

В.Г. Озеров



КРОНШТАДТ- ФЕОДОСИЯ-
КРОНШТАДТ
ВОСПОМИНАНИЯ

Жизнь и судьба (Горизонт)

Валерий Озеров

**Кронштадт – Феодосия –
Кронштадт. Воспоминания**

«Горизонт»

2011

УДК 82-94
ББК 63.3(2)61-8

Озеров В. Г.

Кронштадт – Феодосия – Кронштадт. Воспоминания /
В. Г. Озеров — «Горизонт», 2011 — (Жизнь и судьба
(Горизонт))

ISBN 978-5-94500-070-4

Воспоминания Валерия Григорьевича Озерова рассказывают о жизни и службе его отца Г. М. Озерова, честного русского офицера, которому довелось служить в сложный период нашей истории – 1903–1923 гг. Текст подготовлен внуком В. Г. Озерова Константином Григорьевичем на основе чудом сохранившихся рукописных фрагментов. В. Г. Озеров происходил из семьи потомственных военных моряков (все его предки со времен Петра I служили на флоте), из которых наиболее известны контр-адмирал М. В. Озеров, командир броненосца «Сисой Великий» в Цусимском сражении, и под-штурман В. В. Сполохов, участник первого российского кругосветного путешествия под руководством И. Ф. Крузенштерна. В книге рассказывается о жизни порядочного русского офицера, об истории родного города – Кронштадте. О сложных событиях на флоте, происходивших в годы 1-й мировой войны и революции 1917 года. Свидетельства В. Г. Озерова о Кронштадтском восстании 1921 года и оценка событий после него, приводимые автором в этих воспоминаниях, не всегда совпадают с мнением современных историков. Записки эти, между тем, ценны для истории и её исследователей, потому как они – правда той эпохи глобальных потрясений жизни поколений российских людей, в которой не каждому дано было занять достойное место.

УДК 82-94
ББК 63.3(2)61-8

ISBN 978-5-94500-070-4

© Озеров В. Г., 2011

© Горизонт, 2011

Содержание

От издателя	7
Вступление	9
Глава 1. Из истории города Кронштадта (1703–1917)	13
Глава 2. Копенское озеро. 1913 год	29
Глава 3. Первая мировая война на Черном море. В Феодосии (1914–1917)	34
Конец ознакомительного фрагмента.	40

Валерий Озеров
Кронштадт – Феодосия –
Кронштадт. Воспоминания

© В. Г. Озеров, наследники, 2011

От издателя

Уважаемый читатель, эта книга была написана в 1960-х годах, но смогла увидеть свет только в 2011-м. Причин столь долгого пути рукописи до публикации несколько.

Во-первых, первый вариант мемуаров Валерия Григорьевича Озерова (1908–1967) пропал во время Великой Отечественной войны в г. Сталинграде. Дом, в котором жил автор, был полностью разрушен немецкими бомбами. Записи остались под развалинами. Впоследствии В. Г. Озеров много лет восстанавливал воспоминания, но, к сожалению, не успел подготовить свой труд к печати. Инфаркт оборвал его жизнь. Осталась лишь папка-альбом с сотней разрозненных листков машинописного текста, фотографиями и чертежами.

Во-вторых, при коммунистической власти в России опубликовать официально личные свидетельства о Кронштадтском восстании было практически невозможно. Тема сопротивления русского народа коммунистам всегда замалчивалась, а документы об этом были засекречены в архивах и спрятаны в спецхранах библиотек.

Константин Григорьевич, внук В. Г. Озерова, соединил сохраненные фрагменты его воспоминаний в одно целое и предложил их нашему издательству. Вместе мы подготовили комментарии и отобрали подходящие иллюстрации.

Необходимо сразу предупредить читателей, что ряд фактов, приводимых автором в воспоминаниях, не совпадает с мнением современных историков. Мы считаем, что со временем откроется полная картина событий, произошедших в Кронштадте в 1921 году, и вряд ли эта картина будет более радужной.

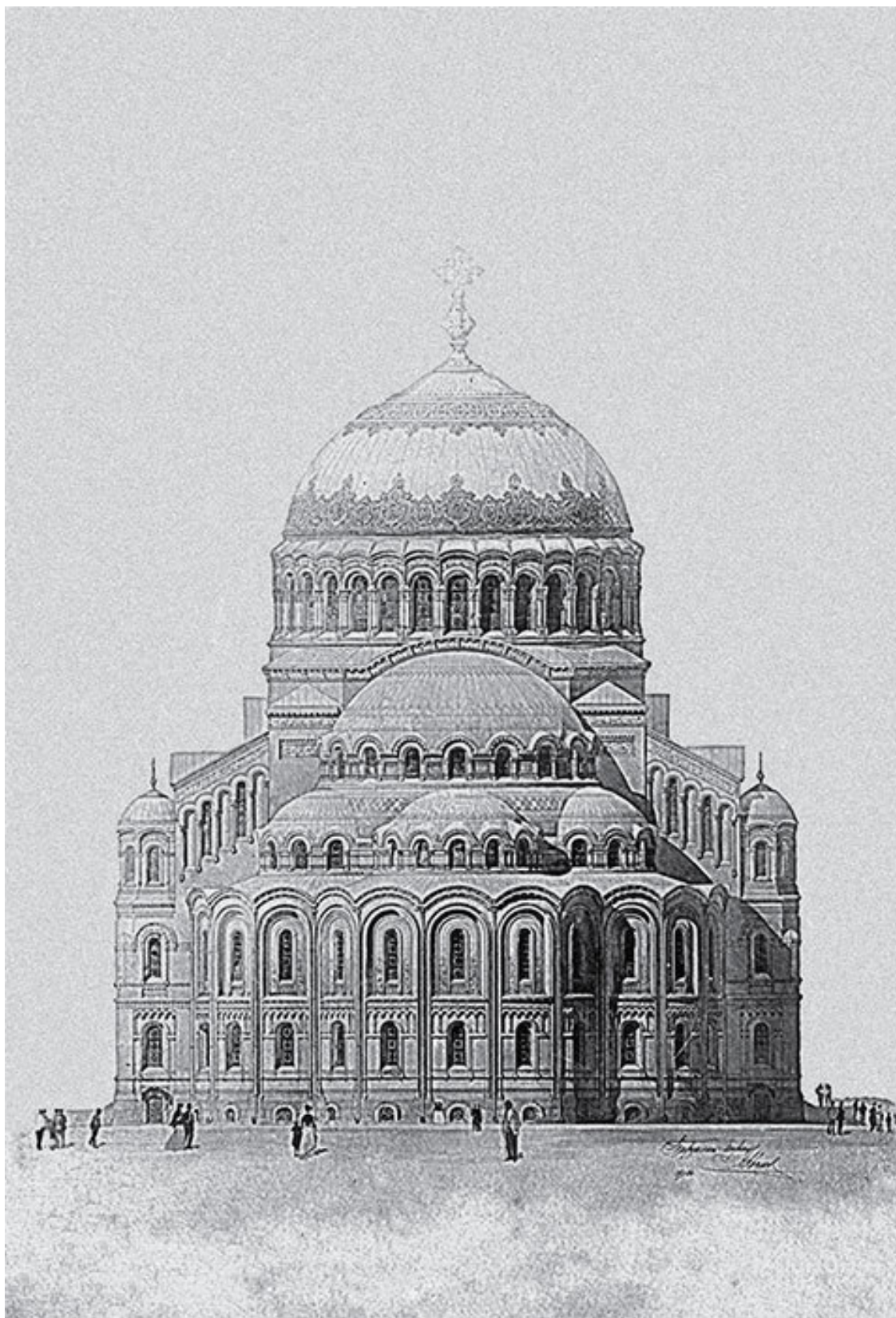
Также надо сказать несколько слов об авторе, чтобы лучше понять точку зрения, с которой он оценивал события. В. Г. Озеров происходил из семьи потомственных военных моряков¹ (все его предки со времен Петра I служили на флоте), из которых наиболее известны контр-адмирал М. В. Озеров, командир броненосца «Сисой Великий» в Цусимском сражении², и подштурман В. В. Сполохов, участник первого российского кругосветного путешествия под руководством И. Ф. Крузенштерна.

Дед В. Г. Озерова по матери, Алексей Федорович Ушаков, был членом городской думы и потомственным почетным гражданином Кронштадта.

Л. И. Амирханов

¹ Сиверс А. А. Родословие Озеровых // Известия русского генеалогического общества. Выпуск 4, СПб, 1914.

² Озеров К. Г., Озеров Г. В. Правда о броненосце «Сисой Великий» (Цусима) – историческая хроника. Вильнюс, 2001.



Морской собор в Кронштадте

Вступление

Когда я появился на свет (в 23 часа 30 минут 27 августа 1908 года по старому стилю), отец мой, офицер императорского флота, находился в заграничном плавании в Средиземном море у побережья Италии на эскадренном броненосце «Слава». Сам он потом мне рассказывал, что узнал о рождении сына в Неаполе, куда эскадра русских военных кораблей вернулась от острова Сицилия. Там наши моряки оказывали помощь несчастным жителям города Мессина³, заживо погребенным за одну короткую ночь под развалинами домов после страшного землетрясения...

Только через полгода в середине 1909 года, когда русские корабли вернулись в Кронштадт, отец смог обнять меня... А потом он опять ушел на три месяца [в плавание] на крейсере 2-го ранга «Африка».

Мать и я остались в маленькой квартирке на втором этаже дома на Николаевской улице.⁴ Квартирка, между прочим, была рядом с домом № 20, где значительно позже размещалась знаменитая, по выражению кронштадтцев, «двадцатка», а просто – ЧК⁵.



Эскадренный броненосец «Слава» в Средиземном море. 1908 г.

³ 15 декабря 1908 г. на Сицилии произошло одно из самых сильных землетрясений. Особенно пострадал город Мессина. Моряки русских кораблей спасли тысячи жителей города.

⁴ Николаевский проспект (бульвар) – ныне пр. Ленина.

⁵ «Двадцатка» – это так называемый «Совет двадцати», выделенный в 1917 г. 1-м Всероссийским съездом военных моряков. Председатель «Совета двадцати» – А. В. Баранов.



Николаевский проспект в Кронштадте. Хорошо виден единственный пятиэтажный дом

Итак, я родился в городе Кронштадте. И очень доволен и счастлив, что моей родиной оказался именно этот город, и не променял бы его ни на какой другой на свете. Я счастлив, что именно мне, одному из немногих, выпало судьбой право родиться и жить в этом городе, да еще в раннем возрасте. В этом городе мне пришлось быть свидетелем трех революций: февральской, октябрьской и мартовской⁶.

В Кронштадте я еще мальчишкой увидел всю правду жизни, ее изнанку, увидел и понял, на что способен человек, когда кончается власть и дисциплина и начинаются анархия и хаос...

В Кронштадте я узнал, что на свете есть и хорошие, и плохие люди...

В Кронштадте мне стало ясно, что на свете лучше всего никому не верить, и научился смотреть на все происходящее вокруг себя только с критической точки зрения...

⁶ Имеется в виду Кронштадское восстание (мятеж) 1–18 марта 1921 г.



Г. М. Озеров держит на руках своего сына Валерия Озерова

Самое дорогое в моих воспоминаниях – это то, что я видел и пережил сам, а этого за жизнь было много. Теперь, когда читаешь различные повествования о многих далеких событиях, упомянутых здесь, то радуешься – я сам это видел, меня не обманешь, и это было именно так, а не как в описаниях современности.

Я не могу спокойно читать данные о Кронштадтском мятеже,⁷ или смотреть постановки и кино вроде «Оптимистической трагедии», особенно после последней переделки по вкусам 1964 года.⁸

Сейчас лишь немногие живущие видели все это «ВЗАПРАВДУ!» и... с каждым днем их становится меньше (...):

Моя жизнь была богата и приключениями, и происшествиями, и наблюдениями за жизнью моряков. Вспоминается многое. На южном и кавказских фронтах прослужил вторую мировую войну, был тяжело ранен, после войны более десяти лет проработал в Литве в должности заместителя министра связи, и только на склоне лет неожиданно-негаданно попал в Нарву, на ретрансляционную станцию Москва – Нью-Йорк.

Мне кажется, что самые сильные впечатления не всегда связаны с общеизвестными событиями. Например, из довоенной поры помнится случай. Один раз, кажется, в 1929 году я плыл на пассажирском пароходе «Чайка» из Ленинграда в Пейпия и мы были обстреляны 3-дюймовыми снарядами при маневрах флота. Наш пароход получил хороший удар около ватерлинии у носа. В другой раз, поехав однажды из Кронштадта в Ленинград на пароходе

⁷ Литература о Кронштадтском мятеже, правдиво отражающая события того времени, появилась лишь в начале XXI в.

⁸ Пьеса Вс. Вишневского (1900–1951) «Оптимистическая трагедия» впервые была поставлена в 1933 году А. Я. Таировым. Всесоюзную славу пьесе принесла постановка в 1955 г., сделанная Г. А. Товстоноговым на сцене Академического театра им. А. С. Пушкина (ныне Александринский). В 1963-м режиссер С. Самсонов экранизировал пьесу с лучшими советскими актерами. В 1964-м некоторые сцены пришлось переснимать. В целом это был талантливый фильм, но полностью соответствующий идеологии КПСС.

«Буревестник»⁹, мы разбились около 7-ми вечера о стенку морского канала, и в течение трех часов я занимался спасением людей (...). И спас 19 человек.

Работая на флоте, я встречался с очень многими, известными и хорошими людьми. Встречи с ними я также сохранил в своем сердце навсегда. (...) За жизнь своих родителей и свою собственную мне краснеть не приходится – я всегда любил и свою Родину и русских людей.

Хочу поделиться своими воспоминаниями о днях минувших и теперь мало кому известных, в основном, о годах трех революций, гражданской войны, хаоса, разрухи и голода.

Сейчас для нашего нового поколения все события «разложены по полочкам», с соответствующими пояснениями, тогда об этом и думать не приходилось – поэтому и мои изложения сильно отличаются от учебников и литературы.

⁹ Пароход «Буревестник», имея 404 пассажира на борту, вечером 29 августа 1926 года вышел Морским каналом из Ленинграда в Кронштадт, за штурвалом стоял помощник капитана. Навстречу шел немецкий пароход «Грета», который в соответствии с правилами дал гудок «обходи справа». «Буревестник» не ответил, и «Грета» дала еще гудок. Спohватившись, «Буревестник» резко дал «лево на борт», врезался в строившийся хлебный дол, получил пробоину, а затем дал задний ход и затонул. По неполным данным, погибло 59 человек.

Глава 1. Из истории города Кронштадта (1703–1917)

Преобразователь России Петр Великий при основании Санкт-Петербурга сразу обратил внимание на маленький островок Енисаари (Заячий), находящийся на Неве и заложил на нем нынешнюю Петропавловскую крепость. Заложил для того, чтобы запереть фарватер в реку и лишить возможности шведский флот подойти к столице. Заложенная 16 мая 1703 года крепость была 4 октября того же года уже готова.

В этот день Петру донесли, что шведский флот отплыл на зимовку в Выборг, и он решил отправиться на рекогносцировку и наткнулся на остров Ретусаари, который позже назвали Котлин. На острове сохранилось предание, что при постройке города в лесу нашли котел, вероятно оставленный шведскими матросами с эскадры вице-адмирала Нуммерса, которые посещали остров во время блокады устья Невы. Отсюда и пошло название Котлин.¹⁰

Петр обмерил залив вокруг острова и заметил, что фарватер идет южной стороной, а отмель Ораниенбаумского берега (южного) подходит близко к фарватеру, который очень узок. Родилась новая мысль – на мелкой воде (отмели) сделать искусственный островок и на нем построить крепость для защиты морского фарватера с юга.

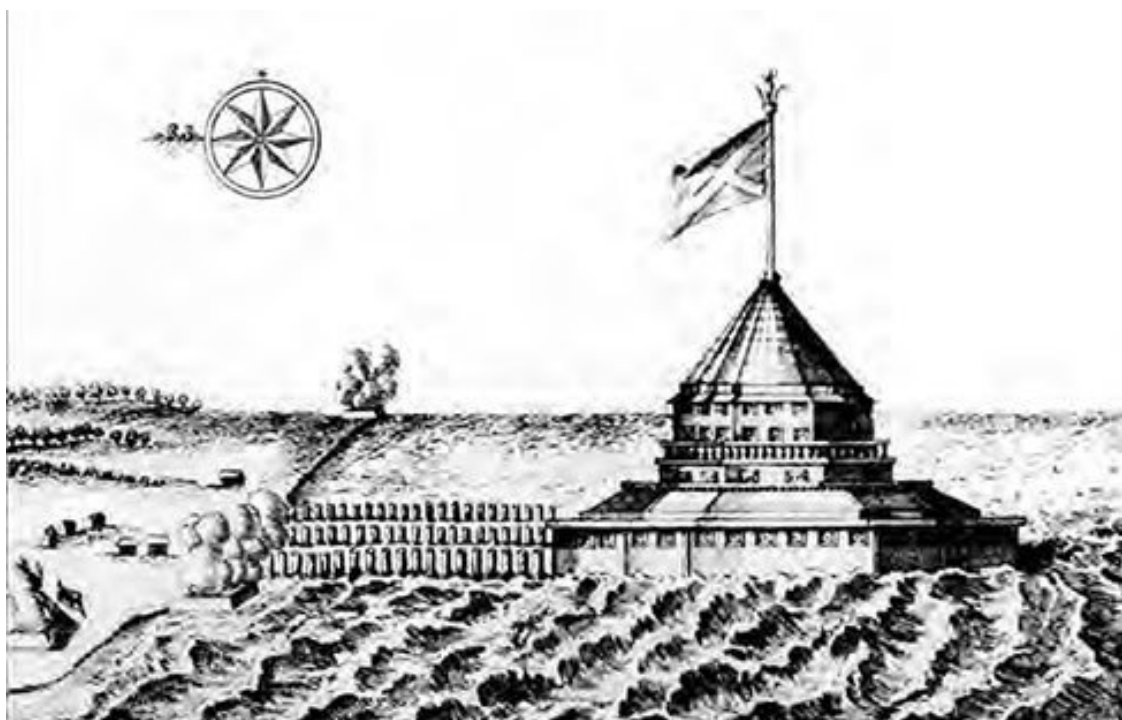
Уже 7 мая 1704 года мысль Петра превратилась в действительность, и на насыпанном островке высилась крепость Кроншлот (коронный замок). Тем временем в спешном порядке строился флот, который потом каждый год выходил к Кроншлоту и стоял там на защите границ. Это было неудобно, и вскоре Петру пришлось строить на Котлине торговый порт вместе с гаванью, доками, городом и крепостью.

Петропавловская крепость послужила основанием Санкт-Петербурга, Кроншлот предшествовал созданию Кронштадта. Существуют две даты возникновения города – 7 мая 1704 года и 16 января 1713 года.

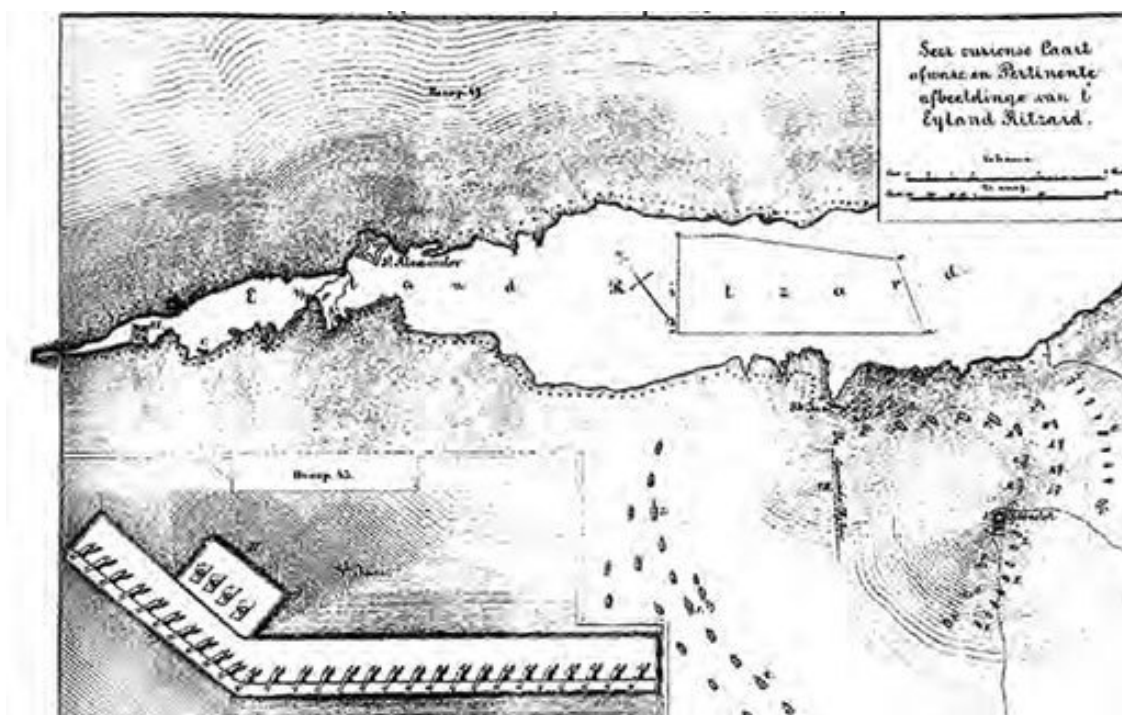
Двухсотлетие Кронштадта отпраздновали в 1913 году, но собирались сделать это в 1904 году – помешала тяжелая русско-японская война. Тогда годовщину приурочили к дате Петровского указа о заселении Кронштадта в 1713 году¹¹. Во время праздника 200-летия праздновалось и еще одно событие, – освящение построенного морского собора, самого большого и высокого здания города.

¹⁰ Это одна из версий. Подробнее см. Никитин А. А. Возвращаясь «К вопросу о происхождении названия острова Котлин» // Цитадель № 13. 2006. С. 12–15.

¹¹ В наше время годовщину справляли 18 мая 1954 года (250 лет), это примерно соответствует дате 7 мая 1704 г. (Примеч. авт.).



Форт Кроншлот. Гравюра петровского времени



Укрепления Котлина в 1705 г.



Н. А. Каразин. Ледяной путь Ораниенбаум – Кронштадт. Середина XIX в.

Сам по себе остров Котлин очень невелик, имея длину 7 верст (верста – 1,0668 км) и ширину не свыше полутора. Почти с самого основания города ему был присвоен герб, на котором были изображены котел и маяк.

Шведы, конечно, скоро спохватились, разобрав, что строит ненавистный им Петр, но уже было поздно, и их попытка в 1705 году завладеть Кронштадтом не увенчалась успехом. Эскадра адмирала Анкенштерна отступила перед кораблями Петра под командой адмирала Крюйса и батареями Кроншлота [...] на Котлине. Высаженный шведами десант был сброшен в море солдатами полковника Толбухина. Впоследствии на крохотном островке вдали от западной оконечности Котлина был выстроен маяк и назван Толбухиным. Он существует и поныне.

31 августа 1721 года появился указ Петра об учреждении почты между Санкт-Петербургом и островом Котлин. Сообщение разделялось на зимнее и летнее время. Зимой 25 верст по льду и летом – по части Финского залива, называемого Маркизовой лужей.¹²

Существовали две зимних дороги в Кронштадт, одна из Петербурга, и другая – из Ораниенбаума. Они обсаживались елочками, чтобы никто не заблудился во время сильных метелей. Кроме того, по пути стояли будочки, в которых сторожа в метели били в колокол. В шестидесятых годах прошлого столетия посередине дороги на сваях был выстроен кабак, где можно было выпить рюмку водки, закусить пирожком и даже погреться у камелька.

Летом переправлялись на гребных и парусных судах. Петербуржцам, желавшим зимой попасть в Кронштадт, надо было идти на Козье болото в малой Коломне¹³ около Торговой улицы и храма Воскресения. [...] Их перевозили на санках, запряженных парой лошадей с брезентовым верхом и сеном внизу, покрытых дорожкой или ковром. Чухонские лошадки везли около двух с половиной часов. Были попытки строить железную дорогу по льду из Ораниенбаума в Кронштадт, но купец Солодовников¹⁴, затеявший это дело, прогорел при

¹² Часть залива от устья Невы до Котлина стала называться «Маркизовой лужей» после едких насмешек над русской эскадрой под командованием маркиза де Траверсе, который, боясь шведского флота, не выводил ее до глубокой части залива, а «отстаивался» на мелководье. (Примеч. авт.).

¹³ Пространство нынешней площади Кулибина (не путать с Козьим болотом на острове Котлин).

¹⁴ Первый поезд прошел по ледовой трассе 17 января 1881 г. Вагон 1-го класса обогревался камином.

пробе дороги. Во время западных ветров и штормов льды ломались, трескались, проложенные рельсы раздвигались, и сообщение прерывалось...

В 1815 году был построен первый в России «Стимбот», так хотели назвать тогда пароход, но название не прижилось. 3 ноября 1815 года была совершена первая пробная поездка: выйдя из Петербурга от Бердовской пристани (у Франко-Русского завода)¹⁵ в 6 часов 55 минут, «Стимбот» в 10 часов 30 минут утра подошел к военному углу гавани в Кронштадте и на весь путь затратил три с четвертью часа¹⁶.



Прибытие в Кронштадт парохода из Ораниенбаума. Открытка конца XIX в.

В 1816 году на столбцах газеты «Санкт-Петербургские Ведомости» появилось объявление: «Судно, называемое пароход, по вскрытии водяной поверхности будет отправляться ежедневно из Петербурга в Кронштадт в 9 часов утра, а обратно оттуда в 5 часов дня». Несколько позже на обеих пристанях появились и первые правила езды на пароходах – они заключались в девяти пунктах, из которых я привожу самые интересные: «Так как во время плавания от принятия на пароход и снятия с оного пассажира происходит остановка и пустая трата дров, то без изъятия каждый пассажир после отвала или сходящий с прибытия парохода на место платит за переезд 10 рублей». И еще: «За проезд платится в одну сторону пять или два рубля, но за какую из цен сих может ехать пассажир зависит единственно от выдающего билеты, которому предоставляется право принимать на пароходы и без платы таковых, которые явно не в состоянии платить два рубля»...

В 1835 году сделано первое объявление об открытии пароходного сообщения между Кронштадтом и Ораниенбаумом, но первый рейс почему-то состоялся только 5 июля 1850 года.

¹⁵ Ч. Берд (1766–1843) – владелец Франко-Русского завода. Ныне – Адмиралтейские верфи.

¹⁶ Как курьез надо отметить, что построенное в первую пятилетку XX столетия специальное пассажирское судно «Пятилетка» проходила этот путь за 2 часа 55 минут! А оно предназначалось для замены старых колесных пароходов. (Примеч. авт.).

В 1884 году купец Сидоров прорыл канал в Ораниенбаум от пристани почти до самого вокзала, и сообщение стало еще удобнее. Затем стали появляться винтовые пароходы и начались попытки продлить судоходство и во время ледостава и ледохода. На верфи купца Бритнева¹⁷ были построены первые пароходы ледокольного типа «Луна» и «Заря», которые значительно продлили навигацию до Кронштадта. В начале нашего столетия (XX века. – К. О.) сообщение Кронштадт – Петербург поддерживалось большими колесными пароходами: «Утро», «Русь», «Олонец» – ходившими ровно два часа. На линиях Кронштадт – Лисий Нос, Петергоф и Ораниенбаум ходили пароходы поменьше и частью винтовые, рейсы их длились от 30 до 50 минут.



Доковый овраг и «макаровский» мостик. 1920-е гг.

Маркизова лужа очень мелкая, и если глубина Невы колеблется от 5 до 8 саженей (сажень – два метра) и доходит в устье до 3 саженей, то средняя глубина только фарватера лужи равна 8–10 футов (в сажени 7 футов), при ширине около 10 саженей. Вне фарватера по всей этой части лужи глубина не более 5–6 футов. Из-за такой незначительной глубины напрямик из Петербурга в Кронштадт ходят только колесные пароходы и то по фарватеру, ограниченному буями и вехами. Морские корабли раньше должны были разгружаться в Кронштадте, перетаскивая грузы на лихтера и баржи. Это обстоятельство с Петровских времен подняло значение Кронштадта, как торгового порта, а городские купцы быстро разбогатели. Но перегрузка товаров значительно увеличивала стоимость перевозки грузов.

¹⁷ Бритнев первым предложил и реализовал способ взламывания льда, при котором форма корпуса корабля позволяет ему забираться на льдину и проламывать ее своим весом.



Л. Премацци. Доковый бассейн и насосные станции. Первая половина XIX в.

Над этим уже задумался Петр и начал постройку морского канала, который бы дал возможность морским кораблям войти непосредственно в устье Невы. [...] Канал закончили в 1885 году. Перегрузка товаров окончилась, торговый порт Кронштадт потерял свое значение, а некоторые купцы разорились.¹⁸ Канал имеет в длину 25 верст и глубину в 20 футов, но к 1908 году глубину увеличили до 25 футов, а в настоящее время он и еще глубже. На мелководном пути от Петербурга купола Исаакиевского и Морского соборов служат как бы маяками, а пароходы ходили от Николаевского моста (теперь мост лейтенанта Шмидта¹⁹) до пассажирской пристани в Кронштадте.

Петр Великий помимо крепостей, гаваней, города и торгового порта начал на острове Котлин строить и доки для ремонта военных кораблей. Это строительство не прекращалось с тех времен до 1914 года, поскольку военные корабли строились все больших и больших размеров. Первые доки были закончены в 1752 году во время царствования императрицы Елизаветы. Вода выливалась из этих доков с помощью ветряных мельниц и конных машин до 1774 года. В 1774 году привезли из Шотландии «разные чугунные части для сооружения огнедействующей машины».

¹⁸ Морской канал был создан усилиями известного предпринимателя Н. И. Путилова.

¹⁹ Сейчас мосту вернули самое первое название – Благовещенский.



Доковый бассейн. Фотография сделана с галереи Кронштадтского Морского собора в 2002 г.

Ее установили около специального бассейна существующего и поныне. Это была первая паровая машина в России и одна из самых больших в Европе в то время. Первый капитальный ремонт дока и машины проводился в 1858 году. Машина проработала без малого сто лет. В результате реализации идей Петра Великого в Кронштадте были построены в разное время пять доков для различных кораблей. Строительство начал Петр и заканчивал Николай II.

Одним из самых интересных является Петровский док. Он представляет любопытное гидравлическое сооружение и прекрасно сохранился до наших дней, служа замечательным памятником Петровской эпохи. Был прорыт канал, установлены шлюзовые ворота и возник вопрос: как освободить канал и док от воды после ввода туда корабля. Паровой машины еще не существовало. И. фон Люберас, инженер, окончивший позднее всю постройку, говорил: «Спустить воду в количестве 275 000 сорокаведерных бочек весом в 9 830 579 пудов за 24 часа невозможно». «Пока выкачивали бы воду помпами ручными и конными, – потребовалось бы три с половиной месяца, и все это время корабль стоял бы в доке бесполезно»...

Но выход из положения был найден: выкопали овраг в 15 саженей глубины (он существует и сейчас) от дока к бассейну, сделанному в конце оврага. Открывали ворота дока, и вода за 24 часа выливалась через овраг в бассейн. Такого сооружения не знали на всем свете. В таком виде док работал долго. Сейчас он существует, но на бассейне установлена машина для откачки из него лишней воды. Сам док сделан в виде простого креста и может принять сразу несколько небольших кораблей. В овраге этого дока был убит во время февральской революции адмирал Вирен²⁰, в бассейне этого дока мы мальчишками купались по целым дням своего детства. Кроме Петровского были построены еще четыре дока: Константиновский в 1876 году с размерами 149,5 на 35 и 9,6 метров, Николаевский, законченный в 1884 году, Александровский в 1896 году с размерами 183 на 38 и 11,1 метров, и Алексеевский,

²⁰ Об убийстве Р. Н. Вирена – в главе Февральская революция.

законченный только в 1914 году, с размерами 262 на 36 и 10,7 метров.²¹ Тогда он был самым большим доком в Европе.

Водопровод возник в Кронштадте в 1804 году и был одним из первых в России. Устроило его морское ведомство, трубы были проложены деревянные.²² В 1838 году их сменили на чугунные и установили колонки для разбора воды жителями города.

В 1886 году начались переговоры в Кронштадтской думе о расширении сети водопровода и постройке новой водокачки. На одном из заседаний, после разъяснения вопроса строительства раздались крики домовладелиц города, то есть представительниц слабого пола... Они все возмущенно протестовали против строительства. Когда голова города задал вопрос почему они протестуют, среди женщин, а их было большинство, раздался опять единодушный крик: «Не надо!». «Чего не надо?» – спросил опять голова. «А вот этого самого водопровода не надо!» – кричали они. «Нечего в городе новости вводить! Жили на горе (район города. – *Авт.*), жили на Козьем болоте, водовозы воду возили и все было по-божески, – а тут еще огнем воду пущать!» – звучало долго по всей думе, и голова был вынужден закрыть заседание...

²¹ Размеры доков даны по книге Крестьянинов В. Я. Кронштадт. Крепость, город, порт. СПб. 2002. С. 148.

²² «Из водоприемника вода поступала в колодец у Санкт-Петербургских ворот. Водоподъемный механизм, приводимый в действие ходившими по кругу двумя лошадьми, подавал воду в магистраль, вдоль которой находилось 11 колодцев. Вода подавалась также в госпиталь и морские казармы». Цит. по Крестьянинов В. Я. Кронштадт. Крепость, город, порт. СПб. 2002. С. 66.



Здание водокачки. Сейчас здесь находится Музей истории Кронштадта. Открытка начала XX в.



Л. Премацци. Казармы Гвардейского экипажа. Середина XIX в.

Вопрос был, конечно, решен, но позже, в 1894 году, когда построили 23 версты водопроводной сети и новую водокачку. Вода бралась для водопровода из Невского фарватера и была в тихие дни чистой и пресной. В дни бурь и западных ветров, дувших с моря, она становилась мутно-грязной и, главное, горьковатой от морской соли, и употреблять ее для кушанья и питья было невозможно. В Кронштадте даже существовал особый промысел по снабжению жителей Невской водой. Эта вода привозилась из Петербурга и продавалась в рыбных рядах по цене 4 копейки ведро... Это явление осталось надолго в городе, и даже в тридцатых годах нашего столетия вода продавалась, только менялись цены...

После мартовской революции, когда в результате боев за Кронштадт полегло под лед свыше 15 000 бойцов с большим количеством кавалерии²³, вода была отравлена долгое время, а при проходе пароходов колесами, винтами и волнами поднимались со дна мелкого моря вздутые трупы людей и лошадей, распространяя отвратительное зловоние... В тот год остатки кронштадтцев пили воду только из бочонков-анкерков, привезенных «Водолеем».

Рядом с Николаевским доком расположен пароходный завод, построенный в 1857 году и являющийся первым таким предприятием в России. Для устройства гаваней и доков в Кронштадте были использованы сперва пленные шведы, а потом пригнали из разных губерний до 32 000 людей. Прежде всего была построена военная гавань, обрамленная гранитными стенками и набережными. Выстроили также купеческую и лесную гавань. Для флота в городе было построено много трехэтажных домов – казарм флотского экипажа, там размещались зимою экипажи кораблей. Население города в 1908 году достигало свыше 46 000 человек, а к моменту начала первой мировой войны оно с войсками достигло 75 000.

В Кронштадте было свыше десятка церквей и соборов различных вероисповеданий: православные и русско-эстонские, католические, протестантские и магометанские. За городом имелось несколько больших кладбищ: морское, военное, гражданское, немецкое и заразное.

²³ Историки приводят весьма противоречивые данные о потерях штурмовавших Кронштадт.

Морской собор построен по проекту архитектора В. А. Косякова и является почти копией с храма Святой Софии в Константинополе. Строился 11 лет с 1902 года по 1913-й. Размеры 83,2 на 64 метра, при высоте с крестом 70,6 метра. Он расположен на самой большой площади в городе – Якорной, ограниченной с одной стороны доковым оврагом. С другой стороны – высокой стеной Петровского дока, обвитой всегда диким виноградом, и улицей, мощеной чугунными торцами-плашками.²⁴ За собором построена специальная электростанция для торжественных богослужений, направо к оврагу установлен памятник вице-адмиралу Макарову с лозунгом: «Помни войну». Макаров показывает рукой на север, напоминая о своем ледоколе «Ермак», построенном для полярных исследований. В соборе вокруг всего объема имеется панель с именами и изображениями морских сражений и прославившихся моряков.



Кронштадтский Морской собор и памятник С. О. Макарову. Открытка начала XX в.

Имелся еще Андреевский собор, построенный в 1817 году.²⁵ Он являлся очень интересным памятником зодчества и старины, но по прихоти председателя горисполкома, без разрешения властей был сломан в 1932 году.²⁶

²⁴ Чугунные мостовые впервые появились в Америке. Великий князь Константин Николаевич в 1860 г. приказал в качестве опыта замостить такими плашками одну из улиц Кронштадта. В 1862–1864 гг. чугунные мостовые были оборудованы на нескольких улицах. В 1974–1975 гг. фрагменты чугунной мостовой восстановлены на улице Октябрьской и вдоль Якорной площади.

²⁵ Известно, что дед автора А. Ф. Ушаков пожертвовал для собора Св. Андрея Первозванного бронзовое вызолоченное паникадило. А также в день торжества освящения Церкви Святой Великомученицы Анастасии Узорешительницы 148-го пехотного Каспийского полка, которое состоялось 5 июня 1903 года в присутствии императора Николая II и императрицы Александры Федоровны, он вручил полку «роскошный Образ-Складень с изображениями». В адрес-календарях Санкт-Петербурга А. Ф. Ушаков указывается также как попечитель сиротских домов.

²⁶ Андреевский собор трижды перестраивался. Первоначально он имел форму прямоугольника и вместе с четырехъярусной колокольней походил на корабль с мачтой. К началу XX в. здание имело форму креста. В 2002 г. на месте разрушенного храма установлен памятный камень с надписью «Пусть камень сей вопиет к нашим сердцам о восстановлении поруганной святыни». А совсем недавно рядом была построена часовня.

В городе Кронштадт имелось несколько памятников: «В память погибшим на клипере “Опричник” в Индийском океане в декабре 1861 г.» и в честь мичмана линейного корабля «Азов» А. А. Домашенко, погибшего при спасении матроса, упавшего в море во время шторма. Оба находятся в Летнем саду. Памятник «Петру Первому – основателю Кронштадта» в Петровском парке на берегу военной гавани открыт 27 июня 1841 года в 132-ю годовщину Полтавской победы. Автор проекта – французский скульптор Н. Жак. Отлита статуя из бронзы профессором П. К. Клодтом. Памятник вице-адмиралу Макарову на постаменте из гранитной скалы весом в 10 000 пудов. Скала извлечена из бухты Питкопас со дна рейда Штандарт. Сам памятник изготовлен скульптором Л. В. Шервудом.



Андреевский собор



Отец Иоанн Кронштадтский

В Кронштадте имелись: реальное училище, мужская гимназия, женская гимназия и прогимназия, инженерное училище флота, два приходских училища и десять начальных школ. Ремесленное училище, школа юнг, фельдшерская школа и две специальные портовые школы с общим количеством учащихся свыше 4000 человек.

Весь город обслуживался огромным морским госпиталем, имелась амбулатория и несколько приютов для сирот-детей. Ввиду большого количества домов терпимости была построена специальная больница для проституток.

В городе выходили две газеты: «Кронштадский вестник» и «Котлин». В прошлом веке в городе жили поэт С. Я. Надсон²⁷ и был временно в ссылке писатель В. Г. Короленко.²⁸

С 1855 по 1908 год в Андреевском соборе служил знаменитый на всю Россию и за границу отец Иоанн Кронштадский.²⁹ Он написал книгу «Моя жизнь во Христе». К отцу Иоанну ехали богомольцы со всех концов России и в больших количествах, немало приезжало и из-за границы...

Интересен один исторический факт из жизни Кронштадта: в Санкт-Петербурге с середины 1890-х годов был введен Николаем II «Сухой закон», то есть указ государя, запрещающий продажу алкогольных напитков по праздникам. В царской России их было ни много, ни мало, но свыше 80-ти...

На Кронштадт этот закон не распространялся. И вот к потоку богомольцев, ехавших к отцу Иоанну со всех губерний, присоединился поток любителей выпить из Санкт-Петербурга, ехавших к богу Бахусу. «Богомольцы» приезжали в город рано утром и напивались в кабаках и трактирах, а иные покупали вино в погребках Шитта и Шталя и распивали его около пристаней на травке, боясь опоздать на последний пароход... В эти годы Кронштадт продавал колоссальное количество спиртных напитков...

Въезд в город в первом его столетии был вообще свободным, потом стали требовать прописку и пропуск, а затем, к концу 1930-х годов, после выселения большинства жителей, в него попасть стало вообще очень трудно: «Как в царствие небесное», – шутили тогда кронштадтцы. Город всегда был уединен от внешнего мира, и это накладывало на него особый отпечаток, который не просто выразить словами...

Сам город и порт расположены в восточной и наиболее широкой части острова. Я участвовал в переписи жилой площади и количества домов в Кронштадте в 1922 году, и тогда в нем было 375 домов, не считая казенных зданий и казарм. Остров Котлин окружен большим количеством насыпных и естественных островков с севера, юга и востока. Никаких возвышенностей на всех островках нет, лесов тоже. Если встать в устье Невы и смотреть на Финский залив, то по правую руку будет северный Финский берег с железной дорогой от Новой деревни на Лахту, Лисий нос и Сестрорецк. На этой же стороне уединенно стоят два форта «Тотлебен» и «Обручев»³⁰, охраняя полосу залива с северной стороны.

Остров Котлин был опоясан сетью железных дорог, нормальной, средней и узкой колеи разных назначений: пассажирских, торговых и крепостных.

От Санкт-Петербурга по южному берегу Маркизовой лужи шли морской канал Петра Великого и железная дорога со станциями: Дачное, Стрельна, Лигово, Сергиево, Старый Петергоф, Новый Петергоф, Мартышкино и Рамбов, так называли тогда Ораниенбаум, теперь переименованный в Ломоносов. Далее дорога шла на Лебяжье и Красную Горку, а затем через Котлы на Веймарн и опять на Петербург уже через Волосово. Этой кружной дорогой пользовались чухонки, привозившие в столицу молоко по утрам. Поезда ходили до Рамбова, до крепости Красная Горка³¹.

²⁷ С. Я. Надсон в 1882–1884 гг. служил в расквартированном на острове Каспийском полку.

²⁸ В. Г. Короленко жил в Кронштадте в 1876–1877 гг., а в 1886-м в Кронштадте в семье морского врача родился Н. С. Гумилев.

²⁹ Отец Иоанн Кронштадский (Иоанн Ильич Сергиев, 1829–1908) после окончания духовной академии был направлен в Андреевский собор в Кронштадте. Исключительные качества проповедника, необыкновенная сила слова привлекали массы людей. Проповеди и личный пример отца Иоанна находили отклик в самых дальних концах России. На его имя приходило немало пожертвований и на эти средства в Кронштадте был открыт Дом Трудолюбия – необыкновенный пример заботы о ближнем.

³⁰ ООО «Издательско-Торговый Дом «ОСТРОВ» готовит к печати книгу В. Ф. Ткаченко «Форт «Тотлебен», которая выйдет летом 2011 г.

³¹ Автор неспроста называет «Красную Горку» крепостью. Этот мощнейший форт действительно был настоящей крепостью. Подробнее см. Ткаченко В. Ф. Форт «Красная Горка». СПб. 2007.

В семидесятые годы XX столетия, в годы развития военной техники, межконтинентальных ракет и другого смертоносного оружия, в годы создания больших запасов ядерного и водородного вооружения, вся старая система обороны столицы потеряла всякое значение. Я хочу немного рассказать о системе обороны начала [двадцатого] столетия, системе от которой не осталось и следа...

Если на этом не остановиться, многое в моих очерках будет непонятным. Оборона сводилась к следующему: в случае объявления войны на Балтийском море и его заливах – Финском и Ботническом – в первую очередь создавались сплошные полосы минных заграждений при входе в оба залива и, кроме того, в Рижском и около Котлина. Это могло быть произведено быстро, в течение нескольких дней. К концу первой мировой войны такая оборона состояла из 75 000 мин. Затем в Финском заливе имелись две отличные современные крепости, одна напротив другой. На северном берегу под названием Ино и на южном берегу – Красная Горка и Серая лошадь. Эти крепости огнем своих орудий главного калибра полностью перекрывали все пространство залива и любой флот, прорвавшийся через минные пояса, попадал под заранее пристрелянные цели с обоих берегов. Этому огню помогали еще батарея Пумола³² и форт Риф, первая – на северном берегу, второй – на западной оконечности Котлина. Далее вокруг Котлина имелся целый ряд батарей из серии «нумерных», северных и южных, с артиллерией среднего калибра, заграждающий путь мелким кораблям вроде мониторов, канонерских лодок и миноносцев. Эти батареи полностью отрезали вход в фарватер и морской канал на столицу, кроме того, исключалась возможность пройти Котлин и с северной стороны, то есть между островом и финском берегом. Для этой цели имелись форты Обручев и Тотлебен в нескольких верстах от Кронштадта. А дальше уже шло мелководье Маркизовой лужи вплоть до самой столицы.

Мой краткий очерк истории Кронштадта кончается и остается добавить немного: Кронштадт – городишко небольшой, провинциальный, без особых удобств и претензий, захиревший после открытия морского канала и живущий на щедроты богомольцев, приезжавших к отцу Иоанну, и помощь морского министерства. Но Кронштадт, во-первых, база всего Балтийского флота, во-вторых, защищает подступы к столице и укреплен, как говорится, до зубов, и, в-третьих, является лучшим военным портом в России...

В Кронштадте все создано для флота, для его обслуживания, а город существует как необходимый придаток, не больше...

Сравнить Кронштадт с любым портом того времени: Либавой, Гельсингфорсом, Ревелем, Ригой, Аренсбургом, Одессой, Николаевым, Севастополем, Феодосией, Керчью, Новороссийском, Владивостоком и Мурманском нельзя...

Кронштадт – город изолированный, в нем все подчинено флотским распорядкам и жизни.

В моей памяти остались многие события... Как забыть отправку в 1922 году на слом в Германию многих кораблей флота? Я успел побывать на всех и со всеми попрощаться... Как сейчас помню жаркий летний день, я сижу на переднем марсе броненосного крейсера «Адмирал Макаров» и реву всю самыми настоящими слезами – так мне жалко хороших боевых кораблей.

К этому времени в Кронштадте осталось очень мало кадровых старых матросов, и корабли больше жалеть было некому.

Помню один день в Батарейной бухте, где в камышах стояли выброшенные на берег тральщик «Подсекатель» и подводная лодка «Вепрь». Я тогда забыл все на свете и целый

³² Батарея Пумола, как форт «Серая Лошадь», предназначалась для предупреждения главных фортов – «Ино» и «Красная Горка» – о приближении неприятеля и своим огнем давала им возможность подготовиться к стрельбе 305-мм орудия главного калибра.

день проиграл на их палубах и в ободранных кубриках и машинных помещениях. Охота, за которой я приехал с одним моряком, меня уже не прельщала совсем...

Любимым местом у меня был тихий уголок в угольной гавани, где стояли все недостроенные или законсервированные корабли флота. Это место у моряков называлось «кладбищем», и оно оправдывало свое название: было неестественно тихо, редко-редко сюда заходил какой-нибудь буксир или катер, а угля в гавани уже давно не было и только часть кораблей, очень небольшая, находилась под парами в 4-часовой готовности. Здесь у одного из пирсов стоял недостроенный, выкрашенный еще красноватым суриком эсминец типа «Новик».

На этом эсминце я провел немало интересных часов совершенно один, то, воображая себя командиром, то минером или машинистом. У меня не было ни братьев, ни сестер, своих товарищей я не мог брать с собой (их бы попросту не пропустила стража в воротах) и я научился играть и мыслить один. Это вообще наложило на меня некоторый отпечаток еще с детства, и я до сего времени не знаю, что такое скука и умею всегда себя занять сам...

Пользуясь своим чересчур обширным знакомством с моряками, я совал свой нос повсюду и знал очень многое. В дни налетов авиации я помогал вахтенному на сигнальной мачте инженерного училища поднимать на стеньгу флаг «Ижица», означавший налет вражеской авиации. После конца бомбежки первым бежал в город или порт смотреть «воронки» от бомб. Любимым местом купанья у нас мальчишек был опытный водолазный бассейн в конце оврага за мостиком. Он был глубоким и большим, и мы все научились в нем хорошо плавать и проводили по несколько часов в воде...

Зимой я часто ходил с моряками на буерах, а летом на яхтах и мог уже управлять небольшой яхтой самостоятельно...

Много событий в городе прошло на моих глазах: пожар лесной биржи, длившийся трое суток и уничтоживший весь запас корабельного леса, пожар таможни, взрывы на форту «Павел», продолжавшиеся день и ночь (их устроили молодые моряки с крейсера «Аврора»), гибель крейсера «Олег»³³, восстание на форту Красная горка, наконец, на всю жизнь запомнившиеся слова большевистских вождей³⁴ накануне Кронштадтского мятежа: «Мы вас всех как куропаток перестреляем!» и сам мятеж, длившийся две недели, и затем жестокая расправа над моряками.

³³ Крейсер «Олег» был потоплен английским торпедным катером в 1919 г.

³⁴ Восставшим угрожал от имени Комитета обороны Петрограда председатель Комитета труда и обороны Петрограда Г. Е. Зиновьев (Апфельбаум): «Вы окружены со всех сторон. Пройдет еще несколько часов, и вы вынуждены будете сдаваться. У Кронштадта нет хлеба, нет топлива. Если вы будете упорствовать, вас перестреляют, как куропаток». Повторное предложение Л. Д. Троцкого (Бронштейна) Кронштадту капитулировать сопровождалось угрозой в случае нового отказа истребить все мятежное население в возрасте от 9 до 50 лет. За подписью Л. Д. Троцкого и главнокомандующего Л. Б. Каменева (Розенфельда) был издан приказ, предписывающий «в тяжелый момент принимать тяжелые меры: каждому красноармейцу, командиру, комиссару немедленно уложить на месте всякого, отказывающегося повиноваться или сеющего ложные слухи». См. Марк Вишняк. На родине: Кронштадт [очерк] // Современные записки. 1921. Кн. IV. С. 347–372.

Глава 2. Копенское озеро. 1913 год

Мне идет пятый год, примерно к этому времени относятся и мои первые детские воспоминания и впечатления. Мы едем на лето к папе на работу на маленьком кургузом теплоходе «Копанец»³⁵ из Кронштадта на Копенское озеро. Оно находится в версте от берега Копорского залива у пристани «Пейпия». Иногда «Копанец» заменяется маленьким и стареньким миноносцем № 113.³⁶ Миноносец меньше качает на пятичасовом переходе из Кронштадта. Интересно отметить, что этот миноносец мне пришлось последний раз еще увидеть в Ленинграде в 1928 году, выброшенным на берег Крестовского острова у Елагина моста. «Копанец» же долго служил в Кронштадтском порту, потом был модернизирован (с него сняли полубак) и, кажется, существует и в наше время.

От озера к пристани есть два пути: узкоколейная железная дорога с крохотным паровичком, двумя пассажирскими вагонами и несколькими платформами для перевозки торпед и грузов. Второй путь – это подвесная воздушная дорога, подвешенная на высоких мачтах³⁷ над морем, лесом и озером. Дорога имеет тоже два вагончика для людей и несколько тележек для торпед. По воздуху можно добраться в любом направлении гораздо скорее, чем на паровозе, ведь ему приходится одолеваять довольно крутой подъем от моря в гору в лес. Но у воздушной дороги есть и свое небольшое «но»! Если «заест» где-нибудь канат, по которому катятся колесики вагончиков, то можно болтаться над морем или лесом часами на изрядной высоте. В сильный ветер это не доставляет никакого удовольствия, даже для любителей сильных ощущений...

На озере расположена минно-пристрелочная станция,³⁸ отец – ее начальник. Озеро длинное, около 8 верст, а ширина доходит в одном месте до двух. Глубина достигает 15 метров. Со всех сторон озеро окружено лесами и благодаря этому на нем бывает мало волны в бурные дни. За ним к югу расположены еще два озера: Глубокое и Бабенское, они уже поменьше. Вокруг Копенского в лесах на довольно порядочных холмах расположено несколько деревень: Большое и Малое Стремление, Пейпия, Урмизна, Заозерье и Копанцы. Видимо в честь деревни или озера и назван теплоход таким редким именем как «Копанец». А вообще-то все эти места – глушь изрядная, и ближайшие крупные села Копорье и Котлы и город Ямбург (ныне Кингисепп) находятся от озера далеко...

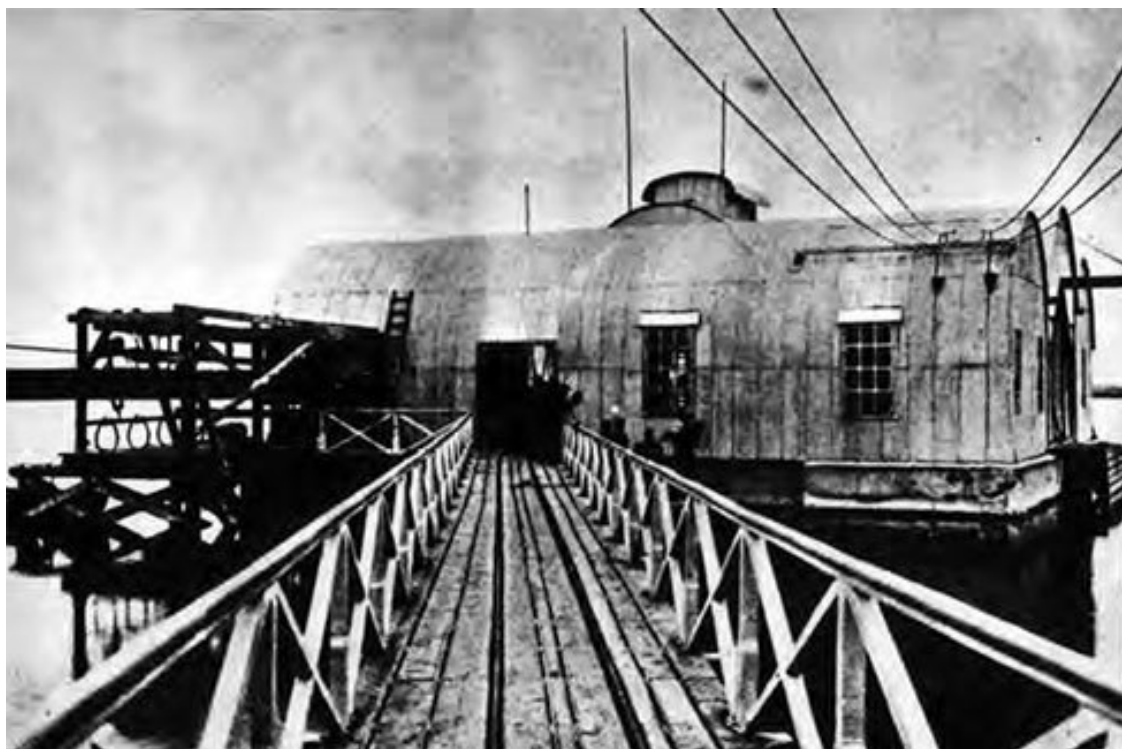
В полуверсте от берега на озере построена сама станция, на берегу расположены все вспомогательные службы: электростанция, водокачка, компрессорная, кочегарка, склады, пекарня, баня и депо узкоколейки, а также несколько двухэтажных жилых домов. Большая территория поселка обнесена высоким забором колючей проволоки с калитками и воротами, закрывающимися на ночь.

³⁵ Портовое судно «Копанец» было построено на Ижорских заводах специально для пристрелочной станции Копенского озера. Водоизмещение – 100 т. Размещения: 25,3 × 5,3 × 1,8 м. Спущен в 1913 г.

³⁶ Миноносец № 113 (до 1895 г. – «Гапсаль») спущен на воду в 1891 г. на Путиловской верфи.

³⁷ Подвесная дорога приводилась в действие электромоторами.

³⁸ Минно-пристрелочная станция на Копенском озере построена Обуховским заводом в 1908 г.



Эстакада и часть пристрелочной станции на Копенском озере. Из собрания Н. Н. Афонина

Сама станция построена из железобетона³⁹ и скрыта со всех сторон оцинкованным гофрированным железом. На станции – вышка в три этажа, и на каждом этаже установлены подзорные трубы для наблюдения за ходом торпеды, которая при прохождении под водой оставляет за собой след в виде пены из крупных пузырей воздуха отработанного машинным отделением. На станции имеются подводные и надводные аппараты. Из них стреляют торпедой по щитам вдоль озера, установленным один за другим через каждую версту. Щит – это целое сооружение в несколько саженей длиною с будочкой от непогоды и солнца посередине и целым частоколом из досок по длине всего щита. Помимо основных досок и бревен, плавающих на воде, имеются еще восемь бочек в подводной части для большей устойчивости и плавучести щита на воде.

В каждой будочке сидит сигнальщик в ожидании торпеды, выстрел которой со станции отмечает сирена. Сигнальщик флагом дает на станцию знать момент прохода торпеды под щитом. На озере плавают девять катеров с керосиновыми моторами, их назначение – привести обратно торпеду после очередного выстрела. Щитов семь, катеров девять и во время стрельбы они стоят у каждого щита, у станции и в резерве. После выстрела торпеда проходит под всеми щитами и, наконец, выскакивает из воды под дальним берегом. Машины торпед работают на сжатом воздухе, находящемся в специальном отделении под давлением до двухсот атмосфер. Окончившую свой путь торпеду подбирает последний катер на буксир и везет на станцию. В это время катера переходят с места на место, а на первый щит идет катер со станции. На станцию подходит резервный и т. д.

³⁹ Железобетонным было только основание станции.



Внутренний вид пристрелочной станции на Копенском озере. Из собрания Н. Н. Афона

Торпедой стреляют несколько раз пока полностью не отрегулируют ее прибор «Обри», направляющий ее по идеальной линии, по прямой. После этого выверенные тщательно торпеды отправляются любой дорогой на море, на пристань, грузятся на «Копанец» и везутся в Кронштадт для сдачи флоту. Там уже вместо учебного зарядного отделения на носу торпеды ставят боевое с девятью пудами взрывчатых веществ и «подводная смерть» готова...



Мины заграждения перед загрузкой на корабль

Иногда после выстрела торпеда начинает «дурить», выделяет разные коленца и незаметно тонет... Стрельба идет дальше, а на поиски затонувшей идет резервный катер с водолазным ботом на буксире. Я уже таких случаев не пропускаю и отправляюсь на боте с двумя водолазами. Начинается одевание и спуск под воду, то есть самое интересное. Иногда торпеду ищут долго, несколько дней, бывает, что и совсем не находят, так как на дне озера много ила, в котором очень трудно ее найти. За три сезона, что мы были у папы, было потеряно девять торпед...

Любопытному читателю хочу пояснить, что слово торпеда тогда только начало входить в обиход, а раньше она неправильно называлась миной Уайтхеда, в честь изобретателя итальянца. Под торпедой подразумевается сигарообразное сооружение из стали с несколькими отделениями по длине. В ней имеется от носа к корме: зарядное отделение, горловина для прибора «Обри», машинное отделение, отделение для сжатого воздуха и хвостовая часть, то есть два винта и вертикальные и горизонтальные рули.

В те времена от торпеды требовалось следующее: идеальный по «нитке» ход, равномерная скорость, одно и то же углубление в воде во время всего хода. Эти величины при боевом выстреле возможно было менять в довольно больших пределах в зависимости от размеров и отдаления противника, то есть корабля.

Миной же зовется много типов снарядов, не имеющих своих двигателей и устанавливаемых на якорях под водой на различных глубинах, – это и есть мина заграждения. Минами зовут иногда и снаряды, закапываемые в землю, например, на поле перед крепостями или фортами и взрывающиеся при помощи специального шнура электрическим током (фугас). Есть мины самовзрывающиеся по времени, по прохождению над ними танка или броневика или масса других механических приспособлений...

При выстреле торпедой из аппарата пуск двигателя происходит уже под водой от специального курка, удерживаемого кусочком пиленого сахара, который, растворяясь в воде, включает курок, открывающий доступ в машинное отделение сжатому воздуху. Между прочим, сахар этот по причинам нам неизвестным поставлялся исключительно из Японии в луженых коробочках на 40–50 кусочков...

Почти весь мой день проходил на воде, то на катере, то на водолазном боте, то на станции. Работа шла с раннего утра до наступления темноты. Флот велик и требует много торпед, а наше лето на Балтике достаточно коротко и, кроме того, очень капризно с преобладанием плохой погоды, когда хода торпеды почти не видно и трудно судить о качестве работы ее приборов, не говоря уже о возможности потерять ее от неполадок в механизмах...

Зимой озеро надолго и сильно замерзает, и весь персонал станции переезжает в Кронштадт, а выпуск торпед прекращается до следующего года.

Летом на станции моя жизнь проходит в катании по озеру, купании на хорошем пляже около дома, собирании грибов и ягод с матерью в ближайших лесах и прогулках по недалеким деревням. Ребят моего возраста в поселке мало, и почти все время я провожу в обществе взрослых, с ними скучно никогда не бывает. К тому же вокруг немало нового и интересного...

Так проходит два сезона, наступает 1914 год. Мы с мамой с весны опять на озере, погода стоит на редкость жаркая, часто проходят летние теплые дожди и в лесах уже с ранней весны появляются грибы, а в июне их уже находят и собирают массами.



В гостиной квартиры Озеровых в Кронштадте, во втором Офицерском флигеле на Екатерининской улице. Слева направо: дядя по матери Константин Константинович Бочковский, дядя по отцу Николай Мануилович Озеров, Валерий Озеров, Ольга Алексеевна Озерова; стоят тетя Мария Алексеевна Бочковская, Григорий Мануилович Озеров. 1914 г.

В окрестных деревнях крестьяне говорят, что грибы в таком количестве в это время – верная примета скорой войны. Их предчувствия, к сожалению, полностью оправдались...

Мы с мамой усиленно занимаемся сбором белых и красных грибов, которые вечером я нанизываю на веревочки и развешиваю на стенках огромных котлов в кочегарке. Через два дня они полностью просыхают, и нам с мамой удастся за один месяц засушить более пуда отличных грибов...

Война объявлена... вскоре папа получает новое назначение на такую же станцию, только что построенную на Черном море, на южном побережье Крыма.

Вскоре мы все вместе уезжаем из Кронштадта на другой конец России...

Глава 3. Первая мировая война на Черном море. В Феодосии (1914–1917)

Новые места, новые впечатления...

Дивная жаркая осень стоит в Крыму...

Новая, только что отстроенная станция, расположена в 14 верстах от города Феодосия, в бухте, называемой Двухякорной, где по преданию моряков ни один корабль не мог отстояться в бури и шторма, даже выбросив два якоря...

Я немного умею читать и писать – слово Феодосия является тяжелым, поскольку пишется через заглавную букву Фита. Это нулик или «О» с черточкой посередине, – но самое главное нужно твердо знать, какие слова пишутся с Ф, а какие с Фиты. Вообще в те времена, приходилось много терять на изучении правил правописания и, особенно, в расстановке таких букв, как: Ять, Фита, Ижица и И с точкой... Теперь обо всех этих буквах не имеют никакого понятия – их просто упразднили в 1918 году специальным декретом.

Станция будет здесь работать круглый год, ведь Черное море незамерзающее. Но зиму успешно заменят в декабре-январе шторма, норд-осты и отчасти «мертвая зыбь», то есть волны прибоя, разбивающиеся о берег... Работа происходит, как и на Копенском озере, но тут – беспокойное Черное море, на котором уже идет война. Бухта заканчивается справа мысом Иван-Баба и горным хребтом с мысом Меганом слева, в сторону Феодосии...

По горам на автомобиле до города всего 14 верст, но ехать приходится около двух часов, поскольку дорога через крутую гору идет штопором вверх и при поездке не приходится думать о скорости: неосторожное движение – и можно разбиться насмерть, не спасут и белые столбики на краях шоссе... Смотреть вниз – дух захватывает! Кое-где на крутых склонах есть виноградники и невольно думаешь, а как к ним подбираться? Все кругом желтого цвета, трава сгорает за три недели еще ранней весной. Тут нет ни грибов, ни ягод, ни густой травки, ни русских березок... Пойти погулять здесь некуда, под ногами сгоревшая трава, песок, камни. Бегают сороконожки и ящерицы... Северной природы, к которой мы давно так привыкли за летние сезоны на Копенском озере, здесь не найдешь.



Феодосия в начале XX в. Открытка

Феодосия – город по-настоящему южный, весь белый и построен в небольшой бухте и на склонах гор. Улицы обсажены акацией и тополями, от которых в период цветения весь город окутывается белой пеленой, проникающей назойливо в рот и при ходьбе, и при сидении... В городе есть местный целебный источник «Паша-Тепе» и мы, приезжая, всегда с удовольствием пьем горьковато-соленую воду в киосках или на «Поплавке» на берегу бухты... От воды долго першит в горле и под языком...

В Феодосии долго проживал знаменитый художник-маринист Айвазовский и много его картин выставлено в галерее. На выезде из города стоит очень красивая дача в восточном мавританском стиле табачного фабриканта Бостонжогло.⁴⁰

В один из первых приездов в Феодосию в начале января 1915 года на меня большое впечатление произвел обряд праздника Крещения. В этот день вообще по России в деревнях, селах и городах, на прудах, речках и озерах на льду строятся Иордани и верующие после торжественного молебна окропляются святой водой из освященной проруби во льду. По всей Руси всем известны этот праздник и морозы, достигающие обычно в это время самой большой силы за зиму.

⁴⁰ Во второй половине XIX в. в Петербурге на Невском, 15 размещался табачный магазин, принадлежавший Бостонжогло.



Семья Озеровых на катере в Двухякорной бухте около Феодосии в 1915 г. Фото из семейного архива Озеровых

Иногда после молебна и освящения воды самые ревностные христиане раздеваются догола и кидаются в прорубь Иордани, а после, побегав по снегу на 20–30-градусном морозе, согреваются сперва просто в шубах, а потом, уже как следует одевшись, – водкой, поднесенной зрителями из купцов или торговцев...

Все это я видел и раньше в Кронштадте, где Иордани строились в Купеческой гавани или на Итальянском пруду в центре города. Здесь, на юге, все происходило иначе. В 12 часов дня на молу в бухте собралась масса духовенства и почти все население города. После очень торжественного и длинного молебна архиерей снял свой нашийный крест, сверкающий золотом на солнце и благословил им толпу, а потом размахнулся и кинул его далеко в море... Вода в море в январе достигает не больше 5–6 градусов тепла, но, тем не менее, целая куча подростков, юношей и взрослых, моментально раздевшись, бросилась в море за крестом...

Через минуту – две архиерей получил его обратно от одного молодого грека-счастливчика. Грек с глубоким поклоном под аплодисменты и крики зрителей подал крест Владыке...

Мы быстро поняли, почему его все называли счастливчиком... Пока он в стороне одевался, в поставленную им шапку верующие накидали «с верхом» и медяков и серебра и золота. Накидали и канареечных рублей, зеленых троек и синих пятаков и даже «радужных» «Катенек».⁴¹ Счастливчику даже кто-то сосчитал его «сбор», выразившийся в сумме 250 рублей! В это время, одевшись, он еще раз подошел поклониться архиерею и получить святейшее благословение... Если не считать цены архиерейского благословения, то и сумма в 250 рублей по тем временам была большой – ведь корова лучшей породы стоила до шести канареечных...

Затем крест был брошен и во второй раз и третий раз, но уже сумма сбора «счастливчиков» была значительно меньшей...

Если обогнуть мыс Иван-баба справа и выйти в открытое море на шлюпке или станционном катере, то, как бы тихо ни было в бухте, море сразу же примет не сладко и начнет

⁴¹ Сторублевая купюра с изображением Екатерины II.

болтать и качать вовсю. Только в редкие дни, когда полный штиль стоит на море, этот выход не замечен для пассажиров. Меня ни разу в жизни не укачивало, и я родился, по словам отца и многих, настоящим моряком, но мама, попробовав один раз выйти в море, укачалась до полусмерти и больше никогда не решалась кататься и совершать морские экскурсии в прибрежные недалекие поселки – Отузы⁴² и Коктебель.

После выхода за мыс открывается красивый вид на высокую гору Карадаг и два каменистых пляжа в сторону Коктебеля, где и тогда и теперь происходят планерные состязания.⁴³ Карадаг с моря совершенно неприступен и поднимает свои скалы на половину версты⁴⁴ вверх – зрелище очень величественное... Пляжи этой части побережья не особенно приветливые и покрыты крупным песком – галькой и камнями. Лежать на них мало удовольствия и всегда ищешь где-нибудь песочек подальше от берега, где можно поваляться... Но эти пляжи имеют и свою прелесть – на них можно найти массу красивых камешков, отшлифованных мертвой зыбью, много высохших на солнце скелетов мелких крабов, ракушек и устриц, а также окаменевшего от длительного пребывания в воде дерева...

Кусок мыса Иван-баба давно откололся и упал в море с уцелевшей на нем часовенкой⁴⁵, до войны усердно посещавшейся туристами. Мне очень понравилось подходить к огромному камню с часовней на шлюпке и лезть по крутой тропинке внутрь заброшенного каменного здания... В нем нет ничего, кроме уцелевших разноцветных осколков стекол в окнах и исписанных туристами стен... Только одни ласточки нашли здесь себе приют в ненастные дни...

В мое время часовня никем не посещалась. Шла война, и район был пограничным, тем более было интересным и таинственным сидеть на пороге, глядеть на вечно волнующие волны сверкающего многими цветами моря, на белые барашки прибоя, на чаек и дельфинов, резвящихся в бирюзовом море...

Мой отец занимает в Крыму сразу две должности: одну, как и прежде на Копенском озере, и вторую, звучащую очень сильно – Начальник укрепленного района южного побережья Крыма...

Я как сейчас помню штамп с этим названием, лежавший на письменном столе отца в кабинете...

Помимо станционных служб здесь имеются большие мастерские, изготавливающие части к торпедам, и большое количество рабочих, откомандированных с Петербургского завода «Новый Лесснер» и Николаевского судостроительного завода. Есть и электростанция, есть даже верфь для ремонта мелких судов, катеров, буксиров и барж мореходного типа. В бухте нет никакого поселка местных жителей и размещен только гарнизон охраны побережья и ряд домов для рабочих и служащих. Гарнизон тут большой: минеры, прожектористы, связисты, артиллеристы, пограничники, морская пехота и сводный полуэкипаж из Севастополя. Одних военных моряков только свыше двух тысяч человек, да рабочие и служащие со своими семьями находятся на побережье в сторону Севастополя, Феодосии и Керчи. Крым в то время был заселен в основном татарами и греками, русскими и караимами, так тогда называли крещеных евреев.⁴⁶ Греки и татары преобладали...

⁴² Ныне Щебетовка.

⁴³ Соревнования планеристов и дали второе название этому месту – Планерское.

⁴⁴ Самая высокая точка Кара-Дага – гора Святая высотой 577 м. Гора Ай-Петри имеет высоту 1232 м, но это уже Крымские горы.

⁴⁵ Церковь построена в честь святого Иоанна Крестителя. Миниатюрная церковь дала название островку, который на средневековых картах обозначался как мыс святого Иоанна. В XIX в. Это название тюркизировалось и превратилось в Иван-баба, что по-татарски обозначает Иван-отец.

⁴⁶ Караимы, будучи по языку, фольклору, традициям тюркским народом, традиционно исповедовали караизм – религию, родственную иудаизму. В связи с этим имеется несколько версий происхождения караимов: «хазарская», «еврейская» и др.



Германский линейный крейсер «Гебен» в составе турецкого флота

В октябре 1914 года Турция без объявления нам войны пошла в наступление на Кавказ и Балканы, а ее флот, заблаговременно усиленный немецкими кораблями, стал совершать частые набеги на южное побережье Черного моря, Одесскую часть берегов, Николаевскую, Керченско-Феодосийскую, зная, что наш флот отстаивается преимущественно в Севастополе, своей главной базе. В Турцию перед ее нападением пришло несколько германских кораблей, в том числе и новейший линейный броненосный крейсер «Гебен».⁴⁷

Он является сильнейшим кораблем на всем Черном море и, пользуясь своим положением и скоростью хода, совершает пиратские набеги и на наши побережья, и на наши мореходные пути и рейсы торгового флота. Папа говорит, что это явление временное, что в скором времени на Черном море войдет в строй масса новых достраивающихся кораблей нашего флота, и вся картина изменится в сторону полного господства России на море.⁴⁸ Но это в будущем, а пока хозяйничает на море «Гебен», «Меджидие» и «Гамидие». Последние два крейсера с конца октября «навещают» и нашу станцию, зная отлично, что на ней делается.⁴⁹

Часто на рассвете крейсера поднимают нас всех с постелей огнем своих орудий и заставляют все гражданское население бежать в окрестные горы и укрываться в пещерах...

С наступлением тревоги и мы с мамой бежим в пещеры и сидим там до отбоя... Обстрел длится недолго, минут двадцать, и я с удовольствием слежу за огнем и разрывами снарядов в нашем поселке и станции. Мама в ужасе и за меня, и за папу, который по должности остается на станции. После обстрела крейсер быстро убегает в сторону Анатолийских берегов Турции, а из Севастополя с большим опозданием приходит отряд кораблей во главе с «Иоанном Златоустом» или «Святым Евстафием» и нескольких конвоирующих миноносцев...

Отряду не догнать крейсер и выход этот – только одна проформа...

Турки высылали крейсера в расчете на то, что, выйдя из Босфора поздно вечером, крейсер за ночь пересечет Черное море, на рассвете обстреляет объект и успеет удрать обратно...

⁴⁷ Турецкий флот был усилен линейным крейсером «Гебен» и легким крейсером «Бреслау». На них были подняты турецкие флаги и корабли переименовали: «Гебен» – в «Явуз Султан Селим», «Бреслау» – в «Мидиллие».

⁴⁸ В 1915 г. в строй вступили линкоры «Императрица Мария» и «Императрица Екатерина Великая».

⁴⁹ 29 октября 1914 г. крейсер «Гамидие» в 6.30 подошел к Феодосии и в течение часа обстреливал город. В результате в районе порта были разрушены склады, а на вокзале разрушена водонапорная башня. При возвращении в Босфор «Гамидие» потопил русские пароход и парусник.

Расчеты их в 1914 году полностью оправдывались...

На наше счастье «Гебен» ни разу не пришел в нашу бухту с «визитом», а то от станции и поселка ничего бы не осталось от одного бортового залпа главного калибра. Обстрел легкими крейсерами приносил не так много вреда станции...

Видя все происходящее, отец немедленно запросил из Севастополя у командования⁵⁰ артиллерию и вскоре в бухту привезли четыре орудия среднего калибра и несколько мелких. Их за один день установили папины артиллеристы, отлично замаскировав в горах, и успели даже произвести пристрелку квадратов моря. На следующий день пришел «Гамидие», но он был встречен шквальным огнем наших орудий и, получив парочку снарядов в свои борта, удрал, развив полный ход. Через два часа пришел броненосец «Евстафий» и отец вышел к нему на катере с докладом...

Крейсера в папином укрепленном районе больше никогда не появлялись... Правда в том же 14-м году днем пришла немецкая подводная лодка и попыталась обстрелять из своего 75 м/м орудия станцию, но под огнем батареи сразу же пошла на погружение и вскоре на поверхности воды появилось огромное пятно солянки.

Папа вышел в море на катере и произвел пеленгование места. Когда по вызову пришла из Севастополя водолазная спасательная бригада, то на глубине в 65 метров нашли немецкую подводную лодку с пробитым левым бортом и носовой части палубы.

Но все же от налетов крейсеров пострадало много заводских зданий, и пришлось солидно заниматься восстановлением и стен, и крыш, и оборудования. После каждого налета из Феодосии приезжал городской фотограф и снимал результаты обстрела. Потом эти снимки попадали в местные журналы и газеты... Много их было у нас в семье, но ни один в дальнейшем не уцелел, и у меня сохранился только один, мой, снятый в ателье города. Этот снимок помещен в этом альбоме. Жертв не было ни разу, ни в гарнизоне, ни в поселке... От жизни на юге у меня осталось много воспоминаний, и это понятно – я стал старше и гораздо умнее и неплохо уже разбирался в происходящих событиях и, главное, вышел из-под опеки мамы...

⁵⁰ Командующим Черноморского флота был адмирал А. А. Эбергард. 28 июня 1916 г. его сменил А. В. Колчак.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.