер «героя книги», представить его в разных жизненных ситуациях.

Создание книги было бы невозможно без помощи сотрудников Российского Государственного Архива ВМФ, Центральной Военно-Морской библиотеки, Центрального Военно-Морского музея. Приношу им свою искреннюю благодарность. Особо благодарю А.Н. Ульшина за помощь в поисках архивных документов о становлении Черноморского Подплава в начале прошлого века.

На обложке книги представлен фрагмент живописно-

го полотна, изображающего российскую подводную лодку «Морж» времен Первой мировой войны, художника-мариниста А. Ю. Заикина.

Все фамилии, приведенные в книге, подлинны. Конечно, переживания, мысли, действия, приведшие к тому или иному поступку героев в тот или иной момент их жизни, следует принимать с поправкой «предположим», но результат их действий зафиксирован самой историей в документах, и все приводимые в книге исторические факты имели место. В книге даты событий периода до 1918 года приводятся по юлианскому (старому) стилю.

Глава 1. Подъем из глубины. 1916 год

...Медленно, изнурительно медленно тянулись часы, как подводная лодка «Кит» находилась на глубине. Старший офицер лейтенант Орлин обвел взглядом центральный отсек – тускло освещенный, сэкономили энергию батарей, тесный от механизмов, приборов и людей. Справа находились двое рулевых, один управлял вертикальным рулем, второй – носовыми и кормовыми горизонтальными рулями. Слева – боцман у клапанов системы погружения и всплытия. Боцман дышал широко раскрытым ртом и часто вытирал крупные капли пота на лице красным носовым платком. В тяжелом воздухе отсека стояла напряженная тишина, только слышно было хриплое, прерывистое дыхание моряков да звук капающих с подволока капель конденсата... Лица у людей покрасневшие, со вспухшими венами, пот струйками стекал по лбу и щекам... У самого Орлина голова раскалывалась от тупой, пульсирующей боли. Пары топлива и машинного масла расплзлись по лодке, да и выделяемый людьми при дыхании углекислый газ уже много часов отравлял воздух. Давно надо было всплыть для вентиляции отсеков, но аэропланы противника, загнавшие их под воду, сменяя друг друга, барражировали над акваторией – периодически были слышны

взрывы сбрасываемых с аэропланов зарядов. Противолодочная оборона вражеского побережья усиливалась с каждым днем, понимал Орлин.

Понимал Борис Алексеевич Орлин и то, что когда сегодня, 12 мая 1916 года, на находившуюся у турецких берегов в первом боевом походе лодку, из-за туч налетели аэропланы противника и начали бомбежку, только быстрое погружение спасло их. Из позиционного положения лодка погрузилась под воду менее чем за две минуты, благодаря конструкции, в которой пространство между прочным и легким корпусом с 36 по 107 шпангоут, разделенное выше ватерлинии мощными водонепроницаемыми стрингерами, использовалось в качестве цистерн главного балласта общей емкостью сто тридцать две тонны, которые заполнялись самотеком за минуту. Эта система погружения, являющаяся несомненным преимуществом, и спасла их. Да еще натренированность экипажа. Не зря командир гонял экипаж в экстренном погружении...

В висках стучало и перед глазами плавали какие-то красные круги...

– Петр Петрович, – обратился старший офицер к находившемуся рядом вахтенному офицеру мичману Ярышкину, – прошу, пройдите по отсекам, проверьте состояние команды.

– Есть! Борис Алексеевич, – назвав старшего офицера по имени и отчеству, ответил мичман и двинулся в нос, в сторону второго отсека. Прочный корпус лодки делился на семь

отсеков водонепроницаемыми переборками. Лязгнув клема-льерой крышки переборочного люка, мичман перешел во второй отсек. Второй отсек, шпангоуты с 78 по 95, помнил наизусть мичман, – «жилой»: кают-компания, каюты офице-ров, кубрик «нижних чинов». Под палубой отсека размеща-лась топливная цистерна емкостью пятьдесят восемь тонн, а также носовая группа аккумуляторной батареи, состоящая из шестидесяти элементов. Вахтенный отсека доложил, что плотность батарей падает и что требуется подзарядка. Воз-дух в отсеке был особенно тяжелым. Моряки едва не падали в обморок, кое-кого тошнило – явный признак отравления углекислым газом, понимал мичман. Дальше первый отсек. В первом отсеке, шпангоуты со 107 по 121, было чуть про-хладнее. Здесь располагались воздухохранители (баллоны с сжатым воздухом), казенные части носовых торпедных ап-паратом, мотор шпилевого устройства и носовой торпедопо-грузочный люк. Вахтенный отсека доложил, что в отсеке без замечаний, но мичман видел – люди в полуобморочном со-стоянии примостились кто-где, тяжело, прерывисто дыша и кашля сухим продолжительным кашлем.

– Ребята, надо держаться! Скоро всплывем, провентили-руемся, – подбодрил людей мичман, хотя сам не очень верил своим словам.

Вернувшись в третий отсек и доложив, что люди на ме-стах, но состояние некоторых тяжелое, мичман направился в корму. Пройдя командный отсек, в нижней части которо-

го находились средняя уравнивательная цистерна на пять тонн и две вспомогательные цистерны на одну и три тонны, рассчитанные на продувание на предельной глубине погружения при помощи сжатого воздуха высокого давления, мичман перешел в четвертый отсек, шпангоуты с 61 по 71, где располагался электрический камбуз, жилые помещения кондукторов, а под палубой отсека находились шестьдесят элементов кормовой группы аккумуляторной батареи. Кок был на месте – готовил еду, но есть никому не хотелось. Хотелось пить, пить, пить... В пятом отсеке (шпангоуты 42–61) мичман принял доклад вахтенного, что все в норме, механизмы работают исправно. Но по лицам моряком он видел, что все совсем не в норме. У многих была отдышка, затрудненное дыхание и кашель. Приободрив людей, мичман перешел в шестой отсек. Пятый и шестой отсеки – отсеки главных двигателей надводного хода – дизелей. В шестом отсеке также располагались воздухохранители и масляные цистерны. И в пятом, и в шестом отсеках люди были на пределе возможности, но никто не проявлял недовольства и не паниковал. Последним был седьмой – электромоторный отсек. В нем располагались гребные электромоторы, насосы главного балласта, компрессоры, главная электростанция и казенные части кормовых торпедных аппаратов. В кормовом отсеке ситуация с самочувствием людей была, как и везде на лодке, тяжелая.

Мичман Ярышкин возвратился в третий отсек. Этот по-

ход из носа в корму дался Петру очень и очень нелегко. Его молодое сердце стучало, как у загнанного зверя, дыхание хрипло вырывалось из груди, ноги едва передвигались, каждый шаг давался с трудом... Мичман доложил командиру о виденном.

– Самочувствие моряков тяжелое, но все держатся, – добавил он от себя. – У многих резко сужены зрачки – признак возможной потери сознания...

Командир старший лейтенант Николай Александрович Зарубин молча слушал его. Невероятно долго тянулось время... Капля за каплей, медленно, медленно... Мичман прислонился спиной к колонке воздуха высокого давления жадно лоя широко раскрытым ртом тяжелый, затхлый воздух. На минуту сознание его затуманилось... В мозгу всплыли обрывки воспоминаний: милое лицо Катеньки – актрисы городского драматического театра, представление которого он посетил неделю назад, перед выходом в море. Милая девушка... Она ему очень нравилась... Он принес ей за кулисы цветы... яркое пятно цветов превратилось в алое пятно, резанувшее глаза... Мичман очнулся, встряхнул тяжелой «чугунной» головой и посмотрел на командира. Дышать становилось все труднее... Командир обменялся взглядами со старшим офицером Орлиным и старшим инженер-механиком Лебедевым: «Пора»...

Подобная ситуация произошла на подводной лодке «Морж» 29 марта 1916 года, когда лодка, из-за налета враже-

ских аэропланов, вынуждена была находиться в подводном положении двенадцать часов, что очень тяжело сказалось на самочувствии экипажа. А в июне 1916 года подводная лодка «Нерпа», действовавшая в районе вражеского берега Зунгулдак, при угрозе бомбежки со стороны неприятельских аэропланов, находилась под водой, что едва не кончилось трагедией, рекордное для своего типа время – 17 часов и 10 минут, пока не представилась возможность всплыть и провентилировать отсеки. По донесению командира старшего лейтенанта М.А. Кितिцына, личный состав чувствовал к моменту всплытия сильное отравление углекислым газом. Позже, в своих воспоминаниях «Разведка из-под воды», Михаил Александрович писал: «На наших лодках никаких средств для очищения воздуха не существовало, и подводники семнадцать часов дышали тем же воздухом, с которым закупились. От ненормального избытка углекислоты всех мучала страшная головная боль».

Офицер-подводник Нестор Александрович Монастырев в своей книге «Гибель царского флота» описывал, как в 1915 году их подводная лодка «Краб», выполняя боевую задачу постановки мин в Босфоре, долгое время находилась под водой. С точностью очевидца он передает весь трагизм и всю тяжесть положения подводников:

«Мы продвигаемся вперед со скоростью 4–5 узлов. В лодке жара и духота. Давление поднялось до 780 мм. Особенно тяжело в корме: жара, пары бензина и масла. Я начинаю чув-

ствовать бензиновый угар. Слезятся глаза, голова кружится. Время от времени мы поочередно ненадолго уходим в носовую часть лодки, где воздух лучше, чтобы отдышаться и сунуть голову в бочку с водой. Время идет, и находиться в кормовом отсеке становится совсем невозможно, кажется, что мы дышим не воздухом, а бензином. Но все остаются на своих местах. ...Люди еле держатся из последних сил почти в полубессознательном состоянии. Еще полчаса и никто не выдержит... Между тем в корме дышать уже совершенно невозможно. Двух матросов выносят в нос в бессознательном состоянии. Нужно срочно всплывать, чтобы не погубить весь экипаж. Но в проливе всплывать – просто безумие. Боже, какими бесконечными кажутся эти минуты. Я вижу, как рулевой унтер-

офицер из последних сил управляет рулями... Наконец, раздается приказ всплывать. Еще момент, и через открытый люк в лодку врывается поток свежего, прохладного, все оживляющего воздуха. Нет ничего прекраснее на свете! Я выскакиваю на палубу и, как драгоценное вино, полной грудью поглощаю воздух. Неслыханное блаженство! Лейтенанта У. выносят на палубу без сознания. Он до последней минуты находился в машинном отделении, а когда открыли люк, потерял сознание. Мы окатываем его холодной водой, и он быстро приходит в себя...»

Наконец, последовала команда командира подлодки

«Кит» старшего лейтенанта Н.А. Зарубина: «Кормовые и носовые рули на всплытие!» «Боцман, продуть среднюю!» П слышался шум воды, вытесняемой сжатым воздухом из цистерны за борт. Цистерны, располагавшиеся в прочном корпусе, продувались сжатым воздухом, а из остальных водяной балласт через коробчатый киль откачивался помпами. Киль служил одновременно главной осушительной магистралью. Подлодка «Кит» вздрогнула и, качнувшись всем корпусом, с дифферентом на корму медленно начала всплывать... Люди в отсеке крестились: «Господи, спаси и сохрани!»

В первые годы организации в России подводного плавания все приходилось делать впервые. Даже «командные слова» – команды для управления подводной лодкой придумывали сами командиры лодок. Командир подводной лодки «Сом» князь В.В. Трубецкой писал: «...Все приходилось делать впервые, даже придумывать командные слова для управления лодкой. В основном их разработал командир «Ската» лейтенант Михаил Тьедер и командир «Шуки» лейтенант Ризнич». В Российском государственном архиве ВМФ сохранилась «Инструкция для спуска под воду, для всплытия и для управления батареей миноносцев (подводных лодок. – А.Л.) типа «Осетр», разработанная командиром подводной лодки «Осетр» лейтенантом Гадд в июне 1905 года. В Приказе № 68 от 4 июля 1905 года подписанном контр-адмиралом Щенсновичем указывалось:

«Командные слова для погружения – всплытия подводной

лодки... , представленные мне лейтенантом Ризнич, принять к исполнению».

Многие из тех «командных слов» сохранились до нашего времени. И сегодня в отсеках современных атомоходов, как память об офицерах-подводниках Российского императорского флота, разработавших их более ста лет назад, раздаются команды: «По местам стоять. К всплытию», «По местам стоять. К погружению», «Продуть балласт», «Осмотреться в отсеках» и другие...

«По местам стоять. К всплытию!», «Электромоторы, малый вперед! Всплываем на перископную глубину», – последовала очередная команда командира Николая Александровича Зарубина. Боцман громко отсчитывал глубину... Наконец, прозвучала команда: «Поднять перископ!» Командир, сдвинув фуражку, занял место у вертикальной трубы перископа. Перископ то поднимался, то опускался, так, чтобы показываться на поверхности только на короткий промежуток времени. Командир внимательно всматривался в окуляр перископа. Голова его совсем ушла в плечи, спина сгорбилась. Наконец он произнес: «Горизонт чист, небо – чисто. Всплываем!»

Подлодка «Кит» закачалась на волнах. «Сигнальщик, на мостик!» – крикнул старший офицер Борис Алексеевич Орлин, устремившись к люку в прочной рубке, служившей шахтой выхода экипажа. «Запустить вентиляцию!» – приказал он на ходу. Заработали моторы вентиляции, и свежий мор-

ской воздух устремился по вентиляционным трубам внутрилодочной втяжной вентиляции по всем отсекам. Во втором и четвертом отсеках включили принудительную вентиляцию аккумуляторных батарей. Старший инженер-механик лодки лейтенант Иван Илларионович Лебедев распорядился начать зарядку аккумуляторов. Зачихали дизеля, всасывая свежий воздух, а отработанный газ через газовыхлопной коллектор заходил у борта. Наконец стук дизелей стал ровным и отчетливым. Командир на мостике еще раз осмотрел небосвод, сигнальщик – горизонт: «Все чисто!»

– Курс в район Амасро-Парфени! – приказал командир, и лодка, покачиваясь на волне, в надводном положении стала уходить от вражеского берега для перехода в новый район боевого патрулирования. Командир подводной лодки «Кит» старший лейтенант Н. А. Зарубин был опытным офицером-подводником. Еще в 1910 году он был прикомандирован к дивизиону подводных лодок Черного моря и плавал на подводной лодке «Лосось». В 1911 году окончил Офицерский класс Учебного отряда Подводного плавания и назначен на Бригаду подводных лодок Балтийского моря помощником командира подводной лодки «Аллигатор». Возвратился на Черноморский флот в феврале 1912 года и плавал помощником командира подлодки «Карась». Затем служил флаг-офицером дивизиона подводных лодок. В ноябре 1912 года был назначен командиром подводной лодки «Судак». В феврале 1915 года командует подводной лодкой «Ка-

рашь», а с апреля 1915 года – новейшей подводной лодкой «Кит».

Николай Александрович Зарубин родился в дворянской семье 24 июля 1884 года. Поступил в Морской Корпус в 1905 году. По окончании Морского Корпуса 16 апреля 1907 года произведен в мичманы и плавал вахтенным начальником эскадренного броненосца «Синоп», затем на миноносце «Строгий», крейсере «Память Меркурия», канонерской лодке «Запорожец». Награжден орденами Св. Станислава 3 ст. в 1913 году, Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом в 1915.

Командир отдал приказание старшинам отсеков поднять на палубу, через носовой и кормовой люки, наиболее угоревших матросов, установив очередность, в зависимости от тяжести отравления. Постепенно лодка оживала. Моряки задвигались, послышался говор, где-то смех... «Слава Богу, всплыли! Теперь, братцы, живем!» Потерь не было.

Стоявших на настиле ходового мостика людей от ветра и волн прикрывала надстройка легкого корпуса, заполнявшаяся водой при погружении, которая улучшала мореходные качества подводной лодки. Но сейчас всем хотелось ветра в лицо и воздуха, воздуха, воздуха...

Командир распорядился выдать каждому члену экипажа дополнительную дачу в виде французской булки и одной бутылки молока и приготовить на обед «борщок с бараниной», куда вошло баранье мясо, свежая капуста, свекла, картофель, томат, уксус, лук, перец, лавровый лист, с подачей

к борщу черного хлеба, а на ужин – «картофель тушеный со шпиком» из картофеля, шпика, лука, с выдачей черного хлеба и дополнительную порцию к вечернему чаю: хлеб белый, масло топленое, по два яйца, сахар и чай. Экипаж, усиленным питанием быстро восстановил свои силы.

Нужно пояснить, почему и как на подводных лодках появилось молоко. Вот что вспоминал об этом один из первых русских подводников В.А. Меркушов в статье «Взрыв на подводной лодке «Стерлядь»»: «На первых подводных лодках несмотря на работу вентиляторов, слабый запах бензина, соединенный с не менее вредными для легких испарениями серной кислоты от аккумуляторов, всегда присутствовал в атмосфере внутри лодки. Этими запахами пропитывалась не только одежда, но даже тело подводников. Испарения серной кислоты из плохо закрытой батареи электрических аккумуляторов вызывали у команды разрыхление десен, причем выступала кровь и шатались зубы, т.е. получались все признаки заболевания цингой. Ежедневно в виде противодействия команда получала молоко, а в случае разрыхления десен – лимонную кислоту. Однако уже в 1907 году благодаря принятым мерам отравления свинцом совершенно прекратились и больше никогда не возобновлялись, но выдача молока продолжалась».

На следующий день 13 мая 1916 года, в районе Амасро-Парфени в ходе боевого патрулирования подводная лодка «Кит» захватила турецкий бриг водоизмещением 300

тонн, как приз. Однако при попытке буксировки брига «Кит» снова был атакован вражеским гидроаэропланом. Командир старший лейтенант Зарубин отдал приказание затопить приз, чтобы не быть связанным по рукам и ногам во время возможных повторных атак аэропланов. Подрывная партия установила заряд, и турецкий парусник, вздрогнув всем корпусом от мощного взрыва, с переломившимися мачтами и развороченным бортом, ушел на дно.

...Лодка ходко шла на волну, ее обтекаемый легкий корпус значительно улучшал ходовые качества. Дизеля громко стучали и чадили, винты вгрызались в воду, с каждой пройденной милей приближая лодку к родным берегам. Андреевский флаг гордо развевался на флагштоке. Ветер крепчал, задувая с силой до шести баллов. Погода быстро портилась. Нырняя в волнах, весь в пене и брызгах, «Кит» боролся с разыгравшейся стихией. Взметая седые гребни, волны с яростью опрокидывались на лодку. Вся даль, насколько видел глаз, была покрыта двигавшимися, словно живые, волнами. С каждым часом все выше и выше вздымались водяные валы, яростно набрасываясь на лодку, словно грозя похоронить ее в бездне, из которой лодка недавно вырвалась...

Удар волны! Снова удар! Лодка кренилась, но быстро выпрямлялась. Переваливаясь с волны на волну, зарываясь носом, она упорно шла вперед... Ночью заревел настоящий шторм. Лодку болтало, словно поплавок... Некоторые молодые матросы, укачавшись в лежку, «ездили в Ригу», как шу-

тили моряки о страдавших морской болезнью товарищах.

В Севастополь вошли уже при хорошей погоде. Солнце блестело на поверхности воды, волны улеглись, и только легкая зыбь напоминала о пережитом шторме. Лодка «Кит», дав короткий сигнал ревунот посту наблюдения и связи на Константиновском равелине, вошла в Севастопольскую бухту. Справа по борту виднелась зелень Приморского бульвара. Все находившиеся на мостике жадно впитывали взглядами и эту зелень, и это голубое небо, и эту зеленоватую гладь бухты. «Как хорошо жить!»...

Едва не стоивший им жизни подъем из глубины и жестокий шторм остались там, далеко за кормой, а впереди – берег, такой близкий и такой желанный... Война продолжалась, но мысли мичмана Петра Ярышкина были далеки от войны. Мелькнувшее среди деревьев Приморского бульвара здание городского художественного театра «Ренессанс» навеяло ему волнующие воспоминания...

Нужно сказать, что за три года до войны, 14 сентября

1911 года, в Севастополе состоялось освящение и открытие нового круглого каменного здания Большого художественного театра «Ренессанс» на 1600 мест, ставшего украшением Приморского бульвара. Открытие стационарного театра в Севастополе знаменовало возрождение – ренессанс городских зимних театральных сезонов. Отсюда и название театра. Этого театра с нетерпением ждала вся севастополь-

ская публика, в зимнее время лишенная удовольствия посещать театральные постановки. Сначала на сцене выступали гастролеры из столицы, но созданная вскоре собственная постоянная труппа, которую возглавил А.С. Никуличев, быстро приобрела большой успех у горожан. Газеты города пестрели рецензиями на спектакли, портреты актеров и актрис театра расходились большими тиражами, а морякам-офицерам программы театра высылали по почте. На сцене театра шли пьесы «Без вины виноватые», «Лес», «Бешеные деньги» А. Островского, «Эгмонт» И.-В. Гете, «Иванов» А. Чехова, «Плоды просвещения» Л. Толстого... Эти и другие спектакли пользовались огромным успехом, и зал никогда не пустовал. Театр устраивал благотворительные спектакли для нижних чинов, матросов и солдат гарнизона, становившиеся праздником не только для военнослужащих, а и для горожан: матросы шли в театр парадным строем под оркестр. Этим зрелищем и любовались жители города.

Но все это было до войны. Хотя и сейчас театр работал, несмотря на все трудности военного времени. Мичман Петр Петрович Ярышкин слыл театралом, любителем городского драматического театра, но друзья-офицеры не раз подшучивали над ним, в смысле – нет ли другой причины столь сильной любви к театру? Действительно, когда мичман Ярышкин впервые увидел Катюшу на сцене, то был очарован сразу и бесповоротно. Ее зеленые глаза притягивали и завораживали одновременно. В редкие часы, когда мичман был свобо-

ден от службы, а у Катеньки не было спектакля, встречаясь, они прогуливались по Приморскому бульвару...

Приморский бульвар, прекрасное и любимое место отдыха горожан, был разбит на месте Николаевской батареи после Крымской войны. В 1883 городская Дума обратилась с просьбой о передаче участка бывшей батареи, для устройства на нем бульвара. Обустройство бульвара стоило городу громадных усилий. Необходимо было не только разобрать развалины, но и во многих местах взорвать известковую скалу, чтобы сделать клумбы для посадки цветов и деревьев. Были высажены каштаны, туи, кипарисы. Севастополь разрастался, развивался, хорошел.

В теплое время года на Приморском бульваре всегда было многолюдно. Сюда шли не только чтобы полюбоваться набегающей морской волной, но и, конечно, чтобы послушать музыку. С мая по октябрь на открытой летней эстраде Приморского бульвара ежедневно играл симфонический оркестр. Часто на бульваре выступал портовый оркестр Черноморского флота. В темное время суток, а музыкальные выступления на бульваре продолжались до полуночи, эстрада освещалась с помощью электричества благодаря тому, что городская управа заключила договор с Трамвайным обществом, относительно отпуска для этого электроэнергии за особую плату.

Усевшись на дальнюю скамейку летней эстрады, Петр и Катюша с удовольствием слушали музыку. Музыка была

слышна и на кораблях, стоящих на рейде. Как утверждали знатоки, для улучшения акустики, на нижний пол эстрады были насыпаны осколки стекла.

Слушая музыку, мичман Ярышкин вспомнил историю, произошедшую весной, во время их с Катей первых встреч. ...Весенний вечер быстро таял и переходил в ночь. Мичману захотелось сделать Катеньке приятное – подарить букет сирени. Но сирень на Приморском бульваре уже отцвела. «Что предпринять? Нужно забраться в сад, где сирень еще цветет, и нарвать букет», – решил Петр. Но он был в форме, и это усложняло дело. Если его заметят – получится грандиозный скандал, понимал мичман, но он не привык отступать. Пока подобные мысли крутились у него в голове, они с Катей вышли на небольшую улочку с частными домиками по сторонам. «Вот то, что нужно», – понял мичман, увидев за забором кусты еще цветущей сирени. Он попросил Катеньку остановиться, не удивляться, постоять пять минут одной и подержать его фуражку. Мичман перемахнул через решетку, после чего послышался треск лихорадочно ломаемых ветвей. В открытом окне дома появилась тень. Петр затаился в зелени куста. Не увидев и не услышав ничего подозрительного, тень исчезла из окна. Мичман с букетом благополучно перемахнул через решетку сада обратно на улицу.

«Ох! Мальчишка, истинный мальчишка!» – только и успела охнуть Катюша, когда Петр вручил ей охапку душистой сирени. Польщенная и удивленная Катенька смотрела на

него во все глаза. Когда она вдохнула чудный запах сирени, то пришла в настоящий восторг и от столь необычного поступка, и от лихости мичмана... Радость цветам и благодарность в ее глазах за столь необычный поступок обрадовали Петра. Как ни странно, этот мальчишеский поступок сделал его в глазах Кати еще привлекательнее. Этот мальчишка с офицерскими погонами, этот молодой офицер-подводник, офицер самого технически сложного, самого опасного и самого романтического класса кораблей флота нравился ей все больше и больше...

Теплый южный вечер, полный чарующей прелести, опустился над Севастополем. Луна заливала серебристым светом белые строения города и уснувшие воды бухты со стоявшими в ней кораблями и судами. Наступившая южная ночь околдовала и город, и рейд, и стоящие на нем корабли. В прозрачном воздухе звучал перезвон склянок, да иногда едва слышна была мелодия оркестра из какого-то ночного ресторана... Лишь мерный, однообразный шорох волн, нежно облизывающих прибрежные камни, нарушал торжественную тишину. Город в серебристом свете луны действительно был прекрасен.

В такие вечера Петр и Катюша любили посидеть на берегу Артиллерийской бухты в таверне у Базарной площади. Сиделись на скамью лицом к бухте, к кораблям. Легкий ветерок щекотал обоняние молодых людей тонким запахом йода и морской соли. Хозяин таверны – грек приносил жареную

ставриду, зелень и белое сухое вино. Негромко звучали нежные струны греческой бузуки. Это были чудесные вечера... Если бы не война.

...Предстоявшая швартовка лодки у пирса Подплава в Южной бухте вернула мысли мичмана Ярышкина в служебное русло. Закрепив швартовы, «Кит» замер у пирса Подплава. Его первый боевой поход закончился успешно. Наступил вечер. Последние лучи заходящего солнца отражались на спокойной поверхности Севастопольской бухты. Предстоял спуск флага. Спуск военно-морского флага, как и его подъем – это целая церемония. Один из первых офицеров-подводников, начавший службу на подводных лодках в 1905 году, талантливый литератор В.А. Меркушов в своем рассказе «Атака» так описывал и передавал тонкости флотских традиций:

«В неподвижном воздухе бессильно повисли флаги и вымпелы стоящих на рейде судов. Море пылало заревом заката. Вахтенный начальник поглядывал на часы, чтобы не пропустить момент захода солнца. Через пять минут спуск флага.

– Команду наверх во фронт!

Вахтенный, склоняясь над люком, громко крикнул:

– Пошел все наверх во фронт!

По стальному вертикальному трапу один за другим полезли матросы и выстроились на левой стороне кормовой надстройки. Офицеры заняли место на правой стороне.

Голова и плечи командира показались над люком.

– Смирно!

Полосы туч заслонили было солнце, и только перед самым закатом показался край красного шара.

– На флаг!

Еще минута – и солнце скрылось в морской пучине.

– Флаг спустить!

Все обнажили головы. Легкий ветерок ласково обведал лицо и шевелил волосы.

Стоявший у флагштока матрос медленно спустил флаг, аккуратно свернул и заложил за фалы.

– Команде разойтись!

На мачте загорелся белый рейдовый огонь».

Темная ночь спустилась над городом и морем. После десятисуточного боевого похода морякам-подводникам полагался отдых – двадцать суток. Конечно, отдыхом это можно было назвать с натяжкой, но лодка не выходила в море, и это уже был отдых.

Оставаясь в занимаемой должности вахтенного начальника подводной лодки «Карп», мичман Ярышкин, обучаясь в Офицерском классе школы Подводного плавания, стажировался на лодках «Морж», «Нерпа». А с апреля 1916 года он исполнял дела и обязанности вахтенного начальника на подводной лодке «Тюлень», после чего 8 апреля 1916 года был назначен на подводную лодку II ранга «Кит», на которой сразу же вышел в боевой поход к турецким берегам. На переходе мичман Ярышкин интенсивно изучал устрой-

ство лодки, в чем ему очень помогал старший инженер-механик лодки лейтенант Иван Илларионович Лебедев. На подводной лодке «Кит» мичман Ярышкин находился почти до конца мая. Через десять дней, после возвращения подлодки «Кит» из похода, мичман П.П. Ярышкин получил распоряжение сдать дела и обязанности вахтенного начальника мичману Н.И. Гоппе, с которым учился на Офицерских классах школы Подводного плавания, назначенному на лодку, вместо него. Обменявшись рапортами о передаче дел и обязанностей, мичмана доложили командиру старшему лейтенанту Н.А. Зарубину. Попрощавшись с офицерами лодки, особенно тепло с минным офицером Яковым Степановичем Андросовым, с которым Петр за полтора месяца службы на «Ките» успел сдружиться, и, откозыряв Андреевскому флагу, мичман оставил лодку.

Приказом от 25 мая 1916 года мичман П.П. Ярышкин был назначен на подводную лодку II ранга «Кашалот» исполнять дела вахтенного начальника. Лодка «Кашалот», однотипная подводным лодкам «Кит» и «Нарвал» входила в состав 2-го дивизиона Бригады Черноморского Подплава. Новая лодка – это всегда новый экипаж, новые люди, новый коллектив.

Как позже узнал мичман, во время постройки «Кашалота» командиром был старший лейтенант Петр Сергеевич Бачманов. А с марта 1916 года лодкой командовал старший лейтенант Василий Михайлович Терентьев. Ему и представился мичман Ярышкин, доложив о прибытии. Командир при-

казал мичману принять дела у мичмана В.В. Оффенберга, шедшего на повышение и назначенного минным офицером «Кашалота». Так началась новая страница службы и жизни офицера-подводника Петра Петровича Ярышкина, но он об этом, конечно, и не подозревал...

Несмотря на сильнейшую загрузку по службе, Петр мечтал встретиться с Катюшей, хотя бы на несколько минут, хотя бы после спектакля за кулисами театра.

...Театр, атмосфера театра – это и свет ramпы, и восторженная публика, и многочисленные крики: «Браво!». Последний акт спектакля... Последние слова... Зал взрывается бурными аплодисментами и овациями! Мичман Ярышкин, как и весь зал, аплодировал стоя... Катюша была великолепна... Чувствовалось, что она испытывала радость от игры... Она завораживала зал и сама растворялась на сцене. Ее возбуждала сцена, возбуждали аплодисменты, цветы, поклонники...

Прирожденная драматическая актриса – Катюша заставляла плакать весь зал. Она и на сцене играла свою жизнь... И вот они вдвоем в гримерке. Уставшая Катя, механически снимая маску и убрав грим со своего лица, улыбнулась себе и мичману в зеркале...

Был довольно поздний вечер, когда они вышли из театра. Петр, еще вчера смотревший в глаза зеленой завораживающей морской бездне, в глаза смерти, теперь не мог любоваться зелеными и манящими глазами любимой девушки.

ки. Они шли по Екатерининской улице, наслаждаясь свежим воздухом, наслаждаясь тишиной и покоем. Говорить не хотелось, хотелось жить, любить и быть любимым!

Молодые люди остановились у балюстрады Приморского бульвара. Мичман никогда не рассказывал Катюше о службе. А если и говорил, то с легкой самоиронией, пересказывая разговоры в кают-компании, в лицах. Она смеялась и, казалось, не думала о том, что каждая их встреча может быть последней, если подводная лодка не вернется из боевого похода...

Резкий звук сирены выходящей в море из Севастопольской бухты подводной лодки прервал их разговор. Силуэт лодки, пройдя мимо Константиновской батареи, быстро исчез в темноте надвигающейся ночи. Оба молчали, понимая, что подводники заложники моря, по сути – смертники, ибо каждый выход лодки в море может стать последним... Ведь шла война.

.....

Да, шла война, и лодки гибли. На Балтике 10 мая 1916 года погибла подводная лодка «Сом». Позже, погибла подводная лодка «Барс», а подводная лодка Черноморского Подплава «Морж» не вернулась из похода к берегам Турции в районе Ерегли. Сохранилась телеграмма командующего Черноморским флотом вице-адмирала А.В. Колчака:

Адмиралу Русину Ставка

Из штаба Черфлота НР1080/ОП

Оперативная секретная

Вышедшая в очередной дозор 28 апреля подводная лодка «Морж» под командой старлейта Гадон до сих пор не вернулась. Посланные на поиски миноносцы захватили пленных, которые показали, что первого мая видели бой подводной лодки «Морж» с гидроаэропланами у Ерегли. Вследствие этого является предположение, что лодка во время боя погибла. Точка КОЛЧАК.

А в июне 1917 года на Балтике погибла подводная лодка «Львица».

Обоюдные чувства молодых людей обостряла война... Видимо, не просто так 12 декабря 1916 года Государь император Высочайше повелеть соизволил предоставить на время текущей войны командирам судов и лицам пользующимся равной с ними властью, право разрешать вступать в брак подчиненным офицерам, не достигшим 23-летнего возраста. Нет, не просто так. Война отнимала самых молодых, не успевших ни пожить, ни долюбить...

...На прогулках Катя и Петр в основном говорили о театре. Катюша жила театром... Драматический театр – древнейшее зрелищное искусство, в основе которого произведение драматургии – пьеса. В пьесе главным выразителем драматургической идеи и эстетики является актер. Актер, который сочетанием своих актерских действий с вербальным прозаическим выражением, через сценическую речь, доводит до зрителей содержание пьесы, используя и пластику, и сцени-

ческое движение и, если нужно, танец и вокал. В разговорах Катюша признавалась Петру, что мечтает о столичной сцене.

Нужно сказать, что с открытием в Петрограде нового театрального сезона 1916 года в Мариинском и Александринском театрах зрительные залы были почти всегда заполнены, хотя цены кусались. Так, в Мариинке за место в ложе на вечернем спектакле нужно было заплатить от 24 до 49 рублей. Но народ в театры шел. Директор Императорских театров

В.А. Теляковский объяснял это тем, что «Общество, все дни живущее сведениями с театра военных действий и всевозможными слухами, испытывает непреодолимое желание провести вечер спокойно, дать отдых своим нервам, видеть людей». Наверное, он был прав.

И когда пришло приглашение от антрепренера одного из Петроградских театров, Екатерина согласилась не задумываясь. В конце ноября 1916 года Катюша уехала в Петроград. Молодые люди простились на Севастопольском железнодорожном вокзале договорившись, что после войны, а в победе они не сомневались ни секунды, Петр приедет к ней в Петроград. На платформе зазвонил колокол. Петр поцеловал ставшую ему дорогой маленькую ручку Катюши и на мгновение спрятал лицо в ее ладонях. Она обняла Петра и прильнула к его губам. Под стук колес курьерский поезд унес ее в столицу...

Хочется верить, что она была – эта любовь двух молодых

людей под голубым небом чудесного южного города Севастополя! Хочется верить...

Петр Петрович Ярышкин родился 15 мая 1891 года в городе Санкт-Петербурге в семье потомственного дворянина Псковской губернии таможенного чиновника Петра Ярышкина и его супруги Ольги Николаевны Ярышкиной. В православной семье было трое детей. Старший Петр, его брат Леонид, родившийся 26 октября 1896 года, и младшая сестра Ирина, родившаяся в городе Лодзь 27 сентября 1904 года. В те годы старинный Лодзь, куда переехала семья Ярышкиных, славился своими мануфактурами. В нем проживало около трех тысяч человек, из которых чуть меньше половины – немцы. В 1901 году в городе поехал первый трамвай, а в сентябре открылся Большой театр на тысячу двести зрителей. В начале 1902 года вступила в строй первая междугородняя телефонная связь общего пользования, соединившая Лодзь и Варшаву, связав телефонным сообщением эти города. Лодзь не очень далеко от Варшавы, поэтому по совету отца подросший Петр поступил в варшавский Суворовский кадетский корпус.

Основанный в 1899 году Варшавский кадетский корпус, в 1900 году, в честь 100-летней годовщины со дня кончины

А.В. Суворова, был переименован в Суворовский. Суворовский кадетский корпус навсегда остался в памяти Петра Ярышкина самым светлым и самым ярким воспоминанием.

Настоящие друзья-кадеты, заботливые офицеры-воспитатели, строгие командиры рот и прекрасные педагоги запомнились ему на всю жизнь. Да и само здание, расположенное в одном из лучших мест Варшавы, на Уяздовской аллее, с двумя пушками, трофеями 1812 года у подъезда, часто вспоминалось Петру: «Красивый вход с подъездом вел через двойную систему двухсторонних дверей в большой вестибюль с большими боковыми нишами, в которых рядами стояли монументальные вешалки. В вестибюле располагалась приемная. По сторонам две гостиные с мягкой мебелью под чехлами. Справа – музей. Широкая, парадная мраморная лестница, раздваивающаяся на каждом полуэтаже, с кованными перилами, вела на второй этаж, где располагались инспекторская и учительская. Еще выше – вход в церковь. На верхней площадке перед залами – огромная фигура Александра Васильевича Суворова.левой рукой Суворов зажимает грудь, куда попала турецкая картечь, правой указывает вперед на Измаил».

Петр вспомнил Белый зал: «Во всю стену портрет основателя корпуса императора Николая II, на мраморном основании, – бюст Суворова. Стены ротных помещений украшали гравюры, изображавшие подвиги родной армии. Во 2-й роте

картина перехода Суворова и его чудо-богатырей через Альпы. Во всех остальных ротах – картины из боевой жизни

Суворова. С младших классов Петр и его товарищи впитывали в себя героизм русской армии. Особенно удивительным был иконостас в корпусной церкви, находившийся сначала при суворовской армии, когда она вступала в Варшаву в

1794 году, а затем – при главной штаб-квартире императора Александра I во время заграничных походов 1813–1814 годов».

...Годы детства и юности. Петр частенько вспоминал своих друзей-кадет, как они устраивали ради смеха «учительский тотализатор». Когда из учительской одновременно выходили преподаватели и направлялись к классам, кадеты выпускной роты бились об заклад, кто из учителей придет к «финишу» первым. Да, это были шалости, но шалости детские – кадетские. Как теперь понимал Петр, в жизни и службе суворовцы всегда отличались спокойствием, уверенностью, отчетливостью. В этом несомненна была заслуга их директора генерал-майора Андрея Николаевича Ваулина. Он считался одним из самых образованных педагогов своего времени. В этом ему способствовали ротные командиры полковники Соловьев, Косинский и Бенедиктов и, конечно, офицеры-воспитатели: подполковники Еременко, Гуляков, Теплов, Липранди, Рудановский, Черников, Корниевский, Григорьев, Львов, Ревшин, Заусвицкий.

Каждое из их четырех ротных помещений корпуса состояло из застекленной прихожей, длинного и широкого коридо-

ра, классных комнат, библиотеки, уборной, умывальной, где посредине была скамья с ваксой и щетками, отделения для дежурного портного, ряды вешалок, личных стенных ящиков для мыла и зубных принадлежностей. Комната дежурного офицера примыкала к огромной спальне, где чинно стояли сто тумбочек и сто кроватей, покрытых одинаковыми одеялами с красной каемкой, цвета корпуса. Посредине широкий проход. Дальше шел ротный цейхгауз.

В столовой, куда сходились все роты, стояли четыре больших ротных квадрата дубовых столов и скамеек, а между ними у стены величественно красовалась пушка эпохи Суворова. Гимнастический зал и одинаковой с ним величины Белый зал давали возможность выстраиваться батальону с оркестром и проходить церемониальным маршем в колонне повзводно. Паровое отопление, система стенной вентиляции, продуманное освещение создавали кадетам максимальный комфорт.

Окончив Суворовский кадетский корпус в четвертом выпуске в 1909 году, Петр Ярышкин подал документы и 1 сентября 1909 года поступил в Константиновское артиллерийское училище, но что интересно, уже 6 октября 1909 года он был переведен в старший общий класс Морского Корпуса.

Вот это да! Почему такой резкий разворот? Ведь Константиновское артиллерийское училище – престижное военно-учебное заведение Российской императорской армии, расположенное в Санкт-Петербурге и готовившее офицеров

артиллерии, со сроком обучения три года. Юнкера изучали там, главным образом, точные науки: математику, аналитическую геометрию, дифференциальное и начало интегрального исчисления, физику, химию, механику, черчение, топографию с решением тактических задач. Кроме того, они обучались пешему и конному строю, уставам, гимнастике, верховой езде и фехтованию. В Константиновское артиллерийское училище принимали молодых людей в основном после окончания кадетских корпусов, гимназий, реальных училищ по конкурсу баллов. Понятно, что поступить в такое престижное училище было совсем не просто. Но Петр Ярышкин поступил. И вдруг такой поворот!

Мне не удалось по документам установить причину перехода восемнадцатилетнего Петра Ярышкина в Морской Корпус. Могу лишь предположить, что в последний момент его давняя мечта, воспитанная книгами о путешествиях и приключениях, которые ему так нравилось читать в Суворовском кадетском корпусе, мечта о романтике морских путешествий, романтике неизведанного и непознанного, все, о чем писали Стивенсон и Киплинг, Капитан Марриэт и Жюль Верн – эти властители дум мальчишек начала двадцатого века, находившие живой отклик в душе и в мыслях Петра, эта мечта и подтолкнула его на такой шаг. Стальные корабли, бороздящие пенистые просторы океанов и морей, покорили его романтическое сердце. Особенно поразил Петра роман Жюль Верна «Двадцать тысяч лье под водой». Чудесная кни-

га о подводном путешествии на борту подводной лодки «Наутилус», с завораживающим образом капитана Немо, смелого и отважного мореплавателя, который не боится льдов Антарктики, сражается с акулами и спрутами, ведя свой подводный корабль к новым подводным открытиям... Не отсюда ли мечта Петра о службе на подводных лодках, которую, забегая вперед, скажу, он реализует через семь лет, в 1916 году. Но сначала... сначала нужно было окончить Морской Корпус и стать морским офицером.

И вот, через месяц после начала занятий, 6 октября 1909 года Петр Ярышкин был переведен из Константиновского артиллерийского училища в Морской Корпус и зачислен в старший общий класс приказом № 198.

Сохранился документ:

«Сведения о лице определившим кадета в корпус»

Имя, отчество Общественное Отношение Место
и фамилия положение к кадету жительства

Лев Львович Воспитатель-офицер Двоюродный Павловское военное

Деревягин в Павловском воен. уч. брат училище. Петербург.

Теперь кое-что проясняется. Скорее всего, двоюродный брат Петра, офицер-воспитатель Павловского военного училища Лев Львович Деревягин убедил Петра не продолжать учебу в Константиновском артиллерийском училище. Наверное, он не советовал учиться и в Павловском училище,

где сам служил, понимая, что если делать карьеру молодому, энергичному человеку, то только в самом элитном учебном заведении для военных – в Морском Кадетском Корпусе Императорского военно-морского флота.

Впереди у кадета Ярышкина были годы учебы и золотые мичманские погоны...

Каким же парнем был и как учился в корпусе воспитанник Петр Ярышкин? К счастью, в Российском Государственном архиве ВМФ в фонде Морского Кадетского Корпуса сохранилась Аттестационная тетрадь кадета Петра Ярышкина.

С большим волнением я открыл ее первую страницу:

- 1) Время и место рождения 15 мая 1891 года в Петербурге
- 2) Исповедание Православное
- 3) Время зачисления в корпус 6 октября 1909 г. № приказа 198
- 4) Разряд зачисления Казеннокоштный
- 5) Где получил воспитание В Суворовском кадетском корпусе до поступления в М.К.К. и 2 месяца в Константиновском артиллерийском училище.
- 6) В какой класс М.К.К. поступил Старший
- 7) Общественное положение отца Таможенный чиновник в отставке
- 8) Сословное происхождение Потомственный дворянин

Баллы при поступлении: Закон Божий – 12, арифметика – 9, алгебра – 10, геометрия – 9, тригонометрия – 7, история – 11, география – 10, физика – 9, русский язык – 10, французский язык – 8.

В этой тетради офицер-воспитатель старший лейтенант Берг записывал все, что касается черт характера кадета Петра Ярышкина, его положительные стороны и его пусть незначительные кадетские проступки в непростой период взросления.

Год, месяц, число Перечень проступков кадета Воспитательная мера

1909 г. 11 декабря Поздно встал Явиться с побудкой 2 раза

1910 г. 25 марта Поздно встал Явиться с побудкой 3 раза

1910 г. 10 мая Небрежно дежурил на палубе 3 суток ареста

1910 г. 26 июня Спал, сидя на мостике, будучи 2 очереди без берега на вахте сигнальщиком

Старший лейтенант Берг

В этой аттестации в графе «Физическое развитие и состояние здоровья» отмечен, что кадет Ярышкин «Развит нормально. Не болен».

И самое главное, старший лейтенант Берг, тонкий психолог и прекрасный педагог-воспитатель, год за годом прослеживал взросление и мужание своих воспитанников. Его ежегодные характеристики, данные кадетам, полны заботы, внимания и понимания юношеской психологии. Вот какую характеристику он дал 30 апреля 1910 года кадету IV роты Пет-

ру Ярышкину:

«Кадет с вполне сформировавшимся твердым и положительно хорошим характером (выделено, – А. Л.). Очень хорош в строевом отношении, дисциплинированный кадет, выдержан и серьезен. На него можно положиться и поручить ответственное дело (выделено, – А. Л.). Способности хорошие и занимается хорошо, хотя мог бы заниматься еще гораздо лучше. Очень воспитан и выдержан. Нравственный. К правилам корпуса относится очень внимательно и ведет себя образцово. Единственная слабость —

по утру трудно сразу вставать по сигналу. Это замечено еще в кадетском корпусе, судя по аттестационной тетради из корпуса. Хотя привык не сразу вставать, кадет Ярышкин старается это искоренить. С кадетами своего класса особо не сходится...»

И далее аттестация за кампанию 1910 года, которую кадет П. Ярышкин проходил на канонерской лодке «Грозящий» «под команду капитана 2 ранга Любимова в плавании по Балтийскому морю» в период с 9 мая по 8 августа:

Поведение – 12

Исполнение служебных обязанностей – Серьезный, деятельный, аккуратный, весьма исполнительный. Очень внимателен и старателен.

Степень способности к морской службе – Весьма способен.

Старший лейтенант Берг

1 октября 1910 года кадет Петр Ярышкин «произведен в гардемарины и зачислен на действительную службу», и «награжден 2 и 3 степенями знаками за отличную стрельбу». «2 октября 1910 года приведен к присяге». Его действительная служба начинается со 2 октября 1910 года.

Петру Ярышкину 19 лет, и то, что в этом возрасте он уже имел «твердый и положительно хороший характер», что на него можно положиться и поручить ответственное дело, говорит о многом. Благовоспитанный, живой юноша, благодаря настойчивости и большой силе воли, успешно овладевает дисциплинами, которые преподавались в корпусе. Особенно кадет Ярышкин выделял математику и физику, как наиболее связанные с техникой и специальными дисциплинами. Трудности в учебе во всяком военном заведении заключаются в ее сочетании с несением службы, в виде дежурств по корпусу, караулов и других различных нарядов. Особенно эта нагрузка ощущалась в период сдачи экзаменов, когда дежурства отнимали у кадет необходимое для подготовки к экзаменам время. Да и летняя практика на судах, кроме корабельной экзотики и романтики, наполненная массой зачетов по специальным предметам, среди которых были и гребные учения и парусные, не являлась легкой прогулкой. Нужно подчеркнуть, что флотское командование, заботясь об элитности Морского Корпуса, готовя в его стенах высокообразованных офицеров, не считалось с перегрузкой кадетов обще-

образовательными предметами и без сожаления отчисляло из корпуса за неуспеваемость. Кадет Петр Ярышкин, отдавая учебе много труда и времени, осваивал сложный учебный материал по общеобразовательным предметам, о чем свидетельствуют его высокие оценки:

Баллы за учебный год в Старшем общем классе

Закон Божий – 11, Алгебра – 8, Геометрия – 8, Тригоном— 10, История – 10, География – 12, Физика – 8, Русский язык – 9, Французский язык – 9, Английский язык – 10, Черчение – 9, Поведение – 12

Отмеченные офицером-воспитателем черты характера Петра получили в Морском Корпусе дальнейшее развитие и укрепление. Морской Корпус воспитал в характере Петра чувство собственного достоинства, ответственности, смелости, требовательности к себе и другим, чувство гордости морской службой и любовь к Отечеству.

В период с 9 мая по 9 августа 1910 года воспитанник Петр Ярышкин пробыл в море на канонерской лодке «Грозный». Морская практика длилась девяносто два дня.

В следующем 1911 году, кадет Ярышкин проходил морскую практику «на крейсере «Аврора» под командою капитана 1 ранга Лескова в плавании по Балтийскому морю» и «на учебном судне «Воин» под командою капитана 2 ранга Фролова, в плавании по Балтийскому морю», в общей сложности проведя в море, как и в 1910 году, девяносто два дня.

В 1912 году Петр Ярышкин с начала мая по конец июня

находился «на крейсере «Олег», под командою капитана 2 ранга

Е. И. В. В. Князя Кирилла Владимировича, в плавании по Балтийскому морю», а затем – «на Описной барже Морского Корпуса под командою полковника Безпятова в плавании по Балтийскому морю».

9 сентября 1912 года гардемарин Ярышкин «произведен в младшие унтер-офицеры с назначением в 1-ю роту».

На следующий год приказом по Морскому ведомству

№ 63 «В марте 4-го, 1913 года пожалован светло-бронзовой медалью в память 300-летия Царствования Дома Романовых».

14 апреля 1913 года гардемарин Петр Ярышкин был произведен в корабельные гардемарины.

На следующий день утром всех корабельных гардемарин собрали в Адмиралтействе, где они получили приказы о производстве и где их поздравил и пожелал успеха Морской министр. «Приказом по флоту и Морскому ведомству... апреля 14-го дня 1913 года № 105 младший унтер-офицер Ярышкин Петр Петрович производится в корабельные гардемарины». В списке из 126 человек фамилия Ярышкин стоит 84-й по старшинству. Ему «предоставлено право носить нагрудный знак за окончание полного курса в Морском корпусе».

Впереди предстояла полугодовая морская практика. Ко-

рабельный гардемарин Ярышкин получил направление на Черноморский флот. В середине мая 1913 года с перрона Николаевского вокзала Петербурга курьерский поезд в вагоне 2-го класса унес Петра в Севастополь. Как приятно было корабельному гардемарину Петру Ярышкину разместиться в вагоне 2-го класса вместе с офицерами, ибо до этого, будучи гардемаринком, он имел право, как и все нижние чины, ездить только в 3-м классе. О чем-то подобном, об особенностях звания «корабельный гардемарин» писал офицер русского флота Н.А. Монастырев в своих «Записках морского офицера»: «Как приятно было сесть в вагон 2-го класса, этот запретный плод в течение многих лет... По правилам морского устава в вагонах 2-го класса могли ездить только офицеры. Гардемарины, юнкера и нижние чины вообще имели право находиться только в 3-м классе. С пылом юности мы всегда возмущались этим строгим и, как нам казалось, непонятным правилом, но впоследствии каждый из нас находил в нем свой смысл. ... Мало кто имел представление о том, что такое корабельный гардемарин, и армейские офицеры зачастую не знали, как же обходиться с этим чином, отдать ли ему честь первому, позволить ли остаться в ресторане. Простые солдаты иногда приходили в какой-то священный трепет при такой дотоле невиданной форме и с переляку становились во фронт. Как это было забавно. Но с важностью отвечаешь на приветствие и проходишь, как китайский мандарин. Обернувшись, случайно увидишь, как солдат еще долго

и с недоумением смотрит тебе в след».

Конечно, Петр Ярышкин гордился своим званием корабельного гардемарина. Он уже без одной минуты офицер! Проходя практику на военном корабле, кадеты лишь знакомились с работой механизмов и действиями того или иного вида вооружения, потому что ответственность за исправность и боеготовность механизмов и оружия несли офицеры и члены команды корабля, за которыми были закреплены эти устройства. Корабельный гардемарин – совсем другое дело. Писатель-маринист Леонид Соболев в романе «Капитальный ремонт» писал о чувстве гордости и превосходства, теснившихся в душе главного героя, корабельного гардемарина: «Гардемарины всегда вежливы... надо уметь дать понять неизмеримую пропасть между захудалым армейским офицером и гардемаринном Морского корпуса – корпуса, единственного на всю Россию, корпуса, в который принимают только сыновей офицеров, потомственных дворян и чиновников не ниже четвертого класса табели о рангах».

Приказом по Морским Силам и портам Черного моря за

№ 317 от 12 мая 1913 года Ярышкин был назначен для плавания на линейный корабль «Три Святителя». С 12 мая по 25 сентября 1913 года корабельный гардемарин П. Ярышкин проходил корабельную стажировку «на линкоре «Три Святителя» под команду капитана 1 ранга князя Путятина корабельным гардемаринном, в плавании по Черному морю».

На этот период Циркуляром Главного Морского штаба за № 144 от 18 мая 1913 года

П. Ярышкин был зачислен в Черноморский флотский экипаж.

После линкора «Три Святителя» корабельный гардемарин П. Ярышкин стажировался на эскадренном миноносце «Завидный» на Черноморском флоте. «С 25 сентября по 1 октября на эскадренном миноносце «Завидный» под командою старшего лейтенанта Сенявина, корабельным гардемаринном в плавании по Черному морю».

Эсминец «Завидный» строился в городе Николаеве на заводе «Наваль» по чертежам 350-тонного миноносца «Буйный», при этом в конструкцию корабля были внесены изменения по опыту эксплуатации – помещение для офицеров было перепланировано на отдельные каюты, камбуз вынесен на верхнюю палубу, расширен ходовой мостик, установлена грот-мачта. Носовой минный аппарат убрали, запас самоходных мин Уайтхеда уменьшили до четырех, а калибр минных аппаратов увеличили до четырехста пятидесяти семи миллиметров. Миноносец вступил в строй в конце 1903 года.

После капитального ремонта корпуса и механизмов в

1911–1913 годах на Франко-Русском заводе в Николаеве,

с заменой трубок в котлах и артиллерийского вооружения, «Завидный» вступил в строй как эскадренный миноносец.

Длиной эсминец был 64 метра, шириной – 6,4 метра. Мощность двух вертикальных паровых машин тройного расширения с четырьмя котлами составляла шесть тысяч лошадиных сил, что обеспечивало скорость двадцать четыре узла. Вооружен эскадренный миноносец был двумя 78-мм орудиями, тремя 7,62-мм пулеметами, двумя надводными минными аппаратами 457-мм и нес восемнадцать мин заграждения. Экипаж «Завидного» составляли семьдесят человека.

После стажировки на эсминце «Завидный» корабельный гардемарин П. Ярышкин с 1 по 5 октября снова находился на линкоре «Три Святителя», о чем записано в Послужном списке: «В 1913 году с 1 по 5 октября на линейном корабле «Три Святителя». На этом морская стажировка корабельного гардемарина П.П. Ярышкина закончилась.

Осенью 1913 года император Николай II вместе с семьей отдыхал в любимом Ливадийском дворце в Крыму. В преддверии дня рождения цесаревича Алексея в начале октября в Ялту пришла вся Черноморская эскадра. Утром 5 октября прошел парад частей Ялтинского гарнизона и проведено производство корабельных гардемарин, стажировавшихся на Черноморском флоте, в мичманы. Приказ № 1219 о производстве корабельных гардемарин в мичманы Николай II подписал в Ливадии 5 октября 1913 года:

«Высочайшим приказом по Морскому ведомству за №

1219 от 5 октября 1913 года произведен (П. Ярышкин. – А.Л.) по экзамену в мичманы».

Выпускники Морского Корпуса 1913 года были приглашены 5 октября на прием к государю императору. Государь поздравил новоиспеченных мичманов, пожелал успехов и сфотографировался с наследником цесаревичем Алексеем вместе с выпускниками.

Эта фотография сохранилась. С волнением гляжу на пожелтевшую от времени фотографическую карточку «Выпуск 1913 г.

с царем и наследником»: на ней Николай с сыном Алексеем, в окружении группы молодых людей в белых морских офицерских кителях, в белых офицерских фуражках, но еще с погонами корабельных гардемарин с золотыми якорями на плечах. Молодые, красивые лица... Впереди у них служба на боевых кораблях под Андреевским флагом...

Зная, что Петр Ярышкин стажировался на Черноморском флоте, предполагаю, что он тоже есть на этом снимке. Я вглядываюсь в лица, в тщетной надежде угадать, кто из них Ярышкин, но, к сожалению, где он на фотографии, мне пока выяснить не удалось.

В этот день Николай II записал на страницах своего дневника, что эскадра вечером устроила красивую иллюминацию, представлявшую собой «при полной луне и тихом море... замечательное зрелище». Так закончился этот волни-

тельный, важный день в жизни молодых русских офицеров выпускников Морского Корпуса 1913 года и Петра Ярышкина в их числе.

14 октября 1913 года мичман П.П. Ярышкин «Циркуляром Главного Морского штаба за № 304 зачислен в Черноморский флотский экипаж» и получил назначение вахтенным офицером линкора «Три Святителя». Ярышкин хорошо знал линкор, ибо прошел на нем стажировку корабельным гардемаринном в течение пяти месяцев.

«Три Святителя» – линкор додредноутного типа, названный в честь Трех Святых иерархов Православной церкви, был построен на Николаевской верфи в 1895 году. Его вооружение составляли две двухорудийные башни 305-мм орудий, четырнадцать 152-мм орудий, два 47-мм орудия и четыре пулемета 7,62-мм. В 1907 году броненосец был переклассифицирован в линейный корабль. С ноября 1911 по август 1912 года линкор прошел капитальный ремонт корпуса и механизмов в Севастопольском порту. В ходе ремонта был установлен броневой каземат 152-мм орудий и щиты для четырех 152-мм орудий на спардеке. На башнях орудий главного калибра были подготовлены места для четырех 75-мм орудий противоминной и зенитной артиллерии.

Линкор представлял собой плавучий остров длиной сто пятнадцать метров, шириной двадцать два метра, водоизмещением тринадцать тысяч триста восемнадцать тонн. Его энергетическая установка – два трехцилиндровых верти-

кальных паровых двигателя тройного расширения общей мощностью десять тысяч шестьсот лошадиных сил, четырнадцатую цилиндрическими топочными котлами – обеспечивала скорость хода до шестнадцати узлов. Экипаж состоял из шестьсот шестьдесят человек.

...Мичман Ярышкин, стоя на Графской пристани, ожидал шлюпку с линкора «Три Святителя». В это время красивый паровой катер подскочил к пристани. Это был катер с линкора. На него вошло несколько офицеров. Мичман обратился к офицеру в чине лейтенанта и, как полагалось, испросил у него разрешения остаться в катере, а также погрузить свои вещи. Офицер любезно ответил согласием. Когда катер наполнился офицерами, возвращающимися с берега, была дана команда «Отваливать», и катер понесся по Северной бухте. Через несколько минут он был у борта «Трех Святителей» и, дав задний ход, четко остановился у трапа правого борта. Доложив дежурному офицеру о прибытии, мичман Ярышкин, в сопровождении молодого матроса – вестового, прошел в отведенную ему каюту. Вестовой быстро разобрал чемодан мичмана и устроил койку.

Когда мичман П.П. Ярышкин прибыл на корабль, «Три Святителя» входил в бригаду линейных кораблей Черного моря. Командовал линкором уже не капитан 1-го ранга князь Путятин, а капитан 1-го ранга Вениамин Константинович Лукин.

На следующее утро, первое для молодого офицера мич-

мана Ярышкина в новом качестве, предстоял первый подъем флага на линкоре «Три святителя». Корабль весь в движении... Надев, как полагалось, мундир, мичман П. Ярышкин примкнул к офицерам, которые по чину и старшинству стали по правому борту, сначала строевые, затем инженеры-механики флота. Сердце Петра стучало от волнения. Первый раз он в строю офицеров при подъеме флага. Плечом к плечу!

Очень емко и подробно описал церемонию подъема флага на линкоре Черноморского флота, тогда мичман Н.А. Монастырев в своих «Записках морского офицера»: «Против по левому борту стоит караул, горнисты, хор музыкантов, затем также по старшинству кондукторы, 2-я вахта команды и первая строятся соответственно по левому и правому борту корабля. В руке старшего офицера судовой рапорт, он строгим взглядом осматривает всех и становится у кормовой башни.

– Смирно! – раздается зычный голос вахтенного начальника.

Из кормового люка показалась фигура командира, он, не торопясь, поднимался по трапу. Одним движением офицеры, кондукторы, боцмана взяли под козырек. Фигура командира, в черной тужурке, слегка переваливаясь направилась навстречу идущему старшему офицеру. На палубе водворилась тишина. Старший офицер рапортует. Затем командир в сопровождении старшего офицера подходит по порядку к офицерам и здоровается. ... Вот проходит, направляясь к караулу: «Здорово, караул!» Караул дружно отвечает. «Здрав-

ствуите, кондукторы!»), потом обращается к команде, громким голосом он произносит: «Здорово, молодцы!» Сотни голосов одновременно и раскатисто рявкнули: «Здравия желаем, Ваше высокоблагородие!» В этот момент вахтенный начальник докладывает старшему офицеру, что «без одной минуты восемь», тот командиру. Командир кивает головой в знак согласия. На фок-мачте взвивается «Щ» (сигнал подъема флага с церемонией).

– На флаг и гюйс! – проносится по всему кораблю команда вахтенного офицера. Несколько секунд ожидания. Восемь часов. На баке бьют склянки восемь.

– Флаг и гюйс поднять...

На кормовом флагштоке медленно, медленно поднимается белый с синим крестом флаг. Караул берет ружья на караул, оркестр играет традиционный Николаевский марш. Снимаются фуражки, и головы всех обнажаются. Прекрасные звуки Императорского гимна несутся по кораблю. Его слушают с обнаженными головами. Церемония подъема флага окончилась.

– Накройсь. Разойтись, – раздается команда. Оркестр играет бодрящий марш. Ют быстро пустеет. Морской день начался».

Именно так начался первый морской день мичмана Петра Петровича Ярышкина на линейном корабле «Три Святителя», стоящего на бочке в Севастопольской бухте. После подъема флага мичман Ярышкин представился команди-

ру капитану 1-го ранга Лукину и познакомился с офицерами. Получив необходимые инструкции относительно своих обязанностей вахтенного офицера и других обязанностей по службе от старшего офицера линкора, мичман Ярышкин с этого дня целиком окунулся в жизнь своего нового корабля. Мичмана, как молодого офицера, что всегда и везде было принято в русском флоте, сразу поставили, как говорили, на «собаку», то есть на вахту с 12 до 4 часов ночи.

Служба офицера на боевом корабле, в отличие от недавних обязанностей корабельного гардемарина, определялась уже не положениями, разработанными в Морском Корпусе, а Строевыми уставами по Морскому ведомству и Уставом Корабельной службы, в соответствии с которыми служба вахтенного офицера состояла в несении дежурства на верхней палубе в течение четырех часов. В подчинение вахтенного офицера входили сигнальщики, дневальные (посыльные) по шкафуту, а в походе еще прибавлялись марсовые и рулевые. Молодые офицеры, в том числе и мичман Ярышкин, вели себя по отношению к матросам требовательно по службе, но пристойно, уважая человеческое достоинство нижних чинов. Матросы относительно офицеров, несших службу рядом с ними, тоже имели свое сложившееся мнение.

Морской офицер Н.А. Монастырев, вспоминая о первых месяцах своей службы мичманом на Черноморском флоте на линкоре «Евстафий», однотипном линкору «Три Святителя», писал: «Сколько отстоял я этих «собак» на «Евста-

фии», сосчитать трудно. Сколько томительных и длинных ночных часов провел я, бродя по палубе, отгоняя от себя одолевающий сон. Но были среди них и часы, которые никогда невозможно забыть. Это было тогда, когда лунная южная ночь спускалась над Севастополем и околдовывала его. Как красивы, как хороши были эти ночи с мириадами звезд на посеребренном лунным светом небе. Как яркие, как отчетливы были грезы тогда, убаюканные легким, освежающим ветерком, несущимся оттуда издалека... Корабль спит. Изредка, нарушая тишину, пронесутся по рейду удары склянок и стихнут, медленно замирая в прозрачном воздухе. И снова наступает тишина. Временами порыв ветерка донесет звуки струнного оркестра с Приморского бульвара, и как бы взбодрят, встряхнут. Новый рой мыслей, новые мечты нахлынут волной, и не видишь, как текут часы. Севастополь особенно красив в такую лунную ночь. Его памятники, форты, редуты невольно заставляют вспомнить поистине геройскую эпопею. Образы тех, кто сражался и умирал, отстаивая его, витают над ним. Они не могут исчезнуть, мимо них нельзя пройти мимо. Каждый клочок земли полит драгоценной человеческой кровью».

Как это точно сказано!

На линкоре «Три Святителя» служили около тридцати офицеров. Среди них были и холостые, и женатые офицеры. После окончания корабельных работ, обычно в 17 часов женатые офицеры спешили на катер и уезжали к своим семьям.

Молодой мичман Петр Ярышкин проводил вечера на корабле, изредка съезжая на берег, в основном в Морское Собрание, где можно было с комфортом провести несколько часов на берегу холостому офицеру. Корабль был его домом и его семьей. Вечерние часы в кают-компании линкора проходили незаметно. Играли в очень модную тогда игру «трик-трак», музицировали или пели, по настроению, но в основном беседовали до позднего часа.

Как писал капитан 2-го ранга, а в те годы мичман,

Н.А. Монастырев в своих «Записках морского офицера», вспоминая вечерние часы в кают-компании линкора: «Изредка в кают-компанию приглашались дамы, присутствие которых скрашивало нашу довольно однообразную жизнь, но это случалось редко, так как наш строгий и педантичный старший офицер не очень любил их присутствие. Он считал, что присутствие дам на военном корабле слишком нарушало нашу жизнь, и не поощрял их приглашение. Съезжавшие на берег молодые офицеры должны были возвращаться на корабль с последней шлюпкой, и если кто-либо запаздывал, то получал «фитиль» (выговор) от старшего офицера».

И далее: «Некоторое разнообразие в монотонную корабельную жизнь вносило воскресенье. После церковной службы, на которой обязаны были присутствовать все свободные от службы, офицеры и команда собирались на юте, где командир линкора прочитывал несколько статей Морского

Устава, выслушиваемые всеми с непокрытой головой. После этой церемонии кок в сопровождении боцмана выносил пробу, которую отвеदывал командир, после чего давался обед. По обычаю в воскресный день командир приглашался кают-компанией на обед. Наш всеми любимый и уважаемый капитан любил долго оставаться в кают-компании, и обед, обычно начинавшийся в 12 часов, тянулся до ужина. Но это не значило, конечно, что все шесть часов ели, нет, просто наш капитан засиживался, попивая марсалу, и рассказывал много интересного из своей службы и плаваний. Мы, молодежь, всегда внимательно прислушивались к этим рассказам, сидя на другом конце стола, который у нас назывался «баком». Но никогда и ни в каких случаях темой разговоров не была политика, и если случайно кто-либо из офицеров, особенно молодых, что-нибудь выпалит под влиянием лишнего стакана выпитого вина, то грозный взгляд старшего офицера мгновенно заставлял смельчака наложить печать молчания на уста. Такова была субординация. Но, впрочем, это случалось редко и совершенно не шло к царившему обычно во время обеда настроению. Так мирно и тихо текла наша корабельная жизнь, изредка нарушаемая учебными выходами в море для артиллерийских стрельб и маневрирований».

Действительно, линейные корабли Черноморского флота до Первой Мировой войны много стояли на бочках и мало плавали. За это моряки-балтийцы называли черноморцев

«хуторянами».

Зимой, с конца октября и до мая, все корабли эскадры становились в резерв, то есть в море не выходили, за редким исключением и стояли на своих бочках на Северном рейде. Резерв выражался еще и тем, что весь личный состав получал уменьшенное денежное содержание, что было весьма чувствительно в материальном отношении, особенно для молодых офицеров.

Линейный корабль «Три Святителя» находился в вооруженном резерве с 8 октября 1913 года. Как следует из штампа в Послужном списке мичмана Ярышкина: «В службе сего обер-офицера не было обстоятельств лишающих прав на получение знака отличия беспорочной службы или отдаляющих срок выслуги к сему знаку».

По традиции Черноморского флота, 18 ноября, в годовщину Синопского сражения в Морском Собрании Севастополя открывался сезон вечеров. Первый бал носил название Синопского бала. Служивший в 1913 году на линкоре «Евстафий» офицер Черноморского флота так описывал приготовления к этому балу: «К этому дню деятельно готовился весь Севастополь и эскадра. День начинался обедом в Морском Собрании, в котором участвовали все морские офицеры. То был великий, исторический праздник для черноморцев. Милое, уютное Морское Собрание. Сколько беспечных, жизнерадостных часов было проведено в тебе. Уютные гостиные, огромный двухсветный зал и тихие комнаты читаль-

ни, наполненные журналами, газетами со всех концов мира и скромный ресторан с его старыми Иванами, Николаями, величаво прислужившими за столами. Для нас, холостой молодежи, оно было семьей, в которую мы приходили провести время, те немногие часы, что уделял нам корабль».

И далее сам бал: «Но вот первый бал. Десятки катеров мчатся к Графской пристани. Еще далеко с рейда доносятся звуки портового струнного оркестра и яркий свет льется из всех окон собрания. Сотни молодых дам и барышень украшали его в этот день. Оркестр играет красивый вальс, его звуки увлекают и старого, и молодого. Сотни пар кружатся в вихре, влекомые чарующими звуками, и изящное декольте переплетается в танце с золотым эполетом. Как был красив тот Синопский бал. По роскоши, красоте нарядов женщин и своему веселью он был единственным в зимнем сезоне, и поэтому немудрено, что после него у всех оставалось богатство впечатлений. Сколько бесконечного веселья и жизнерадостности было в нем, трудно передать. Особенно для тех из нас, кто не имел семьи и все время проводил на корабле, в его своеобразной и монотонной обстановке».

Молодые офицеры линкора «Три Святителя», кроме тех, кто по службе обязан был находиться на корабле, были на Синопском балу. Мичман Петр Ярышкин своей статью, ростом и фигурой, затянутой в парадный мундир, привлекал взгляды барышень, но сердце его было пока свободно, и молодой офицер веселился от всей души.

Зима в Севастополе мягкая, лишь изредка холодный северный ветер с гололедицей напоминали жителям об этом времени года. В основном погода бывала хорошей, солнечной и теплой. В такие погожие дни устраивались военные прогулки в город личного состава кораблей флота, маршировавших под музыку по улицам Севастополя. Очевидец вспоминал: «Весело бывало, с оркестром музыки и залихватскими песнями, двигались (моряки. – А.Л.) по улицам города. Любимым местом для прогулок были Исторический бульвар, где возвышалось огромное здание панорамы осады Севастополя, с ее поразительной по красоте и силе картиной художника Рубо, и затем Малахов курган. Оттуда был виден, как на ладони, весь город с его бухтами, фортами, обрамленными синим морем».

После таких прогулок матросы, возвращаясь на корабли, еще долго вспоминали и обсуждали, увиденное на улицах Севастополя. По долгу службы мичман Ярышкин принимал участие в таких, как бы сейчас сказали, «строевых прогулках», руководя матросами, и всегда видел, какое благотворное влияние на нижних чинов производили эти прогулки.

Служба на кораблях российского Черноморского флота следовала строго по распорядку. Зимой вахтенный начальник будил команду в шесть часов тридцать минут, летом – в пять с половиной часов. Н.А. Монастырев, служивший на «Евстафии», вспоминал: «Вахтенный начальник, по книге приказаний старшего офицера, которая писалась им всегда

с вечера, будил команду. Затем давалось по четверти часа на вставание, вязание коек, умывание, после чего в течение получаса продолжался утренний завтрак. Нельзя не упомянуть про то, что в русском флоте команда ела очень хорошо и сытно. Так, например, утром давался чай с полфунтом хлеба и чудным, топленным сибирским маслом. Последнее считалось, без преувеличения лучшим в мире по своим качествам и отличалось большой питательностью. После завтрака следовала по сигналу общая приборка корабля, продолжавшаяся около часа. Она заключалась в том, что команда разводилась по внутренним помещениям, верхней палубе, надстройкам, и все скреблось, мылось и чистилось. Все это заканчивалось к без четверти восемь. Незадолго до последнего момента вахтенный начальник отдавал приказание горнисту... который на горне издавал сигнал – восемь коротких звуков. По нему снимались чехлы с орудий, компасов и вообще со всех медных частей, которые надраивались (чистились), как говорили матросы «до блеску». К этому времени старший офицер, в сопровождении боцмана, успел обойти весь корабль и осмотреть, все ли в порядке. Затем вахтенный начальник снова вызывал к себе горниста и приказывал – «Повестку». По всему кораблю несутся звуки, предупреждающие о том, что через четверть часа подъем флага. Срочно заканчиваются последние работы по приборке. ...Сигнальщик и вахтенный начальник наблюдают за флагманским кораблем, на котором в зависимости от погоды, без пяти минут

восемь поднимается сигнал: «подъем флага с церемонией» или без оной».

После подъема флага давалось полчаса отдыха, в течение которого команда собиралась на баке «покурить», офицеры спускались в кают-компанию и доканчивали свой прерванный завтрак. Далее по распорядку дня с половины десятого до одиннадцати часов шли занятия и учения. В одиннадцать часов кончались работы и занятия и наступало время обеда.

«Свистать к вину и обедать!» – разносилась команда с юта «Трех Святителей», и бойкая трель унтер-офицерских дудок на все лады переливаясь, звучали по палубам и кубрикам.

У енды с вином (водкой. – А.Л.) собиралась большая группа команды, по большей части старослужащих матросов. Каждый из них по очереди подходил к енде, выпивал чарку, крестился, как-то особенно кричал от удовольствия и рысью мчался к своему баку с едой. Баталер с книгой и карандашом стоял около и отмечал пьющих, потому что те, кто не пил, при раздаче жалования в конце месяца, получал за невыпитое вино деньги. Надо сказать, что по тем временам эта сумма значительно увеличивала матросское жалование. И снова из воспоминаний офицера Монастырева: «За четверть часа до обеда вахтенный начальник вызывал сигналом всех наверх, и ротные командиры осматривали, чисто ли вымыты руки перед обедом, после чего следовал последний. Половина второго – давался чай, и ровно в два часа снова

начинались работы и занятия, продолжавшиеся до пяти часов вечера. Затем ужин, после которого каждый мог располагать своим временем как хотел и развлекался по способности. Между прочим, вечером обычно давалось распоряжение, передаваемое унтер-офицерскими дудками с особым удовольствием по всем кубрикам и палубам: «Играть, петь и веселиться!» Матросы затягивали музыкальные, красивые, то безудержно веселые, то глубоко печальные малороссийские песни. В промежутках песен, в тихие вечера, можно было слышать шелканье костей о палубу, с каким-то особым вкусом – это играли любители этой игры. Мы же, офицеры, играли в кают-компаниях в «трик-трак», очень распространенную на флоте игру, поклонники музыки – играли на пианино, скрипке и виолончели. Вечерами устраивались музыкальные вечера с пением, которые доставляли всем большое удовольствие».

После спуска флага развлечения снова продолжались. «Потом немного спустя: «Из палубы всем выйти, палубы проветрить, переборки отдраить!» Все открывалось, и чистый воздух проветривал нижние помещения, где его всегда не хватало... Перед тем как наступал вечер и сырость из Инкермана спускалась на рейд, сверху доносились звуки последнего сигнала: «Орудия, штурвалы, компасы чехлами накрыть!»»

И корабль был готов ко сну... Так проходил морской день

на «Евстафии», в зимнее время, в так называемом резерве».

19 декабря 1913 года мичман П.П. Ярышкин убыл в 28-дневный отпуск, вернувшись на корабль 13 января 1914 года. После отпуска дни текли быстрее.

В начале марта 1914 года ранняя южная весна украсила Севастополь яркими цветами и молодой зеленью деревьев. Черноморский флот готовился к новой летней кампании. Севастопольский порт ожил. Катера сновали по Южной, Артиллерийской и Северной бухтам, буксиры таскали баржи с углем, припасами и боезапасом. То у борта одного, то другого корабля разгружались угольные баржи. Вокруг этих кораблей тучами поднималась угольная пыль. На линкорах при погрузке угля всегда играл судовой оркестр. Музыка придавала этой тяжелой и грязной работе какую-то особую бодрость и энергию. В своих «Записках морского офицера» офицер Императорского флота Н.А. Монастырев писал о погрузке угля: «Это был како-то своеобразный спорт. В конце каждого часа грузящиеся корабли сигналом показывали, сколько тонн он принял, и если оказывалось, что на несколько тонн больше, то яростный рев проносился по кораблю и корзины с углем с удвоенной быстротой летали по воздуху. Никто не хотел быть последним, так сказать, срамиться, и поэтому по всей эскадре угольные погрузки проводились быстро. Наиболее отличившемуся кораблю объявлялась командующим флотом благодарность в приказе и выдавался приз. Обыкновенно начинавшаяся ранним утром, погрузка

кончалась к вечеру, после чего немедленно корабль мылся весь целиком и особенно тщательно. Тем не менее прием угля был нарушением корабельной жизни и событием, которое все недолюбливали. Слишком оно выводило всех из колеи и разводило грязь повсюду. Помню, после погрузки угля мы все ходили как бы с подведенными глазами, так как невозможно было за один раз вывести забившуюся всюду угольную пыль. Особенно тяжело это «развлечение» было в жару и в дождь. Все прочие авральные, общие работы на корабле были во много раз приятней и не чуть не были ни для кого трудными».

В один из таких суматошных и авральных дней мичман Ярышкин увидел странное зрелище, происходящее в Севастопольской бухте, которое его очень заинтересовало. Какая-

то необычная подводная лодка маневрировала на поверхности и пыталась погружаться, но не очень удачно. Как потом выяснил мичман, это был подводный минный заградитель «Краб», пришедший с судовой верфи «Наваль» из Николаева. После испытаний «Краб» опять ушел на завод для доработок и вошел в строй только в июле 1915 года.

После погрузки боезапаса и топлива начались выходы кораблей эскадры в море для совместных маневров и артиллерийских стрельб практическими снарядами в районе выделенного полигона. Линкор «Три Святителя», на ко-

тором служил мичман П. Ярышкин, готовился выйти в море. Вместе с ним разводили пары и на линкорах «Евстафий», «Иоанн Златоуст», «Пантелеймон», «Ростислав» и «Синоп».

Едва забрезжил рассвет, на линкоре «Три Святителя» раздалась команды и дудки боцманов: «Пошел все наверх, с якоря сниматься!» Сотни ног затопали по палубам. Загремела, заскрежетала якорь-цепь выбирающегося якоря, скоро он показался из воды и линкор дал ход. Севастополь медленно удалялся. Вот скрылся из вида купол Владимирского собора... Пройдя мимо Херсонесского маяка, «Три Святителя» вышел в открытое море. Все на мостике почувствовали свежий ветер. Дышалось легко и свободно...

С высоты мостика вахтенному офицеру мичману Ярышкину была видна вся эскадра,двигающаяся в походном порядке. Учебная эскадра шла по плану боевой подготовки штаба флота. Взгляд Петра скользнул вниз. Под ним ходовой мостик, флагманский мостик. Петр поднял голову – выше площадка фор-марса и фок-мачта линкора, уходящая своим клотиком в безоблачную синеву неба. При взгляде вниз высота кружила голову, а открывавшаяся морская ширь поражала воображение. Море было спокойно и величественно... Стоял штиль...

Предстояли учебные стрельбы в районе Тендровской косы. Вот как об этих учениях вспоминал участник событий офицер с линкора «Евстафий» Н.А. Монастырев, служивший тогда в звании мичмана: «Для испытаний боевых сна-

рядов и брони уходили в Тендровский залив, где стояли около трех недель, производя различные учения и стрельбу по старому кораблю «Чесма», бронированному современной броней. Это была одна из самых интересных картин потому, что можно было наблюдать и изучать действительную стрельбу и эффекты разрыва снарядов. Несколько животных сажались на «Чесму» с целью изучения действий газов на живые существа. Помню, нам, мичманам, здорово доставалось, когда приходилось сами управлять огнем корабля. Перед этим нас, что называется, натаскивали, на знаменитом приборе Длусского, где нас приучали брать «вилку». Тут уже нужно было не зевать, так как каждая секунда времени значила много».

На эскадре шла трудовая жизнь – учения, стрельбы, эволюции. Корабли постоянно выходили в море для упражнений. На одном из учений мичман Ярышкин наблюдал атаку эскадры линейных кораблей подводными лодками. Одна из подводных лодок удачно атаковала линкор, и мичман ясно видел, как самодвижущаяся мина (торпеда. – А.Л.) прошла по его носу. На мгновение боевая рубка подводной лодки показалась на поверхности и потом исчезла. В первый раз Петр видел атаку подводной лодки, и она произвела на него сильное впечатление. Еще в течение нескольких суток эскадра оставалась в море, проделывая эволюции примерных сражений и минные атаки, затем вернулась в Севастополь. Ближе к

вечеру с линкора съехали на берег семейные офицеры. Спустились сумерки, сильно запахло морем... Все, кроме вахты, лежали горизонтально – отсыпались. Ведь как говаривали в то время, «на флоте от сна еще никто не умер» и что «горизонтальное положение вредно лишь для откупоренной бутылки». Корабль затих...

Виденная на учениях атака подводной лодки сильно впечатлила мичмана Ярышкина, и по прибытию в Севастополь он отправился на стоявший в Южной бухте дивизион подводных лодок разузнать все подробно относительно поступления на Офицерские классы школы Подводного плавания, где и выяснил, что правила не позволяют офицеру по первому году офицерской службы поступать на курсы. Пришлось Петру отложить эти мысли до следующего года.

Мичман П. Ярышкин как губка впитывал нужные знания корабельной службы, учась сам и занимаясь с молодыми матросами. День его был насыщен работой и расписан по минутам. Очень редко, всего на пару часов, ему удавалось съехать на берег. Но такова участь всех молодых офицеров. Вечера Петр проводил в каюте, занимаясь дополнительно, или в кают-компании, среди таких же мичманов, как и он сам.

Так прошло почти два месяца.

25 марта 1914 года в Севастополь на своей яхте «Штандарт» прибыл Николай II. В этот раз царь морем прибыл из Ялты, где отдыхал в Ливадии. А год назад, в 1913 году Николай II приехал в Севастополь поездом. Очевидец тех со-

бытий вспоминал: «В назначенный день прибытия императора корабли встали по диспозиции на Северном рейде, по линии железной дороги в ожидании прохода царского поезда. Прошло несколько времени, и вот он показался у Инкерманских гор, быстро приближаясь. Поравнявшись с первым кораблем, стоявшим в глубине бухты, поезд уменьшил ход, медленно двигаясь по линии кораблей. В этот момент эскадра начала императорский салют. Государь стоял на площадке вагона и держал руку у козырька фуражки. Пребывание Государя императора в Севастополе ознаменовалось целым рядом смотров...» И на этот раз не обошлось без смотра кораблей флота.

В 1914 году Севастополь наслаждался последним мирным летом. Хотя по-прежнему матросы состязались в гребле на корабельных ялах, на Приморском бульваре духовой оркестр севастопольского порта играл модные вальсы, офицеры в белых кителях фланировали с дамами в летних шляпках и город старался быть южным курортом, но Черноморский флот выходил в море и проводил стрельбы чаще обычного. В воздухе веяло войной. Газеты были полны тревожных сообщений и трагических предсказаний. Никто толком ничего не знал, да и знать не мог. Доходили какие-то слухи об убийстве австрийского экс-герцога, о забастовках рабочих в Москве и Петербурге, преимущественно на заводах, изготавливающих военные материалы и строящих суда.

* * *

Войну мичман П.П. Ярышкин встретил вахтенным начальником линкора «Три Святителя». Над Севастопольским рейдом медленно ползли темно-серые облака, и мелкий дождь иногда совершенно закрывал горизонт. Погода была совсем осенняя. Свистел ветер. Облака низко стелились над морем, и шквалы с дождем часто проносились над волнами. 19 июля 1914 года по Черноморскому флоту был издан приказ № 550:

«Германия объявила войну России.

Оповещая о сем Черноморский флот и Севастопольскую крепость, твердо уверен, что все чины вверенных мне частей государственной обороны честно и самоотверженно исполнят свой долг перед Государем и Родиною.

В осознании значения наступившего испытания, объединенные беспредельною любовью к нашему Верховному Вождю и верные Его заветам, мы по примеру наших предков, с верою в Бога, не щадя жизни, будем стоять за честь и достоинство России.

Приказ этот прочесть на всех судах флота и во всех частях гарнизона.

Адмирал А. Эбергард»

Газеты, взорвавшись патриотическими призывами, писали, что в Петербурге прошла огромная манифестация, в несколько тысяч человек, которая полная энтузиазма пошла к Зимнему дворцу. Государь вышел на балкон и перед этой

огромной толпой объявил о начале войны с Германией и Австро-Венгрией. Многотысячная толпа, в едином порыве, встала на колени. Многие плакали. Все горели желанием защищать Родину. Забастовки на заводах прекратились сами собой. К счастью, перед объявлением мобилизации по всей России была запрещена продажа спиртных напитков, поэтому мобилизация проходила спокойно, без эксцессов.

27 августа командующий А.А. Эбергард подписал приказ № 692:

«Предписываю на всех судах Черноморского флота прекратить совершенно выдачу нижним чинам чарки натурою, выдавая взамен ее установленную стоимость».

1 сентября 1914 года газеты сообщили, что входе борьбы с «немецким засильем» столица Российской империи город Санкт-Петербург переименован в Петроград. В стране набирала обороты антигерманская горячка. Театры убирали из репертуаров пьесы Шиллера и Гете, дирекция императорских театров запретила оперы Вагнера. Газеты предлагали заменить немецкое слово «бутерброд» на английское «сэндвич». Император Николай II приказал вернуть в Россию все деньги с зарубежных счетов, в первую очередь, из Германии. Как пишет М. Зыгарь в работе «Империя должна умереть»: «около семи миллионов (примерно 5 537 000 000 рублей на 2017 год) из берлинских банков вывести не удалось. Торги на биржах всей Европы остановлены, международные расчеты парализованы. Все европейские страны, включая Россию,

прекращают обмен ассигнаций на золото».

Не правда ли, спустя сто лет все это похоже на отношения Европы и России в XXI веке? Санкции по отношению к нашей стране, отключение нас от международной платежной системы, замораживание наших средств в западных банках, отмена русской культуры, русских писателей, русских музыкантов, запрет на въезд русских в Европу. В 1914 году депутат Австрийского парламента К. Левицкий требовал: «Московитская Россия должна быть оттеснена от Черного моря, и между Россией и Балканами в областях Украины должен быть против России продвинут засов». Сегодня мы слышим те же требования от прибалтийских «люмитрофов». Недаром говорится, что в истории многое повторяется, сначала в виде трагедии, затем в виде фарса.

В середине сентября 1914 года из Стамбула в Петербург из нашего посольства шли секретные донесения. В работе

А.Б. Широкограда «Россия и Турция. Анатомия противостояния» приводятся несколько таких донесений: «22 сентября 1914 года: «Объявление всеобщей мобилизации и связанное с нею обращение всей страны в военный лагерь привели к подчинению гражданских властей военным... В Турцию стали направляться крупными партиями германские офицеры и нижние чины, приходят целые транспорты оружия, военных припасов и даже денег... война неизбежна». 27 сентября 1914 года: «Накануне Энвер сказал, что по при-

казанию султана флот выйдет в Черное море 30 сентября...».

22 сентября Великий князь Николай Николаевич из Ставки предупредил телеграммой командующего Черноморским флотом адмирала А.А. Эбергарда: «Получаемые из Константинополя известия почти не дают надежды на сохранение мира. Надо ожидать выступления Турции. Весьма вероятно минная атака или постановка заграждения у Севастополя до объявления войны».

Обстановка накалялась с каждым днем.

9 октября 1914 года турецкий военный министр Энвер-паша отдал секретный приказ:

«Турецкий флот должен добиться господства на Черном море. Найдите русский флот и атакуйте его без объявления войны, где бы вы его не нашли»

(Г. Лорей «Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг.», М., 1934)

14 октября русский почтовый пароход «Королева Ольга» радировал в Севастополь, что обнаружил выходящие из Босфора крейсера «Гебен», «Бреслау», «Гамидие» и миноносцы. В этот же день в штабе Черноморского флота получили приказание из Ставки:

«Не искать встречи с турецким флотом и вступать с ним в бой лишь в случае крайней необходимости».

15 октября в 10 часов 20 минут в Севастополе получили радио с парохода «Александр Михайлович»: «Видим «Гебен» с двумя миноносцами».

К вечеру 15 октября в 17 часов 30 минут адмиралу

А.А. Эбергарду поступила телеграмма из Министерства иностранных дел:

«По достоверным сведениям Турция решила 28 октября немедленно объявить войну».

А в ночь на 16 октября 1914 года германо-турецкие корабли вероломно напали на наше Черноморское побережье, обстреляв Севастополь, Новороссийск, Феодосию, Одессу. В 4 часа

15 минут утра кораблями флота была принята открытая радиограмма из Одессы от парохода РОПИТа: «Турецкий миноносец взорвал «Донецк», ходит в Одесском порту и взрывает суда». Получив это извещение, командующий Черноморским флотом адмирал А.А. Эбергард дал радио: «Война началась». Но крепостное минное заграждение у Севастополя по-прежнему оставалось разомкнутым.

Еженедельник «Летопись войны» за октябрь 1914 года писал:

«Истекшая неделя ознаменовалась вступлением в вооруженную борьбу носовой союзницы Австро-Германии – Турции. В ночь на

16 октября германские крейсера «Гебен» и «Бреслау» и турецкий крейсер «Гамидие», сопровождаемые флотилией

миноносцев и другими судами турецкого флота, действуя порознь, подвергли бомбардировке наши незащищенные черноморские порты: Новороссийск, Феодосию, Одессу».

Утро 16 октября 1914 года было на редкость ясным, и море совершенно спокойным. Вся эскадра, накануне вернувшись с моря, стояла на Северном рейде Севастополя. Исследователь А.Б. Широкоград в работе «Россия и Турция. Анатомия противостояния» поминутно описывает ход событий: «В 5 часов 30 минут на наблюдательном посту на мысе Сарыч заметили прожектор в море. В 5 часов 58 минут пост Лукулл донес, что в виду поста, по направлению к Севастополю, идет двухтрубное двухмачтовое судно. В 6 часов 12 минут тот же пост дополнительно сообщил, что замеченное судно имеет башенные установки крупного калибра. Около судна два миноносца, которые кружатся в районе Лукулла. Три минуты спустя (6 часов

15 минут) начальник партии траления донес, что видит «Гебен» в 35 кабельтовых (около 6,5 километра) от себя...

В 6 часов 28 минут береговые батареи Севастопольской крепости по собственной инициативе первыми открыли огонь по «Гебену». Через 2 минуты крейсер открыл ответный огонь по береговым батареям с дистанции 7800 метров. Затем «Гебен» перенес огонь на суда, стоящие в порту, на арсенал и военный порт (12 000 метров), ведя огонь залпами

артиллерией крупного и среднего калибра. Всего было выпущено 47 снарядов 280-мм и 12 снарядов 150-мм. «Гебен» следовал зигзагообразным курсом. После десятого залпа он получил три попадания снарядами крупного калибра около кормовой дымовой трубы. ...Принимая во внимание сильный огонь береговых батарей, ... германо-турецкий тяжелый крейсер «Гебен» отвернул и отошел 22-узловым ходом». Наше минное заграждение по-прежнему оставалось разомкнутым.

Комендант Севастопольской крепости генерал-лейтенант А.Н. Ананьев в рапорте доносил: «При обстреле «Гебеном» батареи на ней внутренним взрывом было разрушено одно из четырех 10-дюймовых орудий образца 1896 года, убито шесть и ранено одиннадцать нижних чинов, из которых один умер от ран».

Позже журнал «Летопись войны» № 36 от 25 апреля 1915 года описал подвиг штабс-капитана Севастопольской крепостной артиллерии А. Мироновича, за который Миронович был пожалован орденом Святого Георгия: «...Штабс-капитану Александру Мироновичу, за то, что 16 октября 1914 года, во время бомбардировки Севастопольской крепости турецко-немецким флотом, при разрыве неприятельского снаряда на батарее № 16 «Генерала Хрулева», демонтировавшего 10-дюймовое орудие и повлекшего за собою смерть и поранение всей прислуги при орудии, проявил при возникшем в тот же момент в погребе пожаре, угрожавшем целостности

всей батарее, личную инициативу и полную самоотверженность, бросившись для тушения пожара в горящий погреб и увлекши своим примером нижних чинов, благодаря чему огонь был локализован и батарея спасена».

Во время атаки «Гебена» линкор «Три Святителя» – стоял на бочке № 3 в Северной бухте. Ранним утром в 6 часов 33 минуты корабль содрогнулся от гула выстрелов, потрясавших воздух. Эти выстрелы сдернули с койки мичмана Ярышкина, как и без малого тысячу человек экипажа «Трех Святителей». Не понимая, в чем дело, мичман Ярышкин быстро оделся и поднялся на верхнюю палубу. Со стороны моря доносились взрывы снарядов, а потом залпы орудий. По дальности и характеру стрельбы он понял, что стреляют крепостные батареи, и с брандвахтенного устаревшего броненосца «Георгий Победоносец» сделали три выстрела из 152-мм орудий.

Германо-турецкий тяжелый крейсер «Гебен», – почему турецкий? – да потому, что на «Гебене» был поднят турецкий флаг (Турция купила его у Германии за символическую плату), а немецкие офицеры сменили форменные фуражки на фески.

Техническая справка

Водоизмещение германского тяжелого (линейного) крейсера «Гебен» составляло двадцать пять тысяч четыреста тонн, скорость хода – двадцать восемь узлов, вооружение: десять 280-мм, двенадцать 150-мм, двенадцать 88-мм пушек

и четыре минных аппарата. Водоизмещение легкого крейсера «Бреслау» – пять тысяч шестьсот тонн, скорость хода – двадцать восемь узлов, вооружение: двенадцать 105-мм пушек и два минных аппарата.

После обстрела Севастополя «Гебен» отвернул и ушел с наших минных полей. Как пишет А.Б. Широкоград: «В записях минных станций отмечено, что за время с 6 часов 35 минут до 6 часов 40 минут «Гебен» маневрировал на крепостном заграждении, так как станции определенно отметили в этот период ряд замыканий на двух магистралях, что совпадает с наблюдаемым путем следования «Гибена», то есть минные заграждения были приведены в боевое положение буквально через несколько секунд, как по ним прошел «Гебен» с миноносцами. Подрыв «Гибена» даже на одной мине неизбежно привел бы к его расстрелу береговыми батареями. Севастопольская крепость одна, без флота, сумела бы уничтожить противника, если бы не преступные действия адмирала Эбергарда».

Ох, уж это русское «если бы»! «Если бы» не отключили минные поля, «если бы» «Гебен» был уничтожен, то расклад сил на Черноморском театре военных действий был бы совершенно другим... Отключение электропитания минных полей, якобы из-за того, что заградитель «Прут» должен прийти в Севастополь, не выдерживает критики, поэтому наглая «прогулка» тяжелого крейсера «Гебен» по русским минным полям вызывала много вопросов тогда, вызы-

вает их и теперь.

Надо пояснить, что перед Севастополем имелось несколько так называемых крепостных минных полей. Эти мины переводились в боевое положение включением электрических цепей с берега. При размыкании цепей мины становились безопасными для кораблей.

Позже мичман Ярышкин, как и весь флот, узнал, что находившийся в дозоре 4-й дивизион эскадренных миноносцев, под командованием капитана 1-го ранга князя Трубецкого, к рассвету подойдя к Севастополю, встретил тяжелый крейсер «Гебен», который, прекратив стрельбу по Севастополю, развернулся на них. В свою очередь, начальник дивизиона решил атаковать «Гебен» и пошел на сближение с германским крейсером, который открыл огонь из противоминной артиллерии по дивизиону миноносцев. Несколько снарядов попали в головной эсминец «Лейтенант Пущин». Снаряды разорвались в носовом помещении, и вода хлынула внутрь миноносца. Миноносец сразу сбавил ход, но продолжал вести дивизион. После этого «Гебен» перенес огонь на появившийся со стороны Балаклавы минный заградитель «Прут». Видя, что положение отчаянное, командир «Прута» решил затопить грузенный минами корабль, для чего приказал открыть кингстоны, а команде спастись на шлюпках. «Прут» тонул медленно, и тогда оставшийся на нем старший офицер Рагузский взорвал дно и погиб вместе с кораблем. Священник иеромонах Антоний, глубокий старик, плававший на «Пру-

те» много лет, не пожелал его покинуть и в полном облачении благословлял крестом отходящие шлюпки, стоял на палубе погружающегося и объятая пламенем корабля... Тяжелый крейсер «Гебен», получив несколько снарядов от наших береговых батарей, ушел, имея убитых и раненых. На флоте еще долго ходили кривотолки, почему были исключены крепостные минные поля и не было ли тут злого умысла.

На линкоре «Три Святителя» загремели колокола громкого боя, объявляя боевую тревогу. Несколько часов спустя, после того как были разведены пары в котлах, русская эскадра в полном составе снялась с якоря и вышла в море, но быстроходный германский крейсер «Гебен» был уже далеко.

В этот же день вышел приказ по Кавказской армии:

Приказ по Кавказской армии от 16 октября 1914 года

Турки вероломно напали на наши прибрежные города и суда Черноморского флота. Высочайше повелено считать, что Россия в войне с Турцией, войскам вверенной мне Кавказской армии перейти границу и атаковать турок.

Генерал-адъютант Граф Воронцов-Дашков

На телеграмме о начале боевых действий император Николай II написал:

«Поздравляю Черноморский флот с началом военных действий»

На следующий день 17 октября 1914 года император Николай II записал в своем дневнике: «...Имел обычные докла-

ды и принял разных лиц. Представился новый американский посол г-н Мари с членами посольства. ...Находился в бешеном настроении на немцев и турок из-за подлого их поведения вчера на Черном море! Только вечером... душа пришла в равновесие!»

В этот же день последовал Высочайший Манифест с объявлением Россией войны Турции.

МАНИФЕСТ

Божиею милостию **МЫ НИКОЛАЙ ВТОРОЙ** Император и Самодержец Всероссийский, царь Польский, Великий князь Финляндский, и Прочая, и Прочая, и Прочая.

Объявляем всем верным **НАШИМ** подданным: В безуспешной доселе борьбе с Россией, стремясь всеми способами умножить свои силы, Германия Австро-Венгрия прибегли к помощи Оттоманского Правительства и вовлекли в войну с **НАМИ** ослепленную ими Турцию. Предводимый Германцами Турецкий флот осмелился вероломно напасть на **НАШЕ** Черноморское побережье. Немедленно после сего повелели **МЫ** Российскому Послу в Царьграде, со всеми чинами посольскими и консульскими, оставить пределы Турции.

С полным спокойствием и упованием на помощь Божию примет Россия это новое против нее выступление старого утеснителя христианской веры и всех славянских народов. Не впервые доблестному Русскому оружию одолевать турец-

кие полчища, – покарает оно и на сей раз дерзкого врага НАШЕЙ Родины. Вместе со всеми народами Русскими МЫ непреклонно верим, что нынешнее безрассудное вмешательство Турции в военные действия только ускорит роковой для нее ход событий и откроет России путь к разрешению завещанных ей предками исторических задач на берегах Черного моря.

Дан в Царском Селе, в двадцатый день октября, в лето от Рождества Христова тысяч девятьсот четырнадцатое, Царствования же НАШЕГО во двадцатое.

«Николай»

Посол Турции в Петрограде Фахретдин-бей пытался заручиться обещанием России не посылать свои корабли к турецким берегам в обмен на заверение, что османский флот вообще больше не появится в Черном море. Наш министр иностранных дел Сазонов в ультимативной форме потребовал немедленного удаления всех немцев из турецкой армии и флота в качестве предварительного условия переговоров о компенсации за «вероломное нападение на наши берега и причиненный от этого ущерб».

Великий визирь Саид Халим-паша, председатель менжлиса Халиль-бей и ряд высших офицеров на экстренном заседании военного кабинета 1 ноября 1914 года высказались за аннулирование союза с Германией и за удаление всех германских военных советников. Но немцы пустили в ход неотразимое для турецких правителей оружие – деньги. Кайзер

утвердил заем Турции в 100 миллионов франков золотом, причем первые два миллиона тут же были отправлены в Турцию. Против такого аргумента пашам возразить было нечего.

11 ноября 1914 года султан Мехмед V своим фирманом объявил войну России, Англии и Франции.

С этого момента во всех операционных планах Черноморского флота «красной нитью» стало проходить слово «Проливы». Исследователь А.Б. Широкоград в своей работе «Россия и Турция. Анатомия противостояния» пишет: «В ноябре 1914 года вице-директор МИДа Н.А. Базили составил секретную записку «О наших целях в Проливах». Там говорилось: «Стратегическое значение Проливов – контроль за прохождением судов из Средиземного моря в Черное и обратно... Проливы – прекрасная оперативная база для действий флота в Средиземном и Черном море... Полное решение вопроса о Проливах возможно только путем непосредственного утверждения нашей власти на Босфоре и Дарданеллах с частью Эгейских островов... Только такое решение... – одно соответствует нашей великодержавности, давая нам новое средство к расширению мирового значения нашего Отечества». То есть русская политика и стратегия должны были упрочить за Отечеством господствующее положение в Константинополе и ведущих к нему Проливах.

Начальник черноморской оперативной части Морского Генерального штаба капитан 2-го ранга А.В. Немитц в совершенно секретной записке «Предварительные соображе-

ния Константинопольской операции» от 1 декабря 1914 года писал: «России всегда было ясно действительно жизненное для ее империи значение ее политического положения на Балканском полуострове и в Проливах, ведущих от «Царьграда» на восток и на запад. Для ее лучших государственных людей никогда не подлежало сомнению, что турки рано или поздно будут с этой «мировой» позиции согнаны и их место должна занять власть новой великой восточной империи – государственная власть нашего Отечества. Только став прочной ногой на Босфоре и Дарданеллах, Россия действительно сможет выполнить свое историческое призвание, которое заключается в государственном объединении, внутреннем умиротворении и даровании «европейской» культуры народам всей Восточной Европы и большей части Азии...». И далее: «В подготовке нашей военной кампании, которая будет иметь целью овладение Константинополем и Проливами, в подготовке, к которой необходимо приступать немедленно, первым шагом должно быть установление определенного решения, в какой именно конкретной форме и в каких пределах мы хотим утвердить господство России в Константинополе, Босфоре, Дарданеллах и других, соприкасающихся с этим, районах... Царьград не может быть губернским городом России, ибо в нем сталкиваются мировые интересы, и взаимно разграничивать эти интересы не сможет простой администратор. Здесь понадобится особый представитель государя императора и особая форма обладания городом...»

Как позже стало известно, военный министр Турции Энвер-паша говорил по этому поводу: «Московит был старым врагом, который давно протягивал жадные руки к Константинополю и заветной мечтой которого было сорвать полумесяц с Айя-Софии и водворить на ней греческий крест, снятый с нее турками четыре с половиной века назад».

(Г. Лорей «Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг.», М., 1934)

...Вышедшая в море Черноморская эскадра шла к турецким берегам, к Проливам. С каждым часом погода свежела. Шквалистый нордовый ветер завывал в снастях и срывал верхушки волн, которые ливнем обрушивались на палубу. Линейные корабли шли кильватерной колонной, миноносцы, едва различимые в надвигающейся мгле, шли далеко позади. За морозящим дождем только вспышки ратьеров – сигнальных фонарей – указывали их место. Спустилась ночь, такая темная, что в одном кабельтове было ничего не разобрать, да к тому же ветер и соленые брызги били в глаза сигнальщиков, всматривающихся в ночную тьму. Корабли эскадры, и среди них линкор «Три Святителя», медленно переваливаясь на волнах, шли вперед...

За ночь погода стихла. Как будто какая-то волшебная рука морского бога Нептуна успокоила бушующее море и подарила спокойный, солнечный день. Эскадра перестроилась в дневной порядок и продолжала идти на юго-восток в надежде встретиться с врагом. Но прошел день и ночь, а море

было пустынно. Нигде ни дымка...

На следующий день после полудня все корабли застопорили машины и миноносцы подошли к большим кораблям для приемки угля, но не успели закончить погрузку, как снова дали полный ход. Командующий вице-адмирал Эбергард получил сведения о присутствии неприятеля в районе Трапезунда. Рано утром открылись берега Анатолии и показался Трапезунд. На флагманском линкоре взвился сигнал «Приготовиться к бою»... Все корабли отреагировали на сигнал и дали самый полный ход. Но скоро обнаружилось, что ни одного неприятельского судна на рейде Трапезунда нет. Командующий приказал линкору «Ростислав» и миноносцам обстрелять казармы и батареи. Обстреляв Трапезунд, угольный центр Турции – Зунгулдак и обойдя побережье Анатолии, наши корабли ни одного неприятельского корабля не обнаружили.

Удаленность главной базы флота Севастополя от Босфора не позволяла установить постоянную блокаду турецкого флота. Нашей эскадре было необходимо периодически возвращаться в базу для пополнения запасов топлива, ремонта и отдыха. Адмирал Эбергард принял решение повернуть на Севастополь, чтобы пополнить боезапас и запас угля. Ночью 5 ноября наша эскадра шла в тумане. Как писал в своей записной книжке штурман крейсера «Алмаз» лейтенант Н. Чириков: «Ветер WNW от 1 до 2 баллов по шкале Бофорта; небо с низкими густыми облаками дождевого типа; легкий

туман с часто пронесившимися полосами густого тумана; горизонта никакого, и видимость более чем отвратительная».

(«Зарубежный морской сборник» №7–8, 1929 г.)

С рассветом туман несколько рассеялся, но видимость составляла не более 30–40 кабельтов.

Командование флота, понимая, что германский тяжелый крейсер «Гебен», перешедший под турецкий флаг и вошедший в состав турецкого флота со всей своей командой под именем «Явуз Султан Селим», превосходит любой из наших кораблей в огневой мощи и скорости, было вынуждено держать наши основные силы вместе, одним соединением. Еще перед войной на Черноморском флоте отработали новую тактику боя – стрельбу соединения кораблей по одной цели, которой руководил старший артиллерист, направлявший огонь, находясь на одном из кораблей эскадры.

Командующий флотом вице-адмирал А.А. Эбергард получил сообщение Морского Генерального штаба о выходе германо-турецких кораблей в море. Но из-за недостатка угля эскадра не смогла сразу начать поиск противника, а продолжала движение на Севастополь. Утром 23 октября эскадра в довольно густом тумане приближалась к Крымским берегам. Впереди, приблизительно в тридцати кабельтовых от главных сил шли наши крейсера-разведчики. Море было спокойно, и временами легкий ветер разгонял туман, который к тому же становился меньше. Шедший впереди крейсер «Алмаз», заметив в тумане стоявшие с застопоренными

машинами германские крейсера «Гебен» и «Бреслау», круто повернул и полным ходом пошел к эскадре, сообщив о присутствии неприятеля.

Германо-турецкий тяжелый крейсер «Гебен», он же «Явуз Султан Селим» и крейсер «Бреслау» – «Мидилли», находясь в сорока пяти милях от мыса Херсонес на траверсе мыса Сарыч, подверглись обстрелу кораблей Черноморской эскадры: линкоров «Евстафий», «Иоанн Златоуст», «Великомученик Пантелеймон», «Три Святителя», «Ростислав» и миноносцев. Несмотря на середину дня, погода стояла туманная, и корабли поначалу не заметили друг друга. После обнаружения в 11 часов 40 минут «Гебена» наши корабли получили команду уменьшить интервалы между собой. Шедший впереди флагман «Евстафий» под командованием капитана 1-го ранга В. И. Галанина начал бой.

Предоставим слово очевидцу и участнику событий офицеру миноносца «Жаркий» Н.А. Монастыреву: «Был полдень, и мы мирно сели за стол в кают-компании обедать, когда до нашего слуха донеслась артиллерийская стрельба и звуки тревоги. Мы все бросились наверх по своим местам. Первое, что я увидел был «Евстафий», который шел полным ходом изменив курс на 90 градусов влево, за ним виднелись «Иоанн Златоуст» и «Пантелеймон», остальные корабли еще поворачивали и едва виднелись в тумане, отстав от головного. Наш дивизион миноносцев, дав самый полный ход, шел параллельно «Евстафию». Его башни были повер-

нуты на правый борт и из дул орудий вырывалось пламя с буро-желтым дымом. Он залпами стрелял по неприятелю. По вспышкам в тумане я мог заметить «Гебен», который отвечал ему. Его снаряды ложились совсем близко от нас, перелетая через «Евстафий», и рвались в воде, обдавая нас брызгами. Одна из вспышек на «Гебене», приблизительно посередине его, мне показалась слишком большой, и я подумал, что «Евстафий» попал в него, тем более что через несколько минут стрельба прекратилась и неприятеля не стало видно совсем. К этому времени туман стал совсем расходиться, и вскоре открылся чистый горизонт. На нем никого не было видно, и эскадра, пройдя немного, повернула на Севастополь. Наш дивизион перешел на левую сторону линии, и тут я увидел, что в носовой части «Евстафия», в борту зияли дыры, но он продолжал идти, как ни в чем не бывало».

Первые залпы нашей эскадры прозвучали в 12 часов 24 минуты. Старший артиллерист В.М. Смирнов, направлявший огонь всех кораблей, находился на «Иоанне Златоусте» и из-за сильного тумана и поставленной немцами дымовой завесы неточно определил расстояние до вражеского корабля, поэтому снаряды с наших кораблей дали перелет. Но артиллеристы «Евстафия» с расстояния 34–40 кабельтовых с первого же залпа попали в цель! 12-дюймовый снаряд, пробив броню германского крейсера, вызвал пожар в кормовом каземате левого борта. «Гебен» изменил курс и открыл ответный огонь. За четырнадцать минут боя «Гебен» получил

четырнадцать попаданий, в том числе три 305-мм снарядами. Общие потери на германском крейсере, по разным источникам, составили от ста двенадцати до ста семидесяти двух человек.

Как пишется в статье «За шаг до победы», напечатанной в журнале «Военное обозрение»: «Артиллерийская дуэль длилась всего 14 минут. ...Первый же залп «Евстафия» накрыл «Гебен», 12 немецких моряков погибли мгновенно. Следующим попаданием накрыли погреба 152-мм снарядов, начался пожар и серьезные разрушения. ...Этот краткий бой унес жизни 115 матросов и офицеров кайзера против 33 убитых на «Евстафии».

По воспоминаниям немецкого участника событий, казематы германского крейсера «Гебен» представляли собой ужасную картину: «Смерть собирала свою жатву, храбрецы лежат искромсанные и разорванные на куски, другие сидят, внешне невредимые, облокотившись о переборки. С желтыми лицами —результат воздействия адского пламени».

Наш флагманский корабль «Евстафий» получил четыре попадания 280-мм германскими снарядами, потеряв тридцать три человека погибшими и двадцать пять ранеными. Наши корабли успели выпустить тридцать снарядов главного калибра, после чего «Гебен», воспользовавшись преимуществом в скорости, ушел в туман. Оторвавшись, «Гебен» двинулся зализывать раны в Босфор. Забегая вперед, скажу,

что германский крейсер не ушел от возмездия. 13 декабря 1914 года «Гебен» подорвался на двух минах, выставленных нашими кораблями у Босфорского пролива. Площадь пробоины левого борта составила шестьдесят четыре квадратных метра, а правого – пятьдесят квадратных метров. Для ремонта пришлось вызывать специалистов из Германии. В ремонте «Гебен» простоял почти полгода.

И снова слово мичману Монастыреву: «По возвращении мы все узнали в подробностях. После того как «Алмаз» дал знать, адмирал сразу повернул на параллельный курс с неприятелем, и хотя старший артиллерист медлил с открытием огня, ожидая его, как полагалось по правилам со «Златоуста», хотя тот находился на расстоянии около 40 кабельтовых при плохой видимости и своим дымом из труб, который застилал цель. Первый залп пушек «Евстафия» сразу же попал в «Гебен» и угодил ему в самую середину. Он ответил, но его первый залп лег на недолет, второй перелетел, и это был тот, который лег около нас. И лишь третьим он попал в «Евстафий». Его снаряд разорвался в шестидюймовых казематах и лазарете, убив 4 офицеров, 39 матросов и ранив тяжело 1 офицера и 24 матроса. Раненый был мой хороший товарищ мичман Гнилосыров, с которым я плавал на том же корабле. Осколок попал ему в живот, и он, промучившись недолго, умер в госпитале.

Через день эскадра и город хоронили убитых. Под сводами Николаевского Морского собора, стены которого усея-

ны черными, траурными досками с именами убитых во время осады Севастополя в Крымскую войну, стояли гробы, покрытые Андреевскими флагами. Торжественно и тихо шла заупокойная литургия в храме, нарушаемая изредка заглушенными рыданиями матерей. Служба кончена...

Один за другим, длинной вереницей, на плечах боевых товарищей выносят гробы. Оркестр играет «Коль славен», проникновенные и торжественные звуки которого провожают ушедших в лучший мир... Севастополь замер, как когда-то, скрывая в недрах своих окровавленных холмов первые жертвы войны на Черном море».

И далее: «Севастополь... его памятники, форты и бастионы являют собой законсервированное прошлое русской доблести. Под сводами собора Св. Владимира, под массивными мраморными плитами покоятся останки великих адмиралов. Бронзовая скульптура адмирала Нахимова с подзорной трубой в правой руке смотрит с пьедестала на Северную бухту. Туда же смотрит и адмирал Корнилов со своего памятника. Но что они могут увидеть?»

В самом конце 1914 года в Черное море из Средиземного перешли пять германских подводных лодок «UB-7», «UB-8», «UB-13», «UB-14», «UB-15», что сразу осложнило для наших кораблей и судов ситуацию на Черноморском театре, особенно с поставками морем оружия и подкрепления для войск Кавказской армии.

В декабре 1914 – январе 1915 года русские войска на Кав-

казском фронте, преодолевая глубокие снега и жестокие морозы, уничтожили 3-ю турецкую армию под Сарыкамышем. Наша армия нанесла такой сокрушительный удар туркам, что они, разбитые наголову, бросая оружие, артиллерию и обозы, бежали. Путь на Анатолию был открыт. С этого момента Кавказская армия неуклонно и почти безостановочно двигалась вперед, совершая чудеса героизма в диких, покрытых снегами горах, в жестокие морозы и метели, без дорог, продвигаясь широким фронтом от Черного моря до берегов Ефрата. Османская империя была зажата с трех сторон: 18 февраля 1915 года началась Дарданелльская десантная операция англо-французского флота; русский флот обстреливал Босфор, готовя десантную операцию. Захват русскими войсками Константинополя из кошмарного сна турок становился реальностью.

В начале января 1915 года в Ставке была подписана директива, в которой Черноморскому флоту, до вступления в строй новых линейных кораблей, ставились задачи:

- не допускать высадки крупных сухопутных сил противника на нашей территории и в районе юго-восточной Анатолии;
- препятствовать снабжению Анатолийской турецкой армии;
- избегать боя в неравных условиях, то есть в непосредственной близости к Босфору.

Черное море штормило... 11 января 1915 года эскадра Черноморского флота в составе пяти линейных кораблей, трех крейсеров и десяти эсминцев вышла в море с целью блокады восточной части Анатолии, но из-за разыгравшегося шторма миноносцы были отосланы в Севастополь.

В ходе блокады Черноморским флотом в составе линейных кораблей «Евстафий», «Иоанн Златоуст», «Три Святителя», «Пантелеймон» и «Ростислав» восточной части Анатолии был потоплен турецкий пароход с военным грузом и пятьдесят парусных судов.

В последних числах января 1915 года в Севастополь на поезде прибыл Николай II. Император посетил флагманский линейный корабль «Евстафий» и крейсер «Кагул» и, проходя на катере мимо остальных кораблей, поблагодарил команды за боевую службу. Царь посетил морской госпиталь, где пожелал выздоровления раненым. После чего император переехал через бухту и поднялся к морским Лазаревским казармам, сделав смотр молодым матросам.

На следующий день Николай II отправился на катере на Северную сторону и на автомобиле объехал все береговые батареи Северного участка, начиная с конца обороны приморского фронта, который первый подвергся огню германо-турецкого крейсера «Гебен». Император обошел все укрепления пешком и поблагодарил офицеров и нижних чинов за службу. Вернувшись на Южную сторону, импера-

тор проехал на автомобиле через город, осмотрев батареи и укрепления Южного участка обороны.

В конце января отряд в составе линейных кораблей «Евстафий», «Иоанн Златоуст», «Пантелеймон», «Три Святителя», «Ростислав», крейсеров «Память Меркурия», «Кагул», «Алмаз» и шести эскадренных миноносцев вышел в боевой поход с целью блокады Анатолийского побережья Турции. За поход наши корабли уничтожили 14 турецких парусных судов.

С 20 февраля по 5 марта состоялся первый боевой выход черноморских подводных лодок «Нерпа» и «Тюлень» в район Босфора и острова Кевкен, хотя подлодка «Тюлень» еще не была принята в казну, и в боевом походе на ней продолжались ходовые испытания.

После начала англо-французским флотом Дарданелльской операции русское командование приступило к подготовке десанта в районе Босфора, для чего предназначался 5-й Кавказский корпус генерал-лейтенанта Н.М. Истомина в составе тридцати семи тысяч человек и шестьдесят орудий. Но Дарданелльская операция окончилась для союзников полным провалом.

14 марта начался поход кораблей Черноморского флота с целью обстрела Босфорских укреплений турок. В ходе операции в 10 часов 30 минут линейные корабли «Три Святителя» и «Ростислав» с дистанции шестьдесят три кабельтова открыли огонь по фортам Эльмас, последовательно перенося

огонь на батарее Анатоли-Фенер и другие турецкие укрепления. С кораблей были замечены попадания в расположения батарей, на которых произошли сильные взрывы. В 12 часов 30 минут оба корабля, закончив бомбардировку входных батарей обоих берегов пролива, по сигналу командующего отошли на соединение с флотом. Командующий флотом вице-адмирал Эбергард послал открытым текстом нешифрованную радиограмму:

«Поздравляю флот с историческим днем первого обстрела Босфорских укреплений.

Адмирал Эбергард»

(Г. Лорей «Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг.», М., 1934)

В середине марта в боевой поход из Севастополя к турецким берегам в район Босфор – остров Кефкен вышла подводная лодка «Тюлень». Поход продолжался по 22 марта.

Сменившая «Тюлень» подводная лодка «Нерпа» попала в сильный шторм, на лодке получил повреждение минный аппарат Джевецкого и была потеряна самодвижущаяся мина Уайтхеда. 22 марта «Нерпа» обнаружила у Босфора отремонтированный «Гебен» в окружении миноносцев, но выйти в атаку лодка не смогла из-за большой дистанции, и германо-турецкие корабли успели войти в Босфор.

18 марта линкоры «Три Святителя» и «Ростислав» обстреляли турецкие укрепления в устье Босфора, выпустив 105 снарядов. На следующий день они должны были повто-

ритель бомбардировку, но сильный туман помешал операции.

После того как стало известно, что крейсер «Гебен» и корабли германо-турецкого флота совершили новый набег на Одессу, эскадра Черноморского флота пошла на перехват, но высокая скорость «Гебена» не позволила выйти на эффективную дальность стрельбы, и наши корабли вынуждены были прервать погоню.

Как писал журнал «Летопись войны»: «21 марта в Черном море у Крымского побережья наш флот имел перестрелку с дальнего расстояния с крейсерами «Гебен» и «Бреслау» и преследовал их до темноты. Ночью наши миноносцы нашли и атаковали турецкие крейсера в ста милях от Босфора, причем последние развили энергичный огонь и уклонились от атак.

Линкоры «Три Святителя» и «Ростислав» снова бомбардировали Босфорские крепости в конце апреля. Мичман

П. Ярышкин, исполняя должность вахтенного начальника линкора «Три Святителя», участвовал во всех походах и боевых действиях линкора. В первых числах мая линкоры «Три Святителя», «Ростислав» и «Пантелеймон» снова обстреляли турецкие форты, выпустив в общей сложности триста тридцать семь снарядов главного калибра и пятьсот двадцать восемь шестидюймовых снарядов. Журнал «Летопись войны» в «Морских заметках» В. Новицкого писал: «Наш Черноморский флот продолжает свои операции против Бос-

фора и с значительным успехом бомбардирует форты. Во время последней бомбардировки серьезно пострадал форт Эльмос, на котором произошел взрыв и был виден пожар...»

10 мая Черноморская эскадра вновь встретила крейсер «Гебен» у входа в пролив Босфор. Двадцатиминутный бой шел на большой дальности, что привело к низкой результативности. Германский крейсер поразили всего три наших 305-мм снаряда, в броневой пояс и в каземат левого борта, уничтожив одно 150-мм орудие. В наши корабли не попал ни один немецкий снаряд.

В майском номере № 39 журнала «Летопись войны» в «Морских заметках» писалось: «В Черном море временно приостановившиеся были вследствие шторма операции нашего флота против турецких берегов возобновились. Между прочим, им были уничтожены 2-го мая 4 больших парохода и 20 парусников и обстреляны Кефкен, Эрегли и Килимли. За свой последний бой с «Гебеном» Черноморский флот получил благодарность Верховного Главнокомандующего». И далее в статье отмечается: «Операции германских подводных лодок за отчетный период как будто несколько ослабли, по всей вероятности потому, что в предшествующий период немцы выслали в море почти все свои лодки, и теперь большая часть из них уже оказались вынужденными вернуться в свои базы».

В ночь с 28 на 29 мая 1915 года в Черном море произошел морской бой германского легкого крейсера «Бреслау» с дву-

мя нашими эсминцами. Как писал В. Новицкий в журнале «Летопись войны» № 43 от 13 июня 1915 года: «Наши два истребителя выдержали упорный бой с «Бреслау», причем последний получил весьма значительные повреждения, в то время как с нашей стороны незначительно пострадал один из истребителей. По имеющимся сведениям, на «Бреслау» потери были весьма значительны, в особенности по сравнению с нашими, а именно: 12 офицеров и около 80 нижних чинов, в то время как мы потеряли лишь 1 офицера и 6 нижних чинов ранеными. В морском бою, сравнивая потери в личном составе, можно получить представления о степени повреждения участвовавших в бою судов и из такого значительного несоответствия наших потерь и потерь противника можно вывести заключение о тяжелых повреждениях «Бреслау», которые трудно объяснить только действием артиллерии наших истребителей, но которые становятся понятными и естественными, если допустить попадание в «Бреслау» мины».

Не отставали от миноносцев и наши подводные силы.

В «Морских заметках» в журнале «Летопись войны» № 46 за июль месяц говорилось: «В Черном море у Босфора наша подводная лодка потопила несколько каботажных судов». По понятным причинам журналист не приводит название лодки, но и этого достаточно для понимания, что происходит на Черноморском театре военных действий. И далее: «В Чер-

ном море наша подводная лодка пустила ко дну 3 парохода и несколько парусников, а миноносцы продолжали нести свою службу у берегов противника, причем, по-видимому, небезуспешно атаковали неприятельскую подводную лодку».

Далее автор делится своими мыслями о подводных лодках: «...А пока на поверхности морей царят другие незаметные, но такие же могущественные представители военно-морской силы. То там, то там на поверхности моря появляются еще недавно казавшиеся сказочными суда – наutilusы нашего времени. Воплотилась фантазия великого французского романиста, но только не в полной мере. Явились подводные суда и теперь свободно бороздят поверхность морей или скрываются в их глубинах. Но чего не угадал талантливый фантазер-пророк, это то, что великое орудие современной борьбы явится не оружием благородных борцов за великие идеалы, а, к сожалению и глубокому стыду человечества, орудием пиратских выходов и преступных деяний».

19 июля 1915 года в годовщину начала Великой войны вышел Приказ по армии и флоту подписанный его Императорским величеством Николаем II:

«Год тому назад Германия и Австро-Венгрия, а затем и Турция подняли оружие против России и направили полчища свои в пределы Отечества нашего.

Доблестные войска армии и флота! Ровно год вы призваны к защите чести России и благосостояния мирного населения Родины нашей...

С гордостью и умилением взирает на вас все Отечество наше с глубокой благодарностью к подвигам вашим относятся верные союзники России.

Несмотря, однако, на всю проявленную вами беспримерную доблесть, силы врага не сокрушены и много усилий и упорства потребуются еще, чтобы вновь вернуть России блага мирной жизни...

С непоколебимую верою и твердою надеждою в благоприятный исход тяжелой борьбы взирает на вас вместе со Мною вся Россия и призывает благословление Божие на предстоящие вам многие, тяжелые, но и славные ратные подвиги».

«НИКОЛАЙ»

Журнал «Летопись войны» писал: «Наши моряки-черноморцы что ни день проявляют свою бдительность, и многие десятки и сотни судов противника гибнут от артиллерийского огня и мин наших судов. Почти полное прекращение сообщения морем особенно ощутительно для турок, ввиду бездорожья азиатских областей Империи Оттоманов. Поэтому, несмотря на гибель весьма значительного числа пытавшихся выполнять необходимые перевозки пароходов и парусников, турки продолжают делать попытки проскочить, прорвать блокаду, но часто уже в непосредственной близости от Босфора, в виду его фортов гибнут суда, уже считавшие себя в безопасности. В настоящее время блокаду несут наши минные суда. К лихим миноносцам, успевшим за год войны показать лихость личного состава и свои отличные качества,

присоединились и новые сотрудники – подводные лодки.

В сообщении Штаба Верховного Главнокомандующего особо отмечена деятельность подводных лодок «Нерпа» и «Морж», которые в устье Босфора и в угольном районе Анатолии потопили ряд неприятельских пароходов. Попутно с блокадой наши суда бомбардируют время от времени прибрежные пункты, главным образом, в том же угольном районе Анатолии, разрушая укрепления, приспособления для добычи и погрузки угля, электрические станции и тому подобные сооружения, имеющие в современных условиях борьбы военное значение». И далее: «... Миноносцы и подводные лодки делают свое дело, уничтожая сотни турецких пароходов и парусников и обстреливая береговые сооружения и батареи.

Не будучи в состоянии помешать строгости блокады силой оружия, германо-турки обливают работу наших судов ядом клеветы, и «пираты атлантики» имеют наглость заявлять протесты против «зверств», творимых якобы нашими моряками. История скажет свое правдивое слово и заклеймит достойной кличкой лжецов, присовокупивших ко всем своим многочисленным и разнообразным нарушениям еще позор клеветничества».

В августе 1915 года, после вступления в строй линкора «Императрица Мария», дредноуты «Три Святителя», «Евстафий», «Иоанн Златоуст», «Великомученик Пантелеймон» и «Ростислав» были переданы во 2-ю бригаду линко-

ров.

В октябре 1915 года из Морского министерства пришла телеграмма, предлагающая желающим офицерам поступить на Офицерские классы школы Подводного плавания при 4-м дивизионе Бригады Подплава Черноморского флота. В Подплаве собрались офицеры: умнейшая, отчаянная молодежь, а матросы – наоборот: степенные, послужившие, обвешанные шевронами, – отменные специалисты. Рискованная служба —

экипажи подлодок комплектовались исключительно из добровольцев, новейшая, не всегда отработанная техника, сама стихия подводной бездны притягивала людей с рискованным характером, смелых и решительных... Петра Ярышкина всегда тянуло неизведанное – риск, приключения, опасности. Именно поэтому ему была по душе профессия подводника, и он, ни минуты не раздумывая, подал по команде рапорт о направлении на учебу в Офицерский класс школы Подводного плавания. Командир корабля капитан 1-го ранга Лукин сначала не подписал рапорт, но потом согласился. Прослужив на линкоре «Три Святителя» ровно два года и двадцать дней, что следует из вахтенного журнала «О плавании мичмана Ярышкина Петра Петровича на линкоре «Три Святителя» вахтенным офицером в 1913, 1914 гг., вахтенным начальником 1915 г.», мичман П.П. Ярышкин 28 октября

1915 года покинул корабль. В этот же день он был прикомандирован к Бригаде подводных лодок Черного моря для обучения в Офицерском классе Подводного плавания.

Перевернулась очередная страница жизни и службы мичмана Петра Петровича Ярышкина.

Глава 2. Рождение подводных лодок типа «Нарвал». 1911–1914 годы

За несколько лет до войны император Николай II утвердил «Малую кораблестроительную программу», которая предусматривала строительство для Черноморского флота надводных кораблей и подводных лодок. Во исполнение программы Морской Генеральный штаб в 1909 году разработал основные Тактико-технические элементы будущих черноморских подводных лодок: проектная скорость в надводном положении должна быть двенадцать узлов, в подводном положении – десять, дальность плавания – тысяча миль надводным ходом и сто миль – в подводном положении. Эти лодки должны были быть по-настоящему мореходными, боевыми подводными лодками.

А началось подводное кораблестроение в России в декабре 1900 года с создания специальной комиссии: «По представлению Морского Технического Комитета от 19 декабря 1900 г. образована для разработки проекта подводной лодки комиссия в составе: корабельного инженера И.Г. Бубнова, инженер-механика И.С. Горюнова и лейтенанта М.Н. Беклемишева».

Эту комиссию в июле 1901 года преобразовали в Стро-

ительную комиссию в том же составе. Главное Управление Кораблестроения и Снабжения выдало Балтийскому заводу наряд на постройку корпуса «миноносца № 113», как именовалась первая боевая подводная лодка, позднее именованная «миноносец № 150» и еще позднее – подводная лодка «Дельфин», первым командиром которой стал капитан 2-го ранга

М.Н. Беклемишев. В Российском Государственном архиве ВМФ сохранился приказ о его назначении:

ПРИКАЗ

по Морскому Ведомству

№ 181

В Санкт-Петербурге Сентябрь 7 дня 1902 года

Назначается капитан 2 ранга Беклемишев командиром миноносца № 150 с оставлением в должности преподавателя Минного офицерского класса.

Временно управляющий Морским министерством

Вице-адмирал Ф. Авелан

Михаил Николаевич Беклемишев, из мещан Тульской губернии, родился 26 сентября 1858 года. В октябре 1875 года поступил воспитанником в Техническое училище Морского ведомства. По окончании училища произведен в кондукторы корпуса флотских штурманов, а октябре 1880 года – в прапорщики. Младший штурман броненосной батареи «Первенец». В сентябре 1883 года назначен слушателем

Минного офицерского класса, по окончании которого зачислен в минные офицеры 2-го разряда. Находился в плавании минным офицером на крейсере «Африка» с мая по сентябрь 1887 года. В октябре 1888 года назначен штатным слушателем Николаевской Морской академии. В январе 1891 года переведен во флот мичманом. В плавании минным офицером на миноноске «Касатка», минным офицером на миноносце «Взрыв» и на миноносце «Пернов».

С ноября 1899 по май 1900 года Беклемишев был прикомандирован к Морскому Техническому Комитету. В декабре 1900 года вместе с корабельным инженером И.Г. Бубновым и инженер-

механиком И.С. Горюновым Михаил Николаевич вошел в состав Комиссии для проектирования подводного судна. 6 декабря 1901 года произведен в капитаны 2-го ранга.

Приказом по Морскому ведомству № 181 от 7 сентября 1902 года капитан 2-го ранга Беклемишев назначен командиром миноносца (подводной лодки. – А.Л.) № 150.

За годы службы Михаил Николаевич был награжден орденами Св. Станислава 3 ст. в 1895 году, Св. Анны 3 ст. в 1898 году, Св. Владимира 4 ст. с бантом в 1904 году.

М.Н. Беклемишев опытный офицер, строитель подводной лодки «миноносец № 150», и как не ему было быть первым командиром первой в России боевой подводной лод-

ки. Помощником командира лодки («миноносец № 150») назначили лейтенанта А.О. Гадд. В книге В.Н. Лаврова «Первые российские подводные плователи» приведен список нижних чинов экипажа первой русской боевой подводной лодки. С этих людей начался боевой подводный флот России, это первые подводники Российского императорского Военно-Морского флота:

Рулевые квартирмейстеры Петр Ветошкин

Иван Паробейкин

Минные квартирмейстеры Лука Ларин

Иван Гладков

Василий Акулов

Григорий Рожнов

Самостоятельного управления

машинные квартирмейстеры Георгий Руге

Марцелий Мэр

Первая боевая подводная лодка имела водоизмещение полное (подводное) сто тридцать пять тонн, надводное – сто тринадцать тонн, запас плавучести шестнадцать процентов. Длина лодки равнялась двадцати метрам, ширина – три с половиной метра, осадка – почти три метра. Мощность двигателей надводного хода составляла триста двадцать лошадиных сил, мощность моторов подводного хода – сто тридцать восемь сил, скорость надводного хода – девять узлов, подводного хода – шесть узлов, дальность плавания в надводном положении при скорости шесть узлов – четыреста миль,

дальность плавания под водой при скорости четыре узла – тридцать пять миль, глубина погружения – пятьдесят метров, время погружения – десять минут. На вооружении лодка имела два минных (торпедных. – А.Л.) аппарата Джевецкого, установленных по правому и левому борту.

Сохранился приказ о зачислении первой боевой подводной лодки «миноносец № 150» в состав флота:

ПРИКАЗ

по Морскому Ведомству

№ 166

В Санкт-Петербурге Сентябрь 14 дня 1902 года

Согласно Высочайшего повеления, последовавшего 20 марта 1902 года, строящийся на Балтийском судостроительном и механическом заводе миноносец предписываю именовать № 150 и зачислить в списки флота.

Управляющий Морским министерством

Генерал-адъютанта П. Тыртов

В мае 1903 года первая подводная лодка была спущена на воду, а в июне начались ходовые испытания. 20 сентября лодка совершила переход в надводном положении по маршруту Кронштадт – Бьорке при свежей погоде: ветер силой до пяти баллов, высота волн до трех метров. В течение четырех дней перехода личный состав питался консервированными продуктами, разогреваемыми «электрическим нагреванием».

Приказом № 176 по Морскому Ведомству подводную лод-

ку «миноносец № 150» 7 октября 1903 года причислили к 8-му флотскому экипажу Балтийского флота:

ПРИКАЗ

по Морскому Ведомству

№ 176

В Санкт-Петербурге Октябрь 7-го дня 1903 года

Миноносец № 150 отнесен к судам III ранга и причислен к 8-му флотскому экипажу Балтийского флота.

В начале 1904 года, в связи с решением строящимся подводным лодкам присваивать имена собственные, «миноносец № 150» получил наименование – подводная лодка «Дельфин».

Первый командир «Дельфина» капитан 2 ранга М.Н. Бек-

лемишев был назначен Заведующим подводным плаванием: «Предписанием Главного Морского Штаба от 18 августа 1903 года капитан 2 ранга Беклемишев назначен Временно Заведующим подводным плаванием».

С началом русско-японской войны в январе 1904 года было принято решение об отправке в Порт-Артур подводной лодки «Дельфин» под командованием лейтенанта Г.С. Завойко, подводной лодки «Касатка», командиром которой был лейтенант А.В. Плотто, и лодок – «Налим», «Сом» и «Фельдмаршал граф Шереметев».

Лейтенант А.В. Плотто – это дед Александра Владимировича Плотто, с которым нас познакомила и свела в Пари-

же в 2011 году моя первая книга «Терновый венец офицера русского флота». Александр Владимирович рассказывал мне, что его дед служил на «Касатке» в Порт-Артуре. Отец же – лейтенант Владимир Александрович Плотто, командовал в 1920 году эскадренным миноносцем «Жаркий» на Черном море, при уходе флота из Крыма в Бизерту. Этой книгой я отдаю дань памяти и Александру Владимировичу Плотто и первым русским офицерам-подводникам.

Подводную лодку «Касатка» отправили на Дальний Восток в начале ноября 1904 года, «Дельфин» и «Сом» выехали в одном эшелоне 15 ноября. В конце декабря 1904 года в Главном Морском Штабе получили телеграмму командира Владивостокского порта контр-адмирала Н.Р. Грече:

«ГМШ. Миноносцы «Сом» и «Дельфин» сегодня (29 декабря. – А.Л.) прибыли № 98.

Грече».

Как пишет исследователь В.Н. Лавров в работе «Первые российские подводные плователи»: «В первый день нового 1905 года прибывшие подводные лодки были организационно сведены в Отдельный отряд миноносцев, который вошел составной частью во Владивостокский отряд крейсеров. Временно исполняющим обязанности начальника Отдельного отряда был назначен командир подводной лодки «Касатка» лейтенант А.В. Плотто». И далее: «В последних числах апреля 1905 года во Владивостоке было получено донесение, что японский десант высаживается в районе бухты Пре-

ображения. Было принято решение выслать туда отряд подводных лодок в составе: ПЛ «Касатка» (командир – лейтенант Плотто), ПЛ «Сом» (командир – лейтенант князь Трубецкой), ПЛ «Дельфин» (командир – лейтенант Завойко). Командиром отряда был назначен лейтенант Плотто. Лодки приняли боевые мины и вышли в море 28 апреля 1905 г. после нуля часов с задачей – ведение разведки, уничтожение обнаруженных кораблей противника, испытание техники. Погода была неблагоприятной – штормило. Уже 25 апреля лейтенант Плотто дважды пытался выйти в атаку, но в первом случае сигнальщик увидел огни, которых не было, а во втором за неприятельское судно был принят небольшой остров в бухте Судахо. 30 апреля совместно с подводной лодкой «Сом» «Касатка» совершила переход в надводном положении из бухты Находка в бухту Стрелок. Затем лодки обстреливали бухту Абрек и встали на якоря в бухте Назимова, где вечером к ним присоединилась подводная лодка «Дельфин». Никаких признаков высадки десанта японцев обнаружено не было... Несмотря на непрекращающийся шторм такой силы, что из баков аккумуляторной батареи выливался электролит, три подводные лодки 3 мая снялись с якорей и в кильватерном строю на заданной дистанции легли на курс в пролив Старка. Крупную попутную зыбь лодки выдержали хорошо, при попадании в полосы густого тумана свое место обозначали белыми вспышками... «Сом» и «Касатка» 5 мая в 12.30 благополучно прибыли во Владивосток.

Таким образом, совершенное в апреле-мае 1905 г. на Тихом океане плавание подводных лодок «Дельфин», «Касатка» и «Сом» было не только первым длительным совместным плаванием в сложных гидрометеорологических и навигационных условиях, но и первым боевым походом с выполнением конкретных боевых задач».

Впервые в практике боевых действий командир подводной лодки «Сом» князь В.В. Трубецкой наблюдал в перископ не учебный щит, а корабль врага. Он принял решение атаковать противника и, погрузившись, начал маневрирование с целью занятия удобной позиции для залпа. Но японские корабли обнаружили лодку и открыли огонь. Подводная лодка «Сом» погрузилась на глубину 12 метров, произвела маневр уклонения с целью снова занять удобную позицию для производства залпа самодвижущейся миной. Но внезапно опустившийся на море туман позволил японцам скрыться. И хотя боевого залпа не последовало, и атака не была успешной, эта атака была первой попыткой подводной атаки врага в истории нашего флота, и совершил ее лейтенант князь В.В. Трубецкой.

Впервые, дорогой читатель, в истории Российского флота встретились два принципиально новых противника: надводные корабли и в подводном положении – подводная лодка, начав противостояние, не оконченное и по настоящее время...

Далеко не последнюю роль в освоении принципиально но-

вого оружия – подводных лодок, сыграли выносливость и стойкость русских матросов и преданность своим кораблям и развитию подводного плавания молодых офицеров —

командиров подводных лодок: лейтенантов Г.С. Завойко, А.В. Плотто, В.В. Трубецкого. Особенно стоит выделить лейтенанта А.В. Плотто. Об этом свидетельствует телеграмма командира Владивостокского порта контр-адмирала Грече адмиралу Вирениусу, сохранившаяся в Российском Государственном архиве ВМФ:

Телеграмма № 1292

Секретно

Адмиралу Вирениус

До настоящего времени начальником отряда подводных лодок состоит по моему назначению лейтенант Плотто, благодаря энергии и распорядительности которого лодки были спущены и плавают. Для пользы дела и как награду прошу об утверждении в должности Начальника отряда лейтенанта Плотто.

Контр-адмирал Грече.

Лейтенант А.В. Плотто был первым командиром первого тактического Отдельного отряда подводных лодок, его заместителем был назначен лейтенант И.И. Ризнич.

Действительно, лейтенант А.В. Плотто был инициативным и деятельным подводником. Об этом свидетельствует сохранившаяся в архиве телеграмма:

«Копия телеграммы лейтенанта Плотто из Владивостока от 15 сентября 1905 года за № 2068:

Переделкой винта на «ШЕРЕМЕТЕВЕ» добились скорости от аккумуляторов 11 узлов на поверхности, от «ПАНАРА» – 7 ½ узлов. Под водой свыше 6-ти узлов. № 2066.

Подписал лейтенант Плотто».

Справка: Лейтенант Плотто заведует Владивостокским Отрядом подводных лодок. Лодка «ФЕЛЬДМАРШАЛ ГРАФ ШЕРЕМЕТЕВ» постройки Балтийского завода типа Б. «ПАНАРЪ» – моторный двигатель».

Кроме того, сохранилась телеграмма № 636 лейтенанта А.В. Плотто начальнику Балтийского завода:

«Прошу Ваше Превосходительство в новых рубках для миноносцев (подводных лодок. – А.Л.) типа «Касатка» сделать иллюминатор над головой командира с броневой крышечкой, а также стекло на уровне пятипудовой плавучести. Вода прозрачна – иллюминатор будет полезен для подныривания.

Плотто»

Благодаря личной энергии и распорядительности таких офицеров, как А.В. Плотто, А.О. Гадд, развивались и совершенствовались наши первые боевые подводные лодки. Так, лейтенант Гадд совместно со штабс-капитаном корпуса инженер-механиков Карповым разработали «Инструкцию для пуска в ход двигателей... на миноносцах типа «Осетр».

Инструкция

для пуска в ход двигателей... на миноносцах типа

«Осетр»

1. Пускание в ход двигателей.
2. Осмотреть правильно ли смазаны машины, правильно ли стоят краны труб циркуляционной воды и головки штоков зажигания.
3. Убедиться, что выпускная труба поднята до места, и открыть краны выпуска газов...
4. Открыть общий выпускной клапан.
5. Дать доступ бензину к помпам, открыть кран, находящийся под малой бензиновой систерной.
6. Накачать вручную помпой каждого цилиндра бензин в трубке, идущей от помпы к цилиндру. Убедиться в наполнении этих трубок, прикладывая палец к отверстию конуса трубок и ощущая таким образом взбрызгивание (первое) в цилиндры бензина.
7. Качнуть вручную три раза помпой бензин в каждый цилиндр.
8. Замкнуть зажигание на батарее.
9. Открыть при пускании в ход первой машины впускные клапана...
10. После этого пускают в ход машину, давая ей первые обороты с помощью электромотора.
11. Лишь только машина запустилась, закрывают впускные клапана.
12. После нескольких оборотов машины перевести зажигание на магнитоиндуктор...

Я привожу здесь некоторые технические подробности пуска двигателей подводной лодки, чтобы у читателя возникло представление о сложности техники того времени, о необходимости ее знать и уметь правильно эксплуатировать нижними чинами. Каждый такой документ, разработанный на личном опыте подводников, позволял научить экипаж лодки правильно и безаварийно пользоваться сложными агрегатами и устройствами. С этой целью в ходе службы регулярно проводились, с оформлением Актов, смотры подводных лодок в ходе их плавания. Сохранился Акт комиссии смотра миноносцу (подводной лодки. – А. Л.) «Щука»:

Военно-Морской учебный центр

Главного Морского Штаба

№ 1625

от 28 августа 1905 года

А К Т

Комиссия..... произвела 9 июля 1905 года смотр миноносцу «Щука». Не находя вполне достаточным ограничиться одним устным экзаменом, комиссия нашла более целесообразным проверить знания личного состава во время подводного и надводного плавания.

Для указанной цели... «Щука»... снялся с бакштова... и дал задний ход. На миноносце были члены комиссии: капитан 2 ранга Муравьев, лейтенанты Энгельман и Щастный... командир... лейтенант Ризнич, управлял же лодкой вполне самостоятельно обучающийся лейтенант Андреев и его по-

мощник мичман Роге, без какого-либо активного участия лейтенанта Ризнича.

...на основании проведенного маневрирования Комиссия... вынесла убеждения, что как офицеры (лейтенант Андреев, мичман Роге), так и нижние чины вполне освоились со всеми приборами и вполне сознательно и верно ими управляли.

На основании всего вышесказанного Комиссия подтверждает, что личный состав достаточно подготовлен и... маневрированием показал свою способность управлять данным ему судном.

Следует, чтобы личный состав обратил больше внимание на мину Уайтхеда (самодвижущаяся мина-торпеда. – А. Л.) – самое главное оружие, и имел бы возможность больше стрелять, помня, что весь миноносец нужен только для мин Уайтхеда».

Действительно, подводная лодка – носитель самодвижущихся мин Уайтхеда, используя мины для стрельбы по кораблям противника из-под воды, становилась грозным, невидимым оружием на море.

Упомянутая в Акте мина Уайтхеда – общее название ряда самодвижущихся мин на сжатом воздухе, сконструированных австрийским инженером Робертом Уайтхедом. Мина постоянно совершенствовалась Уайтхедом, и к 1905 году максимальная скорость мин увеличилась до 32 узлов, а максимальная дальность пуска – до 2000 метров.

Историческая справка

Роберт Уайтхед в 1864 году присоединился к работам по усовершенствованию аппарата фрегатен-капитана Императорского военного флота Австрийской империи Йоганна Лупписа, представлявшего собой погружаемый в воду сигарообразный аппарат, заполненный взрывчатым веществом и перемещаемый под водой с помощью увеличенного в размерах часового механизма. Эта идея вдохновила Уайтхеда на создание нового оружия – самодвижущейся мины с пневматическим приводом.

В результате двухлетней работы в октябре 1866 года в Фиуме была представлена самодвижущаяся мина, созданная Уайтхедом, но испытания были признаны неудачными ввиду неустойчивости хода мины по курсу и глубине. Мина представляла собой вытянутый цилиндр, заостренный по краям, сзади был гребной винт и вертикальный руль, по бокам, как плавники у рыбы – горизонтальные рули. В носовой части должна была быть взрывчатка, затем располагался резервуар со сжатым до 25 атмосфер воздухом и воздушный мотор, который вращал винт с частотой до 200 оборотов в минуту и прибор – регулятор глубины. Спущенная в воду мина пошла под водой, оставляя след из пузырьков воздуха. Через 10 секунд она вынырнула, затем опять погрузилась, затем опять вынырнула... Мина самовольно по широкой дуге уходила вправо, движение прекратилось через три минуты, когда закончился воздух. Мина за это время прошла около

600 метров, со средней скоростью 12 километров в час.

В 1868 году Р. Уайтхед представил новый образец мины – с соосными гребными винтами и гидростатом. В ходе работ был доработан гидростатический прибор, установлен маятник, что резко улучшило надежность и точность удержания заданной глубины – мина перестала выныривать на поверхность. Мина несла 35 килограммов пироксилина в носовой части. После ряда доработок мина Уайтхеда была принята на вооружение Австро-Венгерским флотом в 1871 году. После изобретения прибора Обри (гироскопа), гарантирующего точность курса по направлению, лейтенантом австрийского флота Людвигом Обри, в течение нескольких последующих лет мину Уайтхеда приобрели: Франция (1872), Германия (1873), Италия (1873), Россия (1874) и другие страны – Аргентина, Бельгия, Греция, Дания, Испания, Норвегия, Португалия, Чили, Швеция, Япония.

Мина образца 1889 года, принятая на вооружение Русским флотом, с литерой «О» выпускалась казенным Обуховским заводом, и с литерой «Л» – частным заводом Г.А. Леснера, имела заряд пироксилина пять пудов (80 килограммов). Скорость мин «О» при 70 атмосфер в резервуаре достигала 25,5 узла при дальности хода 1800 футов (550 метров).

В 1912 году на заводе в Фиуме была приобретена самая совершенная мина Уайтхеда того времени, которая была принята на вооружение Российским флотом под условным

обозначением «45-12», где первая цифра – калибр, вторая —

год. В mine был установлен подогревательный аппарат.

С началом Первой мировой войны связи с Фиумским заводом Австро-Венгрии прервались, и дальнейшее производство самодвижущихся мин «42-12» осуществлялось только на отечественных заводах.

Техническая справка

Мина Уайтхеда состояла из зарядного отделения, за ним размещался прибор глубины управляющий рулями, затем резервуар для сжатого воздуха, следом – машинное отделение, в котором размещалась главная машина, приводящая в движение винты, и там же находилась рулевая машинка от горизонтальных рулей и жирокоп прибора системы Обри, от которого шли приводы к рулям. Облегченный корпус воздушного резервуара самодвижущейся мины изготавливался из высокопрочной никелевой стали, что позволяло увеличить давление воздуха в нем, специальная система подогрева воздуха перед подачей его в цилиндры двигателя увеличивала мощность двигателя, что повышало дальность хода и скорость мины.

Основные характеристики самодвижущейся мины «45-12» русского флота: длина – пять с половиной метров, калибр —

четыре­ста пять­де­ся­ти мил­ли­мет­ров, вес – восемь­сот де­ся­ть ки­ло­грам­мов, вес бое­вой ча­сти – сто ки­ло­грам­мов, дав­ле­ние сжа­то­го воз­ду­ха в ре­зер­ву­а­ре – сто пять­де­ся­ти ат­мо­сфер, ско­рость – сорок три узла, рас­сто­я­ние, про­хо­ди­мое ми­ной с этой ско­ростью, – две ты­ся­чи мет­ров.

По­ни­мая всю важ­ность и тех­ни­че­скую слож­ность ми­но­го ору­жия, офи­цер— под­вод­ник ка­пи­тан 2-го ран­га А.В. Плот­то в 1909 го­ду со­ставил и из­дал в Крон­штад­те ру­ко­вод­ство для ми­ных школ «Ми­ны Уайт­хе­да для ми­но­ма­шин­ных ун­тер-офи­це­ров и ми­ных ма­ши­ни­стов». Это учеб­ное по­со­бие по­мо­га­ло под­вод­ни­кам при изу­че­нии са­мо­дви­жу­щих­ся ми­н Уайт­хе­да, по­зво­ляя гра­мот­но при­го­тав­ли­вать и ис­поль­зо­вать в мо­ре слож­ное со­вре­мен­ное ору­жие.

Для пред­став­ле­ния, ка­кой была ор­га­ни­за­ция служ­бы и зо­ны от­вет­ствен­но­сти лич­но­го со­ста­ва на под­вод­ных лод­ках, при­во­жу «Рас­пи­са­ние ко­ман­ды для ми­но­нос­ца ти­па «Осе­тр»:

«РАСПИСАНИЕ

ко­ман­ды для ми­но­нос­ца ти­па «Осе­тр».

А.

По за­веды­вае­мым ча­стям

Стар­ший ру­ле­вой. За бо­ц­ма­на, име­ет об­щее на­блю­де­ние за ми­но­нос­цем и ру­ле­вы­ми при­во­да­ми... за­ве­ду­ет сиг­наль­ной ча­стью, я­ко­ря­ми и пе­рис­ко­пом.

1-й ми­нер. За­ве­ду­ет ак­ку­му­ля­тор­ной ба­та­реей, ле­вым

электромотором, левой станцией и имеет наблюдение за всей электрической частью.

2-й минер. Заведует правым электромотором, правой станцией, телефонами, всей звонковой цепью, якорными моторами и соленоидом.

Самостоятельный машинист водоотливной системы. Имеет наблюдение за всеми механизмами, трюмами, систернами и заводит левым бензиномотором.

2-й минный машинист. Заведует правым бензиномотором, водоотливной и бензиновой проводкой, всеми приборами в машинном отделении и шумоукротителем.

1-й минный машинист. Заведует кормовым минным аппаратом, воздушными насосами и всей воздушной проводкой.

2-й минный машинист. Заведует правым и левым минными аппаратами, рельсовой подачей и воздушной системой для продувания трюмных и междупалубных систерн.

1-й водолаз. Заведует водолазным отделением с приборами, воздушной проводкой водолазного отделения.

2-й водолаз. Заведует всеми рулевыми приводами, рулями, гидроклапанами.

Как следует из «Расписания...», каждый член команды отвечал за достаточно большое количество механизмов и систем и имел в своем заведывании сложную технику, от исправной работы которой зависело надводное и подводное плавание лодки.

Но мало построить подводные лодки. Прежде всего нуж-

ны люди, которые будут служить на этих лодках и без которых они так и останутся мертвым железом. Именно о необходимости специальной подготовки офицеров и команд подводников писал контр-адмирал Э. Н. Щенснович: «Ни одна часть морской специальности не требует от личного состава таких положительных знаний, как подводные лодки; здесь каждый должен точно знать, что ему надо делать при различных обстоятельствах, ошибки не допускаются, а потому все служащие на подводных лодках должны пройти самым основательным образом соответствующий курс в школе и выдержать отлично экзамен по установленной программе».

В подводники в Российском императорском флоте набирали только добровольцев. Один из первых подводников В. Меркушов признавался: «Мало кто из офицеров флота мечтал о службе на подводных лодках». Но несмотря на это требования к подводникам предъявлялись чрезвычайно высокие: «Каждый человек, выбранный на службу на подводных лодках, обязан быть высоконравственным, бравым, отважным, смелым, хладнокровным, непьющим, не подверженным действию морской болезни, спокойным, находчивым и отлично знающим свое дело». Откровенно говоря, на первых подводников смотрели как на смертников. Когда к Морскому министру адмиралу А. Бирилеву обратились с предложением поднять подводникам зарплату, министр с черным юмором ответил: «Можно прибавить. Все равно скоро все потонут». Оно и понятно – тогдашние субмарины были весь-

ма несовершенно, а условия службы ужасны: жуткая качка, сырость, спертый воздух, холод (температура в отсеках была такой же, как температура заборной воды).

Нужно сказать, что на первых порах практическое обучение формируемых команд подводников проводилось прямо на строящейся подводной лодке в ходе их достройки и проведения испытаний перед принятием лодки в строй. Но, как показал опыт, этот порядок нельзя было признать достаточным для обеспечения необходимого уровня подготовки команд таких сложных кораблей, как подводные лодки.

В связи с необходимостью подготовки подводников 1 сентября 1905 года было проведено совещание у Морского министра. В Российском Государственном архиве ВМФ сохранился «Журнал совещания по вопросу о подводном плавании и отрядов из них школ для обучения личного состава», из которого следует, как непросто и в каких спорах рождался подводный флот России.

«ЖУРНАЛ СОВЕЩАНИЙ»

1 сентября 1905 года

Присутствовали: Морской министр вице-адмирал Бирилев

Участвующие: Контр-адмиралы: Ирецкой

Вирениус

Нидермиллер

Щенснович

Генерал-майоры: Ковальский

Дюпен

Капитаны 1-го ранга: Залевский

Кононов

Капитан 2-го ранга Беклемишев

Подполковники по адмиралтейству: Штенгер

Степанов

Старший помощник судостроителя Бубнов

Председатель:

«Я полагаю держаться порядка вопросов, как они представлены в докладе... И первый вопрос, – это составляет ли подводный флот такую серьезную боевую единицу, на которую можно было бы положиться в военное время?»

...Со своей стороны скажу, что дело это новое... потребовать от Правительства огромные суммы денег мы не вправе, раз мы не дадим уверенности в действительности этой затраты, и кто может поручиться, что это действительно боевое оружие?»

Контр-адмирал Вирениус:

Таким образом вопрос ставится так – смотреть ли на подводные лодки, в настоящем их виде, как на боевое оружие?»

Контр-адмирал Щенснович:

Этот вопрос меня очень интересовал и мучал. ...Во Владивостоке лодки ходили, но ничего не сделали... Все это показывает, что в подводном деле особенно важна опытность и умение личного состава.

Капитан 1 ранга Кононов:

Конечно, все дело в людях; пока не будут лодки вполне испытаны и личный состав на них не обучен, заказывать подводные лодки нельзя.

Капитан 2 ранга Беклемишев:

Подводные лодки могут атаковать неприятеля не только ночью, но и днем... Опыты во Франции доказали, что подводная лодка есть действительно боевое оружие...

Капитан 1 ранга Кононов:

Все это область впечатлений, но не есть фактическое основание для защиты подводной лодки».

На совещании осторожному Кононову вторил контр-адмирал Нидермиллер:

«Контр-адмирал Нидермиллер:

Все нации строят, почему отрицать их боевое значение нельзя, однако нельзя и увлекаться...».

С ними спорит, отстаивая свою точку зрения, старший помощник судостроителя Бубнов.

«Старший помощник судостроителя Бубнов:

Во всех странах... за исключением Франции, подводные лодки действительно до сего времени делали свои первые шаги... Занимаясь техническими вопросами, я утверждаю, что теперь для постройки подводной лодки никаких темных и нерешенных вопросов нет...»

Строителя подводных лодок Бубнова на совещании энергично поддержал капитан 1-го ранга Залевский.

«Капитан 1 ранга Залевский:

...Я присутствовал на стрельбе с подводных лодок в Либаве, и выстрелы были очень хорошие. Таким образом у подводной лодки имеется очень важное качество – стрелять верно...»

«Генерал-майор Дюпен:

По-видимому, все согласны признать за подводными лодками большее или меньшее боевое значение. ...Мое мнение, что надо иметь хотя бы немного лодок, но с отлично обученными командами...»

«Контр-адмирал Вирениус:

И так можно считать, что боевые качества лодок признаны всеми, поэтому следует выяснить нужно ли нам ...начинать теперь же постройку лодок... или отложить заказ до будущей осени».

Адмиралу Вирениусу начал возражать капитан 2-го ранга Беклемишев.

«Капитан 2 ранга Беклемишев:

Коли мы заранее не будем готовиться, но будем ждать совершенства, то в минуту опасности мы опять пойдем на экзаме́н без всего —

не будет ни хорошего, ни худого».

Морской министр спросил:

«Председатель:

Сколько лодок сейчас плавают на Балтийском море?»

«Контр-адмирал Щенснович:

К зиме на воде будет семь лодок».

«Председатель:

Подводное дело должно иметь большую будущность, и его надо непременно развивать, но в настоящей своей стадии оно не есть оружие, на которое можно полагаться. Из выслушанных мною мнений не было ни одного, которое рассматривало бы вопрос о подводном плавании с точки зрения военно-морской... Надо помнить, что кроме подводных лодок есть еще целый флот, состоящий из других родов оружия, и потому считаю, что исключительное отношение к подводным лодкам глубоко неправильно».

Далее Морской министр вице-адмирал Бирилев добавил:

«Политически мы не будем способны вести войну по крайней мере десять лет, из этого взгляда надо исходить. Значит, надо решать, что будет нужно в 1912 году, из этого и исходить.

... Что касается подводных лодок, то подготовим сначала кадры, а затем будем постепенно заменять эти лодки лучшими и переводить на них кадровый состав».

«Контр-адмирал Щенснович:

Мы не можем набрать необходимое число желающих офицеров для подводных лодок».

«Капитан 2 ранга Беклемишев:

В Америке все офицеры, обучающиеся в минном классе, обязательно проходят курс подводного плавания...»

«Председатель:

Да, нужно ввести у нас, чтобы подводное плавание входило в программу минного класса».

«Контр-адмирал Вирениус:

Как же решить относительно построек? Строить ли нам тип Бубнова и Беклемишева в 380 тонн или подождать постройки лодки Лэка в 400 тонн».

«Председатель:

Найдутся ли у нас деньги для постройки лодок Бубнова в 380 тонн и 130 тонн, если считать цену первой в 800 000, а второй в 300 000 рублей?»

В итоге совещание «постановило:

К новым постройкам лодок теперь не приступать, а ожидать осени 1906 года, для окончательного выяснения на практике лучших типов лодок.

Заказать теперь же, если есть деньги, две лодки типа Бубнова и Беклемишева, одну – в 380 тонн и другую – в 130 тонн.

В особой комиссии разработать организацию отряда и школы подводного плавания».

Уже на второй день после совещания у Морского министра из Главного Морского штаба в Главное Управление Кораблестроения и Снабжения поступило распоряжение

№ 3833 от 2 сентября 1905 года с приказанием доложить в Главный Морской штаб «Имеются ли на эту постройку свободные средства?».

И в этот же день из Главного Морского штаба Главному Командиру флота и портов и Начальнику морской обороны Балтийского моря поступило приказание:

«...По возвращению транспорта «Хабаровск» в городе Кронштадт обратить его в плавучую школу подводного плавания, сделав необходимые переделки, по указанию контр-адмирала Щенсновича».

А уже 13 сентября 1905 года было представлена «Комплектация Учебного отряда и корабля Подводного Плавания». «Комплектация...» включала перечень:

II. Нижние чины роты постоянного состава:

- Машинный кондуктор – 1
- Старший содержатель по машинной части – 1
- По минно-артиллерийской части – 1
- Боцман – 1
- Минер – 2
- Рулевой – 5
- Старший водолаз – 1
- Водолаз – 1
- Матросы 1 и 2 статьи – 12

Нестроевых:

- Подшкипер – 1
- Баталер – 1
- Фельдшер – 1
- Санитар – 1
- Кок – 2

Машинной команды:

– Машинный квартирмейстер – 2

– Рядовых – 8

Трюмных:

– Хозяев отсеков – 1

III. Офицерский обучающий состав:

Заведующий обучением – 1

А). Управление подводной лодкой – 1

Б). Моторы и машины – 1

В). Электротехника – 1

IV. Переменный состав офицеров:

Лейтенантов – 10

Мичманов – 10

V. Нижние чины роты переменного состава:

– Фельдфебель, заведующий уч. частью – 1

– Инструкторов – 11

– Инструкторов на каждые 8 чел. – 19

– Вольнонаемных мастеровых из числа нижних чинов в запасе, отлично знающих подводное плавание – 4

VI. Обучающихся:

– Кондукторов – 5

Специальности:

– Рулевых – 30

– Водолазов – 10

– Минеров – 30

– Машинистов – 40

– Минных машинистов – 40

VII. Расходы: В год

На приобретение новых приборов 2000 руб.

На учебные и хозяйственные надобности 1000 руб.

Лекторам, приглашенным для чтения лекций 200 руб.

На вознаграждение за сообщения по нововведениям
в деле подводного плавания 250 руб.

На издание известий по делу подводного плавания
и другие учебные расходы на уплату за переводы 2000
руб.

На печатание известий и руководств по делу
подводного плавания 3000 руб.

ИТОГО: 9450 руб.

13 сентября 1905 г. Заведующий Подводным Плаванием
контр-адмирал Щенснович

На основании «Комплектации...» был разработан проект
Устава Учебного отряда Подводного плавания, в котором го-
ворилось, что учитывая: «большое разнообразие техники на
подводных лодках, один инструктор не может и не в силах
вместить в себя познаний, необходимых учителю по разно-
образным типам: 1) мин Уайтхеда, 2) моторов, 3) минных ап-
паратов, 4) динамо, 5) прожекторов, 6) электрической уста-
новки и освещения, 7) вторичных элементов всевозможных
систем, 8) водолазного дела, 9) револьверов и пушек, для
необходимо иметь три класса: А) Класс управления лодкой,
Б) Класс минно-моторный, В) Класс минный...»

Разрабатывались и уточнялись «Программы испытаний подводных лодок». Так «Программа испытаний миноносца (подводной лодки. – А.Л.) «Осетр» включала:

А.

1). Испытания воздухопровода высоким давлением, около 1800 фунтов на кв. дюйм и низкого давления – давление 90 фунтов на кв. дюйм.

2). Испытания балластной систерны давлением 75 фунтов на кв. дюйм.

3). Испытание всех остальных систем давлением 10 фунтов на кв. дюйм.

4). Испытания воздухонепроницаемых переборок...

Б.

1). Определить продолжительность времени для перехода из надводного в боевое и подводное положение и обратно.

2). Определение запаса плавучести...

3). Сделать последовательно один за другим два минных (торпедных. – А.Л.) выстрела из двух носовых аппаратов в подводном состоянии...

4). Определить скорость надводного плавания под бензиномотором при 6-часовом испытании....

...

7). Произвести зарядку аккумуляторов на ходу...

...

9). Определить скорость подводного плавания разрядкой 350 ампер и продолжительность этого плавания, имея пери-

скоп над водой и управляясь под перископом.

...

13). Произвести накачивание сжатого воздуха в воздухохранители до полного давления.

...

16). Сделать погружение лодки и пребыть на глубине 20 сажень не менее $\frac{1}{2}$ часа.

20). Открыть люк в водолазном отделении и спустить водолаза.

Первоначально подводные лодки относились к классу миноносцев. Но к 1906 году российский флот имел уже двадцать таких подводных миноносцев, поэтому в марте 1906 года Морским министром вице-адмиралом А.А. Бирилевым был подписан Приказ № 52 от 19.03.1906 года:

«Государь император в 6-й день марта сего года Высочайше повелеть соизволил:

Включить в высочайше установленную в 30-й день 1891 года классификацию судов военного флота разряды:

а)...

б) подводных лодок.

2) Во второй разряд (перечислить) миноносцы «Дельфин», «Касатка», «Фельдмаршал граф Шереметев», «Скат», «Налим», «Окунь», «Макрель», «Сом», «Стерлядь», «Лосось», «Белуга», «Щука», «Пескарь», «Осетр», «Бычок», «Плотва», «Палтус», «Сиг», «Кефаль», «Форель».

К этому времени нашей промышленностью было освое-

но производство электродвигателей и электрических аккумуляторов, позволяющих обеспечить движение подводной лодки в подводном положении, двигателей внутреннего сгорания, пригодных в качестве двигателей надводного хода. В качестве подводного оружия для подводных лодок наиболее эффективными оказались самодвижущиеся мины Уайтхеда (торпеды. – А.Л.), которые позволяли атаковать надводные суда как стоящие на якоре, так и движущиеся в открытом море.

Командиры подводных лодок научились выходить в минную (торпедную. – А. Л.) атаку по кораблям учебного отряда. На Черном море в качестве мишени выделялся крейсер «Память Меркурия». Командиры не только получали навыки, но и психологически готовились к борьбе с крупными боевыми кораблями. Бывало, дорогостоящие самодвижущиеся мины (торпеды. – А. Л.) теряли герметичность и тонули. Их списывали за счет казны, даже если в результате расследования устанавливали ошибку офицера, но его оправдывали как ученика. Такой подход к делу воодушевлял подводников на более совершенное владение оружием.

Русские подводники тщательно изучали зарубежный опыт подводного плавания.

В июле 1905 года Морским Ученым отделом Главного Морского Штаба был подготовлен перевод со шведского, информации об испытаниях в Ньюпорте американской подводной лодки «Фултон» производства изобретателя Голланда:

«Опыты продолжались целую неделю. Море было беспокойное, погода бурная и дождливая... После опытов с быстротой и поворотливостью последовали опыты с минами, причем по заключению экспертов, лодка и в этом отношении удовлетворила всем требованиям... После отдачи выстрела с миною, направленною против фиктивного неприятеля, подводная лодка шла далее и вынырнула опять после 3 миль. «Фултон» держался под водою 3 часа 40 минут. В заключении «Фултон» провел на дне морском с 15-ю человеками команды целую ночь, всего 12 часов 20 минут. ...В это время готовилась на лодке пища...».

Эта информация подтверждала технические характеристики иностранных подводных лодок и возможность их применения в боевых условиях. Но наша подводная лодка «Дельфин», построенная в одно время с американской лодкой, по своим тактико-техническим характеристикам превосходила «Фултон» и была вооружена двумя минными аппаратами конструкции Джевецкого, с двумя самодвижущимися минами Уайтхеда, калибром 450 миллиметров. Экипаж составляли два офицера и 20 нижних чинов.

Как показал опыт эксплуатации, главным, первоочередным делом была разработка, как сейчас бы сказали, пошаговых инструкций эксплуатации оборудования подводных лодок, в которых каждый шаг выверен на собственном, часто трагическом опыте, командиров и экипажей. Особая роль при погружении и всплытии лодки принадлежит команди-

ру подводного корабля. Так, «Инструкция для лодок типа «Осетр», требовала следующих действий от командира лодки при погружении:

ПОГРУЖЕНИЕ

Командир лодки приступая к погружению должен лично убедиться:

- 1). Заряжены ли аккумуляторы.
- 2). Хорошо ли задраены палубные люки.
- 3). Достаточен ли запас воздуха в воздухохранителях, то есть не меньше 800 фунтов.
- 4). Сняты ли стопора с гидропланов.
- 5). Закрыты ли все напускные клапана.
- 6). Сняты ли и закрыты ли глухими крышками палубные вентиляторы, штурвал и телеграф.
- 7). Пущен ли воздух в автоматический воздушный клапан и замкнута ли цепь соленоида.
- 8). Желательно, чтобы при неполном запасе бензина, весь имеемый бензин находился в четырех средних систернах; перегонка бензина из крайних в средние систерны достигается приданием лодки продольного крена.
- 9). Готов ли перископ к действию, то есть протерты стекла и продут ли он сухим воздухом.

ПРИМЕЧАНИЕ: Во время спуска командир, находясь в рубке, отдает приказание о наполнении систерн, не допуская продольного крена более 2-х градусов, и следит за указаниями глубометра. Помощник командира находится в от-

делении якорных моторов, передает приказания командира и следит за точным их исполнением.

Команда находится по местам согласно расписания для погружения: после остановки бензиномоторов лишние люди переходят в командное помещение и весь личный состав не меняет своих мест до полного удифферентования лодки.

Во время подводного плавания большое перемещение людей не допускается, за чем обязан следить помощник командира или лицо, которому это будет специально поручено. Переход одного человека из носа в корму особого значения для дифферента не имеет.

ВСПЛЫВАНИЕ

1). Остановить ход, при этом лодка всплывает до края рубки (боевое положение).

2). Продувают воздухом балластную систерну и закрывают ее кингстон.

3). Продувают воздухом кольцевую систерну (если она была наполнена).

4). Открывают воздушные клапана наблюдательной рубки.

5). Выкачивают помпами воду из междупалубного пространства, действуя бензиномоторами, предварительно открыв атмосферные клапана масляных и бензиновых систерн.

ПРИМЕЧАНИЕ: Для более быстрого удаления воды из междупалубного пространства можно его продувать воздухом.

6). Открывают люк рубки.

.....
10). Открывают палубные люки, выносят штурвал и телеграф на рубку, кладут стопора на гидропланы.

11). Переставляют шаг винта на 3 фута.

12). Нажимают до места нажимное кольцо сообщительной муфты и переходят на бензиновый двигатель.

Подобные инструкции определяли порядок действий при погружении, всплытии, при зарядке и разрядке аккумуляторной батареей типа Гоульда и многое другое...

Очень важным было изучение практического опыта плавания подводных лодок. Этот бесценный опыт, выявленные в ходе плавания недостатки и особенности работы агрегатов и узлов позволяли экипажам других лодок эффективно использовать его на своих кораблях.

ПЛАВАНИЕ МИНОНОСЦА «ЩУКА»

С 30 мая по 18 июля 1905 года.

30 мая в 8 ч. утра вышли с завода на буксире парохода «Силач»... У Литейного моста отдали буксиры и пошли под электромотором средним ходом...

Погода тихая, солнечная, без зыби, бриз с берега в море.

31 мая в 7 ч., снялись с бочки для следования в Биорке под электромотором.

Пройдя Толбухин маяк, пошли на мерную милю... Бензиномотор долго не мог быть пущен в ход, потому что в малую бензиновую систерну попала вода, и так как приемная труба бензиномотора проложена по самому дну систерны, так

в начале шла вода. Вода попала в систерну через вентиляционный клапан систерн, когда шли из Петербурга в Кронштадт, вследствие того, что отверстия вентиляционной трубы проходят по самому дну настройки, и всякая волна может влиться туда, ее продолжить до верха надстройки и таким образом избежать этого на будущее время.

1 июня в 6 ч. утра начали постановку перископа... В 3 часа начали учебные погружения. Погружались пять раз до дна; глубина была 43–45 футов... Лодка не текла в корпус нигде...

2 июня с 6 ч. до 8 ч. занятия с командой в присутствии офицеров на лодке по специальности... в 1 ч. 15 мин. пустили в ход бензиномотор и начали зарядку аккумуляторов... Мичман Рогге читал всей команде на лодке описание миноносца «Стерлядь»... Погода отвратительная – дождь.

3 июня... вышли в море 8 ч. 45 мин. пошли средним ходом 62 вольта 300 ампер 360 оборотов. Ходили на мерную милю...

4 июня в 2 ч. 30 мин. двинулись в море. Начали погружаться на ходу, в 3 ч. 8 мин. погрузились... Корпус держал давление очень хорошо.

5 июня... Минные машинисты и офицеры кончили прокачку мин в 6 ч.

6 июня в 6 ч. офицеры начали погрузку мин (торпед. – А. Л.)... Вчера и сегодня – шквалы с дождем.

7 июня в 8 ч. 35 мин. отошли от пристани на стрельбу

минами. В 8 ч. 55 мин. выстрелили первую мину, в начале шла неровно, но затем взяла верное направление и прошла правильно все три кабельтова.

Выстрелили вторую мину, выйдя из аппарата, моментально зарылась и была поднята водолазами, оказалось, по недосмотру рули были застопорены на 1 миллиметр, вниз. Стреляли третью мину, не стопорив рулей с указателем на «0». Мина пошла верно и прошла верно все расстояние...

8 июня ... в 1 ч. 45 мин. отошли от пристани... Начали погружение в 1 ч. 54 мин, кончили и пошли под водой... в 2 ч. 23 мин. дали выстрел в мишень длиной 150 фут. из под воды мина пошла верно и прошла мишень.... В 2 ч. 40 мин. второй выстрел. Мина из аппарата, как потом оказалось, не вышла, так как впускной кран мастеровой не открыл.... Пробыли на грунте до 5 ч. 45 мин.

9 июня. Минные машинисты чистили мины.... Разобрали перископ...

10 июня начали переделку осушителя перископа...

С 11-го по 14-е готовились к официальным испытаниям...

15-го начались официальные испытания. Они начались с определения запаса плавучести, который оказался равен 23 тоннам.... Затем провели стрельбу минами... мины пошли очень хорошо и прошли через мишень длиной 150 футов с расстояния около 3-х кабельтовых, промежуток между выстрелами 15 минут. Время перехода из надводного положения в подводную 4 минуты 20 сек. ...

16-го июня производили погружение без хода, причем миноносец погружался медленно. Погружение совершалось медленно, чтобы не дать большого ускорения лодке, и она не могла перейти за назначенную глубину 90 ф. или удариться о дно...

17 июня в 9 ч. 30 мин. начали зарядку батареи и кончили в 2 ч. 20 мин., затем качали воздух в воздухохранители, предварительно выпустив его весь...

18 июня начали зарядку на ходу...

19 июня ... подняли флаг и вымпел. Вышли в море... погрузились, дали ход и начали подводный пробег... Дали ход электромотору... держали глубину с точностью до 6 фут».

В период с 20 июня по 24 июня на подводной лодке «Щука» производилось обучение экипажа лейтенанта Андреева:

«Управлялся и погружался лейтенант Андреев почти совершенно самостоятельно со своей командой и только под конец входа в пролив... я его сменил», докладывал командир лодки лейтенант Ризнич.

25 июня в 6 ч. утра заряжали батарею... отошли от пристани ... Лейтенант Андреев управлялся самостоятельно и хорошо, плавучесть держал меньше нормального (300 ф.) на 50 футов. На рулях правили хорошо. Перископ затуманился было, но был просушен на ходу очень удачно.... Считаю обучение законченным и только наблюдение ограничиваю своим присутствием и занятием с командой на берегу. Погода очень свежая...

В период 26 июня по 3 июля на лодке «Щука» проводились работы по покраске, ремонту техники, заправке бензином...

29 июня... Мотор, вследствие попавшей через вентиляционный клапан воды, отказался работать, и только по прокачке бензина можно было пустить бензиномотор.

Во время продувания газолиновой систерны по неосторожности минно-машинного квартирмейстера Акимова от искры папиросы загорелся бензин вокруг лодки. Огонь был потушен Акимовым и Аксеновым.

4 июля в 1 ч. дня отошли от пристани... Машина работала безукоризненно...

5 июля... Ночью шли под перископом... Выяснились трудности идти ночью с перископом.

6 июля в 8 ч. утра начали зарядку воздухоохладителей, в 8 ч. 30 мин. разобрали компрессор и исправили пропускной сальник...

7 июля... Вертикальные рули были неисправны... Удалось их привести в исправность.

8 июля... Погрузились... Под водой пробыв 10 часов, хотя большой нужды в этом и не было для опыта. ... Пользовались клозетом —

действовал исправно...

9 июля комиссия приступила к выполнению третьей части Программы... Команда отвечала очень удачно. Экзамен

кончился в 11 часов...

10 июля начали чистку и приборку миноносца. Во время чистки распределительной доски старший минный квартирмейстер 1 ст. Сорокин ножом задел за контакты и обжег себе два пальца; один из контактов наполовину расплавился.

11 июля готовились к походу. Зарядили воздухохранители и батареи...

12 июля в 3 ч. 45 мин. ночи снялись с якоря для следования в Кронштадт. Весь переход погода хорошая – море спокойно. ...В 8 ч.

ошвартовались у пристани Невского завода. Расход бензина 45 пудов.

С 13 июля по 18 июля устраняли замеченные недостатки.

18 июля сдал миноносец «Щука» лейтенанту Андрееву.

Лейтенант Ризнич.

На Невском заводе устранили все замечания, выявленные в ходе испытаний подводной лодки «Щука», используя полученные технические решения при постройке следующих лодок.

Высокая пожароопасность применения на подводных лодках газолиновых моторов постоянно волновала инженеров-проектировщиков и офицеров экипажей. Осенью 1905 года Морской Ученый отдел Главного Морского Штаба перевел и распространил среди подводников статью из английской прессы «Заметки об опасности употребления газолино-

вых двигателей на подводных лодках»:

«В обществе корабельных инженеров в Англии, ...разбирая причины несчастных случаев с подводными лодками, указывают и на опасность, представляемую газолиновыми двигателями, а также и на те меры предосторожности, которые необходимы при употреблении газа как топлива машин на подводных лодках.

Прежде всего нужно указать, что подводные лодки строятся для боя..., а следовательно, при проектировании их ... главными достоинствами проектов лодок должны быть тактические и боевые их качества, совместно с безопасностью плавания, при всяких условиях службы, не требуя трудновыполнимых мер предосторожности.

Подводные лодки главным образом подвергаются двум опасностям: 1-я от попадания воды внутрь лодки и 2-я – взрыв. ...Замкнутое пространство и незначительный запас плавучести подводных лодок увеличивают эти опасности.

...Причин взрыва можно предположить три:

1). От смеси паров газа в воздухе вследствие течи систем и труб.

2). Воздействие смеси водорода с воздухом из аккумуляторов во время зарядки или разрядки, в случае попадания в них воды.

3). Недостаточная прочность резервуара сжатого воздуха. Для взрыва необходимо, чтобы была течь газа и искра, которая зажгла бы смесь газовых паров с воздухом.

Течь газolina тотчас узнается по запаху, а следовательно, тотчас не может быть уничтожена, но, собственно говоря, течи газolina не должно быть, коли только систерны и проводка проектированы правильно.

...Взрыв на (английской. – А. Л.) лодке «А 5» объясняется... непростительной небрежностью. Течь газolina была через дурно пригнанный сальник газolinoвой помпы, пары газolina наполнили все пространство настолько, что с одним человеком сделался обморок, но несмотря на это, не приведя необходимой вентиляции, стали пускать в ход главный мотор и образовавшаяся искра произвела взрыв.

Если бы следовали... простым инструкциям, взрыва не могло бы случиться.

...Бензин или газолин обладает неоценимым качеством при смешении с воздухом сгорать почти моментально и при этом без остатка. Он не требует для начала действия ни нагревания, ни высоких давлений, коих требуют все тяжелые масла, употребляемые для приведения в движение машин. Не всякая смесь газolina с воздухом дает взрыв. Необходимо известна пропорция, совершенно определенная, чтобы искра зажгла ее, необходимо, чтобы испаритель был правильно урегулирован...

...Мы не будем бояться строить и устанавливать на наши лодки газolinoвые машины».

Подобного рода статьи лишний раз напоминали экипажам лодок о необходимости скрупулезно следовать инструкци-

ям при эксплуатации машин и механизмов и технике безопасности, особенно топлива и масел на подводных лодках, подчеркивая недопустимость малейшей небрежности, ибо в подводном деле нет мелочей.

В феврале 1906 года Специальная комиссия внесла на рассмотрение Государственного совета проект организации Учебного отряда Подводного плавания. 27 марта 1906 года император Николай II утвердил Указ о создании в городе Либаве Учебного отряда Подводного плавания и утвердил штат Учебного отряда. Через два месяца утвердили «Положение об Учебном отряде Подводного плавания». Отряд должен был готовить командиров подводных лодок, а также специалистов-подводников рядового и старшинского состава различных специальностей: рулевых, электриков, минных (трюмных) машинистов, мотористов и машинистов самостоятельного управления, заменявших на первых порах инженер-механиков, так как офицеров инженер-механиков назначали на корабли, имеющие общую мощность главных механизмов не ниже 500 л.с., а таких установок на лодках в те годы еще не было. В последующем Учебный отряд готовил и инженер-механиков подводников.

На учебном корабле «Хабаровск» организовали классы для офицеров и школу для обучения команд. Проводили лекции для офицеров и уроки для команд. Устройство подводной лодки сначала изучали по чертежам и только после этого переходили к практическому изучению материальной

части непосредственно на лодках. В состав Учебного отряда входили подводные лодки «Белуга», «Пескарь», «Стерлядь», «Сиг» и «Лосось».

Прием офицеров для обучения по программе класса Подводного плавания осуществлялся по представлению командования с прежнего места службы, личному добровольному желанию, без проведения каких-либо вступительных экзаменов. В классе преподавались дисциплины: устройство подводных лодок, двигатели внутреннего сгорания, электротехника, минное оружие, водолазное дело, гигиена подводника.

К 1908 году система и порядок обучения в отряде несколько изменились: поступившие в отряд офицеры-слушатели с начала ноября до начала апреля теоретически изучали механизмы и технику, одновременно изучая устройство подводных лодок всех типов, используя зимний период ремонта, когда механизмы лодок были разобраны и доступны осмотру. Во второй период занятий, продолжавшийся с апреля по сентябрь включительно, офицеры-слушатели распределялись по подводным лодкам отряда, причем сначала исполняли на них обязанности специалистов-матросов: рулевых, торпедных, машинных, электромеханических и водолазных частей. В одном из приказов контр-адмирал Э. Щенснович писал: «Офицеры подводного плавания... должны управляться всеми механизмами и лодками самостоятельно, без какого-либо участия нижних чинов. С этой целью для обучения г.г. офицеров лодки должны выходить в море, не имея

ни одного нижнего чина и только в должности как офицерские, так равно и должности нижних чинов, должны быть замещены на лодках офицерами согласно расписания...» Затем офицеры практиковались в управлении лодкой и в стрельбе самодвижущимися минами по неподвижной и подвижной цели. Во второй половине июля и в августе, после изучения лодок, офицеры знакомились с условиями службы на них в базах и походах.

Обучающийся офицерский состав комплектовался из офицеров надводного флота, выразивших желание служить в подводном плавании и удовлетворявших по состоянию здоровья особым условиям службы на подводных лодках. Кроме того, требовалось, чтобы офицер, поступающий в число слушателей, прослужил предварительно на надводных кораблях не менее трех лет.

Офицер Российского императорского флота Г. Граф в своей книге «Императорский Балтийский флот между двумя войнами. 1906–1914 гг.» вспоминал: «В то время подводные лодки появились впервые, и молодые офицеры, учитывая их громадное боевое значение в будущем, стали стремиться попасть в отряд (Учебный отряд Подводного плавания. – А.Л.), чтобы сделаться подводниками. Лодки, конечно, были еще очень примитивные, водоизмещением 150–200 тонн, и на них было плавать далеко не безопасно. При испытаниях было уже несколько несчастных случаев, но плавать под водой казалось очень интересным. Мы с приятелем»

лем, мичманом Коссаковским, тоже пришли к убеждению, что отчего бы и нам не пойти по подводной части... Поэтому раньше, чем подать официальные рапорты, решили пойти к начальнику отряда и заручиться его согласием взять нас в число слушателей. Адмирал держал свой флаг на транспорте «Хабаровск», который стоял в канале у самого аванпорта и служил маткой для подводных лодок. Весь личный состав подлодок жил на нем, так как на самих лодках жить было нельзя. С большим волнением мы ожидали, пока офицер ходил докладывать адмиралу... Наконец нас позвали в каюту адмирала. Он сидел за письменным столом и при нашем появлении сейчас же начал нас оглядывать испытующим оком. Мы поклонились и стояли навытяжку. Он не особенно приветливо кивнул головой и отрывисто сказал: «Садитесь»... Добрый час он мучил нас, задавая каверзные вопросы по устройству судов, на которых мы служили. Наконец сурово сказал: «Хотя вы и мичманы и вам следовало бы послужить вахтенными офицерами на больших кораблях, но можете подать рапорты о зачислении в отряд; с моей стороны препятствий не будет». ...Через несколько дней я попробовал было заикнуться командиру, что собираюсь подать рапорт о зачислении в подводное плавание. Он так на меня обрушился... и заявил, что он меня не отпустит. После этого я решил отложить всю эту затею».

Офицеры флота, собранные в Офицерском классе Учебного отряда Подводного плавания, занимались не только

личной подготовкой как специалисты-подводники, но также привлекались к выработке и развитию концепции использования подводных лодок в войне на море. Общая продолжительность прохождения курса офицерами составляла десять месяцев. В начале октября особая комиссия от флота проверяла знания офицеров, закончивших курс обучения. Выдержавшие испытания назначались на подводные лодки и получали звание «Офицер подводного плавания».

С целью повышения авторитета офицеров-подводников приказом № 19 от 26 января по Морскому ведомству был утвержден специальный нагрудный знак для офицеров, удостоенных звания «Офицер подводного плавания».

«Государь Император в день 26 января сего года, Высочайше соизволил утвердить нагрудный знак... для офицеров флота, успешно выдержавших выпускные практические испытания и удостоенных звания Офицеров подводного плавания. О таком Высочайшем соизволении объявляю по Морскому ведомству для сведения и руководства.

Подписал Морской министр, Свиты Его Величества контр-

адмирал Воеводский».

Нагрудный знак представлял собой серебряный 84-й пробы круг, образованный якорь-цепью, внутри которого были вертикально размещенный и обвитый канатом якорь Холла и горизонтально расположенный силуэт подводной лодки. На

обороте знака, в середине имелся стержень с винтовой нарезкой и гайкой с двумя обушками, для закрепления на мундире. Означенный знак носился офицерами-подводниками на правой стороне груди.

Ученики-подводники комплектовались из специалистов надводного флота, окончивших ранее минную, машинную или водолазную школы, при этом прохождение курса делилось на два периода. В течение первого периода подводники изучали устройство лодок всех типов и их механизмы, а также особенности своей специальности применительно к подводному плаванию. После экзаменов, во второй период занятий, учеников разделяли по лодкам, где они закрепляли на практике свои специальные знания. Ученики комплектовались преимущественно из специалистов старшинского звания, желающих служить на подводных лодках, прошедших медицинской отбор и годных к службе по состоянию здоровья. По итогам обучения специальная комиссия проверяла знания моряков, закончивших курс обучения.

Не менее важным делом была подготовка и слаженность действий экипажа подводной лодки в целом. С этой целью разработали документ: «Курс подготовки подводных лодок», который предусматривал все этапы подготовки по принципу «от простого к сложному», со сдачей лодкой соответствующих «задач», принимаемых штабом и флагманскими специалистами соединения подводных лодок.

Впервые «задачу № 1» сдала подводная лодка «Щука» под

командованием лейтенанта И.И. Ризнича в июле 1905 года.

В Российском Государственном архиве ВМФ сохранился рапорт контр-адмирала Э.Н. Щенсновича в Главный Морской Штаб от 30 июня 1905 года:

«...Для осмотра с целью определить степень подготовленности командира, офицеров и команды миноносца «Щука» прошу Главный Морской Штаб о назначении комиссии от Флота. Проект программы такого осмотра представляю.

Заведующий подводным плаванием контр-адмирал Щенснович».

Учебная база отряда Подводного плавания постоянно совершенствовалась и расширялась. Для занятий офицеров-слушателей и учеников построили классы: минный, электротехнический, машинный, аккумуляторный, оборудовали лабораторию для исследования топлива и смазочных масел. В мае 1913 года начальником Учебного отряда Подводного плавания был назначен капитан 1-го ранга Е.Н. Одинцов, боевой офицер и отличный организатор, до этого служивший помощником начальника Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота.

Евгений Николаевич Одинцов по окончании Морского Корпуса плавал на транспорте «Артельщик» и на миноносце «Анакрива» в 1890 году. В январе 1891 года произведен в лейтенанты. Минный офицер миноносца «Гогланд»,

минный офицер крейсера «Опричник», канонерской лодки «Бобр», крейсера «Память Азова». В 1902 году назначен старшим офицером крейсера «Гайдамак». В январе 1904 года произведен в капитаны 2-го ранга. Участник обороны Порт-Артура. Находился в плену в Японии до октября 1905 года. По возвращению из плена был зачислен в 8-й флотский экипаж. С мая 1907 года по сентябрь 1909 года командовал минным заградителем «Енисей». В марте 1909 года произведен в капитаны 1-го ранга.

С октября по май 1913 года – помощник начальника Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота. 7 мая 1913 года капитан 1-го ранга Е.Н. Одинцов назначается начальником Учебного отряда Подводного плавания.

Храбро воевавший офицер, Евгений Николаевич за годы службы был награжден орденами Св. Станислава 3 ст. в 1893 году, Св. Анны 3 ст. в 1897 году, Св. Станислава 2 ст. в 1903, Св. Владимира 4 ст. в 1904, Св. Анны 2 ст. с мечами и бантом в 1907 году, Св. Владимира 3 ст. в 1912 году и Золотой саблей с надписью «За храбрость» в 1905 году.

С назначением капитана 1-го ранга Одинцова начальником Учебного отряда Подводного плавания все кандидаты для обучения на офицеров подводного плавания начали проходить вступительную проверку по предметам: алгебра, геометрия, тригонометрия и физика. В ходе теоретического

обучения слушателям преподавали электротехнику и радиотелеграфное дело, устройство лодки, двигатели внутреннего сгорания, термодинамику, минное дело, взрывчатые вещества, перископы, тактику подводных лодок, тактику флота, теорию подводного плавания, девиацию компасов, жизненно важный курс гигиены подводников и подачу первой помощи. На освоение этого курса офицерам давалось десять месяцев, матросам —

от четырех до десяти месяцев в зависимости от специальности. Офицеры учились весьма интенсивно, ибо за неполный год обучения им приходилось учиться в двух классах.

В первом — давалась теоретическая подготовка, во втором —

отрабатывалось практическое плавание на подлодках. Теоретическое обучение завершалось экзаменами по прослушанным курсам. Практическое обучение завершалось учебными стрельбами самодвижущимися минами. Офицерам приходилось сдавать еще специальный экзамен, который принимала комиссия, сформированная Главным морским штабом на звание «Офицера подводного плавания».

Служба на подводных лодках давала привилегии, которые облегчали несение службы во время стоянок в порту. В приказе Морского ведомства № 359–360 от 1913 года указыва-

ются: «... Чины подлодок и чины для обслуживания дивизионов подлодок освобождаются от всех внешних нарядов, за исключением нарядов для надобностей подводных лодок».

С началом войны подготовку офицеров в Учебном отряде перевели на военную восьмимесячную программу. Для практической отработки навыков использовались боевые лодки бригады Балтийского флота.

Для развития подводного флота требовалось создание не только системы обучения офицерского состава и нижних чинов для службы на подводных лодках, но и системы спасения людей и лодок в случае аварий. Идею строительства специализированного спасательного судна выдвинул в 1909 году командир подводной лодки «Кефаль» В.А. Меркушов. В 1911 году был разработан проект, который оказался лучшим на конкурсе, и 5 мая 1912 года на Путиловской верфи в Санкт-Петербурге приступили к постройке спасательного судна «Волхов», созданного специально для подъема затонувших подводных лодок водоизмещением до восьмисот тонн. Судно катамаранного типа «Волхов» водоизмещением три тысячи двести тонн, длиной девяносто шесть метров и шириной в миделе восемнадцать метров, состояло из двух соединенных в носу и в корме корпусов, между которыми поднимали затонувшую подводную лодку. Мощные лебедки обеспечивали подъем с глубины пятидесяти пяти метров в течение двух часов, а две установленные на судне помпы для откачки из затонувшей лодки воды выбрасывали по

три тысячи тонн в час каждая. На «Волхове» имелись мастерская с полным оборудованием для производства необходимых работ под водой с помощью пневматики, лазарет на тридцать человек, жилое помещение для команды одной лодки, запасные каюты для офицеров. Кроме того, на судне имелись цистерны для двадцати тонн нефти и запас смазочного масла для подводных лодок. С 1915 года «Волхов» использовался как плавучая база подводных лодок, транспортируя до десяти запасных самодвижущихся мин, топливо и другие запасы. Впервые «Волхов» был применен как спасательное судно при подъеме в июне 1917 года подводной лодки АГ-15, затонувшей у Аланских островов. Следующая спасательная операция была произведена 24 сентября 1917 года, когда с глубины тринадцать метров была успешно поднята затонувшая при навигационной аварии подводная лодка «Единорог» типа «Барс». Тем самым практически была подтверждена необходимость иметь на флоте специализированное спасательное судно.

Историческая справка

31 декабря 1922 года спасательное судно «Волхов» было переименовано в «Коммуну». В 1928 году им была поднята подводная лодка L-55. В апреле 1933 года с глубины восемьдесят четыре метра подняли затонувшую подводную лодку «Рабочий». В годы Великой Отечественной войны «Коммуна» служила в составе Балтийского флота, обеспечивая докование подводных лодок типа «Малютка». В конце нояб-

ря 1956 года «Коммуна» с глубины сорок пять метров подняла протараненную эсминцем подводную лодку «М-200», а в октябре 1957 года с глубины семьдесят три метра была поднята лодка «М-256». В 1967 году спасательное судно «Коммуна» было передислоцировано из Кронштадта в Севастополь на Черноморский флот. В 1973 году судно переоборудовали в носитель подводных аппаратов «Поиск-2». В 1977 году «Коммуна» подняла со дна с глубины почти два километра потерпевший аварию самолет Су-24. В настоящее время «Коммуна» находится в составе Черноморского флота как аварийно-спасательное судно, оснащенное спасательным глубоководным аппаратом АС-28.

17 ноября 1913 года на церемонии спуска спасательного судна «Волхов» со стапелей Путиловского завода, «крестной матерью» судна, разбившей о борт бутылку шампанского «на счастье», была дочь Николая II, великая княжна Мария. 14 июля 1915 года на «Волхове» подняли Андреевский флаг, и он вступил в строй Российского императорского флота. Может быть, именно с легкой руки великой княжны Марии, причисленной русской православной церковью к лику святых, судно до сих пор в строю и бороздит черноморские воды под Андреевским флагом и под покровительством Святой Марии.

Уникальное судно находится в строю Российского военно-морского флота и выходит в море уже 117 лет!

В начале июня 1909 года Тактико-технические элемен-

ты новой мореходной боевой подводной лодки для Черного моря, получившей наименование «Нарвал», были разосланы отечественным судостроительным заводам с тем условием, «чтобы строительство подводных лодок велось непременно в России». Заведующий подводным плаванием России контр-адмирал Э.Н. Щенснович писал: «Дело подводного плавания может жить самостоятельной жизнью, если мы будем строить лодку у себя дома и по нашим проектам, к чему мы уже имеем достаточно практики».

Через полтора месяца, в середине июля 1909 года, комиссия Морского Технического Комитета, возглавляемая капитаном 1-го ранга М.Н. Беклемишевым, рассмотрела шестнадцать проектов. Комиссия сразу отклонила проекты, в которых предлагалось использовать единый двигатель, а также предложения заводов, которые не занимались ранее подводным кораблестроением. Специальная подкомиссия в составе опытных офицеров-подводников, в которой председательствовал капитан-лейтенант А. О. Гадд, отдала предпочтение проекту подводной лодки водоизмещением четыреста девяносто тонн Невского завода и подводной лодке водоизмещением четыреста пятьдесят тонн Балтийского завода.

Сложные перипетии принятия этого решения подробно описаны в журнале «Военное обозрение» за ноябрь 2012 года в статье «Подводные лодки типа «Нарвал». Приведу некоторые выдержки: «Специалисты МТК при обсуждении протокола подкомиссии присоединились к мнению подводни-

ков, но 11 сентября капитан 1-го ранга, помощник начальника МГШ, Шталь А.В. потребовал увеличить скорость подводных лодок до 16/12 узлов. Правление Невского судостроительного и механического завода 6 ноября уведомило МТК, что постройка подводной лодки, имеющей такие характеристики, будет составлять около 1000 тонн. Предполагалось, что все предварительные проектно-конструкторские работы будут выполнены лишь при гарантии заказа. Также требовалось три дополнительных месяца для изготовления и испытания модели в Опытном бассейне. 26.11.1909 правление сообщило, что каждая из трех подводных лодок будет иметь водоизмещение 750/950 тонн при суммарной стоимости

2 250 000 рублей. Невский завод вместо проекта заявил только тоннаж и стоимость, в то время как Балтийский завод представил вполне конкретные разработки подводной лодки водоизмещением 600 тонн. Столь неправомерное деяние стало причиной энергичных протестов полковника Бубнова И.Г., который в докладной записке, поданной на имя генерал-майора Крылова А.Н., председателя МТК, 8 декабря 1909 года, в категорической форме требовал передать заказ Балтийскому заводу. Вице-адмирал Эбергард А.А. начальник МГШ поддержал мнение Бубнова И.Г., однако МТК продолжал переговоры с Невским заводом, главным образом, благодаря настойчивости Беклемишева М.Н., который небезосновательно полагал, что совершенно необходимо на

практике изучить лучшие зарубежные аналоги – подводные лодки типа «Холланд», которые предлагал создать Невский завод. 13 декабря 1909 года во время совещания у морского министра контр-адмирала Воеводского С.А. конкурентов примирили, решив заказать каждому заводу по три подводные лодки. Данное решение объяснялось разработкой в МГШ «Программы усиления Черноморского флота» (19 мая 1911 года последовало царское утверждение), предусматривавшей строительство шести подводных лодок».

В начале июня 1911 года на рассмотрение Морского Технического Комитета Невским заводом был представлен проект подводной лодки типа «Холланд-31А» с чертежами общего расположения. На совещании было признано целесообразным уменьшить скорость лодки до шестнадцати узлов в надводном положении и до одиннадцати узлов в подводном, увеличив при этом дальность подводного хода. Стоимость каждой подводной лодки Невского завода составляла один миллион шестьсот тысяч рублей. Сроки постройки, включая сдаточные испытания на Черном море, установили в двадцать восемь месяцев. Морской министр вице-адмирал И.К. Григорович распорядился выдать наряд на постройку трех лодок, при этом настояв на сокращении срока постройки до двух лет. Одновременно контр-адмирал М.В. Бубнов предписал Морскому Техническому Комитету обязать строителей в двухмесячный срок представить на одобрение Комитета подробные чертежи, расчеты и спецификации.

Через месяц 9 июля Главное Управление Кораблестроения выдало Невскому заводу наряд № 3413 на строительство трех подводных лодок для Черного моря типа «Холланд-31А», первый корпус – «Нарвал», второй – «Кит», третий – «Кашалот», со сроками готовности для проведения испытаний к июлю 1913 года. Первоначально на подводных лодках типа «Нарвал» должны были устанавливаться по два носовых и кормовых минных аппарата для самодвижущихся мин Уайтхеда, включая запасной комплект мин и два поворотных спаренных минных аппарата в надстройке, впереди и позади рубки. Но так как поворотные минные аппараты для подводных лодок в России не изготовлялись, Морской Технический Комитет потребовал от Невского завода проработать возможность замены поворотных минных аппаратов восемью минными аппаратами системы Джевецкого.

В ноябре 1911 года на Невском заводе закончили прокатку металла для корпусов подводных лодок. Корпусные конструкции и вспомогательные механизмы были изготовлены в срок. Правление Невского завода уведомило Морской Технический Комитет, что главными двигателями надводного хода на лодках типа «Нарвал» будут двухтактные дизели мощностью по 850 л.с. германской компании «MAN». Собрание Морского Технического Комитета, проведенное в октябре 1911 года, рассмотрело просьбу правления Невского завода и дало разрешение заказать в Германии главные двигатели надводного хода. Но при этом Морской Технический

Комитет поставил условие, что завод наладит у себя производство аналогичных дизельных двигателей и первые два изготовит за свой счет в качестве опыта.

В конце июля 1912 года Невский завод заключил с компанией «MAN» договор на изготовление шести двухтактных восьмицилиндровых дизелей мощностью 850 л.с. Общая стоимость договора составила восемьсот пятьдесят тысяч марок. Срок поставки первого дизеля определили в одиннадцать месяцев, последнего – шестого, через пятнадцать месяцев после начала строительства.

Постройка в Германии дизелей компанией «MAN» затянулась, что было связано с тем, что германская сторона всячески тянула с разработкой чертежной документации и выбором материалов для дизелей. Журнал «Военное обозрение» в статье «Подводные лодки типа «Нарвал» писал: «17 мая 1913 года Правление завода обратилось в подводную часть Главного Управления Кораблестроения и попросило срочно определить тип муфты сцепления. Это делало заказ коленчатых валов невозможным. В свою очередь компания «MAN» очень долго разрабатывала чертежи, искала пригодные сорта металла, организовывала литье заготовок. В итоге лишь в мае 1914 года была изготовлена первая пара двигателей, которые в Россию так и не были поставлены».

Главные электромоторы Невский завод заказал заводу «Симменс». Остальное электрооборудование поставляли Русское общество «Всеобщая компания электричества» и

«Шуккерт и Ко». Заказ на аккумуляторные батареи выдали фирме «Мэто». Кроме главных двигателей за границей, в Соединенных Штатах, заказали компрессоры, помпы и воздухохранители, на заводе «Оффичино Галилей» в Италии заказали перископы. Нужно отметить, что в то время заказ техники за рубежом был финансово выгоден, так как поставки по линии заказов Морского министерства таможенными пошлинами не облагались. Одновременно с этим на судомеханическом заводе в городе Николаеве подготовили место для сборки частей лодок, прибывающих из Петербурга.

18 октября 1913 года на стапелях Отделения Невского судомеханического завода в городе Николаеве состоялась торжественная церемония, посвященная началу сборки трех подводных лодок «Нарвал», «Кит» и «Кашалот». Подводные лодки типа «Нарвал» конструктивно выполнялись полуторакорпусными и имели двойной корпус лишь в средней части на протяжении чуть меньше пятидесяти процентов длины. Главные размерения подводной лодки составили: 70,2 x 6,5 x 3,4 метра. Носовая оконечность лодки выше ватерлинии разделялась водонепроницаемой горизонтальной палубой, где размещались приводы носовых горизонтальных рулей и надводного якоря. В пределах шпангоутов от 122 до 150 размещалась носовая цистерна главного балласта емкостью сорок девять тонн. В нижней части располагались носовые торпедные аппараты и подводный якорь. Корма лодки, шпангоуты от 0 до 26, имела аналогичную конструкцию и служила

кормовой цистерной главного балласта, емкостью пятьдесят тонн, через которую проходили кормовые торпедные аппараты и приводы горизонтальных и вертикальных кормовых рулей. В районе миделя между двумя плоскими переборками, от 26 до 27 шпангоута и от 121 до 122 шпангоута размещались кормовая дифференциальная цистерна емкостью почти четыре тонны и носовая – тоже емкостью четыре тонны, рассчитанные на глубину погружения сто метров.

При проектировании лодки начальник минного отдела Главного Управления Кораблестроения генерал-майор

А.А. Роммерт настаивал на установке торпедных аппаратов производства завода «Лесснер», а руководство Невского завода предлагало к поставке торпедные аппараты типа «Холланд», которые были на две тысячи шестьсот килограммов легче, поэтому Главное Управление Кораблестроения приняло решение установить торпедные аппараты американского типа, доработав их конструкцию. С целью быстреего введения в строй строящихся подводных лодок Морской Генеральный Штаб подготовил ряд предложений, включавших: установку вместо немецких дизелей «MAN», поставка которых сорвалась, в качестве главных двигателей двухсот пятидесяти сильные двигатели внутреннего сгорания, снятые с амурских канонерских лодок типа «Шквал»; установку вместо поворотных торпедных аппаратов, аппаратов Девецкого; изготовление в экстренном порядке аккумуляторов

для трех лодок; выдачу Невскому заводу наряда на круглосуточное проведение работ. Но несмотря на все прилагаемые усилия, к началу Первой мировой войны подводные лодки проекта «Нарвал» все еще находились на стапелях, продолжая строиться.

Сорванная Германией поставка главных двигателей для подводных лодок «Нарвал», «Кит» и «Кашалот» заставила Главное Управление Кораблестроения в начале ноября 1914 года заключить договор с американской компанией «Нью Лондон» на поставку двенадцати дизельных двигателей мощностью по сто шестьдесят лошадиных сил. Американцы выполнили договор, и в конце января 1915 года все двигатели были доставлены во Владивосток. Для установки двигателей и их наладки в Россию прибыла группа американских рабочих и техников под руководством инженера Р.Б. Гилмора. На верфи в Николаеве двигатели установили на фундаменты попарно, так чтобы кормовой дизель каждого борта работал прямо на гребной вал, а носовой дизель с ним соединялся посредством двух пар шестерен и передаточного вала.

20 июня 1915 года комиссия, возглавляемая контр-адмиралом А.А. Белоголовым, приступила к испытаниям подводной лодки «Нарвал». Спустя девять суток во время испытаний двигателей надводного хода на полный ход выявились дефекты в конструкции фрикционных муфт, служащих для передачи работы кормовых дизелей на передний ход. Испы-

тания прервали в связи с проворачиванием фрикционной муфты левого кормового двигателя. Муфта сильно разогрелась, и начали дымиться деревянные кулаки. Вскоре то же самое произошло и муфтой правого борта. Комиссия пришла к заключению, что «фрикционные муфты, имеющие данное устройство, представляют ненадежное сцепление». В начале июля 1915 года во время испытаний подводная лодка «Нарвал» развила скорость двенадцать узлов, но при остановке дизелей муфту левого борта в течение двадцати минут не могли разобщить. В отчете приемной комиссии отмечалось, что «передаточное устройство громоздкое, работает с сильным шумом, подшипники часто расшатываются».

В связи с военным временем, несмотря на ряд серьезных замечаний, подводная лодка «Нарвал» в середине июля 1915 года перешла из Николаева в Севастополь, где испытания продолжились по сокращенной программе до 23 августа, после чего подводная лодка «Нарвал» секретным приказом № 37 от 28 августа 1915 года была зачислена в действующий флот Черного моря. Подводная лодка «Нарвал» в окончательном варианте имела четыре встроенных трубчатых минных аппаратов и шесть наружных аппаратов системы Джевецкого, которые, к сожалению, имели ряд недостатков: ограниченная глубина погружения, гидродинамическое сопротивление, возможность обледенения и повреждения торпед, поэтому в последствие от этих аппаратов отказались. Боевые возможности лодки существенно повысили,

установленные на палубе перед и за рубкой орудия калибром 75-мм и 57-мм.

В конце октября 1915 года при переходе морем на подводной лодке «Нарвал» произошла серьезная авария – вышли из строя компрессоры, сломался коленчатый вал правого кормового дизеля, лопнули кронштейны опорных подшипников. Подводную лодку отправили в ремонт на верфь в город Николаев. Причину поломок расследовала специальная комиссия, возглавляемая капитаном 1-го ранга Я.С. Солдатовым, которая выявила причины аварии – заводкой дефект коленчатых валов, фундаментов и станин двигателей. Представитель американской фирмы «Холланд» инженер Р.Б. Гилмор, участвовавший в работе комиссии, пытался переложить вину на мотористов лодки, якобы нарушивших правила эксплуатации двигателя, но при разборке механизмов были обнаружены раковины и трещины коленчатых валов, станин и фундаментов. После ремонта носовые дизели на подводной лодке «Нарвал» соединили с динамо-машинами, поставленными на судостроительный завод для подводных лодок типа «АГ». Лодка «Нарвал» выходила в море лишь под кормовыми дизелями.

При надводном водоизмещении «Нарвала» в шестьсот двадцать одну тонну, подводном – в девятьсот девяносто четыре тонны и запасе плавучести в сорок пять процентов лодка кардинально отличалась от подводных лодок «Барс» и «Морж». У нее были явные преимущества по сравне-

нию с этими и другими подводными лодками: «Нарвал» отличался завидной мореходностью, повышенной живучестью за счет наличия водонепроницаемых переборок, быстрой погружения. Лодка хорошо управлялась в вертикальной плоскости, у нее было удобное размещение аккумуляторных батарей, хорошая вентиляция отсеков машинных отделений, улучшенные условия обитаемости, и, главное, впервые приборы управления были размещены в центральном посту управления, что позволяло командиру отлично чувствовать лодку и управлять ею. Рабочая глубина погружения лодки составляла сорок пять метров. В центральном посту размещалась система автоматического продувания цистерн главного балласта при превышении глубины погружения более пятидесяти метров. От автоматического клапана имелся привод в рубку, что позволяло командиру самостоятельно продувать цистерны на любой глубине. Запас сжатого воздуха был в 3,2 раза больше, чем на подводной лодке «Морж». Два перископа системы Герца позволяли вести круговой обзор поверхности моря и неба, а радиостанция с радиусом действия около ста миль, позволяла иметь устойчивую связь с кораблями флота. Экипаж лодки составлял тридцать пять человек.

Несмотря на изменения комплектации главных двигателей, «Нарвал» нравился командиру старшему лейтенанту

Д. Д. Кочетову, опытному и много плававшему подводни-

ку.

Дмитрий Дмитриевич Кочетов в мае 1907 года стал слушателем Офицерского класса Учебного отряда Подводного плавания, по окончании которого, в декабре 1907 года назначен помощником командира подводной лодки «Окунь». С июля 1910 года старший помощник командира подводной лодки «Акула». Произведен в лейтенанты 18 апреля 1910 года. В мае 1911 года лейтенант Кочетов назначен командиром подводной лодки «Почтовый». В ноябре 1911 года переведен на Черноморский флот и назначен командиром подводной лодки «Карп». В мае 1914 года убыл в Италию для приемки подводной лодки на заводе в городе Специи. Находился в командировке до декабря 1914 года. 11 февраля 1915 года назначен командиром новейшей подводной лодки «Нарвал», которая вступила в строй 28 августа 1915 года. 14 апреля 1915 года произведен в старшие лейтенанты.

Дмитрий Дмитриевич родом из дворян Санкт-Петербургской губернии. Отец закончил службу капитаном 2-го ранга и занимал должность Управляющего морским пароходством Общества КВЖД. Дмитрий в феврале 1905 года был зачислен на флот юнкером. В апреле 1907 года произведен в мичманы. Награжден орденами Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом в 1916 году, Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом в 1917 году.

Подводные лодки типа «Нарвал» по совокупности своих

конструктивных и боевых качеств стали лучшими субмаринами Российского императорского флота. Лодки были самыми быстро погружающимися – всего две минуты, что не раз спасало экипажи, при налете гидроаэропланов противника.

Постройка подводных лодок проекта «Нарвал» стала важной вехой в развитии подводного кораблестроения, поэтому однотипные лодки для Черноморского флота продолжали строиться. Подводную лодку «Кит» заложили в декабре

1911 года в Санкт-Петербурге на Невском заводе, затем перевезли по железной дороге в Николаев для достройки на судовой верфи Отделения Невского судомеханического завода в Николаеве, о чем на киле лодки 18 октября 1913 года установили закладную доску. Подводную лодку «Кит» спустили на воду в мае 1915 года и зачислили в состав 2-го дивизиона Бригады Подплава. В августе начались сдаточные испытания в Николаеве. Ввиду военного времени и необходимости скорейшего вступления лодки в строй испытания проводились по сокращенной программе. 11 сентября 1915 года секретным приказом по флоту и Морскому ведомству № 43 подводную лодку «Кит» зачислили в действующий флот Черного моря. В сентябре 1915 года подводная лодка «Кит» перешла из Николаева в Севастополь для окончания сдаточных испытаний, которые завершились

14 октября, после чего лодка вошла в состав флота, и 15

октября 1915 года на ней был поднят Андреевский флаг. Командовал лодкой «Кит» старший лейтенант Н.А. Зарубин, вступивший в должность 18 мая 1915 года.

Николай Александрович Зарубин из дворян Московской губернии. По окончании Морского Корпуса в мае 1907 года произведен в мичманы и назначен вахтенным начальником эскадренного броненосца «Синоп», затем крейсера «Память Меркурия» и линкора «Георгий Победоносец». В 1908 году обучался в Артиллерийском офицерском классе в Кронштадте. В апреле 1910 году произведен в лейтенанты и прикомандирован к дивизиону подводных лодок Черноморского моря для практического ознакомления с подводными лодками. 25 октября 1910 года зачислен слушателем Офицерских классов Учебного отряда Подводного плавания. По окончании классов назначен помощником командира подводной лодки «Аллигатор». В феврале 1912 года прибыл на Черноморский флот и получил назначение помощником командира на подводную лодку «Карась». В ноябре 1912 года назначен командиром подлодки «Судак», в феврале 1915 года —

командиром подводной лодки «Карась», а с 24 апреля 1915 года – командиром подводной лодки «Кит».

Николай Александрович награжден орденами Св. Станислава 3 ст. в 1913 году, Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом в 1915 году, Св. Анны 2 ст. с мечами и Георгиевским оружием в 1916 году.

На период отпуска Зарубина с 14 ноября по 22 ноября

1915 года лодкой временно командовал минный офицер лодки капитан по адмиралтейству Я.С. Андросов. Старшим офицером лодки был лейтенант Б.А. Орлин, минным офицером – капитан по адмиралтейству Андросов, старшим инженер-механиком – лейтенант И.И. Лебедев.

К сожалению, на подводной лодке «Кит», однотипной «Нарвалу», тоже происходили поломки. Так, в октябре 1915 года на переходе к Босфору для несения дозорной службы, в штормовых условиях, на лодке «Кит» вышли из строя компрессор, коленчатый вал правого кормового дизеля, лопнули кронштейны опорных подшипников. Лодка была вынуждена вернуться из боевого похода и на буксире была отправлена в ремонт на верфь в город Николаев. Вахтенный журнал подводной лодки «Кит», хранящийся в Российском Государственном архиве ВМФ, подтверждает эти поломки и то, что лодка на буксире в середине декабря 1915 года прибыла в Николаев и находилась там в ремонте по апрель 1916 года:

«Севастополь. Вторник 15 декабря. 7 ч. Отдали швартовы и отошли от пристани под электромоторами. 7 ч. 20 мин. Прошли боны. 8 ч. 30 мин. Застопорили ход, принимали буксир с транспорта «Россия». 15 ч. Прошли Евпаторийский маяк. Курс 286 град. 20 ч. 30 мин. Прошли Тарханкутский маяк. Сила ветра 2 балла, состояние моря 2 балла. 24 ч. На буксире в море...

Лейтенант Орлин».

«В море. Среда 16 декабря. 7 ч. Открылся Тендровский маяк. 8 ч. Показался на горизонте катер. Застопорили ход. 8 ч. 15 мин. Отдали буксир. Приняли буксир с катера «Удалец». 9 ч. Дали ход буксиру. 12 ч.

30 мин. Прошли Очаковскую крепость, зашли в лиман. 18 ч. 30 мин. Остановились на реке Буг. 22 ч. Отдали носовой подводный якорь...

Лейтенант Орлин».

«Река Буг. Четверг 17 декабря. 7 ч. 10 мин. Выбрали носовой подводный якорь и пошли на буксире в Николаев. 8 ч. 30 мин. Ошвартовались у пристани в Николаеве на Французском заводе...

Лейтенант Орлин».

«Николаев. Суббота 19 декабря. ...Мастеровые разбирали трансмиссию и рассверливали маховики и шестеренчатую передачу...

Лейтенант Орлин».

Зима 1915–1916 года выдалась на юге страны морозной и снежной. Лед сковал и реку Буг, и лиман, и море вдоль северного побережья, что случалось довольно редко. Моряки постоянно обкалывали вокруг бортов лодки лед, чтобы он не повредил легкий корпус.

«Николаев. Вторник 22 декабря. Разбирали трансмиссию и муфты дизель-моторов. Команда обивала лед вокруг лод-

ки...

Лейтенант Орлин».

«Николаев. Среда 23 декабря. Выгружали ...коленчатые валы на завод «Наваль»...

Лейтенант Орлин».

«Николаев. Пятница 25 декабря. Праздник Рождества Христова. 10 ч. Молитва на берегу. 12 ч. Поздравление с праздником.

13 ч. Увольнение очередного отделения на берег.

Лейтенант Орлин».

Наступил новый 1916 год...

«Николаев. Пятница 1-го Января. Работы не производились. 10 ч. Молитва. 11 ч. Поздравление с праздником. 13 ч. Очередное отделение уволено на берег. Заряжали батареи от электрической станции завода «Наваль». Всего приняли электрической энергии 14 000 Ам. час.

Лейтенант Орлин».

При разборке механизмов выяснилось, что причиной аварии, как и в случае с подводной лодкой «Нарвал», стал заводской дефект – наличие трещин и раковин коленчатого вала, фундамента и станины двигателей. Комиссия, расследовавшая причины аварии, рекомендовала на подводной лодке «Кит» передаточное устройство носовых дизелей демонтировать и дизельные двигатели соединить с валом через фрикционные муфты. Главное Управление Кораблестро-

ения запретило пользоваться на лодках «Нарвал» и «Кит» кормовыми и носовыми дизелями одновременно, предписав ходить лишь под кормовыми дизелями. Запуск носовых дизелей разрешался лишь «в случае действительной надобности». В связи с этим максимальная скорость снизилась до девяти узлов и время зарядки аккумуляторной батареи увеличилось до двадцати часов. В ходе ремонта подводная лодка «Кит» еще на заводе была оснащена прибором звукопроводной связи и наблюдения конструкции Фессендена и высокочастотным прибором Вологодина.

За два года до этого, 18 октября 1913 года, на стапеле Отделения Невского завода в Николаеве в присутствии Морского министра адмирала И.К. Григоровича состоялась торжественная церемония закладки третьей лодки проекта «Нарвал» – подводной лодки «Кашалот». Командиром строящейся подводной лодки «Кашалот» назначили старшего лейтенанта П.С. Бачманова.

Петр Сергеевич Бачманов, из потомственных дворян Новгородской губернии, родился 29 июня 1884 года. После окончания Морского Корпуса в мае 1903 года произведен в мичманы и назначен вахтенным начальником минного крейсера «Посадник». С марта 1904 года исполнял обязанности вахтенного офицера эскадренного броненосца «Ослябя». Участвовал в Цусимском бою. После гибели «Осляби» 14 мая 1904 года спасен из воды экипажем эсминца «Бравый», который прорвался во Владивосток. С августа 1905

по март 1906 года – вахтенный начальник крейсера «Память Азова». В октябре 1906 года назначен слушателем Минного офицерского класса. Произведен в лейтенанты в декабре 1906 года. Минный офицер крейсера «Память Меркурия» 1907 год.

В октябре 1908 года командирован в Учебный отряд Подводного плавания. В ноябре 1909 года окончил Офицерский класс и зачислен в офицеры Подводного плавания помощником на подводной лодке «Карп» Черноморского флота.

В ноябре 1910 года назначен старшим помощником подводной лодки «Карп». В апреле 1914 года произведен в старшие лейтенанты. С декабря 1914 по сентябрь 1915 года командовал подводной лодки «Тюлень». 5 сентября 1915 года назначен командиром строившейся подводной лодки «Кашалот».

С 22 сентября 1915 по 6 марта 1916 года исполнял обязанности командира «Кашалота».

Петр Сергеевич Бачманов награжден орденами Св. Анны

3 ст. с мечами и бантом в 1905 году, Св. Анны 2 ст. с мечами в 1915, Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом в 1916 году, Св. Станислава 2 ст. с мечами в 1917 году.

14 сентября 1915 года подводная лодка «Кашалот» вошла в состав Черноморского флота, а 15 октября на лодке под-

няли Андреевский флаг. Подводная лодка «Кашалот» стала самым современным кораблем подводного флота. В конце октября 1915 года на ней закончились заводские испытания, и 3 ноября «Кашалот» перешел из Николаева в Севастополь для окончания сдаточных испытаний.

В марте 1916 года временно исполнять обязанности командира подводной лодкой «Кашалот» назначили капитана 2-го ранга В.М. Терентьева, опытного подводника, командовавшего подводными лодками «Скат», «Налим», «Граф Шереметев» и «Касатка».

К сожалению, на подводной лодке «Кашалот», однотипной «Нарвалу», тоже происходили поломки. Из-за обнаруженных дефектов в передаче от двигателей на гребные валы на лодках «Нарвал» и «Кит» было принято решение на подводной лодке «Кашалот» передаточное устройство носовых двигателей демонтировать.

Комиссия, расследовавшая причины аварии, рекомендовала на подводной лодке «Кашалот» дизельные двигатели соединить «напрямую» через фрикционные муфты, а Главное Управление Кораблестроения запретило на лодках этой серии пользоваться кормовыми и носовыми дизелями одновременно, предписав ходить лишь под кормовыми дизелями. Запуск носовых дизелей разрешался лишь в исключительных случаях. Из-за необходимости выполнения указанных заводских работ и установки акустических приборов наблюдения и звукоподводной связи конструкции профессора

Фессендена производства американской фирмы «Submarine Signal & Co» и высокочастотной машины Вологодина подводная лодка «Кашалот» вступила в строй позже других подводных лодок этого проекта – только 13 мая 1916 года. Впереди экипажу «Кашалота» предстояла большая боевая работа...

В это время мичман Петр Петрович Ярышкин проходил обучение в Офицерском классе Учебного отряда Подводного плавания Черноморского флота, выполняя обязанности вахтенного начальника подводной лодки «Кит». Конечно, тогда он не предполагал, что в дальнейшем его служба будет связана именно с подлодкой «Кашалот». Судьба неумолимо готовила их встречу друг с другом – подводной лодки «Кашалот» и ее минного офицера лейтенанта Петра Петровича Ярышкина. Но все это было еще впереди...

Глава 3. 2-й дивизион Черноморского Подплава. 1915 год

Датой рождения Черноморского подводного флота считают 8 декабря 1907 года, когда приказом № 273 по Морскому ведомству был сформирован отряд Подводного плавания Черного моря. Первоначально в отряд входили две подводные лодки прибрежного действия «Лосось» и «Судак», а также плавбаза «Пендераклия», бывший турецкий пароход «Мерсина». Через четыре месяца в отряд вошли еще три подводные лодки «Камбала», «Карась», «Карп», построенные в Германии и перешедшие своим ходом из Киля в Либаву, а затем по железной дороге переправленные в Севастополь. Лодки отряда отрабатывали учебные атаки в надводном и подводном положении днем и ночью, проводили стрельбы самодвижущимися минами по буксируемым щитам. В кампании 1909 года в среднем каждая подводная лодка наплавала шестисот миль. Лодки совершили шестнадцать походов и выполнили сорок четыре погружения.

1 сентября 1909 года император Николай II провел смотр Подводным Силам Черноморского флота. Подводные лодки выстроились на бочках в Северной бухте Севастополя. Император осмотрел лодки и остался доволен «блестящим состоянием подводных лодок и бодрым видом команд». В бла-

годарность от императора каждый подводник получил денежное вознаграждение: кондукторы – по 10 рублей, боцманы и старшие специалисты – по 5 рублей, прочие унтер-

офицеры – по 3 рубля, рядовые – по рублю. Офицерам было объявлено «высочайшее благоволение» монарха.

Через месяц отряд Подводного плавания переформировали в Дивизион подводных лодок Морских Сил Черного моря, включавший четыре лодки, ибо «Камбала» погибла 29 мая 1909 года во время учений. Кроме подводных лодок, в Дивизион входила плавучая база «Двенадцать Апостолов». Численность дивизиона составила двести пятьдесят человек. Начальником Дивизиона назначили капитан-лейтенанта

В.Е. Клочковского. С апреля 1910 года плавучей базой дивизиона стал переоборудованный пароход «Днестр». Сам Дивизион Подплава перебазировали в глубь Южной бухты, где построили причалы для лодок, разместили склады самоходных мин и аккумуляторов.

В сентябре 1910 года подводные лодки дивизиона в составе лодок «Судак», «Лосось», «Карась» и «Карп» приняли участие в маневрах Черноморского флота. Развернутые южнее мыса Херсонес на пути эскадры «противника» лодки дивизиона отработывали задачи прибрежной обороны. На этих учениях подводная лодка «Карп» успешно «атаковала» линейный корабль «Синоп». В середине ноября 1910 года

начальником Дивизиона Подплава стал капитан 2-го ранга А.О. Гадд.

В июле следующего года Дивизион включили в состав сформированной к этому времени Черноморской Минной дивизии. В июле 1912 года начальником Дивизиона назначили капитана 2-го ранга В.М. Хоментовского.

В кампанию 1912 года лодки Дивизиона Подплава совершали переходы в Алупку, в Балаклаву, Ялту и Евпаторию, участвовали в учениях Черноморского флота, особенностью которых было обнаружение подводных лодок аэропланами. Идущая в надводном положении подводная лодка «Судак» была сразу обнаружена с воздуха, шедшая под перископом лодка «Карп» была обнаружена аэропланом по оставляемому перископом буруну, и только лодка «Лосось», лежавшая на грунте на глубине 45 футов, осталась незамеченной.

9 августа 1912 года Дивизион принял участие в императорском смотре Черноморского флота, по результатам которого Николай II поблагодарил команды и «изъявил монаршее благоволение» командиру Дивизиона и командирам подводных лодок. В этом же году приняли решение красить подводные лодки в темно-шаровый цвет. Позже, в 1915 году подводные лодки 1-го дивизиона имели на рубках опознавательные марки в виде полос белого цвета, позже замененные изображениями Андреевского флага. Но эти флаги как демаскирующие вскоре закрасили. На лодках нанесли опо-

знавательные марки в виде видимых с воздуха двух полос белого цвета, нанесенных перпендикулярно диаметральной плоскости.

В апреле 1914 года командование флота выделило Дивизион подводных лодок в самостоятельную войсковую часть, ставшую Отдельным Дивизионом подводных лодок. 10 сентября этого же года на основании приказа по флоту № 49 сформировали Бригаду подводных лодок в составе двух дивизионов. Штатно-должностное расписание Подводных Сил флота включало перечень должностей, соответствующий чин, предельный возраст пребывания в чине и условия выдвижения на данную должность (ценз). Так, должность начальника Бригады подводных лодок соответствовала чину контр-адмирал, предельный возраст – пятьдесят шесть лет, назначение могло состояться при условии командования кандидатом дивизионом подводных лодок II ранга или надводным кораблем I ранга. Командующий Черноморским флотом назначил начальником Бригады Черноморского Подплава капитана 2-го ранга Вячеслава Евгеньевича Клочковского.

Должность начальника дивизиона подводных лодок II ранга соответствовала чину капитана 1-го ранга, предельный возраст – пятьдесят три года, при наличии опыта командования подводной лодкой II ранга или командования надводным кораблем II ранга.

Должность командира подводной лодки II ранга соответ-

ствовала званию капитана 2-го ранга, предельный возраст до пятидесяти лет, при условии командования подводной лодкой III ранга не менее двух лет или службы старшим офицером подводной лодки II ранга не менее двух лет.

Должность старшего офицера подводной лодки II ранга соответствовала чину старшего лейтенанта, предельный возраст составлял сорок пять лет. Занимать должность мог офицер Подплава с двухлетним и более стажем службы на подводных лодках.

Должность вахтенного начальника подводной лодки, специалиста подводной лодки соответствовала чину лейтенант, при предельном возрасте пребывания в чине сорок лет. Ее могли занимать флотские офицеры, служившие на надводных кораблях II–III ранга и окончившие Офицерский класс Подводного плавания, или специалисты, окончившие соответствующий класс офицеров – специалистов флота.

Как следует из «Списка личного состава судов флота, строевых и административных учреждений морского ведомства» на октябрь 1914 года в Отдельный Дивизион подводных лодок включал подводные лодки III ранга: «Карп» под командованием лейтенанта Беляева, «Карась» – командир лейтенант Паруцкий, «Лосось» – командир лейтенант Дудкин 2-й, «Судак» – лейтенант Зарубин.

Боевые действия на Черноморском театре в Первую мировую войну начались 16 октября 1914 года. К этому времени на флоте успели создать школу подготовки подводни-

ков, сформировали систему регулярной учебной и боевой подготовки Подводных сил. Используя железную дорогу, военно-морской флот выполнил межтеатровый маневр, доставив подводные лодки из Балтики в Севастополь, создав тем самым основу Подводных сил Черноморского флота, а проведенные маневры показали готовность подводных лодок к обороне прибрежных вод России в Черном море.

К началу войны новые мореходные подводные лодки для Черноморского флота все еще находились в достройке, хотя работы велись круглосуточно. По вступлению в строй в декабре 1914 года первой мореходной подводной лодки «Нерпа», а в марте-апреле 1915 года второй и третьей однотипных ей лодок «Морж» и «Тюлень» их свели в 1-й дивизион Бригады Подводного плавания, который моряки-черноморцы в шутку окрестили «ластоногий дивизион». Весной 1915 года командиру Бригады Черноморского Подплава В.Е. Клочковскому присвоили звание капитана 1-го ранга.

Вячеслав Евгеньевич Клочковский участвовал в походе 2-й эскадры флота Тихого океана и в Цусимском бою 14–15 мая 1904 года. После гибели крейсера «Адмирал Нахимов» попал в японский плен. По возвращению из плена в ноябре 1905 года назначен старшим штурманским офицером крейсера «Богатырь», а затем и крейсера «Диана».

1 мая 1907 года зачислен слушателем в Офицерский класс Учебного отряда Подводного плавания. 7 декабря 1907 года зачислен в офицеры Подводного плавания и назначен ко-

мандиром подводной лодки «Пескарь». Произведен в капитан-лейтенанты за отличие по службе в декабре 1908 года.

В октябре 1909 года назначен заведующим отрядом Подводного плавания Черного моря. В октябре 1910 года командир подводной лодки «Окунь». 10 апреля 1911 года произведен в капитаны 2-го ранга. С августа по ноябрь 1913 года находился в командировке во Франции для изучения дела подводного плавания во французском военном флоте. В октябре 1914 года назначен начальником дивизиона подводных лодок Черного моря, а в декабре капитан 2-го ранга В.Е. Клочковский назначается начальником Бригады подводных лодок Черного моря.

Вячеслав Евгеньевич, родом из потомственных дворян Витебской губернии, родился 2 февраля 1873 года в Санкт-

Петербурге. В сентябре 1899 года произведен в мичманы по экзамену и зачислен в 4-й флотский экипаж. Плавал вахтенным начальником транспорта «Самоед», канонерской лодки «Грозящий», миноносца «Касатка», транспорта «Ермак». В 1903 году назначен младшим штурманским офицером эскадренного броненосца «Петропавловск». Младший флаг-офицер штаба эскадры Тихого океана в плавании на эскадренном броненосце «Петропавловск» с апреля по октябрь 1903 года. Возвратился с Дальнего Востока на Балтийский флот и назначен старшим штурманским офицером бро-

неносной батарее «Адмирал Сенявин». 28 марта 1904 года произведен в лейтенанты. Старший штурманский офицер крейсера «Адмирал Нахимов».

За боевые заслуги Вячеслав Евгеньевич награжден орденами Св. Станислава 3 ст. в 1906 году, Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом в 1907 году, Св. Станислава 2 ст. в 1910 году, Св. Анны 2 ст. в 1912 году, Св. Владимира 3 ст. с мечами в 1915 году, Георгиевским оружием в 1916 году.

Приказом командующего Черноморским флотом № 71 от 18 июля 1915 года объявили состав Бригады подводных лодок Черного моря: 1-й дивизион: подводные лодки «Нерпа», «Тюлень», «Морж», «Краб» и транспорт «Днестр»; 2-й дивизион: подводные лодки «Нарвал», «Кит», «Кашалот». Две последние входили в дивизион временно, на положении строящихся судов; 3-й дивизион: подводные лодки «Карп», «Карась», «Налим», «Скат» и транспорт «Возрождение»; 4-й дивизион: подводные лодки «Лосось», «Судак», «Сом», «Щука» и транспорт «Березань».

Основными задачами подводных лодок Бригады Подплава являлись нарушение коммуникаций у турецкого побережья с целью срыва снабжения Константинополя углем из Зунгулдакского угольного района, продовольствием, фуражом и блокада выхода из пролива Босфор неприятельских кораблей.

Первый опыт плавания на таких специфических кораблях, как подводные лодки, показал, что «выбирая людей для

подводного плавания надо быть в высшей степени осмотрительным, надо брать только тех, которые по физическим и нравственным качествам могут выносить тяжелые условия плавания на подводных лодках». При подборе кадров, их профессиональной пригодности необходимо учитывать не только общее здоровье кандидата, но и то, укачивается ли человек, ибо «тем, кого укачивает, нет места при службе на лодках... Человек, которого укачало... может быть причиной потопления лодки».

Еще в сентябре 1905 года Циркуляром Главного Морского штаба № 248 были объявлены правила выбора команд для подводного плавания, где пояснялось, что особые условия службы заставляют признать «негодными к службе людей», страдающих следующими болезнями:

1. Хроническим малокровием.
2. Неврастенией, повышенной восприимчивостью к различным волнениям.
3. Эмфиземой хронической.
4. Заболеванием среднего уха и барабанных перепонок.
5. Вообще всеми болезнями прилипчивыми, напр. трахомой.
6. Лица, не могущие обходиться вовсе без алкоголя... Точно так же ...люди, которые хотя и могут воздержаться от употребления алкоголя в течение нескольких недель, но предаются сильному пьянству по истечении более или менее продолжительного срока.

Препятствия к плаванию...

1. Острый насморк служит препятствием для отправления в плавание, так как может повлечь за собою серьезные заболевания среднего уха в случае повышения давления воздуха.

2. Люди, страдающие дурным запахом ног и дурно пахнущим дыханием, не берутся в плавание до излечения».

Этот же документ предписывал меры экипажа для сохранения чистоты воздуха внутри подводной лодки:

1. Запасы, принимаемые на лодку, не должны содержать пахучих веществ.

2. Пищевые продукты в запас принимаются в виде консервов, запаянных в банки.

3. Верхнее платье перед походом должно быть тщательно проветрено, и вообще по возможности не брать с собой лишнего ношеного платья.

4. Белья брать насколько позволит место... но белье должно быть вымыто тщательно, непременно в горячей воде с содой.

5. Грязное белье должно быть вымыто к 8-ми часам утра, т.е. к подъему флага.

6. Стараться не держать грязного белья на лодке, и только в случае полной невозможности провести мытье белья из-за бурной погоды оставлять его грязным, но непременно складывая... в резиновые мешки.

...

10. Особое внимание должно обращать на чистоту ног,

МЫТЬ ИХ ВОЗМОЖНО ЧАЩЕ.

11. При сильном потении ног должны обмывать их 10-ти процентным раствором жженных квасцов.

12. Быть умеренным в употреблении черного (сырого) хлеба.

13. Совершенно не пить водки и других спиртных напитков.

...

15. Никто не должен сморкаться и плевать на палубы.

16. Особое внимание обращать на чистоту ватерклозета.

(Орфография в документе сохранена. – А.Л.)

Не менее важной чем вопросы гигиены на подводных лодках была организация правильного, калорийного питания моряков-подводников, поэтому 7 мая 1907 года циркуляром Главного Морского штаба № 159 ввели «Правила о пищевом довольствии команд подводного плавания»:

«Команды подводного плавания, находящиеся в составе отрядов подводных лодок, получают деньги на пищевое довольствие, причем в основание принимается стоимость морской порции нормальной табели, усиленная дополнительной дачей.

Дополнительная дача состоит из молока (1 бут. в ½ ведра в день на человека или полбанки консервированного – марки «Золотая корова») и других пищевых средств, например яиц, колбасы, селедок и пр. по заключению врача.

Черного хлеба выдается только половина... – другая по-

ловина заменяется белым хлебом.

Щи из квашеной или свежей капусты, готовятся только в том случае, когда подводные лодки... в море не выходят.

Горячее (суп, щи) взамен капусты должно готовиться из другого вида зелени, например картофеля, репы, моркови, шпината, брюквы и т.п.

Крупы, не ограничиваясь гречневой и овсяной, должны применяться по возможности чаще в тщательно разваренном виде. Рекомендуются пшенная, рисовая, манная, полба.

Мучное: макароны, вермишель, лапша, оладьи даются отдельными блюдами.

Разные сыры, преимущественно тощие, творог и сметана, даются, чередуясь с крупами.

Рыба дается взамен мяса согласно таблицы.

Вкусовые и тонические вещества: кофе, какао, клюквенный экстракт, лимонная кислота, хрен, горчица, фрукты свежие, преимущественно яблоки, лимоны полезно давать периодически.

Завтрак – Молоко, белый хлеб, каша; или кофе с молоком (шоколад, какао, чай), белый хлеб, масло, яйца; каша и яйца могут быть заменены колбасой или сыром.

Обед – Щи, уха или суп с засыпкой. На второе: мясо отварное из супа или же отдельно приготовленное блюдо; котлеты рубленные или на кости, телятина жаренная, рагу с зеленью или без нее. Мясное (второе) заменяется сельдью, крупам или мучным.

Чай после отдыха – С лимоном или другим вкусовым веществом.

Ужин – Такой же, как обед, но сообразуясь с тем, чтобы разнообразить его по блюдам от обеда.

На случай непредвиденных обстоятельств и неотложной необходимости на каждой лодке имеется неприкосновенный запас молочных, мясных, зеленых, сухарных и пр. консервов, составленных в согласовании с настоящими правилами.

И гигиена, и питание подводников являлись необходимыми условиями нормальной службы на лодках, но главными были вопросы обучения обслуживанию новой техники и пониманию специфики службы на подводных лодках, где исключительно велика доля ответственности каждого члена экипажа за жизнь всей команды и самой подводной лодки.

Сразу после вступления в строй и прохождения ускоренного курса боевой подготовки новые подводные лодки «Нарвал», «Кит» и «Кашалот» были зачислены во 2-й дивизион Бригады Подводного плавания Черноморского флота, которым командовал капитан 2-го ранга В.М. Терентьев.

Василий Михайлович Терентьев – выходец из потомственных дворян Воронежской губернии. Его отец Михаил Африканович закончил службу в звании генерал-майора. В службу вступил корнетом уланского Чугуевского полка, мама – дочь полковника. Василий родился 11 апреля 1879 года в Санкт-

Петербурге. По окончании Морского Корпуса в мае 1900 года произведен в мичманы и зачислен в Сибирский флотский экипаж вахтенным начальником парохода «Ильмень», затем штурманским офицером транспорта «Алеут». В октябре 1901 года служил вахтенным начальником крейсера «Рюрик», затем – вахтенным начальником эскадренного броненосца «Петропавловск». В январе 1904 года назначен слушателем курсов по минному делу.

На крейсере «Рюрик» в августе 1904 года участвовал в бою с японскими крейсерами в Корейском проливе, был ранен во время боя и после гибели крейсера взят в плен. После возвращения из плена переведен на Балтийский флот.

В сентябре 1906 года зачислен слушателем Офицерского класса Учебного отряда Подводного плавания. В феврале 1907 года назначен командиром подводной лодки «Касатка» во Владивостоке. В 1907 году служил командиром на подводных лодках «Скат» и «Граф Шереметев». В 1910 году – командир подводной лодки «Налим». В октябре 1910 года зачислен слушателем минного офицерского класса.

В 1912 году В.М. Терентьев старший флаг-офицер Бригады подводных лодок Балтийского моря. В декабре старший лейтенант Терентьев был произведен в капитаны 2-го ранга.

В январе 1915 года переведен на Черноморский флот и назначен начальником 2-го дивизиона Бригады подводных лодок Черноморского флота.

За годы службы В.М. Терентьев награжден орденом Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом 1905 году, Св. Станислава в 1912 году, Св. Анны 2 ст. с мечами в 1915 году, мечи к ордену Св. Станислава 2 ст. и Георгиевское оружие «За храбрость» в 1916 году.

Первым дивизионом Подплава, куда входили подводные лодки «Морж», «Нерпа», «Тюлень», командовал капитан 2-го ранга Л.К. Феншоу, 3-м дивизионом с подводными лодками прибрежного плавания «Карп», «Карась», «Налим», «Скат» командовал старший лейтенант В.В. Вилькен, 4-м дивизионом подводных лодок «Лосось», «Судак», «Сом», «Щука» командовал старший лейтенант Б. В. Соловьев.

В конце 1915 года при 3-м дивизионе подводных лодок Бригады Подводного плавания был открыт Офицерский класс школы Подводного плавания.

Секретно

ШТАБ

Командующего В Главной Морской Штаб

Черноморским флотом (Учебный отдел)

Января 8 дня 1916 г.

№ 15014

Штаб при сем препровождает в Главный Морской Штаб секретные приказы Командующего флотом № 34 и № 87 за 1915-й год об учреждении класса и школы подводного плавания и о получении просит сообщить.

Флаг-капитан

Капитан 1 ранга О. Стелецкий

Вот это приказ, сохранившийся в Российском Государственном архиве ВМФ:

Секретно

ПРИКАЗ

Командующего Черноморским флотом

№ 34

В дополнение приказа моего от 18-го декабря минувшего года за № 87, на основании ст. 26, кн. X Св. Морск. Пост., при сем объявляю на время войны, штат школы подводного плавания при III Дивизионе Бригады подводных лодок Черного моря.

Адмирал А. Эбергард

ВРЕМЕННЫЙ ШТАТ

Личный состав

I). Обучающий состав:

Заведующий школой, он же начальник III Дивизиона

4 офицера преподавателя

7 кондукторов

25 унтер-офицеров

1 учитель грамотности вольнонаемный

II). Обучающийся состав:

15 офицеров

300 нижних чинов

По штату Офицерских классов школы Подводного плавания офицеров-слушателей зачислялось пятнадцать человек.

Занятия в Офицерских классах Подводного плавания начались 15 мая 1915 года при 3-м дивизионе подводных лодок, о чем свидетельствует приказ начальника Бригады Подплава:

ПРИКАЗ

Начальника подводной бригады Черноморского флота
от 15 июня 1915 года

№ 226

Днем начала занятий в офицерской школе при 3-м дивизионе предлагаю считать

15-го мая сего года.

Подписал: Капитан 1 ранга КЛОЧКОВСКИЙ

В сентябре 1915 года вахтенный офицер линкора «Три Святителя» мичман Петр Ярышкин подал по команде рапорт о направлении его на Офицерские классы Подводного плавания. При отборе офицеров на Бригаду подводных лодок для обучения на классах Подплава принимались во внимание широта технического кругозора кандидата, его знание гидрографии, опыт навигационного ориентирования, от него требовалась высокая степень самообладания, физическая выносливость и главное – командирские навыки. Всем этим требованиям мичман Петр Петрович Ярышкин соответствовал, поэтому 28 октября 1915 года его прикомандировали приказом по флоту к Бригаде подводных лодок Черного моря для обучения на Офицерских классах Подводного плавания, с назначением для плавания на вакансию вахтенного начальника подводной лодки «Морж».

В конце октября мичман Ярышкин прибыл на Бригаду Подплава и представился командиру подводной лодки «Морж» старшему лейтенанту В.В. Погорецкому. Лодка экстренно готовилась к боевому походу к турецким берегам. Говоря современным языком, мичман Ярышкин был прикомандирован к экипажу подводной лодке «Морж» на период боевого похода.

Как следует из Послужного списка мичмана П.П. Ярышкина:

Год Суда Ранг Общее Документ Отметка

судна число дней

1915 Подлодка II 37 Слушатель 28 окт. по 4 дек.

«Морж»

Старший офицер лодки мичман Николай Николаевич Гипарис поручил мичману Ярышкину подготовить к походу штурманские карты в штабе Бригады Подплава. Служебные дела завертели мичмана...

Начавшиеся осенне-зимние шторма, частые туманы ограничили использование надводных кораблей, в том числе эскадренных миноносцев для блокады перевозок угля морем из Угольного района в пролив Босфор.

Географическая справка

Пролив Босфор соединяет Черное море с Мраморным. На турецком языке он называется «Исамбул-Богази». Название Босфор в переводе с греческого означает «Коровий брод», потому что согласно древнегреческой мифологии через этот

пролив дочь аргивского царя Ио, обращенная богиней Герой в корову, спасаясь от преследований чудовища Аргоса, перешла из Малой Азии во Фракию. Длина Босфора – тридцать километров, наибольшая ширина – тысяча девятьсот метров, а в самом узком месте пролив имеет ширину тысячу сто метров. Средняя глубина пролива на всем протяжении достигает шестидесяти метров. Характерной особенностью Босфора является двойное течение: на поверхности течение идет из Черного моря в Мраморное, на глубине – в обратную сторону из Мраморного в Черное. Вход в Босфор из Черного моря вследствие частых туманов и сильных ветров, особенно зимой и осенью, представляет значительную опасность для судоходства. На всем остальном протяжении плавание по Босфору безопасно. Северные берега Босфора суровы, гористы, прибрежные скалы достигают высоты двухсот сорока метров и отвесно спускаются в море.

Как писал журнал «Летопись войны» № 31 за 1915 год: «Современная оборона берегов Босфора состоит из многочисленных артиллерийских батарей и фортов. При оценке оборонительных сооружений Босфора следует принимать во внимание, главным образом, батареи новейшей постройки или перестроенные в последнее время германскими инженерами и вооруженные новейшими артиллерийским оружием крупных калибров. К числу таких фортификационных сооружений азиатского берега нужно отнести батареи: Эльмонс, Филь-Бурну, Анадоли-Кавак, Маджар-Кале и Анадол-

ли-Гирсар. Укрепления Босфора преимущественно земляные и имеют частью каменные, частью бетонные казармы для гарнизона, обсыпанные землею. Для защиты с юга из Мраморного моря турки в последнее время стали укреплять Принцевы острова, лежащие в Мраморном море к юго-востоку, ближе к азиатскому берегу».

Положении на Черноморском театре весной 1915 года описал журнал «Летопись войны» в № 33: «Большой интерес вызвали операции нашего флота на Черном море. Из боевых его действий наиболее важным по значению является бомбардировка 15 марта внешних фортов и батарей Босфора на обоих берегах пролива. Так как наступившие вслед за тем туманы не позволили продолжать операцию против Босфора, наши суда направились в Зунгулдак, Козлу, Килимли и Эрегли и 17 марта произвели обстрел этих турецких гаваней, произведя в них сильные взрывы и пожары. Турецко-германский флот пытался выйти в Черное море, но заплатил за нее потерю крейсера «Меджидие», который взорвался 21 марта на нашей mine заграждения в Одесском заливе и затонул».

Не только тяжелые метеоусловия осеннего штормового моря, но и появление в Черном море германских подводных лодок привели к ослаблению блокады турецкого побережья нашими кораблями. Воспользовавшись этим, турки возобновили посылку угольных транспортов в Зунгулдак, а для прикрытия их вновь стали использовать тяжелый крейсер «Явуз Султан Селим» – германский «Гебен». Поэтому вме-

сто эсминцев командование Черноморского флота посылало для блокады турецкого побережья подводные лодки.

В бледных сумерках 29 октября 1915 года, когда предрасветный ветерок легкой зыбью покрывал поверхность моря, а на сиреневом небосклоне появились первые лучи восходящего солнца, подводная лодка «Морж», к экипажу которой был прикомандирован мичман П. П. Ярышкин, под дизель-моторами быстро вышла на внешний Севастопольский рейд. Здесь командир распорядился произвести пробное погружение. Зазвучали команды, защелкали клемальеры крышек кормового и рубочного люков, зашумела вода, поступая в балластные цистерны... Лодка стала погружаться...

С разрешения старшего офицера мичман Ярышкин первый раз прильнул к окуляру перископа и замер от восхищения. Перед ним предстала колеблемая легкой зыбью, играющая светлыми бликами поверхность моря. Обведя перископ по горизонту, мичман увидел строения Севастополя, суда, стоявшие в бухте, полосу темного берега.

Прозвучала команда:

– Осмотреться в отсеках. Доложить о течи!

Из отсеков последовали доклады об отсутствии течи швов, фланцев и клапанов.

– Всплываем! – приказал командир.

Лодка закачалась на волнах, застучали дизель-моторы, и «Морж», принимая носом волну на палубу, быстро пошел в открытое море. Ветер усиливался. Стало чувствительно по-

качивать. По приказанию задраили кормовой люк. Гребни волн оделись белой пеной. В рубке остались командир, рулевой и два сигнальщика, одетые в непромокаемое платье. Крепко вцепившись в штурвал и поручни, они вели лодку вперед, наперекор волнам и ветру...

Переход в заданный район проделали ночью, при довольно свежей погоде, но это никак не отразилось на времени перехода. Уже через сутки лодка вышла на позиции в районе Варна – Босфор – Зунгулдак. 1 ноября 1915 года подводная лодка «Морж» находилась на позиции норд-ост от входа в Босфор. Сигнальщики лодки обнаружили у входа в пролив возвращавшийся от Зунгулдака тяжелый крейсер «Гебен», следовавший в охранении двух миноносцев.

Прозвучал сигнал: «Боевая тревога! Приготовиться к погружению!» Верхняя вахта быстро спрыгнула вниз, следом захлопнулся верхний рубочный люк. Море беззвучно сомкнулось над лодкой, оставив на поверхности лишь пузырящийся след.

– Погружаться на перископную глубину, – скомандовал командир старший лейтенант В.В. Погорецкий.

Подводная лодка двинулась по направлению к крейсеру. Перископ то поднимался, то опускался, так, чтобы показываться на поверхности только на короткий промежуток времени. Подводная лодка «Морж» быстро шла на сближение с «Гебеном».

Командир лодки принял решение атаковать входивший с

моря в пролив крейсер. Владимир Владимирович Погорецкий, сдвинув фуражку, внимательно всматривался в окуляр перископа. Голова его совсем ушла в плечи, спина сторбилась, словно он приготовился к прыжку.

– Приготовить носовые минные аппараты, – отрывисто приказал командир. После доклада о готовности последовала команда:

– Первый носовой аппарат! Товсь!

– Немедленно после выстрела погрузиться на пятнадцать футов, – приказал командир боцману, находившемуся у клапанов быстрого погружения. Это было связано с тем, что облегченная после выстрела мины лодка могла выскочить на поверхность.

Последовала отрывистая команда:

– Поднять перископ!

– Первый аппарат – Пли!

– Перископ вниз! – стоявший рядом с командиром старший офицер Николай Николаевич Гипарис запустил секундомер. Пошел отсчет секунд после пуска мины. Секунды шли, но ничего не происходило... Мичман Ярышкин осмотрелся... В отсеке висела напряженная тишина, только было слышно дыхание людей да мерное жужжание моторов. Невежливо долго тянулось время, пока дойдет звук взрыва мины, принимая во внимание время на путь мины до цели и на возвращение звука. Но звука не было.

– Промах?!

– Привести лодку на перископную глубину! – крикнул командир и прильнул к окуляру перископа, пальцы его энергично завертели виньер настройки.

После пуска первой мины, глядя в перископ, командир обнаружил, что один из турецких миноносцев повернул на лодку и, открыв огонь, пошел на таран.

– Второй носовой аппарат! Товсь!

– Второй аппарат – Пли! Перископ вниз!

«Морж» вздрогнул – это мина вышла из аппарата.

Мичман Ярышкин удивлялся выдержке командира.

В момент, когда их лодку атаковал вражеский миноносец, Владимир Владимирович хладнокровно готовил второй залп самодвижущейся миной по крейсеру «Гебен».

– Срочное погружение! Погружаться на двадцать футов,

—
приказал командир.

Старший лейтенант В.В. Погорецкий увел лодку на глубину только, после того как выпустил последнюю мину. Через две минуты на лодке слышали один сильный взрыв. На основании этого решили, что одна из самодвижущихся мин попала в крейсер. Но это мог быть и близкий взрыв снаряда, выпущенного миноносцем по лодке. Через четверть часа, подвсплыв под перископ, командир увидел большое облако дыма в районе атаки, которое посчитал дымом от взры-

ва и пожара, что могло быть признаком попадания самодвижущейся мины в «Гебен».

Позже из данных противника стало известно, что вышедшую в атаку подводную лодку обнаружил по воздушному пузырю, появившемуся на поверхности после минного залпа, шедший в охранении турецкий миноносец «Муавенет».

С крейсера заметили следы двух самодвижущихся мин в последний момент. Крейсер успел уклониться от замеченных мин. Мины прошли в нескольких метрах за кормой.

В работе «Черноморский флот 1856–1920», том II, В.Я. Крестьянинов пишет: «1 ноября подводная лодка «Морж» атаковала германо-турецкий линейный крейсер «Goeben», шедший в охранении двух эсминцев. Лодка выпустила пять торпед, но на эсминце «Mufvenet-i Milliye» заметили воздушный пузырь и открыли по этому месту огонь. Линейный крейсер успел уклониться, одна из торпед прошла в 20 м за кормой. После этого «Goeben» было запрещено выходить в Черное море без крайней необходимости».

Эта атака произвела сильное впечатление на германо-турецкое командование. Адмирал В. Сушон запретил использовать тяжелый крейсер «Гебен» для эскортирования угольных транспортов и конвоев, что на некоторое время привело к полному прекращению всяких перевозок в районе Босфора.

5 ноября 1915 года подводная лодка «Морж» возврати-

лась в Севастополь. Командир подводной лодки «Морж» старший лейтенант В.В. Погорецкий за атаку неприятельского флагмана тяжелого крейсера «Гебен» был удостоен Георгиевского оружия «За храбрость».

Владимир Владимирович Погорецкий в декабре 1908 года произведен в лейтенанты и назначен слушателем Офицерского класса Учебного отряда Подводного плавания. По окончании которых прибыл во Владивосток и в ноябре 1909 года назначен командиром подводной лодки «Форель». После трагического происшествия с подводной лодкой «Форель», когда при ее буксировке подводной лодкой «Бычок» в мае 1910 года «затопления по неосторожности, вверенной ему лодки, В. Погорецкий отстранен от командования лодкой». Несмотря на это тяжелое происшествие, Погорецкий был в июле 1910 года назначен старшим помощником подводной лодки «Плотва», а с июня 1911 года – командиром «Плотвы». В ноябре 1913 года назначен командиром подводной лодки «Кефаль». В ноябре 1914 года прибыл на Черноморский флот командиром лодки «Карп», а с января 1915 года по октябрь 1916 года командовал подводной лодкой «Морж».

Владимир Владимирович родился в 1885 году в городе Керчь, Таврического уезда. Окончил Морской Корпус в 1905 году и в звании мичман служил вахтенным начальником на эскадренных броненосцах «Георгий Победоносец» и «Двенадцать Апостолов». В 1906 году – на эскадренном минонос-

це «Жаркий», эскадренном миноносце «Капитан Сакен», в 1907 году – на канонерской лодке «Терец». В апреле 1915 года произведен в старшие лейтенанты за отличие по службе. Владимир Владимирович Погорецкий награжден орденами: Св. Станислава 3 ст. в 1912 году, Георгиевским оружием в 1915 году, Св. Владимира с мечами и бантом и Св. Станислава 2 ст. с мечами в 1916 году.

Не за этот ли поход мичмана П.П. Ярышкина наградили орденом Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом (орден был вручен в 1915 году)?.. Пока мне не удалось разыскать в Российском Государственном архиве ВМФ данных по этому награждению, но по времени – все сходится.

Боевой поход на подлодке «Морж» стал отличной школой для Петра Петровича Ярышкина. По возвращению в Севастополь в декабре 1915 года подводной лодке «Морж» предстоял переход в Николаев на судоремонтный завод для ремонта повреждения одной из балластных цистерн, а мичман Ярышкин, получив назначение на другую лодку, тепло попрощался с экипажем подводной лодки «Морж», с которым пережил немало тяжелых и трагических минут.

10 декабря 1915 года мичман Ярышкин прибыл на подводную лодку «Нерпа», накануне вернувшуюся из боевого похода, исполнять дела вахтенного начальника, о чем свидетельствует запись в его Послужном списке:

| Год | Суда | Ранг | Общее | Документ | Отметка |
|-----|------|------|-------|----------|------------------|
| | | | | | судна число дней |

1915 Подлодка II 22 Вахт. нач. 10 дек. по 1 января.

«Нерпа»

Командовал подводной лодкой «Нерпа» старший лейтенант В.В. Вилькен 3-й.

Пусть читателя не удивляет, но прибавление к фамилии офицера цифры – 2-й, 3-й и так далее связано с тем, что на флоте офицеры служили целыми династиями на протяжении многих лет, и, чтобы не путать офицеров одной фамилии, по мере их выпуска из Морского Корпуса к фамилии прибавлялась последовательно та или иная цифра.

Под командованием старшего лейтенанта Вилькена 3-го его подлодка «Нерпа» еще 23 августа 1915 года совместно с эсминцами «Быстрый» и «Пронзительный» провела бой с турецким крейсером «Гамидие» и двумя миноносцами, прикрывавшими коммуникацию Зунгулдак – Босфор. В результате боя наши корабли истребили четыре турецких транспорта общим водоизмещением 7860 тонн, буксир и две баржи. После этого похода командир подводной лодки «Нерпа» старший лейтенант В.В. Вилькен 3-й был пожалован орденом Святого Георгия 4-й степени.

Виктор Викторович Вилькен, из дворян Лифляндской губернии, родился в 1883 году. В 1904 году окончил Морской Корпус и назначен вахтенным начальником крейсера «Минин». В плавании на миноносце «Грозный» с декабря 1904 по февраль 1905 года. Вахтенным офицером крейсера «Дмитрий Донской» участвовал в Цусимском бою, полу-

чил ранение в грудь и в обе ноги. Находился в плену в Японии. По возвращении из плена назначен слушателем Учебного отряда Подводного плавания, который окончил в декабре 1906 года. В марте 1907 года назначен помощником командира подводной лодки «Стерлядь». Произведен в лейтенанты за отличие по службе. С февраля 1908 по ноябрь 1909 года – помощник командира подводной лодки «Карп». Назначен командиром подводной лодки «Макрель» с декабря 1909 по июнь 1910 года. В декабре 1912 года прибыл во Владивосток. Командир подводной лодки «Налим». Убыл из Владивостока в декабре 1913 года. Произведен в старшие лейтенанты за отличие по службе. В декабре 1914 года переведен на Черноморский флот. В феврале 1915 года назначен командиром подводной лодки «Судак». С 17 июня по 16 октября 1915 года командовал подводной лодкой «Нерпа». В.В. Вилькен 3-й за боевые заслуги был награжден орденами Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом в 1907 году, Св. Анны 2 ст. с мечами и Св. Георгия 4 ст. в 1915 году.

Старшим офицером на «Нерпе» служил лейтенант Владимир Валерианович Крузенштерн, минным офицером – лейтенант Георгий Фридрихович Швевс. Это он расписывался в «Навигационном журнале» подводной лодки «Нерпа», сохранившемся в Российском Государственном архиве ВМФ, из которого стали известны подробности боевого похода лодки в декабре 1915 года к турецким берегам в районе Зунгулдака.

Из «Навигационного журнала» подводной лодки «Нерпа»:

«Из Севастополя. Вторник 1 декабря. 16 ч. 00 мин. Снялись со швартовов и под электромоторами пошли в море. 16 ч. 20 мин. Пустили дизеля. Остановлены электромоторы. 17ч. 10 мин. Легли на курс 181 град.

Лейтенант Швебс».

1 декабря 1915 года подводная лодка «Нерпа» вышла в море. Погода стояла ненастная. Черные тучи неслись по низкому серому небу, накрывая своим непроницаемым покрывалом все вокруг. Лишь сзади, за кормой боролся с тьмой огонь Херсонесского маяка. Он то вздрагивал, вспыхивая ярким светом, то едва виднелся в надвигающейся темноте. Пройдя Херсонесский маяк, «Нерпа» встретила большую волну. Лодка хорошо всходила на волну и все дальше и дальше уходила в открытое море. Ныряя в волнах, перекатывавшихся через всю лодку, «Нерпа» настойчиво и неуклонно прокладывала себе путь среди волн, среди столбов пены и брызг. С каждым часом ветер свежел все больше и больше, крутые волны вздымались горами, разбиваясь вдребезги о рубку. Находившиеся на мостике надели непромокаемое платье и задраили все люки. Волны были настолько велики, что временами горизонт скрывался из виду и казалось, что лодка идет в полупогруженном положении. Становилось все тяжелее и тяжелее... Громадные волны опрокидывались на подводную лодку, бешено проносясь по палубе. На мостике

остались командир, рулевой и два сигнальщика, крепко державшиеся за поручни, одетые в дождевые куртки с капюшонами, такие же брюки навыпуск и высокие резиновые сапоги. Вокруг шумело и кипело белой пеной море. Вся носовая часть «Нерпы» была под водой. Волны с грохотом ударяли в обвес мостика, огибали надстройку и стекали за борт пенистыми потоками. Ветр свистел и стонал в сигнальных фалах.

Этот боевой поход в условиях зимнего штормового моря выдался на редкость тяжелым. Седые гребни, вздымаясь пред форштевнем, с шумом обрушивались на палубу и, разбившись о рубку, достигали мостика, обдавая его тучей пены, брызг и ослепляя рулевого. Сила ветра доходила до восьми баллов. Временами в разрывах туч появлялась взошедшая луна, освещая своим мертвенным светом разбушевавшееся море. Насколько хватало глаз, впереди простиралась беспредельная поверхность бушующего моря...

Экипаж вымотался до предела. Командир решил погрузиться и дать людям отдых.

Из «Навигационного журнала» подводной лодки «Нерпа»:

«В море. Среда 2 декабря. 10 ч. 30 мин. остановили дизеля, приготовились к погружению. 10 ч. 45 мин. Погрузились на глубину 20 футов, для дифферентовки. 11 ч. 50 мин. Всплыли. Остановили эл. моторы. Пустили один дизель. 12 ч. 50 мин. Открылся берег. 13 ч. 00 мин. Пустили два дизеля

на вентиляцию и зарядку. 16 ч. 55 мин. окончили зарядку. Дизеля работают попеременно. 21 ч. 40 мин. Легли на курс 290 град...

Лейтенант Швебс».

Шторм не прошел даром, дали течь несколько сальников и начал греться упорный подшипник правого дизеля.

«Четверг 3 декабря. 15 ч. 25 мин. Пеленговали Зунгулдак – 314 град. Расстояние 2 каб. Легли на курс 315 град... 19 ч. 35 мин. Остановили правый дизель, вследствие нагрева упорного подшипника пустили правый электромотор, пустили правый дизель на зарядку.

Лейтенант Швебс».

Ветер ревел и стонал два дня без передышки. Только на третьи сутки ветер стих. Подводники выдержали тяжелый шторм. Командир старший лейтенант Вилькен дал команду рулевому держать против зыби, так меньше качало... По серо-свинцовой поверхности моря катились крупные длинные волны. К ночи нашел туман...

«Пятница 4 декабря. 22 ч. 00 мин. Нашел туман. Пустили второй дизель. Легли на курс 204 град. 10 ч. 50 мин. Легли на курс 152 град. Держались против зыби. 12 ч. 40 мин. приготовились к погружению, легли на курс 212 град. 12 ч. 50 мин. Погрузились на

18 футов, дали ход электромоторами. 166 ч. 40 мин. Легли на курс 354 град. 17 ч. 15 мин. всплыли. Пустили оба дизеля

на вентиляцию и зарядку. Лейтенант Швебс».

Подвсплыли на перископную глубину. В перископ наблюдали у мола Зунгулдака груженный швербот.

«Суббота 5 декабря. ...6 ч. 45 мин. Подводный ход... 11 ч. 20 мин. Зунгулдак 135 град., Козлу 45 град. (перископ. швербот в 3 каб. от Зунгулдака (мола). 15 ч. 20 мин. Пустили оба электромотора 500А, 325 об. 16 ч. 07 мин. Всплыли, пройдя под водой 28 миль. 16 ч. 15 мин. Пустили дизеля на зарядку и вентиляцию на самый полный ход...

Лейтенант Швебс».

Снова напоз туман. Через час туман начал рассеиваться.

«Воскресенье 6 декабря. 2 ч. 10 мин. Нашел туман. 12 ч. 45 мин. легли на курс 184 град., увидели дым. Дым оказался на берегу...

Лейтенант Швебс».

На курсе 201 градус заметили большую шхуну, экипаж которой, под дулами орудий лодки, спешно покинул шхуну на шлюпке. Призовая партия высадилась на шхуну, взяла ее на буксир, и лодка задним ходом отошла от берега. Перешвартовали шхуну на буксир кормой и начали буксировку.

«Понедельник 7 декабря. 6 ч. 30 мин. Туман начал понемногу рассеиваться. На 204 град. заметили как будто дым «Гебена». Дали ход обоими электромоторами и приготовились к погружению. 6 ч. 50 мин. Легли на курс 201 град. 7 ч. 10 мин. Выяснилось, что это большая шхуна. 7 ч. 50 мин. Подошли к шхуне, взяли шхуну с носа на буксир и задним

ходом отошли от берега. Команда шхуны бежала на шлюпке.... 8 ч. 30 мин. Развернулись и взяли шхуну на буксире кормой. 12 ч. 07 мин. Остановили дизеля. Подтянули шхуну к борту для осмотра и уборки парусов. 13 ч.45 мин. Окончили осмотр. Пустили дизеля...

Лейтенант Швебс».

К ночи погода стала портиться, поднялся ветер. К утру

8 декабря при сильном ветре шхуна перевернулась и затонула.

«Вторник 8 декабря 4 ч. 30 мин. Шхуна перевернулась и затонула...

Лейтенант Швебс».

«Среда 9 декабря 10 ч. 00 мин. под дизелями пошли в Севастополь. 12 ч. 20 мин. Прошли мыс Сарыч. 12 ч. 45 мин. Прошли мыс Айя. 13 ч. 30 мин. прошли мыс Фиолент. 14 ч. 15 мин. Прошли Херсонесский маяк. 15 ч. 00 мин. Подошли к Константиновской батарее. Застопорили дизеля и пустили электромоторы... 15 ч. 30 мин. Ошвартовались у базы. Всего пройдено: над водой – 707 миль, под водой – 86 миль.

Лейтенант Швебс».

«Нерпа» вернулась из боевого похода 9 декабря 1915 года. На следующий день после прихода лодки «Нерпа» в базу, 10 декабря, мичман П. П. Ярышкин прибыл на корабль. Прослужил он на «Нерпе» двадцать один день и 31 декабря был откомандирован вахтенным начальником на подвод-

ную лодку «Карп». За это время мичман Ярышкин подробно ознакомился с лодкой и выходил в море на испытательную стрельбу установленной на лодке 57-мм пушки:

«Из Севастополя. Четверг 24 декабря. 13 ч. 35 мин. Снялись со швартовов и вышли в море под электромоторами для пробы установленной 57-мм пушки и для дифферентовки. 13 ч. 55 мин. Прошли боны. Остановили эл. моторы и пустили дизеля. 14 ч. 25 мин. Остановили дизеля. Пустили электромоторы и начали стрельбу. Выпустили 4 снаряда. По осмотру креплений все оказалось исправно... 15 ч. 55 мин. Ошвартовались в базе.

Лейтенант Швебс».

В середине 1915 года через Средиземное море на Черноморский театр военных действий перешли германские подводные лодки «UB-7», «UB-8», «UB-14» и минные заградители «UC-13», «UC-15», местом базирования которых стал болгарский порт Варна.

В конце августа 1915 года германская подводная лодка

«UB-7» вышла в район между устьем Дуная и Одессой. В это же время другая подводная лодка «UB-8» находилась в боевом походе у берегов Крыма. 27 августа подводная лодка «UB-8» у мыса Аю-Даг потопила парусники «Сотрудник», «Покорный» и «Благодетель». Лодка была обнаружена нашими эсминцами, но успела погрузиться. 29 августа эта же лодка обстреляла торпедо-пристрелочную станцию вблизи

Феодосии, выпустив 18 снарядов. По лодке открыли огонь из винтовок. Лодка ответила обстрелом станции из пулемета...

К сентябрю 1915 года в Константинополе была сформирована полуфлотилия германских подводных лодок, состоящая из лодок «UB-7», «UB-8» и минных заградителей «UC-13» и «UC-15», перешедших из Варны, и пришедшей из Средиземного моря подводной лодки «U-21».

2 сентября подводная лодка «UB-7» потопила у Одессы британский пароход «Патагония» водоизмещением 6011 тонн, а в конце сентября германская лодка «UB-14» взрывом подрывного патрона у берегов Крыма потопила пароход «Катя» водоизмещением 474 тонн с грузом сахара. На следующий день эта же лодка потопила танкер «Апшерон», шедший из Новороссийска в Севастополь с тысячей тонн нефти.

Германская подводная лодка «UC-13» 9 ноября под берегом у Туапсе захватила трехмачтовое парусное судно «Украина», водоизмещением сто двадцать тонн, с грузом цемента и уничтожила его взрывом подрывных патронов. Второй парусник «Маруся-Рая», водоизмещением сто пятьдесят тонн, был немцами подожен. 10 ноября германская подводная лодка «UC-13» вошла в гавань Сочи, с нее высадились подрывная команда, взорвавшая в порту парусное судно «Св. Иоанн» с грузом леса.

Константинопольская группа германских подводных лодок понесла в ноябре 1915 года первую потерю. 16 ноября подводную лодку «UC-13» настигло «божье возмездие» –

лодка попала в 11-балльный шторм и была выброшена волнами на берег у устья реки Мелен. Попытка снять лодку с мели не увенчалась успехом, после чего немцы демонтировали с нее часть механизмов и оборудования, а корпус замаскировали брезентовыми полотнищами, раскрашенными под тон берега. Эсминцы «Счастливый» и «Пронзительный», блокирующие Угольный район, 18 декабря 1915 года нашли германскую подводную лодку «UC-13» и артиллерийским огнем уничтожили ее.

Здесь следует отметить, что германские подводные лодки, пришедшие в середине 1915 года на Черноморский театр, так и не смогли достигнуть существенных успехов против боевых кораблей Черноморского флота.

В 1915 году в главной базе Севастополе вошла в строй первая на Черноморском флоте телеграфная станция «Графская пристань», поддерживающая прямую телеграфную связь на аппаратах Бодо, и новая, оснащенная французской аппаратурой радиостанция, построенная в Килен-бухте, которая имела радиопередатчик мощностью 25 кВт и антенну, расположенную на четырех ажурных мачтах высотой около 65 метров, что существенно улучшило связь кораблей с базой.

В конце декабря 1915 года подводная лодка 1-го дивизиона «Тюлень», находясь в море в районе Босфора, атаковала турецкую канонерскую лодку самодвижущимися минами, поставленными нам англичанами, якобы лучшего качества,

чем наши, но мины цель не поразили.

В грохоте снарядов, вое авиабомб и свисте пуль наступил новый 1916 год...

1 января 1916 года в боевой поход к Зунгулдаку вышла подводная лодка 1-го дивизиона «Нерпа». В это же время у Зунгулдака находилась германская подводная лодка «UB-8». «Нерпа» первой обнаружила и атаковала вражескую лодку, но та успела погрузиться. 8 января у мыса Филиос подлодка «Нерпа» захватила большой парусник, как приз, но была обстреляна турецкой береговой батареей. Приз пришлось потопить.

На смену «Нерпе» 28 января в район Босфора вышла подводная лодка «Тюлень». Хотя подлодка «Тюлень» еще не была принята в казну и в походе продолжались испытания машин и механизмов, лодка выполнила все боевые задачи. 2 февраля ее атаковал германский аэроплан, сбросивший две бомбы. 7 февраля германский аэроплан вновь атаковал нашу подлодку, сбросив пять бомб. На следующий день подводная лодка «Тюлень» у острова Кефкен захватила турецкую шхуну, но при буксировке шхуна затонула.

Ускользнувшая от «Нерпы» германская подводная лодка «UB-8» вновь вышла на позиции перед Севастополем, с целью разведки выходных фарватеров, но ее отогнали наши миноносцы.

В новом году на Черноморский флот продолжали поступать подводные лодки.

В связи со вступлением в строй новых лодок кадров офицеров-подводников не хватало. Поэтому еще в конце декабря 1915 года приказом № 128 командующего Черноморским флотом число слушателей Офицерских классов Подводного плавания при Бригаде подводных лодок Черного моря было увеличено с пятнадцати до двадцати пяти человек.

26 февраля 1916 года командующий Черноморским флотом докладывал Морскому министру о первом выпуске офицеров-подводников из школы Подплава Черноморского флота:

Командующий МОРСКОМУ МИНИСТРУ

Черноморским флотом

Февраль 26 дня 1916 г.

№ 24328

Значительное увеличение числа подводных лодок в нашем флоте, вытекающее из опыта настоящей войны, выдвинуло весьма серьезный вопрос об укомплектовании лодок обученными офицерами-специалистами.

В настоящее время уже почти с полной уверенностью можно заключить, что Учебный Отряд Подводного плавания в Балтийском море не будет в состоянии укомплектовывать офицерами и нижними чинами подводных лодок как Балтийского, так и Черноморского флота.

Своевременно это сообщение привело меня к необходимости учреждения офицерских курсов и школы при Бригаде Подводного плавания Черноморского флота.

На обучение офицеров, как практическое, так и теоретическое, было обращено возможно большее внимание, и таковое все время велось в соответствии с программой Учебного Отряда Подводного плавания.

Ныне комиссия из офицеров Черноморского флота под председательством контр-адмирала ПУТЯТИНА, при участии представителей от Морского Генерального Штаба и Балтийского флота, закончены экзамены и первый выпуск слушателей-офицеров Под-

водного плавания состоялся.

Сообщая о вышеизложенном Вашему Высокопревосходительству и прилагая акт экзаменационной комиссии, представляю мичманов: Николая ВАРГАСОВА, Владимира ОФФЕНБЕРГ, Сергея ОФФЕНБЕРГ, Александра АФИНСКОГО, Германа КРАУЗЕ, инженер-механиков: капитана 2 ранга Николая БЕЛУХИНА, мичманов: Алексея МАКСИМОВА, Федора ГИЛЬ, Петра НИКИТИНА, Ивана ЛЕБЕДЕВА, Виктора БРИСКИНА и поручика по адмиралтейству КОЛАЙДА, к удостоверению званием офицера подводного плавания с представлением им всех прав и преимуществ, в положении о подводном плавании указанных, а также о предоставлении права ношения установленного нагрудного знака.

Адмирал А. Эбергард

В это самое время в конце февраля 1916 года мичман Ярышкин назначается вахтенным начальником подводной

лодки «Карп» в 3-й дивизион. Подводная лодка «Карп» была лодкой прибрежного действия, построенной в 1908 году.

Историческая справка

Контракт на строительство трех подводных лодок для русского военно-морского флота на заводе фирмы «Фридрих Крупп» в Германии, был подписан 20 мая 1904 года. Лодки получили номера «109», «110», «111». В августе 1905 года начались испытания подводной лодки «109», в июне 1906 года – испытания лодки «110». Лодкам присвоили наименования: «109» —

«Карп», «110» – «Карась», «111» – «Камбала». Стоимость каждой лодки составляла один миллион двести тысяч марок.

Подводная лодка «Карп» имела длину сорок метров, диаметр корпуса – три метра, водоизмещение надводное – двести тонн, подводное – двести сорок тонн. Скорость надводного хода – десять узлов, подводного хода – восемь узлов. Лодка погружалась на глубину тридцать метров и имела на вооружении один трубчатый подводный аппарат в носу и три самодвижущиеся мины Уайтхеда, одна в аппарате и две на стеллажах.

28 апреля 1908 года подводные лодки «Карась», «Карп» и «Камбала» по железной дороге были отправлены в Севастополь и по прибытию причислены к Отряду Подводного плавания Черноморского флота.

В 1909 году на подводных лодках «Карп» и «Карась» бы-

ли установлены по два решетчатых торпедных аппарата системы Джевецкого.

Интересная подробность постройки наших лодок «109», «110», «111» в Германии. Параллельно с постройкой лодок для Российского флота завод фирмы «Фридрих Крупп» начал строить первую немецкую подводную лодку «U-1», практически аналогичную по конструкции. Исходя из опыта первых пробных погружений российских лодок, немцы улучшали и свою лодку.

В итоге немцы получили для своего флота подводный корабль более высокого качества, учтя все трудности и конструктивные недостатки, выявленные при строительстве наших лодок, и избежав лишних затрат при постройке своей лодки.

...С волнением открываю Вахтенный журнал подводной лодки «Карп», начатый 1 января и оконченный 2 июля 1916 года, бережно сохраненный в Российском Государственном архиве ВМФ фонд 870, опись 5, дело 546. И сразу взгляд выхватывает: «Севастополь. Суббота, 27 февраля. Разборка вентиляционного трубопровода, очистка смолы в командирском помещении для открывания 5-ти систерн внутреннего балласта. Мытье команды в бане. Расход энергии 200 Ач».

И внизу размашистая подпись с характерной округлой верхней частью буквы «Я» – «мичман Ярышкин». И становится понятным, что подводная лодка находится в ремонте, и это удача для мичмана Петра Ярышкина, ибо именно

тогда, когда лодка находится в ремонте, есть техническая возможность тщательно изучить ее устройство, механизмы и конструкцию. И так все последующие дни...

«Воскресенье 28 февраля. ...Очистка систерн внутреннего балласта. Увольнение очередного отделения на берег. Расход энергии 200 Ач...

Мичман Ярышкин».

«Понедельник 29 февраля. Разборка электромоторов и вентиляторов... расход энергии 200 Ач...

Мичман Ярышкин».

«Вторник. 1 марта. Переборка электромотора вентилятора. Перешли от транспорта «Возрождение» к станции для зарядки. Расход энергии 200 Ач...

Мичман Ярышкин».

Эту постоянную, изо дня в день, запись о расходе электроэнергии следует пояснить: на плаву без хода, когда не работает электрогенератор, для жизнеобеспечения лодки используются аккумуляторные батареи, поэтому контроль расхода их энергии в ампер-часах велся скрупулезно и регулярно.

«Среда. 2 марта. Зарядка начата в 9 часов, окончена 14 ч. 30 мин., принято 1900 Ач. Исправление лебедки подъема перископа... Расход энергии 200 Ач...

Мичман Ярышкин».

На следующий день подводная лодка «Карп» стала в док для очистки корпуса, осмотра и, в случае необходимости, ремонта винтов, горизонтальных рулей и балера вертикально-

го руля.

«Четверг. 3 марта. Перешли под электромоторами к до-
ку. Вошли в ковш и стали на тележку для подъема. Начали
подъем... Стали на место, для ремонта. Расход энергии 350
Ач, масла 20 ф.

Мичман Ярышкин».

«Пятница» 4 марта. Спустили керосин из систерн. 2 боч-
ки. Открыли горловины систерн. Очистка борта нарядом из
экипажа в количестве 35 человек. Расход энергии 200 Ач».

Как только борта лодки обнажились ниже ватерлинии, за-
пахло морскими водорослями и тиной. Боцман лодки про-
извел осмотр гребных винтов, дейдвудных сальников, гори-
зонтальных рулей и вертикального руля, записывая замеча-
ния в формуляр, затем распределил моряков по работам: од-
ни скребками скоблили борт лодки, обернув головы стары-
ми тельняшками на манер бурнусов, оставив узкую щелку,
чтобы не попадали в глаза осколки ракушек, счищали с бор-
тов обрастания – раковины моллюсков, водоросли, ржавчи-
ну, другие грунтовали очищенные участки корпуса и краси-
ли их.

«Суббота. 5 марта. Открывали горловины керосиновых
систерн. Осмотр аккумуляторов и изоляции... Команда мы-
лась в бане. Расход энергии из порта 100 Ач...

Мичман Ярышкин».

«Воскресенье. 6 марта. Открывали горловины кероси-
новых систерн. Снимали клапана отработанных газов. Пе-

ребирание щеток главного электромотора. Выгрузка части внутреннего балласта. Очистка корпуса. Расход энергии 100 Ач...

Мичман Ярышкин».

«Понедельник. 7 марта Переборка упорных подшипников. Очистка щеток главных электромоторов и систерн. Расход энергии 100 Ач...

Мичман Ярышкин».

«Вторник. 8 марта. Те же работы по ремонту лодки. Расход энергии 100 Ач...

Мичман Ярышкин».

Мичман Ярышкин проводил на лодке сутки напролет. Это была отличная школа, уникальная возможность досконально изучить и разобраться в хитросплетении воздушных, водяных, топливных и электрических систем и устройстве механизмов подводной лодки.

Даже спустя 70 лет, во время моей службы на флоте, Корабельный устав в пункте 207 требовал: «Во время постройки командир боевой части обязан изучить сам и организовать изучение подчиненными оружия и технических средств своей части».

Всю следующую неделю продолжались очистка и окраска корпуса. На лодке провели переборку керосин-моторов, опробовали давлением пять цистерн наружного балласта и керосиновых цистерн, осмотрели и притерли главные кингстоны и клапана цистерн внутреннего балласта, исправили

приводы горизонтальных рулей... 18 марта была закончена окраска подводной части лодки. На следующий день сняли и отправили на тарировку в мастерские севастопольского порта тахометры и манометры. В субботу 19 марта спустили лодку на воду.

«Суббота. 19 марта. Спустили лодку на воду. Дали ход электромотором. Задний. Переменными ходами подошли к базе пароходу «Возрождение» и ошвартовались у борта... Расход энергии 800 Ач.

Мичман Ярышкин».

Ремонт шел по плану. Был отремонтирован шпилевой электромотор, погрузили аккумуляторы, соединили и спаяли батарею. Разобрали сальник снятого перископа и его подъемного приспособления. Произвели пробный пуск керосино-моторов, измерили плотность электролита аккумуляторов. Перешли к береговой базе для зарядки аккумуляторов. Приняли энергии 5300 Ач. Настелили палубу над аккумуляторной ямой в командном отсеке. 28 марта приняли 37 пудов машинного масла и помыли наружные борта. 29 марта перешли в Килен-бухту и начали прием керосина.

«Вторник. 29 марта. Отдали швартовы, дали обоими электромоторами средний вперед 400 Ач на моторе. Подошли к пристани в Килен-бухту, ошвартовались и начали приемку керосина. Окончили приемку, приняли 855 пудов и отвалили. Подошли к базе «Возрождение» и ошвартовались. Расход энергии 800 Ач.

Мичман Ярышкин».

Ремонт на лодке продолжался... В следующие дни установили проверенные и оттарированные в мастерской тахометры и манометры, зарядили аккумуляторы от керосино-моторов, приняли пресную воду, проверили аппараты Джевецкого, произвели окраску внутренних помещений лодки. Ремонт лодки шел по плану...

7 апреля 1916 года на подводную лодки «Карп» были загружены самодвижущиеся мины (торпеды. – А.Л.).

«Севастополь. Четверг. 7 апреля. Погружены мины во все аппараты. При погрузке мин была упущена в воду ручка лебедки, которая была найдена спустившимся водолазом. Расход энергии 200 Ач...

Мичман Ярышкин».

Удивительно, как официальный документ правдиво и живо передает служебные будни экипажа подводной лодки «Карп». Вроде такая мелочь, как ручка лебедки, но лебедкой загружают торпеды и это тоже матчасть, и она должна в любой ситуации быть на месте. Отсюда – водолаз, поиски ручки на дне и установка найденной ручки на лебедке.

«8 апреля. Отдали швартов и отвалили на проверку девиации. Окончили проверку, снялись с бочки. Подошли к береговой базе. Начали приемку воздуха и зарядку. Окончили зарядку и прием воздуха. Приняли энергии 3500 Ач, воздуха 1/3 к. м. Расход энергии 500 Ач...

Мичман Ярышкин».

Здесь необходимо пояснить термин «проверка девиации». Плавание боевого корабля, в том числе и подводной лодки, прокладка курсов корабля без учета девиации корабельных компасов, может привести к серьезным навигационным авариям. Девиация судового компаса – это отклонение его чувствительного элемента от направления магнитного меридиана под действием магнитного поля судна. Уничтожение девиации на флоте всегда было искусством, сродни шаманству. Полностью уничтожить девиацию не удастся, поэтому существуют таблицы, составляемые на судне, для каждого магнитного компаса, в которых указывается остаточная девиация, на различных курсах. Таблицы девиации учитываются при прокладке курса корабля. Превратил это искусство в науку начальник Главного гидрографического управления флота, создатель теории о девиации и конструктор прибора для определения и устранения девиации (дефлектора), специалист по морской навигации, член-корреспондент Российской Академии Наук генерал-майор Иван Петрович де-Колонг.

«Понедельник. 9 апреля. Перешли к базе «Возрождение». Уборка лодки. Расход энергии 200 Ач...

Мичман Ярышкин».

«Вторник. 12 апреля. Работы не производились Расход энергии 150 Ач...

Мичман Ярышкин».

Судя по этой записи, экипажу подводной лодки «Карп»

дали отдых после окончания продолжительного и интенсивного ремонта. Это была последняя запись, сделанная рукой мичмана Петра Петровича Ярышкина в Вахтенном журнале подводной лодки «Карп». На следующий день, сдав дела и обязанности вахтенного начальника мичману Александру Севастьяновичу Афинскому, мичман Ярышкин покинул лодку. Приказом по флоту он был переведен вахтенным начальником на подводную лодку «Кит».

Интенсивные практические плавания сочетались на Офицерских классах Подводного плавания с большой теоретической программой. Слушатели-офицеры изучали объемный курс наук, включающий: теорию подводного корабля, курс подводных судов, устройство лодки, погружение и управление лодкой, минное дело, электротехнику, двигатели внутреннего сгорания, взрывчатые вещества, перископы, подачу первой помощи и гигиена. Преподаватели-офицеры были знающими и опытными. Практические занятия по электротехнике и аккумуляторам, двигателям внутреннего сгорания и устройству подводной лодки проводили унтер-офицеры, имеющие богатые практические знания и навыки.

Нужно отметить, что еще в начальном периоде становления подводного плавания, после фундаментальной теоретической подготовки в школе Подплава основным методом совершенствования офицерского состава был и оставался метод самостоятельной подготовки. Первый начальник школы Подплава в России и первый адмирал-подводник Э.Н.

Щенснович еще в 1906 году в «Сборнике инструкций Заведующего подводным плаванием» указывал: «Офицерам, командированным к подводному плаванию, быть на лодках ежедневно с 8 утра и с 2-х до 6 часов вечера, где и заниматься устройством лодки и механизмов». И далее: «Офицеры подводного плавания по ознакомлении с подводной лодкой должны управляться со всеми механизмами и лодкой самостоятельно, без какого-либо участия нижних чинов. С этой целью для обучения господ офицеров лодки должны находиться в море, не имея (на борту. – А.Л.) ни одного нижнего чина...» То есть Э.Н. Щенснович требовал от офицеров выполнения важнейшего правила подводного флота – взаимозаменяемости членов экипажа.

Для мичмана Ярышкина и его товарищей-офицеров по классам мичманам Н. Гоппе, Н. Дудкина, Г. Ковалевского, С. Каменского, А. Чесновицкого наступило время самой упорной и трудной самостоятельной работы, подготовки к экзаменам по сдаче теоретического курса Подводного плавания. Дни летели незаметно...

30 июля 1916 года мичману П.П. Ярышкину присвоили очередное воинское звание – лейтенант: «ЛЕЙТЕНАНТОМ с 30 июля 1916 г. по линии».

Все его время поглощали занятия. Наконец экзамены остались позади. Лейтенант Петр Петрович Ярышкин учился настойчиво и целеустремленно, понимая, что в подводном плавании нет мелочей и нужны твердые знания, о чем

свидетельствуют его отличные оценки в «Ведомости сдачи теоретических и практических экзаменов на лодках».

ВЕДОМОСТЬ СДАЧИ ТЕОРЕТИЧЕСКИХ И ПРАКТИЧЕСКИХ ЭКЗАМЕНОВ НА ЛОДКАХ

Имена Взрывч. Минн. Электро- Двиг. вн. Теория Курс подв. Подача

и фамилии вещь-ва дело техника сторания ПЛ судов перв. пом.

| | | | | | | | |
|--|----|----|----|----|----|----|----|
| Петр Ярышкин | 12 | 12 | 12 | 10 | 12 | 11 | 12 |
| Николай Гоппе | 12 | 12 | 12 | 10 | 12 | 10 | 12 |
| Николай Дудкин | 10 | 10 | 10 | 9 | 4 | 10 | 12 |
| Георгий Ковалевский | | 11 | 11 | 12 | | 12 | 12 |
| 12 | 12 | | | | | | |
| Станислав Каменский | | 11 | 10 | 12 | | 12 | 12 |
| 12 | 12 | | | | | | |
| Алозий Чесновицкий | | 12 | 12 | 10 | | 11 | 12 |
| 12 | 12 | | | | | | |
| Иван Кочугов | — | 12 | 12 | 11 | 12 | 12 | — |
| Александр Дзюбинский | | 10 | 10 | 10 | | 4 | 5 |
| 12 | 12 | | | | | | |
| Владимир Юденич | — | 11 | 8 | 11 | — | 11 | — |
| Вольнослушатели | | | | | | | |
| Фердинанд Бурковский | | 9 | 12 | 12 | | 12 | 12 |
| 12 | 12 | | | | | | |
| Николай Изотов | 3 | 12 | 7 | 11 | 11 | 8 | 12 |
| После теоретического курса офицеры-ученики приступи- | | | | | | | |

ли к практике на подводных лодках. Целыми днями офицеры находились на лодках, изучая их устройство, разбирая и собирая механизмы. Когда все было основательно изучено, начались практические погружения. Лодка выходила на внешний рейд и обрабатывала сначала погружение на месте, без хода, затем выходили в море.

Офицерам-подводникам преподавалось водолазное дело с выполнением работ под водой.

...Особенно запомнилось Петру Ярышкину, когда он первый раз надел «трехболтовку», как называли водолазное снаряжение, состоящее из надетой поверх шерстяного водолазного белья водолазной рубахи из трехслойной прорезиненной материи с медной манишкой, обжатой тремя болтами, к которой крепился медный водолазный шлем из листовой отожженной красной меди, отсюда и название «трехболтовка», с тремя круглыми иллюминаторами, один из которых завинчивающийся, и в первый раз погрузился под воду.

Слова «надел сам» вряд ли уместно, потому что водолаз может сам одеть только шерстяное белье, а облачиться во все остальное Петру помогали два матроса. Тяжелые водолазные грузы – две чугунные отливки массой по шестнадцать килограммов, закрепленные на спине и груди плечевыми ремнями и нижним брасом, пропущенным между ног и застегнутым пряжкой у переднего груза, тяжеленные свинцовые боты из меди (массой двадцать килограммов) быстро потянули его на дно. В стекло скафандра было видно, как вода сразу

стала темной и дневной свет, казалось, куда-то исчез. На затылке медного шлема был закреплен ввод воздушного шланга и травящий клапан. Чтобы открыть клапан и стравить излишки воздуха, водолаз должен головой нажимать на специальный шток, что нужно было делать периодически.

Наконец Ярышкин коснулся дна и пополз по нему. Это было чертовски трудно. Казалось, какая-то невидимая сила крутила Петра, и он, с трудом передвигая ноги, старался удержаться в нужном положении. Вдобавок воздушный шланг и сигнальный конец путались между ног. Всякое препятствие на дне бухты внушало ему какое-то неприятное чувство, не то чтобы страха – у Петра на поясе был водолазный нож, – а скорее гадливости. Особенно трудно было выполнить на дне заданную работу. Она казалась невероятно трудной, прежде всего потому, что с большим усилием удалось держаться на месте. Тем более приходилось всякий раз нажимать затылком на клапан и стравливать воздух.

На мгновение Петру показалось, что в тесном и неудобном водолазном скафандре у него на дне в несколько минут иссякнут все силы... Ему остро захотелось скорее подняться на поверхность и увидеть «свет божий»...

Конечно, не забыть лейтенанту П.П. Ярышкину и первое самостоятельное погружение на подводной лодке. Сохранились воспоминания офицера-подводника русского императорского флота Н.А. Монастырева «Записки морского офицера», посвященные его занятиям в Учебном отряде Под-

водного плавания и первому самостоятельному погружению на подводной лодке в 1914 году: «Первое самостоятельное погружение... Конечно, нервничаешь. Хотя знаешь, что около тебя опытный командир и команда исключительно опытных и старых матросов-специалистов.

«Приготовиться к погружению, – командуешь слегка взволнованным голосом. – Люки задраить. Заполнить среднюю цистерну. Заполнять балластные цистерны». Слышно, как вода заполняет цистерны и воздух со свистом вырывается из вентиляционных кранов. В иллюминатор видно, как вода начинает подходить к надстройке лодки. От неопытности и непривычке принимаешь воды больше, чем нужно, лодка носом начинает быстро тонуть. Командир спокойно стоит у глубиномера, заложив руки в карманы, и ничего не говорит. Быстро соображаешь, что нужно дать воды в кормовую дифференциальную цистерну, отдаешь приказание, и лодка скоро выпрямляется, но стремительно тонет. Чувствуешь, что ее не удержать на желаемой глубине, не имея хода. Растерянно смотришь на командира, но он ничего не говорит – должен сам догадаться, что нужно сделать, приказываешь продувать среднюю цистерну сжатым воздухом, чтобы выбросить из нее воду и тем дать ей плавучесть, но уже поздно: легкий толчок, и мы на дне.

«Да... все это так, – говорит, улыбаясь командир, – но будьте осторожны на большой глубине. Здесь пустяки, неглубоко, а вот в море эдак можно очутиться и на 200–300 фу-

тов, а то и хуже. Самое важное, не теряйте самообладания и быстро принимайте решения. Повторите еще раз погружение с самого начала».

«Есть...». И снова проделываешь погружение, но уже более удачно. Так в течение нескольких дней научались мы искусству погружаться на месте, прежде чем выйти в море. Нечего и говорить про то, что перед погружением нужно внимательно осмотреться и проверить, все ли закрыто, что полагается. У всех на памяти был случай с «Миногой», которая затонула в аванпорте, потому что команда внимательно не осмотрелась и ручка семафорного флажка попала в клапан вентиляции. Лодка погружалась, и никому не могло прийти в голову, что флажок попал в клапан, который не закрылся плотно, и через него вода поступала внутрь лодки, и она затонула, к счастью, на маленькой глубине. Вода поступала беспрерывно внутрь, и не было никакой возможности очистить клапан, так как палка флажка попала снаружи, по опрометчивости рулевого, оставившего семафорные флажки перед погружением снаружи, в ходовой рубке. Ее вытащили после того, как она пробыла около суток под водой.

Когда тренируешься и все проделываешь каждый день, то образуется уже привычка, что в нашем деле очень полезно и предохраняет от многих роковых случайностей».

Слушатели Офицерских классов Подводного плавания выходили в море на разных лодках 1-го, 2-го и 3-го дивизионов, в море для минных стрельб по идущему кораблю, со

всеми нужными манипуляциями, то есть с погружением, выходом на расчетный курс и стрельбой. лейтенант Ярышкин с особым удовольствием выходил в море погружаться и стрелять самодвижущимися минами.

Наконец практика на лодках осталась позади. лейтенант П.П. Ярышкин хорошо сдал все практические экзамены в группе из девяти человек.

ПРАКТИЧЕСКИЙ ЭКЗАМЕН НА ЛОДКАХ

Устр-во Электро- Двигатели Минное Перископ Погружение и

Лодок техника дело управление ПЛ

| | | | | | | |
|--|----|----|----|----|----|----|
| Петр Ярышкин | 11 | 11 | 10 | 11 | 10 | 10 |
| Николай Гоппе | 11 | 10 | 9 | 11 | 10 | 10 |
| Николай Дудкин | 9 | 10 | 9 | 11 | 10 | 10 |
| Георгий Ковалевский | 11 | 10 | 11 | 11 | 10 | 10 |
| Станислав Каменский | 10 | 11 | 11 | 11 | 10 | 11 |
| Алозий Чесновицкий | 11 | 11 | 11 | 11 | 10 | 11 |
| Иван Кочугов | | | | | | |
| Александр Дзюбинский | 12 | 12 | 11 | 11 | 10 | 12 |
| Владимир Юденич | | | | | | |
| Вольнослушатели | | | | | | |
| Фердинанд Бурековский | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| Николай Изотов | 9 | 8 | 8 | 10 | 12 | 10 |
| Председатель комиссии Контр-адмирал Саблин | | | | | | |
| Документ, подтверждающий окончание лейтенантом | | | | | | |

П.П. Ярышкиным Офицерских классов Подводного плавания, с зачислением в офицеры подводного плавания, я обнаружил в Российском Государственном архиве ВМФ:

В Главный Морской Штаб

ШТАБ

Командующего Черноморским флотом

№ 28674

Октябрь 6 дня 1916 г.

Рейд Севаст-кий

Препровождая при сем результаты испытания слушателей временных курсов

Подводного Плавания, штаб просит зачислить в офицеры подводного плавания:

Лейтенанта Петра ЯРЫШКИНА,

Мичмана Николая ГОППЕ,

Подпоручика Ивана КОЧУГОВА,

Старшего лейтенанта Фердинанда БУРКОВСКОГО,

остальные же, выдержавшие испытание слушатели, будут представлены к зачислению по выполнении ими практического плавания.

За Начальника штаба Капитан 1 ранга

Председатель комиссии контр-адмирал Саблин докладывал в Главный Морской Штаб:

«Комиссия, назначенная приказом Командующего Черноморским флотом от 2-го февраля 1915 года, за № 113, под председательством контр-адмирала САБЛИНА и челнов эк-

заменаторов: капитанов 2-го ранга ТЕРЕНТЬЕВА, МАТВЕЕВА, инженер-механика капитана 1-го ранга БИТЕЛЕВА, инженер-механика старшего лейтенанта ПАФОМОВА, капитана по Адмиралтейству АЛЕКСЕЕВА и коллежского советника КОРАБЛЕВА, при участии начальника подводной Бригады Черноморского флота капитана 1-го ранга КЛОЧКОВСКОГО, флагманских специалистов бригады подводных лодок Черноморского флота старшего лейтенанта АФАНАСЬЕВА, инженер-механика старшего лейтенанта БРОД, коллежского советника ДОРОШЕВСКОГО, начальника 4-го подводного дивизиона и школы Черного моря старшего лейтенанта СОЛОВЬЕВА, командиров подводных лодок: СТОЛИЦА, КИТИЦЫНА, МАРКОВА, ПАРУЦКОГО, лейтенанта КАМЛЮХИНА, и преподавателей: корабельного инженера капитана КИВЕРОВА, лейтенанта АФАНАСЬЕВА, инженер-механика лейтенанта КВАСНЕВСКОГО и лекаря НЕЗЛОБИНСКОГО, произвела экзамен офицерам слушателям временных курсов Подводного Плавания 20 и 21 сентября 1916 года.»

Успехи слушателей оценивались по 12-ти балльной системе при неудовлетворительных баллах в 7 и ниже.

Временный курс подводного плавания начал функционировать с 15-го мая 1915 года, причем слушатели начинали курс по мере прикомандирования. Всего в разное время, как показано в поименном ниже сего таблице, поступило 9 слушателей:

Мичман Каменский – 19 мая 1916 года

Лейтенант Ярышкин – 28 октября 1915 года

Мичман Дудкин – 4 ноября «»

Подпоручик Кочугов – 10 ноября «»

Прапорщик

по мех. части Дзюбинский – 3 января 1916 года

Мичман Гоппе – 16 февраля «»

Мичман Чесновицкий – 17 июня «»

Мичман Ковалевский – 24 мая «»

Лекарь Юденич – 21 июля «»

Во время прохождения курса слушатели, кроме теоретических и практических занятий по главным предметам программы, практически знакомились с радиотелеграфным делом и установками на подводных лодках с уничтожением электрической девиации компаса, причем командиры лодок делали им сообщения по тактике подводных лодок применительно к обстоятельствам текущей войны.

К выпускному экзамену представлено было 9 офицеров штатных слушателей и 2 вольнослушателя.

Комиссия по обсуждению результатов испытания постановила считать выдержавшими выпускной экзамен временных курсов и достойными звания «Офицера подводного плавания» нижепоименованных офицеров:

Лейтенант Петр Ярышкин

Мичман Николай Гоппе

Подпоручик Иван Кочугов

Ст. лейтенант Фердинанд Бурковский

Что же касается инженер-механиков мичманов: Ковалевского, Каменского, Чесновицкого и лекаря Юденича, хотя и выдержавших экзамены, но не имеющих достаточно практического плавания, допустить к представлению к специальному званию, после плавания их на боевых подводных лодках, а лекаря Юденича и по выполнению требуемой программой работы.

Лейтенанта Изотова, Комиссия полагает возможным допустить в качестве штатного слушателя на следующий курс ввиду того, что означенный офицер имел весьма мало свободного времени, будучи занят своими служебными обязанностями по дивизиону, причем перед самыми экзаменами находился в море 16-ть дней.

Мичмана – же Николая Дудкина и прапорщика по механической части Александра Дзюбинского, комиссия считает не выдержавшими экзамена.

Председатель комиссии контр-адмирал Саблин.

Так исполнилась мечта офицера русского флота лейтенанта Петра Петровича Ярышкина. Он, выдержав все испытания, стал офицером Подводного плавания и был назначен минным офицером во 2-й дивизион Бригады Подплава на самую современную подлодку Черноморского флота – подводную лодку «Кашалот».

Глава 4. Боевая страда. 1916 год

С началом войны главной целью Черноморского флота было полное господство на Черном море, защита стратегически важных объектов у моря, прикрытие морского фланга Кавказской армии, при необходимости проведение Босфорской операции – захвата проливов силами флота и десанта, обеспечение переброски войск и припасов морем и нарушение судоходства вдоль черноморского побережья Турции. Эти задачи вытекали из состояния турецкого флота и Турции в целом.

Историческая справка

Османская империя в течение XIX века постепенно приходила в упадок. Турция проиграла России три войны: 1806–1807 годов, 1828–1829 годов и 1877–1878 годов. Уже в XX веке она была разгромлена Италией в войне за Триполитанию (1911–1912) и потерпела поражение в Балканской войне 1912–1913 годов. Турецкие военно-морские силы состояли из устаревшего бронепалубного крейсера «Междидие», построенного в США в 1903 году, и бронепалубного крейсера «Гамидие», построенного в Англии в 1904 году, двух эскадренных броненосцев «Торгут Рейс» и «Хайреддин Барбаросса», купленных в Германии в 1910 году, четырех эскадренных миноносцев французской постройки 1907 года и четырех миноносцев немецкой постройки, закупленных в 1910

году. Эти силы ослабляло практически полное отсутствие в турецком военно-морском флоте боевой подготовки. Понимая это, турецкое правительство, пытаясь изменить ситуацию, заказало в Англии на собранные по всенародной подписке деньги новейший линкор, и англичане начали его строить, но с началом войны английское правительство конфисковало линкор в пользу своего флота.

Ситуация на Черном море круто поменялась в августе 1914 года, после того как новейшие германские крейсера – тяжелый «Гебен» и легкий «Бреслау», прикрытые турецким флагом, вместе с немецкими экипажами вошли в состав турецкого флота, получив названия «Явуз Султан Селим» и «Мидилли», усилив боевые возможности турецкого флота. Германский контр-адмирал В. Сушон, возглавлявший объединенные германо-турецкие силы в Черном море, нанес этими силами одновременный удар по приморским городам Одессе, Феодосии, Новороссийску и Севастополю.

Турецкое правительство, чтобы скрыть факт вероломного нападения, опубликовало в Константинополе официальное сообщение, в котором говорилось, что турецкая эскадра, проводя маневры в Черном море, была внезапно атакована русским флотом, поэтому турецкое правительство возлагает ответственность за начало военных действий на Россию. Что, конечно, было наглой ложью!

В ответ российское правительство заявило: «...До начала враждебных действий Турцией русский флот таковых дей-

ствий со своей стороны не предпринимал, и что если бы инициатива нападения исходила от русского флота, то внезапного нападения турецкого флота воспоследовать не могло бы».

Как ни парадоксально, но именно выступление Оттоманской империи против Российской империи дало в этой войне России новый, истинный, ясный и исторически оправданный смысл: соображение духовного порядка – Крест на Святой Софии; соображение политическое – упразднение извечного врага Турции; экономический фактор – Черноморские проливы, без которых Россия задыхалась.

Все это придало войне новый великодержавный характер, которого не имела война с Германией и Австро-Венгрией.

С этого момента во всех операционных планах Черноморского флота «красной нитью» проходило слово «Босфор». Стремление Российской империи к проливам являлось основной частью всей ее ближневосточной политики.

В зиму 1915–1916 годов число германских подводных лодок в Средиземном море возросло, и их действия, ввиду выгодных географических и климатических условий, были довольно успешны, поэтому центр тяжести подводной борьбы германским командованием был перенесен в Средиземное море.

В начале 1916 года из Средиземного моря в Константинополь прибыли две германские подводные лодки «U-33» и

«U-39», которые остались в Черном море до августа. Весной германское военное руководство начало беспощадную войну на море – неограниченную подводную войну, в которой всякие суда, встреченные в военной зоне, независимо от их флага и назначения, безоговорочно и без предупреждения топились германскими подводными лодками.

Журнал «Летопись войны» № 75 за январь 1916 года, описывая безрезультативную атаку в Черном море германской подводной лодки по нашему миноносцу, цитирует черноморского офицера, участника событий, дающего подробное представление об этой атаке:

«Во время нашего последнего похода мы были атакованы и, в свою очередь, атаковали подводную лодку. Все происходило с самого начала до конца на моих глазах, я как раз стоял тогда на вахте и потому могу рассказать все подробно. Мы совершали обычный обход берегов анатолийского побережья.

Был ясный день. На небе ни облачка. Солнце пекло совсем не по-зимнему. Проклятый, мучающий нас всю зиму норд-ост стих, и был полнейший штиль. Миноносец наш огибал один из мысов, очень удобный для атаки лодкой. Берег там высокий, обрывистый, и море около него очень глубокое, а недалеко удобная бухта, где подводная лодка всегда может устроить себе склад бензина и провизии. Внимание, конечно, самое напряженное. Сигнальщики тщательно осматривают все море. Мы уже огибали оконечность мыса, как вдруг

справа, немного впереди миноносца, как раз на том месте, где вода очень блестит от солнца и потому разглядеть что-либо трудно, заметили след точно от предмета,двигающегося под водою. Проходит минута, другая и на поверхности воды появляется маленький бурунчик, который начинает делаться все больше и больше, и, наконец, мы ясно видим две находящиеся одна позади другой трубы. Вне сомнения – перископы подводной лодки.

Я даю сигнал боевой тревоги. Десятки электрических звонков задребезжали во всех частях миноносца, извещая команду о предстоящем бое. Из всех люков и кубриков посыпались матросы и быстро разбежались по местам. Через какую-нибудь минуту все уже были готовы для встречи с лодкой. Продержавшись над водой минут двадцать, перископ скрылся. Мы не успели сделать ни одного выстрела. «Мина», раздаётся возглас сигнальщика, и я увидел идущую в правый борт мину.

«Право руля», приказывает командир. Момент был жуткий. Миноносец стал медленно поворачиваться навстречу мине, подставляя ей нос. В этом случае вероятности попадания почти нет. А мина все ближе и ближе. Мы уже почти развернулись на нее носом, еще момент, и она быстро проходит вдоль борта, оставляя пенистый, гладкий след. Мы полным ходом шли прямо на то место, где только что виден был перископ. «Слева лодка», крикнул сигнальщик. Опять появились от воды две трубы, которые шли параллельным с нами

курсом».

«Командир отдает приказание рулевому, и миноносец круто поворачивает на лодку. Артиллерийский офицер открывает огонь. Расстояние небольшое, всего 3—4 кабельтова, так что первые же снаряды ложатся около самой лодки, поднимая высокие столбы воды. Перископ сразу скрывается. Мы прекращаем огонь. Проходим над местом погружения лодки, надеясь утопить ее таранным ударом. Все ждут толчка, я уже наготове дать задний ход, но никакого удара не последовало, лодка, очевидно, опустилась глубоко, и мы прошли над нею. В третий раз перископ появился опять с левого борта. Мы сейчас же открыли по лодке беглый огонь. «Мина проходит за кормою», докладывает сигнальщик. Я оборачиваюсь и вижу недалеко за кормою зигзагообразно идущую мину. Прибор управления рулями у ней, очевидно, испортился, и она, вместо того чтобы идти по прямой линии, выписывала вензеля. Попав в струю от винтов миноносца, она повернула и пошла совсем в сторону.

Снаряды временами закрывали перископы, и нам кажется, что они разбиты. Но вот один разрыв как будто несколько больше, чем другие, и мы видим летящие осколки; после этого перископы скрылись. А когда мы подошли ближе, то увидели на воде пузыри и масляные пятна».

Это напряженное, яркое, волнительное описание боя с германской подводной лодкой дает полное основание предположить, что артиллерийским огнем нашего миноносца

вражеская лодка была потоплена.

Не только надводные корабли, но и наши подводные лодки в Черном море действовали на важнейшей коммуникационной линии, соединявшей столицу Турции с «Угольным районом», протяженностью 130 миль, между устьем Босфора и гераклейскими портами Зунгулдак, Козлу, Эрегли, Килимли и Парфени. «Угольный район» анатолийского побережья издавна снабжал Константинополь и прилегающие к нему местности углем. Невысокого качества уголь не мог соперничать с английским углем при снабжении судов и промышленности, но при отсутствии запасов иностранного угля он вполне мог применяться, потому что другого угля, столь удобно расположенного для доставки, Турция не имела. Значение «Угольного района» усиливалось еще и тем, что зунгулдакский уголь широко потреблялся населением. Не имея этого угля, население неминуемо обрекалось на лишения, что могло привести к серьезным политическим последствиям.

Обстрелы артиллерийским огнем наших линкоров, крейсеров и эсминцев пунктов добычи угля не достигали цели, так как шахты и штольни были недоступны артиллерийскому огню с моря, благодаря расположению по склонам гор и в складках местности, обращенных в противоположную от моря сторону.

При отсутствии в этой части Анатолии шоссейных и же-

лезных дорог для сообщения с Константинополем единственным путем доставки угля являлся морской путь. Значимость этой морской коммуникации еще более усиливалась тем, что этот морской путь служил частью пути снабжения турецкой войсковой группировки в Восточной Анатолии. Поэтому основные усилия Черноморского флота в течение 1914 и 1915 годов были направлены на противодействие ее работе путем уничтожения нашими миноносцами и подводными лодками всех транспортов, парусников и барж.

Для успешного выполнения этих задач нашим подводным лодкам приходилось подходить очень близко к неприятельским берегам. Об одном таком, связанном с близким подходом нашей подводной лодки к вражескому берегу событию писал журнал «Летопись войны»: «Одна из черноморских лодок, находясь в угольном районе, заметила, что из Зунгулдака вышли турецкие парусники и легли на курс не к западу, не к Константинополю, а на восток. Лодка пошла за фелюгами и увидела, что они направляются к местечку, расположенному возле устья соседней реки. Командир решил захватить языков и пошел с лодкою прямо к берегу, чтобы отрезать от него одну из фелюг. Местечко это было давно знакомое и всегда считалось самым безобидным, так как никаких береговых батарей здесь до сих пор не имелось. Лодка шла в надводном положении, офицеры и команда толпились на палубе. Вот уже до берега остается каких-нибудь полтора кабельтова. Вдруг, как гром среди ясного неба, с берега раз-

дается орудийный залп, и вокруг лодки зашлепали снаряды. Положение, в котором очутилась лодка, было самое критическое: погрузиться нельзя – мелко, да к тому же лодка носом направлена прямо к берегу, пока тут развернешься, а батарея чуть не под самым носом.

Командир немедленно приказал команде уходить вниз, в лодку; оставшийся же с ним старший офицер, осененный внезапной идеей, стал приветливо махать фуражкой в сторону батареи. К счастью, лодка была без флага. Проходившая в это время фелюга еще более помогла делу: фелюжники, очевидно, приняли лодку, на которой офицер махал фуражкой, за свою, а офицера – за немца, и стали знаками приветствовать наших, попавших в беду офицеров. Видя такую картину, батарея после первых же выстрелов прекратила огонь. Нашим только этого и надо было. Развернувшись спокойно носом в море, командир дал полный ход и, отойдя на глубину, быстро погрузился, только бурунчик побежал от перископа. Тут только сообразили турки, как они опростоволосились. Батарея, точно взбесившись, стала швырять снаряды в быстро бежавший от берега бурунчик, но уже было поздно: лодка благополучно шла на глубине сорока футов и находилась в полной безопасности».

Со вступлением в строй новых подводных лодок «Нерпа», «Морж», «Тюлень» и подводного минного заградителя «Краб» перед Черноморским флотом поставили задачу пресечения коммуникаций врага в районе Босфора и оказа-

ние помощи приморскому флангу Кавказской армии. Первыми кампанию 1915 года начали подводные лодки «Нерпа» и «Тюлень», действуя против турецких коммуникаций на позиции между Босфором и островом Кефкен. Они несли службу в этом районе, сменяя друг друга. В марте подводные лодки «Нерпа» и «Тюлень» развернули у Анатолийского побережья Турции.

В период с 16 по 22 марта подводная лодка «Тюлень» совершила поход в район Босфор – остров Кефкен. Подводная лодка находилась в основном на позиции в районе Босфора, расширяя район позиционирования в сторону Зунгулдака. Наши лодки, осваивая район, «начали переходить от дежурства на узкой позиции на подходах к проливу, к действиям на более обширной позиции, охватывающей значительный район от Босфора до о. Кефкен и далее на восток».

С начала кампании 1915 года наши лодки перешли от позиционного дежурства к крейсерованию в ограниченном районе, уничтожая турецкие суда самодвижущимися минами, артиллерийским огнем или подрывными патронами. Боевая деятельность наших лодок у турецких берегов привела к тому, что туркам пришлось срочно вооружать свои крупные транспорты артиллерией, совершать переходы судов преимущественно ночью и переходить к перевозкам угля и грузов малыми судами. Турки вынуждены были развернуть на побережье целую сеть постов наблюдения и устано-

вить артиллерийские батареи для прикрытия малых транспортных судов, следующих вдоль берега.

10 апреля 1915 года подводная лодка «Нерпа» у острова Кефкен, взяв пленных, сожгла турецкую шхуну. На следующий день, встретив главные силы нашего флота, «Нерпа» передала на крейсер «Кагул» восемь турецких пленных, а 13 апреля «Нерпа» у Босфора атаковала турецкий эскадренный миноносец «Самсун».

В период с 25 апреля по 8 мая подводная лодка «Тюлень» крейсировала в районе острова Кефкен – Босфор. В ночь на 28 апреля «Тюлень» пыталась атаковать германо-турецкий крейсер «Гебен», входивший в Босфор, но безрезультатно.

Подводная лодка «Нерпа» с 29 апреля по 7 мая патрулировала в районе Зунгулдак – Босфор. В этом походе «Нерпа» у входа в Босфор уничтожила шесть фелюг с углем, под огнем из стрелкового оружия с берега, затем в бухте Кефкен-Адос артиллерией уничтожила две шхуны, а у Босфора потопила парусную шхуну.

Лодки, сменяли друг друга на позициях, обеспечивали свое постоянное присутствие у турецких берегов. С 7 по 20 мая 1915 года в районе Зунгулдак – Босфор дежурила подводная лодка «Тюлень». 14 мая «Тюлень» обнаружила у Зунгулдака германо-турецкий крейсер «Бреслау» и начала сближаться для выхода в атаку. Однако лодку обнаружили с берегового поста и сообщили на крейсер, который дал полный ход и стал отходить, открыв огонь по перископу. Лодка вы-

пустила вдогонку уходящему крейсеру две самодвижущиеся мины, но те не достигли цели.

Подводная лодка «Морж», находясь в боевом походе в восточной части Черного моря, в период с 24 мая по 6 июня у Пендераклии уничтожила парусную шхуну, а в устье реки Сакария атаковала двумя самодвижущимися минами пароход «Эдирне», которому от мин удалось уклониться. Лодка всплыла и открыла по пароходу артиллерийский огонь. Убедившись, что команда покинула пароход, подлодка «Морж» выпустила две мины, одна из которых попала в носовую часть парохода и разрушила ее до фок-мачты. Позже экипаж лодки «Морж» в устье реки Сакария сжег турецкий парусник, груженный углем.

В районе Босфора и Угольного района подводная лодка «Нерпа» в период с 6 по 19 июня обстреляла две шхуны с углем, вынудив их выброситься на берег.

В этом же районе с 12 по 25 июня 1915 года в боевом походе находилась подводная лодка «Тюлень». В начале похода «Тюлень» у острова Кефкен потопила самодвижущейся миной пароход «Ердек» с грузом угля. Затем лодка обнаружила шхуну, которую обстреляла из пулемета, сблизившись на 700 метров, но шхуна оказалась турецким судном-ловушкой, и с нее открыли огонь по лодке из 47-мм пушки. После девятого выстрела турецкую пушку заклинило, а «Тюлень», сделав несколько выстрелов, отошел в море. На следующий день «Тюлень» у острова Кефкен в результате артиллерий-

ского боя с трехмачтовым барком «Тахив» заставил его выброситься на берег. 16 июня у мыса Шабли наша подлодка подожгла артиллерийским огнем небольшой турецкий пароход. На другой день «Тюлень» артогнем заставил выброситься на мель колесный пароход «Гайрет», а 18 июня лодка уничтожила пять турецких шхун.

Прикрывая переход новейшего корабля Черноморского флота линкора «Императрица Мария» из Николаева в Одессу, а затем в Севастополь, подводные лодки 1-го дивизиона «Нерпа», «Тюлень», «Морж» и «Краб» 25 июня 1915 год вышли к Босфору.

28 июня лодка «Морж», крейсируя у турецкого побережья, потопила парусник и небольшой пароход, а 29 июня подводная лодка «Нерпа» потопила пароход «Угурол» с грузом в тысячу тонн угля. На следующий день, 30 июня подводная лодка «Тюлень» у острова Кефкен потопила пять парусников, а «Нерпа» в бухте Меджет-Киой обстреляла шхуну.

Немцы в Черном море тоже не бездействовали. Так, в середине июня 1915 года германская подводная лодка «UB-7» осуществила поход в район между устьем Дуная и Одессой. Позже стало известно, что поход прошел безрезультатно.

В начале июля подводная лодка «Нерпа» уничтожила турецкий барк, а подводная лодка «Морж» потопила три груженных турецких парусных судна «Инает и Бахри», «Худавендигар» и «Тикарет и Бахри». Тринадцать взятых в плен

турок подлодка «Морж» доставила в Севастополь.

Подводный минный заградитель «Краб» 10 июля 1915 года выставил первые шестьдесят мин в одну линию в устье пролива Босфор. И сразу – победа! Через несколько дней на этом минном заграждении подорвался германо-турецкий легкий крейсер «Бреслау», выведенный из строя на полгода.

С 24 июля по 1 августа подлодка «Морж» крейсировала в районе Босфора. Ею были атакованы две германские подводные лодки, но, к сожалению, безрезультатно.

В период с 14 по 21 августа проходил боевой поход к Босфору подводной лодки «Тюлень», которая потопила у острова Кафкен турецкий пароход, шедший в охранении эсминца. 20 августа подлодка «Тюлень» у Босфора заставила выброститься на мель колесный паром «Теракки».

Боевой поход подводной лодки «Нерпа» состоялся в конце августа 1915 года. В районе у острова Кефкен 23 августа лодка обнаружила большой угольный конвой противника, под охраной крейсера «Гамидие» и миноносцев «Нумуне» и «Муавенет», и сообщила о конвое по радио командованию. Командование Черноморского флота выслало миноносцы «Пронзительный» и «Быстрый», которые, завязав бой, добились нескольких попаданий в крейсер «Гамидие». Но под сосредоточенным огнем превосходящих их по вооружению трех турецких кораблей «Пронзительный» и «Быстрый» были вынуждены отойти, после чего подводная лодка «Нерпа» сама атаковала врага. При виде перископа подвод-

ной лодки турецкий крейсер и миноносцы бросили груженные углем транспорта и быстро ретировались. Наши миноносцы потопили четыре турецких транспорта общим водоизмещением более семи тысяч тонн.

В сентябре к Босфору вышла подводная лодка 1-го дивизиона «Морж» под командованием старшего лейтенанта

В.В. Погорецкого. Сохранились воспоминания об этом боевом походе прикомандированного на лодку офицера-подводника Нестора Александровича Монастырева. Описание этого боевого похода подлодки «Морж» очень подробное, эмоциональное, написанное со знанием дела, являющееся, по существу, документальным свидетельством сложной и тяжелой службы подводников тех лет, привожу по книге Н.А. Монастырева «Гибель царского флота». Поэтому позволю себе процитировать достаточно большую часть авторского текста:

«Пока заградитель стоял в базе, меня из-за отсутствия подготовленных офицеров-подводников откомандировали на другую подводную лодку «Морж». Летом походы обычно проходили без проблем, поскольку погода стояла, как правило, прекрасная. Но на этот раз задул устойчивый северный ветер, и целую неделю мы на «Морже» боролись с морем, между Босфором и мысом Баба. Три дня никто не отважился носа высунуть из люка. Волны обрушивались на палубу и рубку, били по носовым горизонтальным рулям. По-

сле каждой волны бедный «Морж» дрожал всем корпусом и раскачивался. У всех, конечно, были одни и те же мысли: выдержит ли лодка такой шторм? Слава богу, русские подводные лодки, хотя и были далеки от совершенства, но были прочными и надежными.

Не успел затихнуть северный ветер, как началась столь же сильная буря, пришедшая с запада. Барометр стал стремительно падать, предвещая шторм, какого мне еще не приходилось видеть и пережить.

Еще трое суток нас били и терзали волны. Все свежие продукты были съедены, и мы перешли на мясные консервы, к которым начали испытывать отвращение. К десятому дню были исчерпаны и все темы для бесед, всех охватило уныние. Поспать не было никакой возможности, сыграть в триктрак – тоже. Есть – нечего. Единственным утешением была мысль, что когда-нибудь шторму все-таки должен прийти конец.

Наконец, в ночь на 14-е сутки шторм начал стихать. С восходом солнца мы открыли люки, проветрили лодку и высушили белье. Вдали, сквозь легкую голубоватую дымку, расплывчато виднелись горы Зунгулдака. Все надеялись, что в компенсацию за прошедшие отвратительные дни нам теперь улыбнется удача...

До берега еще далеко, но наши мощные дизели быстро приближают лодку к побережью противника. Мы погрузились и подкрадываемся как можно ближе к порту, поджидая

жертву. Около полудня в перископ замечаем два угольных транспорта, торопящихся под погрузку, чтобы уйти ночью под охраной миноносца или канонерки. Командир лодки доволен. Время от времени «Морж» выпускает перископ, поджидая добычу. Наш низкий силуэт и серый фон сумрачного дня скрывает нас от турецких наблюдателей. В перископ ясно видны портовые постройки. Видны даже люди на волнорезе. Нас точно не замечают, иначе бы последовала немедленная атака немецких аэропланов. Здесь они есть. Часы ожидания текут неимоверно медленно. Мы убиваем время за игрой трик-трак, пьем чай, маемся. Приближается вечер. На молу полным ходом идет погрузка транспортов. Солнце садится, и быстро темнеет. «Морж» подкрадывается еще ближе к побережью. В перископ видно, что первый транспорт уже готов сняться с якоря. Медленно разворачиваясь, угольщик выходит из гавани. Из его труб валит густой, черный дым.

«Лево руля! Оставаться на восемнадцати футах!» – командует командир. «Морж» в идеальной позиции для атаки. «Правый носовой – Товсь! Залп!»

Мина с шумом покидает аппарат. Лодку встряхивает. Мгновения кажутся вечностью и, наконец, слышится отдаленный гул взрыва. Мина попала прямо в середину транспорта. В перископ виден высокий столб воды, поднявшийся выше мачт парохода, быстро уходящего в воду.

Мы надеемся утопить второй транспорт, но, к сожалению,

с него видят гибель первого, и угольщик не выходит из порта, ожидая, видимо, либо глубокой ночи, либо хорошего охранения. А между тем надвигается тьма и в перископ уже ничего невозможно различить. Всплыв, мы связываемся по радио с подходящей «Нерпой», которая нас должна сменить. «Нерпа» дает свои позывные, и мы со спокойной совестью берем курс на север... Мы всплываем и продолжаем двигаться на север со скоростью 10 узлов в надежде повстречать еще кого-нибудь. Временами на горизонте появляются дымки, но тут же исчезают. На «Морже» все разочарованы, ворчливы и молчаливы. Настроение такое плохое, что нас даже не радует Севастополь после 18 дней напряженного пребывания в боевом походе...»

Подводная лодка «Нерпа» сменила у турецких берегов подлодку «Морж». И далее:

«Вот так, меняя друг друга, мы ходили в боевые походы к турецкому побережью, жадно поджидая добычу. Но попадались только мелкие парусники. Крупных транспортов... мы так и не видели. Томительно шли дни, кончались продукты и вода, и мы возвращались в базу.

Однажды, когда я шел в боевой поход на «Нерпе», у нас, как обычно, быстро кончились продукты. Командир уже подумывал о возвращении в Севастополь, но мы неожиданно обнаружили целую флотилию турецких парусных фелюг. Тут же родилась мысль захватить одну из них и перегрузить

продукты (в основном кур и яйца) на лодку. Фелюги шли вдоль побережья. Мы погрузились, чтобы не вспугнуть их, и начали преследование. Стоял почти полный штиль, паруса у турок обвисли, и мы их догнали без труда. Выбрав в перископ самую большую роскошную фелюгу, мы взяли курс прямо на нее и начали всплывать. Видели бы вы лица турок, когда прямо у их борта, как мифическое морское чудовище, начала всплывать подводная лодка. На паруснике началась паника и переполох. Команда спешно спустила ялик, оставила судно и стала грести к берегу.

Остальные фелюги врассыпную кинулись к берегу. Все это со стороны выглядело так комично, что мы на лодке смеялись от души. Наверх была вызвана призовая партия с винтовками, чтобы перейти на парусник и взять с него самое вкусное, а затем его потопить. Но, как выяснилось, смеялись мы совершенно напрасно и чуть было жестоко не поплатились за свою беспечность. Неожиданно мористее нас встал столб воды от разорвавшегося снаряда. Затем второй, третий, четвертый, пятый...

Все – с перелетом, но в опасной близости от нас. Хорошо, что мы близко от берега. Похоже, что батарея расположена где-то высоко в горах, и мы попали в ее мертвую зону. Быстро погрузившись, мы слышим, как снаряды продолжают рваться на поверхности. О курах и яйцах все и думать забыли. Все хорошо, что хорошо кончается».

Осенью 1915 года подводные лодки 1-го дивизиона Бри-

гады Подплава регулярно совершали боевые походы в юго-западную часть Черного моря. Наши подводные лодки действовали почти непрерывно методом позиционного крейсера в ограниченном районе, взаимодействуя с надводными кораблями флота. Наступательные операции Кавказской армии почти на четыре месяца отвлекли основные надводные силы Черноморского флота в юго-восточную часть Черного моря, поэтому блокада Угольного района Турции и Босфора осуществлялась только подводными лодками. Возросшая активность наших подводных лодок вынудила германо-турецкое командование значительно ограничить использование тяжелого крейсера «Гебен» и крейсера «Бреслау» для охраны своих угольных коммуникаций. К концу 1915 года применение турками крупных судов для морских перевозок угля и других грузов практически прекратилось.

Успехи Кавказской армии, взявшей Эрзерум в начале 1916 года, и победы Юго-Западного фронта, громившего армию Австро-Венгрии, позволили Верховному командованию начать планировать Босфорскую операцию.

Историческая справка

После Крымской войны 1853–1856 годов в Российской империи разрабатывались планы проведения Босфорской операции с целью обезглавливания одним ударом старого врага —

Турции и воплощения вековой мечты – возвращения в ло-

но Православного мира древнего Царьграда – Константинополя. Для этого в начале XX века на Черном море построили мощный флот, состоявший из броненосцев «Чесма», «Синоп», «Императрица Екатерина Великая» и «Георгий Победоносец», строившихся с целью уничтожения береговых укреплений и подавления турецких батарей на Босфоре. Для перевозки армейского десанта в Босфорской операции интенсивно развивался и Добровольческий флот. Но поражение России в войне с Японией отодвинуло эти планы.

Вступление Турции в Первую мировую войну на стороне Германии заставило Верховное командование вернуться к идее Босфорской операции. После того как союзники с треском провалили Дарданелльскую десантную операцию, наше Верховное командование, учитывая создание к этому времени новейших линкоров дредноутного типа, нефтяных миноносцев типа «Новик» и возросший боевой опыт подводных сил и морской авиации, спланировало такую операцию, назвав «Царьград». Император Николай II одобрил ее осенью 1916 года. По докладу командующего Черноморским флотом вице-адмирала А.В. Колчака, на подготовку отряда высадки требовалось три-четыре месяца, а учитывая, что наступающие осенне-зимние шторма не дадут осуществить задуманное, выполнение операции «Царьград» перенесли на весну 1917 года.

Главным на 1916 год в планах Верховного командования считалась блокада пролива Босфор, имевшего огромное во-

енно-стратегическое значение, поэтому было принято решение закрыть Босфор минами, в том числе с помощью подводного минного заградителя «Краб». В течение 1916 года подводные лодки 1-го и 2-го дивизионов Бригады Подплава Черного моря участвовали в боевых действиях на коммуникациях противника у берегов Турции и Болгарии, производстве разведки гаваней, обеспечение постановок мин минзагом «Краб» у Босфора, наведении и прикрытии главных сил флота.

Удивительно, как порой сплетаются события и судьбы.

21 февраля 1916 года мичман П.П. Ярышкин получил назначение вахтенным начальником на подводную лодку «Карп», однотипную погибшей в 1909 году подводной лодке «Камбала», с которой и началось это мое повествование и, если хотите, причастность к Черноморскому Подплаву. Подводная лодка «Карп» входила в состав 3-го дивизиона и несла охрану побережья в районе Балаклавы и Ялты. Командовал лодкой лейтенант Константин Георгиевич Люби. Как писал

Н.А. Черкашин в своей книге «Белая карта»: «Лейтенант Люби был первым старшим офицером минзага «Краб». Он так рвался в бой, ему так досаждала задержка с достройкой лодки, с доводкой ее сложного по тем временам минно-постановочного устройства, что командование Черноморско-

го флота перевело его на другую подводную лодку, назначив командиром «Карпа». Хотя по своим техническим характеристикам лодка «Карп» считалась устаревшей, не могущей выходить далеко в море и погружаться глубже восемнадцати метров, но она несла самодвижущиеся мины (торпеды. – А.Л.), а значит, могла поражать врага. Если до этого назначения мичман Ярышкин прикомандировывался к лодкам «Морж», «Нерпа», с экипажами которых выходил в море, дублируя функции вахтенного начальника, то сейчас его назначили на должность в экипаже «Карпа», а значит, он был наделен всей полнотой ответственности за лодку и экипаж. На этой должности мичман П.П. Ярышкин сменил мичмана В.В. Оффенберга, который прослужил на «Карпе» с конца апреля 1915 года до 20 февраля 1916 года и был переведен на «Кашалот». На подводной лодке «Карп» мичман Ярышкин прослужил полтора месяца, до 8 апреля 1916 года. Это была хорошая школа подводника. Передав дела и обязанности вахтенного начальника сменившему его мичману А.С. Афинскому и доложив об этом командиру, мичман Ярышкин покинул подлодку «Карп».

В начале марта 1916 года подводная лодка «Морж» под командованием старшего лейтенанта В.В. Погорецкого, находясь у Анатолийского побережья Турции, уничтожила пароход «Дурыджа» и несколько парусников. 10 марта «Морж» был атакован германским гидроаэропланом, сбросившим семь бомб, одна из которых, попав в корпус и повредив мин-

ный аппарат Джебевцкого, по счастливой случайности не взорвалась. Такая полная незащищенность наших лодок перед аэропланами противника заставила старшего лейтенанта Погорецкого по возвращению в базу подать рапорт, в котором Погорецкий рекомендовал перекрасить наши лодки в менее заметный цвет и потребовал установить на борту противоаэропланное вооружение. Флотское командование оперативно отреагировало, и уже через несколько месяцев наши лодки встречали германские аэропланы не выстрелами из винтовок и пистолетов, а плотным огнем 37-мм противоаэропланных пушек и зенитных пулеметов.

Интенсивное движение наших транспортных судов и кораблей, поддерживающих Кавказскую армию в восточной части Черного моря, привело к развертыванию в этом районе германских подводных лодок. Но наши боевые корабли были «не по зубам» германским подводникам, а вот нападение на незащищенное госпитальное судно – вполне по силам подводным корсарам. Германская подводная лодка «U-33» 17 марта 1916 года потопила в Черном море наше госпитальное судно «Португалия». Вот как описывается это подлое пиратское нападение в работе В.Я. Крестьянинова «Черноморский флот 1856–1920»: «Следуя из Батума к Офу для принятия там раненых и имея на буксире три десантных бота и один паровой катер, «Португалия» в 5–7 милях на W от мыса Фиджи застопорил машины, чтобы откачать воду, набравшуюся в один из ботов. В это время была замечена

германская подводная лодка. Периодически показывая перископ, она подошла к судну и с 6 кб безрезультатно выпустила торпеду из носового аппарата; вторая торпеда, выпущенная с расстояния 3 кб, из кормового аппарата, попала в середину судна. После взрыва торпеды внутри судна произошел взрыв котлов, и транспорт, переломившись в средней части, через минуту пошел ко дну. Погибло 96 человек команды и медицинский персонал. По германским данным: «Командир и офицеры подводной лодки приняли корабль за неприятельский транспорт, намеревавшийся высаживать войска и выгружать материалы. Подводная лодка пошла в атаку. При приближении было видно, что корабль выкрашен в серую краску с узкой красной полосой, что тот имеет на корме русский торговый флаг, что на палубе – множество людей, что плоты и большая висящая за кормой шлюпка не имеют никаких отметок и выкрашены ровно серой краской. Нигде не было заметно красного креста или наименования корабля».

Русские утверждали обратное: судно имело все опознавательные знаки, положенные для госпитальных судов».

А вот что об этом же писал журнал «Летопись войны» № 85 за 1916 год под заголовком «Новая страница в хронике немецких преступлений – потопление госпитального судна «Португалия»:

«Начало войны с Турцией захватило пароход «Португалия» в Одесской гавани. Так как выйти из Черного моря он

не мог, то наше правительство реквизирировало его и приспособило под плавучий госпиталь. Почти большую часть войны «Португалия» провела в Одессе, выполняя обязанности лазарета, а после взятия Эрзерума стала выходить в море, в район приморского побережья, и брать раненых. Последний свой поход «Португалия» совершила к городу Офу, близ Ризе, чтобы взять там более 200 раненых.

17-го марта, в 7 ч. 30 м. утра, один из наших миноносцев заметил подходивший к месту назначения госпитальный пароход и вышел ему навстречу. «Португалия», имея на буксире боты для перевозки раненых, застопорил машины и занялся приведением ботов в порядок. В это время в 8 ч.20 м. утра с «Португалии» заметили перископ подводной лодки, появившейся на его траверзе. «Португалия», сознавая свою неприкосновенность, гарантированную Женевской конвенцией, спокойно оставался на месте и не сделал никаких попыток к бегству. Подводная лодка обошла «Португалию» вокруг и, пройдя под кормой на траверз противоположного борта, остановилась в расстоянии около 30 саженей и в упор выпустила две мины, из которых одна прошла мимо, а другая попала в машинное отделение. Последовавшим взрывом «Португалия» был переломлен пополам и, в промежуток времени меньше минуты, затонул. Бывший поблизости миноносец заметил удалявшийся перископ, бросился за ним в погоню и открыл по лодке огонь, которая тотчас же скрылась под воду.

На погибшем пароходе находилось всего 273 человека, из них утонуло вместе с судном 115 лиц, в том числе санитарного персонала погибли: уполномоченный Красного Креста граф Л.Л. Татищев, старшая сестра баронесса А.Ф. Мейендорф, заведующая бельем А.А. Тихменева, сестры милосердия: баронесса В.В. Арнсоффен, Александрова, Овчинникова, Воронова, Минеева, Селяева, Модзиховская, Обольсина, фармацевт Ратвинский, завхоз Ловицкий, сестра милосердия княжна А. Андроникова, Флегинская, Тинякова, Озерская, сиделка Юдкевич, сиделка Крушевская и другие.

«Португалия» был спущен на воду в 1886 году, имел водоизмещение 9805 тонн, при длине 460 футов и ширине 46 футов. Весь борт этого громадного корабля был выкрашен в белый цвет, а посредине, от носа до кормы, шла широкая зеленая полоса. На обоих трубах были нарисованы большой величины красные кресты и, кроме того, на мачтах и на корме были подняты флаги с тем же знаком. Вся раскраска соответствовала постановлениям Женевской конвенции и делала всякое госпитальное судно заметным даже с большого расстояния.

Тем более гадкое впечатление производит маневр нападавшего пирата, который, точно желая убедиться, действительно ли это госпитальное судно перед ним, хищно обошел свою жертву кругом и, рассмотрев, что ошибки нет, подошел на самое минимальное расстояние и утопил безоружных людей.

В этом преступлении особенно возмущает то попрание всякой человечности, которое обнаружили немцы».

22 апреля 1916 года на заседании Государственной Думы ее председатель Родзянко гневно осудил это германское преступление: «Последние телеграммы принесли потрясающие известия о беспримерной и бессмысленной жестокости потопления подводной лодкой в Черном море госпитального судна «Португаль»... Пароход «Португаль» был окрашен в условленные ярко-белые цвета, нес флаги Красного Креста. Ошибки быть не могло. Точно так же, как совершенно нет сомнения в том, кому из наших врагов принадлежит подводная лодка, совершившая означенное злодеяние. Бездушный и бесстыдный враг наш не только забывает все божеские и человеческие законы нравственности и милосердия, попирая положительные международные обязательства, принятые им на себя, не остановился перед отвратительным преступлением. Пароход «Португаль» предательски взорван миной. 120 безоружных и беззащитных людей нашли смерть на дне морском, в то время когда готовились самоотверженно служить своим страдающим братьям. Их благородные сердца перестали биться. Они уснули сном праведных. Предлагаю Думе почтить память погибших доблестных членов Общества Красного Креста вставанием».

По поводу пиратского нападения германской подводной лодки на госпитальный пароход в Черном море Морской Генеральный штаб сообщил, что «...неприятельские подвод-

ные лодки всю последнюю неделю оперировали у Кавказских берегов и произвели несколько минных атак на наши суда, обстреляв, кроме того, один из наших малых тральщиков. Все эти атаки не дали неприятелю никаких положительных результатов, за исключением одной, произведенной на неохраемое, в силу международных конвенций, госпитальное судно «Португалия». Тем не менее турецкое правительство опубликовало официальное сообщение о потоплении лодками двух наших транспортов, шедших с войсками и боевыми припасами. Сообщение это является сплошным вымыслом, ибо за все указанное время в Черном море не было, за исключением «Португалии», ни одного русского потопленного, ни боевого, ни вспомогательного, ни коммерческого судна».

18 марта 1916 года германская подводная лодка «UC-15» обстреляла в районе Сухума транспорт № 105 и маяк, а подлодка «UB-7» 27 марта потопила парусник «Греза» грузоподъемностью сто девятнадцать тонн.

15 апреля подводная лодка «U-33» у Пицунды подрывным патроном уничтожила моторную шхуну «Люся» с грузом соли и картофеля и заставила выброситься на мель наш пароход, после чего артиллерийским огнем потопив трехмачтовую шхуну «Анжелика» водоизмещением сто семьдесят тонн. У Сочи германская подлодка была обстреляна береговой батареей, в ответ лодка выпустила сорок пять снарядов по городу. 18 апреля лодка «UB-7» атаковала близ Хер-

сонеса транспорт № 28 «Император Александр II», но самоходная мина в цель не попала.

19 апреля 1916 года между Евпаторией и Качей эта же подводная лодка обнаружила и преследовала парусно-моторную шхуну «Преподобный Сергей», специально оборудованную как судно-ловушка. Лодка открыла артиллерийский огонь, после чего шхуна спустила паруса. Личный состав имитировал панику. Однако мотор продолжал работать, в связи с чем немцы продолжали вести обстрел. Внезапно парусник открыл ответный оружейный огонь, так что «УВ-7» пришлось быстро погрузиться. Не достигнув успеха, лодка 4 мая вернулась в Евксиноград. После этого командиры германских подводных лодок стали действовать осторожнее и количество уничтоженных ими парусников сократилось.

15 мая германская подводная лодка «УС-15» поставила 12 мин между Одессой и Очаковым, на которых подорвался парусник «Николай» и баржа.

26 мая подводная лодка «U-38» у побережья Лазистана обнаружила шедшие без охранения транспорты, перевозившие грузы для Кавказской армии в Трапезунд. В транспорт № 77 была выпущена мина юго-восточнее Туапсе. Затем лодка выпустила мину в транспорт № 21, но в цель мина не попала. Каждый из транспортов лодка обстреляла из орудия. Через час «U-38» потопила шхуну «Екатерина», а через два дня артиллерийским огнем потопила небольшое судно и пароход «Орион» водоизмещением четыреста двадцать тонн.

В начале мая 1916 года в Черном море были обнаружены неприятельские мины заграждения. На всех минах сверху были сделаны белой краской надписи: «Христово Воскресение» в болгарской орфографии».

Какая подлая надпись, сделанная белой краской черной душой! Чего еще можно было ждать от болгарских «братушек» с их «дружбой навек», забывших, что это русские воины, отдавая свои жизни, освободили их от многовекового Османского ига, а они в благодарность выступили на стороне векового русского врага – Турции, ставя мины против наших кораблей. На болгарской mine заграждения подорвался и затонул 25 февраля 1916 года в районе Варны миноносец «Лейтенант Пущин». Корабль, названный в честь русского офицера, сражавшегося за независимость Болгарии от турецкого ига, был уничтожен болгарской миной, когда Болгария воевала на стороне Турции против России! Грустно, «братушки» болгары. Грустно...

В дальнейшем Болгария не раз предаст Россию! Всего через тридцать лет после Первой мировой войны Болгария станет союзницей нацистской Германии в войне против СССР. Да и теперь, в начале XXI века, Болгария демонстрирует не самые дружественные отношения к России. Большую легенду, большой миф о «вечной дружбе» Болгарии и России, о «славянском братстве» развеяла сама история...

В марте 1916 года мичман Ярышкин, оставаясь в занимаемой должности, ушел в плавание на подводной лодке

«Тюлень» вахтенным начальником. Командовал лодкой известный подводник старший лейтенант Михаил Александрович Китицын. Старшим офицером был лейтенант Александр Александрович Иваненко. У таких командиров было чему поучиться. Приняв дела у исполнявшего обязанности вахтенного начальника лейтенанта Крафта, мичман Ярышкин начал службу на подводной лодке «Тюлень».

14 марта 1916 года подводная лодка «Тюлень» вышла в боевой поход к берегам Анатолии. С волнением и чувством причастности к службе подводников того времени держу в руках и листаю Вахтенный журнал подводной лодки «Тюлень», сохранившийся в Российском Государственном архиве ВМФ (Ф. 870, Оп. 5, Д. 1098, Л. 39–44):

«Понедельник 14 марта. Снялись со швартовых для следования к берегам Анатолии. 12 ч. 20 мин. Дифферентовка. 12 ч. 40 мин. Пустили оба дизеля... 18 ч. 00 мин. Ветер 3 балла, зыбь 3 балла...

Мичман Крич»

«Вторник 15 марта. Черное море. 12 ч. 00 мин. пасмурно, ветер NW 1 балл, зыбь 2 балла... 20 ч. 20 мин. Правый дизель работает на винт, левый – на зарядку...

Мичман Крич»

«Среда 16 марта. Черное море. 8 ч. 35 мин. Остановили оба дизеля, заметили парусную шхуну. 15 ч. 00 мин. Туман, ветер – штиль. 16 ч. 15 мин. Нашел густой туман... 21 ч. 45 мин. Туман рассеивается, ветер W 1 балл...

Мичман Крич»

«Четверг 17 марта. Черное море 6 ч. 25 мин. Густой туман. 9 ч. 15 мин. Слева по носу открылся берег... 12 ч. 10 мин. Погрузились. Стали на подводный якорь. Длина каната 43 сажени... 13 ч. 20 мин. Всплыли. 15 ч. 00 мин. пустили правый дизель на зарядку. 19 ч 25 мин. окончили зарядку приняли 5000 ампер-часов...

Мичман Крич».

«Пятница 18 марта. Черное море. 6 ч. 00 мин. Погрузились в позиционное положение... 16 ч. 15 мин. Погрузились в боевое положение. 19 ч. 10 мин. Всплыли на поверхность. 19 ч. 15 мин. Заметили на анатолийском берегу прожектор...

Мичман Крич».

«Суббота 19 марта. Черное море. 6 ч. 5 мин. Погрузились и дали ход под водой. 8 ч. 55 мин. Заметили около берега дым и пошли в атаку 9 ч. 30 мин., выстрелили из правого минного аппарата миной № 7308. По транспорту идущего от мыса Гелара к Босфору. 9 ч. 30 мин. 15 сек. Выстрелили из левого аппарата миной №7309. 9 ч. 30 мин. 50 сек. Взрыв парохода, успел выброситься на камни. 9 ч. 33 мин. С миноносца типа «Минейн», конвоирующий транспорт по нам открыли огонь. 12 ч. 30 мин. Всплыли на поверхность. 12 ч.35 мин. Пустили оба дизеля... 15 ч. 00 мин. Погода облачная, ветер N 2 балла, зыбь 3 балла...

Мичман Крич».

Как потом оказалось, этим пароходом был крупный ав-

стро-турецкий транспорт «Дубровник», в последствие добытый подлодкой «Морж».

Подрыв большого парохода – это крупный успех экипажа подводной лодки «Тюлень»!

«Воскресенье 20 марта. Черное море. 9 ч. 00 мин. Ветер NO 3 балла, зыбь 4 балла.... 12 ч. 00 мин. Облачно ветер N-NO 3 балла...

Мичман Крич»

«Понедельник 21 марта. Черное море. 7 ч. 8 мин. Погрузились и дали подводный ход 9 ч. 5 мин. Всплыли на поверхность. 9 ч. 12 мин. Пустили оба дизеля. 15 ч. 5 мин. Открыли огонь по лайбам у острова Киркен. 15 ч. 30 мин. Расстреляли лайбу. 15 ч. 40 мин. Расстреляли вторую лайбу. 16 ч. 00 мин. Зажгли третью лайбу. 16 ч. 15 мин. Таранили четвертую лайбу. 16 ч. 30 мин. Зажгли пятую лайбу. 17 ч. 00 мин. Таранили шестую лайбу. Турки зажгли сами шестую лайбу. 17 ч. 30 мин. Зажгли восьмую лайбу. 17 ч. 50 мин. Зажгли девятую лайбу, турки зажгли сами девятую лайбу.

17 ч. 55 мин. Пустили оба дизеля. 19 ч. 23 мин. Зажгли одиннадцатую лайбу. 19 ч. 25 мин. взяли одного пленного в лодку, остальных отправили на берег...

Мичман Крич».

«Вторник 22 марта. Черное море. 2 ч. 40 мин. ветер NO 3 балла, зыбь 3 балла. 6 ч. 00 мин. Пасмурно, ветер NO 5 баллов, зыбь 5 баллов...

Мичман Крич».

Шли девятые сутки похода... Командир старший лейтенант Кितिцын дал команду на возвращение на базу... Наконец, в темноте чуть забрезжившего утра, открылся Херсонесский маяк. Вахтенный начальник мичман Ярышкин, находившийся на мостике «Тюленя», вздохнул с облегчением. Ему, моряку, было хорошо знакомо это чувство облегчения, когда в кромешной тьме неожиданно увидишь блеск маячного огня.

И вновь Вахтенный журнал подлодки «Тюлень»:

«Среда 23 марта. Черное море. 4 ч. 35 мин. Открылись берега Крыма. 6 ч. 30 мин. Ветер NO 1 балл, море 2 балла...

Мичман Крич»

Ветер стих. Во всем своем непередаваемом великолепии открылось побережье Крыма. Вот и Севастополь. Лодка прошла мимо Константиновского равелина, войдя на Северный рейд и, повернув в Южную бухту, ошвартовалась у причала Подплава.

«...10 ч. 45 мин. остановили оба дизеля, дали ход под электромоторами. 11 ч. 10 мин. Ошвартовались у базы.

Мичман Крич»

– Все, поход закончился, – на мостике офицеры весело поглядывали на берег. Каждый раз при возвращении из боевого похода в Севастополь мичмана Ярышкина снова и снова, как в первый раз, переполняло чувство радости и гордости, что они выполнили боевую задачу, вернулись без потерь, од-

ним словом – от сознания выполненного долга. Невзирая на опасности, тяготы и лишения похода, Петр Петрович возвращался одухотворенный успехом.

На «Тюлене» личный состав начал выгружать неизрасходованный боезапас, приводить лодку в порядок, делать приборку помещений...

После возвращения с моря мичман П.П. Ярышкин пробыл на «Тюлене» недолго. Уже 8 апреля 1916 года приказом по флоту он был переведен во 2-й дивизион и прикомандирован вахтенным начальником на подводную лодку «Кит», на которой в начале мая снова ушел в море в боевой поход. Командовал подлодкой «Кит» старший лейтенант Н.А. Зарубин. Находясь в боевом походе 12 мая 1916 года у турецкого побережья, подводная лодка «Кит» была атакована бомбами с вражеского аэроплана. С этого события и начинается 1-я глава «Подъем из глубины» данной книги...

На следующий день 13 мая в районе Амасро-Парфени лодка «Кит» захватила турецкий бриг водоизмещением 300 тонн как приз. Однако при попытке буксировки приза лодка снова была атакована вражеским аэропланом, после чего, во избежание повторных атак, командир лодки старший лейтенант Н.А. Зарубин приказал бриг затопить.

По возвращению в Севастополь приказом командующего флотом от 25 мая 1916 года мичмана П.П. Ярышкина перевели на подводную лодку 2-го дивизиона «Кашалот» вахтенным начальником. Сдав дела и обязанности на «Тюлене»

мичману Н.М. Гоппе, Ярышкин убыл на новый корабль, перейдя с одной причальной стенки на другую. У пирса мичман Ярышкин увидел ошвартованную подводную лодку, на корме которой, в безветрии, обвис Андреевский флаг. В носу тускло отливали позеленевшие бронзовые литеры славянской вязи «Кашалот». Отдав честь Андреевскому флагу, мичман Ярышкин ловко пронырнул через рубочный люк в узкую стальную шахту и очутился в центральном отсеке.

Командовал подводной лодкой «Кашалот» старший лейтенант Петр Константинович Столица. Вернее, временно исполнял дела командира. Как позже узнал мичман Ярышкин, в период постройки «Кашалотом» командовал старший лейтенант Петр Сергеевич Бачманов, затем с марта 1916 года старший лейтенант Василий Михайлович Терентьев. В его отсутствие исполнял дела и обязанности командира старший лейтенант П.К. Столица. Ему и доложил мичман Ярышкин о своем прибытии.

Как следует из записи в вахтенном журнале подводной лодки II ранга «Кашалот», хранящемся в Российском Государственном архиве ВМФ, лодка находилась «во внутреннем плавании в составе Бригады подводных лодок Черного моря, под брейд-вымпелом начальника 2-го подводного дивизиона. Начальник Бригады кап. 1 ранга Клочковский. Нач. дивиз. кап. 2 р. Терентьев. Суда, входящие в состав дивизиона под. лодка «Кит», под. лодка «Нарвал».

Командир старший лейтенант Столица»

Позже, в начале августа 1916 года приказом командующего Черноморским флотом старшего лейтенанта П.К. Столицы назначили командиром подводной лодки «Кашалот».

Петр Константинович Столица в декабре 1914 года был назначен на Бригаду Подплава Черного моря. Минный офицер 2-го дивизиона Бригады подводных лодок Черноморского флота. С 1 по 12 октября 1915 года – в плавании на подводной лодке «Тюлень». После сдачи экзаменов, 25 июня 1916 года приказом командующего Черноморского флота зачислен в офицеры Подводного Плавания. Старший офицер, а со 2 августа 1916 года – командир подводной лодки «Кашалот».

Петр Константинович из дворян Черниговской губернии, родился 21 октября 1884 года. После окончания трех классов Александровского кадетского корпуса поступил в Морской Кадетский Корпус. По окончании Морского Корпуса произведен в мичманы и зачислен в Квантунский флотский экипаж в Порт-Артур и назначен вахтенным офицером на эскадренный броненосец «Ретвизан» в феврале 1904 года. Участвовал в морском бою в Желтом море в июле 1904 года. Ранен осколком снаряда. Командовал десантной ротой на сухопутном фронте обороны крепости Порт-Артур с августа по ноябрь 1904 года. После сдачи крепости находился в плену в Японии, из которого возвратился во Владивосток в ноябре 1905 года. Из Владивостока прибыл в Главный Морской штаб. 6 декабря 1907 года произведен в лейтенан-

ты, прикомандирован к Гвардейскому экипажу. Вахтенный начальник императорской яхты «Александрия». Ротный командир эскадренного миноносца «Украина» с мая по август 1910 года. В 1911 году окончил Минный офицерский класс и назначен минным офицером крейсера «Олег». В 1913 году назначен минным офицером императорской яхты «Полярная звезда», а в конце года – вахтенным начальником императорской яхты «Штандарт». В декабре 1914 года произведен в старшие лейтенанты.

За время службы Петра Константиновича Столицу награждали орденами: Св. Анны 4 ст. с надписью «За храбрость», Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом в 1904 году, Св. Анны 4 ст. с мечами и бантом в 1907 году, Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом в 1915 году и Св. Станислава 2 ст. в 1916 году.

Под командованием такого командира служить будет непросто, понимал Петр Ярышкин.

Считаю, что здесь уместно привести слова советского писателя-мариниста Н.А. Черкашина, служившего на 4-й эскадре подводных лодок Северного флота и отлично знающего, по собственному опыту подводника, о чем пишет: «Флот – гордость страны. Подводники – элита флота. Командиры подводных лодок – соль элиты. Командир отвечает за все: за корабль и за экипаж. За положение корабля в пространстве (в океане, на глубине, в узкости, в гавани, у причала, в доке...), за поведение своих людей на борту, на берегу, в

бою и в отпуске – за воинскую дисциплину, за техническую исправность и боевую готовность корабля, за успех атаки... Одним словом —

за все. Велик груз командирской ответственности».

В время моей службы в 70-е годы прошлого века на Северном флоте в шутку, но с большим уважением, говорили: «Командир подлодки – это физическое тело, которое мгновенно засыпает от усталости и тут же просыпается от ответственности».

Очень верно пишет Н.А. Черкашин: «Подводник – это не просто профессия, ставшая образом жизни, это еще и, может быть, прежде всего характер, то есть склад души и способ мышления. ...уметь выживать в железных джунглях машинерии, в ее магнитных, ... электрических полях, в ее бессолнечном свете, дозировано фильтрованном воздухе, к тому же химического происхождения, в ее тесном замкнутом узилище, в ее щелях, просветах и выгородках между жизнеопасными агрегатами – это удел подводника».

Все это в полной мере относится и к офицерам-подводникам Российского императорского флота – первопроходцам подводного плавания, каковыми являлись и офицеры подводной лодки «Кашалот».

Минным офицером на «Кашалоте» служил лейтенант Владимир Владимирович Оффенберг. Именно у В.В. Оффенберга мичман П.П. Ярышкин принимал дела вахтенного на-

чальника подводной лодки «Карп».

Владимир Владимирович Оффенберг в апреле 1915 года был назначен на Бригаду подводных лодок Черного моря, вахтенным начальником подводной лодки «Карп». В мае 1915 года поступил слушателем в Офицерский класс Подводного плавания, который окончил в феврале 1916 года. По окончании классов назначен вахтенным начальником, затем минным офицером подводной лодки «Нерпа». С 1 мая 1916 года – минный офицер подводной лодки «Кашалот». За вступление в брак без разрешения начальства арестован на гауптвахте на один месяц

22 июня 1916 года. 30 июля 1916 года произведен в лейтенанты. Со 2 августа по 28 сентября временно исполнял обязанности старшего офицера подводной лодки «Кашалот».

Владимир Владимирович уроженец Севастополя, из дворян Таврической губернии. Родился 22 октября 1891 года. По окончании Морского Корпуса в октябре 1912 года произведен в мичманы. Вахтенный офицер линейного корабля «Пантелеймон». В.В. Оффенберг награжден орденами Св. Анны 4 ст. в 1915 году и Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом в 1917 году.

Как позже рассказывал Петру Ярышкину лейтенант Владимир Оффенберг, подлодка «Кашалот» вышла с филиала Невского завода в городе Николаеве, где строилась, и пере-

шла в Севастополь в первых числах апреля 1916 года. Это подтверждают записи в Вахтенном журнале корабля:

«Николаев. Воскресенье 3-го апреля. 5 ч. 15 мин. Отвалили от пристани Невского завода под электромоторами и пошли в город Севастополь. 5 ч. 55 мин. остановили электромоторы и пустили оба комовые дизель-моторы. 11 ч. 5 мин. Подошли к крепости Очаков. 13 ч. Прошли минное ограждение...»

«В море у берегов Крыма. Понедельник 4-го апреля. 5 ч. 20 мин. Прошли на траверзе Тарханкутский маяк. 10 ч. На траверзе город Евпатория... 14 ч. 30 мин. Прошли траверз Херсонесского маяка... 16 ч. Остановили электромоторы и ошвартовались у базы подводного плавания».

С начала апреля по ноябрь 1916 года подводная лодка «Кашалот» находилась в Севастополе, проводя ходовые испытания и устраняя выявившиеся в ходе испытаний недостатки и замечания.

«7-го апреля. 8 ч. 50 мин. Отвалили от пристани... и пошли под электромоторами в море для испытания погружения на глубину.

9 ч. 55 мин. остановили электромоторы и приготовились к погружению. 10 ч. 30 мин. Начали погружение. 10 ч. 55 мин. Погрузились, глубина 131 фут. 11 ч. 34 мин. Начали всплывать. 13.20 мин. всплыли и пустили электромоторы... 15 ч. 35 мин. ...Ошвартовались у пристани подводного пла-

вания».

После выхода в море на «испытания погружения» лодка «Кашалот» встала в сухой док для очистки и окраски подводной части корпуса. В доке «Кашалот» пробыл до 12 апреля. 19 апреля на лодке прошли испытания бензино-моторов в присутствии комиссии флота.

«Севастополь. Вторник 19-го апреля Происходили испытания всех бензино-моторов в присутствии комиссии».

«Пятница 22-го апреля. Проба всех электромоторов...».

По окончании пробы главных дизель-моторов и электромоторов лодка вышла в море и перешла в район Феодосии для проведения минных (торпедных. – А.Л.) стрельб на полигоне вблизи Феодосии.

«Феодосия. Среда 27-го апреля. 7 ч. 45 мин. Отвалили от пристани Российского общества и пошли в море для практических стрельб минами аппаратов Джевецкого. 8 ч. 35 мин. Пришли в Двужорную бухту. 9 ч. 39 мин. Погрузились, глубина 11 футов, пустили электромоторы. 9 ч. 52 мин. Выстрелили двумя минными аппаратами...».

Испытания технических систем, проверка знаний экипажа «Кашалота» и практические стрельбы самодвижущимися минами в присутствии комиссии флота продолжались до первых чисел мая 1916 года. После окончания испытаний лодка «Кашалот» вернулась в Севастополь. В Севастополе 11 мая 1916 года подводную лодку «Кашалот» посетил Морской министр адмирал Иван Константинович Григорович,

принявший доклад командира лодки старшего лейтенанта Столицы о полной готовности лодки и экипажа к выполнению задач флота. По воспоминаниям очевидцев, Морской министр пробыл на «Кашалоте» тридцать минут.

Весной 1916 года подводные лодки 2-го дивизиона оснастили новейшими приборами звукоподводной связи и наблюдения конструкции Фессендена и высокочастотным прибором Вологодина.

Техническая справка

Электроакустический преобразователь, изобретенный американским профессором Р. Фессенденом, – первое успешное акустическое эхолокационное устройство, способное на создание подводных звуков и улавливание их отголосков. Создание этого устройства было продиктовано необходимостью защиты судов от столкновений с айсбергами после гибели в 1912 году лайнера «Титаник». По принципу действия устройство похоже на динамическую звуковую катушку громкоговорителя. Круглая металлическая пластина, зажата по краю, контактировала с водой. Индуцированные токи создают магнитное поле, которое противодействует поляризующему полю. Результирующая сила передается мембране и, в свою очередь, создает акустические колебания в воде. Устройство было обратимым. Обмотку переменного тока подключали к наушникам и слышали подводные звуки и эхо. Айсберги обнаруживались на расстоянии около двух миль. Устройство использовали и как подводный

телеграф, отправляя текст азбукой Морзе через воду. Британские подводные лодки серии «К» оснащались генератором Фессендена начиная с 1915 года. Во время Первой мировой войны электроакустический преобразователь Фессендена использовался для обнаружения вражеских подводных лодок и устанавливался на российских подводных лодках.

Русский ученый и инженер В.П. Вологдин, работавший над оснащением русского флота средствами радиосвязи, изобрел машины повышенной частоты, предназначенные для искровых радиостанций, установленных на кораблях и подводных лодках, что существенно увеличивало дальность связи. Все эти технические новшества усиливали боевые возможности наших подводных лодок и успешно применялись подводниками.

Летом 3 июля 1916 года в должность командующего Черноморским флотом вступил вице-адмирал А.В. Колчак. Историки считают, что причиной смены командующего были не провалы и ошибки в управлении Черноморским флотом адмирала Эбергарда, хотя и они были. Как писал журнал «Морской сборник» № 8–9 за 1926 год в статье «Кризис русского морского командования в 1916 году»: «Приблизительно в то же время был смещен и Канин. Причины в значительной степени общи для обоих. Эбергарду, равно как и Канину, было предъявлено обвинение в недостаточной энергии и, кроме того, в неисклюном руководительстве. Несомненно, Эбергард и его оперативный штаб допустили ряд ошибок в

управлении, начиная с неподготовленности, обнаруженной при первом нападении турок в 1914 году, и кончая отмеченным случаем упущения «Гебена». Но главная причина неудовлетворительной деятельности Черноморского флота заключалась не в этих отдельных ошибках и неудачах, а в том, что он, подобно Балтийскому, не имел отвечающих обстановке задач, был поставлен в условия, при которых он не мог надежно блокировать Босфор из-за отсутствия базы, не мог настигнуть «Гебена» по недостатку хода и не имел определенных директив для минирования Босфора».

Кроме ошибок в руководстве флотом, отставка была данью «общественному мнению» придворных кругов. Адмирал Эбергард не прислушивался к «сильным мира сего», чем вызвал их гнев, и император Николай II вынужденно пошел на компромисс, отправив опытного Эбергарда в «почетную ссылку» в Государственный совет и назначив на его место молодого Колчака.

Новый командующий флотом вице-адмирал А.В. Колчак не слыл ярким поклонником подводного флота. Еще в годы после Русско-Японской войны многообещающий офицер капитан-лейтенант А. Колчак, делая доклад в Петербургском морском кружке, говорил: «Идея замены современного линейного флота подводным может увлечь только дилетантов военного дела. Специальный минный или подводный флот – фиктивная сила». Известны и другие слова А. Колчака: «Подлодки и аэропланы портят всю поэзию войны...

А теперь: стрелять приходится во что-то невидимое, такая же невидимая подлодка при первой оплошности взорвет корабль, сама зачастую не видя и не зная результатов, летает какая-то гадость, в которую почти невозможно попасть. Ничего для души нет...»

Можно по-разному относиться к этим словам Колчака, можно даже с юмором, но справедливости ради следует сказать, что в те годы даже гросс-адмирал Тирпиц заявлял: «Субмарины не нужны!» Но в русском флоте были и сторонники подводного флота. Молодые офицеры И. Ризнич, Н. Кржижановский, М. Тьедер, С. Власьев и другие предлагали строить крупные подводные лодки, вооруженные самоходными минами, разрабатывали рекомендации по ведению минных стрельб, выдвигали идеи группового использования подводных лодок. Они утверждали, что «морское могущество России неизбежно сопряжено с развитием подводного флота».

Вся служба вице-адмирала Колчака проходила на надводных кораблях, и ничего нового в применении подводных лодок он не предполагал, поэтому тактика использования подводных лодок в 1916 году мало отличалась от способов их применения в 1914–1915 годах.

В течение июня и июля 1916 года на лодке «Кашалот», стоящей у причала Подплава в Севастополе, проводили многочисленные после выхода из Николаевского судостроительного завода доработки и профилактические работы: притир-

ку клапанов, зачистку цистерн, прочистку и продувку трубопроводов и магистралей, пришабривание и смазку подшипников, узлов и элементов, очищали от окислов аккумуляторную батарею, провели переборку электромоторов и дизель-моторов...

30 июля 1916 года мичман П.П. Ярышкин был произведен в лейтенанты. Повод был отличный, и Петр пригласил сослуживцев в ресторан по традиции обмыть новое звание. В те годы в Севастополе у флотских офицеров особой популярностью пользовался ресторан гостиницы «Кист», что у Графской пристани, считавшийся лучшим в городе. Встретились у входа. Прибыли все свободные от службы офицеры. Возглавил компанию старший инженер-механик «Кашалота» лейтенант Виктор Алексеевич Брискин, с ним был минный офицер мичман Владимир Владимирович Оффенберг, известный, кроме всего, на флоте тем, что за вступление в брак без разрешения начальства был арестован на гауптвахте на один месяц, прикомандированный к экипажу «Кашалота» мичман Артур-Рагнар Акселевич Роман, слушатель Офицерских классов Подводного плавания, швед по происхождению, отличный офицер, умница, прибывший на лодку еще в январе 1916 года, и сам виновник торжества. В зале ресторана на втором этаже гостиницы уже был зарезервирован столик. В меню ресторан, несмотря на войну, значились: ерши агротень, вареники ленивые, щи николаевские, солянка

сборная, рассольник, свиная ножка, гуляш, буженина с капустой, на десерт – кизиловое и грушевое мороженое. Карта вин была вполне приличная...

Старшим по званию и возрасту за столом был Виктор Александрович Брискин. Первый тост его: «За Победу, За Государя Императора, За Россию!» Далее традиционно: «За новоиспеченного лейтенанта», «За тех кто в море!», «За прекрасных дам!»... По заведенной на флоте традиции офицеры «Кашалота» крепко обмыли лейтенантское звание Петра Ярышкина, засидевшись в ресторане допоздна...

Через 57 лет, летом 1973 года после окончания Высшего военно-морского инженерного училища (подводного плавания), и я «обмыл» свои лейтенантские погоны в ресторане Севастополя, не нарушив офицерскую традицию русского флота.

Весь август и сентябрь 1916 года личный состав «Кашалота» и рабочие севастопольского порта проводили на лодке всевозможные работы: красили внутри отсеков снаружи корпус, установили на рубке площадку для пулемета, проверили и отрегулировали минные аппараты, одним словом, готовили лодку к сдаточным испытаниям... Огромная роль в подготовке лодки к проведению испытаний принадлежала старшему инженер-механику лодки лейтенанту В.А. Брискину.

Виктор Александрович Брискин родился в городе Одессе

4 января 1895 года, из мещан. Окончив Одесское реаль-

ное училище в 1912 году, поступил в Морское Инженерное училище на механическое отделение. В июне 1915 года произведен в мичманы. Назначен на Бригаду подводных лодок Черного моря и зачислен слушателем в Офицерскую школу Подводного плавания с назначением в плавание на подводную лодку «Лосось». С 23 июля по 12 октября в плавании на подводной лодке «Скат». С 12 октября 1915 года назначен исполняющим дела старшего инженер-механика подводной лодки «Кашалот».

21 февраля 1916 года мичман В.А. Брискин назначен старшим инженер-механиком лодки. 9 марта 1916 года зачислен в офицеры Подводного плавания.

В ходе работ лейтенант П.П. Ярышкин знакомился с экипажем «Кашалота». На лодке служили опытные специалисты, многие начинали службу еще с постройки лодки в Николаеве. По сравнению с молодыми офицерами, нижние чины были старослужащими. Как писал стоявший у истоков организации подводного флота контр-адмирал Щенснович, начальник школы Подплава: «Нижние чины, посвятившие себя делу подводного плавания, должны оставаться по этому делу до конца своей службы, то есть до предельного возраста...» Так и было на «Кашалоте». Вот некоторые фамилии старослужащих экипажа подводной лодки «Кашалот», с кем служил лейтенант Петр Петрович Ярышкин: боцман Колмыков Самуил, рулевой боцманмат Комендантов Сергей, стар-

ший комендор Баранов Алексей, моторный унтер-офицер 1 статьи Гусев Михаил, минно-машинный кондуктор Даниленко Григорий, минно-машинный унтер-офицер 1 статьи Метелица Сильвестр, комендор боцманмат Назаров Иван, электрик кондуктор Янчицкий Евгений, рулевой боцманмат Вернигор Павел, минно-машинный унтер-офицер 1 статьи Иванов Николай, моторный унтер-офицер 1 статьи Лобанов Каленик, электрик унтер-офицер 1 статьи Маслянников Григорий, электрик унтер-офицер 1 статьи Наумов Дмитрий, минно-машинный унтер-офицер 1 статьи Никишин Семен...

В период ввода в строй и приемки флотом подводной лодки «Кашалот» лейтенант П.П. Ярышкин периодически прикомандировывался для выхода в море к экипажам других лодок.

Подводные лодки 1-го и 2-го дивизионов, сменяя друг друга, несли, как сейчас сказали бы, «боевое дежурство» у турецких берегов. Так, 7 июня 1916 года подводная лодка «Морж» захватила большой турецкий бриг «Бельгузар» с грузом керосина и привела его на буксире в Севастополь.

За первую половину 1916 года состоялось тринадцать походов подводных лодок Бригады Подплава в юго-западную часть моря, к турецким и болгарским берегам. Подводная лодка «Морж» выполнила пять боевых походов, «Тюлень» – четыре, «Нерпа» – два, «Краб» и «Кит» – по одному походу. Переход из Севастополя в Угольный район при благоприят-

ных метеоусловиях занимал сутки, продолжительность походов от восьми до двенадцати суток, что позволяло организовать плановую сменяемость лодок и обеспечить непрерывную блокаду Угольного района. В результате плотной блокады положение со снабжением углем и продовольствием в турецкой столице сильно осложнилось. Цены на продукты питания стремительно взлетели, норма выдачи хлеба на человека в день сократилась, вызывая недовольство в обществе. Потребность в угле составляла около тридцать тысяч тонн, а реально поставлялось не более двенадцати тысяч тонн. Корабли турецкого флота стояли у причалов без угля. Жесткая блокада нашим флотом турецкого побережья давала реальные результаты.

13 июня 1916 года во время боевого дежурства в районе Зунгулдака у мыса Кури подводная лодка «Кит» потопила турецкую шхуну, шедшую из Констанцы в Самсун с грузом керосина. 17 июня у мыса Игнеада подлодка «Кит» потопила самодвижущейся миной турецкое судно «Рючан» водоизмещением 240 тонн. 23 июля 1916 года подводная лодка «Кит» в районе мыса Кара-Бурну Румелийский уничтожила турецкую шхуну.

Подводная лодка «Нерпа» 10 августа у входа в Босфор артиллерийским огнем уничтожила парусную шхуну. В этом же походе «Нерпу» пыталась атаковать германская подводная лодка «U-33», но безрезультатно.

После вступления в войну Румынии 14 августа 1916 года

на стороне Антанты, Черноморскому флоту поставили задачу содействовать ее армии со стороны балканского побережья и Дуная.

Со 2 по 15 августа подводная лодка «Тюлень» находилась в боевом походе. У берегов Турции лодка попала в сильный шторм. Этим штормом в Трапезунде на берег выбросило много паровых и моторных катеров, затопило буксир и размывло городской мол.

В середине августа подводная лодка «Кит» обеспечивала прикрытие минных постановок четырьмя эсминцами на подходе к Босфору. Были выставлены четыре минных заграждения, всего около девятисот мин.

В августе 1916 года лейтенант П.П. Ярышкин, оставаясь в должности вахтенного начальника подводной лодки «Кашалот», выходил в море, как бы мы сказали сейчас, прикомандированным к экипажу подводной лодки «Нерпа». Экипаж «Нерпы» был знаком лейтенанту П.П. Ярышкину, ибо еще в 1915 году он служил на «Нерпе». Подводной лодкой «Нерпа» в августе 1916 года, как и прежде, командовал старший лейтенант Виктор Викторович Вилькен 3-й, обязанности минного офицера исполнял хорошо знакомый Ярышкину лейтенант Георгий Фридрихович Швебс. Но были и незнакомые Ярышкину офицеры: обязанности старшего офицера лодки с

12 августа 1916 года исполнял лейтенант Константин

Григорьевич Люби, инженер-механика – мичман Станислав Францевич Каменский, штурманского офицера – мичман Петр Иванович Клопов.

5 августа 1916 года подводная лодка «Нерпа» вышла в очередной боевой поход. В хранящемся в Российском Государственном архиве ВМФ «Навигационном журнале» подводной лодки «Нерпа» существует запись:

«Севастополь. Пятница 5 августа. 18 ч. 20 мин. Отвалили от базы и вышли в море. 18 ч. 45 мин. Пустили дизеля на винты. 19 ч. 05 мин. Бельбекский створ. Легли на курс 2 град. 21 ч. 15 мин. Легли на курс 270 град. ...

Мичман Клопов».

«Суббота 6 августа. 13 ч. 55 мин. легли на курс 219 град. 21 ч. 45 мин. Взошла луна. 22 ч. 10 мин. Пустили правый дизель на зарядку...

Мичман Клопов».

«Воскресенье 7 августа. 6 ч. 40 мин. окончили зарядку. Пустили правый дизель на винт. 8 ч. 00 мин. Открылись берега Анатолии.

9 ч. 45 мин. Остановили дизеля. Пустили эл. моторы по 500 А.

9 ч. 50 мин. Начали дифферентовку. 10 ч. 00 мин. Окончили дифферентовку. 11 ч. 25 мин. Начали погружаться. Легли на курс 90 град. 18 ч. 00 мин. Всплыли. Пустили ле-

вый дизель на винт. Пустили правый дизель на винт...

Мичман Клопов».

«Понедельник 8 августа. 5 ч. 40 мин. Пошел дождь. 7 ч. 00 мин. Легли на курс 180 град. 7 час. 35 мин. Легли на курс 315 град. 8 ч. 00 мин. Слева по носу показался смерч...

Мичман Клопов».

Такое явление, как смерч в августе на Черном море, довольно редкое. Каждое появление смерча над водной поверхностью завораживает... Все находившиеся на мостике «Нерпы» сквозь тонкую пелену дождя увидели, что слева по носу лодки на расстоянии двух-трех миль море начало словно кипеть, и вдруг вода винтом стала подниматься к небу, а серое облако спускаться длинным рукавом навстречу водяному столбу... Наконец море соединилось с облаком водяным конусом, острая вершина которого, касаясь неба, с шумом начала вертеться, толстеть и двигаться...

Все замороженно смотрели на необычное природное явление. Несколько смерчей гудя и двигаясь с большой скоростью, перемещались по левому борту в корму... Старший помощник дал команду, и все свободные от вахты моряки поднялись на палубу посмотреть на столь редкое природное явление. лейтенант Ярышкин, служивший ранее на надводных кораблях, бывало, наблюдал подобное явление, но для матросов-подводников смерч был в новинку.

Журнал «Морской сборник» № 6 за 1935 год так описывал это явление: «Около 8 часов на норд-вест от «Нерпы»

в расстоянии двух-трех миль было замечено несколько смерчей. Поскольку поход к Босфору при неясном горизонте навигационным определением обеспечить было невозможно, а подходить к зоне минных полей по счислению было рискованно, то командир решил перейти в район Варны и попутно пройти ближе к смерчам, так как это зрелище для большинства команды было ново. Поэтому в

8 часов с минутами лодка легла на курс 330 градусов. В это время на палубе надстройки и на рубке находилась вся свободная команда, наблюдая за смерчами».

Почти в это самое время вахтенный сигнальщик на мостике заметил два буруна от движущихся прямо в борт «Нерпы» вражеских мин. Командир старший лейтенант В.В. Вилькен, понимая, что ни поворот вправо или влево, ни снижение хода не спасут лодку, принял единственно верное решение:

– Все вниз! Срочное погружение! – крикнул командир.

Погрузились за три минуты! В 8 часов 35 минут лодка была уже на глубине 40 футов. Минуты текли все медленнее, казалось, время остановилось.

Вот оно – шумы винтов вражеских мин (торпед. – А.Л.) с роковой неумолимостью приближались к лодке, и... первая на расстоянии пары футов прошла над лодкой! Этот шум винтов оставил в сердце каждого, кто его слышал, неизгладимый след. Вторая мина все ближе... Сильный толчок в корпус в районе главного электромотора правого борта... и –

тишина...

Лейтенант Петр Ярышкин почувствовал, как смерть прошла рядом... Смерть! «А как же Катюша?» – пронеслась мгновенная мысль, но ее сменила другая: если бы не быстрые и единственно правильные действия командира, их бы уже не было в живых... Люди в отсеке зашевелились, раздался нервный кашель, отрывистое дыхание:

– Слава Богу, – крестились в командном отсеке, – пронесло!

В «Навигационном журнале» подводной лодки «Нерпа» вражеская торпедная атака описана сухо и скупно: «8 ч. 30 мин. Заметили 2 мины (торпеды. – А. Л.), идущие в борт, были атакованы подлодкой». И далее: «8 ч. 35 мин. Ушли на глубину 40 футов. Подводный ход. 8 ч. 38 мин. Легли на курс 250 град. 10 ч. 45 мин. осматривая горизонт, заметили позади, справа на параллельном курсе рубку подлодки. Приготовили минные аппараты, лодка скрылась под водой. 12 ч. 25 мин. Легли на курс 198 град. 21 ч. 10 мин. Начали зарядку».

Вот как описывает В.Я. Крестьянинов эту атаку: «8 августа подводная лодка «Нерпа», находясь в надводном положении в дозоре у Босфора в 25 милях от него, была атакована германской подводной лодкой «УВ-7», выпустившей две торпеды с дистанции 4–5 кб. Одна торпеда прошла под форштевнем, а вторая попала в корпус «Нерпы» между кормой и рубкой, но не взорвалась, так как, встретившись с лодкой под острым углом и не задев ударником ее корпуса, от сильно-

го удара потеряла свое зарядное отделение. Закончив к утру 8 августа зарядку аккумуляторов, лодка направилась к мысу Кара-Бурну для занятия позиции к западу от Босфора». И далее, цитируя «Морской сборник» № 6 за 1935 год:

«Вдруг раздался крик сигнальщика «Справа за траверсом перископ». Оглянувшись в указанном направлении, все действительно увидели перископ и два следа торпед, идущих к нашему правому борту. Немедленно было положено на борт лево руля и дан авральный звонок. Команда разбежалась по своим местам... Торпеды быстро приближались, еще мгновение, и оставшиеся на мостике увидели, как левая торпеда подходила вплотную к правому борту под углом около 130 градусов. Последовал удар о корпус лодки в районе главного электромотора правого борта. Но торпеда не взорвалась. Смертельная опасность миновала... С левого борта всплыла торпеда, показав окрашенное в красный цвет доньшко резервуара сжатого воздуха. Зарядного отделения на нем не было; его сорвало с болтов при ударе о лодку. Торпеда, встретившись с лодкой под острым углом, не задела ударником ее корпуса, сила же удара была столь значительна, что зарядное отделение отвалилось. Вторая торпеда прошла вдоль правого борта.

Около 13 часов была продута средняя цистерна, командир и сигнальщик быстро поднялись на мостик, осмотрели горизонт и так же быстро спустились обратно в лодку, после чего командир обнаружил на значительном расстоянии

перископ. До наступления сумерек лодка отходила курсом норд. По возвращении в Севастополь лодку ввели в док. На прочном корпусе в районе станции главного электромотора правого борта обнаружили вмятину «размером в мелкую тарелку».

И снова «Навигационный журнал» подлодки «Нерпа» за 1916 год:

«Вторник 9 августа. 4 ч. 50 мин. Окончили зарядку. 5 ч. 00 мин. Легли на курс 220 град. 8 ч. 45 мин. Погрузились. Подводный ход.

12 ч. 40 мин. Легли на курс 290 град».

«Среда 10 августа. 4 ч. 50 мин. Пустили дизеля на винты. 6 ч. 30 мин. легли на курс 270 град. 8 ч. 05 мин. Произвели выстрелы по лайбе. Застопорили дизеля, пошли под эл. моторами. 9 ч. 35 мин. Подошли к шхуне и подожгли ее, команду отпустили на шлюпке на берег, захватив в плен капитана и боцмана со шхуны. 9 ч. 50 мин. Пустили дизеля и легли на курс 270 град...»

Ночью над морем разразилась страшная гроза. Дальний горизонт светился молниями и, казалось, полыхал в их пламени. Раскаты грома становились все сильнее и продолжительнее. Сплошной стеной хлестал дождь. Частота ударов молний ежеминутно увеличивалась... Молнии с грохотом и треском врезались в воду справа и слева от лодки. Гром потрясал воздух... Командир старший лейтенант Вилькен дал

команду: «Срочное погружение. Глубина 20 футов».

«Четверг 11 августа. 4 ч. 50 мин. Подводный ход. Ушли на глубину 20 футов от грозы. 5 ч. 10 мин. Легли на курс 206 град... 6 ч. 45 мин. Легли на курс 190 град. Заметили шхуну. 7 ч. 35 мин. Начали расстреливать шхуну. 8 ч. 40 мин. Подожгли артиллерийским огнем шхуну...».

Поход подводной лодки «Нерпа» длился уже шесть суток... 12 августа 1916 года с подводной лодки, находившейся в надводном положении, заметили турецкую шхуну.

«9 ч. 10 мин. застопорили дизеля. Отобрали у капитана шхуны ее документы. 9 ч. 12 мин. Заметили по корме на курсе 20 град подлодку. 9 ч. 15 мин. Погрузились, подлодка погрузилась. Подводный ход. Легли на курс 230 град. 9 ч. 30 мин. Легли на курс 40 град. 9 ч. 30 мин. легли на курс 40 град. 9 ч. 40 мин. Легли на курс 180 град. 11 ч. 30 мин. Легли на курс 0 град. 11 ч. 47 мин. Легли на курс 180 град. 12 ч. 00 мин. Легли на курс 210 град. Заметили подлодку...

Мичман Клопов».

Подводная лодка «Нерпа» шла переменными курсами под дизелями.

«19 ч. 55 мин. Заметили по носу огонь. 20 ч. 00 мин. Легли на курс 45 град. и пустили оба дизеля на винты. Огонь оказался шхунной, зажженной нами утром...»

«Суббота 13 августа. 0 ч. 10 мин. Начали зарядку... Остановили зарядку...»

«Воскресенье 14 августа. 6 ч. 55 мин. Заметили справа по

носу дым. Застопорили дизель. Пустили эл. моторы 7 ч. 00 мин. Подводный ход. Оба эл. мотора по 1000 А. 10 ч. 15 мин. Уменьшили ход... 10 ч. 30 мин. Всплыли...

Мичман Клопов».

В ночь на понедельник 15 августа подводная лодка «Нерпа» взяла курс на Севастополь. Находясь на мостике идущей в надводном положении под дизель-моторами подводной лодки, лейтенант Ярышкин смотрел на звездное небо, проплывающее над головой. Месяц серебрил водную гладь, мерно стучали дизель-моторы, лодка неумолимо поглощала пространство, рассекая форштевнем волну, подгоняемая ветром, дующим прямо в корму... Розовел восток, небо чистое, и только на западе высоко стлались по нему легкие перистые облака. Солнце изрядно припекало. Сине-зеленые волны сливались вдали с безоблачным бирюзовым небом. К полудню стало жарко – настоящее пекло... Металл палубы раскалился, поручни жгли ладони при прикосновении... Пршли мыс Херсонес с белой башней маяка, миновали Константиновский рavelин, застопорив дизель-моторы и перейдя на электромоторы, вошли в Южную бухту. Вот и причал Подплава. «Все, поход окончен», – крестились на мостике «Нерпы».

Последняя запись за август 1916 года в Навигационном журнале лодки «Нерпы»:

«Понедельник 15 августа. 7 ч. 35 мин. Легли на курс 105 град. 12 ч. 10 мин. Застопорили дизеля, пустили эл. моторы.

12 ч. 35 мин. ошвартовались у базы...

Мичман Клопов».

Команде «Нерпы» предстоял слепоходовый отдых, а лейтенант П.П. Ярышкин убыл на свой корабль – подводную лодку «Кашалот», вернее в казарму Подплава, где жили экипажи лодок в перерывах между выходами в море.

В сентябре 1916 года лейтенанта П.П. Ярышкина опять назначили прикомандированным вахтенным начальником на подводную лодку «Тюлень». Он представился командиру, старшему лейтенанту Михаилу Александровичу Кितिцыну, с которым ходил в боевой поход в марте 1916 года. Старшим офицером лодки был лейтенант Николай Николаевич Максимович, штурманским офицером – лейтенант Герман Максимович Краузе. По заданию оперативной части штаба командующего флотом подводной лодке «Тюлень» предстояло провести разведку порта Варна.

Вахтенный журнал подводной лодки «Тюлень»:

«Из Севастополя. Четверг 1 сентября. 11 ч. 10 мин. Снялись со швартовов для следования к берегам неприятеля. 11 ч. 30 мин. пустили оба дизеля. 24 ч. 00 мин. Ветер SW 2 балла, море 1 балл...

Лейтенант Краузе».

«Пятница 2 сентября. 5 ч. 34 мин. Взошло солнце. 12 ч. 00 мин. Облачно, ветер SW 2 балла. ...

Лейтенант Краузе».

На следующий день погода стала портиться. Лодку сильно

качало.

«Суббота 3 сентября. Черное море. 3 ч. 00 мин. Ветер NW 6 баллов, море 6 баллов. 7 ч. 00 мин. остановили левый дизель. 8 ч. 00 мин. погрузились под воду и дали ход.

Командир старший лейтенант Китицын при подводном положении лодки наблюдал в перископ. Осмотр горизонта в перископ показал, что в нескольких кабельтовых движется турецкий парусник. Лодка перешла в надводное положение. Дали очередь из пулемета. Шхуна остановилась, ее паруса заполоскались... Призовая партия «Тюлень» высадилась на шхуну, и, взяв двух пленных турок, подрывными зарядами уничтожили шхуну.

И далее из Вахтенного журнала подлодки «Тюлень»: «11 ч. 35 мин. Всплыли на поверхность. 11 ч. 36 мин. Обстреляли парусник из пулемета. 11 ч. 45 мин. Взяли 2-х пленников турок. 16 ч. 55 мин. Погрузились под воду и дали ход. 19 ч. 00 мин. Всплыли на поверхность. 19 ч. 07 мин. Пустили правый дизель на винт. 19 ч. 20 мин. пустили левый дизель на зарядку. 24 ч. 00 мин. Ветер NW 2 балла, море 2 балла... Лейтенант Краузе».

«Воскресенье 4 сентября. Черное море. 5 ч. 30 мин. Открылся берег... 19 ч. 20 мин. У Босфора заметили огонь. 24 ч. 00 мин. Дождь, ветер NW 1 балл... Лейтенант Краузе».

«Понедельник 5 сентября. Черное море. 9 ч. 00 мин. Ветер N 2 балла, море 2 балла. 10 ч. 35 мин. Остановили оба

дизеля. 11 ч. 40 мин. Стали в позиционное положение. 12 ч. 00 мин. Погрузились и дали ход 14 ч. 22 мин. Заметили в глубине бухты Эрегли какой-то пароход типа Шерлет. (Это был турецкий пароход «Дутор» водоизмещением 4238 тонн, который лодка потопила. —

А. Л.) 16 ч. 50 мин. Всплыли на поверхность. 18 ч. 00 мин. Расстреляли лайбу и взяли одного пленного турка. 19 ч. 30 мин. Пустили правый дизель на винт. Пустили левый дизель на зарядку. 20 ч. 20 мин. Пошел крупный дождь...

Лейтенант Краузе».

«Вторник 6 сентября. Черное море. 2 ч. 55 мин. Ветер 6 баллов, море 5 баллов. 5 ч. 15 мин. Погрузились и дали ход под водой... 10 ч. 00 мин. Всплыли на поверхность. Пустили оба дизеля на винт... 24 ч. 00 мин. Ветер NW 3 балла, море 2 балла...

Лейтенант Краузе».

«Среда 7 сентября. ...4 ч. 15 мин. Открылся берег Крыма. 8 ч. 00 мин. Открылся Херсонесский маяк. 11 ч. 13 мин. Остановили оба дизеля. 11 ч. 30 мин. Ошвартовались у базы.

Лейтенант Краузе».

«Севастополь. Четверг 8 сентября. 8 ч. 00 мин. Приборка помещений лодки. 10 ч. 00 мин. Молитва на базе. 12 ч. 30 мин. Команду уволили на берег... 24 ч. 00 мин. Брейд вымпел Начальника Подводной бригады перенесен с посыльного судна «Березань» на лодку.

Лейтенант Краузе».

Следующие несколько дней лодка выгружала боезапас, личный состав мылся в бане, стирался...

Подводная лодка «Тюлень» в ходе похода провела разведку порта Варна. Разведанные сведения оказались очень и очень ценными, и, соответственно, щедрыми были и награды. После похода офицеры лодки «Тюлень» были представлены к наградам. Командира старшего лейтенанта М.А. Китицына, имевшего уже Георгиевское оружие, наградили орденом Св. Владимира 4-й ст. с мечами, офицеров лодки: старшего офицера лейтенанта А.Е. Маслова 2-го, инженер-механика лейтенанта А.Г. Максимова, штурмана лейтенанта Г.М. Краузе наградили Георгиевским оружием. Георгиевские награды (Георгиевское оружие) получили выходящие в боевой поход на лодке «Тюлень» прикомандированные офицеры: начальник разведывательной части штаба командующего Черноморского Флота капитан 2-го ранга А.А. Нищенков, флаг-штурман Бригады Подплава лейтенант М.Е. Крафт 2-й, вахтенный начальник подводной лодки «Кашалот», оставаясь в должности, в плавании на подлодке «Тюлень» лейтенант П.П. Ярышкин.

В работах по истории флота редко называются фамилии нижних чинов, поэтому я с гордостью перечисляю поименно моряков-подводников Георгиевских кавалеров Бригады черноморского Подплава, служивших на подводной лодке «Тюлень» и награжденных Георгиевскими крестами 4-й степе-

ни: минный унтер-офицер 1 статьи В. Даньшин, боцман С. Иваньков, моторный унтер-офицер 1 статьи М. Лядов, моторный унтер-офицер 1 статьи А. Турнаев, минно-машинный кондуктор Ф. Хромов, минный машинист 1 статьи А. Чемберджий.

Кроме того, Георгиевскими медалями 4-й степени были награждены: рулевой унтер-офицер С. Быков, старший электрик М. Величко, минный унтер-офицер Н. Грищенко, старший комендор Я. Дементьев, водолазный боцман Н. Кузнецов, старший электрик Ф. Кухарев, старший электрик

М. Макеев, моторный унтер-офицер 2 статьи Я. Фомин, моторный унтер-офицер 2 статьи А. Шишов, моторный унтер-офицер 1 статьи Л. Шмаглиенко.

21 сентября 1916 года лейтенант Петр Петрович Ярышкин окончил Офицерский класс Подводного плавания. В это же время, 28 сентября 1916 года, на подводную лодку «Кашалот» вместо лейтенанта В.В. Оффенберга, переведенного минным офицером на подводный минный заградитель «Краб», старшим офицером назначили лейтенанта Н.А. Монастырева.

Нестор Александрович Монастырев родился в Москве

16 ноября 1887 года. Обучался в Императорском Московском университете, зачислен во флот юнкером по морской части во 2-й Балтийский флотский экипаж в июне 1909

года с прикомандированием в Морское Инженерное училище. В плавании на транспорте «Океан»... Произведен в мичманы и зачислен в Черноморский флотский экипаж вахтенным офицером на линейный корабль «Евстафий». В октябре 1912 года зачислен слушателем Офицерского класса Учебного отряда Подводного плавания в Либаве. С началом войны его перевели в Севастополь и зачислили в офицеры Подводного плавания минным офицером подводного минного заградителя «Краб». Произведен в лейтенанты за отличие в делах против неприятеля

20 июня 1915 года. Во время ремонта «Краба» участвовал в боевом походе подводной лодке «Морж». 28 сентября 1916 года назначен старшим офицером подводной лодки «Кашалот». Нестор Александрович Монастырев награжден орденами Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом в 1915 году и Георгиевским оружием в 1916 году.

Нестор Александрович оказался талантливым писателем-маринистом, издав за рубежом несколько книг воспоминаний на французском, немецком и итальянском языках. Среди общественности Русского морского зарубежья и профессиональных морских историков на Западе его книги пользовались широкой известностью и популярностью. Но для широких кругов читателей в нашей стране его работы, такие как «В Черном море 1912–1920», «На службе Императорскому флоту», «На трех морях», «Подводный корабль»,

«Гибель царского флота» и другие, неизвестны, ибо не издавались на русском языке. Лишь в середине 90-х годов прошлого века часть произведений

Н.А. Монастырева была переведена на русский язык.

В этой книге я широко цитирую строки из воспоминаний Нестора Александровича как участника и очевидца событий, происходивших на Черноморском флоте в Подплаве в годы Великой войны и в лихолетье 1917 года, ибо для меня то, что видели глаза очевидца, не менее ценно, чем архивные документы.

Вот как описывает свое назначение на подводную лодку «Кашалот» сам Монастырев в книге «Гибель царского флота»: «В Севастополе... я получил назначение на подводную лодку «Кашалот». Своему назначению на «Кашалот» я тоже не очень обрадовался. Командир этой лодки старший лейтенант Столица был очень обаятельным и приятным человеком, но, увы, совершенным новичком в деле подводного плавания, только что закончившим школу подводников. Командир флотилии сам сказал мне об этом и попросил оказывать Столице всяческое содействие своим опытом. ...Единственным побудительным мотивом моей службы на «Кашалоте» было желание получше изучить эту лодку».

Так началась совместная служба в экипаже подводной лодки «Кашалот» Нестора Александровича Монастырева и героя этой книги, минного офицера подлодки Петра Петро-

вича Ярышкина.

В конце сентября 1916 года в английском журнале «Nav. and Milit. Record» был дан достаточно объективный анализ действий русского флота: «Вообще надо сказать, что русские моряки действовали всегда выше всякой похвалы, обнаруживая превосходное знание дела и предприимчивость, не упуская ни одного случая нанести вред врагу. Также у нас очень мало знают о деятельности русского флота на Черном море. На этом театре войны немцы строили свой план на создании угрозы для легко уязвимых южных берегов и уверяли турок, что с помощью их «Гебена» последние сделаются владыками этого моря и их армия беспрепятственно вторгнется вглубь российской территории и завладеет нефтяными районом Кавказа. Но турецкий флот оказался вынужденным пребывать большей частью в Босфоре и, кроме редких, всегда кончавшихся неудачей, случаев своего выхода в море, должен был оставаться в полном бездействии. Подобное положение было создано русским флотом и, что более всего примечательно, при неимении в его рядах вначале войны ни одного современного судна, кроме старых броненосцев, из которых ни один не мог быть противопоставлен по силе и скорости хода «Гебену». А раз при таких условиях было достигнуто и сохранено владение морем, то это надо приписать только заслугам русских моряков, которые на обоих театрах морской войны проявили, при полном восхищении своих союзников и удивлении противников, замечательную

предприимчивость, почему теперь, когда их военные ресурсы значительно увеличились, следует ожидать, что они проявят еще более полезную деятельность во время последнего и решительного периода этой войны».

Свои впечатления о деятельности Черноморского флота оставил известный профессор А.А. Пиленко, сотрудник «Нового Времени», посетивший, с особого разрешения командования, различные корабли флота:

«Когда я приехал на дредноут, все уже было готово для приема командующего. Офицеры стояли во фронт на шканцах; дальше я заметил караул с оркестром и кока в белом переднике с неизбежной порцией матросских щей. Со штатским пальто на руке и чемоданчиком, я явно производил странное впечатление среди всех этих вытянувшихся во фронт и сверкающих белыми кителями людей; мне казалось, что все на меня смотрят и что я, куда ни стану, все режу глаза своей нелепой для броненосца фигурой.

– Где мне встать, что бы было скромно и все видно?

Мой спутник на мгновение задумался.

– На левом фланге офицеров, последним по фронту.

Я положил свой чемоданчик и пальто комочком у какой-то чугунной тумбы, как мне показалось, в очень укромном месте; но уже через минуту я увидел, что старший офицер энергично показывает матросу на мой скарб: оказалось, он пришелся на самом видном месте священных шканцев, там именно, где прежде всего должен пройти адмирал. Мат-

рос ринулся и, зачерпнув на ходу вещи, юркнул куда-то по трапу.

Засвистели дудки, оркестр заиграл, караул звякнул ружьями; точно летя по поверхности волн, синий адмиральский «Буревестник», дивный быстроходный катер с Андреевским флагом на корме и флагом командующего флотом на носу, сделав изящный изгиб, остановился у дредноута. На трапе показалась фигура А.В. Колчака, нервная, сухая, слегка согнутая вперед. В газетах уже появилось много статей о «стальном адмирале»...

На грот-мачте подняли флаг командующего флотом. Только в Черном море развевается такой флаг, с Георгием Победоносцем в середине Андреевского креста.

«Все наверх, с якоря сниматься!» Тем временем к трапу ходили другие катера... Быстро прошли офицеры штаба. Один нес телеграфные бланки и заветную тетрадь шифров.

Подбежал вахтенный офицер:

– Рулевые на руль, лотовые на лот!

Затем начали раздаваться непонятные слова. Молодой офицер спрашивал старпома:

– Перлинь в клюз?

– Нет в полуклюз...

– А я приказал в клюз.

– В полуклюз! – повторил с таким страшным выражением лица старший офицер, что мне сразу стало ясным, насколько полуклюз важнее клюза...

Два матроса уже возились на корме, разворачивая флажки пары спасательных буйков, еле закрепленных, на случай падения человека в море.

Остальные суда нашей эскадры стали проходить мимо адмирала. Каждое из них старалось обрезать возможно более лихо корму дредноута. Команды, выстроенные во фронт, громко отвечали командующему. Еще через минуту горнист сыграл «отражение минной атаки», и мы стали плавно поворачивать к выходу. Палуба как-то сразу и бесшумно опустела. Матросы появились в небольших спасательных поясах в виде двух продолговатых подушек под мышками... Мелькнула Графская пристань, гостиница Киста, Приморский бульвар с кучкой зевак, привлеченных звуками марша, карантинная бухта, маяк...

Здравствуй, море!

...Необъятная, безмерная ширь, вся залитая солнцем и еле подернутая зыбью.

– Тут опаснее всего идти...

– Как? Под батареями?

– Дело не в батареях, а в минах.

– Дьявольская штука!..

– Здесь из-за подводок вообще приходится идти возможно большим ходом.

...Тихо блещет море, слегка подернутое белыми зайчиками. Дредноут скользит плавно: качка для него не существует. Только нос иногда зарывается в волну, обдающую матросов

и палубу искристой пеной.

– Теперь подводным лодкам трудно. Надо высоко поднимать перископ; и может спина выскочить на поверхность...

– Зато мне идти хорошо. Если она будет выпущена, то ее не заметишь ни за что.

Вдоль борта стоят, как статуи, матросы с биноклями. Каждый следит за своим сектором. На командном мостике – прямо гирлянда матросских голов, следящих за невидимым врагом. На башнях по четыре человека у противозаэропланских орудий. Над каждым плутонгом вращена в палубу небольшая башенка с прорезью, не то чугунный котел, не то старинный рыцарский шлем; это место для головы начальника двух орудий, тоже неуклонно смотрящего вперед. Смотреть, смотреть, непрерывно смотреть, иначе гибель...

Миноносцы идут по бокам. Видно, как страшно их валает с бока на бок. Адмирал, все время не сходящий с верхнего мостика, то и дело сигналист.

– Миноносец несется со скоростью поезда, а нос его режет воду, как шашка в руке лучшего урядника-рубачи.

– Это все от обводов. Таких обводов во всем мире нет. Спасибо Крылову.

Мы проходим по почти пустой палубе. Страшные, приземистые, серые черепахи с дулами двенадцатидюймовых орудий все время движутся, как живые, и перебирают восьмисаженными пушками, своими смертоносными щупальцами.

...Каюта адмирала просторна и красива. Иллюминаторы

крепко задраены; электрический свет заливает помещение.

Вошел бравый вестовой и доложил:

– Через пять минут спуск флага без церемоний.

– Хорошо, – не смотря на него, медленно ответил адмирал...

Наверху раздались сигналы и команда. Спускали флаг.

В дверь был виден оранжевый луч умирающей зари.

Много раз спрашивали и спрашивают: почему русский флот не устережет «Гибена» из Босфора и, во всяком случае, не преградит ему пути разбойничьих набегов на наше побережье?

– Бродить по Черному морю в надежде как-нибудь, случайно, вслепую столкнуться в тумане с летучим полу-турком? – несерьезная, со стратегической точки зрения, задача: но даже и ее временами делали. «Евстафий» жестоко наказал «Гибена», когда раз удалось выскочить удачно на врага.

Истинная задача Черноморского флота заключалась в том, чтобы блокировать Угольный район и остановить работу турецкого торгового флота. Это была стратегия, в противоположность ловле «Гибена», случаю. Свою стратегическую задачу Черноморский флот исполнил целиком безукоризненно. ...На Черном море турецкого флага нет. Россия фактически владеет всей Понтиадой.

...В кают-компании оживленно и весело. Неслышно мелькают белые вестовые, опоражнивая пепельницы и меняя ста-

каны чая. Направо в нише, где притаилось пианино, длинно-бородый артиллерийский офицер («выписываем даже бразильские артиллерийские журналы!») играет в шахматы со стареньким батюшкой в коломенковой рясе и золотых очках.

За продолговатым обеденным столом, около старшего офицера сидят пьющие чай. Разговор идет о завтрашнем дне об «операции». Всех интересует вопрос: какая завтра будет погода? Ибо от погоды зависит многое, почти все.

– Я клянусь!.. Помяните мое слово, – говорит флаг-офицер адмирала, – завтра будет шторм.

– Какие же данные?

– Вот, вспомните... Я уже хорошо приметил. Как только в N идем – так и буря. Восточнее на 40 миль – штиль, западнее на 20 миль – штиль, а в N так и ревет...

– Хотя бы «Гебен» встретить.

– Нет... куда!.. Ему так наклеили, что он не выйдет.

– Мы в прошлый раз взяли в плен турецкого офицера, который говорил немного по-русски. Спрашиваем: «Что же «Гебен»-то трусит?» А он: «Ваша мадама боится». Оказывается, знает, что новые дредноуты окрещены в честь императриц. «Мадама!» Ха-ха-ха...

– Какое у вас тут веселье, – сказал я, выходя, – ведь всем ежеминутно грозит смерть.

– Ничего! В компании помирать... Надо фаталистом быть и спокойно жить. А потом все равно...

...Южная ночь быстро надвигалась.

– Вас адмирал просит.

Я прошел в каюту адмирала.

– Если хотите, – сказал мне адмирал, – пройдемся по судну. Только оденьтесь попроще, а то можете замазаться.

Странная картина! Удивительное зрелище напряженной мощи и сосредоточенной воли; все эти вахтенные, дежурные, дневальные и очередные напоминают мне приготовившуюся к прыжку пантеру. Момент, – и все непринужденные серо-желтые фигуры, развернувшись, как стальные пружины, начнут давать максимальное количество энергии, на какое только способен человек и под напряжением которого более получаса – сорока минут никто устоять не может.

Батарейная палуба. У каждого орудия сидит дневальный, держа ухо у переговорной трубки, соединяющей его с плутонговым командиром. От внимания этого человека может зависеть судьба всего дредноута. Остальные частью спят, частью ждут своей очереди. Но даже и у спящих, вероятно, нервы напряжены не меньше, чем у бодрствующих. Ибо по первому тревожному сигналу каждый из них должен сорваться со стального бруса, на который легла усталая голова, и прыгнуть к своему месту: при таких условиях крепко не заснешь!..

– Ты хозяин этого орудия? – спрашивает адмирал.

– Так точно, – отвечает вполголоса вытягивающийся унтер-офицер.

– Сколько у тебя тут наверху снарядов? Чем заряжено ору-

дие? На какую дистанцию сделана установка? – быстро засыпает его адмирал вопросами.

Отчетливо, спокойно и уверенно отвечает матрос. Идем дальше тем извилистым коридором, который называется батарейной палубой. Мелькают мимо нас броневые двери, туго притянутые болтами, волнистое железо переборок; полуразвернутые шланги; затемненные синие лампочки; медные краны; линолеум; шелестящие под ногами решетки пола; медные гильзы; пирамиды снарядов; железо и сталь; электричество и порох; неустанное трепетание свистящих вентиляторов; сквозняки, сменяющиеся порывами раскаленного воздуха: страшная, затаенная готовность, как у ружья, у которого курок взведен и собачка полуприжата.

Спускаемся вниз по узкой трубе со вделанными в стену липкими, стальными скобами буквой покой. Больше никакой лестницы туда нет: все остальное задраено. Лезущего бьет по спине двойная веревка с узлами, опущенная на всю восьмисаженную глубину: в крайнем случае, если все остальное будет перебито, по этой веревке станут поднимать последние снаряды. Внизу матросы и офицер; совсем юный мичман, с загорелым, безусым лицом.

– Ну, это место во время боя самое безопасное, – говорю вполголоса своему спутнику.

– Вообще, место довольно безопасное... Но выйти из него, если корабль станет тонуть, нельзя... Корабль может быть уже под водой, а они даже знать не будут! Электриче-

ство погаснет, элеватор остановится. А они будут работать над ручной подачей орудию, уже покрытому водой... пока не задохнутся.

Какие жуткие, какие пророческие слова! Какое, на удивление, точное предсказание! Словно говорящий это знал судьбу корабля.

Поднимаемся по тем же скобам. Новые люки, скобы. Мы подходим к плотно затворенной броневой двери. Адмирал входит; видна вторая такая же дверь на расстоянии не больше аршина; тоже с болтами; это – вход в кочегарку, в которую нагнетается воздух под давлением; обе двери не могут быть открыты одновременно: иначе выкинет столб огня и угольной пыли. Входим по очереди, заворачивая тугие, горячие болты.

Кочегарка. До пояса голые люди. Свист огня, продуваемого искусственно накачиваемым воздухом.

– Открой топку! – громко кричит адмирал, наклоняясь к уху потного, углем замазанного кочегара.

Ослепительно белый свет вырывается из жерла топки: видно море огня, перерезываемого особенно ярким бороздами, переливающимся именно как волны; больше секунды этого раскаленного ужаса выдержать нельзя. Визжит малиново-красная дверца и захлопывается.

У выхода из кочегарки край люка прорезан мелкими дырами, как для душа.

– Если разорвется трубка и кочегарка наполнится паром,

то здесь пускают занавес из холодной воды: кто успеет проскочить этот занавес – дальше уже не будет в опасности свариться заживо.

Машинное отделение. Какой контраст! Ослепительно белым светом залитый громадный зал. Посреди две машины, закрытые черненою сталью: ни шума, ни сотрясения. Точно в них не крутятся тридцать тысяч лошадиных сил... У громадных горизонтально лежащих колес, насаженных на стальные валы, проходящие сквозь пол, стоят матросы: у каждого секундомер в руках. Они регулируют еле заметным движением колеса – число оборотов машины. Перед каждым дрожит вибрационный указатель: всю вахту матрос не спускает глаз со стрелки и часов.

...Мы несемся вперед к нашей цели. Громадная стальная масса режет мрачно-зеленые волны моря, оставляя за собой расходящиеся серые пятна пены. Мы несемся вперед, сея разрушение и гибель. Завтра с рассветом мы перемешаем небо и землю, воду и огонь, ибо ни что не может устоять перед тем, что извергнут трехногие башни. Мы несемся вперед, и с каждым поворотом винта смерть подлетает все ближе и ближе к тем, кого судьба определила нашими жертвами».

Могу предположить, что эти талантливо написанные впечатления о корабельной жизни профессора Пиленко относятся к линкору «Императрица Мария» – флагманскому линкору, на котором держал свой флаг командующий фло-

адмирал А.В. Колчак. Тем более, что они скорее всего записаны в июле-августе, ибо были напечатаны в журнале «Летопись войны» № 111, вышедшем 1 октября 1916 года, в котором автор пишет, что «выход командующего Черноморским флотом в открытое море и приготовление к бою – так можно назвать сии строки». Да и указание профессора на то, что офицеры стоят в строю в белых кителях, подтверждает, что дело было летом.

Как писал сам автор: «Я дал заранее честное слово, что ничего не буду писать об операциях. Думаю, однако, что может представлять некоторый интерес и более мирная сторона дела, т. е., так сказать, впечатления, которые были вписаны при мне эскадрой Черного моря в великую книгу войны».

Похоже, это последние воспоминания о линкоре и его экипаже, когда все еще живы и линкор еще жив.

Утром 7 октября 1916 года над Северной бухтой Севастополя на кораблях звучали сигналы побудки экипажам. На линкоре «Императрица Мария» экипаж по распорядку дня умывался и приводил себя в порядок после сна. В 6 часов 20 минут утра корабль потряс мощный взрыв! Горожане, выбежавшие от этого грохота на набережную, увидели страшную картину: стоявший на бочках в бухте новейший гигантский линкор «Императрица Мария», после серии сильных взрывов, накренившись на борт, перевернулся вверх килем

и медленно ушел под воду. Над городом стоял черный дым. Спасшимся из воды раненым морякам прямо на берегу Корабельной стороны оказывали первую помощь. К вечеру стало известно, что в ужасной катастрофе погибло 216 человек и около ста – тяжело ранены. Современнейший, мощнейший корабль – флагман Черноморского флота погиб от серии внутренних взрывов.

Историческая справка

Линкор «Императрица Мария», построенный на Николаевской верфи по проекту «Император» в июне 1915 года, имел двенадцать 305-мм орудий, линейно размещенных в четырех трехорудийных башнях, позволявших стрелять с обоих бортов одновременно всеми орудиями, посылая на врага залп весом пять тысяч шестьсот пятьдесят килограммов. За одну минуту линкор выстреливал до одиннадцать с половиной тонн металла и взрывчатых веществ. Броневой пояс линкора толщиной двести двадцать пять миллиметров опоясывал весь корпус. Командующий Черноморским флотом вице-адмирал А.В. Колчак сделал его флагманским кораблем, подняв на «Императрице Марии» свой флаг.

Трагедия потрясла всю Российскую империю!

Лейтенант П.П. Ярышкин знал нескольких офицеров линкора, с которыми учился в Морском Корпусе...

Созданная для выяснения причин гибели линкора комиссия Морского министерства так и не установила причин взрывов, хотя и допускала «злой умысел». Морской Гене-

ральный Штаб сообщил: «7-го октября, в седьмом часу утра, на линейном корабле «Императрица Мария», стоявшем на Севастопольском рейде, вспыхнул пожар в носовых погребах боевых припасов. Вслед затем произошел внутренний взрыв большой силы, и пожар начал быстро распространяться, причем на судне загорелась нефть.

Офицеры и команда корабля работали с полным самоотвержением, стараясь локализовать пожар и взрывы затоплением соответствующих погребов. Работами руководил лично прибывший на корабль командующий флотом вице-адмирал Колчак. В начале восьмого часа утра корабль затонул. Наибольшей части команды удалось благополучно съехать на берег, и в числе погибших значатся только 1 офицер, 2 кондуктора и 149 человек нижних чинов. Из числа нижних чинов, спасенных позже, умерло от ран и ожогов 64 человека.

Исследование положения корабля, лежащего на неглубоком месте Севастопольского рейда, дает полную надежду на то, что корабль удастся через несколько месяцев поднять и приступить к починке полученных им повреждений».

Журнал «Летопись войны» № 116 от 5 ноября 1916 года писал по поводу случившейся на Черноморском флоте трагедии: «...Из числа подвигов, совершенных самоотверженно работавшими на корабле офицерами и командой, заслуживает особого внимания подвиг молодого офицера-мичмана, инженер-механика Игнатьева, который, получив прика-

зание развести пары в кормовой кочегарке, бросился туда и погиб там, запечатлев геройской смертью свою преданность долгу. Кроме того, нельзя не отметить подвига, совершенно старшим лейтенантом, инженер-механиком Пафомовым, который, несмотря на страшный жар от огня, лично спустился вниз и удачно выполнил данное ему поручение, затопив погреб № 2».

Прошли десятки лет, но точного ответа о причинах таинственной гибели линкора до сих пор нет. Историки разных стран пытаются найти ответ. Как пишется в статье «Российский Черноморский флот в годы Первой мировой войны» от

19 февраля 2022 года: «В ночь перед гибелью исполина комендор Воронов был дежурным по главной башне. Его обязанностями были: осмотр и замер температуры артиллерийского погреба. Этим утром капитан 2-го ранга Городынский также нес дежурство по кораблю. На рассвете Городынский отдал приказ своему Воронову измерить температуру в погребе главной башни. Воронов спустился в погреб, и больше его никто не видел. А через некоторое время прогремел первый взрыв. Тело Воронова не было найдено среди тел погибших. В комиссии были подозрения на его счет, но доказательств не было и его записали в без вести пропавшие.

Но недавно появились новые сведения: английский писатель Р. Мерид предпринял собственное расследование. «Лейтенант морской британской разведки нес службу в Рос-

сии с 1914 по 1916 годы. Через неделю после взрыва он покинул Россию и прибыл в Англию уже подполковником. После окончания войны вышел в отставку и уехал из страны. Через некоторое время появился в Канаде, купил поместье... жил обычной жизнью богатого джентльмена. Но в 1929 году погиб при странных обстоятельствах... Исследования фотоархивов привели к неожиданным итогам – подполковник английской разведки Джон Хевиленд и комендор линкора «Императрица Мария» Воронов – это один и тот же человек, тот самый Воронов, исчезнувший 7 октября 1916 года в момент взрыва линкора. Интересно также и то, что на него покушались незадолго до смерти некие русские эмигранты, и среди них бывший электрик линкора «Императрица Мария» Иван Назарин. ... Британия была старым врагом Русской империи. Английская элита с ужасом думала о том дне, когда «щит Олега» опять будет прибит к воротам Царьграда. ... Пролиты не должны были достаться русским».

Английский след прослеживается не только в гибели линкора «Императрица Мария», но и в гибели самой Российской империи – в финансировании и организации так называемой Февральской буржуазной революции 1917 года.

Взрыв и гибель с таким трудом построенного и только что вступившего в строй линейного корабля «Императрица Мария» хотя и не отразился на карьере вице-адмирала Колчака, – император Николай II не посчитал Колчака виновным в трагедии, – тем не менее сильно подорвал авторитет коман-

дующего в глазах личного состава Черноморского флота.

Очевидец событий, капитан 2-го ранга А.П. Лукин с глубокой скорбью описывал прощание с погибшими моряками: «Похороны были потрясающими. Провожал весь город. Гудели колокола всех церквей. Гробы утопали в цветах. 216 моряков из погибших на линкоре «Императрица Мария» с воинскими почестями похоронили на Михайловском кладбище Севастополя». Описал Лукин и памятник, установленный на Михайловском кладбище: «На северном берегу Большого рейда высится одинокий курган. На нем обращенный к морю – огромный, видимый издали, деревянный крест «Братская могила «Императрицы Марии»».

Увы, сегодня ничего не напоминает о героических морях, боровшихся за жизнь своего корабля и своих товарищей. Воинское Михайловское кладбище сровняли с землей в советское время, в середине 80-х годов и застроили многоэтажными жилыми домами, построив на месте кладбища, на костях героев, детский сад и школу... Вот и вся память «благодарных» потомков.

В конце сентября 1916 года вступившая в строй после длительного ремонта подводная лодка «Нарвал» совершила пробный поход с целью разведки в район Синопа, в ходе которого командир лодки старший лейтенант Михаил Васильевич Паруцкий, назначенный на время болезни командира «Нарвала» старшего лейтенанта Д.Д. Кочетова, вместе со старшим офицером лейтенантом Александром Алексан-

дровичем Иваненко и старшим инженер-механиком Федором Ивановичем Гиль проверяли готовность механизмов и личного состава к боевым действиям.

11 октября 1916 года в районе острова Кефкен подводная лодка «Тюлень» под командованием старшего лейтенанта Кितिцына обнаружила большой пароход, следующий полным ходом на восток. Находящаяся в надводном положении лодка устремилась на перехват. В 22 часа 45 минут прогремели предупредительные выстрелы орудий «Тюленя». Обычно при этом турки бросали свои суда и уходили на шлюпках к берегу. Но с парохода открыли по «Тюленю» ответный огонь из пушек. Как потом выяснилось, на этом вооруженном пароходе половину команды составляли германские моряки с находившегося в ремонте крейсера «Бреслау». Они-то и открыли ответный огонь из установленных на пароходе пушек. В сгущающейся темноте «Тюлень» зашел со стороны берега и начал стрелять по пароходу. Из сорока пяти выпущенных снарядов тридцать попали в цель. На пароходе вспыхнул пожар... После этого призовая команда «Тюленя» в составе трех офицеров и восемнадцати матросов высадилась на пароход, который назывался «Родосто», и начала тушить пожары. К утру, устранив неполадки, наши моряки благополучно привели турецкий пароход в Севастополь.

После похода, после бомбовых атак вражеских аэропланов, минных атак германских подлодок нервы офице-

ров-подводников требовали разрядки. Возвращение с моря – это для моряков всегда праздник, несмотря на потери, несмотря на гибель людей и кораблей. Жажда жизни, обуевавшая офицеров после похода, требовала выхода, поэтому флотская офицерская молодежь веселилась вовсю. Понятно, что офицеры подводной лодки «Тюлень» во главе со своим командиром старшим лейтенантом Кितिцыным, вместе с офицерами 1-го дивизиона, отметили свое возвращение в ресторане. Отметили «крепко». Как пишет В. Чернов в статье «Ластоногий дивизион Черноморского флота»: «...отмечая эту победу Кितिцына, моряки 1-го дивизиона подводных лодок устроили грандиозную пирушку с обильным употреблением крепких напитков. Изрядно утомившись в служении Бахусу и ощутив неодолимое желание посетить храм Мельпомены, развеселая компания в полном составе направилась в Севастопольский театр. Во время антракта командующий флотом вице-адмирал Колчак потребовал старшего лейтенанта Кितिцына к себе в ложу. Не совсем уверенно державшийся на ногах командир «Тюленя», поддерживаемый друзьями-подводниками, отправился к начальству. С показной строгостью Колчак вручил ему запечатанный пакет и приказал незамедлительно вскрыть его в укрытом от посторонних глаз месте. Стараясь как можно меньше дышать в сторону командования, оторопелый Кितिцын, отдав честь и повернувшись через левое плечо, с пакетом в руках убыл в мужскую комнату, откуда через несколько минут вернулся

к ожидавшим его товарищам, растерянно улыбаясь и с новенькими погонами капитана 2-го ранга на плечах...»

Во время дозора 16 октября 1916 года у входа в Босфор в районе маяка Кефкен подводная лодка 2-го дивизиона «Нарвал» встретила турецкий вооруженный транспорт «Кезан» водоизмещением около четырех тысяч тонн, заставила его выброситься на берег и взорвала его четырьмя самоходными минами. На следующий день, утром 17 октября, «Нарвал» обнаружил подорвавшийся 4-го октября на наших минах и выбросившийся на берег в районе мыса Кара-Бурна Азиатского, но оставшийся на плаву турецкий пароход «Ирмингард» и взорвал его миной.

В период с 7 по 12 октября 1916 года подводная лодка 2-го дивизиона «Кит» провела разведку в районе Босфора. 10 октября подводная лодка участвовала в охране тральщика «№ 234», осуществлявшего постановку минного заграждения из двухсот двадцати мин у входа в Босфор.

18 октября 1916 года лейтенант Петр Петрович Ярышкин был зачислен приказом в офицеры Подводного плавания.

С этого дня на его груди появился знак офицера-подводника —

«подводная лодка на фоне якоря, обвитого по кругу якорь-цепью». Когда Катюша впервые увидела Петра с этим знаком, она по-настоящему осознала, насколько сложна и

опасна служба подводника...

С конца октября по начало ноября 1916 года лодка «Кит» вновь проводила разведку у Варны. В этом походе в течение двух суток с 28 по 30 октября 1916 года подводная лодка «Кит» выполняла функцию маячного судна при проведении разведывательного траления у Варны отрядом кораблей в составе эскадренного миноносца «Громкий», заградителей «Ксения», «Алексей», тральщика «Витязь» под прикрытием крейсера «Память Меркурия». Определившись по маяку подводной лодки «Кит», эсминец «Громкий» подвел тральщики к назначенному месту траления.

День 6 ноября был днем корпусного праздника. Флотские офицеры, выпускники Морского Корпуса, вспоминали этим днем родной Корпус, грустили об ушедшей навсегда гардемаринской юности, проведенной в его стенах. В этот день лейтенанту Петру Ярышкину тоже вспомнился Корпус, его светлый парадный зал, в честь праздника ярко освещенный тяжелыми люстрами. Вспомнились друзья-кадеты... Вспомнилась жизнь в Морском Корпусе, с лекциями, практически занятиями в артиллерийском и минном классах, в радиотелеграфном и девиационном кабинетах, с летней морской практикой на учебных судах... Все эти воспоминания быстро пробежали перед его мысленным взором, как в немом кино...

В конце ноября подводная лодка «Кит» вновь ушла в поход, на этот раз под командованием старшего лейтенанта

М.В. Паруцкого. Будучи командиром находившегося в ремонте минного заградителя «Краб», лейтенант Паруцкий, по согласованию с командованием Бригады Подплава, выходил в море на других лодках. В период с 28 ноября по 6 декабря 1916 года «Кит» находился в море у Босфора. 30 ноября на Черноморском театре военных действий произошел случай, вошедший в историю нашего флота. Подводная лодка «Кит» в районе у реки Агвех, к востоку от Босфора, в полукабельтовых от берега обнаружила и настигла турецкий колесный пароход «Невзегер» водоизмещением 287 тонн, с двумя фелюгами, груженными углем, на буксире. Во время артиллерийской атаки в надводном положении в самый неподходящий момент отказало 76 -мм орудие. Атаковать самоходными минами подлодка «Кит» не могла из-за мелководья. Не желая упустить «добычу», командир лодки старший лейтенант Михаил Васильевич Паруцкий принял решение таранить пароход, ударив носом в район его мидель-шпангоута. Удар был настолько сильным, что нос лодки застрял в пробоине парохода. Задним ходом освободить нос не удалось. Пароход начал тонуть, увлекая за собой лодку. С берега по лодке открыли сильный ружейный огонь, от пуль которого в надстройке лодки появились пробоины. Как пишут В. Захар и

В. Воробьев в статье «Георгиевские кавалеры Подплава

Черного моря»: «Лейтенант Б. Орлин «пошел в нос лодки и, будучи ранен, все же выяснил необходимые для спасения людей меры и донес о них командиру, после чего и лишь по приказанию командира» раненную осколком разрывной пули руку ему перевязал корабельный фельдшер П. Конвисар. В это время боцман О. Зименко «самоотверженно работал на носу лодки, освобождая его от тонущего парохода». Лодка вырвалась из «плена». Экипаж лодки в условиях ружейного обстрела сумел освободить нос лодки и корабль благополучно продолжил боевую службу у турецких берегов. Во время боя ружейно-пулеметным огнем с берега был ранен старший офицер подводной лодки лейтенант Б. Орлин».

В работе «Книга Памяти «Черноморский флот в Великой войне 1914–1918 гг.» под редакцией А.И. Григорова на странице 99 читаю: «В бою 30 ноября 1916 г. на ПЛ «Кит» ранены и контужены: минный машинист Ищенко Василий, минный машинист Кулыжкин Яков, контужены: лейтенант Орлин Борис, штабс-капитан Андросов Яков, мичман Ярышкин Петр». Взгляд выхватил фразу: «мичман Ярышкин Петр», но 30 ноября 1916 года П.П. Ярышкин уже как четыре месяца ходил в лейтенантах. Звание ему было присвоено

30 июля 1916 года. И еще мне было доподлинно известно, что

с 15 ноября 1916 года лейтенант П.П. Ярышкин служил на подводной лодке «Кашалот», ибо в Вахтенном журнале «Кашалота» начиная с 15 ноября ежедневно вплоть до 4 декабря

1916 года Петр Петрович Ярышкин расписывался собственноручно (РГА ВМФ Ф. 870, Оп. 5, Д. 521, Л. 82–93). Значит, в этот период он никак не мог присутствовать в походе на подводной лодке «Кит». Здесь была какая-то ошибка. Я знал, что

П.П. Ярышкин выходил в боевой поход на подводной лодке «Кит», но это было в период с 8 апреля по 25 мая 1916 года, когда Ярышкин, тогда еще мичман, выполнял обязанности вахтенного начальника. 25 мая мичман П.П. Ярышкин передал дела и обязанности мичману Н.М. Гоппе, слушателю Офицерских классов Подплава, который прослужил на лодке до

25 сентября 1916 года. А вот кому из мичманов передал дела мичман Гоппе и кто был в бою 30 ноября – это надо выяснять.

Через полгода, весной 1917 года, а именно 20 марта за подвиг своего экипажа старший лейтенант В.М. Паруцкий был награжден Георгиевским оружием с надписью «За храбрость» за то, что «...утопил таранным ударом под сильным и действительным огнем неприятельский пароход и, являя

пример мужества и распорядительности, вывел свою подводную лодку из крайне опасного положения, получившегося благодаря тому, что тонувший пароход увлек за собой застрявший нос лодки».

Михаил Васильевич Паруцкий, из дворян Волынской губернии, родился 10 января 1886 года. Поступил в Морской Кадетский корпус в 1899 году. По окончании корпуса в феврале 1905 года произведен в мичманы и зачислен в Сибирский флотский экипаж. Вахтенный начальник миноносцев «№ 209», «№ 201», «Властный», вахтенный начальник канонерской лодки «Манджур», 1908 год. Произведен в лейтенанты 6 декабря 1908 года. Ротный командир эскадренного миноносца «Внимательный» Балтийского флота. В ноябре 1911 года назначен слушателем Офицерских классов Учебного отряда Подводного плавания Балтийского флота. По окончании классов назначен помощником командира подводной лодки «Кайман» в 1910 году. Переведен на Черноморский флот помощником командира подлодки «Судак». В феврале 1911 года назначен командиром подводной лодки «Карась». Вахтенный начальник подводной лодки «Тюлень» в мае 1915 года. Произведен в старшие лейтенанты «за отличие в делах против неприятеля» 30 июля 1915 года. Назначен командиром подводной лодки «Краб» 10 августа 1915 года. Временно командовал подводной лодкой «Нарвал» с 13 октября до 7 ноября 1916 года во время болезни старшего лейтенанта Д.Д. Кочетова...

Михаил Васильевич Паруцкий награжден орденами Св. Станислава 3 ст. в 1909 году, Св. Анны 3 ст. в 1913 году, Св. Анны 4 ст. с надписью за «Храбрость», Св. Станислава 2 ст., мечи к ордену Св. Станислава 2 ст. в 1915 году, Св. Георгия

4 ст. в 1916 году, Георгиевским оружием в 1917 году.

2 декабря 1916 года подводная лодка «Кит», которой командовал старший лейтенант М.В. Паруцкий, была атакована гидроаэропланом, сбросившим несколько бомб. Моторный унтер-офицер 1 статьи И. Дегальцев и рулевой унтер-офицер И. Коробка успешно сработали, уклонив лодку от сброшенных с аэроплана бомб. На следующий день, 3 декабря 1916 года, подводная лодка «Кит» в районе мыса Баба-Бурну – остров Кефкен уничтожила турецкий бриг водоизмещением 680 тонн и девять фелюг, груженных углем и различными запасами. По возвращению подводной лодки «Кит» в Севастополь за этот героический поход моторный унтер-офицер 1 статьи И. Дегальцев и рулевой унтер-офицер И. Коробка были награждены Георгиевскими крестами 4-й степени, а боцман О. Зименко Георгиевским крестом 3-й степени. Моряки экипажа подлодки «Кит» получили Георгиевские медали 3-й степени: старший электрик А. Баталов, старший электрик Ф. Мандрин, рулевой боцманмат В. Конотоп, моторный унтер-офицер 1 статьи В. Слюняев и Георгиевские медали 4-й степени: старший электрик С. Вержбицкий, минно-машинный унтер-офицер

1 статьи Ф. Горошев, минно-машинный унтер-офицер 2 статьи В. Ищенко, фельдшер П. Конвисар, моторный унтер-

офицер 1 статьи П. Макаркин, старший комендор И. Штейн.

Офицеры подлодки «Кит» были награждены позже нижних чинов, потому что первое представление на офицеров Георгиевская дума отклонила, но к концу 1916 года офицеры получили свои награды.

15 ноября 1916 года лейтенанта П.П. Ярышкина назначили на должность минного офицера на своей же лодке «Кашалот». Командовал лодкой старший лейтенант Петр Константинович Столица, а старшим офицером на лодке был лейтенант Нестор Александрович Монастырев, назначенный на «Кашалот» 28 октября 1916 года. Петр Ярышкин и Нестор Монастырев преодолевали сообща все трудности, сложности, неожиданности и опасности подводного плавания, вплоть до

16 марта 1917 года, когда лейтенанта Монастырева перевели на новостроящуюся подводную лодку «Буревестник» в город Николаев.

Вот так «судеб морских таинственная вязь» связала на страницах этой книги двух офицеров-подводников, лейтенанта Петра Петровича Ярышкина – главного героя этой

книги, и лейтенанта Нестора Александровича Монастырева, ставшего в дальнейшем писателем и историком флота, оставившего воспоминания «Записки морского офицера» о том времени и о службе на подводных лодках, которые я часто цитирую на страницах книги как свидетельства очевидца. Ярышкин и Монастырев прослужили вместе на подводной лодке «Кашалот» четыре месяца, деля все тяготы подводного плавания и все революционные передряги весны 1917 года.

То, что лейтенант П.П. Ярышкин прибыл на «Кашалот»

15 ноября 1916 года, подтверждают записи в Вахтенном журнале лодки:

«Севастополь. Понедельник 14-го ноября. Сего числа убыл на подводную лодку «Краб» лейтенант Владимир Владимирович Оффенберг». И далее, на следующей 82 странице запись в журнале сделана уже рукой лейтенанта Ярышкина: «Вторник 15-го ноября. Исправляли вентиляцию в носовом аккумуляторном отделении. Чистили аппараты Джевецкого... пересматривали валиковый привод кормовых горизонтальных и вертикального руля». И подпись – «Лейтенант Ярышкин».

Лейтенант Ярышкин с ходу включился в общекорабельные работы:

«Четверг 17 ноября. Доставили на борт из мастерской муфту «Звездочку» и пригоняли ее к шейке внутреннего трансмиссионного вала левого борта... Осматривали борто-

вые систерны смазочного масла...

Лейтенант Ярышкин».

«Пятница 18-го ноября. ... Собирали диски фрикционной муфты. Пригоняли подшипники трансмиссионной коробки. Притирали и перебирали компрессорные клапана обоих дизелей правого борта. Устанавливали манометры на циркуляционном трубопроводе и пробовали главные и вспомогательные циркуляционные помпы. Принимали смазочные масла...

Лейтенант Ярышкин».

«Суббота 19-го ноября. Проверяли трансмиссионные валы левого борта и пришабривали к ним подшипники передаточной коробки. Разбирали шестерни рулевого привода в балластной систерне № 4. Команда после обеда ходила в баню...

Лейтенант Ярышкин».

«Воскресенье 20-го ноября ... Команде прививали противотифозную сыворотку...

Лейтенант Ярышкин».

В дальнейшем каждую запись в Вахтенном журнале подводной лодки «Кашалот» подписывал лейтенант Ярышкин.

«Вторник 22-го ноября. Начали приемку масла в масляные систерны... Приняли триста восемьдесят пудов...

Лейтенант Ярышкин».

«Четверг 24-го ноября. Приняли в систерны пресную воду...

Лейтенант Ярышкин».

«Пятница 25-го ноября. 9 ч. 35 мин. Отвалили под электромоторами от пристани подводного плавания и пошли в море на испытании подводного хода... 10 ч. 20 мин. Начали погружаться. 10 ч.

36 мин. Отвалили носовые горизонтальные рули. 10 ч. 53 мин. Пустили электромоторы курс 347 град. Глубина 16 футов. 11 ч. 7 мин. остановили электромоторы начали дифферентовку. Удифферентовались. Носовая дифферентная систерна 3900. Кормовая дифферентная 2050. Вспомогательная систерна 24 т.... 11 ч. 42 мин. Всплыли. Закинули носовые горизонтальные рули. 11 ч. 25 мин. Пустили кормовые дизель-моторы... 13 ч. 35 мин. Ошвартовались у базы подводного плавания. Пустили носовые дизеля на зарядку обеих батарей.

Лейтенант Ярышкин».

«Суббота 26-го ноября. ...Принимали в носовые трубчатые аппараты мины. Команда мылась в бане...

Лейтенант Ярышкин».

«Севастополь. Воскресенье 27-го ноября. ...15 ч. 40 мин. Отвалили под электромоторами от пристани подводного плавания и пошли в море на испытание дизелей. На лодку взяты: капитан

II ранга Сальяр, инженер-механик лейтенант Бурков-

ский, корабельный инженер подпоручик Бобрицкий и юнкера флота Верцинский и

Вербов. 16 ч. 27 мин. пустили кормовые дизель-моторы. 16 ч.

40 мин. Прошли траверз Херсонесского маяка и бросили лаг. Отсчет 0. 17 ч. Остановился левый кормовой дизель-мотор. 17 ч. 10 мин. Курс 139 град. Провентилировали лодку. 18 ч. 8 мин. Пустили левый кормовой дизель-мотор. 18 ч. 30 мин. Курс 139 град. Отсчет лага 77 миль. Прошли траверс мыса «Ай-я». 20 ч. 40 мин. Прошли траверс мыса «Сарыч». 22 ч. 15 мин. Курс 140 град...

Лейтенант Ярышкин».

«В море. Понедельник 28-го ноября. 2 ч. 35 мин. Прошли траверз Херсонесского маяка. Убрали лаг. Отсчет 102 мили. Зашли в Южную бухту. Остановили электромоторы и ошвартовались у базы подводного плавания.

Лейтенант Ярышкин».

«Севастополь. Вторник 29-го ноября. Приняли две мины в кормовые минные аппараты...

Лейтенант Ярышкин».

«Севастополь. Среда 30-го ноября. Чистим аппараты Джевецкого...

Лейтенант Ярышкин».

В этот день лейтенант Петр Ярышкин проводил на железнодорожном вокзале Севастополя свою ненаглядную Катюшу. Она уехала в Петроград. Ее пригласили играть в один из столичных театров. Петр и Катюша договорились писать друг другу... Почта пока работала... Они находились на разных краях огромной страны, но их соединяли листки бумаги, передававшие чувства и мысли молодых людей...

И снова Вахтенный журнал подводной лодки «Кашалот»: «Севастополь. Четверг 1-го декабря. Красили верхнюю палубу. Принимали пресную воду. Мыли кормовые аккумуляторное отделение...

Лейтенант Ярышкин».

«Севастополь. Пятница 2-го декабря. 16 ч. 30 мин. Начали качать воздух правым компрессором в 5-ю и 6-ю группу. 18 ч. Остановили качать воздух – накачали по 2700 фунтов...

Лейтенант Ярышкин».

«Севастополь. Суббота 3-го декабря. Принимали на лодку с береговой кладовой койки и дождевое платье. Пустили левый кормовой дизель на зарядку аккумуляторов. Остановили левый кормовой дизель. Окончили зарядку батарей.

Лейтенант Ярышкин».

«Севастополь Воскресенье 4-го декабря. Приняли на лодку компасы из мастерской мореходных инструментов Севастопольского порта.

Лейтенант Ярышкин».

На этом заканчивается Вахтенный журнал подводной лодки «Кашалот», начатый в январе и оконченный в декабре 1916 года. К сожалению, Вахтенный журнал подводной лодки «Кашалот» за 1917 год в Российском Государственном архиве ВМФ не сохранился. Но из последних записей понятно, что подводная лодка готовилась к выходу в море. Так оно и было.

Накануне выхода «Кашалота» в море, 17 декабря 1916 года, в Петрограде высокородными заговорщиками был убит Распутин. Всеобщее ликование, вызванное этим событием в стране, яснее всего свидетельствовало, до какой степени переполнилась чаша долготерпения и гнева народного. На улицах Севастополя незнакомые люди, передавая друг другу эту весть, бросались с радостью друг другу в объятия. Но это ликование быстро сошло на нет.

20 декабря 1916 года подводная лодка «Кашалот» вышла в море в боевой поход к турецким берегам. «Кашалот» полным ходом шел на юг-запад. Кроваво-красным заревом солнце уходило за горизонт. Вокруг лодки кружила пара чак. Они взмывали вверх, затем камнем падали вниз, касаясь крыльями верхушек волн. Дул устойчивый северный ветер. Барометр падал. Начался сильный шторм. «Кашалот» боролся с волнами, которые бросали его, как пробку... Корпус лодки подвергался сильным ударам волн и изгибающим напряжениям. После этого шторма были обнаружены погнутые

и порванные листы легкой обшивки надстройки и верхней палубы. Вышло из строя несколько аккумуляторов. То тут, то там возникали короткие замыкания, от которых во внутренних помещениях лодки стоял тяжелый запах горелой резины. Пришлось проветривать лодку, несмотря на шторм.

Последние дни Петр Ярышкин часто, очень часто вспоминал Катюшу. Сердце его щемило от тоски, и он еще больше загружал себя корабельными делами...

Подлодка «Кашалот» заняла позицию в заданном районе у турецкого побережья.

Командир принял решение погрузиться.

– По местам стоять, к погружению! Задраить верхний рубочный люк!

В балластных цистернах зашумела забортная вода...

– Боцман, держать глубину пятнадцать футов! – распорядился командир...

С уходом на глубину в лодке обнаружилась течь нескольких сальников. Механики поджали один из них, другой пришлось перебивать...

Вскоре в перископ командир заметил вражеский транспорт —

большой, тяжело груженный парусник.

– Боевая тревога! Минная атака!

В первом отсеке матросы заняли свои места у крышек носовых минных аппаратов.

– Первый, второй аппараты – Товсь!

– Первый, второй аппараты – Пли!

В перископ хорошо было видно, как над спардеком парусника взметнулся столб огня, дыма, угольной пыли... Поход продолжался. В чудовищной тесноте механизмов подводной лодки моряки несли вахты, спали, ели, одним словом – жили...

Ранним утром 30 декабря 1916 года старший лейтенант Столица увидел в перископ бриг под турецким флагом. От тут же отдал приказ об атаке, но решил не тратить самодвижущихся мин. «Кашалот» всплыл... Командир приказал призовой партии высадиться на судно. Под дулами лодочных орудий на борт брига поднялись русские моряки-подводники. Бриг назывался «Дервис». Его потопили подрывными патронами.

В этот же день подводная лодка «Нарвал», также находившаяся в походе, атаковала турецкие суда, занимавшиеся спасательными работами по снятию с мели турецкого парома «Нурсет», который за четыре дня до того, обстрелянный подлодкой «Нерпа», выбросился на мель в устье реки Агве. В этом походе «Нарвал» потопил пароход «Мода» в шестьсот девяносто семь тонн и паром в двести пятьдесят семь тонн.

До конца 1916 года у Босфора Черноморским флотом было выставлено четырнадцать минных цепей, общим количеством около двух тысяч двухсот мин.

Всего за вторую половину 1916 года подводные лодки 1-

го и 2-го дивизионов Черноморского Подплава совершили 33 похода. Подводные лодки «Морж» и «Нерпа» совершили по семь походов, «Тюлень» и «Кит» – по шесть, «Нарвал» и «Краб» по три, «Кашалот» – один боевой поход. К концу 1916 года Российский императорский флот имел самый большой подводный флот: у него на вооружении состояло 78 подводных лодок. В этом отношении Россия опередила «владычицу морей» – Англию. Для всей страны год заканчивался тяжело, усталость от войны, от чехарды в правительстве, от роста цен чувствовалась во всех слоях общества. Третий год войны все больше давал себя знать. Длительное пребывание в море сильно утомило личный состав «Кашалота»: между выходами – экипаж постоянно находился в готовности, в ожидании выхода в море, в море – в постоянном напряженном ожидании атак германских лодок, аэропланов, опасности плавающих мин. Жизнь в непрерывном нервном напряжении вела к физической и духовной усталости как нижних чинов, так и офицеров. Газеты изолгались, и читать их было невозможно. К этому добавлялись всевозможные слухи и домыслы: о изменах и предательстве в высших эшелонах власти, о забастовках и манифестациях недовольных войной рабочих, о неудачах на фронтах...

Слухи зарождались на самом верху. Генерал В. Селиванов писал в своем дневнике: «Есть слухи, будто из Царско-сельского дворца от государыни шел кабель для разговоров с Берлином. Страшно подумать, что это может быть правда –

ведь какими жертвами платил народ за подобное предательство». Или: «На фронте говорят, что царица поддерживает всех шпионов-немцев, которых по ее приказанию начальники частей оставляют на свободе» или: «Наша государыня плачет, когда русские бьют немцев, и радуется, когда немцы побеждают» или: «Наша государыня отдала бы все германскому императору Вильгельму – она ему родня»... Самое гадкое, что в подобную ерунду верили не только простые люди или неграмотные солдаты, но и весьма образованные люди.

Офицеры «Кашалота» обсуждали нашумевшее выступление в Думе лидера кадетов П. Милюкова, уверявшего, что правительство сознательно ухудшает ситуацию в стране, чтобы спровоцировать революцию и заключить сепаратный мир с Германией. Воскликание Милюкова «Что это – глупость или измена?» облетело всю страну. Масштабность и абсурдность слухов возрастали день ото дня. Говорили, что «дороговизна от того, что государыня отправила за границу тридцать вагонов сахара», говорили, что «из России через Ригу еженедельно отправляют эшелоны хлеба в Германию»... Эти и подобные им сплетни и слухи давили на психику и отравляли сознание граждан, создавая ощущение всеобщего сумасшествия. Общество само придумывало слухи, потом само в них верило, а потом само же возмущалось до глубины души, какой кругом кошмар. Конечно, офицеры эти слухам не верили, но осадочек оставался...

Как было известно из газет, большинство депутатов Государственной Думы объединились в Прогрессивный блок и требовали «правительства доверия», то есть правительства, составленного из них самих. Но Николай II справедливо полагал, что эти «люди доверия» ни малейшим доверием в стране не пользуются. Высший свет ненавидел Александру Федоровну, а в месте с ней и Николая II. Великие князья и княгини терпеть не могли друг друга. Дума находилась в оппозиции Николаю II. Депутаты произносили с трибуны Думы пламенные речи, но повлиять на ситуацию не могли. Большую силу к концу 1916 года приобрели общественные организации, снабжающие армию и занимающиеся мобилизацией частной промышленности для нужд фронта – Земский и Городской союзы (ЗемГор), а также Военно-промышленный комитет.

Офицер-подводник Нестор Александрович Монастырев вспоминал о том сложном и тяжелом времени: «И хотя материально-техническое обеспечение армии и флота к концу года заметно улучшилось, все находились в каком-то подавленном состоянии. По флоту ходили самые разные слухи о правительственной чехарде в Петербурге, об измене императрицы, о той зловещей роли, которую играл в высших кругах Григорий Распутин, о повсеместном взяточничестве, о возможностях сепаратного мира, о безволии Царя, не принимающего никаких решений, и о многом другом. В декабре пришло сообщение об убийстве Распутина группой ари-

стократов-заговорщиков. Газеты с упоением описывали все подробности этого дела, подчеркивая, что «над всей страной пронесся вздох облегчения». Но никакого облегчения не произошло. Правительство продолжало громоздить ошибку за ошибкой. Приходили зловещие известия о брожении в войсках столичного гарнизона и о волнении в народе. Было известно, что многие члены императорской фамилии недовольны Царем и просто ненавидят императрицу. Какой-то взрыв ожидался и сверху, и снизу, предвещая для страны ужасные последствия. С самыми мрачными предчувствиями мы вступили в 1917 год».

Наверное, подобные мысли терзали и офицера Российского императорского флота минного офицера подводной лодки «Кашалот» лейтенанта Петра Петровича Ярышкина, и его товарищей-офицеров, не придавая оптимизма...

Так заканчивался тяжелый, смутный, какой-то шальный 1916 год.

Глава 5. Накануне. Январь – июнь 1917 года

Наступил 1917 год. Шел тридцатый месяц Великой войны...

Новый 1917 года принес шторма и непогоду на всей акватории Черного моря. «Штормило» и по всей России... Но Черноморский флот продолжал нести свою боевую службу, и политические события конца 1916 – начала 1917 года, казалось, не коснулись его деятельности. Внешне все оставалось как всегда. Никаких выступлений и даже нарушений воинской дисциплины на черноморских кораблях не наблюдалось. Все было как обычно, и все было не так: чуть тревожнее, чуть непокорнее, чуть смелее... Военные чины доносили Таврическому губернатору «...о нежелательном настроении пехотных полков, которые в случае возникновения беспорядков, хотя бы на почве дороговизны, не дадут командному составу уверенности в преданности долгу службы». Начальник жандармского управления Таврической губернии констатировал, что в вверенных ему уездах «за последнее время обнаруживается в обществе крайнее недовольство», доходящее до преступных выходок.

В губернии и в Севастополе с начала года резко выросли цены. Для многих дороговизна продуктов означала полуго-

лодное существование. Газета «Крымский вестник» с тревогой сообщала: «В течение 9–10 января на Севастопольском рынке продавалось мясо, полученное от симферопольского уездного земства. Следующее получение мяса предполагается в конце текущей недели; и раздача мяса будет производиться тем же порядком по уменьшенной норме по прежней таксе, то есть 45 копеек за фунт». Все это вызывало раздражение, напряжение и общую усталость в обществе. И даже неожиданно наступившая в Крыму в январе 1917 года теплая погода с расцветшим миндалем, зазеленевшими кустарниками, зажелтевшими одуванчиками не радовала обывателей. Все чувствовали, что надвигается что-то непонятное, темное и неотвратимое...

Подводник Н.А. Монастырев вспоминал о том времени: «Наступила зима, а с ней и сезон плохой погоды и штормов на Черном море. В таких условиях выходы подводных лодок в море совсем не были развлечением. Во время походов единственным желанием было поскорее вернуться обратно на базу и отдохнуть от изматывающей болтанки и холода. С начала войны я впервые почувствовал себя страшно уставшим и сам удивлялся, насколько я пал духом. ...Мы, офицеры, не в меньшей степени, чем матросы и солдаты, устали от войны, затянувшейся слишком надолго и все еще не имевшей никаких признаков быстрого окончания».

В начале января 1917 года командующий флотом вице-

адмирал А.В. Колчак утвердил схему блокады турецкого побережья, которая разделялась на три района: Восточный – от Трапезунда до мыса Чиви, протяженностью 160 миль; Средний – от мыса Чиви до Зунгулдака – 250 миль; Западный – от Зунгулдака до Босфора – 80 миль. В Восточном районе действовали эскадренные миноносцы, базирующиеся на Трапезунде и Батуме и еженедельно выходившие попарно в трехдневное крейсерство. В Среднем районе – эскадренные миноносцы, базирующиеся в Севастополе, выходившие каждые две недели попарно в двухдневное крейсерство. Блокадные действия в Западном районе возлагались на подводные лодки. Позже к этим районам прибавился еще один: от мыса Калиакра до мыса Тузла. Согласно этой инструкции, эскадренные миноносцы должны были подходить к турецкому побережью своего района с рассветом и, следуя вдоль берега, перехватывать суда противника, а на ночь уходить в море. На каждом эсминце, выходящем для блокадных действий, надлежало иметь от 20 до 30 человек призовой команды. В качестве приза предписывалось захватывать суда с ценным грузами – кожей, табаком, орехами, зерном.

Тяжелые зимние шторма ограничивали возможности выходов надводных кораблей, в том числе и эскадренных миноносцев, из Севастополя в район вражеского побережья, поэтому основная нагрузка легла на подводные лодки 1-го и 2-го дивизионов, не застаивавшихся у причалов. Перед Бригадой Черноморского Подплава, которой командовал капи-

тан 1-го ранга В.Е. Ключковский, а флагманским штурманом был старший лейтенант М.В. Паруцкий, поставили задачу пресечения перевозок морем угля из Угольного района в Константинополь. С целью выполнения этой задачи уже 5 января 1917 года подводная лодка 2-го дивизиона «Кит» вышла в боевой поход, в котором 7 января уничтожила артиллерийским огнем турецкий парусник и две баржи с углем около устья реки Сакария, а в районе Кара-Су вынудила четыре шхуны выброситься на берег. 11 января «Кит» вернулся в Севастополь.

10 января 1917 года на смену подлодке «Кит» к турецким берегам ушла подводная лодка «Кашалот». Выйдя из севастопольской бухты, «Кашалот» встретил противный ветер и крупную волну, накрывавшую лодку. Погода портилась на глазах. Волнение усиливалось. Небо застилала густые серые облака. Свинцовые тучи обложили горизонт. Ветер задувал с норда. Серая мгла стояла над морем, было сыро и холодно. Временами налетал мелкий частый дождь вперемешку со снегом. Ветер крепчал. Крупные волны с характерным гулом набегали на лодку, разбиваясь о корпус, окатывая рубку белой пеной. Командир старший лейтенант Петр Константинович Столица проложил курс на Босфор, где находился позиционный район, отведенный «Кашалоту». Переход в район занял сутки. Всю ночь ветер дул порывами, то затихая, то снова завывая. К утру стало тише, только крупная зыбь, напоминая о прошедшем шторме, волновала принявшее тем-

но-синий цвет море. На лодке шла утренняя приборка. В отсеках прочного корпуса все приводилось в порядок после шторма. Но хорошая погода длилась недолго. Зимние метеоусловия на Черном море весьма переменчивы. Серые тучи вновь начали заволакивать горизонт и низко нависать над волнующимся морем. Волны с седыми гребнями шли бесконечной чередой. Ветер срывал верхушки волн и, неся их перед собой, осыпал лодку серебряной пылью. В такую погоду море пустынно...

Так прошли еще сутки. На следующий день, 13 января 1917 года, оперируя в районе Босфора, подводная лодка «Кашалот» находилась между островом Кефкен и рекой Сакария. Погода улучшилась. Лодка ходко шла вдоль турецкого побережья курсом от острова Кефкен к устью реки Сакария. Все люки были отдраены – свежий воздух гулял по отсекам...

Сигнальщик доложил:

– По правому борту вижу две шхуны!

– Право на борт! Курс на шхуну! Полный вперед!

Нос «Кашалота» ушел в воду, за кормой забурилась вода, хлопья белой пены растекались по бортам. Шхуна приближалась...

У носового орудия лодки возилась артиллерийская прислуга.

– Предупредительный, огонь! – скомандовал командир.

Оглушительно прозвучал выстрел. Паруса шхуны запо-

лоскались, и она остановилась.

– Призовой партии приготовиться! – прозвучала очередная команда. После досмотра выяснилось, что шхуна водоизмещением пятьсот тонн следует с грузом угля в Босфор. Старший лейтенант Столица принял решение взорвать шхуну подрывными патронами. Командиром подрывной партии пошел лейтенант Ярышкин. Приказание выполнили, шхуну потопили. То же сделали и со второй шхуной.

Всю неделю штормило. В море ни дымка, ни паруса... На десятый день похода, 20 января 1917 года, подводная лодка «Кашалот» взяла курс на Севастополь. Море было беспокойно, по небу бежали рваные облака... Наконец, в туманной дымке показалась маячная башня Херсонеса. Сильно качало, но когда прошли мыс Херсонес и лодка вошла на Севастопольский рейд, стало тише...

В это же время, с 3 по 16 января, подводная лодка 1-го дивизиона «Морж» находилась у Босфора, прикрывая минные постановки эскадренных миноносцев и тральщиков.

Подводная лодка «Нарвал», сменившая накануне у турецких берегов «Кашалот», 6 января захватила буксирный пароход «Адам» водоизмещением сто восемьдесят тонн и восемь парусных шхун. Потопив пароход и семь шхун, лодка пыталась довести одну шхуну до Севастополя, но в свежую погоду при подходе к Херсонесскому маяку заведенные с лодки буксировочные тросы лопнули, сильный ветер отнес шхуну в открытое море, где та и затонула.

В конце января, находясь в боевом походе, подводная лодка «Кит» захватила в районе мыса Мидве три вражеские шхуны, шедшие с грузом зерна из Констанцы в Константинополь. Так как призывы из-за сильного ветра и волнения нельзя было привести в Севастополь, их уничтожили.

В начале февраля 1917 года экипаж «Кашалота» вновь стал готовиться к выходу в море – грузили запасы воды, топлива, провиант и боезапас. В период с 16 по 24 февраля 1917 года подводная лодка «Кашалот» находилась в дозоре у Босфора. Поход проходил в тяжелых условиях. Сильный северный ветер срывал верхушки волн. Низкие бурые облака быстро неслись над морем, скрывая горизонт. Сквозь пелену дождя была видна зеленовато-мутная вода бурного и неприветливого моря. Качало очень сильно. Вахта выматывалась до предела. Командир старший лейтенант Столица решил дать команде небольшой отдых от выматывающей качки.

– Лево на борт! – скомандовал он рулевому. Лишь только «Кашалот» повернул по волне, все сменилось как по волшебству. Качка почти совсем прекратилась, нос лодки еще уходил в воду, но мостик уже не заливало. Высокие волны вздымались за кормой, но «Кашалот» легко уходил от них. Качать стало значительно меньше.

17 февраля к полудню погода улучшилась. Хотя свинцовые тучи заволакивали горизонт, на море гуляла порядочная зыбь и дул шквалистый довольно сильный ветер, подводная лодка держалась отлично. Во второй половине дня у мыса

Делим-Ким-Шели обнаружили турецкую шхуну. «Кашалот» дал предупредительный выстрел. Шхуна не остановилась. Волнение было сильным, и призовую партию на шлюпке отправить было нельзя. Командир отдал приказание уничтожить шхуну артиллерийским огнем. Артиллеристы не подвели, и шхуна, загоревшись, разломилась пополам...

...Вечерело. Сизая мгла спустилась над темными неспокойными водами. Стемнело. Волнение стихло... Было темно, легкий ветерок чуть рябил черную поверхность моря. Ночь прошла спокойно. Море тоже успокоилось. С рассветом открылся берег. Освещенный восходящим солнцем, он казался безжизненным и безотрадным. Подводная лодка «Кашалот» 18 февраля крейсировала в районе реки Сакария. Ожидание было не напрасным. Из легкой дымки, покрывавшей далекий берег, показались пять больших турецких шхун. Призовая партия выяснила, что шхуны гружены углем и следуют из Зунгулдака в Константинополь. Все шхуны были потоплены взрывами подрывных патронов. Отлично сработала подрывная партия, которую возглавил лейтенант Петр Петрович Ярышкин.

Следующие трое суток лодка, находясь с море, не обнаружила ни одного судна. Командир старший лейтенант Столица понял, что, вероятно, информация о шести уничтоженных ими шхунах распространилась по побережью и турки не решались выпускать суда с углем в море. 21 февраля 1917 года командир, посоветовавшись с офицерами, принял реше-

ние артиллерийским огнем атаковать выявленную сигнальщиками турецкую батарею у горы Агвех. Артиллерийская дуэль закончилась несколькими нашими попаданиями по турецкой батарее. Лодка стреляла, маневрируя, поэтому попаданий в нее не было. На следующее утро, 22 февраля, в районе устья реки Мелен-Су подводная лодка «Кашалот» обнаружила вооруженный турецкий пароход, как потом выяснилось – «Ресанет». Старший лейтенант Столица решил атаковать его самодвижущейся миной Уайтхеда с дистанции восемь кабельтов из надводного положения.

– Приготовить носовые минные аппараты! – отрывисто приказал командир. После доклада о готовности последовала команда:

– Первый носовой аппарат! Товсь!

– Пли!

Лодка вздрогнула – это самодвижущаяся мина (торпеда. – А.Л.) вышла из аппарата. На мостике лодки видели пузырящийся след самодвижущейся мины. Мина прошла по носу турецкого парохода. С парохода огрызнулись ответным огнем.

– Уничтожить артиллерийским огнем! – скомандовал командир.

Несколько наших попаданий повредили пароход и заставили его выброситься на близкий берег.

Как следует из описания боевых действий Черноморского Подплава: «ПЛ «Кашалот» из надводного положения с вось-

ми кабельтов безрезультатно атаковала вооруженный турецкий пароход с углем (колесный пароход компании «Шеркерт») «Ресанет» (230 тонн), мина прошла по носу. После чего лодка смогла артиллерийским огнем повредить пароход «Ресанет», а также колесный пароход «Икдам» (244 тонны), также компании «Шеркерт», после чего оба парохода выбросились на берег в районе устья реки Мелен-Су. В тот же день ПЛ «Кашалот» потопила два буксира и шхуну в районе реки Сакария, шедших из Константинополя в Зунгулдак за углем. 23 февраля в районе устья реки Сакария подводная лодка «Кашалот» потопила две шхуны».

24 февраля подводная лодка «Кашалот» убыла с позиции и пошла в надводном положении в базу. К Севастополю подходили вечером 25 февраля. Яркие огни Инкерманских створных знаков горели далеко впереди. Эти огни подхватили лодку и бережно привели прямо в родную гавань. Заходящее солнце низко висело над морем. Туман клубился в глубине бухты. На кораблях загорелись рейдовые огни... Не успел «Кашалот» ошвартоваться к пирсу Подплава в Южной бухте, как экипаж был ошарашен новостью, что «в Петрограде совершилась какая-то революция!». От этой «новости» у минного офицера «Кашалота» лейтенанта Петра Петровича Ярышкина заняло сердце и защемило в груди. На минуту он растерялся, не веря своим ушам, надеясь, что кто-нибудь опровергнет этот абсурдный слух...

При первом удобном случае Ярышкин поспешил на по-

чту, где его ждали письма из Петрограда от Кати. Петра и Катюшу отделяли тысячи верст, но соединяли небольшие листки бумаги, которым они поверяли свои мысли и чувства... Это были последние письма от Катюши. После всего произошедшего в Петрограде почта перестала работать... Молодых людей разделила и разбросала революция... Худшие опасения Петра сбылись.

В эти же самые дни, с 20 по 26 февраля 1917 года, подводная лодка 2-го дивизиона «Кит», ведя разведку в районе мыса Шаблер, атаковала артиллерийским огнем пароход, который был поврежден и выбросился на берег. 24 февраля подводная лодка «Кит» сама была атакована двумя аэропланами противника, которые сбросили по лодке одиннадцать бомб, но мастерство командира и экипажа позволили лодке уклониться от этих бомб. Подводники стойко, с честью выполняли все боевые задачи, поставленные командованием Черноморского флота.

* * *

В начале февраля 1917 года на межсоюзнической конференции в Петрограде было решено, что основные усилия Россия сосредоточит против Германии и Австро-Венгрии, а на Румынском и Кавказском фронтах планировалась оборона. Черноморскому флоту следовало продолжать блокаду Босфора и нарушать турецкие коммуникации вдоль Анатолийского побережья.

К концу февраля 1917 года в Петрограде начались беспорядки. Полиция разгоняла на улицах столицы митингующих, трамваи перестали ходить, но театры работали. В Михайловском театре давали «Маскарад» Лермонтова. Режиссер В. Мейерхольд репетировал спектакль пять лет – грандиозные декорации и шикарные костюмы. Все билеты были распроданы за несколько месяцев до премьеры. Как писала газета «Театральная жизнь», на спектакль собралась «вся знать, вся огромная петроградская плутократия и бюрократия». Пока столичная элита, наслаждаясь, сидела в театре, в столице началась революция... В этот день в городе стреляли... Солдаты Волынского полка убили офицера. Революция обогрилась кровью... Император Николай II распустил Государственную Думу. В ответ бывшие депутаты создали «Временный комитет Государственной Думы». В него вошли представители Думы Родзянко, Милюков, Керенский, Чхеидзе,

Шульгин, Некрасов и другие.

27 февраля Родзянко отправил царю телеграмму:

«Государь, не медлите. Если движение перебросится в армию, восторжествует немец, и крушение России, а с ней и династии неминуемо... Час, решающий судьбу Вашу и Родины, настал».

В это время восставшие солдаты захватили тюрьму Кресты, а в Таврическом дворце в зале номер 13 начал заседать

Совет Рабочих Депутатов. Председателем Совета выбрали Чхеидзе, а его заместителем – Керенского. К вечеру все полицейские участки в столице были разгромлены восставшими, а суды —

сожжены. Сожгли и тюрьму «Литовский замок». По всему Петрограду громили и грабили магазины, у владельцев отбирали личные автомобили. Прекратилась телефонная связь, почта не работала, телеграммы не доставлялись...

Утром 28 февраля 1917 года представитель Временного комитета передал всем железнодорожным станциям страны телеграфное сообщение от имени Родзянко, что прежняя власть рухнула, и призвал всех железнодорожников усилить транспортное сообщение:

«Обращаюсь к вам от имени Отечества, от вас зависит теперь спасение Родины, – она ждет от вас больше, чем исполнение долга, —

она ждет подвига».

Эта телеграмма оповестила о революции всю Россию!

Как только были получены первые сведения о происходящем в столице, командующий Черноморским флотом вице-адмирал А.В. Колчак объехал все корабли и береговые команды, призывая к спокойствию и выдержке. Командующему удалось удержать нижних чинов в повиновении, но, как показали дальнейшие события, лишь на время.

Весь день 28 февраля в Петрограде продолжались погромы, восставшие жгли полицейские участки и полицейские архивы. К вечеру были арестованы почти все министры царского правительства.

1 марта в столице вышел первый номер газеты «Известия комитета петроградских журналистов». Апогеем революции стало появление в Думе великого князя Кирилла, двоюродного брата царя и четвертого человека в очереди на российский престол. Он приехал с красной лентой на груди – главным символом свершившейся революции. Петроградский Совет Рабочих и Солдатских Депутатов поддержал требования солдат передать власть от офицеров выборным солдатским комитетам, ввести равные права «нижних чинов» с остальными гражданами.

В этот день от имени Петроградского Совета Рабочих и Солдатских Депутатов в газете «Известия Петроградского Совета Рабочих и Солдатских Депутатов» был опубликован Приказ № 1. Севастопольская газета «Крымский вестник» сразу же опубликовала этот Приказ – документ, не имеющий аналога в истории по своим разрушительным последствиям как для российской армии и флота, так и для всей страны. Вот этот иезуитский приказ:

П Р И К А З № 1

марта 1917 год.

По гарнизону Петроградского Округа всем солдатам гвардии, армии, артиллерии и флота для немедленного и точного

исполнения и рабочим Петрограда для сведения.

Совет Рабочих и Солдатских Депутатов постановил:

1) Во всех ротах, батальонах, полках, парках, батареях, эскадронах и отдельных службах разного рода военных управлений и на судах военного флота немедленно выбрать комитеты из выборных представителей от нижних чинов вышеуказанных частей.

2) Во всех воинских частях, которые еще не выбрали своих представителей в Совет Рабочих Депутатов, избрать по одному представителю от рот...

3) Во всех своих политических выступлениях воинская часть подчиняется Совету Рабочих и Солдатских Депутатов и своим комитетам.

4) Приказы военной комиссии Государственной Думы следует исполнять только в тех случаях, когда они не противоречат приказам и постановлениям Совета Рабочих и Солдатских Депутатов.

5) Всякого рода оружие, как то: винтовки, пулеметы, бронированные автомобили и прочее, должны находиться в распоряжении и под контролем ротных и батальонных комитетов и ни в коем случае не выдавать офицерам (выделено мною. – А.Л.), даже по их требованию.

6) ...Вставание во фронт и обязательное отдание чести вне службы отменяется.

7) Равным образом отменяется титулование офицеров «ваше превосходительство, благородие и т.п.» и заменяется

обращением: господин генерал, господин полковник и т. д.

8) Грубое обращение с солдатами всяких воинских чинов, в частности обращение с ними на «ты», воспрещается, и о всяком нарушении сего, равно как и о всех недоразумениях между офицерами и солдатами, последние обязаны доводить до сведения своих ротных комитетов.

Настоящий приказ прочесть во всех ротах, батальонах, полках, экипажах, батареях и прочих строевых и нестроевых командах.

Петроградский Совет Рабочих и Солдатских Депутатов.

Петросовет распространял текст приказа через газеты и листовки. Всем солдатам Российской армии Приказ № 1 показал, что теперь можно не подчиняться офицерам. Сила Приказа № 1, опубликованного в газетах, оказалась огромной!

События Февральской революции в Петрограде отразились и на офицерах Черноморского флота. Читая Приказ

№ 1, офицеры подводной лодки «Кашалот», в том числе и лейтенант Петр Петрович Ярышкин, понимали, что все, на чем держится дисциплина и порядок на флоте, этим приказом рухнет, уничтожается самое главное – организация, столь нужная в военном деле. Петра охватило отчаяние... Глядя на берег Южной бухты, где находились причалы Подплава, на корабли, лейтенант Ярышкин чувствовал, что еще вчера казавшийся незыблемым фундамент, на котором сто-

яли на флоте порядок и дисциплина, начинает разваливаться на глазах.

– Черт с ними, – говорили офицеры, – отмену вставания матросов во фронт и отдания чести вне службы мы как-нибудь переживем, отмену титулования «ваше благородие» тоже переживем. Впредь обращаться к матросу на «вы» – язык не переломится. А вот кто будет командовать кораблями, флотом?

Неужели люди, выпустившие Приказ № 1, не понимали, что они творят? Ведь в приказе говорится только о правах матросов, но совершенно не упоминается об их обязанностях, которые служат основой военной службы и без которых служба на корабле немислима? Они, что не понимали, что отмена всех внешних признаков дисциплины, полная свобода матросам устраивать митинги, не исполнять приказания офицеров, отстранив их от пользования оружием, неизбежно приведут к уничтожению дисциплины и в конечном итоге самой армии?

Ответов на эти вопросы не было.

Офицеру российского императорского флота лейтенанту Петру Петровичу Ярышкину после прочтения Приказа № 1 даже показалось, что этот приказ писался под диктовку германского генштаба, настолько он был разлагающим, дезорганизующим, странно своевременным для германских войск на фронтах и безумно разрушительным для нашей армии. Ведь в годину войны такое мог написать только изощренный

вражеский ум: «всякого рода оружие... ни в коем случае на выдавать офицерам», «приказы... следует исполнять только в тех случаях, когда они не противоречат приказам... солдатских депутатов».

«Простой солдат или матрос не смогли бы написать такого, – понимал Петр Петрович. – Это точно. Тогда кто? Только враг!»

Современные историки не отрицают причастности к созданию Приказа № 1 германских спецслужб. Известно, что активное участие в выработке и редактировании текста приняли меньшевик С. Кливанский и социал-демократ, секретарь Петросовета Н. Соколов. Существует версия, что к составлению этого приказа приложила руку и РСДРП(б). Большевики не только редактировали текст, но выступили инициаторами и распространителями Приказа. Член русского бюро РСДРП(б) А.Г. Шляпников писал, что при создании Приказа Соколова окружали исключительно большевики: А.Н. Падерин, А.Д. Садовский, Б.И. Бондаренко, Ф.Ф. Линде, диктовавшие Соколову параграфы текста.

Историкам известно, что большевистская организация РСДРП(б) финансировалась германскими спецслужбами. Кроме того, типографию, где печатался Приказ № 1, с 27 февраля занимал большевик В.Д. Бонч-Бруевич. Учитывая, что оригинал Приказа не сохранился, то, как отмечал британский историк Г.М. Катков: «...сам Приказ опровергает предположение, что напечатанный текст тождествен кол-

лективному черновику...»

Приказ № 1 был опубликован именно 2 марта 1917 года, в день отречения императора Николая II. Синхронность полная! Практически одним ударом были уничтожены две основные опоры государства – самодержавие и армия!

По воспоминаниям Военного министра Временного Правительства И. Верховского: «Приказ № 1 вышел в девяти миллионах экземпляров», в то время под ружьем в русской армии находилось 11 миллионов человек. Встает вопрос, на какие деньги большевики издали такой гигантский тираж, не на германские ли?

Действительно, сегодня, когда стали известны схемы финансирования российских социал-демократов (большевиков) немецким Генеральным штабом по цепочкам: торговая фирма, принадлежащая лично германскому социалисту А. Парвусу (Гельфанду), давно и хорошо знавшему В. Ульянова, базировавшаяся в Копенгагене, получала на свой счет деньги от немецкого правительства; на эти деньги Я. Ганецкий (Фюрстенберг) приобретал у Парвуса в Германии ширпотреб и медицинское оборудование, которое переправлялось через Скандинавию в Россию, где реализовывались за полноценные золотые червонцы. Часть денег уходила большевистскому партийному подполью, часть на содержание эмигрантов. Переводы сумм осуществлялись через посредничество Я. Ганецкого шведским «Ниа Банкен» в «Сибирский банк» на имя большевички Суменсон, родственницы Я.

Ганецкого, которая и передавала деньги В. Ульянову.

По сведениям историков, от германского Генштаба через фирму Парвуса большевикам были переведены 10 миллионов марок. Таким образом, причастность германского Генштаба к Приказу № 1 не вызывает сомнения.

В русской армии Приказ № 1 нарушил основополагающий для любой армии принцип единоначалия, что во время ведения тяжелейшей войны с Германией привело к резкому падению дисциплины и боеспособности русской армии и способствовало ее развалу – прекрасный подарок Германии!

На Черноморском флоте Приказ № 1 на первых порах был воспринят спокойно. Как высказывался позже вице-адмирал А.В. Колчак: «Приказ № 1 был сообщен красносельской радиостанцией за подписью Совета Рабочих и Солдатских Депутатов... для меня этот Приказ не являлся ни законом, ни актом, который следовало бы выполнять, пока он не будет санкционирован правительством... Команды к этому отнеслись совершенно спокойно и никаких вопросов не задавали».

Офицер флота Н.И. Монастырев, участник и свидетель революционных событий на Черноморском флоте, характеризуя офицеров, своих сослуживцев, писал: «Действительно офицерство, особенно морское, было по преимуществу дворянство в большей своей степени совсем без всяких словных предрассудков, но объединенное определенными и

твердыми понятиями о воинской чести и во многих случаях рыцарства в лучшем смысле этого слова. Политикой никто не интересовался, за редким исключением, и она была совершенно чужда понятию офицера. Интересовались офицеры своим прямым делом, науками, искусством, музыкой, но отнюдь не политикой. В доброй половине офицеры выходили из семей, где далеко не все делались военными. Поэтому в этой касте не было ничего специфического и якобы враждебного народу. Все это придумывалось и раздувалось с определенной целью революционными кругами, не брезговавшими никакими средствами, чтобы мутить народ и натравливать одних на других. Я ничуть не хочу скрывать известные недостатки воспитания офицерства, но в своей массе это был стойкий, честный и достойный доверия класс, который, в сущности говоря, был единственным по своей сплоченности в России. Что же касается привилегий офицерскому сословию, то они заключались только в том, что дети могли воспитываться в кадетских корпусах и в институтах за казенный счет, да еще в том, что офицер с билетом третьего класса мог ездить во втором – вот это и было единственными привилегиями».

Непривычные офицерскому уху слова «господин лейтенант» вместо «ваше благородие» сначала резали слух, а потом офицеры перестали обращать на это внимание. Но стала быстро падать дисциплина. Беспорядок на кораблях, расхристаный вид матросов, грязь на палубах говорили о том, что

произошло что-то невероятное. Матросы в открытую пренебрегали обязанностями по службе, митинговали, критиковали офицеров, требовали отобрать у них кают-компанию, заставить их самих драить палубы и стоять вахты в кочегарках, создавая обстановку совершенно нетерпимую с точки зрения военной дисциплины. Особенно остро это проявилось на крейсерах и линкорах – кораблях, большую часть времени стоящих в базе.

На подводных лодках, где значительную часть экипажей составляли унтер-офицеры и старослужащие матросы, обстановка была несколько иной. Подводные лодки, сменяя друг друга, постоянно находились в море, а в боевой обстановке, где служба офицеров и нижних чинов идет бок о бок, власть командира и офицеров пока оставалась непререкаемой, ибо даже последний матрос понимал, что на подводном корабле невыполнение приказа означает верную смерть. Всех!

...Крымская весна, весна 1917 года, заливала все вокруг потоками мартовского весеннего солнца. Теплый, дурмящий воздух гулял над морем и городом, неся запахи цветущих садов и цветов. В такие дни особенно щемило и болело сердце у Петра Ярышкина, когда он вспоминал свою Екатерину, Катю, Катеньку... Вспоминал каждую ее черточку, жест, взгляд. Он сам не верил в такую любовь, которая захлестнула их год назад, весной 1916 года. Любовь, которая захватила все его существование, все думы... Как они счаст-

ливы были тогда... После этих воспоминаний становилось еще горше на душе. Писем от Катюши больше не было... Он очень волновался и старался загнать свои воспоминания подальше в глубину памяти... Лодка готовилась к выходу в море, и лейтенант Ярышкин загружал себя служебными делами, пытаясь силой воли отбросить эти воспоминания и перевести стрелки своей памяти далеко назад...

2 марта 1917 года пришла новость о том, что царя больше нет, что Николай II отрекся от престола. Это вызвало восторг среди уличной толпы. В Петрограде над Зимним дворцом подняли красный флаг, по всему Невскому проспекту сбивали со стен домов царских геральдических орлов, украшавших магазины и аптеки «Поставщиков Высочайшего Двора».

Этим днем подводная лодка «Морж» 1-го дивизиона Бригады Подплава Черноморского флота, ушедшая в боевой поход еще 26 февраля, у острова Кефкен потопила несколько турецких шхун и была обстреляна турецкой береговой батареей.

Утром 3 марта 1917 года в Севастополе в штабе флота получили телеграмму с текстом Высочайшего Манифеста об отречении государя императора Николая II за себя и Наследника Цесаревича в пользу великого князя Михаила Александровича.

В этот же день командующий Черноморским флотом вице-адмирал А.В. Колчак послал в Главный Морской Штаб

телеграмму:

14 ч. 30 м. Секретно

3 марта 1917 г.

№ 488/оп

Для сохранения спокойствия, нахожу необходимым объявить вверенным мне флоту, войскам, портам и населению, кто в настоящее время является законной верховной властью в стране – кто является законным правительством и кто верховный главнокомандующий. Не имея этих сведений, прошу их мне сообщить. До настоящего времени в подчиненных мне флоте, войсках, портах и населении настроение спокойное.

Колчак

Получив ответную телеграмму от Председателя Государственной Думы о февральском перевороте, призывающую офицеров, солдат и матросов спокойно исполнять свой долг и «твердо помнить, что дисциплина и порядок есть лучший залог верного и быстрого окончания вызванной старым правительством разрухи и создания Новой Сильной Правительственной власти», командующий флотом вице-адмирал Колчак своим приказом № 711 от 3 марта 1917 года, сообщил ее флоту и войскам:

«В последние дни в Петрограде произошли вооруженные столкновения с полицией и волнения, в которых приняли участие войска Петроградского гарнизона. Государственной Думой образован Временный комитет под предсе-

дательством председателя Государственной Думы Родзянко для восстановления порядка. Комитет поставил целью установлением правильной деятельности в тылу и поддержанием дисциплины в воинских частях довести войну до победного конца. В ближайшие дни преувеличенные сведения об этих событиях дойдут до неприятеля, который постарается ими воспользоваться для нанесения нам неожиданного удара. Такая обстановка дополнительно требует от нас усиленной бдительности и готовности в полном спокойствии сохранить наше господствующее положение на Черном море и приложить труды и силы для достойного Великой России окончания войны».

В этот день 3 марта 1917 года первыми в русском флоте на Балтике в Гельсингфорсе подняли красный флаг революции матросы линкоров «Император Павел I» и «Андрей Первозванный». На линкоре «Император Павел I» бунт начался с того, что на палубе матросами был поднят на штыки штурманский офицер лейтенант В.К. Ланге, якобы за то, что числился агентом охранного отделения. В действительности ничего подобного не было. Здесь, наверное, уместно сказать, что полицейский сыск был противен всем традициям русского флота. Как пишут И.Н. Хмельнов и Э.М. Чухраев в работе «Бунтующий флот России»: «Корабельные офицеры были категорически против сыска в корабельных условиях, потому что сыск на корабле неизбежно развращал бы команду, ибо пришлось бы пользоваться услугами матросов из той

же команды. Им надо было особо платить, делать льготы, исключения, а так как на эти услуги пошел бы только худший элемент из матросов, то он мог легко злоупотреблять своим положением. Возникни же хоть малейшее подозрение, взаимоотношения между офицерами и командой стали бы моментально портиться и породили бы недоверие и злобу...»

Кроме погибшего в ту ночь лейтенанта В. К. Ланге на линкоре «Император Павел I» матрос-кочегар Руденок убил кувалдой лейтенанта Н.Н. Савинского. Затем этой же кувалдой Руденок убил мичманов Шеманского и Булича. Так зверски пролилась первая офицерская кровь на флоте в ходе «бескровной» Февральской революции. Всего «на кораблях и базах Балтийского флота было убито 120 офицеров и более 600 подверглись нападению. Позднее подобные эксцессы прокатились и по другим флотам».

Конечно, слово «эксцессы» не описывает в полной мере все те ужасы, зверства и произвол «революционных» матросов над своими офицерами. Расстрелы «без суда и следствия», издевательства и глумления... Очевидец событий, капитан 2-го ранга Г.К. Граф со скорбью и горечью писал: «Через некоторое время из госпиталя по телефону позвонили... и передали, что к ним то и дело приносят тяжело раненных и страшно изуродованные трупы офицеров... Вот они в мертвецкой. Боже, какой ужас!.. Сколько истерзанных трупов!.. Они все брошены кое-как, прямо на пол, свалены в одну общую ужасную грудку. Безучастно глядят остекленевшие

глаза покойников...»

Современному читателю трудно понять, почему в 1917 году немалая часть нижних чинов русского флота в одночасье превратились в огромную банду убийц, грабителей и насильников. Писатели-маринисты советского времени пытались дать свое возвышенно-наивное описание двух «оборотных сторон медали» корабельной жизни, объясняющее эти трагические события. Борис Лавренев в романе «Синее и белое» писал о двух сторонах флотской жизни: «На одной сторон – сверкание погон, кортиков, ордена, чины, гербовые страницы дворянских книг, успехи, волшебной смеюшаяся жизнь, слава, женщины, прекрасные как цветы, утонченная романтика любовной игры; на другой – бесправие, темень, безымянность, каторжный матросский труд, кабаки, упрощенная любовь... подальше от начальственных глаз таимые темные мысли».

В действительности все было намного сложнее и трагичнее. Современник тех смутных дней, видный деятель партии эсеров В.М. Чернов писал об особенностях жизни матросов: «Другая особенность – жизнь на самодовлеющих «плавучих крепостях» также наложила на матросскую среду свой отпечаток... Буйная удаля, с примесью непостоянства, беззаботная подвижность и неприкованность ни к каким прочным «устоям» и, наконец, самодовлеющее противопоставление остальному миру при крепкой товарищеской спайке в узком кругу». Во время бунта на кораблях наибольшей же-

стокостью и призывами к убийствам отличались «вожаки» восстания – люди с революционным либо с уголовным прошлым и, как правило, не имеющие отношения к действующему флоту. При этом основная масса матросов не жаждала убийств, многие из них оказались заложниками того шального, «революционного» времени и действовали под влиянием агитаторов и провокаторов, что ни в какой мере их не оправдывает.

Как пишется в работе «Бунтующий флот России»: «По сути, происходила мощная и масштабная маргинализация матросской массы, превращавшая ее в объект успешной революционной пропаганды».

Последующие события показали, что менее всего «революционному» влиянию были подвержены соединения, активно воюющие в море: соединения миноносцев и подводных лодок.

На следующий день после начала мятежа на балтийских линкорах, рано утром, в предрассветном тумане, который заставил всех на мостике быть предельно внимательными, 4 марта 1917 года подводная лодка 1-го дивизиона «Нерпа», завывая сиреной, ушла к Босфору на боевое дежурство. Когда туман рассеялся, лодка была уже далеко.

В этот день в Севастополе стало известно об отречении императора Николая II. По приказу командующего Черноморским флотом Колчака флоту было сообщено: «Государь Император Николай Александрович подписал в городе

Пскове акт об отречении от Престола и отбыл в Ставку».

В дополнительном экстренном выпуске газеты «Крымский вестник» опубликовали текст «Манифеста» об отречении Николая II за себя и за Наследника – сына Алексея и другой «Манифест» – от имени Михаила Александровича Романова, тоже отказавшегося от престола.

С ужасом и восторгом читали матросы, солдаты и жители города слова «Манифеста», которые будоражили, волновали и кружили головы: «В эти решительные дни в жизни России почли Мы долгом совести облегчить народу Нашему тесное единение и сплочение всех сил народных для скорейшего достижения победы, в согласии с государственной думою, признали мы за благо отречься от Престола Государства российского и сложить с себя Верховную власть».

Люди с ликованием повторяли и повторяли слово: «Свобода!!!» После этого город Севастополь и воинские части флота погрузились в череду непрерывных митингов и демонстраций, лозунгов и резолюций...

Современные историки считают, что основной, главной причиной успешного переворота и свержения монархии в феврале 1917 года явилось участие генералов и старших офицеров Ставки Верховного Главнокомандования, а также командующих фронтами и флотами в заговоре. Оппозиционные генералы-предатели вместе с думской оппозицией были составной частью общего заговора. Нет сомнений, что если бы генералы Ставки остались хотя бы нейтральными в

противостоянии царя и его противников, то исход событий в феврале 1917 года мог быть совсем иным. Позже И.Л. Солоневич писал: «В этом предательстве первая скрипка, конечно, принадлежит военным. Этой измене и этому предательству нет никакого оправдания. И даже нет никаких смягчающих вину обстоятельств: предательство в самом обнаженном его виде».

Как пишет И. Никулин в статье «Генералы-предатели. Почему они предали Николая II?»: «...Успех заговора зависел от того, на чьей стороне окажется армия и прежде всего Ставка. Именно поэтому один из лидеров думской оппозиции А.И. Гучков задолго до переворота стремился установить с армейскими кругами тесную связь. По сведениям Охранного отделения, «Гучков явно стремился к тому, чтобы сосредоточить в своих руках все нити управления вооруженными силами страны».

В 1916 – начале 1917 года Гучков вошел в прямой контакт с начальником штаба Ставки генерал-адъютантом

М.В. Алексеевым, а также с главнокомандующим армиями Северного фронта генерал-адъютантом Н.В. Рузским. ...Участие в заговоре генерала Алексеева, второго человека в русской армии после Николая II, безусловно, являлось ключевым. ...Пока Гучков «обрабатывал» Алексеева, другой лидер думской оппозиции М.И. Терещенко склонял на свою сторону главнокомандующего армиями Юго-Западно-

го фронта генерала А.А. Брусилова. ...Стали регулярными встречи другого заговорщика князя Львова с генералом Алексеевым, на которых обсуждалась возможность ареста царя в Ставке.

9 февраля 1917 года в кабинете Родзянко в Государственной Думе состоялась встреча лидеров оппозиции с генералами Рузским и Крымовым. Было решено, что в апреле, когда государь будет возвращаться из Ставки, его поезд будет остановлен в зоне действия штаба Северного фронта. По планам заговорщиков императора следовало арестовать и «заставить отречься от престола».

...Посол Бьюкенен писал в Лондон, что «если государь не уступит, то в течение ближайших недель что-нибудь произойдет или в форме дворцового переворота, или в форме убийства». Командующий VIII корпусом генерал Деникин в своих мемуарах вспоминал, что в первой половине марта 1917 года «предполагалось вооруженной силой остановить императорский поезд во время следования его из Ставки в Петроград. Далее должно было последовать предложение царю отречься от престола, а в случае несогласия – физическое его устранение».

«Одним из самых активных сторонников переворота был командующий Уссурийской дивизией генерал-лейтенант А.М. Крымов, которого Родзянко называл «доверенным лицом Алексеева». ...Связи оппозиции были налажены и с Великим князем Николаем Николаевичем, кото-

рый не забыл царю отстранения от командования. ... В генеральском корпусе произошли большие изменения морально-нравственных устоев... «Воеводы» императора Николая II отнюдь не стали опорой престола.

Высшее военное руководство Российской императорской армии в конце 1916 – начале 1917 года поддержало не своего государя и Верховного Главнокомандующего, а политическую оппозицию, готовившую его свержение».

И еще одна немаловажная деталь. Исследователь А. Одинцов в статье «Как умирала монархия. Кто заставил Николая II отречься от престола?» пишет: «Согласно сохранившемуся журналу заседаний Совета министров Временного Правительства, заседание 2 марта 1917 года, посвященное отречению Николая II, началось в 11:30, а закончилось в 14:00. В то время как так называемое «отречение от престола», по официальной версии, произошло 2 марта в 15 часов 5 минут».

Вдумайтесь, читатель, совещание Временного Правительства, посвященное отречению Николая II, началось тогда, когда царь еще и не думал отречься! Значит, Временному Правительству было не важно, отречется ли царь на самом деле или нет. Как и в случае с изданием Приказа № 1, Манифест об отречении российского монарха готовился заранее, по единому плану и в этом плане формальности уже не имели значения. В худшем случае при отказе подписать отречение Николай II, как писал британский посол Бьюкенен, мог

быть убит. Это ли не доказательство того, что отречение не более чем мистификация, устроенная заговорщиками. И это не считая карандашной подписи Николая под отречением, составленным без учета всех необходимых юридических и процессуальных процедур, без указания титула императора и без приложения гербовой печати, да и подпись министра двора флигель-адъютанта графа Фредерикса на документе специалисты считают поддельной, ибо сам Фредерикс заявлял: «Меня не было в тот момент рядом с императором».

В вагоне царского поезда, стоящего на станции Псков, 2 марта 1917 года Николай II собственной рукой в своем дневнике записал: «Утром пришел Рузский и прочел свой длиннейший разговор по аппарату с Родзянко. По его словам, положение в Петрограде таково, что теперь министерство из Думы будет бессильно что-либо сделать так как с ним борется соц.-дем. партия в лице рабочего комитета. Нужно мое отречение. Рузский передал этот разговор в ставку, а Алексеев главнокомандующим. К 2 ½ ч. пришли ответы от всех. Суть та, что во имя спасения России и удержания армии на фронте в спокойствии нужно решиться на этот шаг. Я согласился. Из ставки прислали проект манифеста. Вечером из Петрограда прибыли Гучков и Шульгин, с кот. я переговорил и передал им подписанный и переделанный манифест. В час ночи уехал из Пскова с тяжелым чувством пережитого. Кругом трусость и обман! (выделено. – А.Л.)»

Инженер-механик мичман Российского императорского

флота Н. Кадесников в своей работе «Краткий очерк Белой борьбы под Андреевским флагом на суше, морях, озерах и реках России в 1917–1922 годах» позже писал об этих событиях:

«Около 12 ночи на 3 марта 1917 года в Пскове Государь Император Всероссийский Николай II Александрович вручил делегатам Государственной Думы Гучкову и Шульгину и командующему Северным фронтом генералу Рузскому два экземпляра манифеста об отречении от престола за себя и за сына и передачи наследия великому князю Михаилу Александровичу. Зная настроения, царящие Совете рабочих и солдатских депутатов, и непримиримую позицию министра юстиции Временного правительства А. Керенского, великий князь Михаил Александрович, переговорив с председателем Государственной Думы М. Родзянко, заявил о своем решении отречься, что и было обнародовано в тот же день».

После опубликования Манифеста с текстом отречения императора Николая II 4 марта 1917 года все российские газеты радостно сообщали: «Свершилось! Великая Русская Революция произошла! Мгновенно, почти бескровно, проведенная гениально!»

Может быть, здесь и не к месту, но когда говорят о отречении Николая II, тут же упоминают о расстреле царской семьи большевиками, и невольно возникает вопрос: «Почему английский король Георг V, двоюродный брат Николая, не спас императора и его семью?» Из записей английского мо-

нарха историкам известно, что в феврале 1917 года он обсуждал возможность переезда Николая II с семьей в Великобританию. Самое интересное, что свергнутый российский император ни на минуту не сомневался, что английский родственник его непременно спасет. Николай II даже составил список вещей и книг, которые возьмет с собой. Одним словом, в первые месяцы после февральской революции ни в Лондоне, ни в Петрограде не сомневались, что монаршая семья в самое ближайшее время отправится в Лондон.

Что же помешало этому? Историки утверждают – исключительно трусость и безвольность Георга V. Английский король Георг V, испугавшись за свой трон, отозвал собственное приглашение Николаю II в Великобританию. В письме, отправленном Министерством иностранных дел Великобритании Временному Правительству 10 апреля 1917 года, говорилось: «Учитывая очевидное негативное отношение общественности, информируем русское правительство о том, что правительство Его Величества вынуждено взять обратно данное им ранее согласие». Своим отказом Георг V «выдал ордер» на убийство Николая II.

Предательство состоялось! К несчастью для русского императора, его окружали предатели и в верхушке собственной армии, и среди «верхушки» собственной родни!

В этот же день, 2 марта 1917 года, после объявления об отречении императора Николая II и отречения Михаила Александровича, в Севастополе на Черноморском флоте инициа-

тивная группа во флотском полуэкипаже создала Центральный Военный Исполнительный Комитет из матросов и унтер-

офицеров.

Князь С.П. Трубецкой вспоминал: «Отречение Государя Императора наша армия пережила сравнительно спокойно, но отречение Михаила Александровича, отказ от монархического принципа вообще произвел на нее ошеломляющее впечатление: основной стержень был вынут из русской государственной жизни... С этого времени на пути революции уже не было серьезных преград. Не за что было зацепиться элементам порядка и традиции. Все переходило в состояние бесформенности и разложения. Россия погружалась в засасывающее болото грязной и кровавой революции».

Днем на линкоре Черноморского флота «Императрица Екатерина II» началось брожение среди нижних чинов, которые к вечеру потребовали убрать с корабля офицеров с немецкими фамилиями, что привело к трагическому происшествию. Поздно ночью мичман Фок потребовал пропустить его из башенного помещения в артиллерийские погреба для проверки, но матрос-часовой принял попытку офицера проверить погреба за желание мичмана Фока произвести взрыв с целью отвлечь команду от революционных событий, не пропустил мичмана Фока, не позволив тому выполнить свои служебные офицерские обязанности. Оскорблен-

ный недоверием мичман Фок в ту же ночь застрелился.

Утром следующего дня на линкор «Императрица Екатерина II» прибыл командующий флотом вице-адмирал Колчак, который перед строем команды высказал свое недовольство происшедшим и отказался удовлетворить требование матросов об удалении с флота офицеров с немецкими фамилиями.

Газета «Правда», напрягая ситуацию и подстрекая к расправе над членами царской семьи, в статье «К ответу!» писала:

«Товарищи, нет больше царизма, нет больше жестоких и неисчислимых испытаний царского самодержавия. Рабочий класс и революционная армия вырвали из цепких когтей тюремщиков и палачей свою свободу. Подточенный и омытый народной кровью, трон низвергнут, деспотизм пал, но тиран еще на свободе. Убийца народа, обгаренный не остывшей еще кровью бесчисленных жертв, на свободе со всей своей огромной сворой...

Нельзя быть спокойным, пока убийца народа, оставивший за собой море страданий, еще на свободе. Еще не остыли жертвы павших в борьбе с Николаем за свободу и счастье народа. Кровь их вопиет. Можно ли забыть черноморских и кронштадтских товарищей-матросов, расстрелянных царскими наемниками? Со дна морей, куда они были брошены, взывает кровь их о мщении...

Так можно ли думать, товарищи, о полной победе над

кровавым самодержавием, пока вся многочисленная царская свора вместе с верховным убийцей Николаем на свободе? Настал час суда народного над ними... Николай и холопы его должны быть немедленно и прежде всего арестованы и преданы справедливому суду народа».

До этого днем из Севастопольской тюрьмы освободили двух политических преступников, осужденных еще в 1905 году по делу о восстании на броненосце «Князь Потемкин Таврический».

Рабочие, работающие на строительстве Севастопольского морского кадетского корпуса, в бухте Голландия, объединенные единым революционным порывом и «подвигом» рабочих Петрограда, собрали и отправили телеграфом шестьсот сорок шесть рублей пятьдесят копеек в распоряжение Председателя Государственной Думы для нужд семей рабочих, погибших во время последних событий в Столице.

Чтобы отвлечь внимание нижних чинов и горожан, командующий флотом А.В. Колчак приказал провести на Нахимовской площади парад морских частей и войск гарнизона. Перед парадом епископ Сильверст отслужил «благословенное молебствие» богохранимой державе Российской, народному правительству, верховному главнокомандующему и всему российскому воинству. Парад привлек на площадь Нахимова большое число горожан. После прохождения войск, когда парад закончился, в час дня официальные лица, командование флота и духовенство отправилось

на обед к генерал-губернатору города контр-адмиралу Веселкину. Воскресный день продолжился митингами на Историческом бульваре и на Большой Морской улице у здания Городской думы.

В два часа дня во флотском экипаже начался митинг матросов, солдат и портовых рабочих. Очевидец вспоминал: «После обеда началось увольнение. Все матросы, как по приказу, шли на митинг в экипаж к двум часам. Весь двор в экипаже был полон матросов, и все шли и шли, но солдат было мало. Выступил матрос и сказал, что митинга начинать нельзя, потому что в казармах два полка находятся на казарменном положении. Нужно их освободить и пригласить на митинг. Поднялся шум, крики, что нельзя допустить повторения 1905 года, что надо послать делегатов и пригласить солдат на митинг, а также послать делегацию к командующему флотом адмиралу Колчаку, пригласить его на митинг и спросить, почему он не признает Временного правительства. Все закричали, что предложение правильное. Проголосовали, оно было принято единогласно».

Адмирал Колчак на митинг приехал и выступил с большой речью.

В течение дня на улицах и площадях Севастополя прошли еще несколько стихийных митингов, в том числе на Историческом бульваре. Особенно крупный митинг состоялся на улице Большая Морская у здания Городской думы, где на девятнадцать часов было назначено заседание. Под дав-

лением масс Городская дума решала вопрос о разоружении полиции и жандармерии и создании в городе милиции. Так как эти вопросы были вне компетенции Городской думы, на ее заседание пригласили командующего Черноморским флотом вице-адмирала Колчака, который приехал вместе с генерал-губернатором контр-адмиралом Веселкиным. Вопросы разоружения полиции и жандармов были решены, а на период создания милиции в городе вводились флотские патрули. В час ночи под крики «Ура!» Колчак покинул заседание Городской думы.

Позже А.В. Колчак вспоминал: «Лишний раз я убедился, как легко овладеть истеричной толпой, как дешево ее восторги, как жалки лавры ее руководителей...»

Подводная лодка 2-го дивизиона «Кашалот» готовилась к выходу в море. Боезапас уже погрузили. Продолжали грузить продовольствие, запасные части... Погрузку прервал стихийный митинг экипажа, который начался прямо на причальной стенке Подплава. С импровизированной трибуны, составленной из ящиков с запасными частями и бочек изпод машинного масла, один за другим выступали матросы лодки:

– В России, братцы, революция! Николашку кровавого скovyрнули, теперь свобода! Надо избрать нового командира. Выдвигаю на голосование одну кандидатуру – старшего лейтенанта Столицу! Какие будут соображения?

– Да чего там! Знаем, он хоть и офицер «старого режиму»,

но добер к матросу!

– Не первый год служим...

– Даешь Столицу!

– А что старшой? – раздался чей-то голос. – Что с Монастыревым? Строг больно, не уважает матросов, редко отпускает на берег.

Матросы загалдели...

– А остальные офицеры? Минный офицер Ярышкин, отверженец старых порядков на флоте, больно требователен...

– А механик?

– Механика знаем... Да и минный офицер зря не придирается...

Офицеры, находившиеся тут же на причале, слушая матросов, недоуменно переглядывались...

Наконец матросы, пошумев и поспорив, решили:

«Разрешить остаться офицерам на лодке».

Ответственный за погрузку минный офицер «Кашалота» лейтенант Ярышкин, оглядев собравшихся, спокойно, хотя в душе у него все кипело, скомандовал:

«Заканчивать погрузку!»...

О чем-то подобном, об отношении команды к своим офицерам, позже вспоминал офицер черноморского Подплава Н.А. Монастырев: «Всю «прелесть» свободы революционного флота я почувствовал сразу же по прибытию на подводную лодку «Орлан». Команда тут же собралась на митинг, чтобы решить... нужен ей новый офицер или нет. Двое из

команды служили со мной на «Крабе». Одного из них я как-то наказал за пререкание с унтер-офицером... Предъявленные мне претензии сводились к тому, что я строг, приверженец старых порядков, не уважаю матросов, редко отпускаю их на берег.

Наконец, матросы передали мне окончательное решение: команда надеется, что я исправлюсь, а потому разрешает мне остаться на борту «Орлана»...»

6 марта 1917 года в севастопольском Народном доме, что на Базарной площади у Артиллерийской бухты, при стечении народа состоялись выборы в городской Исполнительный комитет. Выбрали девятнадцать человек: трое – от городской думы, трое – от населения, шестеро – от рабочих, трое от гарнизона и четверо – от флота.

В этот день, у далеких берегов Босфора, подводная лодка «Нерпа» потопила турецкую шхуну с углем.

И в этот же день командующий Черноморским флотом вице-адмирал А.В. Колчак послал телеграмму Начальнику Штаба Верховного Главнокомандующего, в которой сообщалось, что на кораблях и в сухопутных частях, находящихся в Севастополе, пока «не было никаких внешних проявлений, только на некоторых кораблях существует движений против офицеров, носящих немецкую фамилию. Команда и население просили меня послать от лица Черноморского флота приветствие новому правительству, что мною и исполнено. Представители нижних чинов, собравшиеся в Черномор-

ском экипаже, обратились ко мне с просьбой иметь постоянное собрание из выборных, для обсуждения их нужд. Я объяснил им несовместимость этого с понятием воинской чести и отказался...»

7 марта адмирал Колчак отослал Председателю Совета Министров телеграмму следующего содержания:

«От имени Черноморского флота и Севастопольского гарнизона прошу принять и передать Совету Министров уверения, что Черноморский флот и крепость всецело находятся в распоряжении народного правительства и приложат все силы для доведения войны до победного конца».

В этот же день командующий Черноморским флотом

А.В. Колчак объявил приказ Военного и Морского министра Временного правительства, отменявший наименование матросов «нижними чинами», титулование офицеров, а также ограничения гражданских прав нижних чинов, приказал выпустить из тюрьмы политических заключенных, после чего в Севастополе распустили полицию и жандармское управление.

В это время по инициативе группы офицеров флота и гарнизона состоялось Офицерское собрание. Собрание офицеров, рассмотрев ситуацию, решило создать организацию, объединившую интересы офицеров, матросов и солдат. Избрали Временный Исполнительный Комитет из девяти человек под председательством Генерального штаба подполков-

ника А.И. Верховского. В комитет вошли капитан 1-го ранга А.В. Немитц, лейтенант Р.Р. Левговд, статский советник И.Н. Свечников и другие. По этому поводу Командующим флотом издал приказ № 847:

«ПРИКАЗ

Командующего Черноморским флотом
Севастопольский рейд, Марта 8 дня 1917 г.

№ 847

Объявляю по флоту, портам и подчиненным мне сухопутным частям резолюцию собрания офицеров Флота и Армии.

Офицеры Флота и Гарнизона, собравшись, в громадном числе, во главе с Командующим флотом в Морском собрании 7 марта 1917 года в 4 часа дня, чтобы отозваться на переживаемые Родиной великие события, восторженно и единодушно, благословляемые своим духовенством, приветствовали возрождение России к новой свободной жизни и решили отдать все свои силы для победоносного окончания войны и защиты свободного Русского народа и обремененного его доверия правительства.

В целях тесного и непосредственного единения с матросами и солдатами офицеры избрали исполнительный комитет в следующем составе:

Председатель, Генерального Штаба подполковник Верховский (Начальник штаба Черноморской морской дивизии)

Члены: Капитан 1 ранга Немитц (Начальник 1-го дивизиона эскадренных миноносцев).

Старший лейтенант Каллистов (Командующий эскадренным миноносцем «Живой»).

Старший лейтенант Афанасьев (Пристрелочная станция).

Лейтенант Левговд (Помощник Флаг-капитана по распорядительной части Штаба командующего Черноморским флотом).

Лейтенант Ромушкевич (Авиация).

Инженер-механик капитан 2 ранга Дворикченко (Механическая часть Севастопольского порта).

Прапорщик Широкий (Севастопольская крепостная артиллерия).

Доктор медицины статский советник Свечников (Старший врач Морского Кадетского корпуса).

Приказ этот прочесть при собрании команд на кораблях, в ротях, сотнях, батареях и объявить работающим в портах, на заводах и населению, а также распространить в городах, местечках и селениях подведомственных мне районов, расклеивать на видных местах.

Вице-адмирал КОЛЧАК»

Вечером, около 22 часов этого же дня, члены Центрального Военного Исполнительного Комитета, избранного матросами и унтер-офицерами за несколько дней до этого, оправились на железнодорожный вокзал Севастополя встречать назначенного Временным Правительством Комиссара флота – члена Государственной Думы И.Н. Тулякова. В зале I класса состоялось первое заседание Временного Военного Испол-

нительного Комитета, где наметили структуру и задачи комитета. Вместе с Туляковым в Севастополь приехала группа членов Государственной Думы.

На следующий день члены Государственной Думы разъехались по кораблям и частям, выступая на многочисленных митингах и собраниях. От имени Временного Правительства и Петроградского Совета И.Н. Туляков подписал мандат, представляющий Центральному Временному Исполнительному Комитету право «командировать по его усмотрению своих делегатов в различные города для ведения агитационной работы».

Ситуация накалялась. Чтобы ее разрядить, командующий флотом А.В. Колчак приказал: «... В ознаменование великих событий освободить от наказаний за противодисциплинарные проступки, наложенных властью начальников не по суду до 8 марта на всех чинов подчиненных мне частей флота и армии».

8 марта был опубликован приказ коменданта Севастопольской крепости контр-адмирала Веселкина о сложении с себя власти генерал-губернатора. Кроме того, было опубликовано Извещение начальника охраны города Севастополя о том, что «за отсутствием надобности бывшие чины полиции Севастопольского градоначальника» передаются в распоряжение воинского начальника.

В этот день состоялось заседание Центрального Военного Исполнительного Комитета, который обязался всеми спосо-

бами поддерживать Временное Правительство и обратился к адмиралу Колчаку с просьбой предоставить помещение, денежные средства и содействовать изданию газеты «Вестник Севастопольского ЦВИКа».

Интересный факт: «В эти дни в Севастополе была получена телеграмма присяжного поверенного Резникова, бывшего защитника лейтенанта П.П. Шмидта на суде 1906 года о восстании на крейсере «Очаков» следующего содержания:

«Старый друг и защитник матросов Черноморского флота шлет горячий привет и провозглашает вечную память великим гражданам-мученикам: лейтенанту Шмидту и матросам».

9 марта на отдельном собрании кондукторы Черноморского флота выбрали своих делегатов в Центральный Военный Исполнительный Комитет. В свою очередь, рабочие порта, руководимые меньшевиками, создали Совет рабочих депутатов, а гарнизон крепости создал Совет солдатских депутатов. Эти два совета объединились в один – Совет солдатских и рабочих депутатов Севастополя. Новый совет под руководством меньшевиков вступил в открытую конфронтацию с Центральным Военным Исполнительным Комитетом.

В этот же день большевистская газета «Правда» № 4 на первой полосе в программной статье «Тактика революции» писала: «После победы революции 27 февраля рабочие по доброй воле предоставили Думе избрать временную власть – Исполнительный Комитет Г. Думы.

Но этот факт чреват последствиями огромной важности.

В нем таилась опасность утраты рабочей демократией самостоятельных политических позиций...

Революция есть, прежде всего, захват победителем политической власти и организация ее на соответственно новых началах. Рабочие должны взять власть в собственные руки в полном объеме... У рабочих остаются еще две позиции... Позиции эти – демократическая республика и прекращение войны.

Республика – дело Учредительного Собрания.

Правящие классы неспособны окончить настоящую войну благодаря путанице капиталистических интересов, которую они создали до войны и усложнили войной. Только рабочие и солдаты воюющих стран могут положить ей конец революционным путем и заключить мир на условиях, установленных без участия официальных сфер.

Если рабочие откажутся и от этих позиций, то это будет означать, что они совершили революцию лишь ради кое-какой буржуазной свободы – не больше.

Товарищи, вы должны это понять».

Товарищи! Читайте «Правду» вслух на улицах и митингах и передавайте другим.

На следующий день «Правда» опубликовала статью «Революционная армия и офицерство», которая указывала на повсеместное стремление офицерства взять руководство ре-

волюцией в свои руки. «Правда» призывала солдатские комитеты очистить армию от реакционного офицерства и организовать во всех частях комитеты, которые должны следить за тем, чтобы командование армии не находилось в руках сторонников старого режима.

Командующий Черноморским флотом Колчак, понимая всю опасность призывов большевиков, говорил: «Ужасное состояние – приказывать, не располагая реальной силой обеспечить выполнение приказа, кроме собственного авторитета (11 марта 1917 г.)».

Противостояние Временного Правительства и Советов (Петросовета, Моссовета и других советов) все больше расширяло двоевластие по всей стране. Это двоевластие вносило сумятицу и путаницу в умы общества, охватив революционным порывом и учащуюся молодежь. 12 марта собрание учащихся города Севастополя, прошедшее в помещении гимназии

В.И. Дриттенпрейс, послало приветственную телеграмму Министру народного просвещения Временного Правительства, в которой выразило готовность работать на «ниве просвещения, озаренной солнцем свободы, с твердою верою, что школьная жизнь, освобожденная от оков формализма, произвола и бесправия, будет пересоздана на принципах права и гуманности с широким применением выборного права». Учителя Севастополя на общем собрании учителей средних

и низших школ города поставили вопрос об учреждении профсоюза учителей.

14 марта Начальник штаба Верховного Главнокомандующего написал Временному Правительству, что в Черноморском флоте отречение от престола Николая II встречено спокойно «и с пониманием важности переживаемого момента. Работы не прекращались и не прекращаются...» А 19 марта Начальник Морского штаба Ставки доложил Верховному Главнокомандующему, что «происшедшие события до настоящего времени на боеготовности Черноморского флота не отразились, авторитет старших начальников и офицеров мало поколеблен, почему полагаю, что при настоящих условиях общественной жизни Черноморский флот может считаться боеспособным».

Очевидец событий князь В.А. Оболенский, побывавший в Севастополе в конце марта 1917 года, позже, в своих мемуарах, вспоминал: «Особенно поразил меня вид Севастополя: солдаты и матросы, подтянутые и чистые, мерно отбивающие шаг в строю и отчетливо козыряющие офицерам вне строя. После того, что привык видеть в Петербурге – после этих распоясанных гимнастеров, сдвинутых на затылок шапок, всевозможной распущенности и хамства, так быстро сменивших в частях Петербургского гарнизона утраченную военную дисциплину, севастопольский «революционный порядок» казался каким-то чудом. И невольно в это чудо хотелось верить и верилось».

Если говорить правду, то процесс разложения личного состава Черноморского флота, конечно, происходил, но происходил медленнее, чем на Балтике, чему способствовали удаленность промышленных, рабочих центров от черноморских флотских баз; обстановка закрытых гарнизонов военного времени, куда агитаторам всех мастей проникнуть было сложнее; активное участие Черноморского флота в боевых действиях, в том числе в зимние и в весенние месяцы, когда корабли на Балтике стояли во льду; личный состав, осознавая превосходство своего Черноморского флота над противником, чувствовал гордость за флот и за свою службу.

Командующий флотом А.В. Колчак так охарактеризовал положение дел: «Шаткая стабильность».

Но несмотря на все усилия командования, налаженная флотская организация разрушалась, офицеры, получившие большой боевой опыт за три года войны, дискредитировались и выполнять им свой долг было практически невозможно. Все офицеры ходили потерянными; подавленными сознанием полного бессилия. Кругом шла голова от развершейся революционной бездны, почва уходила из-под ног, не на что было опереться... Нижние чины флота разлагались под влиянием революционной и националистической демагогии, отработанные, спаянные экипажи разрывались на части националистами и активистами различных партий, дезертирство и анархия довершали всеобщий развал.

...Всю обширную территорию юга России лихорадило.

В Киеве собралась какая-то Центральная Рада, под председательством профессора М. Грушевского, написавшего «Историю Украины – Руси», главного идеолога «украинства» и Украины как страны, отдельной от России, который призывал строить «независимую судьбу украинского народа», «свободную автономную Украину». Временное Правительство разрешило в Киевском учебном округе преподавание на «украинской мове». В Киеве проходили митинги под лозунгами «Долой правительство капиталистов!», «Нам нужен мир, а не Проливы!», «Мы требуем самостоятельной Украины!».

В Киеве на Думской площади украинские националисты провели символическую «казнь» над памятником Петру Столыпину, убитому революционерами в киевском оперном театре. Проведенный на площади церемониальный «незалежный» суд приговорил Петра Столыпина, как символ старого режима, к повешению. На площади, которая называется ныне Майдан Незалежности, над памятником Столыпину установили подобие виселицы, при помощи которой статую стащили с постамента и под улюлюканье толпы повесили.

Так сто с лишним лет назад началась нынешняя борьба «самостийной» и «незалежной» с памятниками общей нашей истории, с русским языком и русской культурой.

События, происходящие в Киеве, создание Центральной Рады, аукнулись и на Черноморском флоте. В Севастополе

«Совет Украинской Черноморской громады» начал создавать из украинцев на кораблях флота и в армейских частях свои самостоятельные организации. Матросам и солдатам украинцам старше 40 лет «Совет...» разрешил уволиться по домам для производства сельскохозяйственных полевых работ.

В один из дней этой общей «революционной вакханалии», ясным, но ветренным утром подводная лодка «Кашалот» вышла из Севастополя. На рейде было спокойно, но пройдя Херсонесский маяк, лодка встретила крупную волну. Под-

водная лодка «Кашалот» шла в боевой поход к турецким берегам.

Находясь у вражеских берегов, подлодка «Кашалот» атаковала турецкий паром водоизмещением двести тридцать тонн и два буксира у устья реки Сакария, заставив их выбраться на камни. После того как «Кашалот» в такое смутное время ушел в море и более двух недель подводники, не имея связи с берегом, не получали никаких новостей, на сердце у минного офицера лейтенанта Петра Петровича Ярышкина было тяжело. Перед отходом он справлялся на почте – писем от Катюши не было... В глубине души Петр понимал, что произошло что-то страшное и непоправимое... И еще он пророчески чувствовал: революция заслонила от него будущее, и его и Катюши...

Накануне похода в экипаж «Кашалота» на должность

старшего офицера прибыл новый офицер лейтенант С.В. Оффенберг вместо лейтенанта Н.А. Монастырева, переведенного старшим офицером на строящуюся лодку «Орлан».

Сергей Владимирович Оффенберг – севастополец, младший брат офицера-подводника лейтенанта В.В. Оффенберга, родился 17 октября 1892 года в Севастополе. Поступил воспитанником в Морской Кадетский Корпус в 1907 году. Произведен в мичманы 5 октября 1912 года и назначен вахтенным офицером на линейный корабль «Евстафий». Затем – вахтенным начальником минного заградителя «Прут». В декабре 1913 года поступил и в апреле 1914 года окончил радиотелеграфные курсы и получил назначение на Бригаду подводных лодок Черноморского флота. С 22 мая 1915 года по 21 февраля 1916 года находился в практическом плавании на подводной лодке «Тюлень». Зачислен в офицеры Подводного плавания. Вахтенный начальник подводной лодки «Карась», с июля 1916 года – минный офицер ПЛ «Морж». 30 июля 1916 года произведен в лейтенанты.

Награжден орденами Св. Анны 4 ст. в 1914 году, Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом и Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом в 1915 году. Храбрый, опытный офицер – настоящий подводник.

С тусклым и тяжелым настроением офицеры подводной лодки «Кашалот» находились в море. Но войну никто не отменял. Боевая задача по пресечению перевозок морем угля и

других грузов турецкими судами экипажу «Кашалота» была поставлена, и ее требовалось выполнять. 17 марта у Акче-

Шехира в районе реки Мелен-Су подводная лодка обнаружена и потопила подрывными патронами турецкую шхуну. Отлично отработала подрывная партия – подчиненные минного офицера лодки лейтенанта П. Ярышкина. В дозоре у Босфора подводная лодка «Кашалот» находилась почти до конца марта. За это время лодка дважды попадала в полосу штормовой погоды. Будучи на позиции, лодка нуждалась в спокойной обстановке для производства небольших ремонтных работ. Подобные работы возникали периодически в ходе всего похода. В надводном положении работать было невозможно, так как лодку сильно бросало волной. Командир принял решение лечь на грунт. С наступлением темноты «Кашалот» лег на грунт, но он оказался скалистым и мог повредить корпус лодки. Командир принял решение сняться с грунта и провести ночь на малом подводном ходу, производя требуемый ремонт... Наличие нужного количества и номенклатуры запасных частей для главных двигателей и других механизмов лодки и умение экипажа ремонтировать оборудование были одним из главных условий выполнения сроков и задач пребывания подводной лодки в море.

В то время как экипаж «Кашалота» патрулировал у берегов Турции, в середине марта 1917 года в газетах Севастополя был опубликован текст присяги на верность службы Вре-

менному Правительству. На Куликовом поле в Севастополе в присутствии Комиссара флота Временного Правительства И.Н. Тулякова торжественно привели к присяге на верность Временному Правительству моряков Черноморского флота и солдат гарнизона. Перед принятием присяги, как полагалось, отслужили молебен во Владимирском соборе и на Куликовом поле.

24 марта «Кашалот» возвращался с моря. Солнце медленно приближалось к закату, легкие серебристые облака легко таяли в ясном небе. Проходя мимо Константиновской батареи, офицеры и матросы на мостике «Кашалота» сразу заметили, что огромные буквы надписи «БОЖЕ, ЦАРЯ ХРАНИ!» были сбиты и поломаны, а само слово «Царь» замазано черной краской.

Мачты кораблей в Севастопольской бухте пестрели разноцветными флагами. На одних еще оставались Андреевские флаги, на других – красные, на третьих – «жовто-блакитные» флаги «самостийников», на четвертых – черные знамена анархистов. Становилось понятно, что как боевая сила Черноморский флот перестал существовать...

На улицах Севастополя повсюду развевались национальные флаги, но перевернутые красной полосой кверху. Не успела лодка подойти к пирсу в Южной бухте, как куча новостей посыпалась на экипаж. Эти революционные новости были непонятными, а часто и странными. Каждая такая «революционная» новость больно колола сознание лейтенанта

Петра Петровича Ярышкина... Побывав на берегу и наслушавшись особо ярких агитаторов, среди которых в те дни особенно выделялся своими ораторскими способностями матрос 2-й статьи Федор Баткин, матросы «Кашалота» тут же начали митинговать и откровенно пренебрегать службой.

О матросе Баткине следует сказать особо. Несколько месяцев 1917 года имя Баткина неизменно упоминалось в сева-стопольских газетах в заметках о митингах и съездах. Где бы он ни выступал, слушатели восторженно рукоплескали популярному оратору. Матрос 2-й статьи Федор Исаакович (Эфроим Ицкович) Баткин безупречно владел революционной демагогией, хотя о морской службе знал лишь понаслышке. Позже А.И. Деникин в своих воспоминаниях писал: «Матрос 2-й статьи Федор Баткин по происхождению – еврей, по партийной принадлежности – эсер, по ремеслу – агитатор. В первые дни революции поступил добровольцем в Черноморский флот, через два-три дня был выбран в комитет, а еще через несколько дней ехал в Петроград в составе так называемой Черноморской делегации. С тех пор в столицах – на всевозможных съездах и собраниях, на фронте – на солдатских митингах раздавались речи Баткина». Рассказывают, что по популярности Ф. Баткин конкурировал с самим А. Керенским.

Экипаж «Кашалота» быстро избрал судовой комитет в составе нескольких унтер-офицеров и наиболее горластых матросов. Комитет начал активно вмешиваться во все дела,

вплоть до руководства службой. Требования и увещания со стороны офицеров, приводили к конфликтам, в которых виновными всегда оказывались офицеры. С другой стороны, судовой комитет, состоявший из нижних чинов, всякое нарушение дисциплины и неповиновение со стороны матросов оставлял безнаказанным.

Командующий Черноморским флотом вице-адмирал А.В. Колчак, понимая, что коллективное матросское руководство не может принести никаких разумных решений по руководству боевыми кораблями, с гневом восклицал: «Что такое демократия? Это развращенная народная масса, желающая власти. Власть не может принадлежать массам... каждый практический политический деятель знает, что решение двух людей всегда хуже одного... наконец, уже 20–30 человек не могут вынести никаких разумных решений, кроме глупостей» и еще: «Демократия не выносит хронически превосходства, ее идеал – равенство тупого идиота с образованным развитым человеком».

Команда «Кашалота», вкушившая «прелесть» свободы и чувствуя полную безнаказанность, становилась все более распущенной. Огромных усилий стоило офицерам «Кашалота», и в первую очередь командиру, старшему лейтенанту Петру Константиновичу Столице, чтобы подводная лодка оставалась боеспособным кораблем.

После возвращения с моря «Кашалота» ее экипаж на основании приказа командующего флотом вице-адмирала

Колчака присягнул на верность Временному Правительству.

Лейтенант Петр Петрович Ярышкин внимательно вчитывался в текст Присяги:

«Клянусь честью офицера (солдата) и гражданина и обещаюсь перед Богом и своей совестью быть верным и неизменно преданным Российскому Государству как своему Отечеству.

Клянусь служить ему до последней капли крови, всемерно способствуя славе процветанию Русского Государства.

Обязуюсь повиноваться Временному Правительству, ныне возглавляющему Российское Государство, впредь до установления образа правления волею народа при посредстве Учредительного Собрания.

Возложенный на меня долг службы буду выполнять с полным напряжением сил, имея в помыслах исключительно пользу Государства и не щадя жизни ради блага Отечества.

Клянусь повиноваться всем поставленным надо мной начальникам, чиня им полное послушание во всех случаях, когда это требует мой долг офицера (солдата) и гражданина перед Отечеством.

Клянусь быть честным, добросовестным, храбрым офицером (солдатом) и не нарушать своей клятвы из-за корысти, родства, дружбы и вражды...

В заключении данной мною клятвы нижеподписуюсь...

«Но как быть с присягой царю?» – вертелась в мозгу навязчивая мысль. Лейтенант Ярышкин никогда не был ярым

монархистом, но как кадровый офицер флота понимал, что присяга дается один раз. С другой стороны, формально после отречения государя он не должен вступать в конфликт со своей совестью. Но кому служить? Временному Правительству? Господину Родзянко и компании?.. А по совести? Ведь долг, честь, присяга – не пустые для него, Петра Ярышкина, слова! Для себя он сделал простой вывод – «Буду служить России!» Наверное, так думали многие офицеры флота, ибо даже командующий флотом А.В. Колчак говорил: «Я, в конце концов, служил не той или иной форме правительства, а служу Родине своей, которую ставлю выше всего».

Необходимо отметить, что Николай II своим отречением освободил офицеров от присяги, ибо они присягали именно императору. После этого в русской армии, в том числе и среди офицеров, начался настоящий хаос. Генерал А. И. Деникин так описывал то время: «В Москве, Петрограде и Киеве – Правый центр звал офицеров для спасения монархии и Родины в свою организацию... Савинковский союз – в свои отряды «для защиты Родины и свободы», Союз Возрождения – в свои московские и местные организации для спасения революции и страны, Заволжские социалисты – для защиты Учредительного собрания...» Не каждый офицер мог разобраться в политической трескотне и перипетиях партийной борьбы...

Подводная лодка «Кит», сменившая в море вернувшуюся в Севастополь подводную лодку «Кашалот», в районе Ке-

ремпе в конце марта уничтожила три турецкие шхуны, одна из которых была моторная. Подлодка «Кит» находилась в боевом походе на позициях у Босфора по 2 апреля 1917 года.

Как писали крымские газеты, по распоряжению Временного Правительства в Крым прибыли члены императорской фамилии. В поместье Ай-Тодор расположились вдовствующая императрица Мария Федоровна, великий князь Александр Михайлович, великая княгиня Ольга Александровна и их родственники; в имении Дюльбер – великий князь Петр Николаевич с женой и детьми; в имении Кореиз – Юсуповы; в имении Чаир – бывший верховный главнокомандующий великий князь Николай Николаевич с женой и детьми.

В начале апреля 1917 года из Швейцарии в Россию вернулся революционер-пацифист В. Ульянов, по партийной кличке Ленин, лидер партии большевиков. Вернулся с санкции немецкого Генштаба по железной дороге через всю воюющую с Россией Германию, далее морем до Швеции и дальше поездом через Финляндию в Петроград. «Пломбированный» вагон, в котором ехали большевики по территории Германии, был на самом деле не запломбирован до конца: в нем была незапечатанная дверь, перед которой на полу мелом была очерчена белая линия, которую не могли пересечь ни русские, ни немцы. Малоизвестный факт: эта меловая черта служила границей между большевиками и немцами на протяжении всего пути поезда по территории Германии по маршруту Штутгарт – Франкфурт-на-Майне – Бер-

Зосниц. Затем на шведском пароходе В. Ульянов прибыл в Треллеборг. В Стокгольме Ульянов с товарищами находился больше суток, затем они на поезде пересекли границу Великого княжества Финляндского и 3 апреля прибыли в Петроград.

По прибытию поезда в революционный Петроград на Финляндском вокзал В. Ульянова встретили звуками «Марсельезы», почетным караулом и огромным букетом цветов. Организованная Петросоветом встреча была торжественной. Огромная толпа у вокзала, состоявшая из солдат гарнизона, матросов, выделенных Центробалтом, делегатов от городских фабрик и заводов и праздной публики, привлеченной обилием транспарантов, окружала броневик, присланный по распоряжению военной секции Петросовета.

Как пишет Д. Митюрин в своей статье «Нежданный гость. О чем говорил Ленин с броневика?»: «Ленин первым появился на платформе, и, разумеется, именно он оказался в центре внимания. Проследовав мимо военного оркестра, лидер большевиков направился в «царскую» комнату вокзала, где его поджидали руководители Петросовета».

И далее: «Пока В. Ульянова приветствовали члены Петросовета, он «разглядывал окружающие лица и даже потолок «царской» комнаты, поправляя свой букет, а потом, уже совершенно отвернувшись от делегации Исполнительного ко-

митета, ответил так:

«Товарищи солдаты, матросы и рабочие! Я счастлив приветствовать в вашем лице победившую русскую революцию, приветствовать вас как передовой отряд всемирной пролетарской армии... Грабительская и империалистическая война является началом гражданской войны во всей Европе... Солнце мировой социалистической революции уже взошло. В Германии зреет для этого почва. Теперь день за днем мы будем наблюдать крушение европейского империализма... Да здравствует всемирная социалистическая революция!»

Произнес В. Ульянов свою речь не с броневика, а в «царском» зале Финляндского вокзала. На броневик ему помогли взобраться позже, на площади. Стоя на броневике в лучах прожекторов, Ульянов не говорил, а пламенно выкрикивал в толпу крайне радикальные лозунги, предлагая прекратить войну, даже оборонительную, уничтожить государство, в том числе армию, заменив ее «вооруженными народными массами», чиновничество, полицию, банки, свергнуть Временное Правительство и передать власть Советам. Вся эта галиматья человека, жившего много лет за границей, приехавшего в воюющую страну, была совершенно чужда и непонятна окружающей толпе.

Особенно неприемлема она была для офицеров армии и флота. Они не считали войну «империалистической», для них она была самой настоящей Отечественной войной, войной чувства долга. Отказ от войны считали позором не толь-

ко офицеры, но и большинство российской интеллигенции – инженеры, врачи, представители искусства и культуры. Люди различных политических воззрений считали победу в войне с Германией главной целью, а поражение – позором, неприемлемым для России!

В первых числах апреля 1917 года германские войска, внезапно прорвав линию нашей обороны в районе реки Стоход на Западной Украине, перешли в наступление. Разгорелось сражение, в котором русская армия потерпела серьезное поражение, потеряв убитыми и пленными до 25 тысяч человек. Сражение показало, что наша армия не может воевать, разваливаясь на глазах под действием антивоенной большевистской пропаганды.

Военный министр Гучков провел совещание с командующими фронтами. На этом совещании присутствовал и командующий Черноморским флотом вице-адмирал А. Колчак, приехавший для обсуждения плана захвата Константинополя. Колчак утверждал, что ситуация в Босфоре очень благоприятная – силы турок там ничтожны. Но генерал Алексеев, понимая, что в русской армии уже нет боеспособных частей для оккупации турецкой столицы, предложил отложить операцию «до лучших времен».

В начале апреля теплый ветер все чаще и чаще задувал с юга. Подводная лодка «Морж», действовавшая в районе Босфор – остров Кефкен, потопила две турецкие шхуны.

В середине апреля, с 8 по 21 число, в районе турецкого побережья у Босфора патрулировала подводная лодка «Нерпа». Во время патрулирования 11 апреля лодка обнаружила шедшие в Зунгулдак за углем трехмачтовый барк водоизмещением почти в тысячу тонн и буксирный колесный пароход «Мармара» в двести пятьдесят тонн. Буксирный пароход пошел к берегу под защиту батареи, по которой «Нерпа» открыла огонь. Через пятнадцать минут батарея замолкла, пароход же в это время выбросился на берег и был уничтожен артиллерийским огнем с лодки. Парусный барк уничтожила высадившаяся с «Нерпы» подрывная партия несколькими взрывами подрывных патронов.

В дни, когда наши подводники с боем уничтожали вражеские суда, севастопольская газета «Крымский вестник» печатала громкие, призывные, привлекающие внимание обывателей объявления:

«Новая программа картин!
«Золото, искусство и любовь».

Роскошная кинотрагедия в 5 актах. В главной роли Максимов и Терек.

I ч. Родство душ. II ч. Пари Дон-Жуаве. III ч. Игра с огнем.
IV ч. Канканы любви.

V ч. Прошлое умерло».

Или еще объявление:

«Граждане сапожники!

С участием члена Организационной Комиссии Севасто-

польского

Комитета Совета Депутатов Армии, Флота и Рабочих...

Совет сапожников

города Севастополя объявляет о создании общества на кооперативных началах...»

Общественная жизнь города кипела... С революцией все моральные ценности поблекли и налет приличия быстро слетел. В газетах рекламировались фильмы, изобиловавшие фривольными постельными сценами, которые привлекали народные массы и отвлекали их от насущных проблем, давая режиссерам этих фильмов приличные денежные сборы за показы лент.

14 апреля 1917 года газета «Крымский вестник» в № 89 дала объявления:

«Исключительно для взрослых:

«За грехи сладострастия, или Великосветский сатир»
Сенсационная драма».

«Сегодня небывало выдающаяся программа картин:
«Отречемся от старого мира»
Сенсационная драма».

Не отставали и театры. На их сценах ставились драмы из «веселой» жизни старца Распутина, но Временный комитет по регламентации театральной жизни заставил убрать сцену «как Распутин учит смирению»...

«Городской летний театр:

1. «Веселые дни Распутина»

2. «Гибель монархии».

17 апреля 1917 года по флоту был отдан приказ с объявлением телеграммы Морского министра об отмене наплечных погон «в соответствие с формой одежды, установленной во флотах всех республиканских стран». На следующий день было отменено отдание чести вне строя. Командующий флотом выпустил распоряжение, предписывающее офицерам иметь нарукавные отличия из золотого галуна с завитком посередине, кокарды временно закрасить в красный цвет, шарф отменить, пуговицы с орлами заменить пуговицами с якорями, на оружии уничтожить царские вензеля.

Лейтенант Петр Петрович Ярышкин из своих двадцати шести лет носил погоны одиннадцать лет – в Суворовском кадетском корпусе, в Морском Корпусе, офицером флота. В погонах он присягнул Отечеству, и вот теперь... Петра душила горечь... Горечь от невозможности что-либо предпринять, что-либо изменить... С молодости офицерские золотые погоны, эполеты олицетворяли для него победы нашего флота со времен адмиралов Ушакова, Сенявина, Нахимова...

Многие флотские офицеры прятали свои золотые погоны. Думали – может, еще вернется этот воинский символ на офицерские плечи и погоны еще понадобятся... В те дни в Севастополе было много случаев, когда «революционная» толпа солдат и матросов нападала на офицеров, не снявших по-

гоны. Н.А. Монастырев вспоминал: «Матросы и чернь нападали на офицеров, срывая с них погоны, всячески оскорбляя и унижая при этом. Все это происходило публично, среди бела дня, поскольку все уже знали, что любое поношение офицерского достоинства остается безнаказанным. Но даже подобные издевательства были ничем по сравнению с теми унижениями, которые приходилось терпеть офицерам на захваченных комитетами кораблях. Никакие уставы, законы и наставления не действовали. Для поддержания элементарного порядка на корабле и боевой подготовки на минимальном уровне оставались только уговоры и объяснения. Но что можно объяснить людям, которые лишились рассудка?»

Командующий флотом вице-адмирал А. Колчак, пытаясь лавировать в этих условиях и спасая от матросских обвинений высших офицеров флота, освободил от должности начальника Минной бригады контр-адмирала В.В. Трубецкого, начальника штаба флота флигель-адъютанта контр-адмирала

С.С. Погуляева, начальника Учебного отряда флота контр-адмирала Ф.А. Винера 1-го. Такая политика командования, к сожалению, не успокаивала «революционные» матросские массы, а показывала матросам, что в условиях «нового порядка» они могут действовать совершенно безнаказанно. Дисциплина на кораблях и частях гарнизона рухнула, многие матросы пускались в бега или убывали в самоволь-

ные отлучки.

С целью уменьшения самовольных отлучек в армии и на флоте Временное Правительство выпустило Воззвание с амнистией всем солдатам и матросам, которые вернутся в свои воинские части. Его опубликовали все газеты, в том числе и «Крымский вестник» № 83 за апрель 1917 года:

«Воззвание Временного Правительства к населению.

Петроград. 5 апреля.

Постановлением Временного Правительства от 18 марта даровано освобождение от суда и наказания всем призванным до сего времени к отбыванию воинской повинности, но уклонился от нее... а равно солдатам и матросам, находящимся ныне в бегах и самовольных отлучках... если эти лица добровольно явятся в войска до 15 мая настоящего года...» Но все это уже мало действовало...

В середине апреля 1917 года подводная лодка 2-го дивизиона «Кашалот» снова должна была выйти в море, чтобы сменить на позиции у Босфора подводную лодку своего дивизиона «Кит». Узнав о приказе выйти в море, судовой комитет «Кашалота» тут же собрался и с криками начал обсуждать, нужно или не нужно выходить. То, что судовой комитет вмешивался в распоряжения командира, критикуя, а то и отменяя его приказания, приводило офицеров лодки в ярость, но несмотря ни на что офицеры оставались верны военной дисциплине, пытаясь сохранить боеспособность ко-

рабля. Такая позиция, занятая офицерами «Кашалота», не нравилась матросам. В офицерах они видели приверженцев старого режима, несмотря на то что все они приняли присягу Временному Правительству.

Слушая трескучую болтовню членов судового комитета, которые находились под обаянием «революционных идей» и свалившихся на них со всех сторон «всяческих свобод», лейтенант Петр Петрович Ярышкин чувствовал, понимал и отдавал себе отчет, к чему все это приведет и чем грозит. Он пытался объяснить комитетчикам всю дикость, бессмыслицу их болтовни, учитывая военное время. Он доказывал «революционным» матросам, что революция не отменяет такие понятия, как дисциплина и долг перед Родиной. Но сделать ничего не мог. Его просто не слышали.

В один из дней апреля в газете «Крымский вестник» лейтенант Ярышкин прочитал статью «Отставка адмирала» об отставке уважаемого им, сделавшего очень много для развития флота в должности Морского министра адмирала Ивана Константиновича Григоровича.

«Петроград 11 апреля.

Отставка адмирала Григоровича.

Увольняется от службы член Государственного Совета адмирал Григорович».

Петр прекрасно понимал: если таких людей увольняют от службы – это начало конца...

Командир «Кашалота» старший лейтенант Петр Констан-

тинович Столица, имеющий у экипажа репутацию строгого и справедливого командира, на этот раз все-таки сумел убедить судовой комитет, и лодка, приняв боезапас, топливо, воду и продукты, готова была выйти в море. Темнело. Звезды зажглись на небе. Лодки дивизиона замерли, ошвартованные к пирсу Подплава. На кораблях и судах загорались рейдовые огни...

В ночь на 16 апреля 1917 года подводная лодка «Кашалот», отвалив от пирса под электромоторами, вышла на внешний рейд, где перешла на дизель-моторы. Мерно стуча дизелями, лодка шла к турецким берегам. Море было спокойно, и яркие звезды отражались в нем, дрожа на зыбкой поверхности. Легкий бурун подымался у носа лодки, алмазные капли стекали с ее палубы. В темноте апрельской ночи, далеко за кормой горел огонь Херсонесского маяка. Увидят ли они его снова? – думали офицеры, стоявшие на мостике «Кашалота». Длинные лучи крепостных прожекторов беспрерывно ощупывали горизонт, постепенно исчезая в темноте...

С 17 апреля подводная лодка «Кашалот» находилась в дозоре у Босфора. Погода стояла летняя. Солнце светило с высоты темно-синего неба, по которому лениво плыли легкие облачка, временами принимавшие формы каких-то фантастических животных. Легкая дымка стояла над морем, лишь к вечеру задул слабый ветерок. Через два дня 19 апреля подлодка «Кашалот» таранным ударом уничтожила двухмачто-

вую шхуну у реки Сакари, еще через три дня – 24 апреля провела бой с 4-орудийной береговой батареей к западу от реки Сакари, а на следующий день, находясь в дозоре в районе Зунгулдака, потопила парусник у реки Эрегли и два парусника у Мелен-Агджи.

Возвратившись из похода 27 апреля 1917 года, экипаж подводной лодки «Кашалот» застал в Севастополе какую-то вакханалию митингов, доходящую до абсурда. Все катилось в пропасть и спасения ждать было неоткуда. Вернувшись, офицеры лодки узнали, что еще 16 апреля приказом по Морскому ведомству, подписанным министром Временного Правительства А.И. Гучковым, были отменены все виды наплечных погон, а в качестве знаков различия ввели нарукавные знаки из галуна по образцу английского флота. Теперь вместо традиционных погон морские офицеры обязаны были носить нашивки на рукавах и на фуражке вместо кокарды – «шитый» «краб» с серебряным якорем на красном фоне. Этот приказ был получен в Севастополе накануне первого мая, когда должно было пройти много митингов и манифестаций. Во избежание вероятных инцидентов приказано было к этому дню форму переменить. Но случаи, когда толпы солдат и матросов нападали на офицеров, не снявших погоны, продолжались.

Вскоре Гучкова на посту Военного министра Временного Правительства сменил Керенский. Став Военным министром, он подписал «Декларацию прав солдат», уравниваю-

щую солдат и матросов с гражданскими в праве вступать в политические партии, гарантирующие им тайну переписки и право носить штатскую одежду вне службы. Как Военный министр Керенский считал, что войну надо продолжать до победного конца.

28 апреля 1917 года в ясное бодрящее утро подводная лодка 1-го дивизиона «Морж» отвалила от пирса Подплава. Лодка, под командованием старшего лейтенанта А. Гадона, шла в поход к берегам Турции для ведения боевого патрулирования у Босфора. Темно-синее море, такое же небо, с несущимися белоснежными облаками, белые дома и зеленые деревья Севастополя – все это предстало стоящим на мостике «Моржа» ясным и четким, словно в панораме... Как оказалось, видели все это моряки «Моржа» в последний раз.

Из похода подводная лодка «Морж» не вернулась. На борту находились командир старший лейтенант А. Гадон, лейтенант Г. фон Швебс, мичманы В. Брысов, Н. Ковалевский,

В. Шварц. Ученики школы прапорщиков Н. Буллах,

С. Семашко и 34 члена команды.

Погибли все. Вечная им память!

Море безжалостно и умеет хранить свои тайны. Лишь через семьдесят три года, 26 августа 2000 года, подводная лодка «Морж» была обнаружена у Босфора на глубине девятидесяти метров с оторванной взрывом мины кормовой оконеч-

НОСТЬЮ.

День 1-го мая 1917 года выдался в Севастополе по-летнему жарким. Очевидец А.Г. Малышкин, закончивший историко-филологический факультет университета в марте 1917 года и после краткого обучения получивший звание прапорщика по Адмиралтейству и направленный служить в Севастополь, писал: «Пекло нестерпимо, раскаленная листва бездыханно обвисала за бульварной оградой. Из-под домов зноем вымело последнюю тень. Только море, встающее неотвратно меж деревьев, играло освежительной своей зеленью... Бежали и чешуились, мгновенно сменяясь, расплывчато-зеркальные зыбинки».

И далее: «На площадь Нахимова стекались представители воинских частей, предприятий, учреждений, учащиеся. Перекрывая людской гомон, гремел военный оркестр. На балконах гостиницы «Киста» собирались ораторы. Как только смолкла музыка, звучный голос обратился к присутствующим: «Товарищи труженики и граждане Свободной России! Везде кипит энергичная, свободная и радостная работа. Все организуются в союзы, общества, партии. Все предъявляют свои права на будущее устройство нашей дорогой отныне свободной Родины, все собираются защищать свои гражданские и экономические нужды, попираемые ранее старой преступной властью. Не останемся же и мы в стороне от охватившего всех организационного порыва! Спешите, организуйтесь в профсоюзы!» Но вот уже выступают сразу несколь-

ко человек: какой-то матрос требует, чтобы офицеры сняли погоны, другой кричит о всемерной поддержке коалиционного Временного правительства. Авторитетным ораторам аплодируют. На других раздраженно шикают, не дают говорить.

Наибольшей поддержкой на этом и подобных митингах пользовались представители партии социалистов-революционеров, крупнейшей по численности и влиянию в Севастополе и в Крыму. В городе были хорошо известны лидеры местных социалистов-революционеров: юрист, член Севастопольского Совета И.Ю. Баккал, лидер фракции эсеров в Совете, инженер путей сообщения С.О. Бялыницкий-Бируля, известный врач С.А. Никонов.

На втором месте по популярности была организация РСДРП. Ее признанным лидером считался Н.Л. Канторович. Немногочисленная группа большевиков первоначально входила в объединенную организацию РСДРП... В мае месяце в ее рядах насчитывалось несколько десятков человек. Руководил группой С.Г. Сапронов – матрос эсминца «Капитан Сакен».

Большую активность проявляли и национальные партии и группы. Твердую опору на Черноморском флоте имели украинские партии, что объясняется значительным числом украинцев, призванных на флот. Фракцию украинских социал-демократов возглавлял подпоручик К.П. Величко... Всего же в городе действовало без малого десятка партийных

организаций разного толка. Можно представить, какая политическая разноголосица звучала на митингах, собраниях, заседаниях, а значит, и в головах, особенно неискушенных в политике людей».

Под влиянием этой разноголосой агитации дисциплина на флоте продолжала катиться вниз. Сказанные в апреле командующим флотом вице-адмиралом Колчаком слова в мае очень точно отражали ситуацию в Севастополе: «После переворота наряду с громкими словами о победе, защите свободы и т.п. неоднократно произносились слова о новой дисциплине, основанной на чувстве гражданского долга, сознании обязательств перед Родиной, говорилось даже о «железной дисциплине», построенной на этих же основаниях. Эти слова остались только словами. Старые формы дисциплины рухнули, а новые создать не удалось, да и попыток к этому, кроме воззваний, никаких, в сущности, не делалось».

По приказанию командующего Черноморским флотом Колчака 8 мая 1917 года на посыльном судне «Принцесса Мария» в Севастополь с острова Березань были доставлены останки расстрелянных моряков – участников восстания 1905 года: лейтенанта П.П. Шмидта, кондуктора С.П. Частника, матросов Н.Г. Антоненко и А.И. Гладкова. В городе состоялись пышные, торжественные похороны останков.

Газета «Крымский вестник» № 110 за май 1917 года в статье «Перенесение праха борцов за свободу в Севастополь» писала: «Никого еще не хоронил так Севастополь, как геро-

ев-борцов за свободу лейтенанта П. Шмидта, кондуктора С. Частника, комендора П. Антоненко и минного машиниста А. Гладкова. Около Покровского собора по обеим сторонам улицы расположились моряки со знаменами. На одном из них большой якорь и надпись «В борьбе обрешь ты право свое»...

В 2 часа 15 минут раздался первый пушечный выстрел, и «Принцесса Мария» с останками погибших героев, минуя Константиновскую батарею, вошла в бухту и отдала якорь напротив Графской пристани. Все боевые суда в знак траура приспустили кормовые флаги и послышались звуки «Коль славен»... С Графской пристани к «Принцессе Марии», на юте которой был установлен траурный шатер, подходит траурная баржа и металлические гробы с останками борцов за свободу переносят на баржу... За несколько минут до отхода баржи на пристань прибыл командующий флотом вице-адмирал А.В. Колчак...

Баржа медленно подошла к берегу. Замолкли звуки музыки, закреплены концы и установлена сходня, по которой поднимается представитель РСДРП... Народ в это время буквально усеял крыши и балконы прилегающих к пристани домов. Шествие тронулось... на руках матросов и офицеров гробы Шмидта, Частника, Антоненко и Гладкова. За гробом Шмидта шел командующий флотом адмирал Колчак... Гробы были внесены в нижний храм Покровского собора, где будут находиться до устройства склепа. Еще долго стройными

рядами проходили десятки тысяч граждан мимо собора...»

Неразбериха на флоте увеличивалась с каждым днем. Запутанность распоряжений усугублялась созданием в Севастополе местной Украинской Рады. Центральная Рада и местные Рады агитировали за укомплектование Черноморского флота только украинцами и требовали перевода моряков-украинцев из других флотов и флотилий на Черноморский флот.

Разногласия между командованием флота и Советом депутатов армии, флота и рабочих все увеличивались, доходя до прямого неповиновения приказам. А.В. Колчак в своем донесении Временному Правительству писал: «Центральный Комитет Совета за последнее время своей деятельности сделал невозможным командование флотом. Работа комитета ведет не к поддержанию боевой мощи флота, а к его развалу. Сегодня Центральный Комитет потребовал от помощника главного командира порта Петрова исполнения не подтвержденных мною постановлений комитета и, получив от него отказ в исполнении таковых, арестовал его, несмотря на мое требование не делать этого. Считая, что этим поступком и рядом других предшествовавших постановлений Центральный Комитет вступил на путь не поддержания дисциплины и порядка во флоте, а разложения флота, при котором власть командования совершенно дискредитирована, причем я лишен возможности осуществлять управление флотом, прошу заменить меня другим лицом...

Колчак».

Вице-адмирал А.В. Колчак срочно выехал в Петроград, о чем газета «Крымский вестник» № 113 от 16 мая 1917 года опубликовала заметку:

«Отъезд вице-адмирала Колчака и членов

Центрального Комитета с докладом

Морскому и военному министру Керенскому»:

«14-го мая в 12 часов ночи вице-адмирал Колчак и члены Центрального Комитета Совета депутатов армии, флота и рабочих: лейтенант Левговдт, солдат Зайцев и матрос Бундов, выехали из Севастополя с докладом Военному и морскому министру по поводу конфликта, возникшего между командующим флотом вице-адмиралом Колчаком и Центральным Комитетом, вследствие ареста генерал-майора Петрова».

После получения информации о конфликте между командующим Черноморским флотом и членами Центрального Комитета Совета депутатов армии, флота и рабочих Военный и морской министр А.Ф. Керенский 17 мая прибыл в Севастополь улаживать конфликт. Газета «Крымский вестник» № 115 от 18 мая писала: «Вчера, в 8 часов утра, морем в Севастополь прибыл Военный и морской министр А.Ф. Керенский...»

Вспоминая эти события, А.Г. Малышкин позже писал:

«Пели горны на тральщиках – и в Севастополе, на рейде, пели горны. Роты строились всюду... с воды тяжело взмывали гидро, громыхали, как ломовики, разбрызгивая в воздухе взрывы красной пыли из бумажных бомб. Флот в порту разноцветно пылал играющей листвою праздничных флагов; все гуще и гуще устраивалась над улицами, над бульварами медленная пыль; цветной народ, в поту, задыхаясь бежал: Севастополь встречал Керенского». И далее: «Всего день пробыл Керенский в городе, но успел много: побывал на корабле «Свободная Россия» и госпитальном судне, в Покровском соборе поклонился праху лейтенанта П.П. Шмидта и возложил на склеп орден Св. Георгия IV степени. Днем Керенский побывал на Приморском бульваре, где собрались представители воинских частей и профессиональных союзов. Под звуки «Марсельезы» он обошел строй и обратился к присутствующим речью. Посетил он также торжественное заседание Исполкома Севастопольского Совета и собрание в порту... Вечером в зале Морского собрания состоялось делегатское собрание гарнизона, на котором А.Ф. Керенский произнес пламенную речь, славя Великую революцию, Великую Россию, доблестный Черноморский флот».

На встрече Керенского приветственную речь произнес председатель Черноморской Украинской Громады – господин Лашенко. Обращаясь к Керенскому, он сказал: «...Хорошо знаем мы, что огонь вашего сердца есть подлинный чистый огонь демократизма. С этим огнем в душе вы не можете

быть недругом нашего, так же удрученного великой крестной ношей народа и в России, и за пределами ее, того народа, солнечно-голубые знамена которого говорят о безграничных, как небо, ярких, как солнце, идеалах свободы, равенства и братства народов. Мы прочитали вчера о том, что вы разрешили формирование украинских полков... Вы – наш, и мы с вами! Черноморская Украинская Громада приветствует вас нашим старым украинским кличем: «Слава!»

Чуть было не написал «Слава Украине!». Вот когда уже начинался антирусский проект под названием «Украина». Керенский в ответном слове сказал: «Я всегда был горячим сторонником самоопределения национальностей». Именно эта позиция Временного Правительства в годину Великой войны способствовала «самостийности» и «незалежности» на германских штыках, западных губерний Малороссии, которые позже гетман Скоропадский назовет «Украинской Державой», но продержится она недолго.

Нужно напомнить, что южнорусские земли до революции 1917 года назывались Малороссией, где официальным языком был язык русский. Фактически в быту говорили на диалекте «суржик», состоявшем из смеси русских, польских, венгерских, немецких, еврейских, румынских, греческих слов. Малороссы являлись частью большой русской нации, хотя при этом обладали своими этническими особенностями.

Изначально термин «украина» – «окраина» – «у края» –

означал территорию юга России, но в конце XIX века термины «украина», «украинцы» стали широко употребляться националистами, которые этим подчеркивали различия в культурном и историческом развитии Украины и России. Таким образом, Украина и Малороссия, говоря современным политическим языком, разные политические проекты. Малороссия была частью общерусского проекта, в то время как в основе украинского проекта лежала идея отличия украинцев от русских.

Поддержка украинского национализма разведками Австро-

Венгрии и Германии в начале XX века, Первая мировая война и революция 1917 года радикализировали украинское национальное движение, эволюционировавшего в сторону полной независимости от России. Подлили масла в огонь украинизации «мелкобуржуазные, шовинистические группы украинской интеллигенции», поддерживавшие таких одиозных личностей, как Семен Петлюра, а позже – Бендера, Шухевич.

«Приложила руку» к радикализации националистического движения и советская украинизация, выразившаяся в навязывании, по сути, придуманной профессором Грушевским «украинской мовы», когда обучение и делопроизводство на Украине перевели на украинский язык. Политика правительства СССР выразилась в украинизации через уве-

личение издания газет, журналов и книг на украинском языке, массового строительства новых украинских школ и укрепления украинской идентичности заменой исторического термина «малоросс» термином «украинец» в официальных документах и партийной печати.

Через сто с лишним лет к 2022 году «украинизация» создала с помощью поддержки так называемого Запада из Украины анти-Россию, что привело к военному столкновению между «самостийной и незалежной» и Российской Федерацией в форме специальной военной операции.

Но вернемся в май 1917 года. 14 мая Военный и морской министр А. Керенский опубликовал приказ о наступлении русских войск на германском фронте. Для воодушевления солдат Керенский, одетый в светло-зеленый френч, с больной рукой на черной перевязи, смотревшийся как раненый герой, сам объезжал армейские части и боевые корабли, агитируя за продолжение войны. Его агитация шла триумфально. Очевидцы вспоминали: «Его всюду носили на руках и осыпали цветами». Исследователь Д. Митюрин в статье «Могильщик» монархии» о выступлениях Керенского пишет: «Его выступления буквально доводили публику до экстаза: дезертиры рвались на фронт, а великосветские дамы бросали под ноги пламенному трибуну жемчужные ожерелья. Правда, когда он начал ездить по фронтам, уговаривать солдат пойти в последнее и решительное наступление, то эти призывы солдаты игнорировали. Наступление прова-

лилось». В народе Керенского с сарказмом прозвали «главноговаривающим».

Офицер-подводник Черноморского флота Н.А. Монастырев, служивший на подводной лодке «Скат», которому удалось пережить весь этот кошмар и хаос, позже писал: «Все нравственные переживания для офицеров были не так ужасны в сравнении с теми пытками, которые приходилось переносить на постоянных заседаниях судовых комитетов, где приходилось отстаивать свою честь и честь флота и бороться против нелепостей командных постановлений и коммунистической пропаганды. Закона не было, приходилось действовать силой убеждения. Но что можно было сделать с людьми, потерявшими здравый смысл».

Судовые комитеты, выходя из своей компетенции и не понимая поставленных задач, часто брали на себя решение военных и тактических вопросов, забывая, что для этого требуются специальное военное образование и опыт, который имелся только у офицеров, и, следовательно, офицерам должно принадлежать право решать военные вопросы. Часто были случаи, когда судовые комитеты и команды вмешивались в распоряжения командиров и офицеров и своим давлением причиняли много вреда, а то и зла. Под влиянием большевистской агитации у многих матросов складывалось убеждение, что революция дала им все права, отняв таковые у офицеров, а обязанности и ответственность оставила только офицерам. Во время нахождения корабля в море спе-

цифика морской службы требовала ограничения деятельности судовых комитетов. Всякому здравомыслящему человеку было понятно, что корабль в море не может управляться комитетом, так как подобное коллективное управление грозит во время войны кораблю и в конечном итоге самим матросам серьезными бедствиями, а то и гибелью. Демократизация выходила боком и была губительна для всей флотской организации. Ложно понимаемая командой свобода часто принимала весьма уродливые формы, приводя к резкому падению дисциплины, которая уже не могла быть поддержана офицерами, ибо большевистская пропаганда делала свое гнусное дело, безнадежно подрывая авторитет офицеров в глазах команды.

После успешного похода «Кашалота» к турецким берегам, проходившего с 17 апреля по 27 апреля 1917 года, в котором «Кашалот» таранным ударом повторил успех подлодки «Кит» под командованием старшего лейтенанта Паруцкого, уничтожив двухмачтовую шхуну, а четверо суток спустя успешно ликвидировал 4-орудийную береговую батарею к западу от реки Сакари, а затем в районе Зунгулдака, у реки Эрегли потопил парусник и два парусника у Мелен-Агджи. Нижние чины «Кашалота» по прибытию в Севастополь были представлены к наградам. Георгиевскими крестами 4-й степени наградили: старшего комендора Алексея Баранова, моторного унтер-офицера 1 статьи Михаила Гусева, минно-машинного кондуктора Григория Даниленко, минно-ма-

шинного унтер-офицера 1 статьи Сильвестра Метелицу, комендора боцманмата Ивана Назарова, электрика кондуктора Евгения Янчицкого.

Георгиевскими медалями 4-й степени наградили: рулевого боцманмата Павла Вернигору, минно-машинного унтер-

офицера 1 статьи Николая Иванова, моторного унтер-офицера 1 статьи Каленика Лобанова, электрика унтер-офицера 1 статьи Григория Масляникова, электрика унтер-офицера 1 статьи Дмитрия Наумова, минно-машинного унтер-

офицера 1 статьи Семена Никишина, сигнальщика Василия Побережняка.

Конечно, экипаж подводной лодки «Кашалот», много плававший, почти постоянно находившийся в море, впрочем, как и на других лодках, отличался от экипажей надводных кораблей, особенно линкоров, давно не выходивших в море. Костяк экипажа составляли унтер-офицеры – люди степенные, здравомыслящие, не берущие все легко на веру, дисциплинированные, с уважением относящиеся к своим офицерам, которые удерживали матросов и не давали разбушеваться революционным страстям на лодке. Но с каждым днем это делать становилось все труднее. По флоту прокатилась какая-то вакханалия противоречивых приказаний и нелепых распоряжений. Казалось, матросы забыли, что идет война и

что есть еще воинский долг.

Общая ситуация в Севастополе оставалась напряженной. На флоте усиливались антиофицерские настроения. Начальник штаба Черноморского флота капитан 1-го ранга

М.И. Смирнов фиксировал: «Флот постепенно разлагается. Постоянно днем и ночью приходят известия о беспорядках в различных частях флота... Наиболее частая причина беспорядков заключалась в желании матросов разделить между собой казенные деньги или запасы обмундирования и провизии».

Но были и другие, не разделяющие подобные «революционные» настроения, сохраняющие понятия о дисциплине и долге службы. Так, 7 мая 1917 года газета «Крымский вестник» № 108 опубликовала Воззвание моряков Артиллерийской школы и Школы рулевых и сигнальщиков ко всем чинам Черноморского флота:

«Товарищи!

Родина в опасности и стоит на краю гибели!

Время не ждет. Эта опасность грозит потерей только что завоеванной свободы и самому существованию России и всех ее граждан...

Чтобы предотвратить неминуемую гибель, необходимо немедленно прекратить разрушительную работу под влиянием немецких агентов-шпионов (агитаторов-большевиков, ведущих антивоенную агитацию на германские деньги. —

А.Л.)...

Спасти свободную Россию без осуществления в ней порядка невозможно. Организованный флот и армия вас спасут от внешнего врага. При составлении этого воззвания нами получено воззвание товарищей с «Георгия Победоносца»...»

К сожалению, такие матросы были в меньшинстве.

Боевые действия наших надводных и подводных сил весной 1917 года привели к тому, что германские подводные лодки перестали появляться в центральной части Черного моря, но их стали замечать у берегов Кавказа. Вражеская подводная лодка «UB-14» потопила в 11 милях западнее Адлера наш парусник «Керасунд» водоизмещением 155 тонн, а через несколько дней эта же лодка высадила диверсионную группу из трех человек, которую вскоре задержали на побережье южнее Лазаревской.

Накануне похода на «Кашалоте» стало известно об этой германской лодке. Информация о том, что вражеская лодка находится в районе патрулирования «Кашалота», требовала от экипажа, в первую очередь от сигнальщиков, повышенной бдительности, особенно на переходе в надводном положении.

Ранним утром 30 мая 1917 года, когда побледневший небосклон окрасили первые лучи восходящего солнца и легкий ветер слегка рябил поверхность моря и гнал по небу белые облака, подводная лодка «Кашалот» вышла в очеред-

ной боевой поход к вражеским берегам. Погода благоприятствовала переходу. Следующие два дня море было спокойно, как зеркало. Не только никакой волны, но даже ряби не было. Полуденное солнце палило немилосердно, синее море ярко сверкало серебристой чешуей. Жара стояла в воздухе, но еще жарче было в стальных отсеках подводной лодки. И хотя люки были отдраены и работала втяжная вентиляция, в прочном корпусе стояла невыносимая жара. Несмотря на жару, старший инженер-механик лейтенант Виктор Александрович Брискин постоянно находился в отсеке кормовых дизель-моторов, контролируя вместе с моторным унтер-офицером 1 статьи Михаилом Гусевым работу дизель-моторов и, главное, следя за тем, чтобы не перегрелись фрикционные муфты, соединяющие кормовые дизель-моторы с валами. Одновременно моторный унтер-офицер 1 статьи Лобанов контролировал работу носового правого дизель-мотора, напрямую соединенного с динамо-машиной, ведущей зарядку аккумуляторных батарей...

В связи с повышенной температурой воздуха волновало лейтенанта В.А. Брискина и состояние аккумуляторных батарей. Он требовал от электрика-кондуктора Янчицкого постоянных докладов о состоянии носовой и кормовой групп батарей.

Минный офицер «Кашалота» лейтенант Петр Петрович Ярышкин также находился в прочном корпусе лодки, в пер-

вом отсеке вместе с минно-машинным кондуктором Григорием Даниленко и минно-машинным унтер-офицером 1 статьи Семеном Никишиным. Самодвижущиеся мины Уайтхеда были оружием весьма капризным, в том числе и к перепадам температуры, требовавшие за собой постоянного ухода.

В жаре центрального поста несли вахту рулевой боцман-мат Сергей Комендантов, боцман Самуил Колмыков и два матроса на вертикальном и горизонтальном рулях. Здесь же находился старший офицер лейтенант Сергей Владимирович Оффенбах. Всех измотала изнуряющая жара... С разрешения командира свободные от вахты подводники расположились прямо на верхней палубе, раздетые по пояс, кое-кто

свесив ноги за борт. Нос лодки разрезал форштевнем водную поверхность, белая пена с легким шипеньем проносилась вдоль бортов, а широкий след от винтов стлался за кормой. Весь день белое солнце сияло во весь горизонт. Море было пустынным... Офицеры и сигнальщики на мостике вдыхали чистый морской воздух – «Хорошо жить!»...

Но тишина в море обманчива, терять бдительность нельзя... Германская подводная лодка «UB-14», возвращающаяся от Кавказских берегов в Босфор, в первый день июня обнаружила и попыталась атаковать «Кашалот», но сигнальщик Василий Побережняк вовремя обнаружил германскую лодку, и «Кашалот» успел погрузиться.

Вдали на горизонте виднелась темная полоска турецкого берега, а вокруг сколько хватало глаз простиралось бескрайнее море. Прошли сутки, и 3 июня 1917 года сигнальщиками подводной лодки «Кашалот» в районе Амасто-Керемпе были замечены четыре турецкие шхуны с углем и две большие шхуны, направлявшиеся за углем. Подводная лодка артиллерийским огнем уничтожила эти шхуны.

...Темная ночь спустилась над морем. Небо и море слились в единое целое, и только светлая полоска на западе указывала на границу между ними. Сонная зыбь покачивала лодку... лейтенант Петр Ярышкин находился на мостике. Необъятное звездное небо над головой, вибрация палубы под ногами, шум рассекаемой носом лодки волны – Ярышкин ничего этого не слышал и не чувствовал: «Что за чудная ночь, какие яркие крупные звезды, какая фантастическая картина!» – проносилось у него в мыслях. Звездная южная ночь приняла его в свои объятия... Перед глазами развернулась во всю ширь горизонта грандиозная панорама, достойная кисти Айвазовского, где серебрилась величавая морская ширь, где сверху сияла луна и мерцали мириады звезд. Эта фантастическая ночь захватила его мысли и чувства целиком... Мечты Петра улетели к любимой Катюше. Он вспомнил ее, и сердце, казалось, остановилось и больно защемило в каком-то темном, нехорошем предчувствии...

На следующее утро, а утро было солнечным и тихим, по небу плыли легкие белые облака, темно-синяя, нежащаяся

под солнцем гладь моря спорила с небесной синевой, лодка ходко шла в надводном положении. В полдень яркое солнце палило по-летнему. Кругом ни одного паруса, ни одного дымка. Легкий бурун подымался у носа «Кашалота», растекался светлыми струйками, которые с шипением стекали с бортов...

Прошли еще сутки. На море стоял полный штиль. Легкая дымка покрывала турецкий берег. В этот день, 4 июня 1917 года, подводная лодка «Кашалот» предприняла попытку уничтожить артиллерийским огнем находившуюся в районе мыса Керемпе турецкую судоремонтную верфь с ремонтирующимися там судами. После того как артиллерийский обстрел верфи не дал нужного результата, судовой комитет, вопреки мнению командира, принял решение высадить десантную группу и подорвать взрывчаткой сооружения и склады верфи.

Командир «Кашалота» опытный офицер-подводник старший лейтенант Петр Константинович Столица понимал, что после обстрела верфи эффект внезапности потерян, что шлюпка с десантом будет встречена серьезным огнем с берега. Он был категорически против этой авантюры матросского судового комитета. Да и погода не способствовала десанту. Спокойное море, высокая облачность. Шлюпка будет видна с берега как на ладони. Но судовой комитет «Кашалота» все доводы командира не принял во внимание, как говорится, не услышал. В каком-то «революционном» порыве, а

скорее угаре, комитетчики проголосовали за десант.

Охотники (добровольцы. – А.Л.) в экипаже нашлись быстро. Так как посылать одних матросов было нельзя, то десант добровольно возглавил старший офицер «Кашалота» лейтенант Сергей Владимирович Оффенберг, а минный офицер лодки лейтенант Петр Петрович Ярышкин добровольно возглавил подрывную партию. С оружием и подрывными зарядами моряки погрузились в шлюпку. Шлюпка отвалила от борта лодки и под мощными гребками матросов, слегка покачиваясь, рывками пошла к турецкому берегу. Несколько минут было тихо, только слышался всплеск волн от ударов весел. Берег приближался... Шлюпка с группой десанта была обнаружена и подверглась сильнейшему обстрелу. Первой с берега ударила пулеметная очередь, затем защелкали винтовочные выстрелы. Охнув, съехал с банки один из матросов. Лейтенант Оффенберг, едва успев командовать «Огонь!», был ранен... Моряки из винтовок огрызались с носа шлюпки... Но новая пулеметная очередь застрочила с берега...

Десантная группа, понеся большие потери, возвратилась на лодку. Подводная лодка «Кашалот», имея убитого и раненых на борту, вынуждена была вернуться в Севастополь.

Как пишут исследователи В. Захар и В. Воробьев в статье «Георгиевские кавалеры Подплава Черного моря»: «4.06.17 г. судовой комитет ПЛ «Кашалот» принял авантюрное решение —

вопреки воле командира старшего лейтенанта П.К. Столица – высадить десант для уничтожения неприятельской верфи, корпусов, стоящих на стапелях, и складов судостроительных материалов в районе Керемпе-Амастро. Шлюпка с охотниками попала под жестокий обстрел пулеметов и винтовок неприятеля. Рулевой боцман С. Комендантов, будучи ранен в верхней трети бедра с раздроблением кости, продолжал управление шлюпкой кормовым веслом до возвращения шлюпки к лодке. ...Десант понес потери, был убит лейтенант П.П. Ярышкин».

О том же пишет А.М. Пожарский в книге «Подводное плавание в России 1834–1918 гг.»: «Во время обеспечения высадки десантной группы на шлюпке с ПЛ «Кашалот» на побережье противника убит (лейтенант П.П. Ярышкин. – А.Л.) при обстреле шлюпки с берега» и В.Я. Крестьянинов: «На шлюпке был убит минный офицер лейтенант П.П. Ярышкин».

Последняя запись в Послужном списке лейтенанта

П.П. Ярышкина:

«Погиб при исполнении боевого служебного долга».

Так оборвалась жизнь офицера-подводника Черноморского Подплава минного офицера подводной лодки «Кашалот» Петра Петровича Ярышкина, кавалера орденов Святого Станислава 3 ст. с мечами и бантом, Святой Анны 3 ст.

с мечами и бантом, Святой Анны 4 ст. с надписью «За храбрость», Георгиевского оружия «За храбрость». Последним орденом – орденом Св. Станислава 2 ст. с мечами «за мужество, доблесть и распорядительность проявленные в делах против неприятеля 01.08.1916 по 27.02.1917» лейтенант П.П. Ярышкин был награжден в июле 1917 года ПОСМЕРТНО.

Так оборвалась жизнь лейтенанта Ярышкина Петра Петровича. На этом обрывается и эта книга...