

A potentia ad actum. От возможного — к действительному

ТЕХНИКА МОЛОДЕЖИ 11-12/2016

12+

Взятие Крыма

Тайны генерала Врангеля
и командарма Фрунзе



11-12/2016
ОРУЖИЕ

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

Совместный спецвыпуск журналов
«Техника — молодёжи»
и «Оружие» в рамках проекта
Крымский «Мост»

СПЕЦВЫПУСК КРЫМСКИЙ «МОСТ»

№11–12 (1003) 2016

ВЗЯТИЕ КРЫМА.

**ТАЙНЫ ГЕНЕРАЛА ВРАНГЕЛЯ
И КОМАНДАРМА ФРУНЗЕ**

Периодичность – 16 номеров в год

Главный редактор

Александр Николаевич
Перевозчиков

Редактор выпуска

Михаил Бирюков

Зам. главного редактора

Валерий Поляков

Ответственный секретарь

Константин Смирнов

Дизайн и вёрстка

Михаил Рульков

Корректор

Людмила Емельянова

Учредитель и издатель:

ЗАО «Корпорация «ВЕСТ»,
Москва, ул. Петровка, д. 26

Адрес издателя и редакции:

«Техника – молодёжи»:
Москва, ул. Лесная, д. 39, оф. 307

Для писем:

127055, Москва, а/я 86 ТМ

tns_tm@mail.ru

тел.: (495) 234-16-78; (499) 978-51-18

Рассылка по почте:

shop@tm-magazin.ru;

Реализация и реклама:

тел.: (495) 234-16-78; (499) 978-51-18

reklama@tm-magazin.ru;

real@tm-magazin.ru

Свидетельство о регистрации СМИ:

«Техника – молодёжи»

ПИ № ФС 77-42314 выдано

Роскомнадзором 11.10.2010.

Общедоступный выпуск

для небогатых. Издаётся

при финансовой поддержке

Федерального агентства по печати

и массовым коммуникациям.

«Оружие» ПИ № ФС 77-42315

выдано Роскомнадзором 11.10.2010.

© Александр Широкопад

(текст, подбор иллюстраций)

© «Техника – молодёжи»

11-12/2016 – ISSN 0320-331X

© «Оружие»

11-12/2016 – ISSN 1728 9203

Отпечатано в ООО «Типографский

комплекс «Девиз». 199178, Санкт-

Петербург, В. О., 17-я линия, д. 60,

помещение 4Н.

Заказ №

Подписано в печать: 21.10.2016.

Выход в свет: 27.10.2016.

Тираж: 32 500 экз.

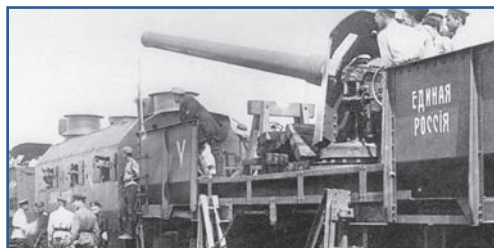
Цена свободная.

Содержание

Вместо предисловия.....2



Глава 1. Перекопские «ужасы»3



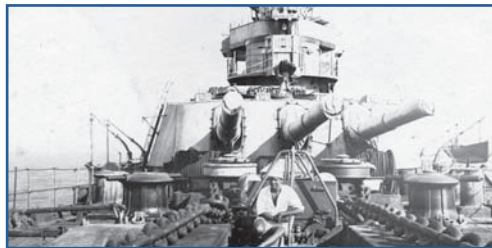
Глава 2. Врангель мог, но не пожелал защищать Крым? 12



Глава 3. Великий исход.....20



Глава 4. От Босфора до Бизерты.....30



Глава 5. Попытки возвращения Бизертской эскадры38



Глава 6. Великая распродажа...45



Глава 7. Орудийный бизнес инженера Клягина49



Итог58

Уважаемые читатели!

В очередном спецвыпуске Крымский «мост» (см. также ТМ № 7-8; 15-16 за 2015 г. и № 3/2016). рассказывается о завершающей Гражданскую войну кампании – взятии Красной армией Крыма, об эвакуации с полуострова войск под командованием генерала Врангеля и беженцев, о дальнейшей судьбе кораблей российского флота, вооружений, а также людей, навсегда покинувших родину. Поскольку тема интересна читателям и «Техника – молодёжи» и «Оружие», мы выпускаем совместный специальный выпуск «Взятие Крыма. Тайны генерала Врангеля и командарма Фрунзе». Тем подписчикам, которые получают оба журнала, мы в качестве компенсации подарим любую книгу или журналы, выпущенные нашим Издательским Домом (см. рекламу наших книг в «ТМ» и «Оружии») стоимостью до 300 р., включая пересылку. Для получения компенсации направьте в адрес редакции заявку, а также копии подписных документов на оба журнала на одно лицо одновременно.

Главный редактор журналов «Техника – молодёжи» и «Оружие»
Александр Перевозчиков



Взятие Крыма

Тайны генерала Врангеля и командарма Фрунзе

...Хромой красноармеец с ликом сонным,
В воспоминаниях морщина лоб,
Рассказывает важно о Будённом,
О том, как красные отбили Перекоп.
«Уж мы его — и этак и раз-этак, —
Буржуя энтото... которого... в Крыму...»
И клёны морщатся ушами длинных веток,
И бабы охают в немую полутьму...

Сергей Есенин, «Русь советская»



Поговорим о загадках Гражданской войны. Существовали ли неприступные укрепления белых на Перекопе? Мог ли генерал Врангель отстоять Крым в ноябре 1920 г. и почему он этого не сделал? Зачем, взяв Перекоп, Михаил Фрунзе приказал 1-й и 2-й Конным армиям встать на трёхдневный отдых? Куда подевалась армада из 140 кораблей, которые белые увели из Крыма? Какую роль сыграли орудия врангелевской эскадры во... Второй мировой войне?

Вместо предисловия

Сейчас о Крымской эпопее Правителя и Главнокомандующего Вооружёнными Силами на Юге России генерал-лейтенанта Петра Врангеля пишут так, как будто она произошла где-нибудь вчера или позавчера, а не почти век назад. Известно, скажем, что «Чёрный барон», прозванный так за любовь к кавказской форме чёрного цвета, провёл на полуострове земельную реформу. Не подлежали разделу только барские усадьбы, монастырские и церковные земли. Но объяснений о том, какие земли считать усадьбами, не было. При этом за полученную землю крестьянин должен был платить компенсацию в течение долгих 25 лет. Наконец, собственник перед отчуждением земли имел право её продать. Так что реформа была традиционная. Но вот ещё такая подробность: 26 октября 1920 г. на второй день штурма Перекопа Врангель специальным приказом объявил в Крыму украинский язык наряду с русским «общегосударственным». Это для тех, кто любит говорить о великорусском национализме Белой гвардии.

Кто-нибудь протестовал в Крыму против власти Главнокомандующего? Никто. Крымские татары как жили до Врангеля, так жили при нём и продолжали жить при Советам. Вне немногочисленных крымских городов хозяйничали партизаны всех мастей — зелёные, красная повстанческая армия Мокроусова, белые партизаны штабс-капитана Орлова (около 3000 бойцов) и пр.

А потом не стало врангелевской армии, и красные, если верить документам, уничтожили... четверть населения полуострова. Именно так! В Википедии говорится, что «по официальным данным» в Крыму было расстреляно 56 тысяч белых офицеров. Есть данные о расстреле 120 и даже 150 тысяч.

Новот закавыка, на 1 июля 1920 г. у Врангеля состояло всего 55 тысяч штыков и сабель. Позже большинство из их владельцев были убиты

в боях или отплыли в Константинополь. Фактически красные казнили 4550 человек из тех, кто остался. Это немало, но зачем умножать эти преступления?

Почему обе стороны в унисон лгали о грандиозных укреплениях на Перекопе? Почему Советы дали спокойно эвакуировать-

ся тем, кто не захотел оставаться с ними на одной земле? Что произошло со 140 русскими кораблями и судами, угнанными в Константинополь? Куда подевались корабельная артиллерия и многие десятки орудий, вывезенных из Крыма? Вопросов остаётся много. Попробуем разобраться.

Правителя и Главнокомандующаго Вооруженными Силами на Югѣ Россіи.

№ 3226

20-ю Мая 1920 года

г. Севастополь.

Русская Армія идетъ освобождать отъ красной нечисти Родную землю.

Я призываю на помощь мнѣ Русскій Народъ.

Мною подписанъ законъ о волостномъ земствѣ и возстановляются земскія учрежденія въ занимаемыхъ Арміей областяхъ.

Земля казенная и частновладельческая сельско-хозяйственнаго пользованія распоряженіемъ самихъ волостныхъ земствъ будетъ передаваться обрабатывающимъ ее хозяевамъ.

Призываю къ защитѣ Родины и мирному труду русскихъ людей и общаю прощеніе заблудшимъ, которые вернутся къ намъ.

Народу — землѣ и вся въ устроеніи государства.
Землѣ — Волею народа поставленный Хозяинъ.
Да благословитъ насъ Богъ!

Генералъ Врангель.

Типографія Политической Части Штаба Главнокомандующаго В. С. Ю. Р.

Глава 1

Перекопские «ужасы»

О боях за Крымский перешеек говорилось в десятках книг и сотнях статей советских и эмигрантских авторов. Но, читая их, невозможно не вспомнить поговорку: «за деревьями не видно леса». Что же произошло на самом деле? То ли Врангель действительно построил мощные фортификационные сооружения, то ли белая армия отступила с Каховского плацдарма и закрепилась на перешейке на временных укреплениях полевого типа? Это совсем не одно и то же.

В середине октября генерал Врангель, осмотрев Перекопские укрепления, заявил находившимся при этом иностранным представителям: «Многое сделано, многое предстоит ещё сделать, но Крым и ныне уже для врага неприступен».

Увы, барон выдавал желаемое за действительное.

Постройкой укреплений на Перекоп-Сивашской позиции руководил генерал Я.Д. Юзефович. Обратим внимание на его карьеру. С 1901 по 1914 г. Юзефович служил в общевойсковых штабах, где ни артиллерией, ни фортификацией не занимался. А затем командовал конными частями в царской и белой армиях. Разбитый красными 27 июня 1919 г. под Орлом, он был отправлен Деникиным в резерв. После захвата Врангелем власти в Крыму Юзефовича назначают командовать строительством укреплений на Перекопе. 25 мая Якова Давыдовича перевели в артиллерию, а в сентябре 1920 г. он благополучно отправился в Париж.

Юзефовича сменил генерал-лейтенант М.В. Макеев. С армейской своей юности он был артиллеристом, а затем также состоял при штабах. С 8 ноября 1918 г. генерал — член правления завода «Кубаноль». Главное — оба были близки к Врангелю.

Ещё в июле 1920 г. Макеев в рапорте на имя начальника штаба Врангеля генерала П.Н. Шатилова докладывал, что чуть ли не все капитальные работы по укреплению Перекопа производятся в основном на бумаге, поскольку стройматериалы поступают «в аптекарских дозах». Ни землянок, ни блиндажей, где могли бы укрываться войска в осенне-зимний период, на перешейке практически не было.

Руководитель французской военной миссии генерал Бруссо, с 6 по 11 ноября (н. с.) осмотревший Чонгарские укрепления, в докладе военному министру Франции писал: «...программа позволила мне посетить расположение казачьей дивизии в Таганаше и трёх батарей, расположенных у железнодорожного моста через Сиваш. Это следующие батареи:

- два 10-дюймовых орудия к востоку от железной дороги;

- два полевых орудия старого образца на самом берегу Сиваша;



П.Н. Врангель и А.П. Богаевский на молебне

— орудия калибром 152 мм Кане немного позади от предыдущих.

Эти батареи показались мне очень хорошо обустроенными, но мало соответствующими, за исключением полевых орудий, роли, которую войска должны были сыграть в предстоящих боях. Батарея 10-дюймовок располагала бетонированными укрытиями и насчитывала не менее 15 офицеров среди личного состава. Её огонь был хорошо подготовлен и мог бы достойно вписаться во всю организацию артиллерийского огня, в которой оборона позиций с близкой дистанции осуществлялась бы полевыми орудиями. Но именно этих орудий и не хватало! Так же слабо была организована огневая поддержка пехоты. На берегу Сиваша, вблизи каменной насыпи железной дороги, находилось примерно до роты личного состава; ближайшие воинские подразделения располагались в пяти верстах отсюда, в Таганаше. На сделанное мною замечание мне ответили, что недостаток оборудованных позиций вынудил отвести войска в места, где они могут получить укрытие от холода.

Следует согласиться, что температура оставалась очень низкой в начале декабря, что солдаты были очень плохо одеты, что не хватало дров, как всегда в Крыму.

Рельеф местности в остальном облегчал оборону, несмотря на плохое расположение войск. С этой точки зрения, Крым сообщается с континентом только посредством плотины и железнодорожного моста (взорван). Конечно, через Сиваш имеются броды, однако берег представляет собой глинистую гору высотой от 10 до 20 м, абсолютно непреодолимую.

В дивизии, которую я видел в Таганаше, не царила уверенность в победе. Главнокомандующий сказал мне, что казаки не годились для этой позиционной войны и что их лучше отвести в тыл и реорганизовать в более серьёзные подразделения. Личный состав дивизии имел столько же бойцов в тылу, сколько и на переднем крае.

Тем временем я пересёк три линии обороны, оборудованные в тылу Сиваша; первые две из них представляли собой ничтожную сеть укреплений, третья линия была немного более серьёзной, но все они были расположены в одну линию, без фланговых позиций, на склонах, обращённых к противнику, или на самом гребне холма, слишком близко одна от другой (от 500 до 800 м) и не имели никаких окопов в глубине».

Тут необходимо внести уточнение в доклад Бруссо. Уже в XXI в. крымские поисковики исследовали остатки двухорудийной 10-дюймовой (254-мм) врангелевской батареи, расположенной рядом с железной дорогой в 2,5 км севернее посёлка Солёное Озеро. Картина такова. Пол орудийных дворики забетонирован, основания отсутствуют, все металлические детали демонтированы сборщиками металлолома. Орудийные дворики заглублены на метр по сравнению с окружающей местностью и окружены невысоким земляным валом. Расстояние между орудиями 138 м. Найдены остатки кирпичной казармы. Судя по разнородности кирпича, он взят из разрушенных домов в соседнем селении.

Итак, самая мощная батарея Врангеля представляет собой укрепление полевого типа, защищённое лишь от осколков снарядов и шрапнели. Но заметим, что место батареи выбрано грамотно: за обратным скатом холма на берегу Сиваша.

Помимо этой 254-мм батареи, поисковики не обнаружили никаких врангелевских укреплений. При том, что стены древних турецких укреплений сохранились хорошо. Окопы и иные деревоземляные укрепления полевого типа 1920, 1941 и 1944 гг. различить практически невозможно.

А вот что писал об укреплениях Перекопа журналист Г.В. Немирович-Данченко, сын известного театрального режиссёра. Замечу, что он был не просто журналистом, а начальником отдела печати Правительства Юга России, то есть руководителем белой пропаганды. В эмиграции он стал поначалу «сменовеховцем», затем попал в окружение Гитлера и параллельно... был масоном 3-й степени ложи «Свободная Россия».

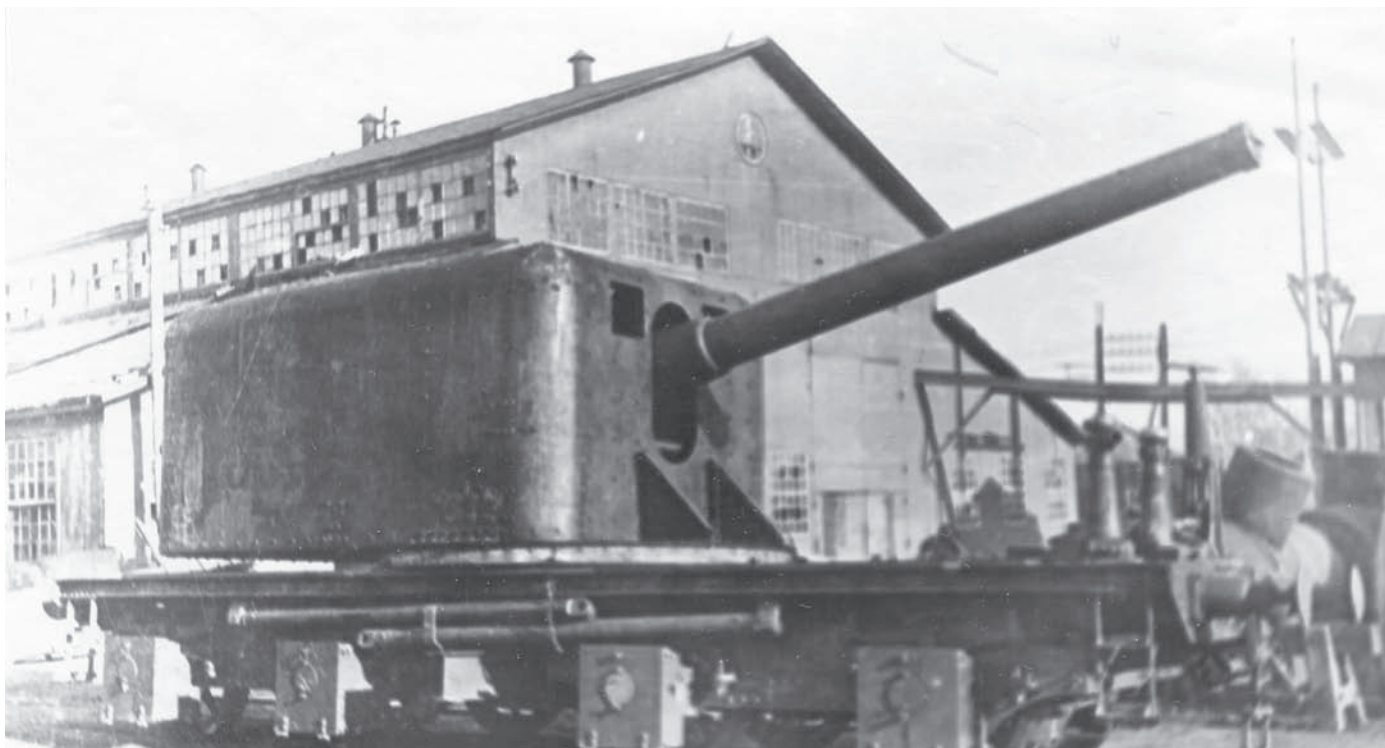
«Неприступные позиции» у Перекопа оказались без надёжных закрытий (бетонные), без помещений для гарнизона, (а населённых пунктов поблизости не было), без наблюдательных для артиллерии пунктов, без ходов сообщения, без связи, без серьёзных искусственных препятствий. Некоторые важные пункты совсем не были укреплены. Все окопы слабой профили. Были установлены тяжёлые орудия без прицелов, а для полевой артиллерии места не выбраны».

Думаю, не надо объяснять, почему советские военные историки значительно преувеличивали мощь укреплений белых. Тем не менее стоит привести и их точку зрения. Поскольку вопрос о возможностях обороны на Перекопке оказался очень важен, и не столько для Гражданской, сколько для... Великой Отечественной войны.

«Основная линия обороны Перекопских позиций была создана на искусственно насыпанном старинном Турецком валу, имевшем ширину у основания свыше 15 м и высоту



Укрепления Перекопа. Это не Врангель, это турки



203-мм установка на бронепоезде № 84

8 м и пересекавшем перешеек с юго-запада на северо-восток. Протяжённость вала достигала 11 км. На валу были оборудованы прочные убежища, окопы, пулемётные гнёзда, а также огневые позиции лёгких орудий для стрельбы прямой наводкой. Перед валом находился ров шириной 20–30 м и глубиной 10 м. На всём протяжении перед укрепленной позицией было установлено проволочное заграждение в 5–6 рядов кольев. Все подступы к проволочным заграждениям и рву фланкировались пулемётным огнём.

Второй рубеж укреплений на Перекопе проходил северо-западнее Ишуня, в 20–25 км юго-восточнее и южнее Турецкого вала. На этой позиции было построено 4–6 линий окопов с проволочными заграждениями и долговременными оборонительными сооружениями.

За Ишуньскими позициями располагалась дальнбойная артиллерия, способная держать под огнём всю глубину обороны. Плотность артиллерии на Перекопских позициях составляла 6–7 орудий на 1 км фронта. На Ишуньских позициях имелось около 170 орудий, которые усиливались огнём артиллерии 20 кораблей с моря. Об этих кораблях мы ещё поговорим.

Позиции Литовского полуострова полностью построеной закончены не были. Они состояли из окопов и на отдельных участках имели проволочные заграждения.

Чонгарские укрепления были ещё более неприступными, поскольку сам Чонгарский полуостров соединяется с Крымом узкой дамбой шириной в несколько метров, а Сивашский железнодорожный и Чонгарский шоссейный мосты были разрушены белыми.

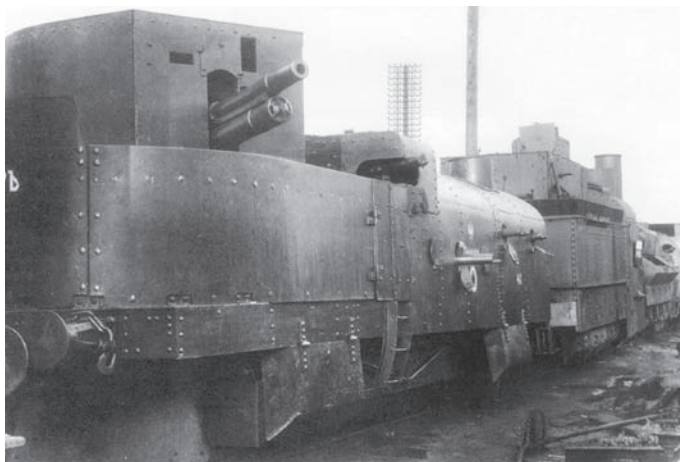
На Таганашском полуострове противник создал две укрепленные полосы, а на Тютю-Джанкойском — шесть укрепленных рубежей. Все укрепленные рубежи состояли из системы окопов (на ряде участков, соединённых в

сплошные траншеи), пулемётных гнёзд и блиндажей для укрытия живой силы. На всех участках были построены проволочные заграждения. На Арабатской стрелке противник подготовил шесть укрепленных рубежей, пересекавших стрелку по фронту. Чонгарский перешеек и Арабатская стрелка имели незначительную ширину, что затрудняло манёвр наступающих войск и создавало преимущества для оборонявшихся. Чонгарские позиции были усилены большим количеством артиллерии, бронепоездами и другой техникой».

Действительно, белые бронепоезда сыграли важную роль в обороне Крыма. К 1914 г. в Крым вела только одна железнодорожная линия Сальково — Джанкой, проходившая через Чонгарский полуостров и Сиваш. В 1916 г. была введена в строй линия Сарабуз — Евпатория. А в 1920 г. белые достроили ветку Джанкой — Армянск, чтобы иметь возможность доставлять технику и войска к Перекопу. Понятно, что этого было мало. Следовало построить несколько рокадных (параллельные фронту) железных дорог вблизи перешейка для переброски войск и действий бронепоездов.

К октябрю 1920 г. красные имели у Перекопа 15 (!) бронепоездов. Но известно лишь об использовании двух из них — бронепоездов № 84 и № 4. Бронепоезд № 84 построен в конце 1919 г. — начале 1920 г. в Сормово. В его состав входили две бронеплощадки с 203-мм корабельными пушками, созданные на базе 16-осной и 12-осной платформ. Проявлял активность и бронепоезд № 4 «Коммунар», в составе которого было четыре бронеплощадки. На одной из них стояла 152-мм гаубица, а на других — по одной 107-мм пушке обр. 1910 г.

Оба бронепоезда курсировали в районе станции Сальково в 16 км севернее станции Чонгар. Далее пути были разобраны белыми, а мост через Сиваш взорван.



Бронепоезд «Офицер»

Куда большую роль сыграли белые бронепоезда. К этому времени Врангель располагал тяжёлыми бронепоездами «Единая Россия», «Иоанн Калита» и лёгкими «Офицер», «Святой Георгий Победоносец», «Волк» и «Дмитрий Донской».

Лёгкий бронепоезд «Офицер» прибыл утром 28 октября на узловую станцию Джанкой. По приказанию начальника штаба 1-го корпуса он пошёл оттуда на станцию Таганаш, примерно в 20 верстах от Джанкоя, для участия в обороне Сивашских позиций.

29 октября в 9 утра «Офицер» вышел на Сивашскую дамбу в составе одной бронеплощадки с двумя 3-дюймо-

выми пушками, одной площадки с 75-мм пушкой и небронированного паровоза. Несмотря на огонь стоявших в укрытии на противоположном берегу батарей красных, «Офицер» двинулся к мосту. Когда бронепоезд был в 320 м от моста, под его второй предохранительной площадкой взорвался фугас. Взрывом был вырван кусок рельса длиной около 60 см. По инерции через взорванное место проскочила одна бронеплощадка и тендер паровоза. Остановившийся бронепоезд картечью и пулемётным огнём частью перебил, частью разогнал красных, находившихся у взорванного моста. Затем «Офицер» открыл огонь по позициям артиллерии противника, также продолжавшей его обстреливать.

Несмотря на повреждённые пути, «Офицеру» удалось вернуться к своим окопам. Там он оставался до часу дня, маневрируя под огнём. После этого, по приказанию начальника группы бронепоездов полковника Лебедева, «Офицер» отошёл на станцию Таганаш.

В это время части красных прорвались по Чонгарскому полуострову и вели наступление с востока, в обход Таганаша. «Офицер» обстреливал их колонны, наступавшие со стороны селения Абаз-кирк. Огнём белых бронепоездов (в том числе и тяжёлого бронепоезда «Единая Россия»), а также позиционной и полевой артиллерии, красные, атаковавшие большими силами, были к вечеру остановлены южнее селения Тюп-Джанкой. До темноты бронепоезд «Офицер» оставался на станции Таганаш.



На пропагандистских плакатах барон Врангель был страшен!

Вечером 29 октября «Офицер» снова пошёл на Сивашскую дамбу, но вскоре вернулся назад и встретился с бронепоездом «Единая Россия». Затем оба бронепоезда двинулись к дамбе. «Единая Россия» шёл позади «Офицера» на расстоянии чуть более 200 м. Не доезжая полукилометра до линии передовых окопов белых, капитан Лабович остановил «Офицер», так как получил предупреждение от проходившего в это время по полотну железной дороги офицера Феодосийского полка, что красные, по-видимому, готовятся подорвать путь, так как были слышны удары кирки по рельсам. «Офицер» стал медленно отходить, чтобы обнаружить место подкопа.

Внезапно под предохранительными площадками следовавшего сзади бронепоезда «Единая Россия» раздался взрыв. Две предохранительные площадки взлетели на воздух. Состав откатился назад по рельсам на расстояние около полуверсты. В образовавшуюся от взрыва яму провалилась задняя площадка с 75-мм пушкой бронепоезда «Офицер», который не успел затормозить. «Офицер» остановился. Тогда, в полной темноте, красные открыли по бронепоездам огонь из семи пулемётов, стоявших с левой стороны железнодорожного полотна.

«Единая Россия» открыл ответный огонь. На «Офицере» два орудия не действовали: задняя 75-мм пушка не могла стрелять из-за наклона боевой площадки, провалившейся в яму, а у средней трёхдюймовой пушки не хватало номеров расчёта. Поэтому «Офицер» открыл огонь только из одного головного трёхдюймового орудия и всех пулемётов.

Через несколько минут красные, а это были бойцы 264-го полка 30-й дивизии, пошли в атаку на бронепоезда. С криками «ура» они стали забрасывать гранатами бронеплощадки «Офицера». Однако к этому моменту его команда уже перебежала на бронепоезд «Единая Россия», который отправился на станцию Таганаш.

В тот же день, 29 октября, с 7 часов утра, находившиеся на Ишуньской ветке бронепоезда «Дмитрий Донской» и «Святой Георгий Победоносец» вступили в бой с наступающими красными частями и сдерживали продвижение противника со стороны Карповой Балки. Около полудня «Дмитрий Донской» был подбит. Его бронеплощадки получили настолько серьёзные повреждения, что бронепоезд

не смог продолжать бой и отошёл в сторону узловой станции Джанкой.

Бронепоезд «Святой Георгий Победоносец» остался один. Однако ему удалось сдерживать наступление красных до тех пор, пока отступавшие войска не вышли на большую Симферопольскую дорогу. Затем «Святой Георгий Победоносец» отошёл на станцию Ишунь и оттуда отражал атаки красной конницы, которая пыталась начать преследование белых частей.

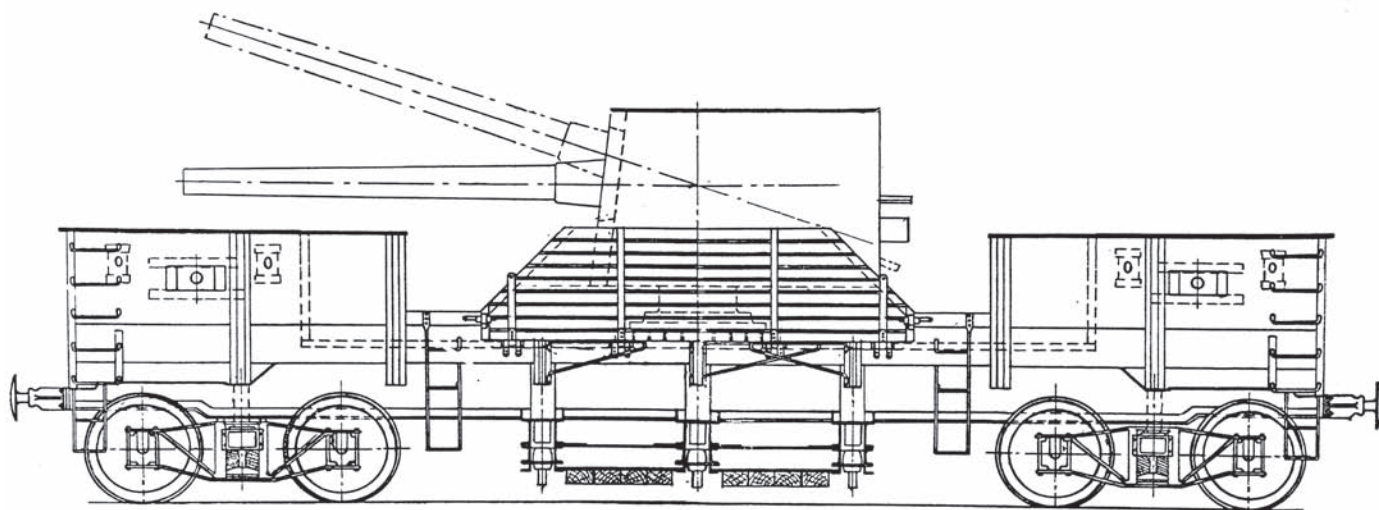
При отходе бронепоезда сошла с рельсов одна предохранительная площадка. Поздно вечером примерно в двух верстах от узловой станции Джанкой произошло столкновение составов бронепоездов «Святой Георгий Победоносец» и «Дмитрий Донской». Бронеплощадки при этом не пострадали, сошли с пути лишь вагон резерва бронепоезда «Святой Георгий Победоносец» и три вагона-мастерские, которые были прицеплены к «Дмитрию Донскому».

Видимо, в ту же ночь бронепоезд «Иоанн Калита»¹ прошёл через станцию Джанкой на Керчь, имея задачей прикрывать отход в сторону Керчи частей Донского корпуса.

Утром 30 октября бронепоезд «Святой Георгий Победоносец», присоединив к себе одну боевую площадку бронепоезда «Единая Россия», двинулся вместе с резервом со станции Джанкой в сторону Симферополя. Примерно в пяти верстах к югу от Джанкой состав резерва бронепоезда был брошен, так как оказалось, что его паровоз не успел получить снабжения.

Бронепоезд «Единая Россия» оставил станцию Таганаш последним. Когда «Единая Россия» подошёл к станции Джанкой, ему пришлось остановиться и ждать починки повреждённого пути. Состав двинулся дальше, когда уже часть Джанкой была занята красными. На разъезде к югу от станции Джанкой бронепоезда «Святой Георгий Победоносец» и «Единая Россия» соединились и пошли дальше соединённым составом.

¹ Старый бронепоезд «Иоанн Калита» был брошен 12 марта 1920 г. На его базе был сформирован красный бронепоезд № 40. Новый бронепоезд «Иоанн Калита» был сформирован в начале лета 1920 г. в Крыму на базе 2-й батареи 1-го дивизиона тяжёлой артиллерии.



152/45-мм пушка Кане, поставленная на железнодорожную платформу. Входила в состав белых бронепоездов



Бронепоезд «Иоанн Калита»

Около 2 часов дня 30 октября бронепоезда подошли к станции Курман-Кемельчи, что в 25 верстах к югу от Джанкоя. В это время неожиданно появилась красная конница, которая шла со стороны Ишуньских позиций в обход отступающих войск белых. Соединённые бронепоезда открыли огонь по наступающим, отбросили их и дали возможность частям белых в порядке отойти.

При дальнейшем движении к Симферополю соединённым бронепоездам белых преградило путь препятствие из наваленных камней и шпал. По бронепоездам открыла огонь четырёхорудийная батарея красных, при этом их конница находилась в тысяче шагов от железнодорожного пути.

Красные кавалеристы двинулись в атаку на бронепоезда, но были отброшены с большими потерями. При дальнейшем отходе командам бронепоездов приходилось несколько раз расчищать путь от завалов, которые красные успевали набрасывать. К ночи на станцию Симферополь прибыли бронепоезд «Дмитрий Донской» и состав резерва бронепоезда «Офицер». Позднее в Симферополь пришли соединённые бронепоезда «Святой Георгий Победоносец» и «Единая Россия».

В 11 часов 31 октября «Святой Георгий Победоносец» последним отошёл со станции Симферополь. По прибытии на станцию Бахчисарай был спущен на её северных стрелках паровоз. Затем, по приказанию командующего 1-й армией генерала Кутепова был взорван железно-

рожный мост через реку Альму и сожжён мост на шоссе. Ночью был получен приказ отходить в Севастополь для погрузки на суда.

На рассвете 31 октября бронепоезд «Дмитрий Донской» и состав резерва бронепоезда «Офицер» подошли к станции Севастополь и остановились близ первых пристаней. Дальше двигаться было нельзя, так как на повороте сошла с рельсов боевая площадка «Дмитрия Донского», и требовалась починка пути.

Между тем, были получены сведения, что у соседней пристани уже производится погрузка войск на пароход «Саратов». На этот пароход была принята команда бронепоезда «Грозный», которая перед посадкой привела в негодность только что полученные из ремонта орудия и сбросила в море их замки.

Около 9 часов утра 1 ноября бронепоезда «Святой Георгий Победоносец» и «Единая Россия» дошли до Севастополя, в районе Килен-бухты. По пути была намеренно испорчена материальная часть на бронеплощадках. Около 10 часов было произведено крушение для того, чтобы составы не достались красным в целом виде. Для этого бронепоезда «Святой Георгий Победоносец» и «Единая Россия» были направлены возможно быстрым ходом навстречу друг другу...

Команда бронепоезда «Святой Георгий Победоносец» с шестью пулемётами погрузилась на пароход «Бештау». Команда «Единой России», прибывшая на

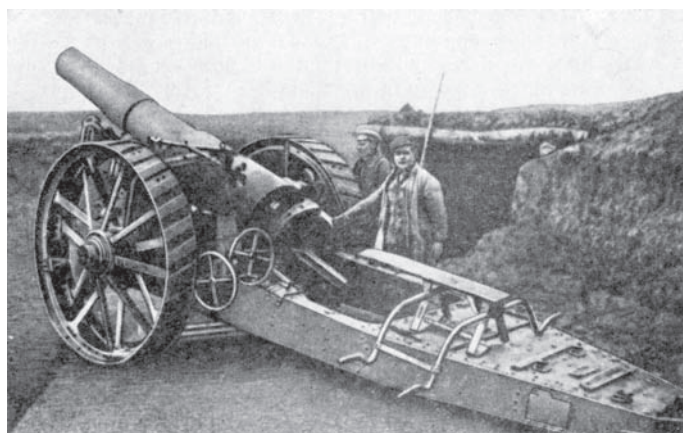
боевой части, была погружена туда же. Часть команды, находившаяся в составе резерва, погрузилась ранее на пароход «Херсон».

Тяжёлый бронепоезд «Иоанн Калита» прибыл 1 ноября в Керчь, прикрывая шедшую в арьергарде Донского корпуса бригаду генерала Фицхелаурова. Так как не было разрешено взорвать боевой состав бронепоезда, то его матчасть была приведена в негодность без взрыва. В ночь на 2 ноября команда «Иоанна Калиты» была погружена на плавсредство «Маяк номер 5-й».

Бронепоезд «Дмитрий Донской» прибыл 2 ноября в Керчь, где уже находился лёгкий бронепоезд «Волк». Команды этих двух бронепоездов сняли замки с орудий и испортили матчасть на боевых площадках, после чего погрузились на суда.

Сколько точно имелось орудий на Перекопско-Сивашской позиции, неизвестно. Данных нет в исторической литературе, не удалось найти их и в архивах. Правда, обнаружилось дело о вывозе тяжёлых орудий белых с Перекопских позиций в конце 1924 г. Там речь шла о трёх 203-мм английских гаубицах МК VI, восьми 152/45-мм пушках Кане, двух 152-мм крепостных пушках в 190 пудов и четырёх 127-мм английских пушках.

Судя по всему, английские 120-мм пушки и 203-мм гаубицы были установлены на Перекопе и Ишуньских позициях только перед самым подходом Красной армии. На фото 8-дм гаубиц на Ишуньских позициях хорошо видно, что орудия установлены в земляных окопах глубины



203-мм британская гаубица на Ишуньских позициях

около 1,5 м, причём окопы даже не обшиты, как это положено, досками.

Предварительная разведка красных показала, что противник имел на Арабатской стрелке сравнительно слабую оборону, а восточное побережье полуострова охранялось лишь конными дозорами.

Для безопасного движения войск по Арабатской стрелке необходимо было обеспечить операцию со стороны Азовского моря, где действовала флотилия мелких судов противника. Эта задача была возложена на Азовскую флотилию, находившуюся в Таганроге. Однако Азовская флотилия из-за льда, сковавшего Таганрог-

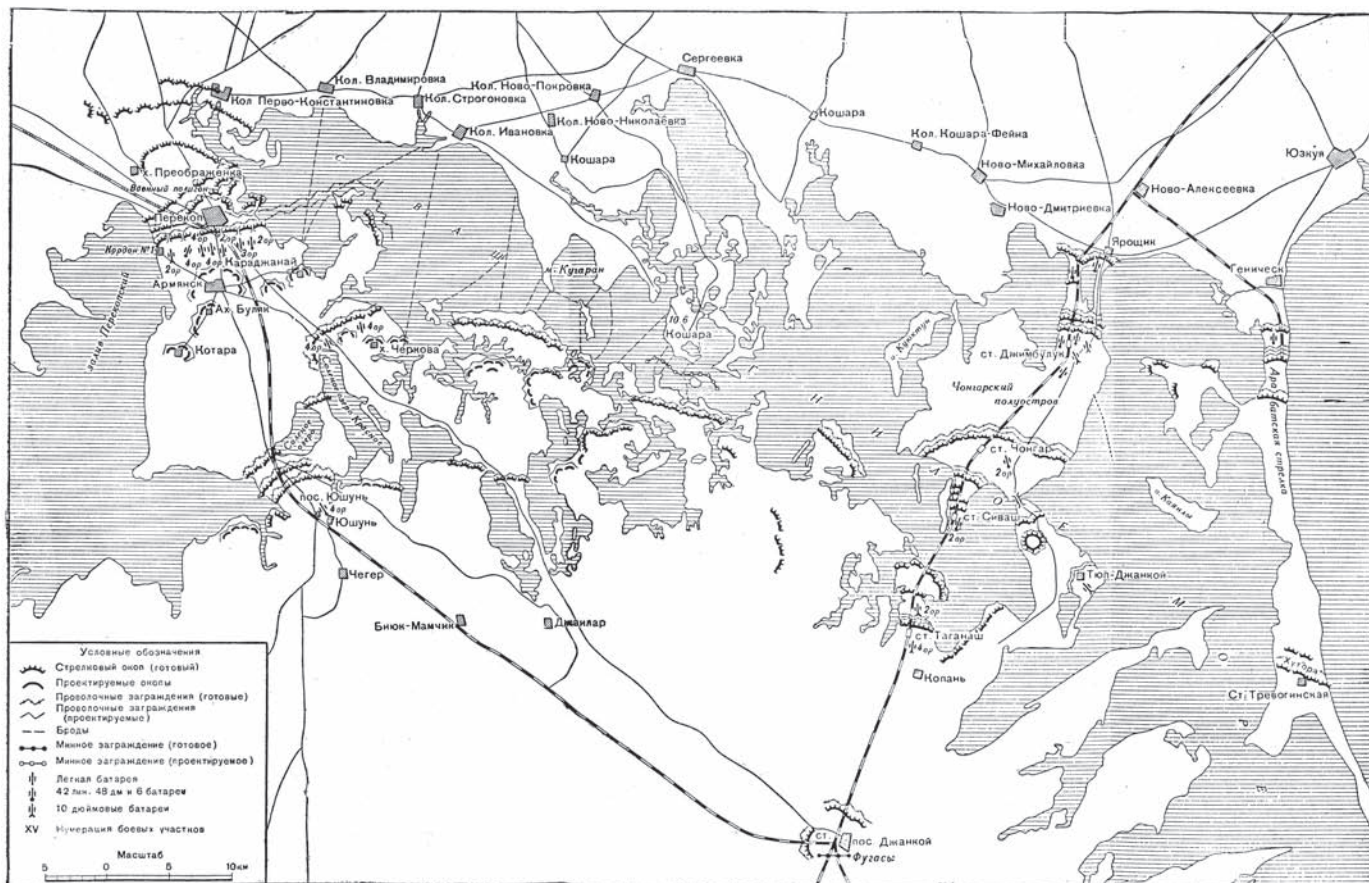


Схема крымских укреплений армии Врангеля

скую бухту в начале ноября, не смогла прибыть в район Геническа. Поэтому М.В. Фрунзе отказался от первоначального плана использования Арабатской стрелки для главного удара и принял новое решение. Оно сводилось к тому, что 6-я армия должна была не позднее 8 ноября силами 15-й и 52-й стрелковых дивизий, 153-й бригады 51-й дивизии и отдельной кавалерийской бригады переправиться через Сиваш на участке Владимировка, Строгановка, мыс Кугаран и нанести удар в тыл противнику, занимавшему Перекопские укрепления. Одновременно 51-я дивизия должна была атаковать позиции белых с фронта. Для развития успеха сюда подтягивались 1-я и 2-я Конные армии. Начало операции намечалось в ночь с 7 на 8 ноября.

Войска 4-й армии должны были прорвать Чонгарские укрепления.

Таким образом, войска Южного фронта наносили удар на двух направлениях с концентрацией сил на правом крыле фронта, где решалась главная задача операции.

В ударной группе 6-й армии, предназначавшейся для форсирования Сиваша и действий в обход Перекопских укреплений, было сосредоточено 36 лёгких орудий 52-й дивизии. Это давало тройное превосходство над артиллерией Кубано-Астраханской бригады генерала Фостикова, занимавшей Литовский полуостров и имевшей всего 12 орудий.

Для непосредственной артиллерийской поддержки первого эшелона войск, которые должны были форсировать Сиваш, от 1-го и 2-го дивизионов 52-й стрелковой дивизии было выделено два взвода сопровождения. Эти взводы для оказания им помощи при движении через Сиваш получили по полуроте стрелков каждый. Остальная артиллерия ударной группы занимала огневые позиции в районе Владимировки и Строгановки с задачей поддерживать наступление пехоты огнём батарей с северного бе-

рега Сиваша. После овладения ударной группой 1-й линии укреплений Литовского полуострова планировалось перемещение 1-го и 2-го дивизионов на полуостров. 3-й дивизион должен был поддержать наступление пехоты с прежних позиций и прикрыть отход ударной группы в случае неудачи форсирования.

51-я стрелковая дивизия, действовавшая против Перекопских позиций, была усилена артиллерией 15-й дивизии и имела 55 орудий, которые были объединены в руках начальника артиллерии 51-й дивизии В.А. Будиловича (34 — 76-мм пушки, 7 — 122-мм гаубиц, 6 — 152-мм гаубиц, 3 — 107-мм пушки и 5 — 120-мм пушек). Они были сведены в четыре группы: правую, среднюю, левую и, так называемую, противобатарейную.

Первая группа в составе двенадцати лёгких и трёх тяжёлых орудий под командованием командира 2-го дивизиона 51-й дивизии имела задачу обеспечить прорыв 152-й бригадой 51-й дивизии Перекопских укреплений.

Средняя группа в составе десяти лёгких и четырёх тяжёлых орудий также имела задачу обеспечить прорыв 152-й бригадой Перекопских укреплений и потому она была подчинена командиру правой артиллерийской группы. Следовательно, правая и средняя группы фактически составляли единую боевую единицу в 29 орудий, имевшую общую задачу и общее командование.

Левая группа в составе двенадцати лёгких и семи тяжёлых орудий имела задачу обеспечить прорыв позиций ударно-огневой бригадой 51-й дивизии.

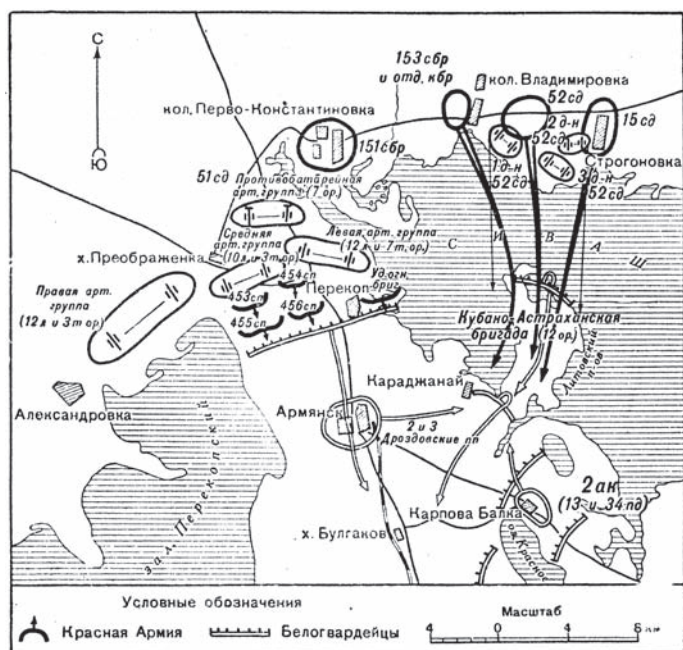
Противобатарейная группа состояла из семи орудий (42-линейных — два и 120-мм — пять) и имела задачу вести борьбу с артиллерией и подавление резервов противника.

Из этих весьма неубедительных цитат следует, что красные для штурма имели семьдесят 76-мм полевых пушек. Кроме того, у Фрунзе было аж двадцать одно «тяжёлое орудие». Из последних самыми мощными были 107-мм пушки обр. 1910 г., 120-мм французские пушки обр. 1878 г. и 152-мм гаубицы обр. 1909 г. и 1910 г.

107-мм пушки и 152-мм гаубицы при царе-батюшке считались тяжёлой полевой артиллерией и предназначались для разрушения лёгких земляных укреплений. Французские же пушки представляли, скорее, музейную ценность, нежели боевую.

Более мощными орудиями Южный фронт не располагал. В глубоком тылу у красных хранилось на складах несколько орудий большой и особой мощности, доставшихся от царского ТАОНа (корпуса тяжёлой артиллерии особого назначения). Но к ноябрю 1920 г. они находились в плачевном техническом состоянии, к ним не было обученных расчётов и средств тяги. Лишь к 24 марта 1923 г. красным с трудом удалось ввести в состав ТАОНа восемь 280-мм гаубиц Шнейдера и три 305-мм гаубицы обр. 1915 г.

С имевшейся в наличии артиллерией Фрунзе ещё мог выиграть сражение в чистом поле у тех же врангелевцев или поляков. Но штурм такими силами хорошо укрепленных позиций был заранее обречён на неудачу. Спустя 19 лет Красная армия штурмовала относительно хорошо за-



Группировка артиллерии Красной армии при штурме Перекопских укреплений 8 ноября 1920 г.

Глава 2

Врангель мог, но не пожелал защищать Крым?

А была ли перспектива у Врангеля или, скажем шире, у белых в Крыму? Ведь был почти год, за который можно было укрепить перешеек. Одиннадцатикилометровый Перекопский перешеек омывается Каркинитским заливом на западе и Сивашем (Гнилое море) на востоке. В 60 км к востоку от Перекопа, в центре Сиваша, находится Чонгарский полуостров, соединённый с Таврией узким (200—300 м) и длинным (около 4 км) перешейком. С Крымом Чонгарский полуостров соединён узкой насыпью и мостом (всего около 6 км).

В 16-17 км восточнее Чонгарского полуострова Крым соединяется с Таврией длинной и узкой (200—500 м) Арабатской стрелкой, по которой проходила только гужевая дорога.

Ещё крымские татары осознали, что, укрепив перешеек, можно превратить Крым в остров. В 1540 г. хан Сахиб Гирей приступил к строительству укреплений на Перекопе. Весь перешеек был перекопан рвом (откуда и название), за которым насыпан вал. К началу XX в. ширина вала у основания доходила до 36 м. Глубина рва — до 30, ширина — около 10 м. Ров был выложен камнем. Через каждую версту стояла большая каменная башня.

На эти укрепления и надеялся «чёрный барон»? Если так, то Врангель только носил погоны генерал-лейтенанта, оставаясь в душе лихим кавалеристом. Неужели он не понял, что в конце XIX — начале XX в. произошла революция в фортификации? На смену каменным бастионам и земляным валам пришли укрепления из железобетона и стали.

Мировая война стала неплохой проверкой подобных сооружений. Забегая вперёд, скажу, что в 1930-х гг. линии Мажино и Маннергейма, германские укрепления на Рейне и тому подобные стали лишь развитием фортификационных систем начала XX в.

Историки Гражданской войны как советские, так и эмигрантские, как-то упускают из виду, что к 1917 г. Севастополь был по мощности второй после Кронштадта крепостью России и главной базой Черноморского флота.

В Севастополе имелись десятки крепостных и морских пушек и мортир калибра 305, 280, 254, 203, 152, 120 и 102 мм. Сохранялся и огромный запас снарядов.

Крепость располагала десятками вагонеток, километрами узкоколейных железных дорог, специальными

устройствами (крепостные передки) для перевозки тяжёлых орудий по гужевым дорогам. Не следует также забывать, что Севастопольская крепость была одновременно и заводом с ремонтными мастерскими, запасом цемента, бетономешалками и прочим необходимым оборудованием. Таким образом, Севастополь был способен собственными силами строить бетонные укрепления.

Резервы Черноморского флота и Севастопольской крепости к 1920 г. были впечатляющими.

В Крыму находился мощный «Севморзавод», плавучий завод (мастерская «Кронштадт») и несколько других металлообрабатывающих заводов, которые без проблем могли изготовить любое количество металлических конструкций для фортификационных сооружений перешейка. На складах Черноморского флота имелись сотни тонн броневой стали и арматуры, в батареях Севастопольской крепости были в большом количестве фундаменты орудий, броневые двери, радио, телефоны, кабели, электродвигатели и прочее оборудование для мощных фортов. Да, англичане взорвали машины на шести русских броненосцах и крейсере «Память Меркурия», но свыше ста их пушек калибра 152—305 мм оставались в целостности и сохранности.

Когда большевики заняли Севастополь, они обнаружили на его береговых батареях семь исправных 10/45-дм пушек и, как минимум, одно орудие, требовавшее ремонта, несколько 152/45-мм пушек Кане и 120-мм пушек, а также четыре исправные 11-дм (280-мм) пушки обр. 1877 г. производства концерна Крупна. Кроме того, там находилась исправная 305-мм гаубица обр. 1914 г. (ствол № 40).

Согласно акту за 1925 г. «О сдаче Севастопольским портом и принятии АУ РККА 12/40-дм пушек», принято:

- 3 шт., изготовленные Обуховским сталелитейным заводом (ОСЗ) в 1900 г., № 28, 29, 32;
- 5 шт., изготовленные ОСЗ в 1915 г., № 58, 59, 60, 61, 88.

Все тела в исправном состоянии. Системы 1915 г. сделали всего по несколько выстрелов.

- 12/40-дм орудия, снятые с броненосца «Три Святителя»: № 41 (1904 г.), № 2 (1895 г.), № 44 (1902 г.) № 8 (1895 г.); с броненосца «Пантелеймон»: № 77 (1914 г.) № 9 (1895 г.), № 40 (1902 г.) № 1 (1895 г.);

— с броненосца «Иоанн Златоуст» сняты четыре 12/40-мм пушки, все английские фирмы Виккерса, произведённые в 1914 г., № 1499, 1487, 1489, 1485 (две без затворов, но их можно подобрать).

Перейдём к орудиям меньших калибров:

— С «Евстафия» сняты: 203/50-мм № 45, 44, 34, 21 и 152/45-мм Кане № 12 и 22 (1900 г.). Последние две требуют небольшого ремонта.

Все вышеперечисленные орудия находились в полной боевой готовности и имели незначительную или допустимую степень расстрела.

По приказу Реввоенсовета шесть 203/50-мм пушек, снятых с «Евстафия» и «Иоанна Златоуста», были назначены на береговые батареи: 4 — в Керчь, 1 — в Одессу и 1 — в Очаков.

Замечу, что полных списков орудий, захваченных красными в ноябре 1920 г. в Севастополе, не найдено, а скорее всего, их вообще в природе не существует. Но и вышесказанного хватит, чтобы представить, какую огневую мощь Врангель мог сосредоточить на Перешейке.

Мало того, в Севастополе стоял поднятый со дна линкор «Императрица Мария», с которого можно было снять часть брони, двадцать 130/55-мм пушек и многие сотни 305-мм и 130-мм снарядов. Вместо этого Врангель приказал вывести линкор из дока и вновь затопить его. Красные, изгнав белых, снова подняли многострадальную «Марию» и использовали её 305- и 130-мм пушки для

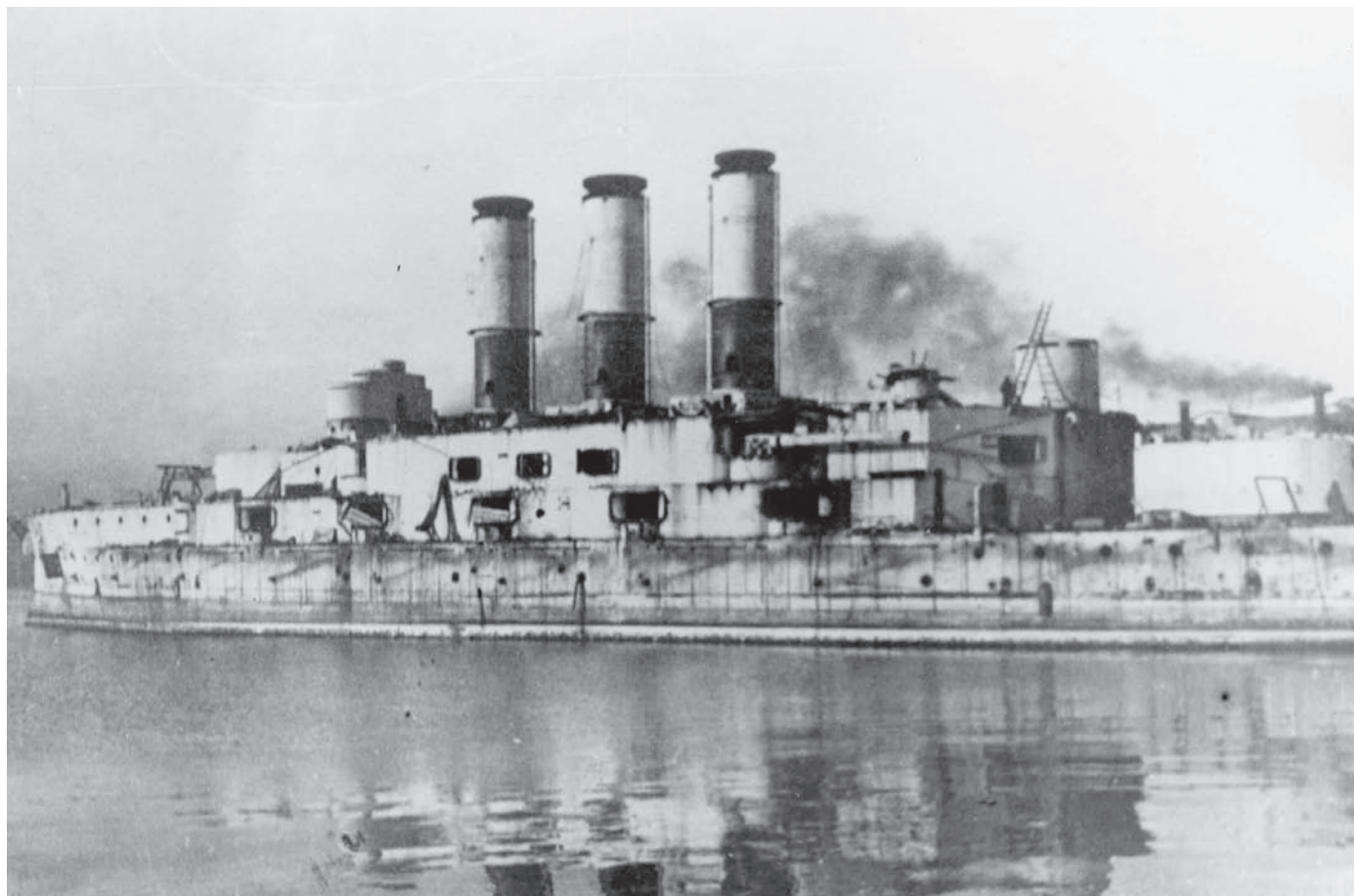
создания береговых батарей и железнодорожных артиллерийских установок.

Весной 1919 г. французский линкор «Мирабо» налетел на камни у Севастополя. С помощью белых он был спасён и отведён на ремонт в Севастополь. Пытаясь облегчить корабль, французы сняли с него свыше 1000 т брони, которую «позабыли» при спешной эвакуации. Вместо того чтобы использовать эту броню для строительства укреплений на Крымском перешейке, барон продал её одной итальянской фирме.

Увы, всё это драгоценное добро так и осталось невостребованным, хотя у Врангеля было девять месяцев для обустройства Перекопских позиций.

Наконец, у белых имелся сравнительно сильный флот, а у красных флота не было вовсе, за исключением нескольких мобилизованных гражданских судов, составлявших Азовскую флотилию.

Были у Врангеля и людские резервы. Почти 400 тысяч граждан России бежали в Крым, спасаясь от большевиков. Вспомним булгаковский «Бег». Они ели, пили, интриговали и всячески мешали военным. Почему Врангель не приказал им взять в руки оружие или, по крайней мере, лопаты? Приват-доцента Голубкова, как человека образованного, можно было поставить к дальномеру на батарее 6-дюймовых пушек Кане, а господина Корзухину с женой — в руки по лопате и на рытьё окопов!



Красные разбирают броненосец «Иоанн Златоуст» в Севастополе. А ведь это мог сделать Врангель и отправить его пушки и броню на Перекоп



Я. А. Слащёв. 1913 г.

23 января 1920 г. большевики подошли к Перекопу, который защищали четыре старые крепостные пушки. Красные с ходу форсировали Перешеек, взяли Армянск и двинулись к Ишуню. Однако 24 января генерал Слащёв контратаковал и отбросил красных. Пока Слащёв бил большевиков, симферопольский губернатор граф Н. А. Татищев буквально через каждые пять минут звонил генералу и спрашивал, как дела на фронте. Ведь в Севастополе и Ялте многие господа офицеры и почтенная публика уже начали грузиться на суда! Татищев так допёк Слащёва, что тот, не выдержав, рявкнул: «Вся тыловая сволочь может слезать с чемоданов!».

Когда же красные прорвались через Перекоп 9 ноября 1920 г., Слащёв предложил генералу Кутепову «выгнать на позиции всю тыловую сволочь... Всех под ружьё! В поле!»

Часто называют беженцев в Крыму элитой русского общества, лучшими его представителями. Но вот вопрос, почему эта элита не пожелала не то что кровь проливать, а просто немного попотеть на земляных работах?

Врангель ни войска, ни «элиты», ни местных жителей и не собирался привлекать к строительству. А ведь почти

за год можно было создать систему укреплений не хуже, чем на линиях Мажино и Маннергейма.

Почему же это не было сделано? Может из-за традиционной косности мышления русского генералитета? Шашки наголо! Кавалерийская лава, вперёд! Пехота с музыкой на пулемёты — шагом марш! Вот это по-нашему. А формировать крепостные дивизии, строить тёплые подземные казармы для личного состава... Такой глупостью наши господа офицеры свои головы забивать не изволили.

Врангелю не нужно было строить доты-«миллионеры», как это делал Маннергейм на Карельском перешейке. Ему было достаточно хотя бы разобрать, как детский конструктор, башни, казематы, системы ПУС лишённых хода броненосцев, а затем собрать их на перешейке.

И у барона были достойные последователи. В 1921 г. руководство красных Морских Сил на Чёрном море предложило использовать четыре броненосца со взорванными англичанами машинами («Иоанн Златоуст», «Евстафий», «Потёмкин» и «Три Святителя») в качестве плавучих батарей для защиты Одессы и Днепро-Бугского лимана. Всё оборудование кораблей находилось в рабочем состоянии, кроме машин. Однако председатель Реввоенсовета Троцкий устроил истерику и велел отправить броненосцы на слом.

Кстати, использовать эти броненосцы как плавбатарей мог и Врангель...

К четырём вышеупомянутым броненосцам можно было присоединить ещё два старых корабля — «Георгий Победоносец» (14 — 152/45-мм пушек) и «Синоп» (4 — 203/50-мм и 15 — 152/45-мм пушек).

Осадка около 8 м не позволила бы броненосцам подойти близко к берегу в Каркинитском заливе в районе Перекопа. Но их можно было чуть ли не в два раза облегчить, демонтировав всё, что не является необходимым для ведения артиллерийской стрельбы: машины, дымовые трубы, мачты, рулевые и якорные устройства, торпедные аппараты и прочее. Далее к кораблю подводится система понтонов, которые приподнимают стальную махину. Так можно было уменьшить осадку с 8 до 1—2 м. Подняли же белые понтонами «Императрицу Марию» весом в 25 тыс. т. А почему нельзя приподнять броненосец типа «Три Святителя» весом до разгрузки 13 тыс. т, а после разгрузки — 8 или даже 5 тыс. т? Четыре такие плавбатарей могли гарантированно прикрыть Перекопский перешеек из Каркинитского залива.

У Арабатской стрелки можно было поставить десяток мелкокалиберных канонерских лодок типа «Эльпидифор» и «Болиндер» со 130-мм и 152-мм пушками. Кстати, и это делалось зимой 1919/20 г.: у Арабатской стрелки стояла во льду канонерка «Терец» и сильно досаждала красным своим артиллерийским огнём. А осадка её была существенно больше, чем у тех же «болиндеров».

Кстати, и белым адмиралам пришла в голову идея использовать броненосцы в качестве плавучих батарей. В итоге броненосец «Ростислав» был поставлен в Керченском проливе.

От кого он защищал пролив? От малочисленной красной Азовской флотилии? Да при нужде её в пух и прах разнесла бы даже пара эсминцев со своей 100-мм артиллерией. Можно было бы и минные заграждения поставить, мины в Севастополе были. Ведь Керченский пролив существует только на географических картах, а морские суда с конца 1880-х гг. проходят там по узкому Керченско-Еникальскому каналу.

Только после выхода красных к Перекопу до командования белого флота дошло, что «Ростислав» стоит не там где надо. И вот 4 ноября (22 октября) комфлота предложил отправить линкор к Арабатской стрелке.

Однако белые моряки идти к Арабатской стрелке не пожелали. В Севастополь пошёл ответ, что 5 ноября Генический залив стал замерзать, то есть появились маленькие тонкие льдинки и движение невозможно. Это что, проблема для трёх врангелевских ледоколов — «Всадника», «Гайдамака» и «Джигита»?

А может, такой лёд опасен для бронированного корпуса «Ростислава»? Вряд ли... Тем не менее никому ненужный «Ростислав» простоял в Керченском проливе до 14 ноября, пока к нему не пришвартовался ледокол «Джигит», снявший экипаж.

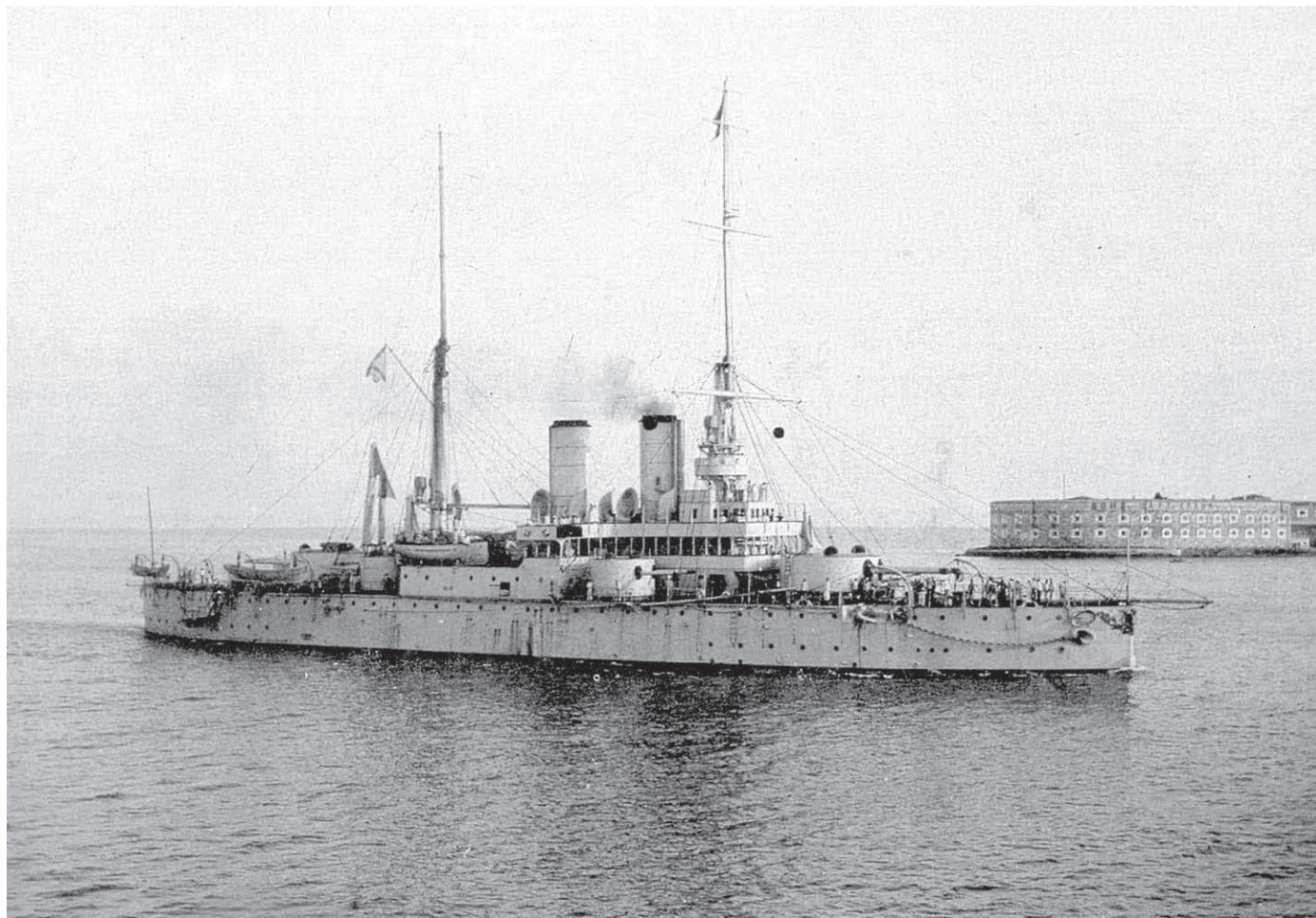
Каковы же были действия врангелевского флота в октябре 1920 г.? К Арабатской стрелке не было послано ни одного корабля.

В Каркинитский залив был введён 3-й отряд Черноморского флота. В его состав входили: минный заградитель «Буг», на котором держал флаг командир отряда капитан 2 ранга В.В. Вилкен, канонерская лодка «Альма», посыльное судно «Атаман Каледин» (бывший буксир «Горгипия») и четыре плавбатареи.

Плавбатареи (бывшие баржи), вооружённые пятью 130—152-мм орудиями, заняли позиции у Кара-Казака для поддержки войск на Ишуньских позициях. Уже при первой попытке красных прорваться в Крым плавбатарея Б-4 своим беглым огнём способствовала отражению атак. В ночь на 8 ноября 1920 г. красные части переправились через Сиваш и подошли у Ишуньским позициям. 9 и 10 ноября плавбатареи и канонерка «Альма», получая по телефону целеуказания и корректировку, вели интенсивный огонь по наступающему противнику. Передвижениям судов и отчасти стрельбе мешал северо-восточный шторм, а залив покрылся 12-сантиметровым слоем льда.

Несмотря на неблагоприятные условия, по отчётам командиров кораблей, огонь судов был действенным, и части красной 6-й армии несли потери от флангового обстрела из Каркинитского залива.

На самом деле немногочисленные белые суда, посланные в Каркинитский залив, действовали достаточно пассивно, боялись вмерзнуть в лёд, а командиры и команды



Броненосец «Ростислав» в Севастополе

горели желанием как можно скорее отправиться... в Константинополь.

У меня много критиков. Любимый их тезис: «Автор пишет в сослагательном наклонении фантастические измышления». Увы, я пишу в сослагательном наклонении нечасто и только об очевидных фактах, имевших место в иное время при аналогичных обстоятельствах.

В том, что в ноябре 1920 г. белый флот мог сделать крымские перешейки неприступными, были согласны все красные военно-морские теоретики 1920—1930-х гг.

Приведу лишь один эпизод обороны Крыма зимой 1919/20 г., когда части Красной армии прорвались через перешейки. Успех отражения наступления красных почти все белые и красные историки приписывают исключительно полководческому таланту генерал-лейтенанта Слащёва. Однако не меньшую роль в отражении первого штурма Перекопа сыграл и белый флот.

Так, зимой 1919/20 г. канонерка «Терец» совместно с 200—300 стрелками Сводно-Стрелкового полка удерживала правый фланг белых на Арабатской стрелке. Лодка не могла уйти со своей позиции, и её экипаж перенёс тяжёлую зимовку во льдах.

О её роли хорошо сказано в приказе № 53 всё того же командира 3-го армейского корпуса генерал-лейтенанта Слащёва: «...В самые тяжёлые периоды нашей боевой деятельности канонерская лодка «Терец» оказывала и продолжает оказывать самую широкую поддержку по защите наших позиций на Арабатской Стрелке».

Вот краткая хроника боевых действий «Терца»:

24 декабря 1919 г. (6 января 1920 г.) «Терец» получил приказ о боевой готовности для срочного выхода в Азовское море.

27 декабря 1919 г. (9 января 1920 г.) «Терец» вышел из бухты Севастополя.

29 декабря 1919 г. (11 января 1920 г.) прибыл в Керчь.

30 декабря 1919 г. (12 января 1920 г.) «Терец» на позиции у Арабатской стрелки и дал первые залпы орудий по противнику.

6 (19) января 1920 г. на «Терце» закончился уголь, а к вечеру и вода.

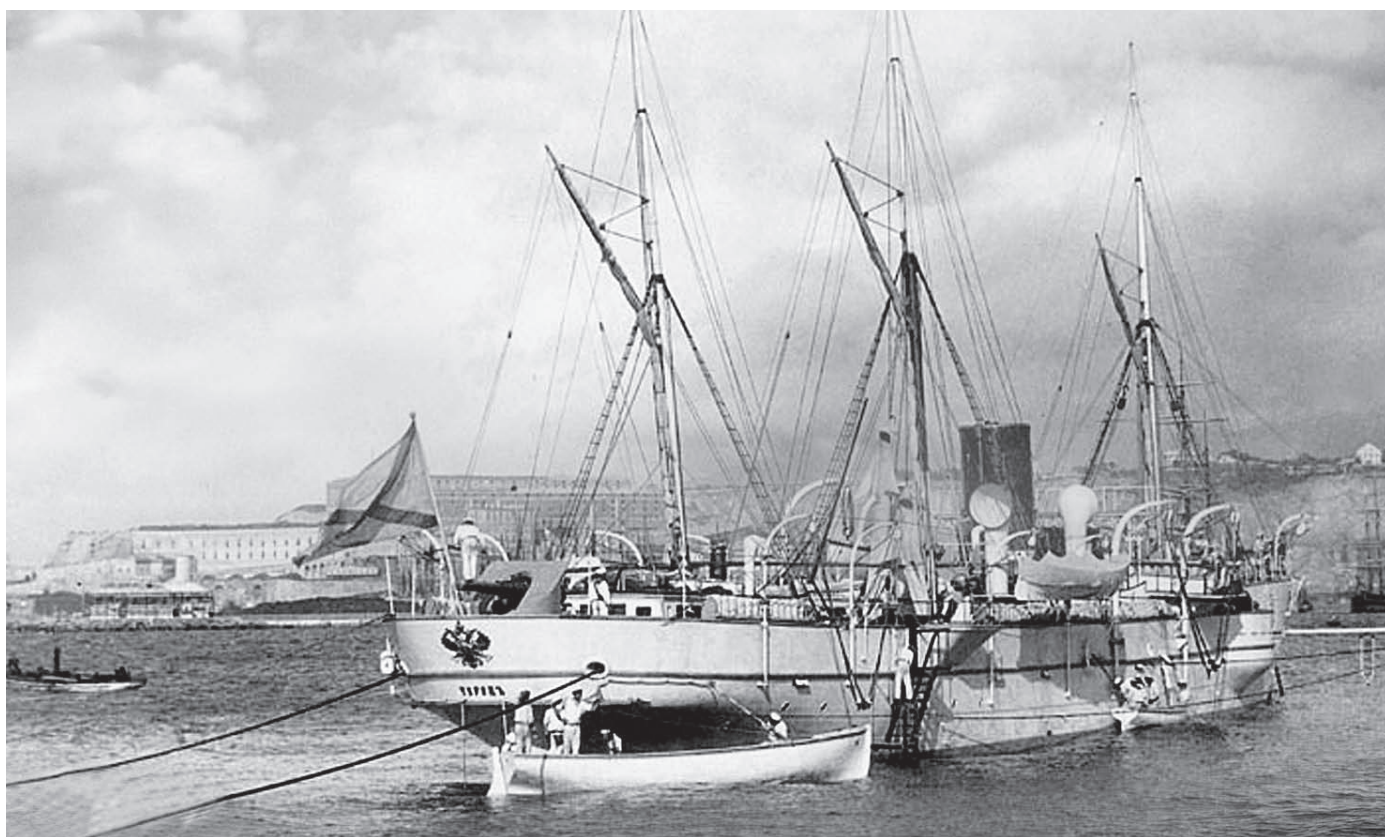
15 (28) января к «Терцу» подошли ледокол «Гайдамак» и канонерская лодка «Грозный» и пополнили запасы канонерки.

17 (30) января «Терец» был зажат во льдах и унесён на мель.

В марте 1920 г. лодка была тяжело повреждена в бою с бронепоездом РККА.

В середине апреля, когда сошёл лёд, пробоины были заделаны, вода выкачана, и «Терец» был снят с мели и уведён в Севастополь.

Ревели гудки, развевались флаги, все кричали «ура!». Главнокомандующий посетил «Терец» и поблагодарил команду за верную службу Родине. Барон подчеркнул: «Арабатская стрелка была удержана главным образом благодаря огню «Терца». Все офицеры были произведены в следующий чин, команда получила Георгиевские кресты из рук главнокомандующего.



Канонерская лодка «Терец»



Бронепоезд «Советская Россия»

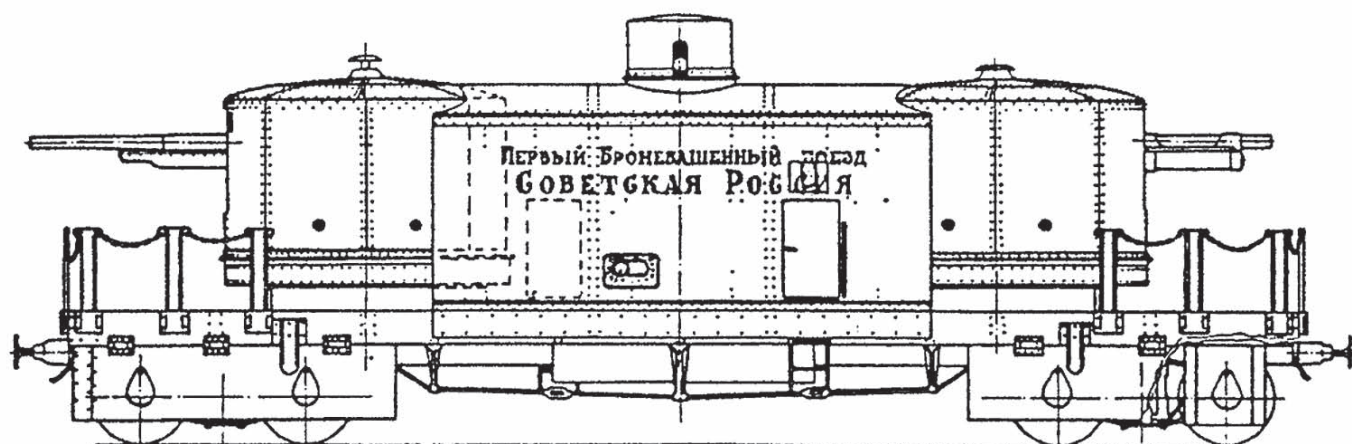


Схема бронеплощадки бронепоезда «Советская Россия»

Несколько слов стоит сказать и о технических характеристиках канонерской лодки. Она была введена в строй Черноморского флота в 1888 г. Водоизмещение 1280 т. Скорость хода 13 уз. К концу 1919 г. вооружение «Терца» составляли три 152/45-мм пушки Кане, одна 75/50-мм пушка Кане и одна 76-мм зенитная пушка системы Лендера.

Несмотря на большую осадку (около 3,7 м), буксир подвёл канонерку к побережью Арабатской стрелки на 50 м. 12 января 1920 г. вблизи канонерки установился ледовый покров. Из-за подвижек льда «Терец» оказался на мели. В феврале глубина воды у борта составляла 1,6–1,7 м, а корпус возвышался больше чем на метр над нормальной ватерлинией.

Первоначально «Терец» снабжали буксиры. После ледостава с берега начали ходить конные подводы с продовольствием, боеприпасами и углём. Обычно за ночь приходили две подводы, доставлявшие до 740 кг груза. Как-то за неделю 15 подвод доставили 6 т угля. Любопытно, что генерал Слащёв именoval «Терец» кораблём-фортом!

Для связи со стрелковым полком на берегу с канонерки протянули телефонную линию. А мощную радиостанцию «Терца» перенесли в деревню Счастливцево, откуда она обеспечивала устойчивую связь с Джанкоем и Севастополем.

От интенсивной стрельбы у кормовой 152-мм пушки «Терца» оторвало дуло, и она вышла из строя. Дальность стрельбы 152-мм пушек немного превышала 11 км, а снаряды полевых орудий красных до лодки не доставали.

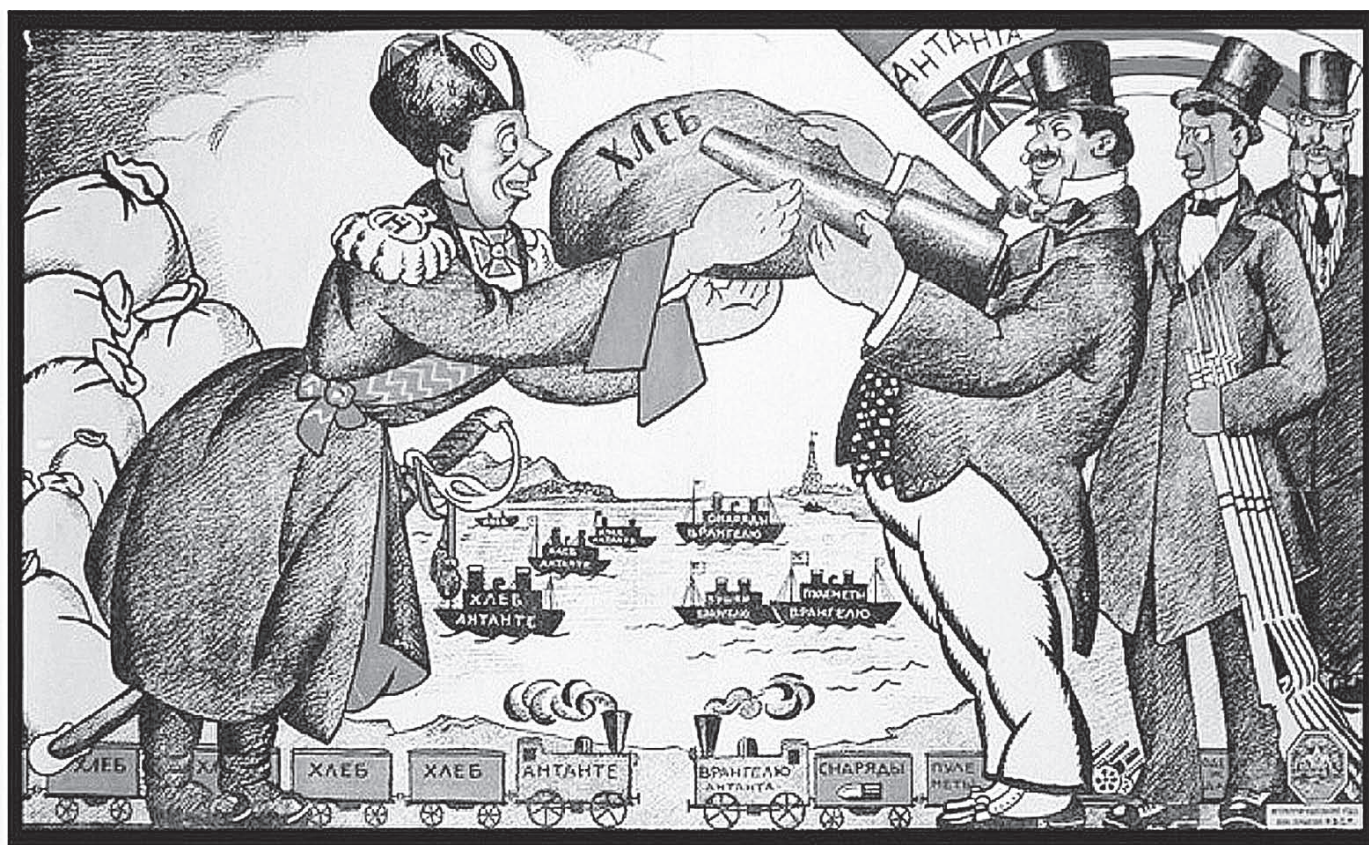
Однако 21 февраля (6 марта) со стороны Геническа подошёл красный бронепоезд № 98 «Советская Россия», вооружённый двумя 107-мм обр. 1910 г. и двумя 76-мм пушками, и открыл огонь по «Терцу».

По данным командира «Терца», бронепоезд выпустил 90 снарядов с дистанции 6–8 км и добился пяти попаданий в канонерку. «Терец» же выпустил свыше сотни снарядов и якобы тоже добился попаданий.

В последующие два дня красный бронепоезд (№ 98 или другой — неясно) снова пытался атаковать «Терец». Но командир «Терца» поставил вблизи железнодорожного полотна корректировщиков, связанных с кораблём телефонным кабелем, и пристрелял полотно. В итоге оба раза «Терец» открывал меткий огонь, и бронепоезда в обоих случаях отходили, даже не открывая огня.

Пару раз над «Терцем» появлялись красные аэропланы. Но их отгоняли огнём 76-мм пушки Лендера.

Замечу, что корабли белых с малой осадкой, но вооружённые 152-мм пушками Кане, активно и успешно действовали против красных в мелководном Каркинитском заливе в конце 1919 г. — в мае 1920 г. При этом бе-



КУДА ДЕВАЕТ ХЛЕБ ВРАНГЕЛЬ

Так представляли большевики отношения Врангеля с Антантой

лая канонерская лодка К-1 даже зимовала в Каркинитском заливе.

К-1 была переделана из десантного «болиндера» водоизмещением 225 т и скоростью хода 6 узлов. Осадка канонерки - 1,22 м. Её вооружение составляла одна 152/45-мм пушка Кане. Замечу, что «болиндер» можно было вооружить и 203-мм орудием. Так, однотипный «болиндер» К-16 имел одну 203/45-мм пушку.

У Врангеля было пять подобных канонерок, переделанных из «болиндеров». Стоит заметить, что название «болиндер» они получили из-за установленного на них шведского керосинового двигателя фирмы «Болиндер», так же как и британские танки Mk-V из-за названия двигателя именовали «танк Рикардо».

30 марта 1920 г. (старый стиль) буксир «Работник» вывел К-1 из ледового плена в Каркинитском заливе и отвёл её в Севастополь.

В ноябре 1920 г. белые затопили К-1 в Евпатории. А «Терец» был брошен в Севастополе и в августе 1921 г. стал флагманским кораблём «практической эскадры МСЧМ». Благо, остальные корабли угнали белые. Большевики переименовали «Терец» в «Знамя социализма». В 1926 г. канонерку сдали в порт на хранение, а в 1931 г. разоружённый корабль стал базой знаменитого ЭПРОНа (экспедиция, занимавшаяся судоподъёмом на Чёрном море).

Отмечу интересный факт. 11 апреля 1920 г., когда портовый ледокол «Джигит» и буксир «Ногаец» вызволяли

«Терец» из ледового плена, с канонерки дезертировало 12 матросов, из которых шесть были студентами, а трое казаками. Они вместе с командой «Ногайца» отправились к красным, а проходя мимо «Джигита», открыли по нему ружейный огонь, ранив там двух матросов. За несколько дней до этого с «Терца» на шлюпке ушли к красным трое матросов.

Подобные явления были широко распространены во врангелевском флоте. К примеру, когда в мае 1920 канонерская лодка «Георгий» села на мель у Арабатской стрелки, с неё 22 мая бежал к красным почти весь экипаж — 61 человек. Во главе дезертиров стоял боцман, который надумил их унести замки от обоих 102/60-мм орудий. Таким образом, лодка стала безоружной. При том, что матросы с «Георгия», в отличие от «Терца», не испытали трудностей зимовки во льду.

Из вышесказанного следует очевидный вывод: Врангель, используя флот, мог защитить Крым. Для этого следовало пять броненосцев и многочисленные канонерские лодки посадить на мель в Каркинитском заливе и у Арабатской стрелки и использовать мощь их артиллерии в полную силу.

Однако барон не пожелал этого делать. Корабли и их команды нужны были ему для эвакуации в Стамбул, неизбежность которой понимали все. Любопытно, что премьер врангелевского правительства Кривошеин, поднимаясь на борт британского крейсера «Кентавр», изрек:

«Лучше эвакуация, чем голодная зима». Тут Кривошеин был абсолютно прав. Войска Врангеля неизбежно бы замёрзли, а продовольствия на полуострове не хватило, чтобы прокормить армию, население и 400 тыс. беженцев. В итоге и без вторжения армии Фрунзе в Крым возник бы голодный бунт, поддержанный красными бандами Мокроусова и белыми партизанами капитана Орлова. И это для врангелевских офицеров и всех «бывших» было действительно куда хуже, чем эвакуация в Константинополь.

Мы уже знаем об отсутствии у красных артиллерии большой и особой мощности. Построив глубоко эшелонированную систему стальных и железобетонных укреплений, Врангель мог сделать Крым на несколько лет неприступным островом. Но что делать дальше?

Отделившись неприступными укреплениями, нужно было отделяться политически, то есть сделать Крым «незалежным». И опять же это не моя выдумка, Крым в Гражданскую войну уже много раз становился «незалежным».

Ещё 25 июня 1918 г. в Симферополе под эгидой германского командования было создано «Крымское краевое правительство». С уходом немцев и приходом в Севастополь союзных эскадр 15 ноября 1918 г. кадеты, эсеры и меньшевики создали новое краевое правительство.

15 июня 1919 г. это правительство сбежало из Севастополя на греческом судне «Надежда». А 25—29 апреля 1919 г. в Симферополе большевики создали Крымскую Советскую Социалистическую республику (КССР) и Временное рабоче-крестьянское правительство. Возглавил это правительство Ульянов, правда, не Владимир, а Дмитрий Ильич.

Но 18 июня 1919 г. на пляжи Коктебеля высадился десант генерал-майора Якова Слащёва, и уже 23 июня Ульянов со товарищи оперативно собрали чемоданы и сели на поезд Симферополь — Москва.

Итак, Врангелю нужно было не «изобретать велосипед», а лишь восстановить Крымскую республику. Для приличия в состав нового правительства должны были войти те же кадеты и меньшевики, но, естественно, первую скрипку играли бы военные.

Тут следует заметить, что с середины 1919 г. советское правительство без колебания заключало мир с любым государством, если то прекращало войну против Советской республики. Так, на унижительных для России условиях был заключён мир с Финляндией, Эстонией, Латвией и Литвой. Позже, чтобы достичь компромисса с Японией, большевики пошли на создание Дальневосточной республики. Обратим внимание, сразу после заключения мира с Эстонией и Латвией Советская Россия стала их широко использовать для «подпольного» транзита в обе стороны. Дело в том, что ведущие государства мира не признавали Советскую Россию и не желали торговать с ней.

Зато правительства большинства государств Европы с большим удовольствием смотрели сквозь пальцы на экспорт и импорт товаров в Россию через прибалтийские лимитрофы.

Поэтому можно предположить с большой долей вероятности, что правительство большевиков признало бы независимость нейтрального Крыма и сделало бы из него некий «черноморский Гонконг» или «Тайвань», как больше нравится.

Кто-то скажет: хорошо вам рассуждать спустя 96 лет, зная наперёд последующие события. Но, то же самое Врангелю советовали наиболее талантливые руководители белого движения. Самый толковый стратег белых — генерал-лейтенант Слащёв-Крымский несколько раз предлагал Врангелю начать переговоры с большевиками — «красные в Крым не войдут и сговорятся с нами о нашей будущности».

Ну а промышленники, бежавшие в Крым, успешно торговали с Советской Россией, несмотря на репрессии белой контрразведки. Врангель возмущался: «Документально установлено, что “Центросоюз”, “Центросекция” и “Днепросоюз” являются контрагентами советского правительства, получают субсидии от советской власти и выполняют задания таковой по доставке товаров и фуража Красной армии и в губернии Северной России. Осмотром книг “Центросоюза” и Харьковского отделения Московского народного банка было установлено, что “Центросоюз” получил 50 000 000 р. от советского правительства, а в местных складах “Центросоюза” были обнаружены товары, заготовленные для советской России. Из других кооперативных организаций особым вниманием советской власти пользовались “Центросекция” (кооператив для рабочих), “Днепросоюз” и “Здравосоюз”, которые получали крупные субсидии от Советов и, обслуживая сих последних, привлекали к этой работе и те свои филиалы, которые находились на территории Русской армии...

Эта переправка в Северную Россию производилась частью через Батум и Грузию, а иногда путём сосредоточения товаров в таких пунктах, которые эвакуировались Добровольческой армией, причём оставляемые товары перечислялись конторой “Центросоюза”, обслуживающей Советскую Россию».

Как видим, барону нужно было только не мешаться, и «Остров Крым» сам по себе превратился бы в «русский Гонконг».

Не стоит забывать, что большевики не имели на Чёрном море не только военного, но и торгового флота. Весь черноморский торговый флот и транспортная флотилия Черноморского флота находились в руках Врангеля.

Так что на Крым посыпался бы золотой дождь. Примеры малых государств говорят об этом красноречиво. Кстати, в 1919—1920 гг. англичане пытались создать нечто подобное. Речь идёт о городе Батуме, который англичане объявили «свободной зоной». Батум стал центром не только европейской и кавказской торговли, там заключали сделки представители советских предприятий и фирм, существовавших на территориях, занятых ВСЮР.

Увы, но Врангеля не вдохновили подобные варианты развития событий. Возможно он был плохим стратегом и слишком хорошим патриотом...

Глава 3

Великий исход

После занятия позиций белых на Перекопе и Ишунни, дивизии красных... исчезают из советских и нынешних «демократических» источников с середины 1930-х и до начала XXI в. Официальные источники сразу переходят от штурма Перекопа к эвакуации белых.

Эмигрантские же авторы упоминали об этом периоде тоже коротко и неясно. Так, тот же Слащёв писал: «Красные не наседали, и отход проходил в условиях мирного времени». Большого, находясь в СССР, бывший белогвардеец написать не мог.

Сравним с мнением одного современного автора: «Однако воспрепятствовать эвакуации не удалось. Красные тоже были измучены сражением [на Перекопе. — А.Ш.], потеряв 10 тысяч человек. Они смогли начать преследование только через день. Белые оторвались от них».

На самом деле случилось невиданное в истории войн. Армия, имевшая многократное превосходство в личном составе, прорвав оборону противника и выйдя на оперативный простор, внезапно... остановилась.

По данным «Энциклопедии Гражданской войны» к началу штурма у Фрунзе имелось 146 тыс. штыков и 40 тыс. сабель, а у Врангеля — 23 тыс. штыков и 12 тыс. сабель.

Что же касается потерь, то, согласно отчёту Фрунзе, потери армий (6-й полевой, 1-й и 2-й Конных) Южного фронта в боях за Крым осенью 1920 г. составили:

Потери	Командиры	Красноармейцы	Всего
Убито в боях	86	969	1055
Ранено в боях	506	6550	7056
Контужено	9	196	205
Пропало без вести	58	1690	1748
Находилось на лечении	5	232	237
Попало в плен	—	38	38
Дезертировало	—	5	5
Итого:	664	9680	10344

Замечу, что это потери не только в сражении за Перекоп, но и в предшествующих боях осенью 1920 г. Махновцы в таблицу не включены.

Обратим внимание, что из 40 тысяч красных кавалеристов большинство вообще не участвовали в боях за Перекоп. За Ишунью никаких укреплений у белых не было до самых крымских портов. Врангель, правда, собирался оборонять Севастополь по линии укреплений 1854—1855 гг., но дальше проектов дело не пошло.

Части белых бежали кто куда — в Евпаторию, Севастополь, Ялту, Феодосию и Керчь. Нетрудно догадаться, что красные конники буквально рвались в бой. У них не

хватало амуниции и продовольствия, дома голодали семьи. А впереди был буквально «клондайк».

Тем не менее после прорыва в Степной Крым Фрунзе отдал приказ обеим Конным армиям остановиться на отдых. Понять это решение, не зная тайн, трудно.

Известный эмигрантский историк В.Е. Павлов писал: «В 18 часов 30 октября (12 ноября) окончился последний бой частей русской армии». Ему вторит командарм 2-й Конной армии Ф.К. Миронов: «Бой Второй Конной в районе станции Курман — Кемельчи был последним боем советских войск в Крыму. И мы вправе сказать, что последними пушками, говорившими в Крыму, были пушки Второй Конной армии. Последний догорающий луч солнца был свидетелем последнего артиллерийского выстрела красных 12 ноября 1920».

Самое любопытное, что с 11 ноября перестала летать и красная авиация. У Фрунзе в районе Перекопа имелся 51 исправный самолёт, включая четырёхмоторные бомбардировщики «Илья Муромец». В своих мемуарах красный военлёт А.К. Туманский (будущий главный конструктор реактивных двигателей) утверждал, что 8 сентября 1920 г. на «Муромце» он залетал за Джанкой, и там, на аэродроме Фёдоровка, уничтожил четыре бомбардировщика «Де Хэвиллэнд».

Оставим вопрос об уничтоженных «Де Хэвиллэндах» на совести товарища Туманского. Главное для нас, что красные ещё до штурма Перекопа летали за Джанкой. В «Истории ВВС Советской армии» (Москва, 1954) сказано: «Советские лётчики совершили против войск Врангеля свыше тысячи вылетов с общим налётом более 2 тысяч часов».

Тот же Фрунзе заявлял: «После того как советские дивизии ворвались в Крым, я приказал начальнику авиации фронта В.Ю. Юнгмейстеру организовать удары по судам противника в портах Евпатория, Феодосия, Ялта и Севастополь, чтобы лишить его возможности морем эвакуировать свои войска».

А «предатель» Юнгмейстер не поднял в воздух ни одного самолёта, пока Врангель благополучно не отправился в Константинополь. Да за такое — в ревтрибунал и к стенке! Но Юнгмейстер пошёл на повышение. Так что и товарищ Фрунзе, мягко говоря, лукавит.

Была ещё одна возможность помешать эвакуации врангелевских войск. В сентябре 1920 г. в Николаеве вступила в строй первая советская подводная лодка АГ-23. Лодка новейшей конструкции была изготовлена в Канаде и собрана в Николаеве. Её вооружение: четыре носовых 457-мм торпедных аппарата и одна 47-мм пушка. Дальность хода — 2700 миль, надводная скорость хода — 12,8 уз.

Таким образом, АГ-23 могла в надводном положении догнать любой врангелевский корабль, включая лин-



Самокиш Н.С. «Бегство врангелевцев». На самом деле красные конники видели отступающих белых только на горизонте

кор «Генерал Алексеев», реально дававший ход только 6-7 уз. А дальность плавания позволяла ей целый месяц крейсировать в Чёрном море. Между тем Фрунзе отдал приказ выслать АГ-23 в море только 12 ноября! А вышла она в море лишь 13-го. 15 ноября АГ-23 уже крейсировала у Севастополя, но белых давно и след простыл.

Риторический вопрос, почему главнокомандующий Фрунзе отдал приказ о выходе лодки в море только 12 ноября, когда первые пароходы с врангелевцами уже выходили из Севастополя? Ну, наверно, проспал Михаил Васильевич! Или, может, забыл о лодке. Но 12 ноября можно было отдать приказ идти не в Севастополь, а прямо к Босфору. Лодка гарантированно обошла бы врангелевскую армаду и потопила бы несколько кораблей. А главное — паника среди неопытных морских офицеров и матросов (среди последних было не более 10 % профессионалов) неизбежно привела бы к таранам и навигационным авариям.

В сталинские времена товарищ Фрунзе за подобное угодил бы в НКВД. А тут не было даже проведено расследование по поводу бездействия 1-й и 2-й Конных армий, авиации и подводной лодки.

Фрунзе, как все мы знаем, — великий стратег и тактик, его бюст стоит в сквере на Знаменке (бывшая ул. Фрунзе) у арбатского Генштаба, его именем названа академия и ещё куча всего в стране!

Итак, Красная армия стала на отдых. А между тем 10 ноября (28 октября) в Симферополе отряд партизана А. Скрипниченко и рабочие завода «Анатра» подняли восстание и захватили власть в городе. Немедленно был сформирован Ревком во главе с членом подпольного обкома большевиков В.С. Васильевым (подчинённым А.В. Мокроусова).

И только 13 ноября в 18.00 в Симферополь вошли части 2-й Конной армии.

Самое забавное, что по плану Фрунзе Симферополь должна была брать 1-я Конная. В итоге Семён Будённый со своими передовыми частями пожаловал в Симфе-

рополь 15 (!) ноября и был крайне удивлён и возмущён, увидев там... 2-ю Конную армию Миронова.

Итак, в столице Крыма 3,5 дня правил Ревком, потом два дня — Ревком совместно с командованием 2-й Конной. До сих пор историки не могут понять, чем пять дней занимался Семён Михайлович со своей знаменитой 1-й Конной армией?

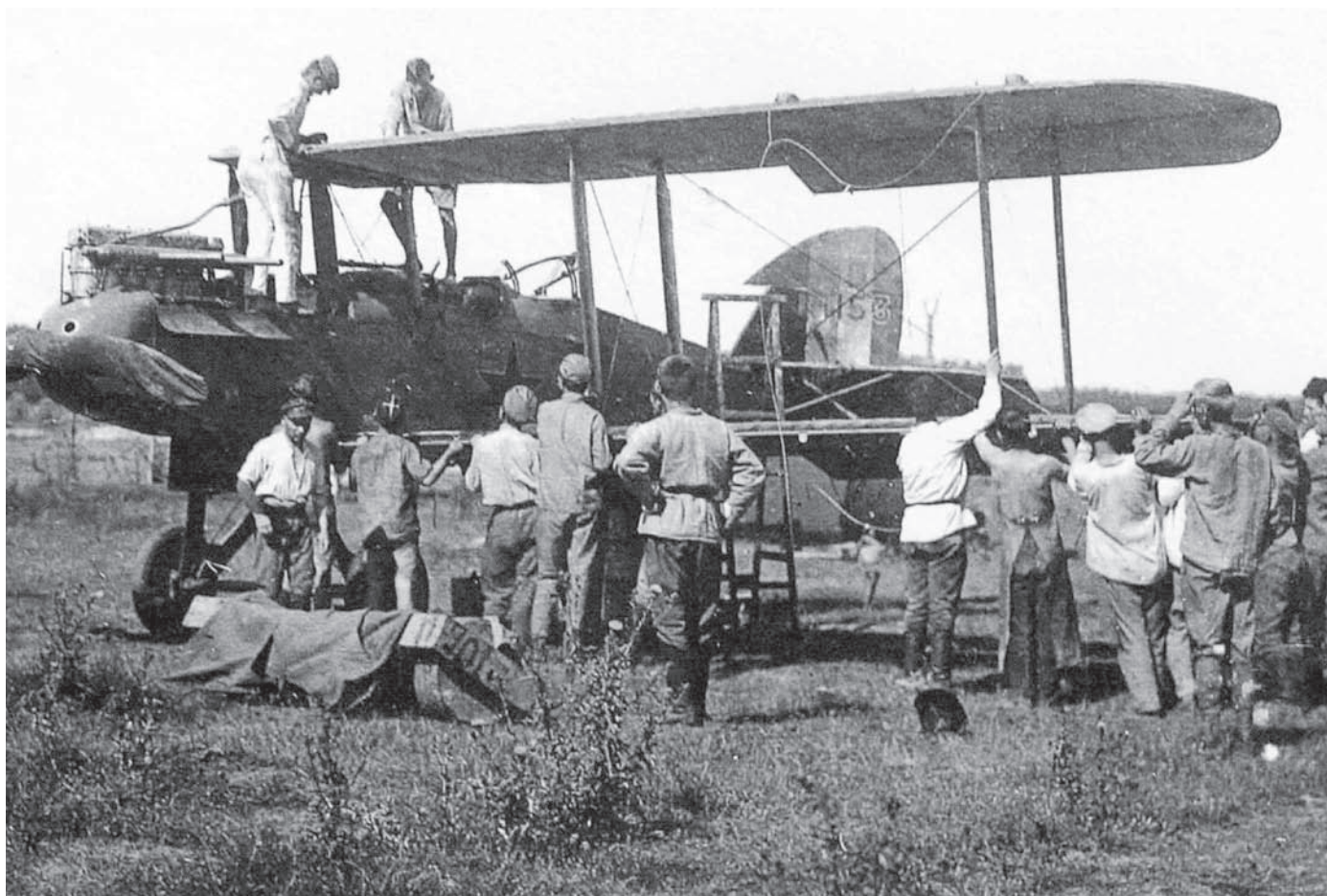
«Подумаешь, пять дней!», — усмеваются нынешние теоретики, сидящие на мягком диване. Но посмотрим на карту Крыма. От Джанкоя до Симферополя 87 км! А для советской кавалерии форсированный дневной марш в 100 км — не проблема. Я уж не говорю о «суворовских переломах», причём не конницы, а пехоты.

Характерный пример. 20 октября 1942 г. 4-й кавалерийский корпус был введён в прорыв. За сутки он прошёл около 70 км по пересечённой местности. Причем с боями с немецкими войсками, а не преследуя бегущих врангелевцев.

Коли речь зашла о крымских Революционерах, то уже 13 ноября (31 октября) был образован Ревком в... Севастополе! В отличие от Симферопольского ревкома, который немедленно подавил сопротивление последних белогвардейцев, Севастопольский Ревком вёл политику вытеснения врангелевцев, стараясь не ввязываться в тяжёлые бои. В состав Ревкома вошли местные большевики, левые эсеры и монархисты. Они действовали по принципу Мао: «Враг отступает — мы наступаем». По мере отхода врангелевцев силы Ревкома брали под контроль заводы, транспортную инфраструктуру, освобождали из тюрем заключённых.

Утверждается, что барон по доброте душевной отдал приказ не взрывать здания и не портить имущество. Может, оно и так. Но на самом деле главную роль тут, скорее всего, сыграли отряды рабочих, подчинявшиеся севастопольским революционерам. Возможно, на Врангеля повлияли и французы, но об этом мы поговорим позже.

Итак, три дня Севастополь, как и Симферополь, был в руках местных Ревкомов. И только 15 (3) ноября в Сева-



Трофейный бомбардировщик «Де Хэвиллэнд»

стополь вошли части Красной армии. Причём, первыми вошли эскадроны 2-й Конной армии, затем 153-я стрелковая бригада 51-й стрелковой дивизии 6-й армии и уже потом автоколонна 1-й Конной.

Первым делом красные ликвидировали... севастопольский Ревком! Вечером 16 ноября состоялось объединённое заседание руководства Ревкома и командиров Красной армии, среди которых были Блюхер, Ворошилов и Будённый. Военные поблагодарили членов Ревкома за проделанную работу и... распустили организацию. Севастополь перешёл под непосредственное управление военных.

Лишь 20 ноября был утверждён новый состав севастопольского Ревкома. Советские и нынешние историки хранят гордое молчание о событиях в Севастополе

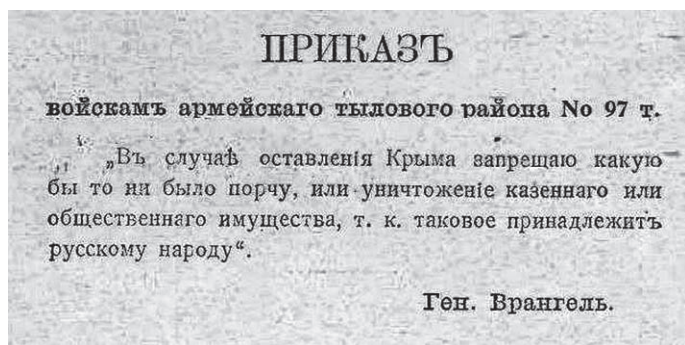
13—20 ноября. Неизвестно даже, когда члены нового Ревкома прибыли в Севастополь. Мало кому известно, что Крымский (единный для всего полуострова) Ревком приступил к работе 16 ноября в городе Мелитополе. Сей орган власти был назначен по указанию из Москвы.

Во главе его стоял печально знаменитый Бела Кун, а заместителем был Юрий (Ян) Гавен. Спустя годы их, разумеется, арестуют и расстреляют. В 1958—1960 гг. «дорогой Никита Сергеевич» реабилитирует обоих «видных деятелей рабочего движения».

Так что же произошло, почему белым дали уйти? Тот же маршал Будённый в своих мемуарах утверждает, что 1-я Конная армия выступила в поход 13 ноября. Замечу, что с 12 октября (30 сентября) в Севастополе и других портах уже активно шла посадка белогвардейцев на суда, отправляющиеся в Константинополь.

Любопытно, как выворачивался в 1922 г. в статье «Ликвидация Врангеля» ведущий тогдашний военный теоретик комкор В.К. Триандафиллов, который сам в качестве комбрига тоже участвовал в штурме Перекопа.

Триандафиллов честно признаёт, что белые обратились в бегство сразу после прорыва Перекопских и Ишуньских позиций: «Бронемашины 51-й стрелковой дивизии ещё 10 ноября доходили до станции Дюрьмен [ныне Придорожное. — А.Ш.] (Симферопольский тракт), но настигли в этом районе около сотни неприятельских солдат.



Несмотря на это, командарм 6-й на 12 ноября назначает всем дивизиям однодневку (приказ № 64/к). Начиная с 51-й сд, в частности, приказывает: «коннице дать на 12 ноября отдых, привести её в полный порядок, для выполнения на 13 ноября задачи в стратегическом масштабе для выяснения группировки противника». Однако в 23.00 12 ноября командарм 4-й Корк в своём приказе (№ 71/к) уже указывал, что «противник оторвался от нас на 30 верст» (реально же гораздо больше. — *А.Ш.*), и только 13 ноября, командующий фронтом, дождавшись, когда 2-я Конная армия «прогулялась» на Джанкой, приказывает (телеграмма № 036/сек/1132/оп) 4-й полевой и 2-й Конной армиям, преследовать противника на Феодосию и Керчь, а 6-й полевой и 1-й Конной армиям на Симферополь–Севастополь. Телеграммой той устанавливались сроки для занятия Керчи — 22 ноября, для занятия Севастополя — 19 ноября».

То есть белым на отход давалась целая неделя!

Врангель начал готовить флот к эвакуации сразу после захвата власти в Крыму. Любопытно, что уже летом 1920 г. западные фирмы начали интересоваться возможностью продажи врангелевского флота. Так, капитан 1 ранга Н.Г. Рябинин, вернувшийся в СССР в 1922 г., показал, что «Римский банк» вёл переговоры о покупке старого линкора «Три Святителя». Как уже говорилось, его машину взорвали англичане в 1919 г., и дельцов интересовала только высококачественная броня.

В августе 1920 г. высшие морские офицеры провели неофициальное совещание для обсуждения дальнейшей судьбы флота. Рассматривалось четыре варианта:

1. Отвести флот в порт Каттаро (Котор) и передать его правительству Югославии.
2. Передать флот французам.
3. Продать корабли коммерческим фирмам.
4. Уходить в Константинополь.

Ещё 9 ноября (27 октября) Врангель запросил о помощи командование французских сил в Константинополе. Надо напомнить, что из всех проклинаемых красной пропагандой «буржуйских» стран, почему-то только Франция официально признала правительство Врангеля.

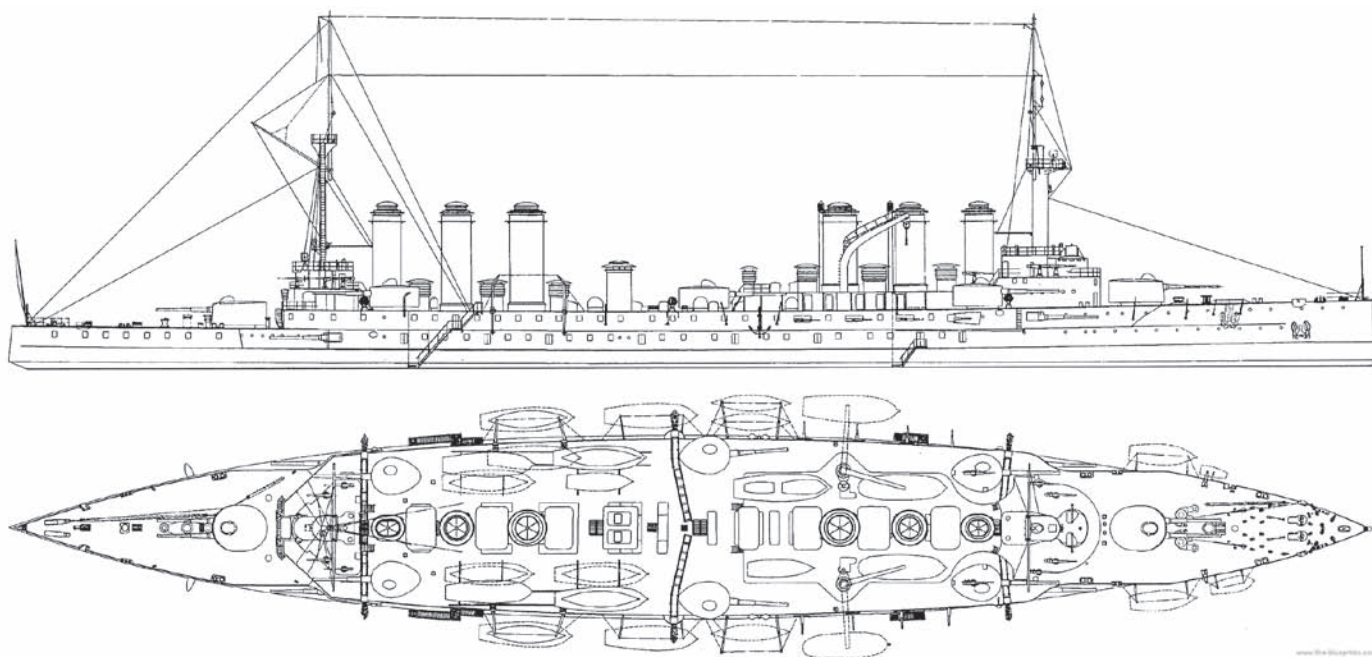
И вот в 14 часов 29 октября (11 ноября) в Севастополь пришёл французский крейсер «Вальдек-Руссо» в сопровождении эсминца. На нём прибыл контр-адмирал Дюмениль, командовавший французской «лёгкой эскадрой». При Дюмениле состоял переводчиком, консультантом, (ой, боюсь даже вымолвить) кукловодом масон Зиновий Пешков. Да-да, тот самый родной брат покойного председателя ВЦИК Якова Михайловича Свердлова и приёмный сын великого пролетарского писателя Максима Горького (Пешкова).

К этому времени барон жил в гостинице «Кист» прямо на Графской пристани. Как острил Слащёв — «к воде поближе». Врангель поспешил в гости к адмиралу. Позже в мемуарах барон напишет: «Мы беседовали около двух часов».

Следствием этой беседы стал приказ Врангеля немедленно начать погрузку войск на суда. А радист «Вальдека-Руссо» вышел на связь с радистами штаба Южного фронта. Опубликовано несколько вариантов телеграммы Дюмениля. Суть их в угрозе бомбардировки российских городов, включая Севастополь, если французские суда при эвакуации войск Врангеля подвергнутся нападению.

По моему мнению, подобные проблемы не решаются одной телеграммой. Видимо, Фрунзе с Троцким ранее заключили сделку с французами и пообещали не мешать эвакуации белого воинства.

Французские военные явно блефовали. Представим на секунду, что кавалерийские дивизии обеих красных армий ворвались в Севастополь, Феодосию и Керчь. Ну, предположим, крейсер «Вальдек-Руссо» дал бы несколь-



Крейсер «Вальдек-Руссо» (1911 г.)



Памятная доска на Графской пристани в Севастополе «В память о соотечественниках, вынужденных покинуть родину в ноябре 1920 г.»

ко залпов главным калибром по русским портам. Каков был бы результат? Погибли бы в основном гражданские лица как бегущие к кораблям, так и пожелавшие остаться.

Обратим внимание, ноябрь 1920 г. — это не ноябрь 1918 г. Из стран Антанты защищать Врангеля грозились, опять же, одна Франция.

Короче, отвергнув ультиматум Дюмениля, главные красные начальники Троцкий и Фрунзе почти ничем бы не рисковали. Но они предпочли отпустить Врангеля на все четыре стороны. Эти персонажи, возможно, попросту надули Ленина, который категорически требовал не выпускать из Крыма ни одного корабля.

Говоря о внешнеполитическом аспекте эвакуации Врангеля, нельзя не отметить позицию турецкого правительства Мустафы Кемаля. Комиссар по национальной безопасности Февзи 24 декабря 1920 г. отправил телеграмму «товарищу Троцкому». В ней говорилось: «От имени Великого Национального Собрания Турции спешу выразить Вам мои искренние и горячие поздравления по случаю блестящей победы доблестной Красной армии над армией Врангеля — последним оплотом запад-

ного империализма. Желаю от всего сердца, чтобы победа была успешной прелюдией к окончательному разгрому империализма».

Итак, Фрунзе и его сподвижники сделали всё, чтобы врангелевские войска могли спокойно отступить и погрузиться на корабли, как метко выразился тот же генерал Слащёв, «в условиях мирного времени».

29 октября (11 ноября) Врангель издаёт свой последний приказ в качестве Правителя Юга России:

«Русские люди! Оставшаяся одна в борьбе с насильниками Русская армия ведёт неравный бой, защищая последний клочок русской земли, где существуют право и правда.

В сознании лежащей на мне ответственности, я обязан заблаговременно предвидеть все случайности.

По моему приказанию уже приступлено к эвакуации и посадке на суда в портах Крыма всех, кто разделял с армией её крестный путь, семей военнослужащих, чинов гражданского ведомства, с их семьями, и отдельных лиц, которым могла бы грозить опасность в случае прихода врага.

Армия прикроет посадку, памятуя, что необходимые для её эвакуации суда также стоят в полной готовности в портах, согласно установленному расписанию. Для выполнения долга перед армией и населением сделано всё, что в пределах сил человеческих.

Дальнейшие наши пути полны неизвестности.

Другой земли, кроме Крыма, у нас нет. Нет и государственной казны. Откровенно, как всегда, предупреждая всех о том, что их ожидает.

Да ниспошлёт Господь всем силы и разума одолеть и пережить русское лихолетье.

Генерал Врангель».

Врангель писал в мемуарах: «Я отдал директиву: войскам приказывалось, оторвавшись от противника, идти к портам для погрузки, 1-му и 2-му армейским корпусам — на Евпаторию; Севастополь; конному корпусу генерала Барбовича — на Ялту, кубанцам генерала Фостикова — на Феодосию; донцам и Терско-Астраханской бригаде во главе с генералом Абрамовым — на Керчь. Тяжести оставить. Пехоту посадить на повозки, коннице прикрывать отход».

Вопреки позднейшим утверждениям барона, отступление белых проходило организованно далеко не всегда. В значительной части случаев имело место просто паническое бегство.

Ведение белыми тактики выжженной земли продолжалось. Выводились из строя железнодорожные вокзалы, стрелки, эшелоны на полном ходу загонялись в тупик или сбрасывались в море. Последнее имело место в Севастополе в Килен-бухте. По приказу генерала Кутепова был взорван железнодорожный мост через реку Альму и сожжён деревянный мост на шоссе Симферополь — Севастополь. Вблизи Керчи белые затопили броненосец «Ростислав», использовавшийся как плавбатарея. Однако стоявшие в Севастополе броненосцы уничтожить не удалось.

В последний момент Врангель приказал расстрелять свыше 500 заключённых, находившихся в севастополь-

ской тюрьме. Но местные большевики сумели передать узникам несколько револьверов, те устроили бунт, охрана разбежалась. Беглецы рассеялись по городу, искать их у белых уже не оставалось времени.

14 ноября в 14 ч 50 мин барон Врангель поднялся на борт крейсера «Генерал Корнилов». Крейсер поднял якорь и покинул Севастопольскую бухту. На борту находились штаб главнокомандующего, штаб командующего флотом, особая часть штаба флота, Государственный банк, семьи офицеров и команды крейсера, пассажиры, всего 500 человек.

Порты Крыма покинула целая армада кораблей: один дредноут, один старый броненосец, два крейсера, десять эсминцев, четыре подводные лодки, двенадцать тральщиков, 119 транспортов и вспомогательных судов. На них были вывезены 145 693 человека (не считая судовых команд), из которых 116 758 человек были военными и 28 935 — гражданскими.

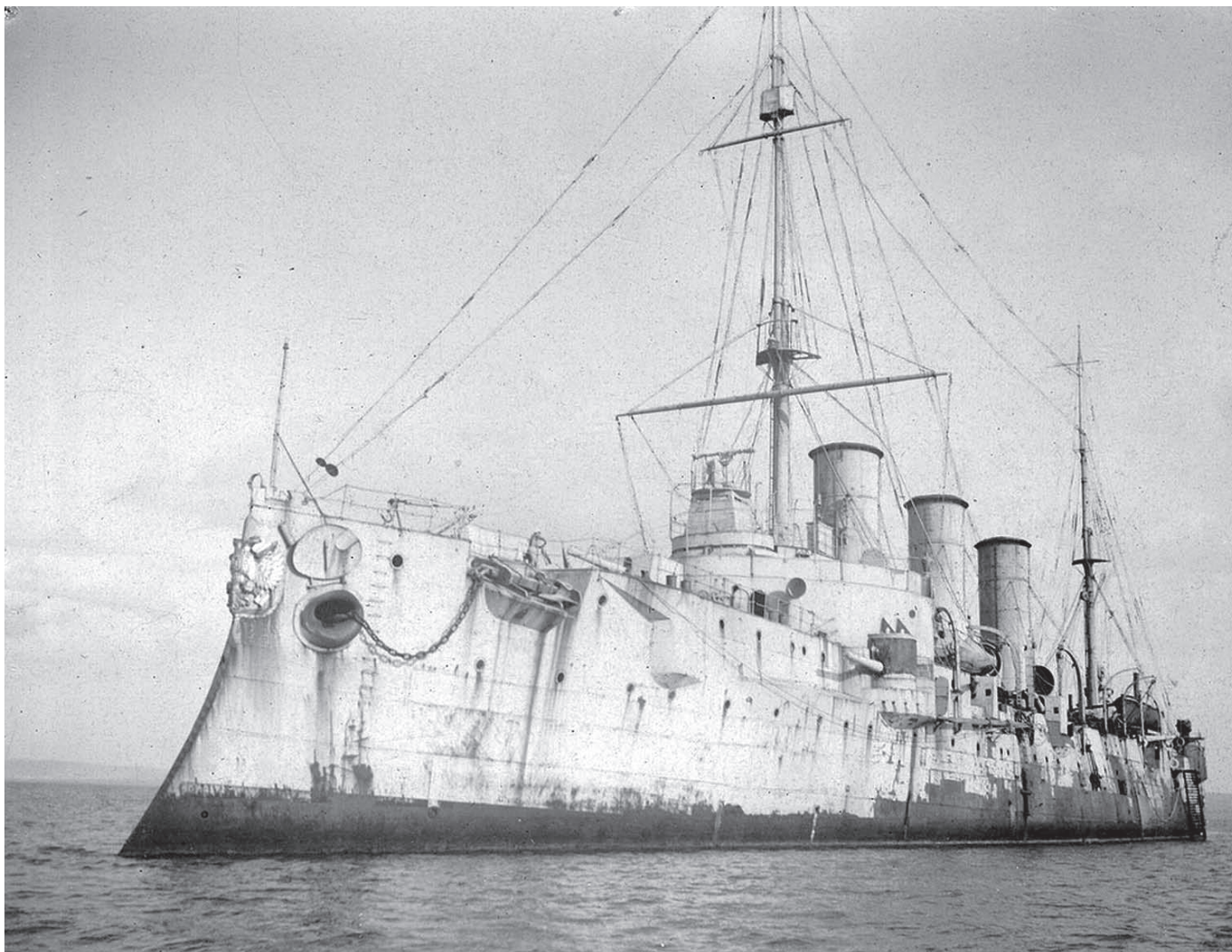
По данным же специальной секретной сводки разведывательного отдела штаба французской Восточно-Средиземноморской эскадры от 20 ноября 1920 г. «прибыло 111 500 эвакуированных, из которых 25 200 — гражданских лиц и 86 300 — военнотружущих, среди которых

5500 — раненых; ожидается только прибытие из Керчи кораблей, которые, как говорят, должны доставить ещё 40 000 беженцев».

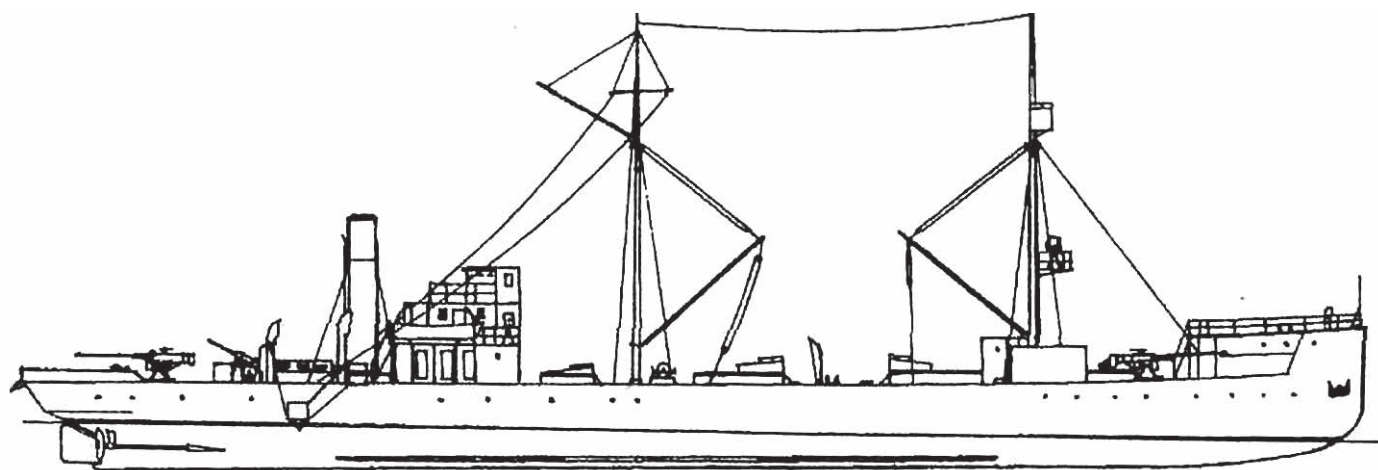
В ходе эвакуации пропал без вести эсминец «Живой», на котором погибло 257 человек, в основном офицеров Донского полка. Тоже загадка: как может незаметно пропасть большой боевой корабль?

Команда тральщика «Язон», шедшего на буксире транспорта «Эльпидифор», ночью обрубил буксирный канат и увела судно к красным в Севастополь.

Многие писали, что корабли были переполнены, люди стояли на палубах, тесно прижавшись друг к другу. На самом деле французскими властями было выгружено в Босфоре: зерна — 5 тыс. т, сахара — 333 т, чая — 283 т, табака — 25 т, разных грузов — 833 т; обмундирования — 42 тыс. комплектов, белья — 340 тыс. пар, обуви — 50 тыс. пар, одеял — 140 тыс. штук, носков — 640 тыс. пар, полотенец — 285 тыс. штук, кожи — 5920 т, сукна — 810 тыс. аршин. Врангель заявлял: «Запасы, вывезенные из Крыма, были так велики, что я бы полгода смог содержать на них армию, если бы всё это не было взято у меня французами». Вряд ли всё это добро вытеснило пассажиров, да, было тесновато, но места хватило всем и для всего.



Крейсер «Генерал Корнилов» («Очаков»)



Транспорт «Эльпидифор» № 410. 1918 г.

Белые ухитрились взять с собой несколько десятков полевых орудий и сотни пулемётов. Об орудиях мы поговорим позже.

Как проходила эвакуация, хорошо рассказано в книге командира подводной лодки «Утка» Н.А. Монастырёва «Гибель царского флота»:

«Я начал списывать с «Утки» тех матросов моего экипажа, кто не хотел покидать Россию. Таких набралось всего 12 человек. Затем я приказал своим офицерам тщательно проверить все машины и механизмы, а затем разрешил им сойти на берег, чтобы позаботиться об эвакуации их семей.

Из военно-морского арсенала мы взяли на борт всё, что считали необходимым иметь на борту в предстоящем нам долгом и дальнем плавании. Вначале мы надеялись пристроить свои семьи на грузовых судах, но вскоре поняли, что об этом и мечтать нечего. Поэтому нам не оставалось ничего другого, как взять их к себе на борт подводной лодки. Вечером у нас на «Утке» уже находилось 17 женщин и двое детей.

<...>

В лихорадочной спешке мы наводили на борту порядок и размещали грузы, половину которого составлял багаж эвакуируемых. Его было так много, что часть мы вынуждены были разместить в балластных цистернах.

Ночь была относительно спокойной, хотя временами в предместьях города слышалась стрельба.

Утром 17 ноября опустился густой туман, который держался до 9 часов утра. Затем солнце рассеяло туман и осветило Севастополь.

<...>

Море было спокойно. Юго-западный ветер слегка покачивал лодку. Припекало солнце. После страшного напряжения последних дней в Севастополе наступила какая-то апатия. Наши пассажиры — женщины и дети — по возможности большую часть времени проводили на верхней палубе, не в силах перенести спёртый воздух и духоту внутренних помещений подводной лодки. Мы шли курсом прямо на Босфор, столь знакомым с первых дней войны.

Стояла прекрасная погода. Даже женщины и дети не страдали морской болезнью. Все каюты и кают-компания были отданы пассажирам. Но не для всех нашлось место. Некоторые расположились в отсеках. Мы сами спали где попало. Было бы совсем скверно, если бы ещё и штормило.

Мою подводную лодку со всех сторон окружали транспортные суда. Они шли спереди и сзади, по левому и по правому борту, полностью закрывая линию горизонта. Дым из сотен труб стелился по морю, как чёрный туман. Ещё никогда история человечества не знала такого массового бегства, такого исхода с родной земли.

Рано утром 18 ноября я вошёл в Босфор, подняв, как мне было приказано, французский флаг. В бухте Кавак на борт поднялись представители местной карантинной службы, а также один французский офицер, потребовавший списки экипажа и пассажиров.

Через несколько часов я получил указание перейти на французскую военно-морскую базу в Черкенте. Мы вошли в Босфор, имея в кильватере «Тюлень», «Буревестник» и «АГ-22». Я впервые шёл по Босфору и был зачарован его красотой, просто приводящей в восторг.

У Золотого Рога к нам подошёл французский лоцманский катер и повёл в Черкент. Остальные наши корабли и суда струдились на рейде Мода у азиатского побережья Мраморного моря с категорическим запрещением поддерживать какую-либо связь с берегом.

По прибытии нас всех заставили пройти санобработку — сначала офицеров, потом команду и, наконец, женщин и детей.

После санобработки мы получили от французского командования приказ перейти вместе с багажом на один из транспортов, стоящих на рейде Мода. На каждой лодке имели право остаться только командиры, по одному офицеру и по два матроса.

Вечером на борт наших лодок снова поднялись французские офицеры с требованием сдать замки от орудий, взрыватели торпед, линзы от перископов и часть электрооборудования. Нам явно демонстрировали, что мы являемся интернированными и не более того. Это было очень

неприятно, но делать уже было нечего. Мы подчинились. Тем более, что французский адмирал сказал нам, что он сам всего лишь выполняет полученный сверху приказ и ничего не может изменить».

По прибытии в Константинополь в ноябре 1920 г. Врангель выбрал себе в качестве резиденции яхту «Лукулл». Яхта водоизмещением 533 т была построена в Англии в 1866 г., в 1890 г. куплена Морским ведомством и получила название «Колхида». Она стала яхтой русского посла в Константинополе. Однако в июне 1913 г. великий князь Александр Михайлович продал Морскому ведомству свою порядком поизношенную яхту «Тамара» водоизмещением 990 т. «Тамара» получила название «Колхида», и после ремонта стала яхтой посла. В том же июне 1913 г. «Колхида» получает название «Лукулл», а в 1914 г. переклассифицируется в посыльное судно.

На «Лукулле» Врангель хранит документацию, личный архив, казну армии и огромное количество драгоценностей, вывезенных из России.

15 октября 1921 г. «Лукулл» был протаранен шедшим из Батума итальянским пассажирским пароходом «Адриа». Однако незадолго до этого инцидента Врангель вместе с женой и адъютантом сошли на берег. Была ли эта катастрофа случайностью или заранее задуманной диверсией? Аргументов в пользу последнего варианта немало.

«Лукулл» стоял у европейского берега Босфора. Для того чтобы протаранить яхту, пароходу надо было перпендикулярно повернуть к берегу, свернув в сторону от своего курса.

Позже спасшиеся с «Лукулла» офицеры-очевидцы утверждали, когда «Адриа» подошла к «Лукуллу» на

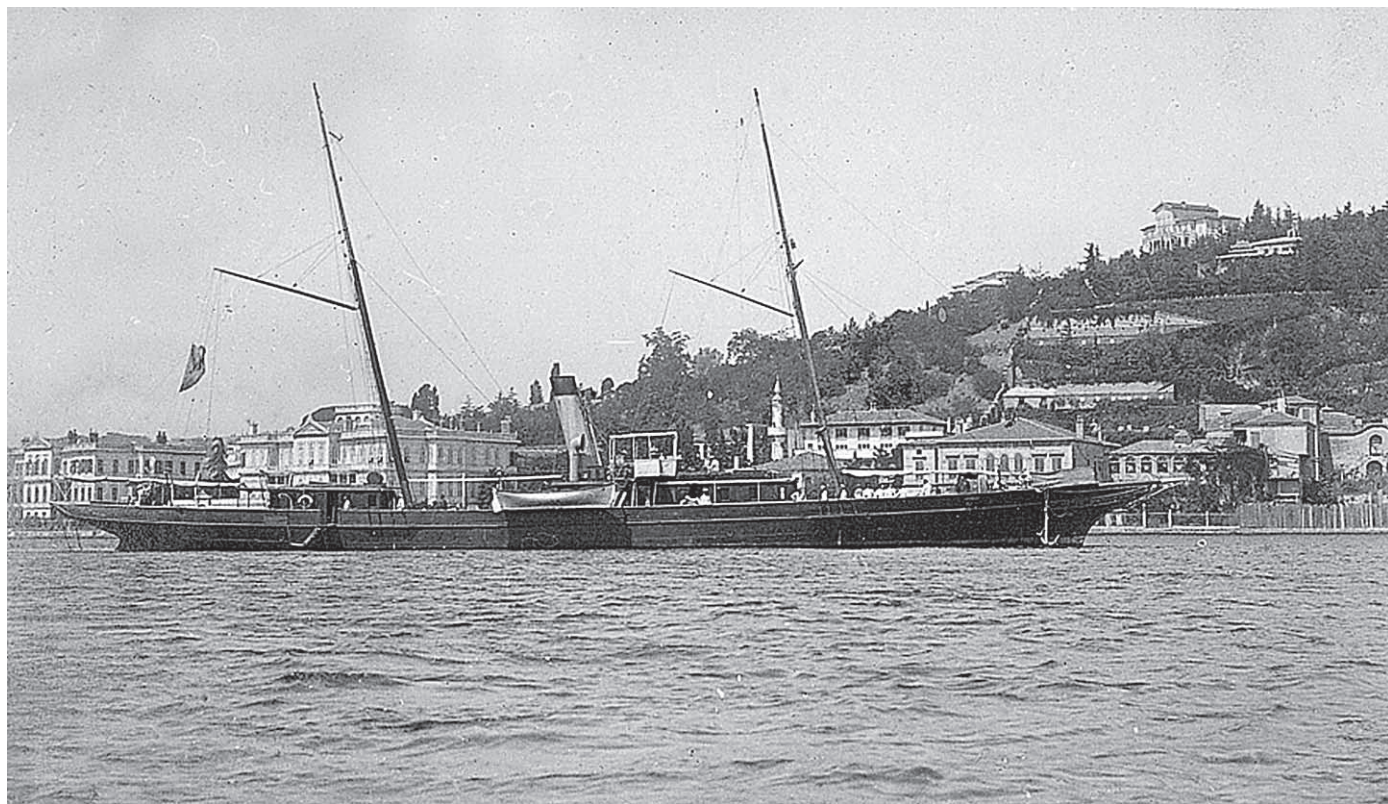
расстоянии 300 морских саженей, казалось, что она свободно разойдётся с яхтой, оставив его с правого борта. Но «Адриа», изменив курс, пошла прямо на небольшое судно.

Как вспоминал подъесаул Кобиев, находившийся на «Лукулле» в момент трагедии: «... я, видя, что итальянский пароход не уменьшает скорости и не изменяет направления, спросил мичмана Сапунова, не испортилась ли у него рулевая тяга, так как при той скорости и громадной инерции, какие он имел, он не успеет свернуть в сторону, даже если положить руль круто на бок. Сапунов ответил, что, действительно, что-то ненормально. Но тогда пароход не шёл бы с такой скоростью и уверенностью, давал бы тревожные гудки и, так или иначе, извещал бы о своём несчастье и опасности от этого для других. Тем не менее пароход, не уменьшая хода, двигался на яхту, как будто её не было на его пути...».

«Адриа» ударила «Лукулл» в борт под прямым углом и, разрезав борт яхты на протяжении более трёх футов, отошла задним ходом, вследствие чего в пробоину хлынула вода. Удар пришёлся как раз в среднюю часть яхты — нос «Адрии» прошёл через кабинет и спальню Врангеля. Никаких мер для спасения людей на пароходе не предприняли: не спустили шлюпки, не подали концы и круги. Вытаскивали из воды русских моряков турецкие рыбаки. На «Лукулле» погиб один человек, тот самый мичман Сапунов.

«Адриа» была немедленно арестована британскими властями. Выяснилось, что судно недавно заходило несколько раз в черноморские порты Советской России.

Через месяц после гибели яхты Врангель доверил



Яхта Врангеля «Лукулл» в Константинополе



Крейсер «Вальдек-Руссо»

присяжному поверенному Ратнеру защищать свои интересы в итальянском суде. Но, как выяснилось лишь в 1925 г., из-за бестолковости Ратнера дело осталось незаконченным. Попытки Врангеля добиться через нового адвоката возобновления следствия завершились в связи с истечением срока давности предложением итальянского общества «Адриа» заключить мировую с выплатой 25%! Вдове мичмана Сапунова итальянская компания согласилась выплачивать пожизненную пенсию. Пётр Николаевич согласился. Дело объявили «несчастным случаем».

Сейчас судить о том, что произошло 15 октября 1921 г., весьма сложно. С одной стороны, эмигранты были склонны везде видеть «руку Москвы». С другой, советская разведка действовала за рубежом достаточно активно, вспомним убийства Кутепова, Миллера, Троцкого. Но если это и дело разведки, то целью было не уничтожить барона, а лишь напугать его. Таранить большим тихоходным судном другое большое судно так, чтобы точно попасть в каюту и гарантированно уничтожить находящиеся в ней, практически невозможно. Так или иначе, но Врангель был шокирован. Он покидает Стамбул и переезжает на постоянное место жительства в сербскую Сремски Карловцы в 50 км от Белграда.

До начала 2016 г. яхта Врангеля лежала на дне Босфора, что само по себе достойно удивления. Лишь осенью 2015 г. начались разговоры об её подъёме. Вероятность подъёма достаточно велика, с учётом хранящихся на яхте

сокровищ, разумеется, если их ещё не украли «дикие» водолазы.

Почему-то в многочисленной литературе, посвящённой «Великому исходу», практически не отражается роль Антанты.

Во время эвакуации войск Врангеля в Чёрном море, как уже было сказано, находилась французская «лёгкая эскадра» под командованием контр-адмирала Дюмениля. В её состав входили линкор «Прованс», крейсер «Вальдек-Руссо», эсминцы «Сенегалец», «Алжирец» и «Сакале», четыре авизо (а точнее, канонерские лодки), три сторожевых и два торговых судна — «Фриджи» и «Сиам».

Англия располагала в Проливной зоне шестью линкорами, шестью крейсерами, 13-ю эсминцами и двумя десятками вспомогательных судов. Однако в ноябре 1920 г. большинство из них находилось в Проливной зоне или патрулировало восточную часть Чёрного моря у берегов Грузии.

Уход кораблей врангелевцев из Севастополя прикрывали французский линкор «Прованс», два французских и два британских эсминца.

Согласно многочисленным свидетельским показаниям, французские миноносцы подходили во время эвакуации к русским судам и приказывали сниматься в море, исполняя приказ Врангеля, говоря, что в противном случае они будут пущены на дно. Были и такие случаи: в Керчи, получив приказание от Врангеля сниматься в

море, часть команды на «Ледоколе № 1» («Всадник») отказалась идти, тогда командир дивизиона ледоколов капитан 2 ранга фон Реер явился на судно в сопровождении 20 белогвардейцев и сказал, что все, не желающие идти в море, тут же будут расстреляны. Делал он это, имея поддержку французских орудий.

Первыми из Крыма бежали премьер-министр врангелевского правительства А.В. Кривошеин с сыном Игорем, штабс-капитаном конной гвардии. Замечу, что оба тоже были масонами высокого ранга. Вместе с ними последовали деятели врангелевского агитпропа Н.Н. Чебышев, И.И. Тхоржевский и др.

Их якобы пригласил на крейсер «Кентавр» британский адмирал Гопп. Весьма странны и обстоятельства отъезда. Крейсер отошёл ровно в полночь с 29 на 30 октября (с 11 на 12 ноября) и не из Большой Севастопольской, а из Стрелецкой бухты. Далее крейсер дал полный ход и дошёл до Константинополя всего за 15 часов.

Тяжёлый французский крейсер «Вальдек-Руссо» обошёл большинство портов Крыма, включая Севастополь, Ялту, Феодосию и Керчь. На него отбирались только VIP-персоны. Селекцией беженцев занимался Зиновий Пешков. Всего на «Вальдек-Руссо» было принято 1800 русских. 18 ноября крейсер прибыл в Константинополь.

13 ноября из Ялты ушли с беженцами итальянский пароход «Карвин» и французский «Текла-Булен».



Генерал-лейтенант Владимира Май-Маевский на параде. Сзади — его адъютант Макаров

В эвакуации участвовали два греческих и одно американское торговое судно. Всего Врангелю помогли 19 военных кораблей и гражданских судов Антанты.

Крымские партизаны не знали о сделке, заключённой Троцким и Фрунзе с Дюменилем. Партизаны действовали под началом Александра Мокроусова и Павла Макарова. Того самого знаменитого «адъютанта его превосходительства». В отличие от киношного Кольцова, сыгранного актёром Юрием Соломиным, Павел Макаров постоянно участвовал в попойках с его превосходительством генерал-лейтенантом Май-Маевским, а потом они ехали к сёстрам Жмудским «крутить лямуры» или отправлялись на передовую. В последнем случае автомобиль с генералом и его адъютантом выезжал на линию огня, а далее пьяные Май-Маевский и Макаров вели солдат в психическую атаку, и, замечу, каждый раз удачно.

Генерал-лейтенант Май-Маевский и его адъютант, видимо, были как-то замешаны в заговоре герцога Сергея Лейхтенбергского против Врангеля. В итоге барон выгнал генерала из армии, а Макарова посадил под арест.

Бравый адъютант бежал, сформировав партизанский отряд. В конце концов, Макаров примкнул к повстанческой армии «красно-зелёных» Александра Мокроусова.

Двадцать лет спустя «крымские мушкетёры» опять пойдут партизанить, но теперь уже против Эриха фон Манштейна.

Фрунзе как бы игнорировал партизанскую «армию». А те по простоте душевной, не зная, что им пора стать на отдых, как Будённому и Миронову, взяли Судак, в ночь с 12 на 13 ноября ворвались в Феодосию и подожгли артиллерийские склады.

Среди врангелевцев началась паника. Американский эсминец, стоящий на рейде Феодосии, открыл огонь по городу, ориентируясь по пожарам. Там, где горит, естественно, должны быть красные...



Генерал-лейтенант В. З. Май-Маевский в дроздовской форме

Глава 4

От Босфора до Бизерты

Врангелевская армада кораблей медленно проходит Босфор. Что дальше? Война закончена? Штыки в землю? Нет. Эвакуацию в Проливы рассматривали лишь как одну из неудачных операций Гражданской войны. Высадились на Кубани — эвакуировались. Затем двинулись к Каховке — эвакуировались. Ну, посидим пару месяцев в Константинополе — и опять новый десант в Россию.

В конце 1917 г. — начале 1918 г. генералы Алексеев, Корнилов и Деникин начинали войну с большевиками без всякой иностранной поддержки. Плохи они или хороши — это дело политических пристрастий. Бесспорно другое — они честно вели борьбу за власть. Против большевиков ополчился весь цивилизованный мир, но их поддержал народ. Ни одному порядочному историку не придёт в голову повторять сказки, что кучка большевиков гнала в бой трёхмиллионную Красную армию кнутом.

Что же касается Добровольческой армии, то она из месяца в месяц становилась всё более зависимой от поставок оружия, обмундирования, провианта и топлива из Англии и Франции.

Тем не менее до ноября 1920 г. Русская армия могла самостоятельно (без союзников) проводить боевые операции, она ещё оставалась стороной в Гражданской

войне. Но с эвакуацией любые самостоятельные военные действия против Советской России стали физически невозможны.

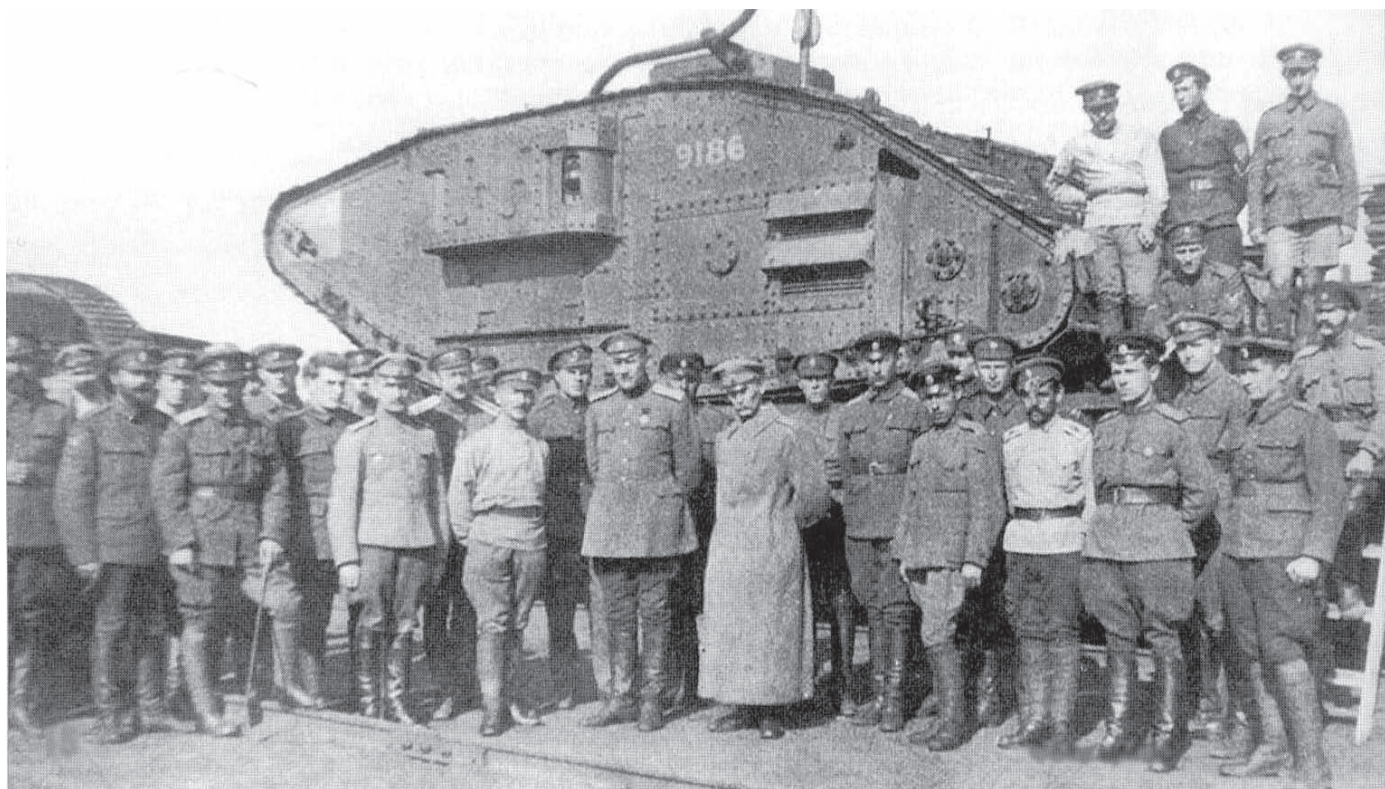
Оказавшись на чужбине и не разоружившись, «добармейцы» превратились в наёмников, ищущих хозяина для нападения на собственную страну. Международное право никогда не признавало таких наёмников воюющей стороной.

Не будем останавливаться на пребывании врангелевских Сухопутных войск в Галиполи и на острове Лемнос. Сразу перейдём к Бизертской эскадре.

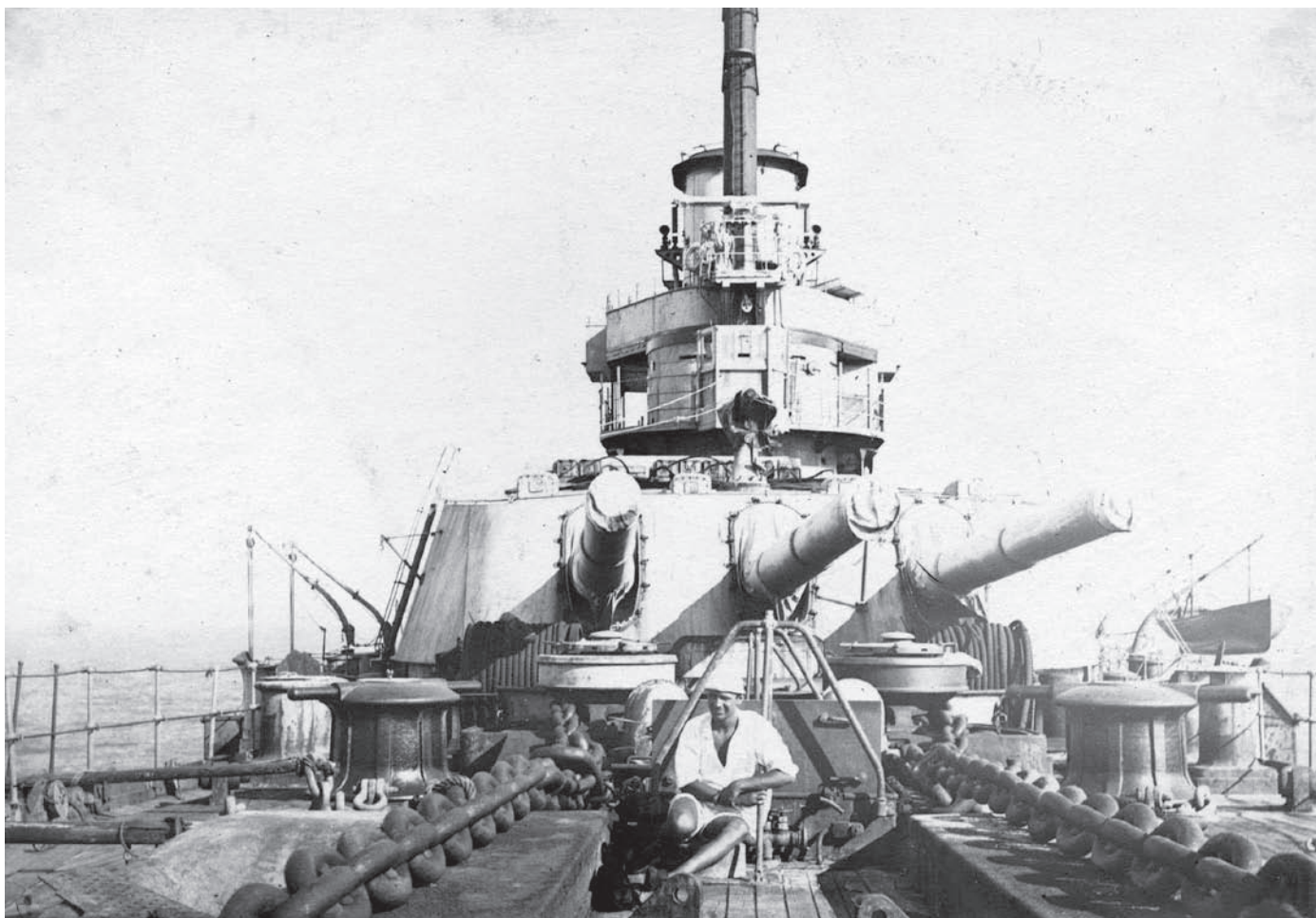
21 ноября 1920 г. Черноморский флот был реорганизован в Русскую эскадру. Правда, над кораблями развеялись французские флаги.

Как уже говорилось, ещё в Севастополе Врангель продал (отдал в залог) Франции весь Черноморский флот. Но это соглашение с адмиралом Дюменилем было секретным. Теперь же, когда армада прибыла в Стамбул, французы не спешили официально объявлять о сделке, да толком, видимо, и не знали, как её технически осуществить.

Передача Франции 130–140 выпелов вызвала бы крайне негативный международный резонанс и бурю возмущения в самой Франции, после войны измученные народы Европы легко воспламенялись. И ещё вопрос:



Бронетехника на вооружении белых



Линкор «Генерал Алексеев» в Бизерте

откуда взять команды для перехода в порты Французской республики?

Но французские адмиралы и Врангель были людьми неглупыми и быстро пришли к негласному соглашению — продавать корабли и суда Черноморского флота частным образом и в розницу. Понятно, что тут пострадали финансовые интересы не только России, но и Франции, зато появилась фантастическая возможность заработать.

Торговля судами в Константинополе началась уже в декабре 1920 г. Следует отметить, что к 1921 г. почти во всех флотах мира сложилась уникальная ситуация. С одной стороны, повсеместно шло сокращение боевого состава флота, а с другой — возник острый дефицит в торговых судах, связанный с большими их потерями в годы войны. Так что французов русские линкоры, крейсера, эсминцы и подводные лодки абсолютно не интересовали, а вот транспорты, ледоколы, танкеры — ещё как! Поэтому французы позволили Врангелю сохранить боевые корабли и даже выделили стоянку для Русской эскадры — военно-морскую базу в Бизерте (современный Тунис).

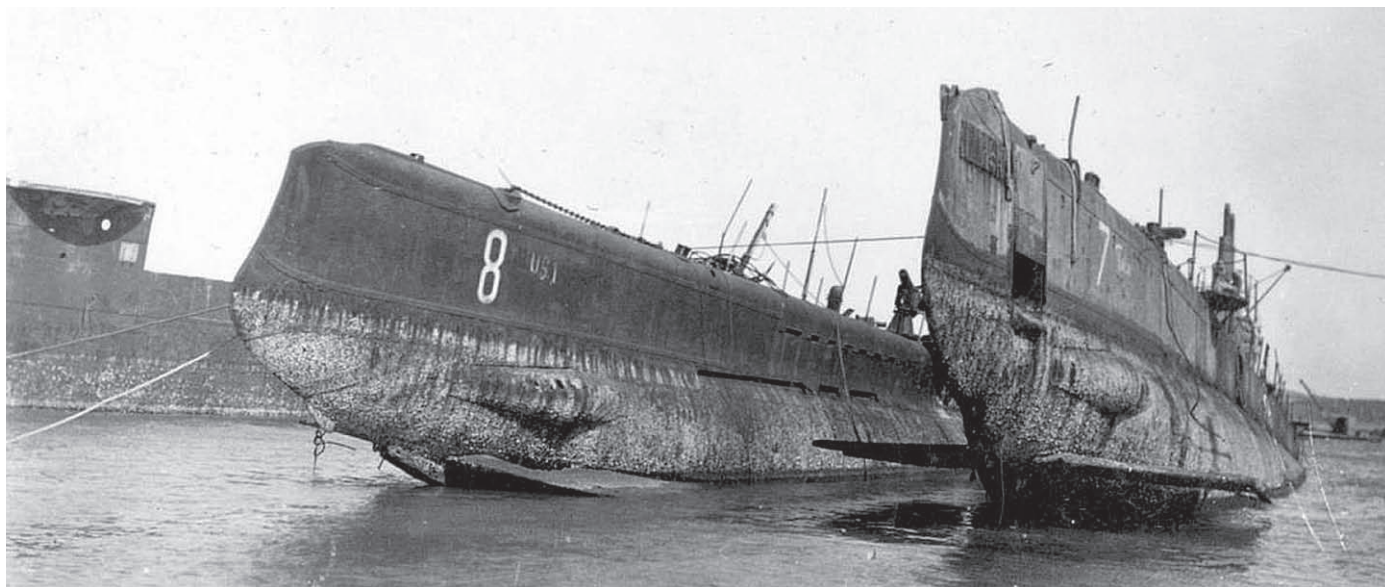
Из Константинополя в удалённую на 1200 миль Бизерту 8 декабря 1920 г. отправились линкор «Генерал Алексеев» (до 16 апреля 1917 г. «Император Александр III», до октября 1919 г. «Воля»), транспорт «Кронштадт» и транспорт «Далланд» с углём для эскадры.

10 декабря вышли крейсер «Алмаз» на буксире «Черномора», эсминец «Капитан Сакен» на буксире ледокола «Гайдамак», эсминец «Жаркий» на буксире «Голланда», эсминец «Звонкий» на буксире ледокола «Всадник», эсминец «Зоркий» на буксире ледокола «Джигит», транспорт «Добыча», подводные лодки АГ-22 и «Утка», ледокол «Илья Муромец», имея на буксире подводные лодки «Тюлень» и «Буревестник», тральщик «Китобой», посыльное судно «Якут», канонерские лодки «Грозный» и «Стриж», имея на буксире учебное судно «Свобода».

12 декабря Константинополь покинули эсминцы «Беспокойный», «Дерзкий» и «Пылкий». 14 декабря — крейсер «Генерал Корнилов» и пароход «Константин».

Вышедшие из Константинополя суда за недостатком времени не смогли исправить там все свои повреждения, поэтому многие из них сдали в мастерские «Кронштадта» какие-либо механизмы и детали для исправления. В пути у «Корнилова» сломалась часть рулевой машины, и по радио заказали в мастерских «Кронштадта» новую деталь. Мастерские «Кронштадта» работали на полную мощность во время всего перехода, там даже производилась отливка (!) металлических изделий.

Часть эскадры, в основном большие суда с транспортом «Кронштадт», по пути зашла в Наваринскую бухту, где был сделан кое-какой ремонт, а также подача на суда



Подводные лодки «Буревестник» и «Тюлень» в Бизерте

с «Кронштадта» и «Далланда» воды и угля. Из Наварина суда вышли в порт Аргостоли на острове Кефалония, где соединились со всей эскадрой. Вторая часть эскадры, преимущественно мелкие суда, шла до Кефалонии Коринфским каналом. Соединившись, эскадра вышла к Бизерте, за исключением парохода «Константин», крейсера «Генерал Корнилов», эсминцев «Беспокойный» и «Дерзкий» и транспорта «Далланд», которые шли из Наварина в Бизерту без захода на Кефалонию.

Эсминец «Жаркий», собравший с помощью мастерских «Кронштадта» свои машины, теперь мог идти самостоятельно.

Погода благоприятствовала переходу, и лишь некоторые суда попали в небольшой шторм в Эгейском море. У «Якута» были залиты кочегарки, а на «Страже» сожгли котёл и теперь шли на буксире транспорта «Инкерман». При подходе к Кефалонии у мыса Св. Анастасии в тумане буксир «Черномор» сел на мель, но в тот же день был снят крейсером «Генерал Корнилов», при этом не получив повреждений.

Один из французских кораблей, сопровождавших врангелевскую эскадру, сел на мель близ пролива Дора, сам снялся с неё, но тут же затонул. Из команды спаслись один офицер и 70 матросов, остальные, включая командира, погибли.

Суда белой эскадры начали прибывать в Бизерту 22 декабря 1920 г. Последним 2 января 1921 г. прибыл эсминец «Жаркий», который из-за недостатка воды заходил в один из портов на итальянском побережье, а потом принимал уголь на Мальте.

Ледоколы «Илья Муромец», «Гайдамак» и «Джигит» были отправлены в Константинополь за оставшимися там судами эскадры. В конце января они привели на буксире эсминцы «Гневный» и «Цериго».

Старый броненосец «Георгий Победоносец», с 1914 г. исполнявший роль штабного корабля, по одной версии 14 февраля 1921 г. пришёл своим ходом (максимальная скорость его составляла 6 узлов), а по другой — был приведён на буксире. 12 февраля на броненосце рухнула надстройка (!), в результате чего погибли флотский лейтенант А.П. Ставицкий и армейский капитан А. Нестеров, исполнявший на корабле обязанности боцмана.

4 февраля в Бизерту прибыл танкер «Баку». Всего на прибывших судах находилось около 5600 человек, включая женщин и детей. Всех пассажиров, сходящих на берег, пропустили через дезинфекционный пункт в госпитале Сиди-Абдалла.

Согласно приказу вице-адмирала М.А. Кедрова № 11 от 21 ноября 1920 г. в Бизерте была создана так называемая Русская эскадра, состав и организация которой приводятся ниже.

1-й отряд (младший флагман — контр-адмирал П.П. Остелецкий):

- линейный корабль «Генерал Алексеев» (командир — капитан 1 ранга И.К. Федяевский);
- крейсер «Генерал Корнилов» (командир — капитан 1 ранга В.А. Потапёв);
- вспомогательный крейсер «Алмаз» (командир — капитан 1 ранга В.А. Григорков);

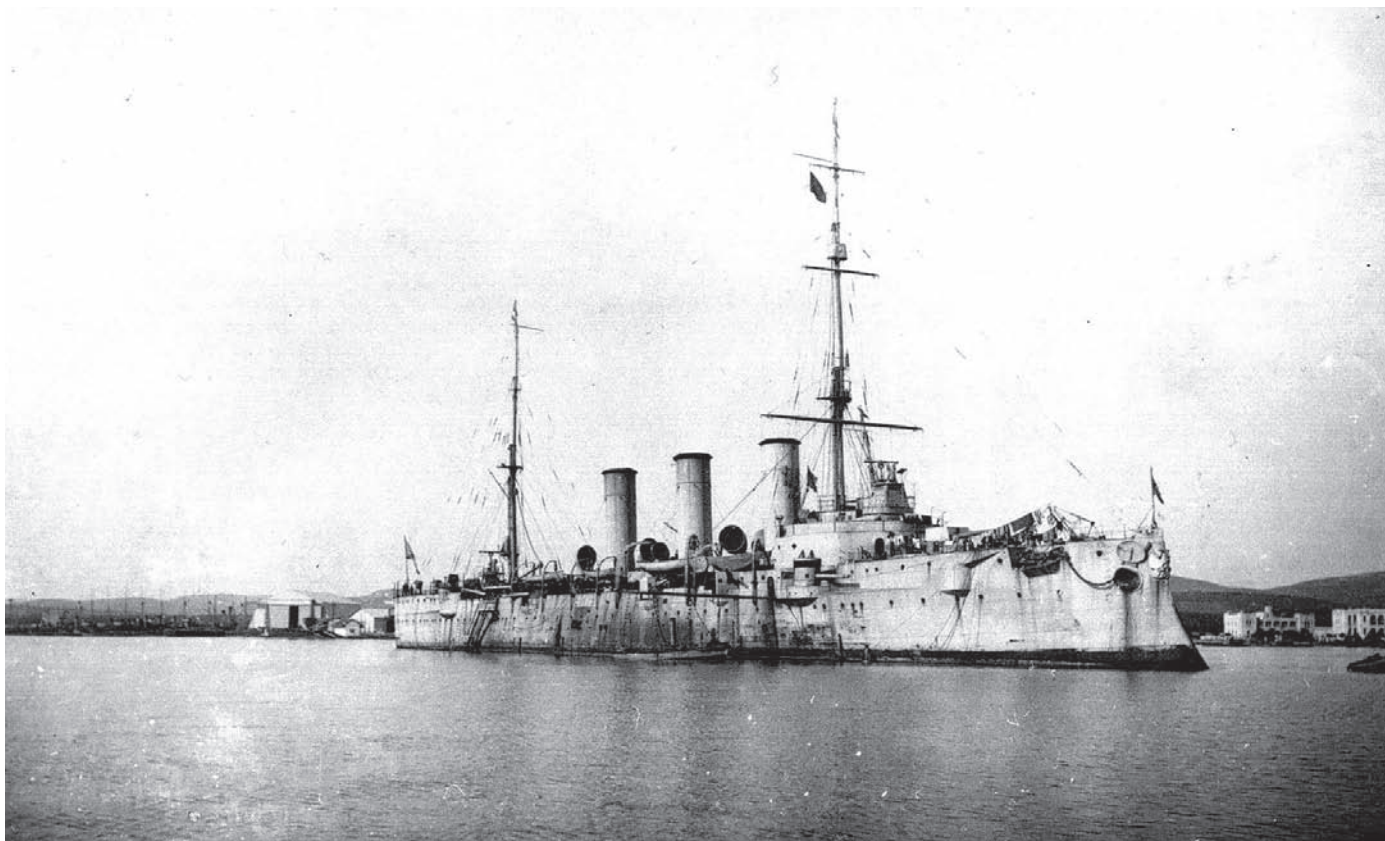
Дивизион подводных лодок (старший — один из командиров лодок):

- подводная лодка «Буревестник» (командир — старший лейтенант Оффенберг);
- подводная лодка «Утка» (командир — капитан 2 ранга Н.А. Монастырёв);
- подводная лодка «Тюлень» (командир — капитан 2 ранга М.В. Копьёв);
- подводная лодка АГ-22 (командир — старший лейтенант К.Л. Матвеевич-Мациевич);
- база подводных лодок транспорт «Добыча» (командир — капитан 2 ранга Краснопольский).

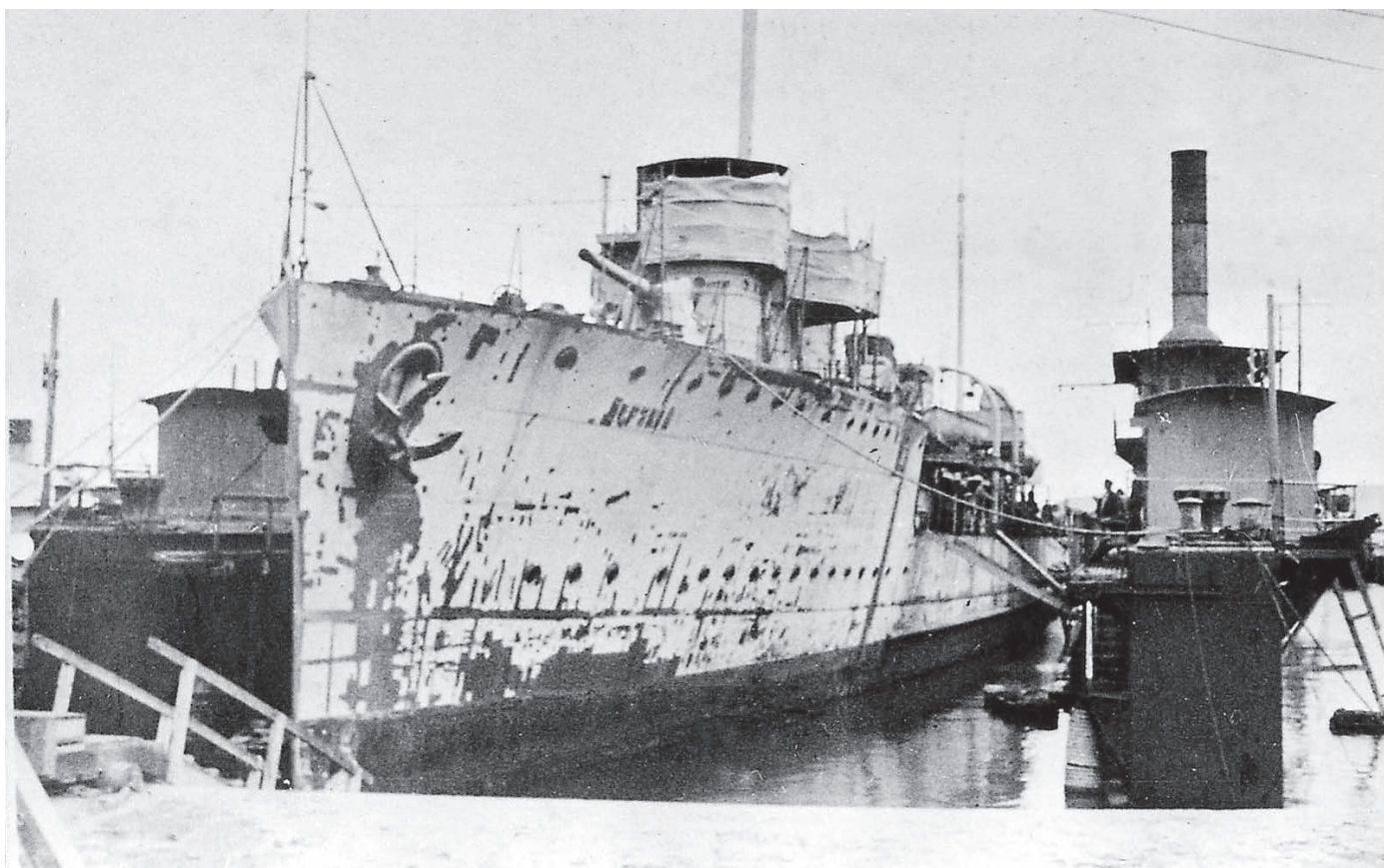
2-й отряд (младший флагман — контр-адмирал М.А. Беренс):

- линейный корабль «Генерал Алексеев» (командир — капитан 1 ранга И.К. Федяевский);
- крейсер «Генерал Корнилов» (командир — капитан 1 ранга В.А. Потапёв);
- вспомогательный крейсер «Алмаз» (командир — капитан 1 ранга В.А. Григорков);
- Дивизион подводных лодок (старший — один из командиров лодок):
- подводная лодка «Буревестник» (командир — старший лейтенант Оффенберг);
- подводная лодка «Утка» (командир — капитан 2 ранга Н.А. Монастырёв);
- подводная лодка «Тюлень» (командир — капитан 2 ранга М.В. Копьёв);
- подводная лодка АГ-22 (командир — старший лейтенант К.Л. Матвеевич-Мациевич);
- база подводных лодок транспорт «Добыча» (командир — капитан 2 ранга Краснопольский).

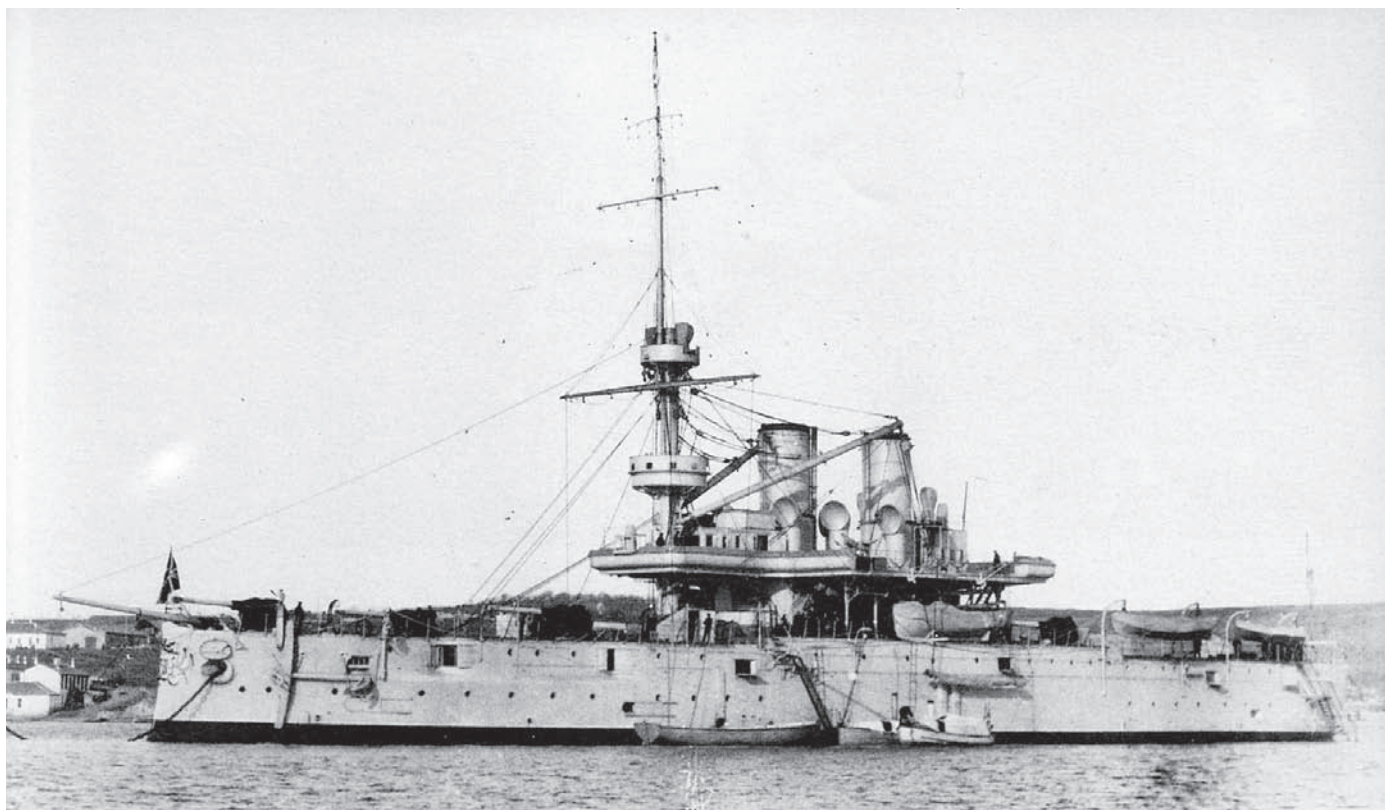
2-й отряд (младший флагман — контр-адмирал М.А. Беренс):



Крейсер «Генерал Корнилов», бывший «Очаков»



Эсминец «Дерзкий» в Бизерте



Броненосец «Георгий Победоносец» после модернизации

— эскадренный миноносец «Пылкий» (командир — капитан 2 ранга А.И. Кублицкий);
 — эскадренный миноносец «Дерзкий» (командир — капитан 1 ранга Н.Р. Гутан 2-й);
 — эскадренный миноносец «Капитан Сакен» (командир — капитан А.А. Остолопов);
 — эскадренный миноносец «Жаркий» (командир — старший лейтенант А.С. Манштейн);
 — эскадренный миноносец «Звонкий» (командир — М.М. Максимович);
 — эскадренный миноносец «Зоркий» (командир — капитан 2 ранга В. А. Зилов);
 — эскадренный миноносец «Гневный»;
 — эскадренный миноносец «Поспешный»;
 — эскадренный миноносец «Цериго».

3-й отряд (младший флагман — контр-адмирал А.М. Клыков):
 — канонерская лодка «Страж» (командир — капитан 2 ранга К.Г. Люби);
 — канонерская лодка «Грозный» (командир — старший лейтенант Р.Э. фон Вирен);
 — канонерская лодка «Якут» (командир — капитан 1 ранга М.А. Кителин);
 — тральщики «Альбатрос», «Баклан», «Китобой» (командир — лейтенант О.О. Ферман);
 — сторожевой катер «Капитан 2 ранга Медведев»;
 — гидрографические суда «Казбек», «Веха» (командир — штабс-капитан Е.А. Поляков);
 — буксиры «Черномор» (командир — капитан 2 ранга В.А. Бирилёв); «Голланд» (командир — лейтенант И. В. Иваненко; «Бельбек», «Севастополь».

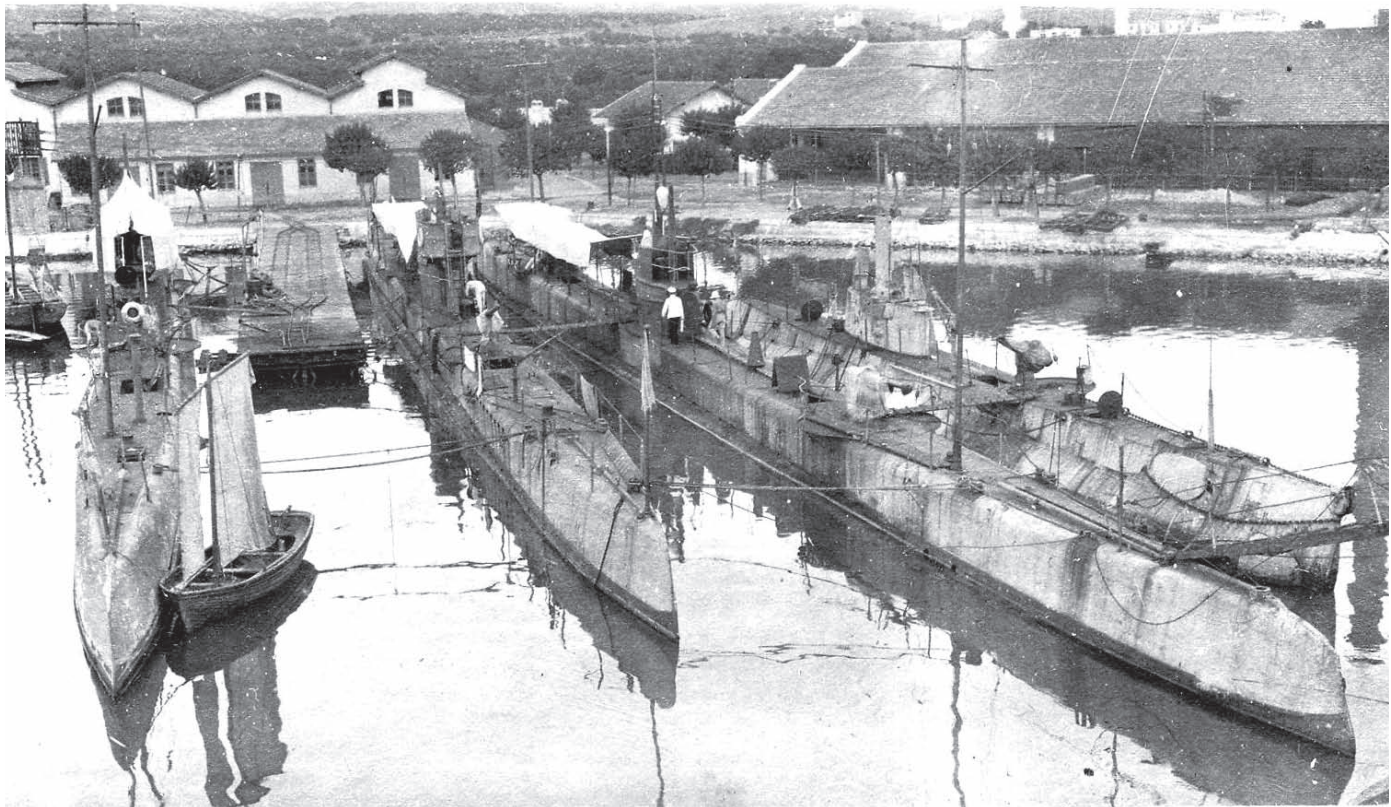
4-й отряд (младший флагман — инженер-механик генерал-лейтенант М.П. Ермаков):

— ледокол «Илья Муромец» (командир — капитан 2 ранга И.С. Рыков);
 — ледокол «Всадник» (командир — старший лейтенант Ф.Э. Викберг);
 — ледоколы «Гайдамак» (командир — капитан 1 ранга В.В. Вилькен); «Джигит»;
 — транспорты «Дон» (командир — капитан 1 ранга С.И. Зелёный); «Крым» (командир — штабс-капитан Я.С. Андросов); «Далланд» (командир — капитан 1 ранга Я.И. Подгорный); «Шилка» (командир — капитан 2 ранга Д.К. Нелидов); «Самара» (командир — контр-адмирал А.Н. Заев); «Екатеринодар» (командир — капитан 2 ранга П.А. Ивановский); «Рион», «Инкерман», «Поти», «Ялта», «Сарыч», «Осторожный», «Туркестан», «Ольга» (переименован из транспорта «Сухум»), «Заря», «Псе-зуап», № 410 (переименован из транспорта «Вера»), № 412, № 413.

Кроме того, в состав эскадры от Добровольческого флота входили транспорты «Владимир», «Саратов», «Колыма», «Иртыш», «Херсон», «Витим», «Омск», «Добровольец»; от Дунайского пароходства — «Александр Невский», «Русь», «Моряк», «Адмирал Кашерининов»; от русского Константинопольского порта — «Радость», «Трапезунд», «Надежда», «Днепр», «Почин» и буксиры — «Днепровец», «Иппокай», «Скиф», «Чурубаш».

В распоряжении командующего Бизертской эскадрой были:

— линейный корабль «Георгий Победоносец» (командир — капитан 2 ранга П.П. Савич);



Подводные лодки в Бизерте

- транспорт-мастерская «Кронштадт» (командир — капитан 1 ранга К.В. Мордвинов);
- учебное судно «Свобода» (командир — старший лейтенант А.Г. Рыбин).

В конце декабря 1920 г. семейные чины эскадры вместе с их семьями стали свозить в лагеря Айн-Драгм в горах на северо-востоке Тунисской области, в Табарку на берегу Средиземного моря недалеко от Айн-Драгама, в приморский городок Монастир в южной части Тунисской области, а также в Сен-Жан, Эль-Эйш и Рара в горах недалеко от Бизерты. Последние три лагеря представляли собой форты, на скорую руку приспособленные для жилья. Людей свозили на берег партиями по 50 человек, в зависимости от способности дезинфекционного пункта и готовности помещений. Так что великое переселение русских закончилось только в мае 1921 г.

Кроме семейных, на берег списали холостяков и инвалидов, которых разместили партиями в лагерях Надор, Бен-Негро, Эль-Эйш и Рара.

Офицеры эскадры даже в столь сложных условиях попытались организовать учёбу моряков. В Морском корпусе велись учебные занятия. Гардемаринские и кадетские роты по очереди плавали по большому Бизертскому озеру на учебном судне «Моряк» (бывшая «Свобода»), обучаясь ходить под парусами.

Об этом судне стоит сказать подробнее. Барк «Ксения Александровна» был спущен 29 сентября 1904 г. на Сормовском судостроительном заводе. Его полное водоизмещение составляло 792 т. Вспомогательный паровой двигатель в 100 л. с. позволял в штиль развивать скорость до 7 узлов. В середине октября 1904 г. судно, «подвешен-

ное железными цепями за две барки», было отправлено на буксире по Волге из Сормовского затона на Астраханский 12-футовый рейд, куда и прибыло 30 октября.

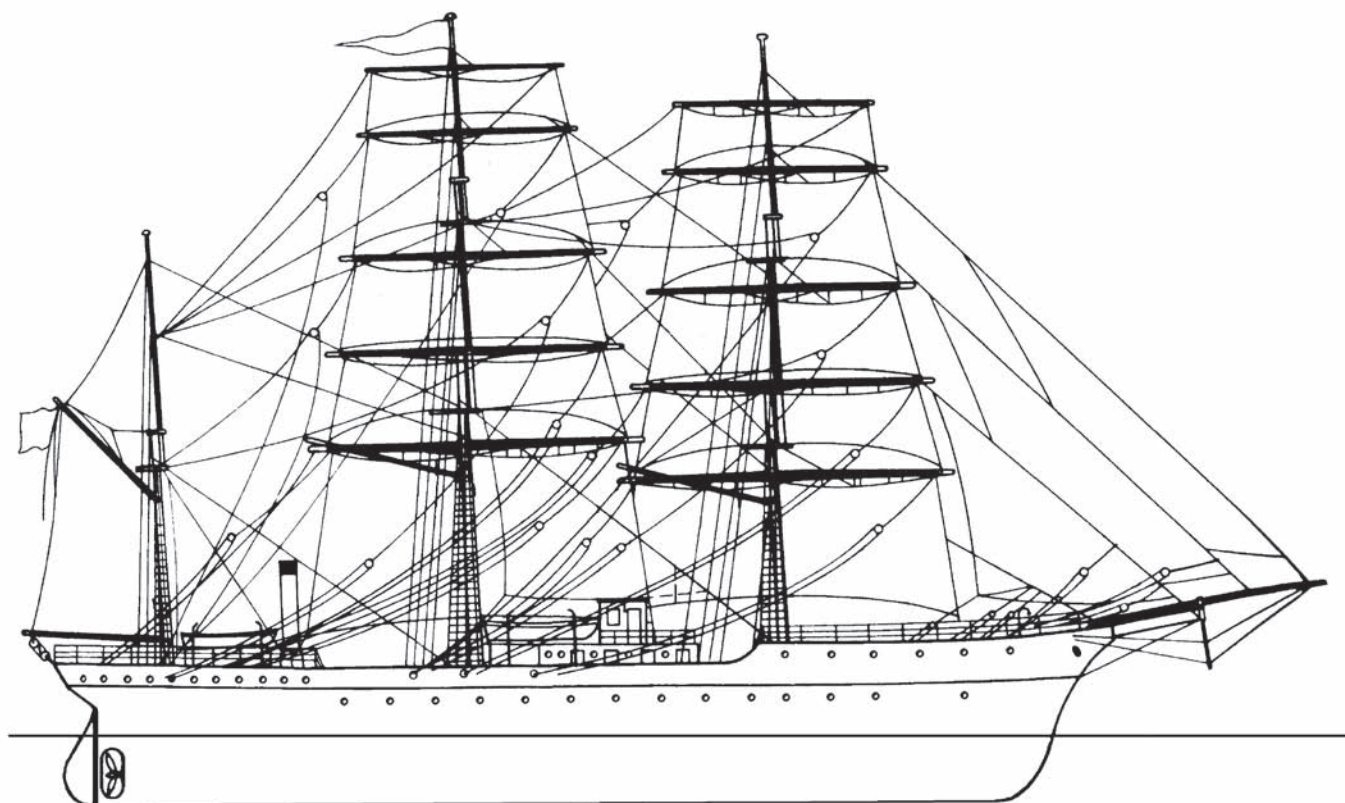
По непонятным причинам лишь на третью навигацию выяснилась «неспособность для плавания в море под парусами ввиду его малой остойчивости». Опять же по непонятным причинам решили провести капитальный ремонт барка в Гельсингфорсе, куда его и доставили в 1908 г.

В начале 1914 г. барк отправили на Чёрное море, но осенью того же года его задержали в Пирее в связи со вступлением Турции в войну. В марте 1917 г. судно переименовали в «Свободу». В 1919–1920 гг. «Свобода» осуществляла перевозки русских солдат с Салоникского фронта в порты Чёрного моря.

В ноябре 1920 г. судно было угнано Врангелем в Константинополь, а 12 декабря того же года отбуксировано в Бизерту. В феврале 1921 г. «Свободу» очередной раз переименовали в «Моряк». Последний рейс его закончился 21 сентября 1922 г. Где-то в 1930 г. судно было разобрано в Бизерте.

Для молодых офицеров на эскадре были организованы курсы подводного плавания и артиллерийский курс. Первый находился на подводном дивизионе, а второй — на линкоре «Генерал Алексеев».

В России с 1848 г. издавался журнал «Морской сборник» — официальное издание Морского министерства. И вот в июне 1921 г. в Бизерте начал выходить свой «Морской сборник». Редакция журнала располагалась на подводной лодке «Утка», а её командир И.А. Монастырёв стал главным редактором. Всего до октября 1923 г. вы-



«Свобода», она же «Моряк»

шло 26 номеров «Бизертского морского сборника». Прилагательное «бизертский» появилось потому, что с 1918 г. в Петрограде продолжился выпуск «Морского сборника», ставшего рупором Красного флота. В «Бизертском сборнике» были опубликованы десятки интереснейших статей по истории флота с 1914 по 1921 гг.

Интересно, что подводные лодки, на которых к 1923 г. осталось лишь восемь человек команды, служили электростанциями для всей эскадры, используя свои дизель-генераторы.

О жизни моряков в Бизерте лучше всех сказала Анастасия Ширинская, прибывшая туда в восьмилетнем возрасте: «История для них остановилась, время замерло! У просторного и тихого озера, в глубине которого виднелись ложно-вулканические очертания Джебель Ишкеля, под ярким солнцем, которое даёт тунисской земле её особое освещение, мы жили в закрытом мире...».

Старый броненосец «Георгий Победоносец» стал «дамским кораблём». Ширинская писала: «Его предварительно подготовили для более или менее нормальной жизни нескольких сотен человек, главным образом женщин, детей и пожилых людей. Он стоял в канале у самого города между «Sport Nautique» и лоцманской башней, что позволяло нам свободно спускаться на берег».

В начале 1920-х гг. командование белой армии прилагало отчаянные усилия, пытаясь создать в Советской России подпольные организации, проводившие диверсии и террор. Другой вопрос, что эффективность этих действий была крайне низка из-за отсутствия поддержки населения и активных действий чекистов как внутри страны, так и за рубежом.

Само собой разумеется, что горячие головы в русской эскадре также рвались свести счёты с большевиками. Так, в 1921 г. — начале 1922 г. старшими офицерами эскадры несколько раз поднимался вопрос о переводе хотя бы части судов в один из портов Болгарии. Однако у командования не было денег, а главное эскадра жёстко контролировалась французами. А у тех хватало ума понять, что произойдёт, если эсминцы и подводные лодки под Андреевским флагом, выйдя, скажем, из Варны, начнут боевые операции у берегов Крыма или Кавказа. Не говоря о том, что для проведения подобных акций требовался капитальный ремонт эсминцев и подводных лодок.

Малые суда с белогвардейцами периодически выходили из Босфора к берегам Советской России. Так, например, в июле 1921 г. кончилась неудачей высадка 30 диверсантов с парохода «Отважный». В середине февраля 1922 г. турецкая шхуна под начальством капитана Моисеева пыталась высадить 16 белогвардейцев на кавказский берег.

11 февраля 1922 г. морской агент (военно-морской атташе) в Турции капитан 2 ранга фон Реекамппф создаёт из русских морских офицеров «водолазно-спасательную станцию с придачей возможно большего количества самостоятельных судов». Станция должна была действовать на Дунае под эгидой союзной комиссии по Дунаю. Понятно, что речь идёт о создании диверсионного отряда и возможно даже группы диверсантов-водолазов.

Почему эта затея провалилась, неясно. Скорее всего, страны Антанты не захотели иметь проблемы в столь важном деле, как судоходство на Дунае.



Старший лейтенант Н. П. Солодков с корабельным доктором на линкоре «Генерал Алексеев» в Бизерте. 1921 г.



Подводные лодки «Тюлень» и «Утка» в Бизерте

Глава 5

Попытки возвращения
Бизертской эскадры

К 1935 г. самый большой торговый флот СССР был на... Каспии. Как такое могло случиться? Ведь по числу судов и тоннажу торговый флот на Балтике, Чёрном море, Севере и Тихом океане был существенно больше, чем каспийский.

Увы, не только Врангель угнал российский флот. На Тихом океане эскадру угнал в Манилу и там распродал адмирал Старк. На Севере несколько судов угнал в Англию генерал Миллер. Десятки транспортов были захвачены на Балтике финнами и прибалтами.

А вот на Каспии Волжско-Каспийская флотилия по приказу Ленина 18 мая 1920 г. подошла к персидскому городу Энзели, куда белогвардейцы и англичане угнали большую часть судов Каспийского торгового флота. Англичане пару часов посопротивлялись и бежали, а белые отошли вглубь Персии ещё раньше, опередив просвещённых мореплавателей более чем на 50 км.

В результате все суда и товары были возвращены Советской России.

Добавлю, что до 1922 г. бакинская нефть поступала в Россию исключительно через Астрахань на наливных судах, и лишь затем заработала (да и то с перебоями) железная дорога Баку — Батум.

Маленькая справка: по грузоподъёмности Каспийский торговый флот на 1913 г. уступал Черноморскому в 2,64 раза. Однако к 1935 г. как по тоннажу, так и по объёму перевозок Каспийский флот превосходил торговые флоты любого другого бассейна СССР, включая Чёрное море и Балтику. Увы, послать Волжско-Каспийскую флотилию в Константинополь, Бизерту, порты Англии, Шанхай и Манилу, куда был угнан русский флот Врангелем, Миллером и Старком, не представлялось возможным.

На Чёрном море вернуть удалось лишь суда, которые сами зашли в ловушку по неосторожности.

Уже в августе 1922 г. НКПС, Морком, ГПУ, НКВД и НКВТ подготовили и разослали всем заинтересованным структурам межведомственную инструкцию «О порядке задержания судов РСФСР, приходящих в порты Советских Республик под иностранным флагом». Инструкцией, в частности, обязывалось принимать все зависящие меры «к задержанию приходящих под каким-либо иностранным флагом судов, составляющих в действительности собственность РСФСР в силу Декрета о национализации торгового флота от 23 января 1918 г.».

В 1927 г. в Одесский порт зашёл пароход «Costi» под египетским флагом. Однако биндюжники быстро опознали в нём «Инкерман», угнанный в ноябре 1920 г.

Врангелем. Он был построен в Николаеве в 1889 г. и первоначально назывался «Ризе». В 1915 г. «Ризе» мобилизовали в состав ЧФ под названием «Транспорт №136». Ну а в 1919-м белые переименовали его в «Инкерман».

По суду «Инкерман» был возвращён России. Первоначально он использовался в качестве торгового судна под названием «Красная Кубань». 6 марта 1936 г. «Красная Кубань» вошла в состав Черноморского флота в качестве плавбазы подводных лодок.

Парусно-паровая шхуна «Афанасий Феофани», построенная в 1904 г., в 1915 г. была мобилизована и обращена в тральщик Т-236 (с 1917 г. — Т-336). В 1920 г. она была угнана белыми в Константинополь, а затем продана частному владельцу. Когда шхуна зашла в Чёрное море, следуя в направлении Варны, русские члены команды взбунтовались, связали капитана и, подняв красный флаг, ушли в Одессу. В СССР шхуна служила в торговом флоте под названием «Бельбек».

Аналогичная история произошла и с угнанной белыми шхуной «Аквидис». Там тоже взбунтовалась русская команда, но за неимением красного флага, на мачте подняли красную рубашку. В СССР шхуну «Аквидис» переименовали в «Маньч».

Пароходы «Жорж» и «Эдвиг» под итальянским флагом, принадлежавшие господину Скембри, зашли в порт Батум. Там грузчики опознали в них русские товаропассажирские пароходы «Россия» (РОПиТ, 4200 т, 13 уз.) и «Мария» (данных найти не удалось).

Оба судна были арестованы и по решению суда Аджарской АССР переданы «Черномортрансу». Там они получили новые названия «Камо» и «Шаумян».

Кроме того, в Батуме был захвачен угнанный белыми танкер «Луч» (построен в Швеции в 1885 г.). Новый владелец переименовал его в «Леди Элеонора». После ареста и суда над танкером был поднят советский флаг.

Кроме этих судов, советскому правительству не удалось вернуть ни одного торгового судна или военного корабля из числа угнанных осенью 1920 г. Попытки советских властей отсудить суда, плававшие в бассейне Средиземного моря, в иностранных инстанциях успеха не имели.

28 октября 1924 г. Франция наконец-то установила дипломатические отношения с СССР. Париж предложил Москве вернуть Бизертскую эскадру, считая, что это будет одним из аргументов для признания советами царских долгов.

Через два дня после этого Военно-морской Префект Бизерты адмирал Эксельманс приказал всем офицерам и гардемаринам эскадры собраться на борту эсминца «Дерзкий». Его приказание было кратким: спустить Андреевские флаги, передать корабли французским уполномоченным, а самим сойти на берег.

Замечу, что вопрос о возвращении Бизертской эскадры с 1921 г. постоянно обсуждался в Совнарком и Реввоенсовете. Так, 8 июля 1924 г. Фрунзе писал наркому иностранных дел Чичерину: «Корабли эскадры после возвращения следует поделить следующим образом: линкор, четыре подводные лодки, транспорт «Добыча» и два сторожевых катера вернуть в состав МСЧМ, а крейсер перевести на Балтику».

Все эсминцы-«новики» Фрунзе предлагал передать МСЧМ либо поделить их пополам между Балтикой и Чёрным морем. Старый броненосец «Георгий Победоносец», яхту «Алмаз» и старые угольные миноносцы Фрунзе предлагал «во избежание лишних расходов на перевод ликвидировать на месте».

Для обсуждения вопросов, связанных с возвращением эскадры, 20 октября 1924 г. в Париж отправился военноморской агент в Лондоне Е.А. Беренс. В ходе беседы с царским морским агентом во Франции В.И. Дмитриевым он получил подробную информацию о состоянии кораблей эскадры.

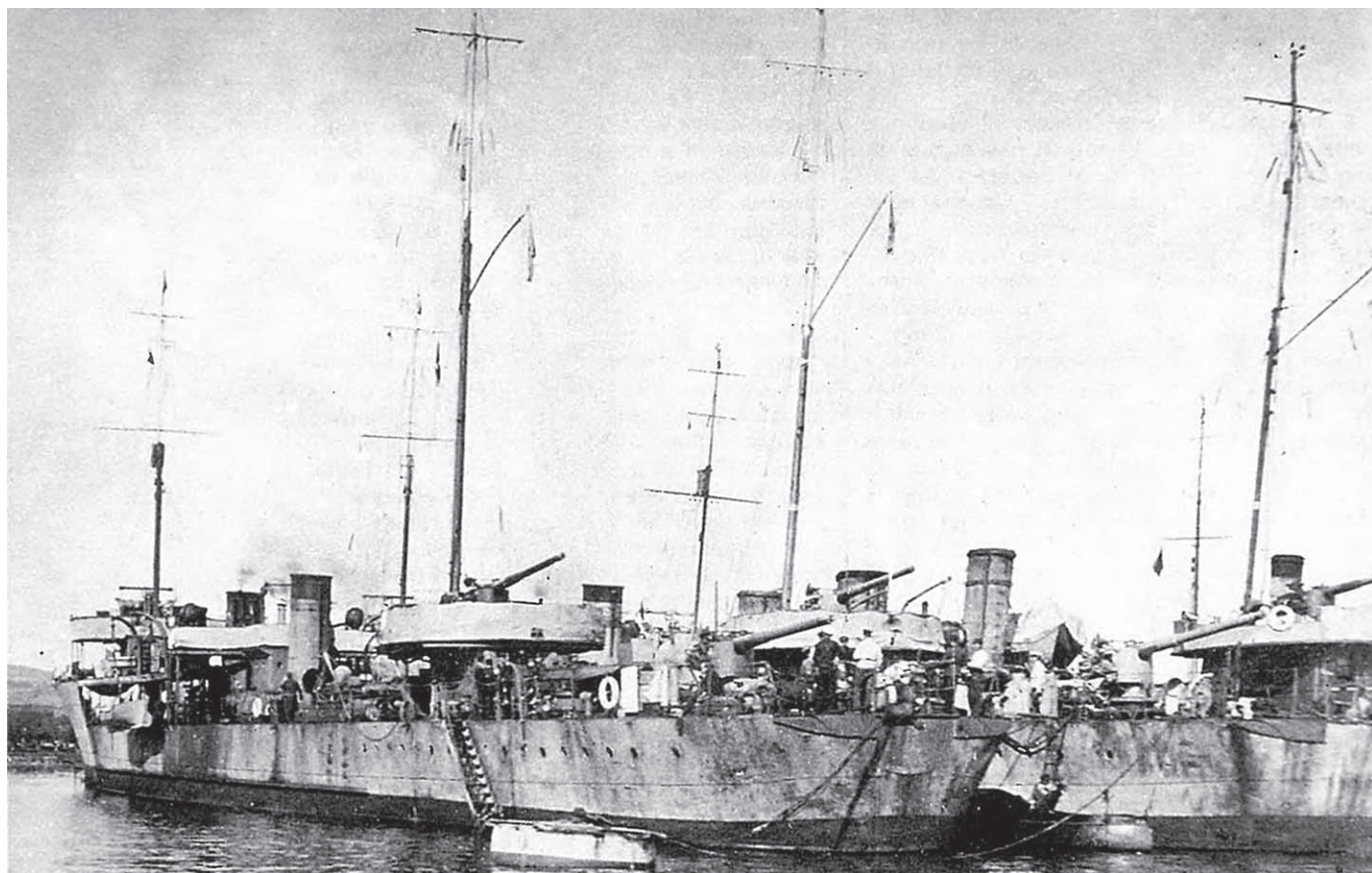
Тут стоит сказать пару слов о братьях Евгении и Михаиле Беренсах.

Евгений Беренс, на октябрь 1917 г. будучи в чине капитана 1 ранга, с ноября 1918 г. по апрель 1919 г. служил у большевиков начальником Морского генштаба. Именно он 24 мая 1918 г. представил Председателю Совнаркома доклад, где говорилось: «Германия желает во что бы то ни стало завладеть нашим флотом. Дальнейшие с нашей стороны попытки разрешить вопрос переговорами при вышеизложенных условиях дают Германии только возможность выиграть время и явно ни к чему не приведут. Наши суда в Новороссийске попадут в руки даже не Украине, а Германии и Турции и создадут этим в будущем господство их на Чёрном море... Все эти условия показывают, что уничтожение судов в Новороссийске надо произвести теперь же, иначе они, несомненно, и наверное полностью или в части попадут в руки Германии и Турции».

На докладе Морского генерального штаба В.И. Ленин написал: «Ввиду безвыходности положения, доказанной высшими военными авторитетами, флот уничтожить немедленно».

Самое же забавное в этой истории, что Евгений Беренс приехал в Бизерту принимать эскадру у своего родного брата контр-адмирала Михаила Андреевича Беренса. Первый командующий «русской эскадрой» вице-адмирал Кедров в начале 1921 г. убыл по делам в Париж и больше в Бизерте не появился.

Ситуация оказалась более чем щекотливая и для советской делегации, и для белых, и для французов. По-



Эсминцы типа «Новик» в Бизерте

следние порекомендовали Михаилу Андреевичу куда-нибудь удалиться, и тот благоразумно съездил на неделю в город Тунис.

20 декабря 1924 г. Реввоенсовет назначил М.В. Викторова «начальником отряда судов Черноморского флота, находящихся в Бизерте, с оставлением его в должности начальника гидрографического управления», комиссаром отряда был назначен А.А. Мартынов. Для буксировки кораблей в Одессе сформировали отряд в составе ледокола «С. Макаров» и ледореза «Фёдор Литке».

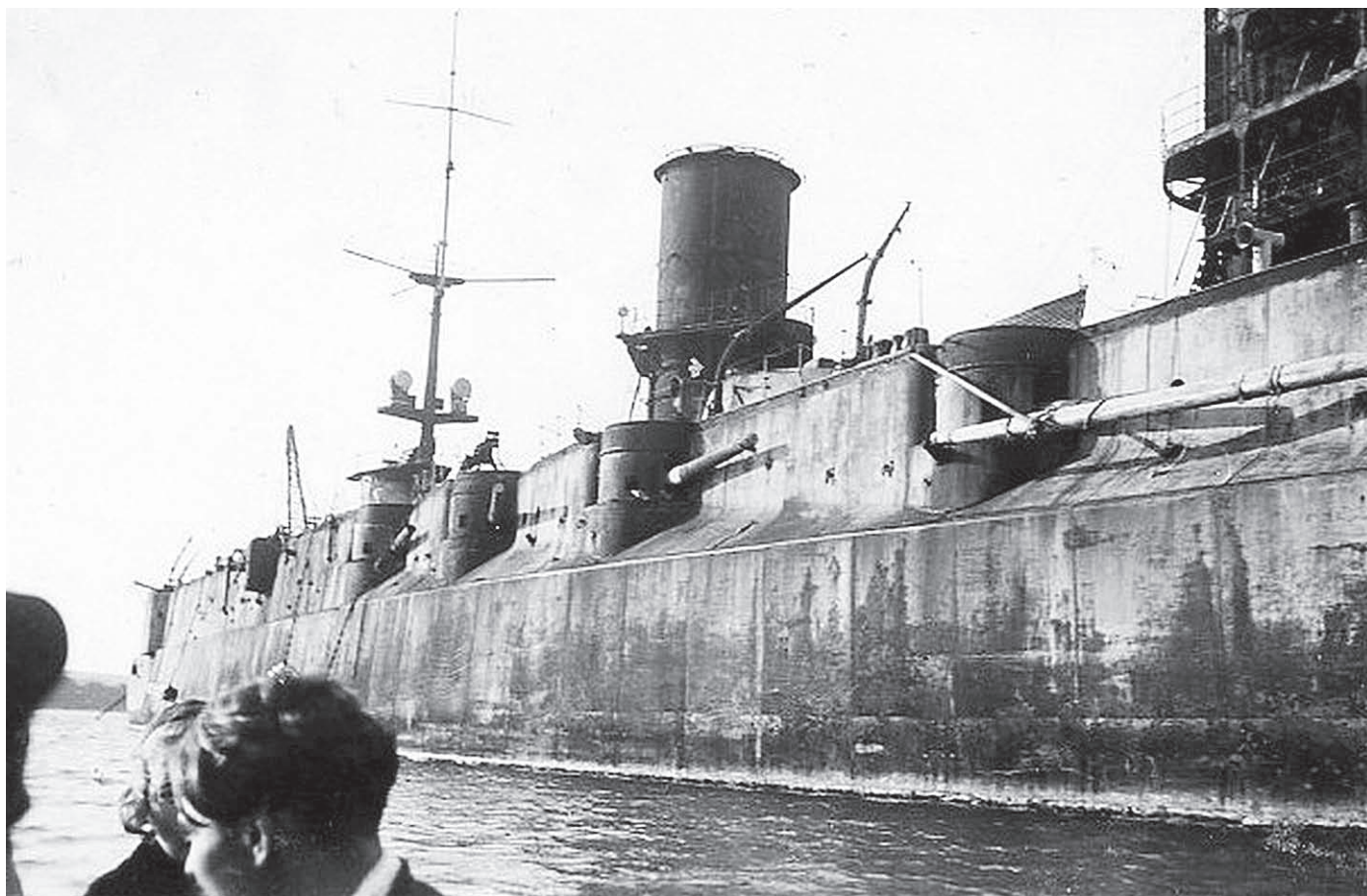
29 декабря 1924 г. из Парижа в Бизерту на французском корабле «Удже» прибыла техническая комиссия из Москвы. В её состав входили брат адмирала Е.А. Беренс — военно-морской атташе в Англии и Франции, знаменитый русский кораблестроитель Крылов, инженеры Иконников, Орас и Ведерников.

Члены комиссии первоначально опасались, что корабли эскадры могут быть заминированы, но ещё в июле 1924 г. бывший военно-морской агент в Париже Дмитриев сообщил Беренсу: «Я вполне понимаю необходимость безболезненного разрешения Бизертского вопроса и разделяю Ваш взгляд на возможность двух выходов — личному составу остаться на своих кораблях или мирно уйти, сделавшись беженцами. Я не допускаю возможности третьего, т.е. попытки уничтожить суда, — слишком она нелепа и бессмысленна. Мне лично кажется, что за исключением отдельных лиц — все уйдут с кораблей».

Осмотрев корабли и суда, советская комиссия пришла к выводу, что большая их часть была подготовлена экипажами к долговременному хранению. Но в целом состояние кораблей оставляло желать лучшего. Е.А. Беренс писал: «Впечатление от поверхностного осмотра довольно пессимистичное. Суда в отношении их внешности все в ужасном виде, всё, что может заржаветь и быть легко попорчено, — проржавело и поломано, во внутренних помещениях — в общем, то же самое, что же касается корпусов и механизмов, то тут судить трудно, после такого беглого осмотра. Затем заметна разница в состоянии, в особенности мелких судов: три “Новика” в приличном виде и даже с исправной артиллерией и аппаратами, другие же два и строившийся “Цериго” — плохи, и их придётся капитально ремонтировать. Линкор, за исключением верхних надстроек и шлюпок, видимо, хорош, артиллерия в башнях закрыта после смазки, и французы говорят, что из пушек можно стрелять хоть сейчас; в каком виде трубопроводы и вообще проводки на судах, сказать трудно, они требуют более тщательного осмотра, на который у нас нет ни людей, ни средств».

На некоторых кораблях комиссия обнаружила даже экземпляры журнала «Красный флот», присылавшиеся из Советской России в обмен на «Бизертский морской сборник».

Несмотря на ненависть к большевикам, большинство офицеров эскадры не только не были склонны уничтожать корабли, но и с определённым пониманием отнеслись к тому, что они вновь попадут в Россию.



Линкор «Генерал Алексеев» в Бизерте. Хорошо видны ещё не снятые 130-мм пушки



Яхта «Алмаз»

Комиссия работала в Бизерте с 28 декабря 1924 г. по 6 января 1925 г.

Члены комиссии составили перечень кораблей, намечавшихся для возвращения в СССР: линкор «Генерал Алексеев», крейсер «Генерал Корнилов», шесть эсминцев типа «Новик» и четыре подводные лодки. Остальные корабли и суда, находившиеся в ветхом состоянии, решили продать на слом.

Состояние Бизертской эскадры на начало 1925 г. достаточно неплохо характеризует письмо неустановленного лица к неустановленному адресату, посвящённое пребыванию в Бизерте советской технической комиссии

«11 января 1925 г. Париж.

Дорогой товарищ,

1) 8 января вернулась наша комиссия из Бизерты, где она произвела осмотр всех судов.

Результаты осмотра следующие:

а) Ни один корабль не может идти собственными средствами, так что возможна лишь их перевозка на буксире.

б) Признаны годными для дальнейшей службы: линкор «[Генерал] Алексеев», крейсер «[Генерал] Корнилов», 6 эсминцев («Новиков») и 4 подводных лодки.

в) Броненосец «Георгий Победоносец» (который теперь является казармой для белых), крейсер «Алмаз», учебное судно «Моряк» и 4 старых миноносца признаны негодными к дальнейшей службе и подлежащими продаже на слом. Стоимость лома приблизительно равна: «Георгий» — 25 тысяч фунтов стерлингов, «Алмаз» — 8–9 тысяч фунтов стерлингов, «Моряк» — 500 фунтов стерлингов и миноносцы по 700 фунтов каждый.

г) Для приведения кораблей в состояние, при котором можно их буксировать от Бизерты до порта в Чёрном море, необходимо произвести на них специальный

ремонт, который сделал бы их способными к плаванию в открытом море. На этот ремонт потребуется около 50 тысяч золотых рублей денег и около трёх месяцев времени. Малые суда могут быть готовы к выходу значительно ранее. Для исправления рулевого устройства линкора последний придётся отвести в один из французских портов, так как порт Бизертский не в силах справиться с этой задачей. Остальной ремонт линкора, а также и ремонт малых судов берётся произвести бизертская фирма «Вернис». Расчёты денег и сроков даются приблизительно, так как точное исчисление требует более детального осмотра и более длительной работы специалистов, чем та, которую могла произвести наша комиссия в Бизерте.

д) Стоимость линкора и 6 «Новиков» (наиболее ценная часть флотилии) оценена профессором Крыловым приблизительно: линкор — 35 миллионов рублей золотом, 6 эсминцев — 15 миллионов рублей золотом. Для приведения этих судов в полную боевую готовность (это уже работа наших советских портов) потребуется от 10 до 15 миллионов золотых рублей.

е) Имеющаяся на судах артиллерия находится, насколько о том позволяет судить беглый осмотр, в более или менее удовлетворительном состоянии. Что касается боевых припасов, то вопрос о них здесь, на месте, стал в иной плоскости, чем это представлялось в Москве. Дело в том, что снаряды, находящиеся в погребах линкора и крейсера, а также на берегу на складе у французов, представляют из себя весьма значительную ценность, равную приблизительно (грубо) 3 миллионам рублей. Директива Генриха Григорьевича — выбросить все эти снаряды в море, чтобы не подвергать опасности взрыва корабли, — ввиду ценности снарядов (особенно 12-дюймовых, которых на линкоре имеется около 100 шт.), вызывает необ-

ходимость поставить вторично вопрос об окончательной судьбе столь ценного артиллерийского имущества. Сама комиссия, без постановления этого вопроса на разрешение Москвы, не решается уничтожить имеющиеся на судах снаряды. Вопрос о снарядах может быть разрешён следующим образом:

1) или оставить их в погребах линкора и крейсера, произведя предварительно тщательную ревизию самих кораблей и их погребов с целью установления степени безопасности хранения на них боеприпасов, а также обследовав и сами снаряды — с целью установления степени их безопасности для перевозки, причём под понятием безопасности надо разуметь как безопасность с точки зрения чисто технической, так и с точки зрения специфической (отсутствие на кораблях и в погребах установленных белыми адских машин, закладки пироксилиновых шашек со включением их запалов в электрическую проводку кораблей и т. п.);

2) или очистить все корабли от боевых запасов, перегрузив последние на специально назначенное для их перевозки судно.

Вторая комбинация потребует для своего осуществления значительных расходов на перегрузку и упаковку снарядов, причём эти расходы могут превзойти саму стоимость снарядов. Это тем более вероятно, что французы едва ли согласятся допустить в Бизерту значительное количество нашего экипажа, а в таком случае всю работу по перегрузке и упаковке снарядов придётся производить наёмным трудом французов.

Во всяком случае, необходимо выяснить в Морведе — какую ценность имеют для последнего находящиеся в Бизерте снаряды и что он с ними предполагает делать, принимая во внимание, с одной стороны, необходимость принятия исчерпывающих мер для безопасности перехода Бизертской флотилии, а с другой — необходимость за-

траты значительных средств на перевозку снарядов в случае эвакуации их с кораблей.

Если Морвед склонен сохранить эти снаряды, пусть он примет один из предложенных мною двух вариантов и сообщит своё решение комиссии. В случае оставления снарядов на кораблях Морвед должен дать исчерпывающие инструкции посылаемым им для приёмки артиллерийского имущества ответственным спецам, касающиеся сортировки этого имущества, его хранения и вообще принятия мер для безопасности перевозки снарядов на кораблях.

ж) Общее состояние судов в смысле их безопасности от пожаров, взрывов и прочих случайностей таково.

Суда расположены в трёх местах:

а) группа, состоящая из линкора и крейсера, находится на рейде Бизертской бухты, далеко от берега;

б) группа, состоящая из миноносцев “Алмаз”, “Моряка” и четырёх подводных лодок, — у самого берега, в нескольких километрах от первой группы, рядом с французскими судами;

в) совершенно отдельно стоит у берега, у самой окраины города Бизерты, “Георгий Победоносец”.

Суда первых двух групп охраняются французскими матросами, под надзором “метров” (соответствующих бывшим нашим подпрапорщикам). Общий надзор за этими группами возложен на отдельных французских морских офицеров.

“Георгий Победоносец” находится в полном распоряжении белых.

“Алексеев”, “Корнилов”, “Новики”, да, можно сказать, все суда, завалены различным хламом, среди которого, однако, имеется и ценное имущество (запасные части артиллерии, пулемёты со станками к ним, некоторые измерительные приборы, правда, требующие ремонта, винтовки русские и иностранные, тросы и т.п.). Повсюду масса грязи и сора. Большинство кораблей, можно сказать, загажены.

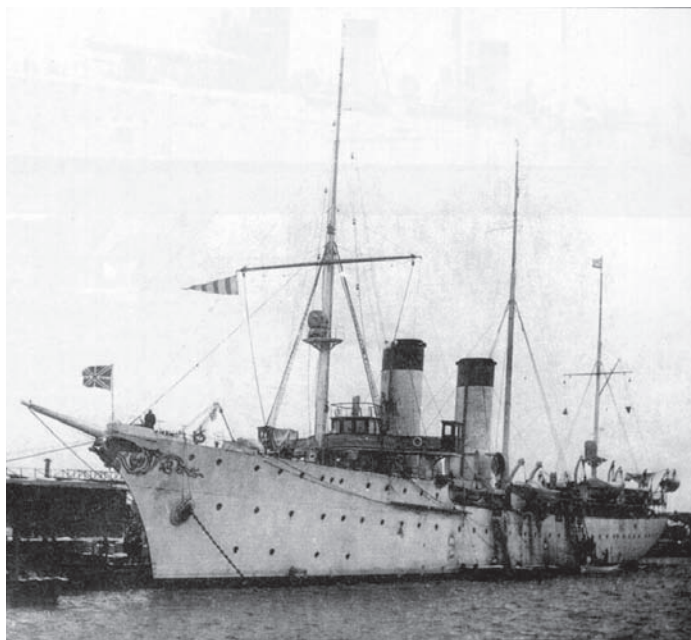
В пожарном отношении весь этот хлам представляет несомненную опасность.

Порохов ни на одном судне не имеется — так заявили французы. Осмотреть все корабли, в отсеках которых кое-где может завалиться порох и другие взрывчатые вещества, не представляется возможным без предварительного разбора имеющегося на корабле хлама.

Снаряды имеются лишь на “Алексееве” (линкоре) и “Корнилове” (крейсере). Если на “Алексееве” они приведены в некоторый порядок (относительный, конечно), учтены, а погреба, в которых находятся эти снаряды, закрыты, и ключи от них находятся на “одной связке”, если не у одного французского матроса, то на “Корнилове” хранение снарядов находится в безобразном состоянии: погреба раскрыты, и никто из французов ничего не знает, никто не знает, что в этих погребах и сколько чего в них находится.

В одном из погребов мы обнаружили рассыпанные по полу винтовочные патроны, что представляет прямую опасность в пожарном отношении.

Когда мы заявили о всех этих беспорядках французам, то они сначала обещали принять соответствующие меры



Яхта «Алмаз» на рейде в Одессе. (Январь 1918 г.)



305-мм установка линкора «Генерал Алексеев» в Бизерте. Хорошо видно, в каком порядке хранились боеприпасы

к устранению некоторых из них (закрывать крышки погребов, почистить сами погреба), но вскоре на практике отказались от обещания ввиду невозможности без производства предварительного ремонта осуществить обещанное мероприятие.

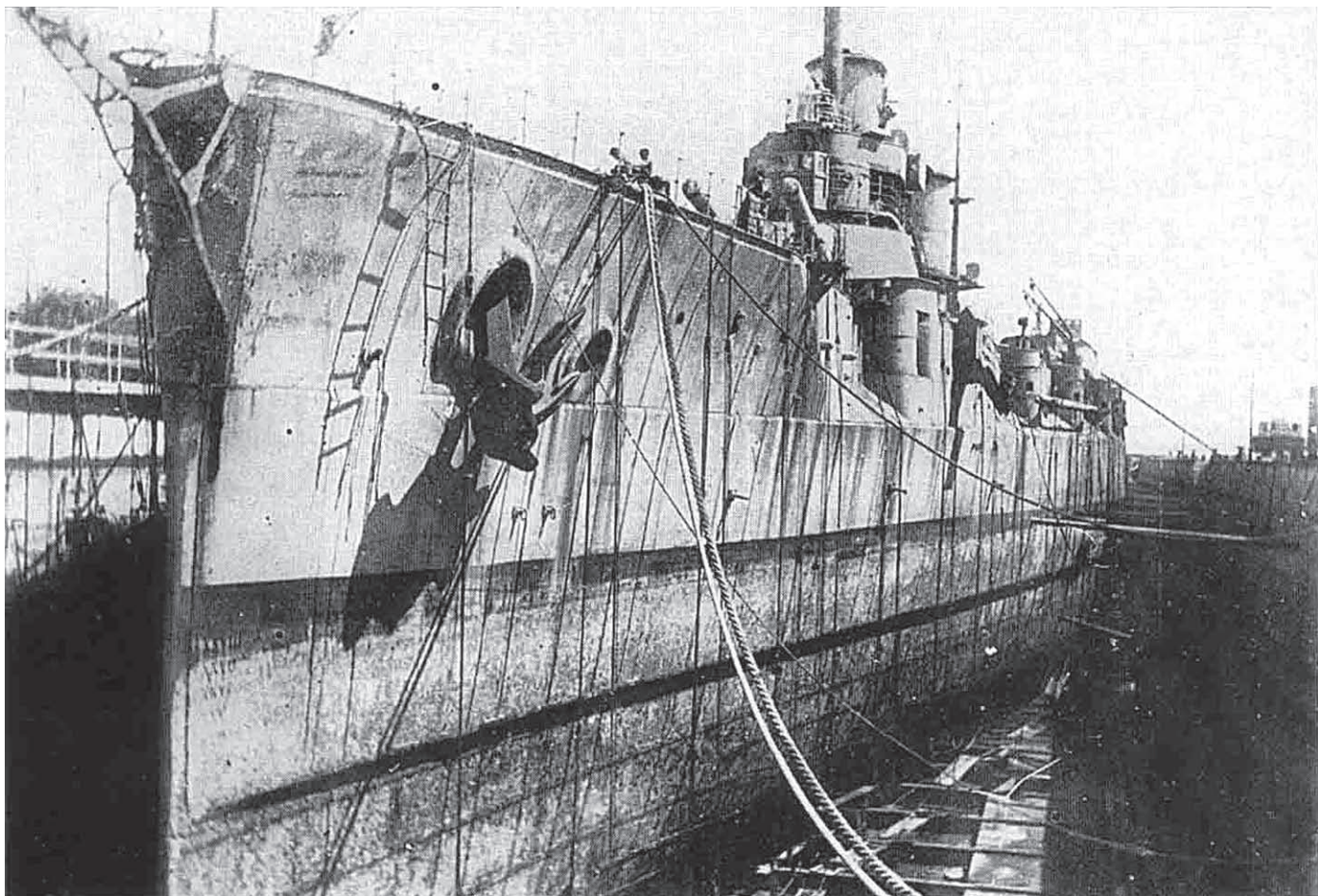
На последнем совместном совещании с французами мы всё-таки внесли свои пожелания (вносить требования как комиссия чисто техническая, в задачу которой входит лишь осмотр судов и определение их годности к дальнейшей службе, мы «не имели права») относительно улучшения состояния судов в смысле их безопасности, что и было занесено в протокол заседания. Но, разумеется, эти оговорки мало могут изменить фактическое состояние судов, которое, в сущности говоря, находится в полной воле французов и всяких случайностей. И если французам представится выгодным в один прекрасный момент пустить наши суда ко дну, то они спокойно могут это сделать, сославшись на какую-нибудь случайность.

Единственный выход из положения, единственная гарантия безопасности наших судов — это скорейшее получение судов в наши руки, посадка на них наших людей, чистка судов от «всякой скверны» и последующее их хорошее содержание и охрана.

Если французы затянут дело с передачей нам флотилии, то можно было бы рекомендовать в качества паллиа-

тива, гарантирующего безопасность наших судов, посылку французам особой ноты с возложением на них ответственности за состояние и безопасность судов этой флотилии. Но это дело высокой политики.

з) По приезде в Париж узнал от Унылова, что разрешение вопроса о передаче флотилии, по-видимому, откладывается французами на неопределённый срок. Об этом свидетельствует сообщение наших источников относительно давления на французов со стороны румын, а также о том же говорит неблагоприятный исход домогательств нашего Полпредства перед французским Мининделом об ускорении дела с передачей нам флотилии. Дело в том, что по поручению тов. Красина тов. Волин на другой день [после] нашего отъезда из Бизерты был с визитом в Мининделе у Лароша — начальника политического отдела МИД, который на просьбу Волина начать переговоры о передаче нам флотилии ввиду возвращения из Бизерты нашей комиссии и окончания ею осмотра наших судов ответил, что, во-первых, он ещё не читал доклада Морского министерства, а во-вторых, вопрос о передаче флотилии ввиду его сложности будет передан на предварительное рассмотрение специальной юридической комиссии. Этот ответ ясно показывает, что французы будут затягивать дело с передачей нам флотилии.



Разборка линкора «Генерал Алексеев» в Бизерте

и) Наше пребывание в Бизерте прошло чрезвычайно гладко, без всяких инцидентов. Со стороны французов мы встречали содействие и официальную любезность. Правда, мы были совершенно изолированы от внешнего мира, нам не разрешили съездить в Тунис, за нами следили, но всё это не выходило из обычных рамок. В местной прессе, по французскому обыкновению, писали о нас всякий вздор и небылицы, но, ввиду нашего смирного поведения и нашего воздержания от пропаганды, мы заслужили в этой же прессе прискорбный эпитет “бон и пезибль буржуа”. По слухам, морской префект Бизерты послал о нас благоприятный рапорт в Париж, что не мешает ему, однако, высказываться против допущения в Бизерту нашей команды.

к) Ввиду оттягивания французами момента передачи нам флотилии, наше пребывание в Париже грозит также затянуться на неопределённое время. В связи с этим ожидаю от Вас распоряжений о дальнейшей моей судьбе. Также прошу дать мне ответ на некоторые мои предложения, с которыми я обратился к Вам в своём последнем письме.

Машинопись с пометками от руки. На первой странице документа имеется штамп “Закордонная часть ИНО-ГПУ. Вход. № 580/п. 16.I.1925 г.”; на последней странице имеется пометка неустановленного лица от 5 апреля 1929 г.»

В конце концов, советская комиссия пришла к выводу, что корабли эскадры находятся в недееспособном состо-

янии, многие месяцы их ремонтом никто не занимался. Значительная часть механизмов, содержащих цветные металлы, похищена. Крылов заявил, что целесообразно забирать лишь линкор «Генерал Алексеев». Но своим ходом тот идти не мог. По «дипломатическим проблемам» буксировка его советским кораблём, например ледоколом «Ермак», была невозможна, частные фирмы взяли бы очень дорого. Наконец, застраховать линкор на время перехода было крайне сложно. Страховать его по цене металлолома невыгодно. Застраховать по реальной цене около 40 миллионов фунтов стерлингов, значит заплатить огромные деньги, а страховая компания в случае гибели корабля не заплатит ни одного пенса, мол, большевики вывели в море старое корыто, чтобы затопить его и получить страховку.

Тут ещё выяснилось, что французская делегация связывает возвращение кораблей с признанием царских долгов. В итоге 6 января 1925 г. советская делегация покинула Бизерту, а вопрос о возвращении эскадры остался нерешённым.

Корабли эскадры остались ржаветь в Бизерте. Лишь в начале 1930-х их стали потихоньку разбирать на лом прямо на стоянках. Вела работы фирма «Société anonyme exploitation de minisition». Непосредственно руководил работами инженер-полковник царской армии А.П. Клягин.

Глава 6

Великая распродажа

Если военные корабли Бизертской эскадры были разобраны в Бизерте, то судьба торговых судов, угнанных Врангелем, похожа на детектив.

Главной заботой командования Русской эскадры стала продажа судов. Установить подробности продажи более чем сотни торговых и вспомогательных судов сейчас невозможно.

Самым лакомым куском для французов в Бизерте оказалась плавмастерская «Кронштадт». Это было огромное судно водоизмещением около 17 тыс. т, которое без преувеличения можно назвать единственным в мире плавучим ремонтным заводом. Воспользовавшись заболеванием чумой нескольких матросов «Кронштадта», французские власти отправили команду мастерской в карантин, а само судно в... Тулон. Там ему присвоили новое имя «Вулкан» и ввели в строй ВМФ Франции.

А вот данные, собранные мной на основании сводки Иностранного отдела ГПУ о состоянии врангелевских морских и сухопутных сил от 13 апреля 1922 г.

Два больших транспорта «Рион» (14 614 т) и «Дон» (около 10 тыс. т) выставлены на торги в Тулоне.

Русские транспорты в Марселе:

«Поти» (бывший «Ирина», 3400 т) продан французской фирме.

«Долланд» (около 12 тыс. т) продан неизвестному владельцу.

«Екатеринодар» (до 1919 г. транспорт № 132, 2570 т) продан неизвестному владельцу.

«Сарыч» (до 1919 г. «Маргарита», 7500 т) продаётся.

«Ялта» (до 1919 г. «Виолетта», 7175 т) продаётся.

«Крым» (до 1919 г. транспорт № 119, до 1916 г. «Кола», около 3000 т) продаётся.

«Инкерман» (до 1919 г. транспорт № 136, до 1916 г. «Ризе») продан неизвестному владельцу.

«Моряк» продаётся.

«Шилка» (бывший «Эрика», 3500 т) продаётся.

Замечу, что в Марселе и Тулоне действовала одна и та же частная фирма «Паке», которая скупала суда у белых офицеров, а затем перепродавала их.

Аналогичная картина сложилась и в Константинополе. Там перепродажей руководил некий Риббуль — начальник отделения фирмы «Паке».

Проданный туркам в Константинополе транспорт «Самара» (бывший транспорт № 114) получил название «Фэтетиэ Босфор». Продавал судно контр-адмирал А.Н. Заев.

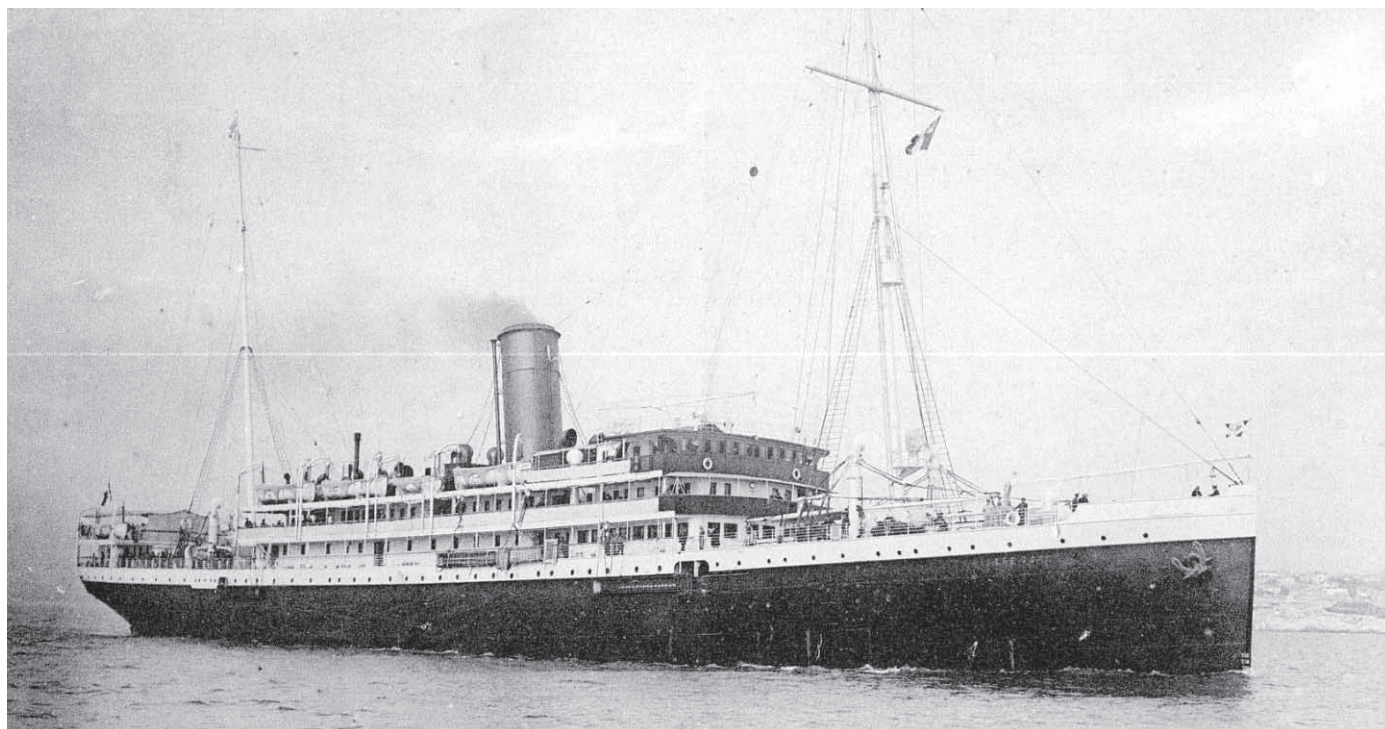
Транспорт № 410 (бывший «Вера») продаётся.

Транспорт № 411 продан грекам, назван «Франция».

Транспорт № 412 продан грекам, стоит на ремонте в Пирее.

Буксир «Осторожный» продан, но затонул в Босфоре.

Буксир «Тайфун» продан французам, назван «Боре».



Грузопассажирский пароход «Александр III» в ноябре 1921 г. продан Франции и переименован в «Ламартин»

Пассажирские пароходы Добровольного флота:

«Владимир» (11 065 т, 12 уз.) продан грузину Джиоке-лия за 72 000 турецких лир.

«Саратов» (9660 т, 12 уз.) продан греку за 170 000 турецких лир.

Пароходы Российского Общества:

«Россия» продан, назван «Гедвиг».

«Мария» продан, назван «Георг».

Оба ходят под австрийским флагом.

Согласно другим документам, тральщик «Китобой» продан итальянцам и назван «Итало». Посылное судно «Якут» продано Мальте и названо «Ла-Валетта». Ледокол «Илья Муромец» продан Франции и переоборудован и минный заградитель «Поллукс». Ледокол «Всадник» продан итальянцам и назван «Манин-2». Танкер «Баку» продан французам и назван «Луар». Транспорт «Добыча» продан итальянцам и назван «Амбро». Транспорт «Форос» продан Греции и стал «Эвангелисте». Спасательное судно «Черномор» продано французам и названо «Ируз». Буксир «Голланд» продан Италии и назван «Сальваторе».

Как видно из перечня судов, французам продавались за бесценок не только военные суда, но и пароходы Добровольного флота. Как дешево продавались суда, можно судить хотя бы потому, что тральщик «411» продали некоему греку за 22 000 турецких лир, предварительно продав с него артиллерию и инвентарь за 15 000 турецких лир.

Следует отметить, что и среди офицеров в Бизертской эскадре нашлись честные люди, которым не нравилась распродажа нашего флота. Так, в начале апреля 1921 г. старший офицер линкора «Генерал Алексеев» Павлов и командир ледокола «Всадник» Викберг тайно

собрали механизмы приведённого в состояние долговременного хранения ледокола и под видом выщелачивания котлов развели на нём пары и должны были уйти вместе со сговорившейся с ними с других кораблей командой на Сицилию. За два часа до отхода, назначенного на 23 часа, по доносу контрразведки вся эта операция была остановлена, а с машин ледокола сняты золотники. Французы выслали свои дозорные катера и развели пары на канонерских лодках. Командование эскадры постаралось замять эту историю, а Павлова и Викберга отправили в Германию.

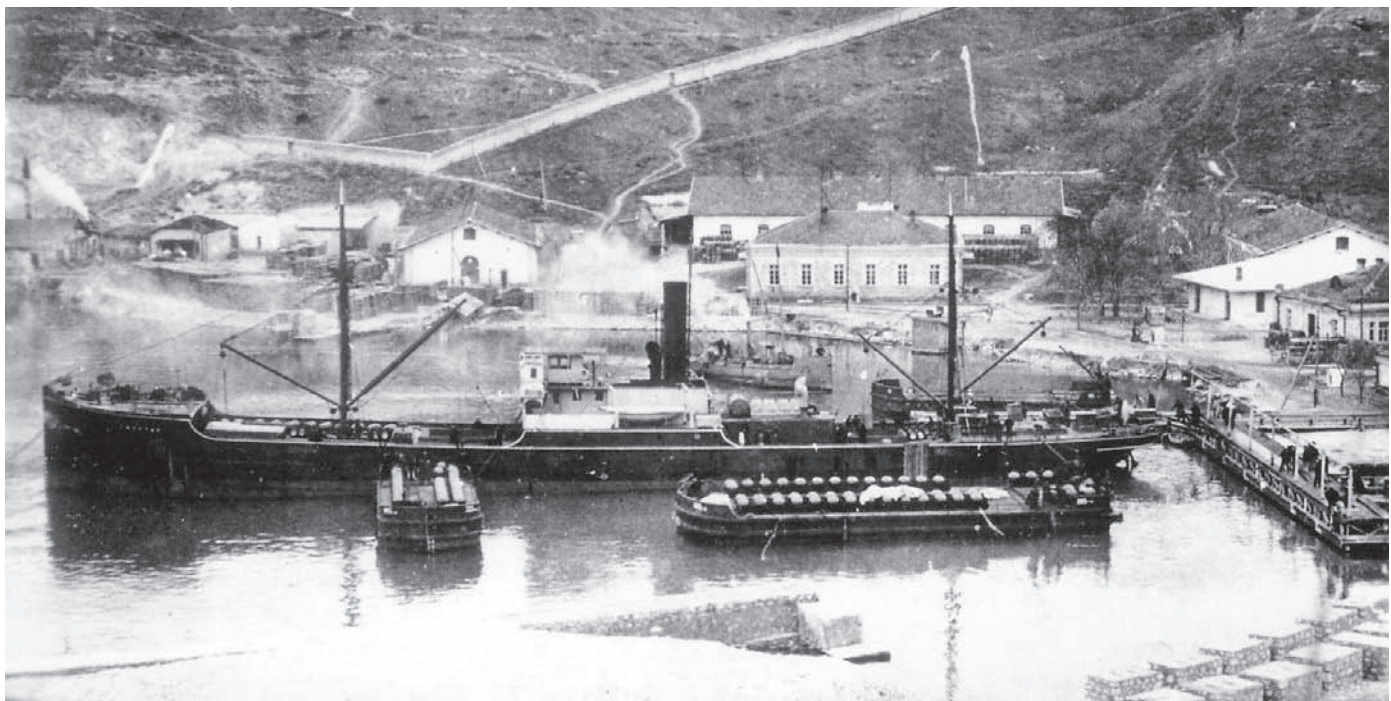
Были попытки увода из Бизерты ледоколов «Джигит» и «Илья Муромец».

В феврале 1923 г. контр-адмирал Беренс решил продать две канонерские лодки — «Страж» и «Грозный» (бывшие минные заградители, построенные в Мариуполе для Очаковской крепости). В ночь с 26 на 27 февраля 1923 г. два мичмана открыли кингстоны и затопили канонерки. Французская полиция арестовала мичманов как большевистских агентов. Их доставили в марсельскую тюрьму, где мичманы попытались покончить с собой. В конце концов, французы выслали их в Сербию.

В конце 1922 г. на Международной конференции в Лондоне встал вопрос о возвращении Константинополя турецкому правительству Мустафы Кемаля. Это вызвало серьёзную озабоченность французских адмиралов и торговцев судами. Ведь в заливе Золотой Рог стояли целых 12 непроданных судов врангелевского флота. Все знали, что турецкие националисты находятся в неплохих отношениях с советским правительством, и было очевидно, что после передачи Стамбула турки вернут суда законному владельцу.



Вице-адмирал М.А. Кедров, контр-адмирал М.А. Беренс, контр-адмирал А.И. Тюменев, флаг-офицер старший лейтенант Г.В. Чехов (с аксельбантом) на подводной лодке «Тюлень». Июнь 1921 г. Бизерта



Минный заградитель «Дыхтау»

В связи с этим французы нашли несколько десятков русских моряков для перегонки судов из Константинополя в Марсель.

Капитан 1 ранга Василий Александрович Меркушев позже писал, что он жил в Стамбуле нищим, получая 15 турецких лир в месяц. А тут ему предложили 100 лир в месяц и возможность бесплатно перебраться во Францию. Отказаться было сложно. И вот 12 судов, ведомые русскими моряками, успешно преодолели путь в 2000 миль и 11 апреля 1923 г. благополучно прибыли в Марсель.

Но и последним документом, которым завершим рассказ о судьбе торговых судов, угнанных Врангелем, является докладная записка неустановленного лица с информацией о судьбе судов русского торгового флота:

«11 января 1925 г. Париж

Настоящие сведения являются дополнением к материалу по вопросу о положении судов русского торгового флота, изложенному в моей докладной записке от [пропуск в тексте] декабря 1924 г.

Я ознакомился с положением для русских судов, находящихся в Марсельском порту, и также собрал сведения о судах, находящихся в других иностранных портах.

Численный состав пароходов, находящихся в настоящее время в Марсельском порту, состоит исключительно из судов Р.О.П. и Та, а именно:

- «Афон», пассажирский;
- «Иерусалим», пассажирский;
- «Одесса», пассажирский;
- «Тигр», грузовой;
- «Евфрат», грузовой;
- «Николай», пассажирский;
- «Ц[есаревич] Георгий», пассажирский;
- «Константин», пассажирский;

- «Муравьев-Апостол» («Ксения»);
- «Анатол[ий] Молчанов», грузовой;
- «Аю-Даг», грузовой;
- «Дыхтау», стоит в Руане (Франция);
- «Херсонес», стоит в Сен-Мало (Франция);
- «Садко», стоит в Дюнкерке (Франция);
- «Трувор», плавает по портам Сирии, место стоянки — Бейрут (Сирия);

- «Смелый», стоит в Пирее (Саламинская бухта);
- «Заря», стоит в Пирее (Саламинская бухта), выброшен на берег во время шторма.

Из всего бывшего числа пароходов Р.О.П. и Та проданы следующие суда:

пароход имени Александра III, пароход имени Николая I, взяты французами после выплаты долга Р.О.П. и Та английск[ой] судостроительной фирме.

«Мечта», продан в Марселе итальянской пароходной компании, уведён в Тулон;

«Чихачёв», продан в Марселе итальянск[ой] компан[ией] за 770 тыс[яч] франков, уведён в Тулон на слом;

«Посадник», продан в Марселе;

«Корнилов», уведён в Тулон на слом;

«Веста», продан в Константинополе;

«Ко[ролева] [О]льга», продан в Кон[стантино]поле за 200 тыс[яч] тур[ецких] лир. Плавает в настоящее время под турецк[им] флагом;

«Румянцев», продан в Константинополе. Плавает под тур[ецким] фл[агом];

«Арабат», продан в Константинополе. Плавает под турецким флагом;

«Бештау», «Лазарев», проданы в Пирее;

«Днепр», продан в Голландии (военный транспорт).

Продажа всех перечисленных судов была произведена на спешном порядке, без соблюдения всех необходи-

мых формальностей, предусмотренных международным правом и обычаями, и совершена лицами, не имеющими никаких прав на продажу русских судов. Сейчас ведутся переговоры с фран[цузской] пароходной компанией по продаже самых лучших судов о[бществ]: «Иерусалим», «Афон», «Одесса» и «Садко».

Назначение в экстренном порядке комиссии по осмотру этих судов, говорит о поспешности господ капитанов, при участии французского администратора над этими судами господина Буршуа, как можно скорее распродать остатки русского имущества.

Достаточно для этого познакомиться с содержанием текста секретного протокола господ капитанов Р.О.П. и Та от 20-го VIII — 24 г., в котором прежние «спасители русского торгового флота» подписали взаимное соглашение о распродаже оставшихся судов и тем [стремясь] обеспечить своё существование за границей.

Избрав для этой цели своим представителем капитана того же Об[ществ]а Л. Челова, они, капитаны, выдали ему полную доверенность на продажу судов, решив тем самым ликвидировать дела Об[ществ]а.

По частным сведениям капитан Челов, пользуясь связями и поддержкой во франц[узских] кругах, обещал своим избирателям выдать каждому из них по 100 тысяч франков из ликвидационных сумм прежней задолженности Об[ществ]у.

В своей докладной записке я говорил о 13 катерах, прибывших в Марсель в IV-м 1923.

Названия этих катеров следующие:

1. «Херсонес», 2. «Баклан», 3. «Вера», 4. «Чурубаш», 5. «Никола Пашич», 6. «Днепровец», 7. «Бельбек», 8. «Ипполай», 9. «Скиф», 10. «Березань», 11. «Керчь», 12. «Инженер», 13. «Петрель».

Катера эти, как я уже сообщал, принадлежат Севастопольскому порту и ни в коем случае не могут быть рассматриваемы как частное имущество. Они были уведены врангелевцами во время эвакуации, находились всё вре-

мя в Константинополе и уведены оттуда в Марсель по распоряжению французской морской базы.

Два или три из этих катеров французы продали англичанам. На продажу пяти катеров французы вели переговоры с бельгийской пароходной компанией, но вследствие признания Францией Советской России, эти переговоры пока приостановлены.

Из судов транспортной флотилии через Марсель прошли следующие пароходы: «Далланд», «Инкерман», «Шилка», «Поти», «Ялта», «Крым», «Сарыч», «Екатеринодар», «Рион».

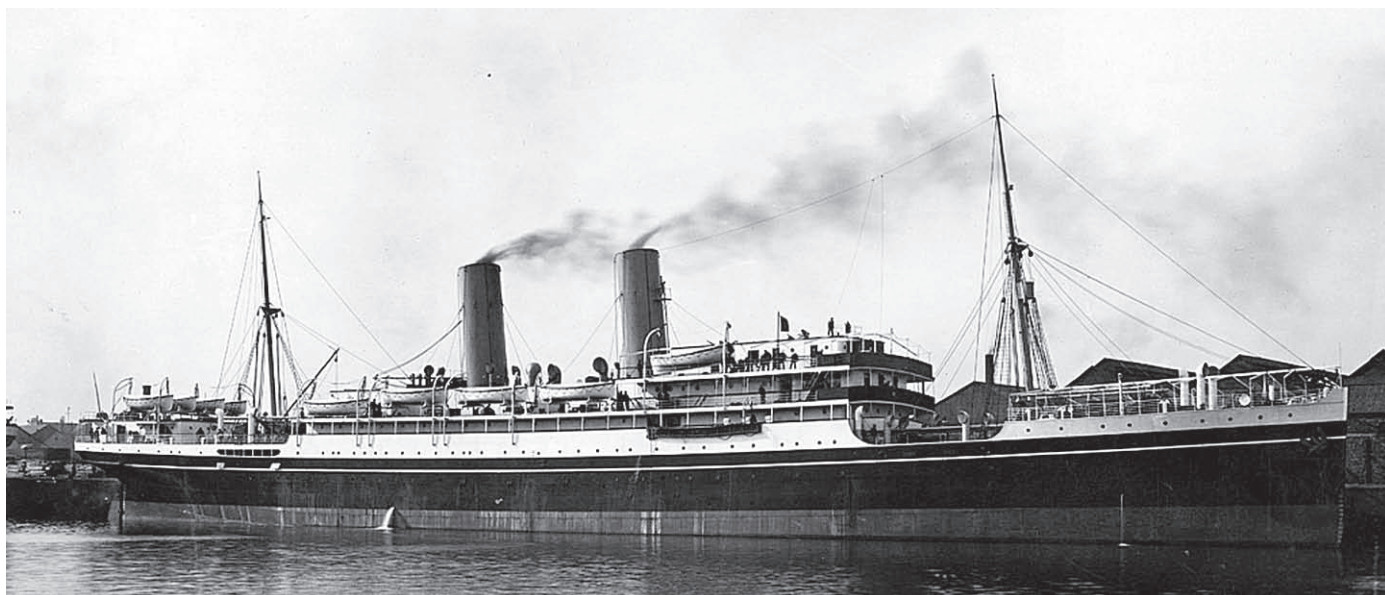
Все эти суда частью проданы в Марсель, а частью [находятся] в других портах. В Русском консульстве в Марселе имеются копии протестов капитанов названных судов против незаконной продажи их.

Суда эти в момент продажи находились в полной исправности. Проданы они были также без соблюдения самых элементарных условий.

Один из проданных, пароход «Шилка», затонул в Марсельском порту, в каковом состоянии находится и сейчас.

Кроме перечисленных судов, из Чёрного моря ушли во время эвакуации суда, принадлежавшие Об[ществ]у «Фостраис», а именно: пароход «Витязь», пароход «Вампон», пароход «Руслан» и пароход «Черномор». Суда эти находились в Марсельском порту, были проданы и уведены в другие порты. Сведения по продаже этих судов имеются в Марселе, каковые я и представляю в ближайшее время».

Прошу прощения у читателей за цитирование документов, содержащих чисто технические подробности. Иначе полемика с новоявленными поклонникам Врангеля и К° будет идти на уровне: «Дурак! — Сам дурак!» Ну а тут, ознакомившись с неоспариваемыми кем-либо документами, читатель сам может сделать вывод, кто такой барон Врангель и его славные адмиралы и офицеры, не под каким видом нигде и никогда «не спускавшие Андреевский флаг»... даром.



Пассажирский пароход Р.О.П. и Та «Иерусалим»

Глава 7

Орудийный бизнес инженера Клягина

В различных источниках, где говорится о разборе кораблей Бизертской эскадры, я обнаружил, что этим занималась некая французская фирма «Klaguine». Самое забавное, что наши историки даже не попытались уточнить, что это за организация такая.

Я человек любознательный, из-за чего, увы, 30 лет имел неприятности с КГБ, а затем с ФСБ. И вот я отправился искать фирму «Klaguine» и «вышел» на одного из величайших торговцев оружием первой половины XX в. Александра Клягина.

Дед Александра Павловича (Павлиновича) Клягина был простым лесником и нажился на незаконной вырубке леса. Отец нанялся лесником к богатому помещику. Вскоре и сам Павел (Павлин) Клягин купил имение Крапиловку близ Брянска. 24 августа 1884 г. у него родился сын Александр.

В 1903 г. мальчик окончил Орловскую классическую гимназию и поступил в Санкт-Петербургский технологический институт.

Позже Иван Бунин и другие эмигранты будут удивляться тому, что студент Клягин целое лето проработал помощником машиниста. Увы, это тогда было всего лишь обязательной практикой. Не проработав три месяца помощником машиниста (кочегаром), нельзя было получить диплом инженера-путейца.

Закончив «Технологичку», Клягин отправляется на строительство железной дороги Красный Кут — Астрахань, где и сколачивает первый свой большой капитал. Вроде бы опять ничего особенного. В те годы инженеры-путейцы имели большую свободу в заключении подрядов при строительстве как частных, так и казённых железных дорог, и легко наживали капиталы.

И вот Клягин поставляет строителям сотни тонн перовитового камня для строительства мостов и железнодорожных зданий. Откуда?

В нескольких верстах от трассы железной дороги находились развалины огромного города — столицы Золотой Орды — Сарай-Бату, который в начале XX в. называли Селитряным городищем. Именно оттуда, безжалостно разрушая дворцы и мечети XIII—XIV вв., наш герой вывозил многие сотни и даже тысячи тонн камня.

В 1914—1915 гг. Клягин уже состоял инженером для особых поручений при Министерстве путей сообщения в Петербурге и начальником хозяйственного отдела (заведующий отделения хозяйственных заготовок Управления) по постройке Мурманской железной дороги.

В 1916 г. Клягина послали во Францию и Бельгию для закупок материалов в качестве представителя Министерства путей сообщения.

В Париже Клягин по совместительству становится сотрудником военного агента (атташе) графа генерал-майора Алексея Александровича Игнатьева. Замечу, что в те годы Алексей Игнатьев вёл крупные аферы, принесшие ему миллионы франков. А проверять военного агента в Париже было некому — главой русской контрразведки в Париже был его родной брат граф полковник Павел Александрович Игнатьев. Сотрудники русской миссии именовали военные заказы во Франции «майоратом Игнатьевых».

Сколько заработал Клягин под началом графа Игнатьева, установить невозможно, но к 1920 г. он был очень богатым человеком и основал в Париже фирму «Etablissements A.Klaguine». В 1920 г. Клягин занимался поставками оружия и различного снаряжения в Крым и состоял в хороших отношениях с бароном Врангелем.

По приходе же врангелевской армады в Константинополь Клягин приступил к распродаже оружия и боеприпасов Русской армии. Создаётся ещё одна контора — «Societe anonyme exploitation» — «Анонимное общество эксплуатации запасов».

Одной из первых акций компании стала продажа Эстонии 120-мм и 75-мм унитарных выстрелов от пушки Кане. Эти выстрелы были доставлены на транспорте и выгружены на французские береговые склады.

11 сентября 1922 г. в Бизерту прибыл генерал-лейтенант М.И. Занкевич — представитель «Анонимного общества».

Командующий эскадрой контр-адмирал Беренс 12 октября 1922 г. издал приказ № 261, где говорилось, что маклером в продаже боеприпасов «был Генерального штаба генерал-лейтенант Занкевич».

По имеющимся у меня сведениям, вышеозначенный генерал собирает данные о наших судах с целью предложения их к продаже.

Цель нашего пребывания на эскадре — стараться всячески сохранять национальное русское достояние для его законного владельца — совершенно противоположна стремлениям генерал-лейтенанта Занкевича.

Предлагаю чинам эскадры не оказывать никакого содействия генерал-лейтенанту Занкевичу и командирам запретить вход генералу на корабли без особого на то письменного моего разрешения».

Но на Беренса «нажали», и он был вынужден отменить свой приказ. Кто нажал? точно неизвестно, но возможностей у Клягина было предостаточно, включая барона Врангеля и масонов. Да, да, масонов! А.П. Клягин с 1922 г. и, по крайней мере, до 1936 г. находился последовательно и параллельно в четырёх французских масонских ложах — «Капитул Астрея», «Ложа друзей Любомудрия», «Северное Сияние» и «Юпитер». Причём, Александр Павлович был не просто членом, а «знаменосцем» и даже казначеем.

В 1923 г. с линкора «Генерал Алексеев» (бывший «Император Александр III») с помощью французских моряков выгрузили 160 выстрелов для 12-дюймовых орудий и 750 выстрелов для 130-мм пушек.

А теперь я процитирую документ из Эстонского национального архива:

«04.04.1923. Из Бизерты вышел в Таллинн пароход "ANGLETERRE". На борту 633 ящика, в которых находится примерно 20 000 кг пороха для 12-дюймовых орудий и 7 500 кг пороха для 130-мм орудий».

Дополнительно в ящиках находятся 160 снарядов для 12-дюймовых орудий и 750 снарядов для 130-мм орудий».

В 1924 г. Клягину французы позволили снимать любые орудия с кораблей, стоявших в Бизерте. Кроме того, в его ведении оказалась, по крайней мере, часть полевой артиллерии, вывезенной Врангелем из Крыма и складированной на Балканах. Клиентами компании «Etablissements A.Klaguine» были Эстония, Финляндия, Литва, Румы-

ния, Югославия, Турция, Иран, Бразилия, Уругвай, Колумбия и другие страны.

Так, например, в 1926 г. Клягин заключил сделку с правительством Латвии на поставку трёх корабельных пушек Кане: одной 152/45-мм с 300 выстрелами и двух 120/45-мм с 1100 выстрелами. Орудия и боекомплект погрузили на судно «Елин» и отправили в Латвию. Однако по пути 25 июля 1927 г. в территориальных водах Португалии на борту начался пожар, и «Елин» затонул со всем грузом в 200 милях от берега.

Клягин решил поставить новые орудия взамен погибших. Причём, он предложил латвийскому Управлению вооружения иные системы: два 130/55-мм орудия с боекомплектom 1100 выстрелов, а также десять пулемётов Виккерса. Судя по всему, речь идёт не о малокалиберных «виккерсах», а о 40-мм зенитных автоматах. 23 марта 1928 г. латыши согласились, и концу 1928 г. все «пулемёты» были доставлены в Ригу.

А со 130-мм пушками вышла заминка, поскольку французские власти запретили разрезать корпус линкора «Генерал Алексеев» для снятия орудий пока не снят весь боезапас. Хотя к этому времени Клягин уже купил весь линкор целиком.

Поэтому Клягин предложил Латвии две 130-мм пушки заменить на шесть русских 42-линейных (107-мм) пушек образца 1910 г. В сентябре 1928 г. их по железной дороге доставили в Ригу.



Железнодорожная установка ТМ-3-12 на Поклонной горе. (Фото А. Широкограда)



305-мм ствол с линкора «Александр III» на Поклонной горе. (Фото А. Широкограда)

Летом 1931 г. Клягин предлагает Латвии ещё четыре 42-линейные пушки обр. 1919 г., но тут латыши отказались. Тогда Александр Павлович «впарил» их Финляндии. Одна из этих пушек (№ 8446) в настоящее время экспонируется в музее артиллерии в Замеенлинна. Есть информация, что эта пушка использовалась финнами в Зимней войне и сделала 5379 выстрелов.

Кроме того, шесть 130/55-мм пушек Клягин продал Эстонии.

20 февраля 1932 г. представитель фирмы «Etablissements A. Klaguine» в Латвии инженер А. Петерсонс обратился в латвийское Военное министерство с заявлением о том, что у фирмы появилась возможность поставить 130/55-мм морские орудия.

Однако денег на такую покупку у Латвии не было. Тогда Клягин предложил поменять две 130/55-мм пушки с «Генерала Алексеева» на имевшиеся у латышей четыре 7,7-см германские пушки «обр. 1916» с боекомплектom.

16 июля 1932 г. латыши заключили с фирмой «Etablissements A. Klaguine» договор (№ 5) на замену четырёх немецких полевых пушек с боекомплектom на две 130-мм пушки Виккерса и 1100 снарядов к ним со сроком исполнения до 1 августа 1933 г. И уже в начале декабря 1932 г. из Антверпена в Ригу прибыл пароход «Schwalbe» с четырьмя станками и установочными частями 130-мм пушек. А стволы через три дня доставил пароход «Tibet».

Зачем Клягину потребовались 7,7-см полевые пушки? Судя по всему, он решил их перепродать в Южную Америку, где с сентября 1932 по май 1934 г. шла война между Колумбией и Перу.

В 1932 г. Клягин купил в Польше три 8,8-см германские зенитные пушки фирмы «Рейнметалл» «обр. 1916» и перепродал их Колумбии.

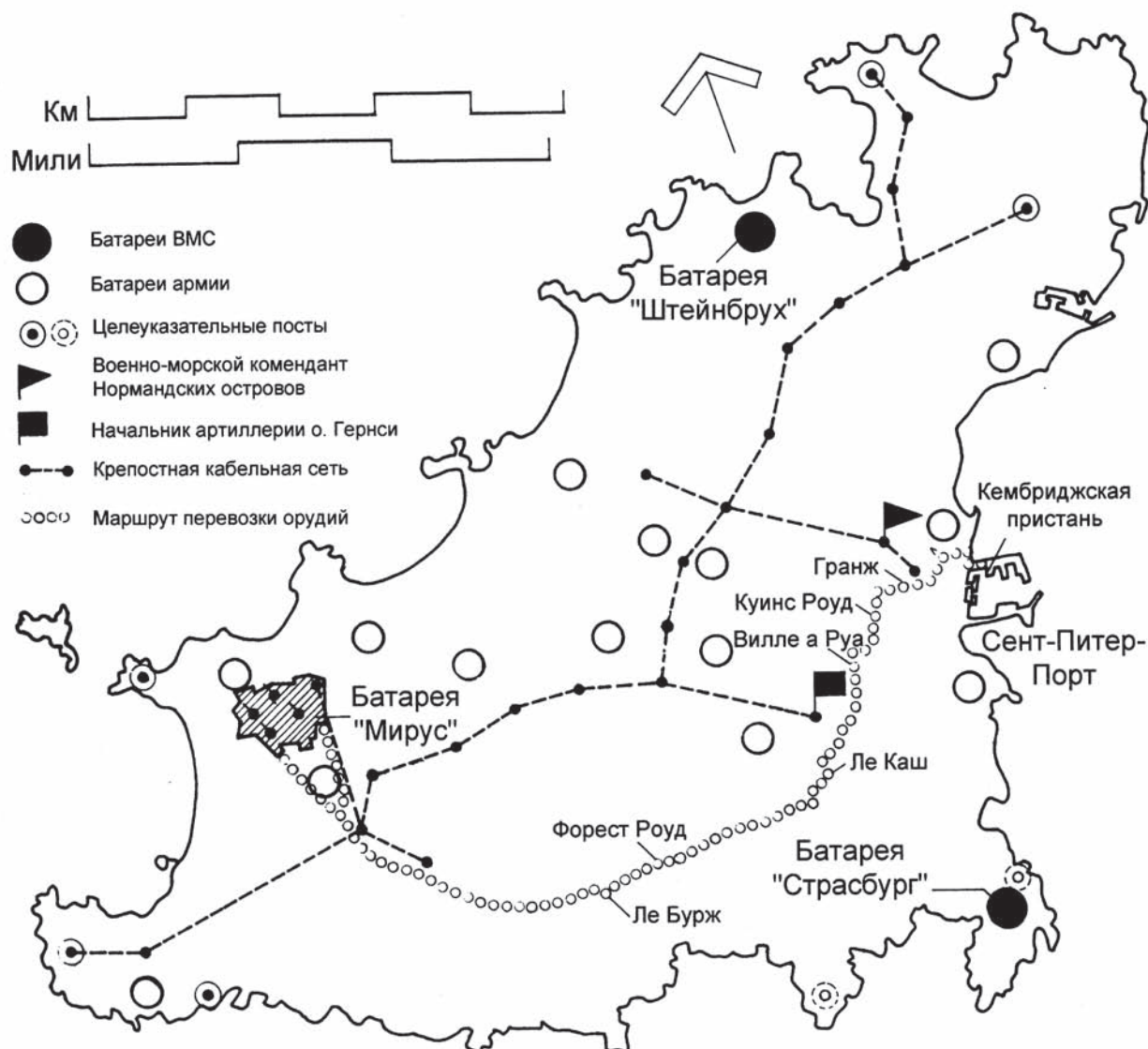
В том же году из Бизерты в Колумбию были отправлены ещё две 130/55-мм пушки. Они вошли в состав береговой обороны порта Буэнавентура на Тихом океане. Возможно, это были пушки с линкора «Генерал Алексеев», хотя 130-мм орудия имелись и на других судах Бизертской эскадры.

Прошу прощения у читателя за все эти технические подробности. Но это пока всё, что мне удалось найти о деятельности великого «торговца смертью» Александра Клягина. Конечно, это всего лишь вершина огромного айсберга, размеры подводной части которого можно оценить, только пробравшись в секретные фонды французских архивов.

Когда Клягин принял французское гражданство, мне установить не удалось. Но, во всяком случае, он уже с 1918 г. был связан с французской разведкой, а спецслужбы страны ревностно охраняют свои тайны даже столетней давности.

В России Клягин женился на столбовой дворянке и получил хорошее приданое. Во Франции в 1926 г. на

Гернси



Расположение германских батарей на острове Гернси

одном из литературных вечеров он встретил девятнадцатилетнюю красавицу Клэр Робан. Александр Павлович немедленно разводится с женой Марией Николаевной и женится на Клэр.

В качестве свадебного подарка он преподнёс новой супруге здание в самом центре Парижа, рядом с Триумфальной аркой, построенное в начале 20-х гг. XX в. в модном тогда стиле арт-деко или модерн. Там находился роскошный отель «Наполеон». О «звёздности» отеля говорят цены номеров конца XX в. — за сутки от 380 до 580 (тех!) долларов США.

Клэр подарила Александру Павловичу двоих детей. Гувернанткой в семье Клягина служила баронесса Клейнмихель, а управляющим отеля «Наполеон» в течение 40 лет трудился Иван Маковский, внук известного художника.

В отеле собиралась эмигрантская литературная интеллигенция, не раз бывал Иван Бунин. На время ремонта своего особняка туда переселились князь Феликс Юсупов и его жена Ирина (их номер 708 позже стал специальным номером для новобрачных). Список постояльцев «Наполеона» полон имён знаменитостей: Хемингуэй, Стейнбек, Элла Фитцджеральд, Одри Хепберн (во время премьеры «Моей прекрасной леди»), Жан Габен, Сальвадор Дали, Жозефина Бейкер. Кстати, её номер, больше похожий на просторную квартиру, до сих пор называется «Жозефина», хотя многие думают, что это в честь подруги Наполеона Жозефины Богарне.

Но вот грянула Вторая мировая война. Естественно, Александр Павлович не мог пропустить сей звёздный час. Однако и здесь о его деятельности известно крайне мало.

При участии Клягина французские спецслужбы 1939–1940 гг. провели секретную операцию. В январе 1940 г. в Норвегию отправляются три судна — «Джульетта», «Карл Эрик» и «Нина». Они везут груз зерна. Рутинная торговая сделка. Но под тоннами пшеницы в трюмах находятся двенадцать 305-мм пушек с линкора «Генерал Алексеев», каждая весом 85 т. Кстати, эти орудия — личная собственность гражданина Франции месье Клягина. Пушки предназначались для Финляндии, воевавшей с СССР.

«Джульетта» и «Карл Эрик» сумели разгрузиться в Норвегии, и восемь 305-мм орудий были отправлены в Финляндию. В 1941–1942 гг. финны установили их на береговых батареях и трёх советских железнодорожных артустановках ТМ-3-12, захваченных в ноябре 1941 г. на полуострове Ханко.

Номера 305-мм стволов, доставленных в Финляндию: № 86, 91, 95, 113, 119, 121, 127 и 129.

Любопытно, что на Ханко в составе 9-й отдельной железнодорожной артиллерийской батареи (ОЖДАБ) находилось три железнодорожных артустановки ТМ-3-12 с 305/52-мм орудиями, поднятыми в 1928–1932 гг. со дна Севастопольской бухты. Там они оказались после гибели в 1916 г. линкора «Императрица Мария».

Эвакуировать с Ханко установки ТМ-3-12 не смогли, и их взорвали, а транспортёры лишь частично подорвали, считая, что финнам на них нечего будет поставить.

Но умелые финны отремонтировали три ТМ-3-12 и установили на них стволы № 86, 127 и 129 (с линкора «Александр III»).

Два ствола — № 113 и № 121 — были установлены в артиллерийской башне форта на острове Исосаари. Ещё два (№ 91 и № 119) использованы при создании двухба-

шенного форта на острове Мякилуото в 40 км от Хельсинки.

К концу лета 1943 г. финны ввели в строй трёхорудийную железнодорожную батарею. Любопытно, что для них финны изготовили сверхдальние 320-кг снаряды, которые при начальной скорости 950 м/с могли лететь на 50–52 км. Такие снаряды могли поражать не только восточные окраины Ленинграда, но долетать до Колпино.

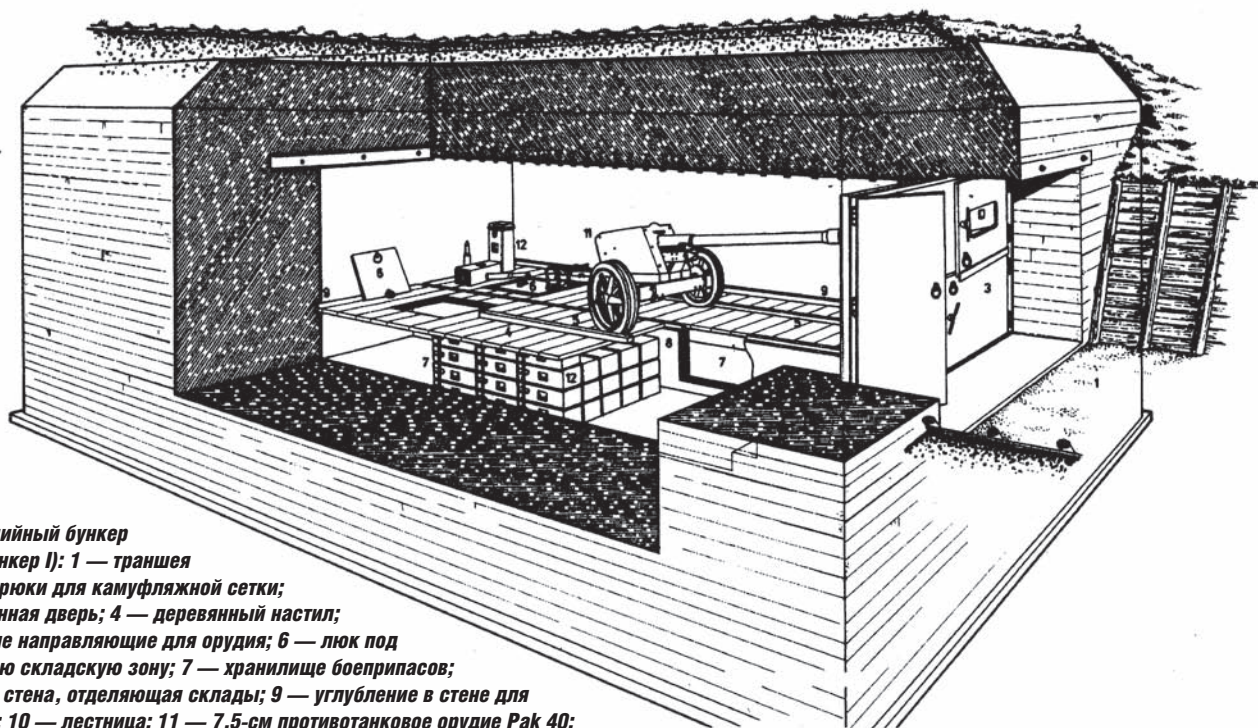
Финские историки упорно утверждают, что финские 305-мм железнодорожные установки не были задействованы в боях.

Но я внимательно изучил секретную хронику боевых действий Балтийского флота в 1941–1944 гг. Там отмечены многие десятки случаев обстрелов Кронштадта и северо-западных районов Ленинграда (в черте города с 1980 г.) из районов форта «Ино» и железнодорожной станции Оллила. Другой вопрос, что авторы хроники не указали, из каких железнодорожных установок финны вели огонь — 305-мм ТМ-3-12 или 180-мм ТМ-1-180.

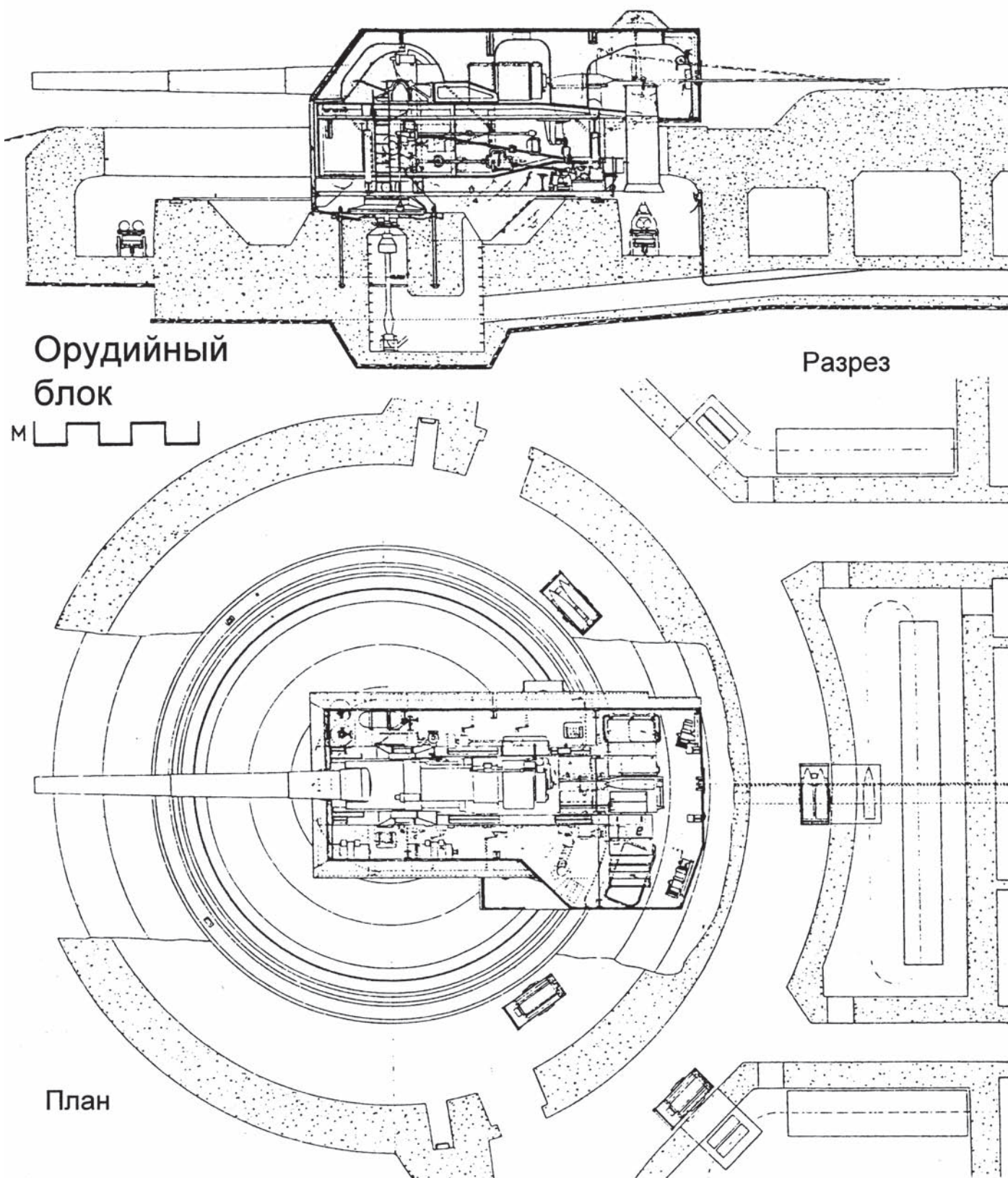
Накануне заключения перемирия осенью 1944 г. финны отправили три ТМ-3-12 на полуостров Ханко, на старые советские позиции, возможно для того, чтобы показать: финские 305-мм железнодорожные установки простояли там всю войну и близко не приближались к Ленинграду.

Естественно, что финны сверхдальние 305-мм снаряды для ТМ-3-12 советской Контрольной комиссии не показали, а куда-то спрятали. О них финские историки рассказали лишь в конце 1990-х гг.

Контрольная комиссия потребовала передать все финские железнодорожные установки Советскому Союзу. Говорят, финны чуть не плакали, отдавая этих монстров.



Гаражный орудийный bunker модели 672 (bunker I): 1 — траншея подхода; 2 — крюки для камуфляжной сетки; 3 — бронированная дверь; 4 — деревянный настил; 5 — деревянные направляющие для орудия; 6 — люк под ходом в нижнюю складскую зону; 7 — хранилище боеприпасов; 8 — кирпичная стена, отделяющая склады; 9 — углубление в стене для половых досок; 10 — лестница; 11 — 7,5-см противотанковое орудие Pak 40; 12 — ящики с боеприпасами



Башенная установка 30,5-см пушки К.14(r) батареи «Мирус» (разрез и план)

После ремонта на заводе «Большевик» возвращённые из финского плена ТМ-1-180 и ТМ-3-12 состояли на службе в ВМФ СССР. В мае 1961 г. были законсервированы последние установки. В 2002 г. на открытой площадке Центрального Музея Великой Отечественной войны на Поклонной горе в Москве был установлен «пленный» транспортёр ТМ-3-12 с 305-мм стволом М.А. № 127, изготовленным на Обуховском заводе в 1915 г. для черноморского линкора «Александр III».

Куда же делись ещё четыре ствола, снятые Клягиным с линкора «Александр III» — № 99, 101, 103 и 120? Судно «Нина» в апреле 1940 г. было захвачено с ними в Норвегии немецкими десантниками. Орудия немцы передали фирме Круппа. Там для них были спроектированы новые снаряды и заряды. Полубронебойный немецкий снаряд весил 405 кг и имел максимальную дальность стрельбы 32 км, а лёгкий дальнобойный фугасный снаряд весил 250 кг и имел дальность стрельбы 51 км.

Пушки получили немецкое название 30,5 см К.14(г). Там же, на заводе Круппа, для них были изготовлены одноорудийные башенные установки типа С.40.

Решение о строительстве береговой батареи на острове Гернси с четырьмя 30,5-см пушками К.14(г) было принято на совещании у Гитлера 18 октября 1940 г. Работы над установкой 30,5-см орудий начались весной 1941 г. Все четыре пушки прибыли в порт Сен-Питер на Гернси 29 ноября 1941 г. Объём работ при строительстве батареи хорошо иллюстрирует то, что немцы уложили свыше 47 тыс. кубометров бетона.

В конце сентября 1941 г. немцы захватили на Балтике советскую 305-мм башенную батарею на острове Аэгна (бывший остров Вульф). Обе двухорудийные 305-мм орудийные башни оказались почти неповреждёнными, и немцы вскоре ввели их в строй. Башни МБ-2-12 имели те же качающиеся части, что и башни линкора «Александр III», поэтому часть германских специалистов, обслужи-

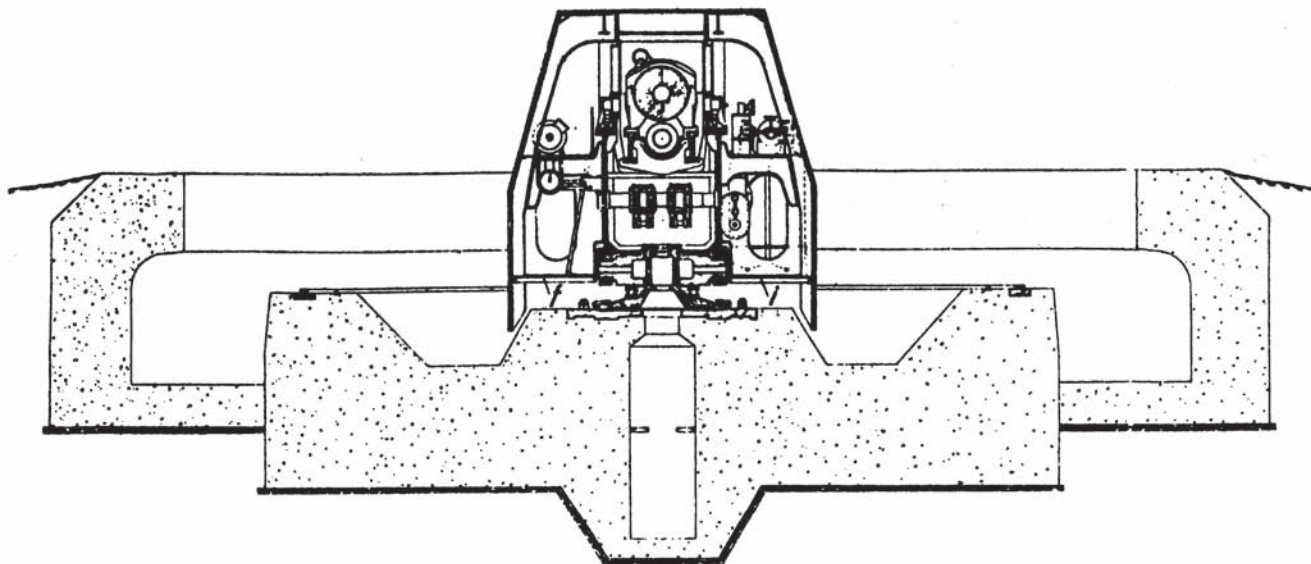
вавших батарею на острове Аэгна, была переведена на батарею на острове Гернси.

Первоначально батарея 30,5-см орудий получила название «Нина» в честь судна, на котором орудия прибыли в Норвегию. В августе 1942 г. её переименовали в «Мирус» в честь погибшего во время авианалёта 3 ноября 1941 г. капитана 1 ранга Рольфа Мируса, который руководил строительством береговых батарей на островах.

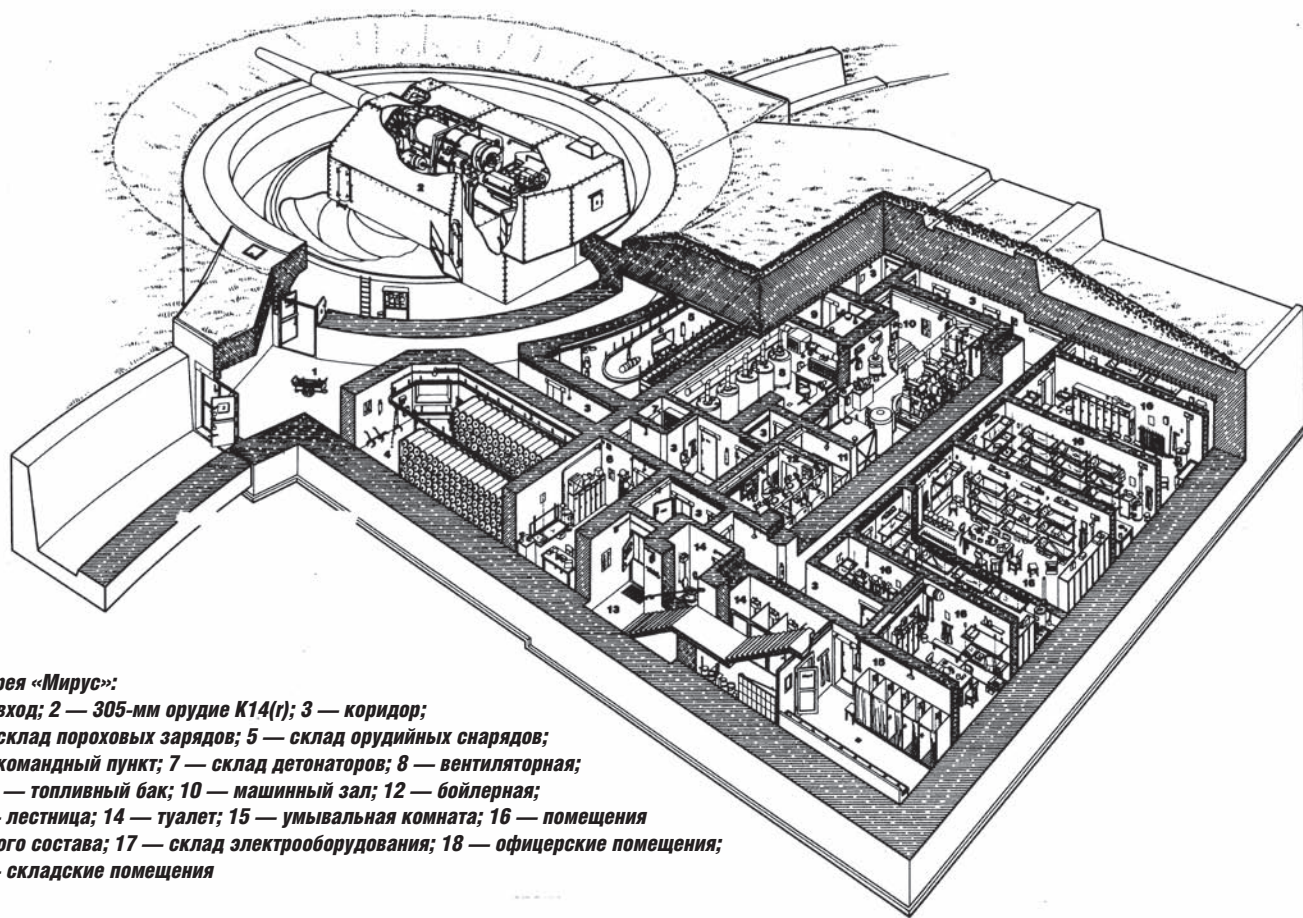
Первая пробная стрельба на батарее была проведена 13 апреля 1942 г., а 1 ноября 1942 г. батарея окончательно вступила в строй и организационно вошла в состав 604-го дивизиона морской артиллерии.

Любопытно, что при строительстве батареи немцы не маскировали работы, и самолёты королевских ВВС чуть ли не каждый вечер пролетали над стройкой. А вот после ввода в строй батарея «Мирус» была тщательно замаскирована. Землю, удалённую из главных котлованов, складировали рядом, чтобы затем засыпать ей законченные постройкой бетонные сооружения. Территорию вокруг батареи также выровняли, почву использовали для рекультивации. Орудийные блоки имели круглую форму, и поэтому хорошо были видны с воздуха, их пришлось укрывать лёгкой камуфляжной сеткой, которая вращалась вместе с башней. Сами башни также маскировались. Так, орудия № 1 и № 3 оборудовали фальшивыми крышами, раскрашенными под коттеджи, в то время как пушки № 2 и № 4 были задрапированы интенсивно раскрашенными маскировочными сетями.

С воздуха батарею «Мирус» прикрывали батарея 7,5-см французских зенитных пушек и девять 2-см зенитных автоматов, из которых четыре были 2-см Flak 38, установленные в бетонных блоках, и пять 2-см Flak 29 («Эрликон») на тумбовых морских установках. Противодесантную оборону батареи первоначально обеспечивали три французские полевые 7,5-см пушки F.K.231(f), а в мае 1944 г. их заменили на 7,62-см F.K.39(г) — наши родные Ф-22 УСВ.



Башенная установка 30,5-см пушки К.14(г) батареи «Мирус» (разрез по башне)



Батарея «Мирус»:

- 1 — вход; 2 — 305-мм орудие K14(r); 3 — коридор;
 4 — склад пороховых зарядов; 5 — склад орудийных снарядов;
 6 — командный пункт; 7 — склад детонаторов; 8 — вентиляционная;
 9, 11 — топливный бак; 10 — машинный зал; 12 — бойлерная;
 13 — лестница; 14 — туалет; 15 — умывальная комната; 16 — помещения
 личного состава; 17 — склад электрооборудования; 18 — офицерские помещения;
 19 — складские помещения

В дополнение к полевой артиллерии на тактически важных позициях внутри и вокруг батареи были размещены два 8,1-см миномёта и три 5-см миномёта вместе с пятнадцатью пулемётами различных систем, которые образывали труднопреодолимую огневую завесу перед основным вооружением. Для ночного освещения на батарее имелись два 150-см и три 60-см прожектора.

Управление огнём осуществлялось с помощью 10-метрового дальномера и РЛС типа «Вюрцбург», которая была введена в строй в апреле 1944 г. Дальность обнаружения и сопровождения кораблей была до 65 км. Информация отображалась на экранах четырёх электронно-лучевых трубок. Расчёт РЛС составлял 18 человек.

Применение РЛС для управления стрельбой имело и свои минусы. Так, например, перед рассветом 2 ноября 1943 г. РЛС «Вюрцбург Райс» на острове Гернси засекла крупную цель, приближавшуюся с северо-запада. Батарея «Мирус» и ещё восемь береговых батарей открыли огонь по цели, медленно приближавшейся к Гернси. Всего было сделано 529 выстрелов, в том числе восемь с «Мируса». Однако противник оставался неуязвим. Наконец, когда цель оказалась на расстоянии 7 км от острова Гернси, немцы осветили её прожекторами. «Противником» оказался лопнувший британский аэростат заграждения, плававший в море и связанный тросом со вторым баллоном, парившим в пятистах метрах над ним. Они были найдены через несколько часов у южного берега острова.

В 2 часа ночи на 8 июня 1943 г. РЛС батареи «Мирус» обнаружила корабли противника к северо-западу от острова Гернси. Батарея немедленно открыла огонь. Однако после двух выстрелов на люльке орудия № 4 были сломаны цапфенные кольца, на третьем выстреле то же самое произошло и с орудием № 3. Одновременно на орудие № 1 вышли из строя противооткатные устройства. Стрельба велась 250-килограммовыми фугасными снарядами при заряде 71 кг пороха и угле возвышения 31°. Инженеры фирмы Круппа срочно вылетели на остров Гернси, и через короткое время все четыре орудия были в строю. Однако на всякий случай немцы уменьшили заряды, так что дальность стрельбы 250-килограммовым снарядом составила 38, а 405-килограммовым снарядом — 28 км.

Береговые батареи Нормандских островов перекрывали своим огнём почти половину западной части пролива Ла-Манш и прикрывали 110-километровую полосу побережья департамента Манш. Огонь батареи «Мирус» сильно мешал судоходству союзников, что особенно сказалось в июне-августе 1944 г. в ходе вторжения в Нормандию.

В сентябре 1944 г. батарея «Мирус» обстреляла два американских крейсера типа «Монпелье» (водоизмещение 10 000 т, 12 — 152-мм орудий). Один из них получил повреждения, потерял ход и ушёл лишь на буксире другого крейсера.

В итоге союзники боялись даже приближаться к Нормандским островам, о которых в британских штабах

ходили страшные легенды. Немцы хорошо замаскировали батарею «Мирус», и англичане не знали о существовании 305-мм батареи на острове Гернси, зато были в полной уверенности, что на острове Олдерней существует некая 406-мм батарея. На самом деле на Олдернее было три батареи с 11 орудиями калибра 15—17 см. По сему поводу к Олдернею 12 августа 1944 г. подошёл британский линкор «Родней» и открыл огонь с предельной дальности из своих девяти 406-мм орудий, но особых повреждений германские батареи не получили. Зато сам «Родней» попал под огонь батареи «Мирус».

Любопытно, что немцы использовали 305-мм орудия для стрельбы по самолётам, летевшим на больших расстояниях. Определяя точную дистанцию до цели и направление на нее с помощью РЛС, немцы вычисляли все необходимые данные для постановки в воздухе зоны заградительного огня пятью последовательными выстрелами из 30,5-см орудий с использованием фугасных снарядов с дистанционными взрывателями. Разрывы этих снарядов образовывали в воздухе куб со стороной 500 м — один разрыв в центре и четыре по вершинам куба по диагоналям. Такой способ стрельбы назывался «мешок». С его помощью был сбит, по крайней мере, один английский самолёт. О психологическом воздействии на лётчиков такого огня говорить не приходится.

Под защитой «Мируса» немцы на Нормандских островах настолько осмелели, что 9 марта 1945 г. высадили небольшой десант на французском побережье. Союзники в панике бежали, а десантники захватили порт Гранвилл, где взорвали портовые сооружения и даже увели оттуда на Нормандские острова английское торговое судно, гружёное углём.

Следующую десантную операцию немцы запланировали на 8 мая 1945 г., но тут пришёл приказ нового рейхсканцлера адмирала Деница о капитуляции, и гарнизону Нормандских островов пришлось подчиниться. Надо ли говорить, что официальные военно-морские историки Англии и США историю с «Мирусом» тщательно обходят. И впрямь, нельзя же говорить, что два сильнейших в мире флота спасовали перед одной батареей.

После войны законодательное собрание Нормандских островов решило снести батарею «Мирус», поскольку её существование нарушало права частных владельцев. Разделка пушек на металл началась 23 июня 1947 г. Однако уничтожение чудовищных бетонных сооружений оказалось туземцам не под силу, и большая часть их сохранилась до сих пор.

А как сложилась дальнейшая судьба «оружейного барона» Александра Клягина?

Деятельность этого человека была так законспирирована, что на его фоне меркнет слава настоящих шпионов. Немцы, оккупировавшие в июне 1940 г. северную и западную части Франции, поначалу отправили месье миллионера в Компьенский лагерь вместе с другими русскими эмигрантами. Надо сказать, что в Компьене условия для интернированных чем-то напоминали концлагерь, а чем-то курорт. Находившийся там же математик Владимир Костицын вспоминал: «Почему немцы усадили в ла-

герь этого бесценного для них человека, непонятно; сам он не очень этим огорчился, посмеивался и говорил: “Ничего, у них тоже неразбериха; вот разберутся, освободят меня, и кое-кому попадёт”».

Немцы быстро «разобрались», и фирма «Klaguine» занялась своим привычным делом.

Куда меньшую известность, чем 305-мм пушки «Мируса», получили девять клягинских 130/55-мм пушек, снятых с кораблей бизертской эскадры и установленных на германских береговых батареях Вест-Фьорда в Норвегии. Эти орудия немцы именовали 13 cm L/55(r).

Кроме того, в Заполярье в Норвегии на батарее «Тананес» («Тана») были установлены ещё три клягинские 13 cm L/55(r).

Гражданин Франции Клягин успешно сотрудничал с нацистской организацией Тодта при строительстве Атлантического вала. Кроме того, его фирма вела подъём боевых кораблей, затопленных французами, не желавших отдавать их немцам. Клягин поднимал суда и благополучно перепродавал их под флаги Кригсмарине. Как это ему удавалось — загадка...

16 ноября 1944 г. в Гавре герр Клягин был арестован теперь уже французскими властями по обвинению в коллаборационизме (сотрудничестве с нацистами) и просидел несколько месяцев в тюрьме. По приговору суда его имущество было конфисковано. Но выйдя на свободу, непотопляемый торговец вновь быстро становится миллионером и видным финансистом, а к своей империи присоединяет несколько фабрик, производивших парфюмерию.

1 марта 1952 г. Александр Павлович скончался и был похоронен на престижном парижском «русском» кладбище Сен-Женевьев-де-Буа.

Наследники Клягина вот уже более 60 лет хранят гордое молчание о своём отце и деде. Не найти никакой информации о его личной, политической и коммерческой деятельности. Не опубликовано ни одной фотографии Александра Павловича...



305-мм орудие на батарее «Мирус»

Итог



Памятник русским морякам
и беженцам на кладбище в Бизерте

По большому счёту, несмотря на военное поражение, цели обороны Крыма были белыми достигнуты. Защита полуострова продолжалась ровно столько, сколько необходимо было времени на подготовку эвакуации и организацию морского перехода. Лишних боевых (и небоевых) потерь удалось избежать, сил на бесполезное укрепление позиций особо не тратилось. За границу вывезли всех желающих, огромное количество материальных средств и ценностей, в том числе практически весь военный и торговый флот Чёрного моря. Дальнейшая судьба кораблей и людей уже слишком сильно зависела от международной политики, экономической ситуации и многих иных обстоятельств.

Очевидно, что боевые единицы черноморской Русской эскадры уже в двадцатых годах никого не интересовали в Европе по причине своей технической отсталости и изношенности «парка» в целом. Кроме того, мешала неопределённость статуса всех этих кораблей, а новые походы против СССР были отложены на столь же неопределённое время. Когда это поняли команды кораблей, уход и поддержание техники в порядке стали чисто формальными. Но и тут главная цель была достигнута — большевикам не достались боевые корабли Черноморского Флота.

Что касается торгового флота, то его распродажа имела вполне естественный смысл — добыть средства на жизнь огромной колонии беженцев, в которой было полно стариков, детей, больных, раненых и прочих недееспособных. То, что часть денег при этом прилипла к чьим-то ловким рукам, не должно удивлять. Эта проблема не решена в России и спустя столетие.

17 ноября генерал-лейтенант Врангель в последний раз прошёл на крейсере «Генерал Корнилов» вдоль всего берега Крыма, контролируя полноту эвакуации. Надо признать, что она была проведена идеально, насколько это было возможно в тех, мягко говоря, непростых условиях, особенно с учётом неоднородности состава и морального состояния контингента. Не было ни паники, ни давки у трапов, ни истерик, ни выстрелов, которые мы наблюдаем только в отечественном кинематографе. Беженцы всех сословий были заранее распределены по портам и судам, постарались не забыть никого. И неизбежные человеческие жертвы этого грандиозного предприятия вполне соответствовали «нормам» того времени.

Умер Пётр Николаевич Врангель от скоротечного туберкулёза лёгкого (есть и версия об убийстве) 25 апреля 1928 г. в возрасте 49 лет в Брюсселе, где и был похоронен. Впоследствии был торжественно перезахоронен в белградском православном храме Святой Троицы. Захватившие Югославию гитлеровцы, а впоследствии взявшие власть коммунисты Тито, в отличие от своих советских коллег, разорением могил не занимались.

Интересно, что даже Владимир Маяковский, которого чрезвычайно трудно заподозрить в симпатиях к белогвардейцам, оставил нам такие строки:

...Глядя на ноги,
шагом резким
шёл Врангель
в чёрной черкеске.

Город бросили.
На молу — голо.
Лодка шестивёсельная
стоит у мола.

И над белым тленом,
как от пули падающий,
на оба колена
упал главнокомандующий.

Трижды землю поцеловавши,
трижды город перекрестил.
Под пули в лодку прыгнул...
— Ваше
превосходительство, грести?

— Грести! ...



ПОДПИСКА 2017

В РЕДАКЦИИ



«Техника—молодёжи»
за полугодие
8 номеров — 1180 рублей

«Оружие»
за полугодие
8 номеров — 1180 рублей

Вы можете оплатить квитанцию, которая публикуется во всех журналах ИД «Техника — молодёжи» и на сайте technicamolodezhi.ru, в любом отделении Сбербанка России. В графе «назначение платежа» укажите название журнала, на который Вы хотите подписаться, и период подписки. Укажите на бланке Ваши Ф.И.О. и правильный адрес доставки. Оплата может быть произведена до конца подписного месяца. В стоимость подписки включена почтовая доставка заказной бандеролью.

Для подтверждения платежа необходимо отправить копию квитанции по адресу:
127051, г. Москва, а/я-94, или по эл. почте: shop@tm-magazin.ru

ТЕЛЕФОН ДЛЯ СПРАВОК: (495)234-16-78, (499)978-51-18
ЗАО «Корпорация ВЕСТ», ул. Лесная, 39.

НА ПОЧТЕ

В любом почтовом отделении России заполните бланк абонемента. Подписные индексы наших изданий:

В каталоге МАП:

«Техника — молодёжи» — инд. 99370;

«Оружие» — инд. 99371.

В Объединённом каталоге:

«Техника — молодёжи» — инд. 72098;

«Оружие» — инд. 26109.

Внимание! В этом же каталоге можно подписаться на книгу
«Чудо техники — железная дорога» — инд. 40503, с. 449

В каталоге Роспечать:

«Техника — молодёжи» — инд. 70973;

«Оружие» — инд. 72297.

ЮРИДИЧЕСКИМ ЛИЦАМ

Для оформления подписки необходимо получить счёт на оплату.

Отправить заявку можно по факсу: (495)234-16-78, (499)978-51-18
e-mail: real@tm-magazin.ru

КУРЬЕРСКАЯ ДОСТАВКА

Для жителей Москвы журналы могут быть доставлены курьерской службой.

Подробности по тел.: (495)234-16-78, (499)978-51-18
и на сайте technicamolodezhi.ru

ЭЛЕКТРОННАЯ ПОДПИСКА

НА САЙТЕ: technicamolodezhi.ru

Больше нет необходимости искать продукцию Издательского Дома «Техника — молодёжи» в печатных ларьках. Здесь Вы можете подписаться на электронные версии журналов по доступным ценам из любой точки России, не вставая из-за компьютера. Ежемесячно Вы будете получать ссылку для скачивания свежего номера журнала в формате PDF. Служба подписки ответит на все Ваши вопросы.
Тел.: (495) 234-16-78, (499)978-51-18.

ИЗВЕЩЕНИЕ

ЗАО «Корпорация ВЕСТ»
ИНН 7734116001 Р/с 40702810038090106637
Московский банк ОАО Сбербанк России, г. Москва
БИК 044525225
К/с 30101810400000000225
КПП 770701001

Ф.И.О., индекс, почтовый адрес доставки

Назначение платежа Сумма, руб.

Оплата за «Оружие», «ТМ» (ненужное зачеркнуть)
за _____ журналов

в т.ч. НДС 10 %

Кассир

КВИТАНЦИЯ

ЗАО «Корпорация ВЕСТ»
ИНН 7734116001 Р/с 40702810038090106637
Московский банк ОАО Сбербанк России, г. Москва
БИК 044525225
К/с 30101810400000000225
КПП 770701001

Ф.И.О., индекс, почтовый адрес доставки

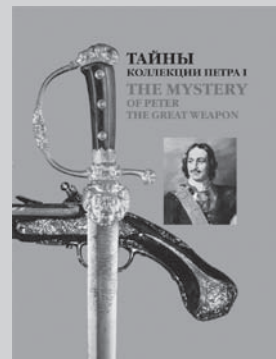
Назначение платежа Сумма, руб.

Оплата за «Оружие», «ТМ» (ненужное зачеркнуть)
за _____ журналов

в т.ч. НДС 10 %

Извещение

Новая книга.



Заказать книгу можно на сайте technicamolodezhi.ru
Подробности по тел.:
8 (495) 234 16 78

non / fiction № 18

18 Международная
ярмарка
интеллектуальной
литературы

30 ноября —
4 декабря
Центральный
дом художника

moscowbookfair.ru

Раздел гастрономической книги

Кулинарные книги
Встречи с популярными авторами
и блоггерами
Лекции и мастер-классы
«Гастрономические маршруты»:
страноведение и путешествия

Детский раздел

Лучшие книги детских издательств
Встречи с писателями
Выставки книжной иллюстрации
Комиксы, игры-квесты
Фильмы и конкурсы
Площадка «Территория познания»

Книжная антикварная ярмарка

Антикварные книги, букинистика
Гравюры, литографии, карты
Фотографии, автографы
Альбомы, энциклопедии

Vinyl Club

13 Музыкальная ярмарка
Виниловые пластинки и компакт-диски
Винтажная аппаратура и аксессуары
Музыкальная литература



Уважаемые читатели!

Вы имеете возможность заказать книги, журналы и DVD-диски нашего издательства в любую точку России. Наложённым платежом товар, к сожалению, не высылаем.

Самый быстрый способ купить издания — приехать в редакцию по адресу:
Москва, ул. Лесная, д. 39, оф. 307, тел.: (495)234-16-78

Бланк заказа

Ф.И.О. _____	ЗАПОЛНИТЕ бланк заказа, извещение и квитанцию. ПЕРЕЧИСЛИТЕ деньги на указанный расчётный счёт. ОТПРАВЬТЕ копию квитанции с отметкой об оплате и заполненный бланк заказа по факсу (495) 234-16-78 или по адресу: 127051, Москва, а/я 94. Тел. (499) 978-51-18 technicamolodezhi.ru ЗАО «Корпорация ВЕСТ» не несёт ответственности за сроки прохождения корреспонденции. В цену включена доставка.
Телефон _____	
Адрес _____	
Индекс _____	
Область, район _____	
Город _____	
Улица _____	
Дом _____ Корпус _____	
Квартира/офис _____	
Я заказываю: _____	

Извещение

ЗАО «Корпорация ВЕСТ» (получатель платежа)		
Расчетный счет	40702810038090106637	
Московский банк Сбербанка России ОАО г. Москва		
(наименование банка)		
Корреспондентский счет	30101810400000000225	
ИНН 7734116001	КПП 770701001	
БИК 044525225 (для юр. лиц)	Код ОКП 42734153 (для юр. лиц)	
Индекс	Адрес	
Ф.И.О:		
Вид платежа	Дата	Сумма
Подпись плательщика _____		

Кассир

Квитанция

ЗАО «Корпорация ВЕСТ» (получатель платежа)		
Расчетный счет	40702810038090106637	
Московский банк Сбербанка России ОАО г. Москва		
(наименование банка)		
Корреспондентский счет	30101810400000000225	
ИНН 7734116001	КПП 770701001	
БИК 044525225 (для юр. лиц)	Код ОКП 42734153 (для юр. лиц)	
Индекс	Адрес	
Ф.И.О:		
Вид платежа	Дата	Сумма
Подпись плательщика _____		

Кассир

АРМИИ, СРАЖЕНИЯ, УНИФОРМА

Армия Украины 1917 — 1920 гг., 140 с.	240
Армейские Улань России в 1812 г., 60 с.	150
Армия Петра III. 1755 — 1762 гг., 100 с.	190
Белая армия на севере России, 1918 — 1920 гг., 44 с.	150
Белье армии Северо-Запада России, 1918 — 1920 гг., 48 с.	150
Униформа армий мира	
I ч. 1506 — 1804 гг., 88 с.	150
II ч. 1804 — 1871 гг., 88 с.	150
III ч. 1880 — 1970 гг., 68 с.	150
Униформа Красной армии 1936 — 1945, 64 с.	160
Гвардейский мундир Европы 1960-е гг., 84 с.	160
Иностранные добровольцы войск СС, 48 с.	200
Индейцы великих равнин, в тв. обл., 158 с.	200
История пиратства, 144 с.	230
Униформа Гражданской войны 1936 — 1939 гг. в Испании, 64 с.	150
Знаки Российской авиации 1910 — 1917 гг., 56 с.	160
Битва на Калке в лето 1223 г., 64 с.	150

АВИАЦИЯ

Авиация Гражданской войны, 168 с.	290
Воспоминания военного летчика-испытателя, С.А. Микоян, в тв. обл., 478 с.	450
Отечественные бомбардировщики (1945 — 2000), 1 ч., тв. обл., 270 с.	400
Ближний бомбардировщик СУ-2, 110 с.	250
«Бесхвостки» над морем, 56 с.	150
Ту-2, 104 с.	250
Истребители Первой мировой войны, ч. 1, 84 с.	290
Истребители Первой мировой войны, ч. 2, 75 с.	290
Неизвестная битва в небе Москвы, 1941 — 1945 гг., 82 с.	320
История развития авиации в России 1908 — 1920 гг.,	300
Советская военная авиация 1922 — 1945 гг., 82 с.	200
Фронтовые самолёты Первой мировой войны, 76 с.	200

БРОНЕТЕХНИКА

Основной боевой танк США М1 «Абрамс», 68 с.	150
Бронетехника Японии, 1939 — 1945 гг., 88 с.	190
Операция «Маркет-Гарден» сражение за Арнеи, 50 с.	150
Танки Второй мировой. Вермахт, 60 с.	250
Танки Второй мировой. Союзники, 60 с.	220

ФЛОТ

Моряки в Гражданской войне, 82 с.	130
Линейеры на войне 1897 — 1914 гг., постройки, 86 с.	180
Линейеры на войне 1936 — 1968 гг., постройки, 96 с.	190
Линейные корабли типа «Императрица Мария», 48 с.	160
Отечественные подводные лодки до 1918 г., 76 с.	190
Глубоководные аппараты, 118 с.	200

ОРУЖИЕ

Эволюция стрелкового оружия, I ч., Федоров, В., 208 с.	250
Эволюция стрелкового оружия, II ч., 320 с.	300
Справочник по стрелковому оружию иностранных Армий, 280 с.	350
Справочник по патронам, ручным и специальным гранатам иностранных армий, 133 с.	320
Материальная часть стрелкового оружия под ред. Благонравова А.А.т. 12,3	300 всего 900
Словарь технических терминов бытового происхождения, в тв. обл., 181 с.	110
История снайперского искусства, О.Рязанов, 160 с.	220
Отряд специального назначения «Русь», 256 с.	380

НОВИНКИ

Чудо техники — железные дороги, 304 с.	550
Спецназ ГРУ в Афганистане 1979 — 1989, 136 с.	700
Тайны коллекции Петра I, 160 с.	500

В продаже! Корабли русско-японской войны. Первая Тихоокеанская эскадра. Представлены исторические фото крепости Порт-Артур и кораблей, участвовавших в сражениях. Приведены 3D-чертежи всех кораблей эскадры.
Цена с пересылкой — 500 руб.



Реклама

18•20

НОЯБРЯ 2016

МОСКВА • СОКОЛЬНИКИ



МОТОЗИМА`16

3-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТЕХНИКИ ДЛЯ АКТИВНОГО ОТДЫХА

WWW.MOTOWINTER.RU

Корабли Русско-японской войны.

Том 1: Первая Тихоокеанская эскадра



Заказать книгу можно
на сайте technicamolodezhi.ru
или оформить бланк заказа.
Подробности по тел.: 8 (495) 234 16 78

М.: «Техника — молодёжи», 2016. — 164 с. с ил. Цена — 500 р.

«Цусима», «Порт-Артур»... все мы помним эти книги. Для большинства читателей драматические события Русско-японской войны 1904–1905 гг. — это прежде всего подвиг «Варяга» и трагедия Цусимы. Мало кто помнит о доцусимских сражениях эскадр в Жёлтом море, о смелых вылазках российских кораблей из осаждённого Порт-Артура, о постановках мин, на которых гибли японские броненосцы. Да и в литературе, посвящённой осаде крепости, не так много подробностей именно о кораблях Первой Тихоокеанской эскадры. В книге вы найдёте описания тех давних боёв, истории службы и характеристики кораблей Русского императорского флота на Дальнем Востоке. Приведены малоизвестные подробности о событиях, которым исполнилось уже более века. Причём впервые даны 3D-изображения всех судов и уникальные фотографии тех лет. Инфографика на основе заводских чертежей и тексты принадлежат известным специалистам — историкам флота.

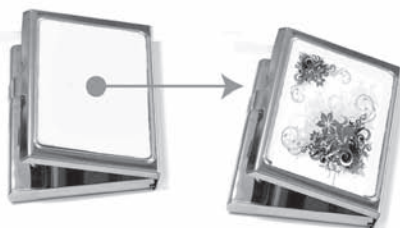
Реклама

LOMOND
www.lomond.ru

**ТЕРМОСУБЛИМАЦИОННЫЙ ПЕРЕНОС
В ДОМАШНИХ УСЛОВИЯХ**

ЦЕНТР ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ LOMOND тел. +7 (495) 921-33-93

Благодаря нашей технологии вы можете
перенести любое изображение
на металл, дерево, керамику, стекло и ткань.





КОНСУМ ЭКСПО 21-25.11 2016



 **ЭКСПОЦЕНТР**

32-я международная
выставка товаров
народного потребления

Организатор: АО «Экспоцентр»

Под патронатом
Торгово-промышленной
палаты РФ

Россия, Москва,
ЦВК «Экспоцентр»

www.consum-expo.ru

12+



Реклама



**XXI ВЫСТАВКА-ЯРМАРКА
НАРОДНЫХ ХУДОЖЕСТВЕННЫХ ПРОМЫСЛОВ РОССИИ**

ЛАДЬЯ

Зимняя сказка

**14 - 18
ДЕКАБРЯ 2016**



- Традиционные изделия и авторские подарки из 65 регионов России
- Экспозиция высокохудожественных произведений
- Увлекательные мастер-классы для детей и работа "Города мастеров"
- Выступление фольклорных коллективов, показы мод, конкурсы, лотереи
- Конференции, семинары, круглые столы

Техника – молодёжи

ISSN 0320-331X



9 770320 331009

**ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР», Павильон № 2 (залы 1-3)
метро «Выставочная»**

ГОД РОССИЙСКОГО
КИНО 2016

Генеральный спонсор:



Тел. Дирекции: (499)124-48-10, 124-08-09 www.nkhp.ru nkhp@mail.ru