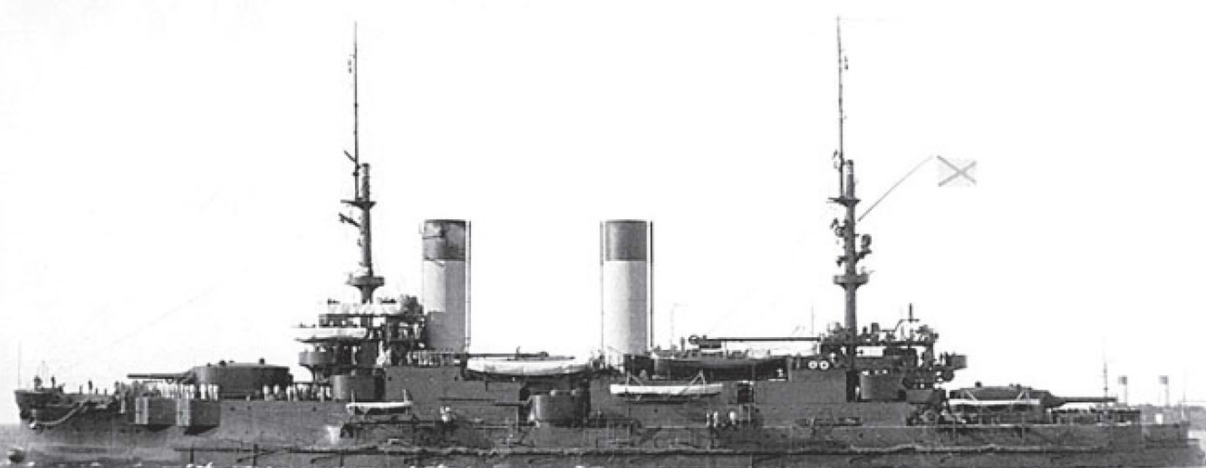


помни войну



«Орел» в походе и в бою

Помни войну

Сборник

**«Орел» в походе и в бою.
Воспоминания и донесения
участников Русско-японской
войны на море в 1904–1905 годах**

«Гангут»

ББК 63.3(2)521

Сборник

«Орел» в походе и в бою. Воспоминания и донесения участников Русско-японской войны на море в 1904–1905 годах / Сборник — «Гангут», — (Помни войну)

ISBN 978-5-904180-92-8

В сборнике документов публикуются рапорты, записки, дневники, личные письма и воспоминания офицеров и нижних чинов эскадренного броненосца «Орел», участвовавших в походе в составе 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток и в Цусимском сражении в мае 1905 года. Для широкого круга читателей, интересующихся историей Российского флота.

ББК 63.3(2)521

ISBN 978-5-904180-92-8

© Сборник
© Гангут

Содержание

Введение	6
Письма командира броненосца, капитана 1 ранга Н.В. Юнга	15
Дневник мичмана князя Язона Константиновича Туманова	25
Конец ознакомительного фрагмента.	66

**А.С. Гладких, Р.В.
Кондратенко, К.Б. Назаренко
«Орел» в походе и в бою. Воспоминания
и донесения участников Русско-
японской войны на море в 1904–1905 годах**

© А.С. Гладких, Р.В. Кондратенко, К.Б. Назаренко, составление, 2014

© Издательско-полиграфический комплекс «Гангут», 2014

Введение

Эскадренный броненосец «Орел» – единственный корабль типа «Бородино», уцелевший в Цусимском сражении. Остальные погибли почти со всем личным составом (кроме списанных до боя): спаслись только юнкер Максимов и полтора десятка нижних чинов команды «Князя Суворова», принятые миноносцем «Буйный», а также матрос С.С. Ющин с «Бородино». Это существенно ограничивает круг материалов, позволяющих судить о том, что происходило на новейших броненосцах российского флота под огнем противника.

В нашем распоряжении, кроме воспоминаний офицеров и нижних чинов «Орла», только рапорты и показания в Следственной комиссии командующего эскадрой, вице-адмирала З.П. Рожественского и нескольких чинов его штаба: флаг-капитана, капитана 1 ранга К. К. Клапье де Колонга, флагманского штурмана полковника В.И. Филипповского, капитана 2 ранга В.И. Семенова, флагманского минного офицера лейтенанта Е.А. Леонтьева, флаг-офицера лейтенанта Н.Л. Кржижановского, младшего флаг-офицера мичмана В.Н. Демчинского. Однако в силу своего служебного положения большинство из них находилось в боевой рубке и центральном посту «Князя Суворова».

Между тем, мы располагаем как официальными рапортами и показаниями старшего офицера «Орла» капитана 2 ранга К.Л. Шведе, старшего артиллерийского офицера лейтенанта Ф.П. Шамшева, старшего судового механика полковника И.И. Парфенова, младшего артиллерийского офицера лейтенанта Г.М. Рюмина, младшего штурманского офицера лейтенанта Л.В. Ларионова, вахтенных начальников лейтенантов К.П. Славинского и С.Я. Павлинова, вахтенных офицеров мичманов князя Я.К. Туманова, О.А. Щербачева, трюмного механика поручика Н.М. Румса, корабельного инженера, младшего помощника судостроителя В.П. Костенко, так и письмами командира корабля, капитана 1 ранга Н.В. Юнга, дневниками и записками Л.В. Ларионова, мичмана князя Я.К. Туманова, сигнальщика В.П. Зефирова, а также артиллерийского кондуктора К.М. Торчкова, предположительно машинного квартирмейстера 1-й статьи И. А. Тарутина, рулевого Ф. Соколова. В совокупности они дают достаточно полную картину пережитого личным составом броненосца в походе и бою.

Большая часть этих документов увидела свет на страницах сборников донесений и показаний моряков 2-й эскадры флота Тихого океана «Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV», публиковавшихся с 1907 по 1914 год, но некоторые до недавнего времени оставались неопубликованными.

При более близком знакомстве со всеми теми материалами, которые дошли до нас, можно убедиться, что печатались наиболее информативные, в своей совокупности рисующие картину боя достаточно полно и всесторонне. Не вошедшие в их состав лишь вторят первым, хотя и не лишены некоторых интересных деталей. Однако как первые, так и вторые нуждаются в должной критике, без которой оценить степень достоверности и полноты сообщаемых сведений невозможно.

Надо сказать, что от излишнего доверия к данным, фигурирующим в упомянутых материалах, остерегает довольно заметный разнобой в цифрах, который можно проиллюстрировать на нескольких примерах, в частности, касающихся запасов угля. К сожалению, сколько-нибудь точными данными об остатках топлива на броненосце к началу боя 14 мая исследователи не располагают. Казалось бы, можно принять в расчет опубликованные показания старшего офицера, капитана 2 ранга К.Л. Шведе, будто утром этого дня на корабле находилось 1090 т угля, и корабельного инженера В.П. Костенко, что эти же запасы достигали 1100 т¹. Однако другие источники показывают, что упомянутые цифры не отражают действительного положения.

¹ Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел.2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15

Следует оговориться, что в опубликованных показаниях В.П. Костенко есть разночтение: на одной странице (с. 288) автор говорит о 1100 т, а на другой (с. 289) приводит перечень мест хранения угля, из которого следует, что общее его количество достигало всего 1080 т. Если же обратиться к подлиннику показаний В.П. Костенко от 5 сентября 1906 года, а они записывались допрашиваемыми собственноручно, то можно увидеть, что он указал иное количество топлива, хранившегося «на спардеке в коечных сетках» – 25 т, но затем кто-то, явно спустя некоторое время и другими чернилами, зачеркнул в этом числе двойку, оставив только 5 т, отчего и общий запас понизился с 1100 до 1080 т. Едва ли эта правка произведена самим В.П. Костенко, так как в своих позднейших воспоминаниях «На “Орле” в Цусиме» он и вовсе писал о запасе в 1200 т, который мог сохраниться на броненосце ко входу в Корейский пролив. Между тем, 5 т в коечных сетках фигурируют в показаниях К.Л. Шведе². Можно предположить, что, за исключением этой, остальные цифры заимствованы В.П. Костенко из данных старшего офицера.

Заслуживает внимания то обстоятельство, что в первом случае В.П. Костенко приводит не точные, а расчетные данные. Известно, что 15 апреля он сильно порезал левую ступню, был переведен на госпитальное судно «Орел» и вернулся на броненосец только 5 мая, причем, по словам младшего судового врача, А.П. Авророва, к началу боя «нога его находилась еще в лубке (гипсе. – Р.К.), он у нас и находился в перевязочном пункте»³. Разумеется, не будучи в состоянии передвигаться по кораблю самостоятельно, В.П. Костенко не мог следить за изменением запасов топлива и ориентировался на чужие сведения и оценки.

Между тем, согласно «тетради», в которую по приказанию старшего офицера крейсера «Алмаз», капитана 2 ранга А.П. Дьячкова сигнальщики каждое утро заносили «утренние рапорты», в данном случае флажные сигналы о наличии угля на кораблях эскадры, к 8 часам утра 13 мая запасы топлива на «Орле» составляли 1095 т⁴. Разумеется, спустя сутки, при расходе, как можно судить по таблице, около 113 т (в источниках фигурирует и другая величина – согласно В.П. Костенко, а также флагманскому минному офицеру лейтенанту Е.А. Леонтьеву с «Князя Суворова», расход достигал 125 т в сутки⁵), должно было оставаться около 982–987 т.

Запасы угля на броненосцах типа «Бородино» в последние дни перед Цусимским сражением согласно тетради сигнальщиков «Алмаза»

Броненосец	Май							
	7	8	9	10	11	12	13	14
«Александр III»	1515	1400	1285	1182	1400	1320	1205	–
«Бородино»	1464	1355	1252	1154	1323	1221	1115	–
«Орел»	1380	1262	1150	1035	1288	1205	1095	–

Составлено по: Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905

мая 1905 года. Вып. 4. Показания в Следственной Комиссии. – СПб., 1914. – С. 252, 287.

² РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3598. Л. 58; Костенко В.П. На «Орле» в Цусиме. Воспоминания участника Русско-японской войны на море в 1904–1905 годах. – 3-е изд. – СПб.: Гангут, 2007. – С. 495; Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 4. Показания в Следственной Комиссии. – СПб., 1914. – С. 252.

³ РГАВМФ Ф. 417. Он. 1. 3412. Л. 334.

⁴ Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 5. Показания в Следственной комиссии. – Пт., 1914. – С. 66–67.

⁵ Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 4. Показания в Следственной Комиссии. – СПб., 1914. – С. 115.

года. Вып. 5. Показания в Следственной комиссии. – Пг., 1914. – С. 69. Запасы «Князя Суворова» неизвестны, так как он, будучи флагманским кораблем, сигналов не поднимал.

Старший механик «Орла», полковник И.И. Парфенов, по какой-то причине воздержался от оценки запасов топлива по состоянию на утро 14 мая и указал только приблизительную емкость угольных ям (в нижних и верхних ямах примерно по 600 т)⁶. Однако сохранились его показания в Следственной комиссии по делу о сдаче 15 мая 1905 года эскадренных броненосцев «Орел» и «Император Николай I», броненосцев береговой обороны «Генерал-Адмирал Апраксин» и «Адмирал Сенявин», от 8 февраля 1906 года. Тогда И.И. Парфенов заявил: «В момент сдачи оставалось около 600 тонн угля. До Владивостока дойти хватило бы. Суточный расход в день сдачи для 14-узлового хода был бы в пределах от 200 до 300 тонн»⁷.

Если учесть, что в бою «Орел» двигался со скоростями, не превышавшими 11 уз, а ночью после боя и утром 15 мая – едва ли быстрее 11,5–12 уз, то за прошедшие с начала боя (13 ч 49 мин 14 мая) часы он едва ли сжег указанные И. И. Парфеновым 200–300 т. Отсюда легко заключить, что утром 14 мая в ямах броненосца могло оставаться менее 900 т, спустя же несколько часов запас еще сократился. Примечательно, что в воспоминаниях В.П. Костенко указывается, что утром 15 мая «Орел» сохранял еще 750 т угля, то есть, исходя из приводимых старшим механиком цифр расхода, за сутки до этого мог иметь его в пределах 950–1050 т⁸.

Примечательно, что в расчетах В.П. Костенко фигурирует запас в 2000 т угля при выходе из бухты Ван Фонг, расход к «12 часам дня 14-го» в 1400 т и 520 т, принятые во время погрузок в море 5 и 10 мая. Между тем, согласно публикуемому дневнику машинного квартирмейстера И.А. Тарутина, когда «Орел» покидал берега Аннама, на нем было 1926 т топлива, 5 мая погрузили 175 т, 10 мая еще 235 т, после чего, с учетом расхода, запас составил 1265 т. Эти цифры уступают данным «тетради сигнальщиков “Алмаза”». К слову, фигурирующие там 1288 т на 11 мая вполне могут оказаться результатом неверного прочтения записи из-за плохого почерка вахтенного сигнальщика или ошибкой последнего в разборе сигнала. Если это предположение имеет основания, то при суточном расходе около 113 т к утру 14 мая на «Орле» вполне могло оставаться приблизительно 926 т. Но как бы ни было, данные И.И. Парфенова и И.А. Тарутина заставляют относиться к цифрам не только В.П. Костенко или К.Л. Шведе, но и остальных, как к оценкам, причем по большей части завышенным.

Заметим, что такое завышение наблюдается и в показаниях Следственной комиссии офицеров других кораблей. В частности, согласно утверждениям старшего механика броненосца «Сисой Великий», полковника С.Э. Боровского: «Угля в начале боя было около 900 тонн...». Между тем, сохранившийся «утренний рапорт» того же механика от 14 мая 1905 года свидетельствует, что угля имелось 600 т, а расход за предыдущие сутки составлял 78 т. Добавим, что журнал сигнальщиков «Алмаза» показывает на утро 13 мая запас «Сисоя Великого» в 673 т угля⁹. Другими словами, чудом уцелевший аутентичный документ дает значение, на треть меньшее, нежели позднейшие показания лица, этот документ составившего.

Столь же осторожно следует подходить и к оценке офицерами и нижними чинами «Орла» скорости корабля, особенно после боя, в ночь с 14 на 15 мая и следующим утром. Прежде всего, их мнения по этому вопросу заметно расходятся. Так, С.Я. Павлинов утверждает, что

⁶ Заметим, что согласно данным С.Е. Виноградова в 12 угольных ямах броненосцев типа «Бородино» помещалось до 1158 т кардифского угля. См.: Виноградов С.Е. Броненосец «Слава». Непобежденный герой Моонзунда. – М., 2011. – С. 54.

⁷ РГАВМФ Ф. 417. Он. 1.3411. Л. 162–162 об.

⁸ Костенко В.П. Указ. соч. – С. 563.

⁹ Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 4. Показания в Следственной Комиссии. – СПб., 1914. – С. 321, 323; Вып. 5. Показания в Следственной Комиссии. – Пг., 1914. – С. 69.

броненосец в это время шел «от 13 до $13\frac{1}{2}$ узлов» при 90–95 оборотах гребного вала. К.Л. Шведе писал о 12–13 узлах. И.А. Тарутин же и вовсе полагал, что «Орел» имел 14-узловой ход. Помощник старшего судового механика, штабс-капитан К.А. Скляревский показывал: «Шли всю ночь и на другой день оборотов 85–90, узлов $13\frac{1}{2}$ (на пробе при меньшем углублении и 107 оборотах, чистой подводной части, отборном угле, свежих кочегарах – дали 17,5 узлов)»¹⁰.

Однако ночью и утром «Орел» шел в кильватер броненосцу «Император Николай I», а за ним, в свою очередь, двигались броненосцы береговой обороны «Генерал-Адмирал Апраксин» и «Адмирал Сенявин», офицеры которых дружно указывают заметно меньшие скорости. Так, контр-адмирал Н.И. Небогатов показывал: «Наконец, в 1-м часу ночи позатихло, атаки миноносцев прекратились. В это время старший штурман сделал наблюдение (у нас ничего не было: компасы и все остальные приборы были сняты и спрятаны, потому что иначе мы остались бы без всяких инструментов). Штурмана определили место, и оказалось, что мы идем со скоростью 11,2 узл.»¹¹.

О том, что и после указанного расчета скорость «Императора Николая I» не увеличилась, говорят показания как Н.И. Небогатова, старшего механика броненосца, капитана М.И. Хватова, а главное – старшего штурмана, лейтенанта Н.Н. Макарова. В частности, во время суда адмирал рассказывал, что вызвал к себе старшего механика и приказал идти как можно быстрее: «Он говорит: “Я теперь имею 94–93 оборота, но я не надеюсь идти так все время. Позвольте сбавить мне обороты до 85–86”. Я говорю: “Я вам не указываю числа оборотов, а приказываю идти возможно скорее, но так, чтобы машина выдержала”. Кап. Хватов исполнил мое приказание, и в результате получился ход только в 11,2». Сам же М.И. Хватов пояснял: «Дело в том, что в справочной книге скорость хода “Николая I” 14 узл., а на суде все показывают скорость хода 11 узл. Это противоречие объясняется тем, что 14 узл. – скорость предельная, даваемая на испытании, когда все в отменном порядке, котлы чистятся, употребляют отборный уголь. После долгого перехода в 15 000 миль этих условий не могло быть. Кроме того, во время боя была разбита дымовая труба, что вовсе лишило котлы тяги, а к довершению всего носовое отделение было залито водой и давало крен на нос. Все это уменьшило ход броненосца до 11 узл.»¹².

Согласно показаниям старшего штурмана «Императора Николая I»: «Вечером 14 мая, после 9 часов, определил свое место по звездам. Курс был назначен $NO\ 23^\circ$, но держали правее градусов на восемь, т. к. девиация сильно изменилась, точно определить ночью ее не мог, потому главных компасов не было. В 6 час. утра 15 мая сделал 1-е наблюдения солнца, около 9 час. вторые, получил точное место корабля. В это время с левой стороны открылся остров Дажелет. Ход все время был ШД узлов при полном обороте машин»¹³.

Близкие значения фигурируют и в показаниях командиров броненосцев береговой обороны. Так, командир «Генерал-Адмирала Апраксина» капитан 1 ранга Н.Г. Лишин объяснял: *«15 числа ход “Апраксина” был 11 узлов, несмотря на то, что машины работали 110, а иногда и 115 оборотов; такой плохой ход был потому, что носовое отделение броненосца было затоплено, и он сильно буравил воду...»*. Ему вторил командир «Адмирала Сенявина», капитан 1 ранга С.И. Григорьев: *«Наибольший ход, который мог дать броненосец береговой обороны “Адмирал Сенявин” в бою 14 мая и во время ночных минных атак с 14 на 15 мая, был $11\frac{1}{4}$ – $11\frac{1}{2}$ узлов»*. Не противоречат последним и показания флаг-капитана штаба командующего III броненосным отрядом, капитана 2 ранга В.А. Кросса: *«...Во время же боя ход колебался от 8*

¹⁰ РГАВМФ Ф. 417. Оп. 1. 3411. Л. 84.

¹¹ Отчет о сдаче 15 мая 1905 г. неприятелю судов отряда бывшего адмирала Небогатова. – СПб., 1907. – С. 57.

¹² Отчет о сдаче... – С. 57, 173.

¹³ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3412. Л. 65–65 об.

до $11\frac{1}{4}$ узла (большие мы не могли дать, как оказалось утром 15 мая)»; вахтенного офицера «Императора Николая I», прапорщика по морской части А.А. Шамие: «...Мы едва могли дать $11\frac{1}{2}$ мили в час»; а отчасти и мичмана барона Г.К. Унгерн-Штернберга: «Ночью мы шли от $11\frac{1}{2}$ до $12\frac{1}{2}$ узлов...»¹⁴.

Подобные расхождения в оценках можно объяснить тем, что на «Орле», двигавшемся в кильватер флагману, оставшиеся в строю офицеры, в большинстве своем получившие ранения и контузии, да к тому же руководившие приведением броненосца в порядок после боя, видимо, не ставили перед собой задачу точного определения скорости, равно как и места корабля. Скорость оценивалась по показаниям тахометра, без учета влияния обрастания подводной части корпуса корабля.

В пользу такого предположения говорит, в частности, и сопоставление показаний прапорщика по механической части В.И. Антипина с показаниями других лиц. По словам В.И. Антипина: «Очень часто приходилось закрывать поддувало, продувать котлы и вообще принимать меры, чтобы избавиться от излишнего давления пара; были моменты, когда давление по манометрам доходило до 300 фунтов, тогда как предельное 250 ф[унтов] (предохранительные клапана, очевидно, не исправно действовали); в продолжение всего боя 14 мая пару менее 220 ф[унтов] не было... Ход был почти полный, и пар держать было не так легко; меня стало беспокоить, что люди видимо (т. е. заметно. – Р.К.) кладут последние силы, с самого утра работает одна и та же боевая смена, и заменить нечем...»¹⁵.

Между тем, согласно показаниям флаг-капитана штаба командующего эскадрой, капитана 1 ранга К.К. Клапье де Колонга: «Чтобы всем судам нашей эскадры держаться соединено и маневрировать, она не могла иметь более 10 узлов...». Флагманский штурман полковник В. И. Филипповский утверждал: «В бою у нас ход был 9 узлов...». По словам Н.И. Небогатова: «Так как во время боя I-й отряд не держал более 9 узлов ходу, то и мой отряд ни одного момента не испытывал неудобства от недостаточности хода, напротив, по временам приходилось даже уменьшать ход, так как бывали случаи, что мой отряд набегал на I-й». Показания адмирала уточняются показаниями флаг-капитана штаба командующего III броненосным отрядом капитана 2 ранга В.А. Кросса: «Во время же боя ход колебался от 8 до $11\frac{3}{4}$ узла (больше мы не могли дать, как оказалось утром 15 мая), а также старшего флаг-офицера того же штаба лейтенанта И.М. Сергеева: «Трудно указать, какой ход мы имели в дневном бою, он менялся от самого большого до малого, и в среднем был, никоим образом не более 9–10 узлов»¹⁶.

Таким образом, движение со скоростями «от 8 до $11\frac{1}{4}$ узла», а преимущественно около 9 уз, оценивалось В.И. Антипиным как «почти полный» ход. Разумеется, 28-летний прапорщик, вчерашний техник губернского земства, попавший на флот с началом войны, а на «Орле» распорядившийся в кормовых котельных отделениях (№ 3 и 4), ориентировался исключительно по давлению пара в котлах (причем оперировал величинами, отличавшимися от спецификационных, так как по спецификации «наибольшее рабочее давление в котлах 21 кил[ограмм] на кв[адратный] сант[иметр]»^{17 18}, т. е. около 300 фунтов на квадратный дюйм), что никак нельзя признать достаточным для определения скорости. Соответственно и все другие оценки этого

¹⁴ Русско-японская война 1904–1905 гг.... Вып. 4.... – С. 263, 302, 355, 361, 159, 232; Вып. 1.... – С. 141.

¹⁵ Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 3. Донесения и описания участников боя. – СПб., 1907. – С. 579, 582.

¹⁶ РГАВМФ. Ф. 417. Он. 1. Д. 3411. Л. 160.

¹⁷ Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 4. Показания в Следственной Комиссии. – СПб., 1914. – С. 60, 83, 107, 159, 171.

¹⁸ РГАВМФ. Ф. 427. Он. 1. Д. 574. Л. 113.

параметра чинами котельной, равно как и машинной, команды имеют ограниченное значение: их трудно соотнести с действительной скоростью корабля.

Примечательно, что возможность увеличения скорости не согласуется с показаниями И.И. Парфенова, от 8 февраля 1906 года, о состоянии машинной команды: «Потери машинистов и кочегаров убитыми и ранеными в машинных и кочегарных отделениях не было, но все люди были сильно переутомлены, так как никто не имел отдыха за 1¹/₂ суток при непрерывной усиленной работе и постоянном нервном напряжении. Кроме того, от дыма от пожаров, попадавшего в машинные и кочегарные отделения, сильно разъедало глаза, и многие угорали, а от ядовитых газов, спускавшихся в машинные отделения вместе с сыпавшимися осколками снарядов, некоторые испытывали отравление газами, выражавшееся в рвоте. На переутомление команды немало действовала также температура в машинных отделениях: от 42 до 44 °R (52–55 °C. – *Р.К.*) в самом прохладном месте. При этом надо заметить, что в бой вступили с надорванными силами от продолжительного перехода»³.

Правда, и сам И.И. Парфенов отдал дань оптимистическим оценкам достижимой скорости. По его словам: «Так как часть моих записок была сожжена на брон[еносце] “Орел”, а другая часть пропала вместе с моими вещами, то ответить, основываясь на цифровых практических данных, какой ход мог дать броненосец в момент сдачи, я не могу. Принимая в соображение качество угля, а также, что подводная часть давно не красилась в доке, что котлы были 1 у сутки под большим ходом и, наконец, все люди были переутомлены, я считаю, что в течение первых 6 часов, пока хватило бы отборного угля, можно было бы развить скорость до 16 узлов, а потом не более 14–15»¹⁹. Однако, по нашим оценкам, указанные И.И. Парфеновым значения следует уменьшить, как минимум, на 0,7–1 уз²⁰.

Определенный разброс существует и в отношении хронометража событий. Моменты времени указываются разные. Так, по словам старшего офицера «Орла», капитана 2 ранга К.Л. Шведе, «Бородино» погиб около 19 ч 12 мин, перестрелка же с японцами прекратилась примерно в 19 ч 35 мин, с наступлением темноты, после чего начались атаки японских миноносцев. Заход солнца К.Л. Шведе относит к 19 ч 30 мин. Между тем, Н.Г. Лишин утверждал, что бой завершился около 19 ч 15 мин и тогда же заходило солнце, а японские миноносцы показались примерно в 19 ч 45 мин. Н.И. Небогатов также показывал, что окончание боя и заход солнца имели место около 19 ч 15 мин, но к этому же времени относит и появление японских миноносцев²¹.

Нет единства и в описании обстоятельств сдачи кораблей японцам 15 мая. В частности, К.Л. Шведе указывал, что машину «Орла» остановили «некоторое время спустя» после 10 ч 38 мин, когда на «Императоре Николае I» был поднят сигнал о сдаче. По словам И.И. Парфенова, это произошло ровно в 11 ч утра, а вот младший врач А.П. Авроров показывал, что лишь «около 12 час[ов] дня выяснились подавляющие силы неприятеля», и лишь затем «началась стрельба», завершившаяся сдачей²².

Несомненно, подобные разночтения в показаниях «орловцев» и других моряков объясняются тем, что все они не имели возможности фиксировать точные моменты времени, а спустя несколько недель, тем более месяцев, память уже подводила не только при попытках эти моменты указать, но и при определении последовательности событий. Особенно сильно

¹⁹ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3411. Л. 162.

²⁰ Кондратенко Р.В. О скорости броненосцев типа «Бородино» в Цусимском бою // Гангут. – 2013. – Вып. 75. – С. 65–88.

²¹ Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 3. Донесения и описания участников боя. – СПб., 1907. – С. 354, 355, 370, 539, 544, 548, 549; Вып. 4... – С. 56, 57.

²² РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3412. Л. 334 об; Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3. Бой 14–15 мая 1905 года. Вып. 3. Донесения и описания участников боя. – СПб., 1907. – С. 554, 572.

должно было сказываться на запоминании состоянии моряков: многие из офицеров «Орла» уже в начале боя получили ранения. Так, ранен в лицо и контужен был К.Л. Шведе, несколько раз ранен и контужен Ф.П. Шамшев, ранен князь Я.К. Туманов, серьезно ранены в голову Л.В. Ларионов, К.П. Славянский, а Г.М. Рюмин писал, что с 3 часов дня, после ранения, у него «все перепуталось, и я чувствовал только сильную боль в спине и страшное желание заснуть». Кроме того, сказывалась и необыкновенная нагрузка на психику. Так, старший офицер крейсера «Олег», капитан 2 ранга С.А. Посохов, спустя много лет писал о «том высоком напряжении нервной системы, которая проявилась <Так!> у нас у всех после боя и выразилась в слуховой и зрительной галлюцинациях»²³. Но «Олег» не подвергался столь интенсивному расстрелу как «Орел», поэтому определенные проблемы с восприятием происходящего у офицеров броненосца могли проявиться и ранее – во время боя.

В связи с этим заслуживают внимания показания старшего минного офицера «Орла», лейтенанта И.Н. Никанова, на допросе 10 марта 1906 года признавшего, что получив «минут через 20» после начала боя контузию, он дальнейшее помнит «лишь с трудом, отдельными эпизодами, без ясной связи одного с другим» и не может «отвечать, в каком порядке одно следовало за другим»²⁴. Едва ли другие раненные офицеры броненосца находились в лучшем состоянии, что некоторые из них и признают. Недаром во время суда психиатр Яновский отмечал, что С.Я. Павлинов, Ф.П. Шамшев, К.Л. Шведе имели контузии и находились 14–15 мая в «ненормальном состоянии»²⁵.

С другой стороны, показания офицеров «Орла» Следственной комиссии и более поздние воспоминания трудно назвать индивидуальными. Прежде всего, потому что в японском плену офицеры много общались, обменивались впечатлениями, даже совместно работали над описанием боя, о чем говорит, в частности, название записок лейтенанта С.Я. Павлинова. Сказался, видимо, и доклад В.П. Костенко об итогах боя, прочитанный собранию офицеров в августе 1905 года в Киото, во время которого докладчика «поддержали офицеры “Орла”, в особенности Славянский и Щербачев»²⁶.

Сличение показаний некоторых лиц подтверждает их сходность, которую трудно объяснить, учитывая несинхронность наблюдения происшедшего: они находились в разных местах корабля, занимались разными делами. В частности, легко согласиться с тем, что лейтенант К.П. Славянский, стоявший на вахте с 12 ч 00 мин 14 мая вместе с мичманом О.А. Щербачевым, излагает последующие события едва ли не теми же словами, что и О.А. Щербачев. Однако весьма близки их показания, например, и относительно событий, предшествовавших совместной вахте. Нельзя не отметить и схожесть этих показаний с «записками» С.Я. Павлинова. Между тем, сравнение перечисленных документов с записками лейтенанта Л.В. Ларионова, видимо, основанными на дневниковых записях, показывает, что младший штурман корабля, находившийся перед боем, по сути дела, в тех же местах, что и К.П. Славянский с О.А. Щербачевым, излагает события несколько иначе.

Видимо, неоднократный обмен мнениями, совместное обсуждение произошедшего 14–15 мая до известной степени повлияли на формирование у многих офицеров некой усредненной картины событий. И впоследствии, придаче показаний, они, несомненно, не только, а возможно, и не столько излагали то, что видели своими глазами, сколько рисовали образ произошедшего, сформировавшийся в их сознании после общения с сослуживцами. Поэтому их показания нуждаются в тщательном анализе. Впрочем, учитывая, что во многих случаях офицеры не указывают, где именно в тот или иной момент находились, что делали, оценить

²³ С эскадрой адмирала Рожественского. – Прага, 1930. – С. 109.

²⁴ РГАВМФ. Ф. 417. Он. 1. Д. 3412. Л. 35 об.

²⁵ Отчет о сдаче... – С. 289.

²⁶ Костенко В.П. Указ. соч. – С. 579.

достоверность показаний, прежде всего в отношении тех событий, которые не затрагивали их непосредственно, крайне трудно.

Следует учитывать специфику большинства публикуемых материалов, представляющих собой показания в Следственной комиссии. Сформирована она была согласно циркуляру Главного морского штаба № 275 от 19 декабря 1905 г., который гласил: «Принимая во внимание, что участники боя 14-го мая начали возвращаться из плена и частью могут быть уже допрошены, назначается три нижеследующие следственные комиссии...». Первая, под председательством адмирала И.М. Дикова, «для всестороннего выяснения обстоятельств боя 14-го мая», вторая, под председательством вице-адмирала Я.А. Гильтебрандта, «для предварительного следствия по делу о сдаче 15-го мая» кораблей, остававшихся под командованием контр-адмирала Н.И. Небогатова, и третья, под председательством вице-адмирала К.К. Де-Ливрона, «для предварительного следствия по делу о сдаче 15-го мая» миноносца «Бедовый»²⁷.

Надо сказать, что следствие с самого начала было поставлено в определенные рамки. Как писал 9 марта 1906 г. исполнявший должность начальника ГМШ контр-адмирал А.А. Вирениус адмиралу И.М. Дикову: «...Морской министр просит разбор дела о Цусимском бое начать с момента ухода эскадры с острова Мадагаскара»²⁸. Такой подход позволял не касаться причин длительной задержки эскадры, против которой неоднократно выступал вице-адмирал З.П. Рожественский, настаивавший на скорейшем движении вперед, и снимал часть ответственности за поражение с центрального аппарата Морского министерства, а также оставлял за рамками следствия все обстоятельства, связанные с попытками приобрести боевые корабли у стран Латинской Америки.

Заметим, что вне установленных хронологических рамок оказалось совещание 11 декабря 1904 г. во дворце генерал-адмирала, согласно протоколу которого сам великий князь Алексей Александрович и главный командир флота и портов и начальник морской обороны Балтийского моря вице-адмирал А.А. Бирилев считали нецелесообразным задерживать З.П. Рожественского на Мадагаскаре, тогда как великий князь Александр Михайлович, при некоторой поддержке вице-адмирала Ф.В. Дубасова, настаивал на том, что 2-я Тихоокеанская эскадра слабее японского флота и нуждается в усилении, почему ее не следует отправлять в дальнейшее плавание до присоединения подкреплений²⁹.

Таким образом, следствие изначально ставило командующего 2-й Тихоокеанской эскадрой в невыгодное положение. Что касается офицеров броненосца «Орел», то по отношению к ним была проявлена разумная снисходительность. Император Николай II, видимо, по докладу занявшего должность морского министра А. А. Бирилева, исключив 22 августа 1905 г. из службы, с лишением чинов, Н.И. Небогатова и командиров броненосцев береговой обороны С.И. Григорьева и Н.Г. Яншина, вопрос о таких же мерах по отношению к К. Л. Шведе повелел отложить до выяснения обстоятельств.

Позднее, 22 февраля 1906 г., Следственная комиссия своим постановлением ходатайствовала о «полном освобождении от следствия и суда» раненых – лейтенантов Ф.П. Шамшева, Л.В. Ларионова, К.П. Славинского, мичманов О.А. Щербачева, А. Д. Бубнова, князя Я.К. Туманова. 27 февраля император соизволил удовлетворить это ходатайство. Спустя месяц, 22 марта, аналогичное постановление, которое также было удовлетворено, комиссия вынесла в отношении лейтенантов И.Н. Никанова и В. А. Саткевича.

Нижние чины броненосца оказались в еще более выигрышном положении, так как согласно приказу морского министра Главное военно-морское судное управление еще 30 сентября 1905 г. ориентировало Следственную комиссию: «...Преступные же деяния нижних

²⁷ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3600. Л. 1.

²⁸ Там же. Л. 3.

²⁹ Там же. Л. 102–107.

чинов после спуска пред неприятелем флага или во время плена оставлять без расследования, как учиненные лицами, не принадлежащими к составу российского флота»³⁰. По этой причине на допросах практически все они выступали как свидетели. Надо сказать, что в подавляющем большинстве показания нижних чинов, сохранившиеся в фондах РГАВМФ, весьма лаконичны и малоинформативны, поэтому в настоящей публикации предпочтение отдано дневникам.

В ходе следствия, с целью уточнения тех или иных обстоятельств, некоторых офицеров «Орла» допрашивали повторно. В частности, Г.М. Рюмина 18 и 23 января, затем 9 февраля 1906 года, К.Л. Шведе 3 февраля и 18 апреля, И.И. Парфенова 8 февраля и 18 апреля, Ф.П. Шамшева 9 и 17 февраля, О.А. Щербачева 15 февраля и 1 мая. В основном это было вызвано необходимостью разобраться с показаниями нижних чинов, которые, как можно понять, искажали действия и слова офицеров. Высказываясь по этому поводу 25 апреля 1906 года, ревизор броненосца, лейтенант С.Н. Бурнашев подчеркивал в показаниях нижних чинов «сплошную неправду, за исключением нескольких фактов, но освещенных совершенно неправильно», И.И. Парфенов 18 апреля также опровергал показания нижних чинов, а К. Л. Шведе в тот же день так пытался объяснить данное явление: «Вообще, я полагаю, что показания нижних чинов, не имеющие общего с истиной, могли возникнуть по той причине, что люди эти, боясь ответственности за прежние свои поступки, думают, что своими показаниями могут чего-нибудь достигнуть, если навредят кому-либо»³¹.

Учитывая, что некоторые нижние чины «Орла» давали показания еще в ноябре-декабре 1905 года, в частности, на борту парохода Добровольного флота «Киев» во Владивостоке и Нагасаки, можно предположить, что сказанное ими, хотя бы в общих чертах, могло быть известно, по крайней мере, некоторым офицерам «Орла», и последние, в своих показаниях 1906 года, принимали в расчет необходимость оправдаться в глазах Следственной комиссии. Во всяком случае, влияние таких соображений можно усмотреть в показаниях К.Л. Шведе от 15 сентября, когда он подробно объяснял, почему «Орел» не мог ни прорваться, ни сражаться с японцами в момент сдачи отряда Н.И. Небогатова.

Офицеры «Орла» по-разному отнеслись к следствию. Так, лейтенант Г.М. Рюмин признал себя виновным в том, что не потопил «Орла» перед сдачей корабля японцам, лейтенант В.Л. Модзалевский, поручик Н.Г. Русанов – в «несопротивлении сдаче», капитан 2 ранга К.Л. Шведе, полковник И.И. Парфенов, лейтенанты И.Н. Никанов, Н.М. Румс, мичман Н.А. Сакеллари, прапорщик В.И. Антипин, напротив, виновными себя не признавали. Правда, на суде К.Л. Шведе говорил, что «он еще до сих пор не может отдать себе отчета в том – виновен он или нет»³². С.Я. Павлинов же, не признававший себя виновным на следствии, признал в зале суда. Отразилось ли такое отношение к вопросу о виновности в сдаче корабля неприятелю на показаниях офицеров «Орла», мы судить не беремся – для этого нет необходимых материалов. Во всяком случае, описываемые в предлагаемых читателю материалах повреждения броненосца и состояние его команды вполне согласуются с той картиной, которую помогают нарисовать фотографии, сделанные японцами после сдачи отряда Н.И. Небогатова.

В целом, как нам представляется, вошедшие в сборник материалы позволяют с достаточной полнотой представить Цусимское сражение, хотя и не могут быть напрямую, без дополнительного анализа различных источников, использованы при попытках детальной реконструкции картины событий 14–15 мая 1905 года.

³⁰ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3413. Л. 2–2 об.

³¹ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3412. Л. 260, 263, 336.

³² Отчет о сдаче... – С. 51.

Письма командира броненосца, капитана 1 ранга Н.В. Юнга

Николай Викторович Юнг родился 23 октября (ст. ст.) 1855 года. В 1873 году поступил в Морской корпус, спустя три года выпущен гардемаринном. Участвовал в Русско-турецкой войне 1877–1878 годов. Позднее служил старшим офицером (с 1892) на крейсере 1 ранга «Генерал-Адмирал» и броненосце «Полтава». Командовал: пароходом «Славянка» (1895–1896), учебным судном «Воин» (1896–1897), крейсером 2 ранга «Вестник» (1897–1898), учебными судами «Моряк» (1898–1899) и «Верный» (1899–1901), крейсером 1 ранга «Генерал-Адмирал» (1901–1903). Произведен в капитаны 1 ранга 6 декабря 1901 года. К октябрю 1904 года был 59-м по старшинству среди капитанов 1 ранга русского флота.

Н.В. Юнг был опытным моряком, о чем свидетельствует факт получения им в 1898 году ордена Св. Владимира с бантом за 20 морских кампаний. Это означало, что за 21 год службы офицером Н.В. Юнг провел в плавании не менее 10 лет.

В Цусимском сражении Н.В. Юнг был тяжело ранен и скончался на борту корабля 16 мая 1905 года.

Н.В. Юнг никогда не был женат. Видимо, самым близким ему человеком была его сестра Софья Викторовна Юнг (в замужестве Востросаблина). Письма к ней и публикуются ныне. Оригиналы их хранятся в Институте русской литературы Академии наук, машинописные копии – в Отделе рукописей Российской национальной библиотеки (фонд Л.В. Ларионова).

14 октября 1904. Виго

Дорогая Соня, вчера мы прошли в Виго, не заходя никуда. На пути случился инцидент, о котором, наверное, шумят во всех газетах³³. Думаю, что этот случай нам немало повредит при дальнейшем нашем плавании. Все стараются насколько возможно затруднить наш поход, и без того очень тяжелый. Испания и та предъявляет свои требования нейтралитета. Все это, конечно, надо было предвидеть, с самого начала я считал посылку эскадры при таких условиях безумием и теперь остаюсь при том же мнении. Чем все это кончится, трудно и предвидеть. Нигде не дают ни угля, ни провизии, ни воды, все это должно быть с собой, а уголь даже не позволяют с порта грузить с своих транспортов.

Надо удивляться, что в совете у Государя, когда обсуждался вопрос окончательно относительно посылки эскадры, не нашлось ни у кого гражданского мужества прямо сказать, что посылать не следует. Уповаем на Бога, что с его помощью как-нибудь да доберемся до Востока. Стоим здесь второй день, наши пароходы с углем стоят бок о бок, а грузить не разрешает испанское правительство, идут переговоры. Все что буду тебе писать про плавание, никому не рассказывай, это должно быть в тайне.

Сегодня посылаю в штаб отряда экипажа доверенность на твое имя на получение моего добавочного содержания за долговременное командование судами³⁴. Эти деньги тоже присоединяй к моему жалованью для покупки рент.

Что делается в действующей армии – ничего не знаем, поправились ли, наконец, дела.

В наш приход на Восток я не верю, и думается мне, что благодаря противодействию всех держав мы где-нибудь застрянем до конца войны.

Всего хорошего.

³³ Имеется в виду Гульский инцидент (9/22 октября 1904 г.), когда корабли 2-й Тихоокеанской эскадры обстреляли в Северном море английские рыбачьи суда, полагая, что их атакуют миноносцы. Официально обстрел был признан ошибкой. Ныне существует точка зрения, что русская эскадра тогда действительно была атакована японцами. – К.Н.

³⁴ По этой статье Н.В. Юнг получал дополнительно 450 руб. в год. – К.Н.

Крепко всех целую.

Любящий тебя брат Николай.

[P.S.] Доверенность прилагаю к этому письму.

Наконец пришло разрешение грузить уголь, разрешили взять угля всего по 400 т., а нам нужно по 900 т., но мы берем полностью.

17 октября 1904. Виго

Дорогая Соня, письмо твое подучил вчера; приятно было убедиться, что письма до нас будут доходить, где бы мы ни были.

Пока стоим здесь в ожидании улажения инцидента, бывшего в Немецком море³⁵.

Все наши командиры уверяют, что видели миноносцы, шедшие на нас в атаку, хотя ни я, ни один из моих офицеров не видели [миноносцев], а, напротив, заметив, что стреляют по рыбацким пароходам, я приказал, у себя на «Орле» прекратить пальбу. Мой корабль идет в колонне концевым, а потому может быть, от него и не было видно миноносцев.

Случай, конечно, прискорбный, но из 2-х зол лучше было открыть пальбу, чем рисковать быть взорванным и потерять сразу более 800 человек и корабль. Из рыбаков, судя по английским газетам, убито 2 и ранено 30³⁶. Все это неизбежность войны. Когда-то она окончится, какая масса людей уже погублена.

Буду писать тебе при первой же возможности.

Что касается до меня, то я чувствую себя поряд[оч]но, временами бывает упадок сил, а потом опять ничего. Бог даст, дотяну до конца и вернусь домой благополучно.

Всего хорошего. Тебя, Колю и Сонюшку крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

[P.S.] Если будут какие интересные сведения с войны, сообщай и, если можно, посылай вырезки из газет.

22-го окт[ября] 1904. Танжер

Дорогая Соня, вчера мы пришли в Танжер, это в Гибралтарском проливе. Погрузили уголь и, кажется, сегодня двигаемся дальше.

Пока погода нам очень благоприятствовала, дай то Бог, чтобы и дальнейшее плавание было при таких же обстоятельствах.

Немного тяжело, что нельзя съезжать на берег, хотя немного побродить по земле; я уже и не запомню, когда был последний раз на берегу. В Виго я получил от Н.Г. Бланка очень милое письмо, он узнал из газет, что я назначен на «Орел» и прислал мне горячие, добрые пожелания. Не имею никаких сведений, что делается у Куропаткина, поправились ли его дела. Чем окончится эта несчастная война – одному Богу известно. Буду счастлив, когда можно будет вернуться домой, а затем выйти в отставку; тяжело все время плавать, с годами в особенности это чувствуется. Адмиральство меня не прельщает, я не честолюбив. При нашей же русской всегдашней безалаберности, проявляемой во всем, служить очень и очень тяжело. Теперь единственно молю Бога, чтобы он дал благополучно завершить это плавание.

Всего хорошего, дорогая Соня. Тебя, Колю и Сонюшку крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

[P.S.] Напиши тетушке, что ее письмо получил. В следующий раз будет время – ей напишу.

³⁵ Гульский инцидент. – К.Н.

³⁶ В действительности, 2 рыбака было убито, 6 ранено, одно судно потоплено, 5 получили повреждения различной степени тяжести. – К.Н.

24 октября 1904

Дорогая Соня, сейчас получил твое письмо; не горюй, Бог даст весь наш поход окончится благополучно, во что я глубоко верю.

Время летит быстро, и не заметим, как окончится война, и я вернусь домой, а там я твердо решил, дослужив до 35-ти лет службы, выйти в отставку и успокоиться. Пенсии и то, что я скопил за службу, с меня хватит с избытком. Путь нам предстоит очень большой, и еще не очень скоро мы дойдем до нашей цели. При первой возможности буду писать.

В Либаву ты напрасно бы приехала, так как мне ни разу не удалось съехать на берег.

Всего хорошего, дорогая Соня.

Всех Вас крепко целую.

Любящий тебя брат Ник[олай].

[P.S.] Посылаю это письмо с пароходом, который доставил нам уголь в Белый Б... [обрыв текста]

30 окт[ября] 1904. Дакар (Африка, у Зеленого Мыса)

Дорогая Соня, сегодня пришли в Дакар; благодарение Богу, пока погода очень благоприятствует, дай Бог, чтобы и дальше было так же. Но все-таки переходы очень тяжелы – с мостика не сходишь весь переход и последние дни уже не чувствуешь ног под собой. Да, виновник войны много взял греха на душу, не так-то она оказалась для нас легка, как, может быть, казалась.

Здесь постоим четыре дня и затем дальше.

Пока здоров, только бы выдержали нервы до конца.

Тебя и Сонюшу крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

14-го ноября 1904

Дорогая Соня, пока плавание наше идет очень благополучно, дошли уже до экватора и за все время не имели ни разу хотя мало-мальски свежей погоды: дай Бог, чтобы и дальше было так же. Вчера мы подошли к реке Габун в Сенегамбии и стоим в открытом океане для погрузки угля. Заходим все в глухие места, где нельзя получить хоть какие-нибудь известия о России; находимся в полнейшей неизвестности, что делается у нас и как идут дела в Манджурии. Неужели до сих пор не поправились.

Раньше, чем обогнем Африку, писем не получим, но зато там нас ждет все, что посылалось нам с выхода из Виги. Да, тяжелое наше плавание, как буду счастлив, когда оно окончится и когда можно будет вернуться в Россию; только, наверное, это еще не скоро случится, все, конечно, зависит от того, какой оборот примет война к нашему подходу к театру военных действий. Завтра утром посылаем почту в Россию.

Всего хорошего, дорогая Соня.

Тебя, Колю и Сонюшу крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

Ангра-Пекена. 2 дек[абря]

Дорогая Соня, пользуюсь случаем, что можно отправлять отсюда письмо, пишу несколько строк. Во-первых, здоров, во-вторых, плавание тяжелое и каторжное, что я, соответственно, предвидел раньше.

Ходим по таким трущобам, где человеческой души не было. Отсюда пойдем, чтобы уже обогнуть Африку, идем на Мадагаскар, где надеемся получить почту.

Целую всех вас.

Любящий тебя брат Николай.

Мадагаскар. 16 дек[абря] 1904

Дорогая Соня, сегодня утром мы пришли на Мадагаскар; думал получить здесь почту, но оказалось, что ничего не получили. Встали в такой опять труппе, где нет телеграфа, и почта приходит один раз в месяц, и теперь вот уже два месяца, как без всяких известий; так и плывем, отрезанные от мира.

Обогнули Африку довольно благополучно, хотя все-таки в шторм попали у мыса Доброй Надежды.

Сколько здесь простоим – ничего не известно, а затем предстоит очень большой переход – [надо будет] перевалить через весь Индейский Океан. Чем окончится наше мытарство – одному Богу известно; просто даже не верится, что наступит когда-нибудь конец войны. Если удастся со временем благополучно вернуться домой, никогда не забуду этого похода. Мне в особенности досталось тяжело, только что вернулся из заграницы, сделав последний переход почти без отдыха в 50 дней, как назначили на «Орел», на эту каторжную постройку, а затем без передышки – в это плавание. Единственно уповаю на Бога, что все окончится благополучно. Временами чувствую себя ничего, временами нервы дают себя знать; но, в общем, здоров.

Всего хорошего, дорогая Соня.

Целую вас всех.

Любящий тебя брат Николай.

28 дек[абря] 1904. Мадагаскар. Нози-Бе³⁷

Дорогая Соня, вот мы добрались, наконец, до Мадагаскара, где соединились с остальными нашими судами, прошедшими Суэцким каналом. Рассчитывали получить здесь почту, но пока не получили; последнее письмо, полученное мной от тебя было в Виги, с тех пор ничего нигде не получил. Шли все время по таким труппам Африки, что трудно было и ожидать, что придет почта. Что с нами будет дальше – пока ничего неизвестно. Мое личное мнение, что как было безумно отправлять нашу сравнительно слабую силу из Кронштадта, так и теперь безумно посылать дальше, когда весь наш флот на Востоке уничтожен, и мы ничего сделать не можем с нашими старыми судами, которые взяты для счета, за исключением пяти новых броненосцев. Этого слишком мало, чтобы иметь перевес над Японцами и их отразить. Вот к чему привела вся наша гнилая система, флота нет, армия тоже ничего не может сделать. Чем окончится вся эта кровавая драма трудно даже предвидеть. Молю Бога, чтобы это скорее окончилось, хотя на благоприятный исход войны для России трудно рассчитывать; теперь уже поздно, надо было до войны иметь силу, тогда бы Япония не решилась начать с нами войну.

Про наше плавание скажу, что оно было очень тяжелое, хотя погода очень благоприятствовала. Нервы понемногу начинают раздвигаться и чувствую, что уже устал, нужен отдых, а его, кажется, никогда не дождешься.

Всего хорошего, дорогая Соня, всех вас крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

2-го янв[аря] 1904. Мадагаскар. Нози-Бе³⁸

Дорогая Соня, так мы и не дождались почты, на которую так рассчитывали. Дали на адрес на Одессу – Гинсбургу, но оказалось, что через него мы получили только в Виги, а затем нигде ничего. Некоторые дали адрес через Главный морской штаб, и эти письма дошли, точно так же и я получил от Коли письмо от 6-го ноября, адресованное через Штаб. Пока стоим здесь

³⁷ Отрывок из письма публиковался в примечаниях к роману А. С. Новикова-Прибоя «Цусима». См., например: Новиков-Прибой А.С. Цусима. – М., 1985. – С. 774.

³⁸ Отрывок из письма публиковался в примечаниях к роману А. С. Новикова-Прибоя «Цусима». См., например: Новиков-Прибой А.С. Цусима. – М., 1985. – С. 774.

и, кажется, скоро тронемся дальше к Зондскому проливу, где, судя по газетам, нас поджидают японцы.

Чем окончится вся наша эпопея трудно даже предсказать, так как от Зондского Архипелага до Владивостока путь остается еще не маленький, а японцы будут тревожить все время.

Вот действительно будет истинное счастье для бедной России, когда закончится эта война, так бессмысленно начатая, благодаря слабоумию и недальновидной политике. Как было больно и жалко смотреть и слушать нашего принципала, провожавшего нас в Ревеле, и говорившего, что мы идем сломить упорство врага и отомстить за «Варяга» и «Корейца». Сколько в этих словах и детского, и наивного, и какое глубокое недопонимание серьезности положения России. Какой тут может быть разговор об отмщении, когда надо выпутываться России из ее ужасного положения, видимо им совершенно не сознаваемого, я не верю в благоприятный исход войны, уж слишком мы были неподготовлены, да никогда и не готовились как в армии, так и во флоте, все всегда рассчитывалось на небось, на авось, да как-нибудь. Уж если турок мы еле одолели в 78 году, так с японцами потруднее. Россия выйдет из этой войны и разоренной и потерявшей несметное количество жизней. Ты себе представить не можешь, какая мечтаю, по окончании войны, если благополучно вернусь, выйти в отставку, не дожидаясь даже полной пенсии, до которой еще осталось мне три с небольшим года. А вернусь ли – одному Богу известно, его одного святая воля. Про наше плавание скажу, что пока все шло благополучно и сделали такой огромный переход кругом Африки без всяких приключений и получая все – уголь, провизию и разные материалы со своих транспортов. В-общем, плавание очень тяжелое и не дай Бог никому.

[Подпись отсутствует]

5-го января 1905. Мадагаскар. Нози-Бе

Дорогая Соня, Наконец мы получили сегодня так давно ожидаемую почту, от тебя получил семь писем, от Всеволода два, от Коли два, от тетушки два и одно от Н.Ю. Старынкича. Ты себе представить не можешь, как было приятно получить такое количество писем после почти трехмесячного нахождения без всяких известий. Пока все стоим еще здесь. Когда тронемся дальше – неизвестно, но думаю, что скоро. Жара здесь невозможная и приятно будет выйти в океан, все посвежее будет, что же касается до встречи с японцами, то все равно рано или поздно встретиться должны, этого не избежешь. Судя по газетам, война затянется надолго, хотя, по моему мнению, благоприятного исхода ждать трудно. Сколько мы ни прибавляй войска, Япония в это время успеет раньше нас сосредоточить большую армию, благодаря близости расстояния. Что же касается до флота, то, как я писал и раньше, решающего значения мы иметь не можем, так как наша эскадра слабее, да и подойдет к театру военных действий, порядком поиздерганной большими переходами. Хотя, кто знает, может быть, счастье повернется в нашу сторону и, может быть, одолеем япошек. Наш бывший японский морской агент Иван Иван[ович] Номота³⁹, которого ты видела у меня на «Славянке», теперь командует крейсером и сражается против нас, вот было бы недурно этого шельмеца забрать в плен.

Да, а все-таки какое это будет счастье, когда все это окончится. Еще никогда Россия не переживала такого несчастья, и [все] только благодаря слабоумию и уж очень недальновидной политике, уж про нашу дипломатию не говоря, она всегда была ниже всякой критики и только при Александре III была на высоте, так как он сам лично вел ее. Будь он жив, можно с уверенностью сказать, что этой войны не было бы и [ли], во всяком случае, он ее предупредил

³⁹ Капитан-лейтенант Цунэакира Номото, японский военно-морской агент в России до 1896 г. Н.В. Юнг командовал пароходом «Славянка» в 1895–1896 гг. В Цусимском бою Номото командовал броненосцем «Асахи», которому и выпало конвоировать «Орел» в порт Майдзуру. – К.Н.

бы. Ведь и мир проповедовать надо умеючи⁴⁰, а то вместо всеобщего мира вышла резня такая, какой еще не бывало.

Пока, до следующего письма.

Всех Вас крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

14-го янв[аря] 1905. Мадагаскар. Носси-Бе

Дорогая Соня, послезавтра уже месяц, как мы пришли на Мадагаскар, а когда тронемся дальше пока неизвестно. Стоим вне телеграфного сообщения и ничего не знаем, что творится в России и в Манчжурии; один раз получили письма и этим все ограничилось.

Видимо, война затянется надолго, а я, грешным делом, все-таки не верю в благоприятный исход; поздно взялись за ум, японцы слишком далеко зашли и вышибать их назад нелегкое дело. Наша слабая эскадра делу не поможет, преобладание на море все-таки останется за Японией, и она беспрепятственно будет подвозить войска и боевые запасы. У нас думают, что мы придем во Владивосток, и затем, соединившись с Владивостокскими крейсерами, пойдем громить японцев, но это не так; нам еще до Владивостока придется выдержать не один бой; после первого же сражения, вдали от своего порта поврежденным судам и уйти будет некуда починиться, а пополнять запасы угля – это нешуточное дело. Пока мы беспрепятственно грузим в нейтральных портах, а ведь там негде будет, погрузка же в море – это один миф, об этом могут мечтать только люди, не видавшие моря и не знающие, какое количество угля пожирает каждый броненосец. Такой броненосец, как «Орел», сжигает в день на ходу до восьми тысяч пудов⁴¹, легко сказать, и я думаю, что нам благополучно до Владивостока не добраться. А боевые запасы, если мы их расстреляем, нам неоткуда их пополнить и мы останемся с одними кулаками. Нет, всегда скажу, что посылка нашей эскадры – необдуманная вещь и все рассчитано на авось. Дай Бог, конечно, чтобы удалась наша экспедиция, но плохо верится в благоприятное окончание. Как обо всем этом подумаешь, тяжело становится на душе. Интересно знать, что думают там у нас, наверху. Не находятся ли в блаженном неведении, полагая, что все обстоит благополучно. Посылка нашей эскадры мне напоминает испанскую армию, которая была рассеяна и испанскую эскадру адмирала Камар в последнюю испано-америк[анскую] войну, которая тоже рассеялась и дальше Порт-Саида не ушла⁴². Да, грустно, очень грустно. Напиши, получила ли переведенные деньги на *Credit Lyonnais*⁴³ и посланные денежным письмом 175 руб.

Любящий тебя брат Николай.

5 февраля 1905. Мадагаскар

Дорогая Соня, вот уже скоро два месяца, как мы стоим на Мадагаскаре и когда тронемся дальше – ничего неизвестно. Должно быть, будем ждать подкрепления. Жара здесь теперь просто нестерпимая и положение ужасное, ввиду неизвестности о дальнейшей нашей судьбе. Spra-

⁴⁰ Здесь и далее речь идет о 1-й Гаагской конференции, созванной по инициативе Николая II и работавшей с 18 (6) мая по 29 (17) июля 1899 г. В ней участвовало 26 государств. На конференции были приняты конвенции и декларации: «О мирном решении международных столкновений», «О законах и обычаях сухопутной войны», «О применении к морской войне начал Женевской конвенции 10 августа 1864 года», «О запрещении на пятилетний срок метания снарядов и взрывчатых веществ с воздушных шаров или при помощи иных подобных новых способов», «О неупотреблении снарядов, имеющих единственным назначением распространять удушающие или вредоносные газы», «О неупотреблении пуль, легко разворачивающихся или сплюсчивающихся в человеческом теле». – К.Н.

⁴¹ То есть до 131,2 т. – Р.К.

⁴² Речь идет об испанской эскадре адмирала М. де да Камара-и-Ливермур, которая в июне 1898 г., во время испано-американской войны, была послана на Филиппины, но дошла лишь до Порт-Саида и была возвращена в Испанию. – К.Н.

⁴³ Известный французский банк, основан в 1863 г., с 1879 г. стал единственным иностранным банком, допущенным к работе в России. – Р.К.

шивается, чего же думали раньше, когда ясно было, что наша эскадра слабее по сравнению с Японской и в таком составе решающего значения на море иметь не может. Да, какое будет счастье, когда эта несчастная война наконец окончится и победой для России.

Письма получаем здесь очень редко, а телеграфных известий никаких, так как тут телеграфа нет.

Здоровье мое в удовлетворительном состоянии, хотя одно время заболел инфлуэнцией и пролежал четыре дня, но теперь поправился совсем.

Тебя и Сонюшу крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

18 февраля 1905. Мадагаскар. Носси-Бе

Дорогая Соня, вот уже пошел третий месяц, как мы стоим здесь в полной неизвестности, когда тронемся дальше. Жара нестерпимая и не скажу, чтобы настроение у всех было веселое, хотя в реляциях и телеграммах обыкновенно в таких случаях пишут: «Дух войска превосходный». А по-моему, начинается полное нравственное разложение эскадры; команды не съезжают на берег уже полгода, при постоянных погрузках угля все обносились и оборвались, ходят без сапог, так как их уже давно нет и ропот команд [звучит] на всех кораблях. Масса нарушений дисциплины, и что ни корабль, то судебные дела.

Адмирал, видимо, желая себя очистить, отдает самые гнусные приказы; и все это вместе взятое всех гнетет, и все с нетерпением ждут, чтобы скорее окончилась эта невозможная обстановка. Чем бы ни кончилось, только кончилось бы.

По получаемым здесь отрывочным сведениям, кажется, в Манчжурии дела наши не поправляются, а во всей России волнения и беспорядки. Как все это грустно и тяжело. Как тут не пожелать скорейшего окончания этой драмы.

Пожалуйста, уведоь меня, получила ли ты высланные мной на *Credit Lyonnais* 6000 фр. и в денежном письме 175 руб. Меня очень беспокоит, не было ли больших хлопот в получении по переводным бланкам из Лионского Кредита, сумма большая, и будет досадно, если сразу не получить. Да, кстати, сообщи, сколько тебе выдают из Штаба Сводного Отряда и сколько всего накопилось с моего ухода. Я теперь расходую на себя очень мало и сберегаю для будущего. Бог даст, война окончится и, если я вернусь благополучно, выйду в отставку и тогда, получив хотя половинную пенсию, да плюс [проценты] с капитала, могу жить не бедствуя; а может быть, куплю маленькую усадьбу, чтобы иметь свой угол и интерес к жизни. Уведомление о деньгах пошли сразу по трем адресам: 1. через Главный Морской Штаб по городской почте; 2. В Одессу Гинсбургу; и 3. прямо на Мадагаскар *Nossi-be*.

Тебя и Сонюшу крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

2-го марта 1905

Дорогая Соня, сегодня получил твое письмо от 25-го января. Завтра в 12 час. дня мы трогаемся дальше; переход предстоит очень большой без захода в какой-либо порт, будем пересекать через Индейский Океан. А там, куда закинет нас и чем все кончится, одному Богу известно. Вчера получили здесь ужасное известие, что половина Армии Куропаткина уничтожена; по французским известиям 60 т[ысяч] убитых, 80 т[ысяч] раненых и 40 т[ысяч] сдались, взято 560 орудий и 23 знамени, и что Куропаткин отступает по всей линии, преследуемый японцами. Просто даже не верится в такой погром⁴⁴. Ведь тогда нечем продолжать войну;

⁴⁴ Речь идет о поражении русской армии в сражении под Мукденом (15 февраля / 1 марта 1905 г.) Данные о потерях русской армии сильно преувеличены. По современным данным, она потеряла 16 935 чел. убитыми (из них 8230 чел. официально числились пропавшими без вести), 51388 – ранеными и 21 100 – пленными. Японские войска потеряли в этом сражении около 71 тыс. чел. убитыми и ранеными (Россия и СССР в войнах XX века: Потери вооруженных сил. – М., 2001. – С. 34–35) – К.Н.

ожидать, что обстоятельства могут перемениться к лучшему нельзя. Напротив, японцы теперь могут отрезать Владивосток, и [так] как [японцы] уже недалеко до Харбина и, чего доброго, с Владивостоком повторится Порт-Артур. Ах, кто мог ожидать, что эта война будет для нас такая несчастная.

Надо признать, что кампания проиграна и бесполезно продолжать ее, только понесем еще большие потери; и так уже погибло столько жизней. Говорят, Куропаткин отказался [от командования армией] и вместо него назначен Главнокомандующим Сухомлинов⁴⁵; кого ни назначай, делу не поможешь, это не простая, случайная победа японцев, а победа грамоты над безграмотностью; в Японии нет ни одного человека неграмотного, тогда как Россия одна из самых неграмотных стран. Наши верхи всегда думали, что в этом вся сила России, ну а дело-то теперь показало другое. Эта война раскрыла, я думаю, многим глаза. Господи, хоть бы скорее окончилось это ужасное время.

Всего хорошего, дорогая Соня. Сонюшку и Женю целую.

Любящий тебя брат Николай.

[P.S.] Если приедет тетушка, поцелуй ее за меня.

4-го апр[еля] 1905. Камрань (Аннам)

Дорогая Соня, как я уже тебе писал, мы благополучно сделали переход от Мадагаскара сюда. Пришли в полном порядке, и тяжелый угольный вопрос был решен блистательно, – пользуясь штилями, хотя и при большой океанской зыби, спускали паровые катера и баркасы и с помощью их перегружали уголь с наших транспортов. Работа была очень тяжелая, но зато мы подошли к Тихому океану, имея почти полный запас угля. Долгая стоянка в Носси-Бе, при томительной жаре всех изнервничала, и мы рады, что это бесконечное стояние кончилось; все приободрились духом и уже нет того угнетенного состояния, в которое стала приходиться эскадра в Носси-Бе. Удачный переход через Индейский океан в 4^{1/2} т[ысячи] миль всех приободрил, до последнего матроса. Погрузки в океане не обошлись без маленьких несчастий, – один броненосец⁴⁶ утопил паровой катер, но людей спасли, да трем или четверем матросам повредили мешками с углем ноги, небольшие переломы, что случается и при обыкновенной службе. Это сравнительно настолько маленькие несчастия, которые и считать нельзя. С минуты на минуту ждем появления японской эскадры, все тверды духом и с верой смотрят на Адмирала, который своей решительностью и разумными распоряжениями сумеет дать отпор японцам.

Из газет узнали о погроме армии Куропаткина. Какое это несчастье, – наши на мир теперь не пойдут и война, следовательно, затянется еще на очень долгое время. Вот к чему привела наша слабоумная дипломатия и ложная политика – разорили Россию вконец, да что погибло людей. Такой ужасной войны еще не бывало. Когда, наконец, Господь смилуется надо мной и даст снова мирно зажить. Я, слава Богу, здоров, хотя к концу перехода, продолжавшегося месяц, очень утомился, теперь же отоспался и отдохнул. Здесь есть телеграф, послал тебе телеграмму и в «Новое время»⁴⁷ от всего корабля.

Сонюшку целую. Где Коля?

Любящий тебя брат Николай.

8 апр[еля] 1905. Камрань

⁴⁵ В действительности главнокомандующим 3 марта 1905 г. (нов. ст.) был назначен Н.П. Линевиц. – К.Н.

⁴⁶ «Сисой Великий». – Р.К.

⁴⁷ Приветственная телеграмма от имени кают-компаний «Орла» была послана известному военно-морскому писателю Н.Л. Кладу под впечатлением от его публикаций в газете «Новое время» под заголовком «После ухода 2-й Тихоокеанской эскадры»: «Офицеры броненосца "Орел" под впечатлением Ваших статей восторженно шлют Вам свой привет. Дай Бог Вам сил и успеха на пользу России и родного флота» (Цит. по: Смирнов И. Превратности судьбы Николая Клада // Морская газета [Электронный документ] (URL: <http://gazetam.ru/22-fevralya/prevratnosti-sudbyi-nikolaya-klado.htm>). – К.Н.

Дорогая Соня, вот уже неделю, как мы стоим здесь, но японцы пока нас не тревожат. Скоро, по всей вероятности, тронемся дальше. Отсюда до Владивостока хотя всего 2600 миль, сравнительно небольшое расстояние, но этот переход будет самым трудным. Все дело в угле, до сих пор мы спокойно пополняли уголь, как в портах, так и в открытом море, ну а теперь это вряд ли удастся, а с тем количеством, которое помещается на наших броненосцах, нам этого расстояния не одолеть. Мы и так грузим на корабли уголь почти в двойном количестве, заваливая все, что только можно. Господь Бог, может быть, поможет нам и теперь, и, если удастся сделать в море хотя [бы] одну погрузку, тогда мы пройдем свободно, не считая, конечно, столкновения с Японскими судами и миноносцами. В каком виде мы пройдем до Владивостока, трудно даже предвидеть; японцы, конечно, примут все меры и все пустят в ход, чтобы нам нанести наибольший вред. Счастлив буду, если удастся дожить до мира; какое поистине тяжелое время мы переживаем, а конца войны и не видно. Все надеялись, что на суше дела поправятся, а там неудача за неудачей и, наконец, этот колоссальный погром армии Куропаткина. Как тяжело на душе, ты себе представить не можешь, все сердце изболело. Следовало бы давно заключить мир, не дожидаясь разбития армии; кампанию все равно надо считать проигранной, но тогда условия мира могли бы быть более легкие, чем теперь. Да, в какую пучину несчастий ввергли Россию, и именно в то время, когда мы же проповедовали о всеобщем мире и всеобщем разоружении. Просто насмешка над этой Га[а]гской конференцией⁴⁸. Неужели Господь не смилуется и не даст нам скоро мира.

Всего хорошего, дорогая Соня. Бог даст, еще увидимся. Сонюшку крепко целую.
Любящий тебя брат Николай.

16 апр[еля] 1905

Дорогая Соня, поздравляю тебя и Сонюшу с Светлым Праздником. Как я тебе писал, французское правительство принудило нас оставить бухту Камрани, вследствие настояний японцев. Мы вышли в море и держались вблизи берегов шесть дней, не имея возможности никуда зайти, а дальше идти нельзя было, так как надо было пополнить всем запас угля.

На шестой день Адмирал привел нас в необитаемую бухту Ван-Фонг в 45 милях севернее Камрани. Здесь мы спокойно погрузились и пока еще стоим. Японцы не тревожат. Может быть,ждемся Небогатова.

Уход отсюда, во всяком случае, не за горами. Соединившись с Небогатовым, у нас сила будет порядочная, но единственно, что нам связывает руки – это транспорты, для защиты их придется отделить часть боевых судов. Но Господь Бог, может быть, нам поможет.

Пользуюсь случаем послать письмо через пароход, который нам привез уголь и сегодня уходит в Сайгон.

Всего хорошего. Всех крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

[P.S.] Если тетюшка в Петербурге, поздравь ее за меня с Праздником и поцелуй.

25 апр[еля] 1905

Дорогая Соня, пока стоим в прежней бухте, завтра переходим в другую. Со дня на день ждем прихода Небогатова. Недалеко то время, когда двинемся дальше. Японцы нас, видимо, поджидают в Корейском проливе. Чем все кончится, одному Богу известно. Нас сильно связывают транспорты, а без них тоже не обойдешься. Сегодня привезли для команды сапоги, а то ведь ходили босиком.

Крепко целую.

Любящий тебя брат Николай.

⁴⁸ См. выше.

[P.S.] Чувствую себя так себе, по временам нервы дают себя знать; уж очень долго тянется такое напряженное тяжелое состояние.

ОР РНБ. Ф. 422. Ед. хр. 378. Л. 1-24. Подготовка к печати, биографическая справка и комментарии К.Б. Назаренко

Дневник мичмана князя Язона Константиновича Туманова

Князь Язон Константинович Туманов родился в Тифлисе 2 октября 1883 г. в знатной армянской семье. Его отец и дядья (Константин, Василий, Георгий Михайловичи Тумановы) были известны как общественные и литературные деятели. В 1901 г. Я.К. Туманов поступил в Морской корпус, из которого был досрочно выпущен в составе так называемого «царского выпуска» сразу после начала Русско-японской войны (28 января 1904 г.). В марте 1904 г. молодой мичман был назначен вахтенным офицером на броненосец «Орел», находившийся в достройке. Я. К. Туманов проделал с «Орлом» весь путь на Дальний Восток, в Цусимском сражении командовал 75-мм батареей левого борта, был тяжело ранен. Согласно перевязочному свидетельству, у него из спины было извлечено двадцать восемь мелких осколков и еще два из руки.

В плену Я.К. Туманов сначала находился в госпитале в Майдзуру, затем вместе с другими офицерами «Орла» в Киото. После возвращения из японского плена и четырехмесячного отпуска, был назначен (в августе 1906 г.) вахтенным начальником на крейсер «Память Азова», затем (в феврале 1907 г.) штурманским офицером минного крейсера «Уссуриец». Поскольку его корабль находился в ремонте, в летние кампании 1907 и 1908 гг. Я. К. Туманов командовал катером № 2 Петергофской морской охраны. В декабре 1907 г. был произведен в лейтенанты.

Затем Я. К. Туманов служил на канонерской лодке «Карс» Каспийской флотилии и на канонерской лодке «Хивинец», служившей станционером на острове Крит. В 1913 г. князь поступил в Николаевскую морскую академию, но в связи с началом Первой мировой войны не окончил ее, а получив чин старшего лейтенанта, продолжил строевую службу на эсминцах Черноморского флота. Сначала Я.К. Туманов состоял в должности старшего офицера эсминца «Капитан-лейтенант Баранов», затем командовал эсминцем «Живучий». В августе 1915 г. Я.К. Туманов был назначен исправляющим должность старшего флаг-офицера по оперативной части штаба командующего флотом. 30 июля 1916 г. произведен в капитаны 2 ранга «за отличие»⁴⁹, с августа 1917 г. командовал вспомогательным крейсером «Император Траян». За время Первой мировой войны Я.К. Туманов был награжден мечами к ордену св. Анны 3 степени, полученному ранее, орденами св. Станислава 2 степени с мечами, св. Владимира 4 степени с мечами и бантом. Другими словами, он «собрал» все боевые награды, доступные в его чине, кроме ордена Св. Георгия.

В 1918 г. Я.К. Туманов перебрался в Армению, и некоторое время командовал небольшой флотилией на оз. Гогча, затем вернулся в Россию и стал командующим Волжско-Каспийской флотилией Астраханского краевого правительства. В начале 1919 г. перешел в Вооруженные силы юга России (А.И. Деникина). С июня того же года он возглавил отдел морской контрразведки портов Черного моря, а 28 марта 1920 г. был произведен в капитаны 1 ранга П.Н. Врангелем «за отличие».

После эвакуации белых войск из Крыма, оказался сначала в Югославии, в 1924 г. переехал в Уругвай, затем в Парагвай, где несколько лет преподавал в морском училище. Во время конфликта с Боливией 1928 г. и парагвайско-боливийской войны 1932–1935 гг. являлся советником парагвайских командующих речными силами, служил начальником отдела личного состава флота. В 1936 г. – капитан 2 ранга парагвайского флота. После окончания войны продолжал службу преподавателем военно-морского училища.

⁴⁹ Список старшинства офицерских чинов флота и морского ведомства. Ч. 1. – Пг., 1917.-С. 24.

Я.К. Туманов был «кирилловцем» – в 1939–1954 гг. являлся уполномоченным главы российского императорского дома («императора Всероссийского» Владимира Кирилловича) в Парагвае, председательствовал в парагвайской группе РОВСа. Умер князь Я.К. Туманов в Асунсьоне от рака горла 28 октября 1955 г.⁵⁰

Князь Я.К. Туманов состоял в браке с дочерью действительного статского советника Надеждой Константиновной Чабовской, у них была дочь.

Интересы Я.К. Туманова не ограничивались службой. Он автор беллетризованных мемуаров о походе 2-й Тихоокеанской эскадры «Мичмана на войне»⁵¹, о плавании «Хивинца» по Средиземному морю («По Адриатике»), ряда статей в «Морском журнале».

Во время плавания 2-й Тихоокеанской эскадры Я. К. Туманов вел дневник. Тетради дневника, включающие записи за 30 октября 1904 – 20 апреля 1905 г. во время Цусимского сражения, очевидно, были убиты вместе с вещами Я.К. Туманова. Тетрадь с записями за 21 апреля и последующие дни оказалась утерянной во время боя. В японском плену, в городе Киото, товарищ Я.К. Туманова по службе на «Орле», лейтенант Л.В. Ларионов, начавший собирать материалы по истории 2-й Тихоокеанской эскадры, переписал от руки сохранившиеся тетради, позднее он заказал, по меньшей мере, два экземпляра машинописной копии переписанного текста⁵². Кроме того, во владении А. С. Новикова-Прибоя (возможно, через Л.В. Ларионова) оказалась одна из сохранившихся подлинных тетрадей дневника Я.К. Туманова, с записями за 30 октября 1904 – 13 марта 1905 г.⁵³. Рукописные и машинописные копии практически идентичны оригиналу, различия между ними сводятся, в основном, к опечаткам и опечаткам. В машинописной копии по ошибке дважды перепечатан один из листов (63, 64) и пропущен текст, который должен был быть помещен на листе 63. Этот пробел восстановлен по рукописи. Все слова, вписанные в машинопись латинскими буквами, набраны курсивом.

Записки велись с выхода броненосца из Кронштадта, но часть их утеряна во время событий 14 и 15 Мая 1905 г. (прим. Л.В. Ларионова. – К.Н.)

Дакар. 30-го Октября

Сегодня пришли сюда после семисуточного перехода из Танжера. Во все время перехода не случилось ничего достойного внимания. Землю видели только раз, на третьи сутки к вечеру высокие берега Канарских островов. Вчера по настоянию докторов слег в постель. Несмотря на всё нежелание, пришлось покориться. После обеда началась грандиозная погрузка угля. Принимали до 2200 тонн и насыпают его всюду, куда только можно: в палубах, кочегарках и даже на юте. Жара невыносимая; спасаюсь от нее только благодаря Павлинову⁵⁴, который дал мне свой вентилятор. У старшего доктора⁵⁵ в каюте 52° тепла⁵⁶ (65 °С. – К.Н.), а в операционном пункте 62° (78 °С. – К.Н.). Говорят, что после погрузки угля офицеров отпустят на берег. Для меня это не имеет никакого значения, ибо и с разрешением, и без разрешения берега мне не видать, как своих ушей. Понаехали, конечно, поставщики с всевозможными тропическими предметами обихода, как то: касками, белыми костюмами, туфлями и т. и. Конечно у него

⁵⁰ Память чести: Некоммерческий фонд по увековечению памяти участников Белого движения [Электронный ресурс] (URL: <http://www.white-guard.ru/go.php?n=45&id=230>)

⁵¹ Туманов Я.К. Мичмана на войне. – Прага, 1930. – 2-е изд. – СПб., 2002.

⁵² ОР РНБ. Ф. 422. Ед. хр. 17; Там же. Ф. 524. Оп. 2. Ед. хр. 57.

⁵³ ОР РНБ. Ф. 524. Оп. 2. Ед. хр. 57.

⁵⁴ Павлинов 4-й Сергей Яковлевич (1882–1913). Окончил МКК в 1901 г. Мичман. С апреля 1905 лейтенант. Вахтенный начальник «Орла». Вскоре после Русско-японской войны уволился в запас. В 1909 г. произведен в лейтенанты за пребывание в запасе. – К.Н.

⁵⁵ Надворный советник Г.А. Макаров. – К.Н.

⁵⁶ Градусов Реомюра. Для перевода в градусы Цельсия надлежит умножить на 1,25. Следует отметить, что Туманов, как это было широко распространено в России начала XX в., на протяжении всех записок пользуется шкалой Реомюра. – К.Н.

сейчас же порасхватили все, что было можно и наши офицеры расхаживают уже в английских касках, белых туфлях и кителях местного производства.

1-го Ноября

Сегодня на эскадре случилось несчастье. Умер от солнечного удара лейтенант Нелидов⁵⁷, или, как его все называли, «дядя Ваня». Похороны завтра.

2-го Ноября

Хоронили Нелидова. От нас был послан в распоряжение адмирала⁵⁸ катер с Бубновым⁵⁹, которой рассказал мне процедуру похорон. Французы нарядили в процессию свои войска, и когда катер с гробом подошел к пристани, то по одной стороне ее шпалерами стали белые войска, т. е. французы, а по другой колониальные – негры. Проводив гроб до могилы, при опускании тела они вместе с нашими матросами произвели салют в три залпа. Сегодня офицерство гуляет по берегу, причем многие не брезгают знакомиться с прелестями негритянок. Вечером приехали к нам гости французские офицеры – артиллеристы. За стеной моей каюты, когда ужин подходил к концу, я слышал громкие крики, прерываемые звуками кек-уока⁶⁰. Очевидно, дело обстоит благополучно и гости в фоне (так в тексте. – К.Н.).

Часов в 10 вечера они уехали, причем в открытый иллюминатор долго слышно было все усиливающееся: «hip, hip, hip, Урра». Завтра в 3 часа дня уходим.

3 Ноября

Снялись с якоря, идем в Габун⁶¹. В самом углу Гвинейского залива в широте NO 15° впадает в океан река Габун, по имени которой названа эта французская колония. До сих пор Габунг (у Туманова этот топоним пишется неодинаково. – К.Н.) только раз видел русское военное судно – этим судном был «Скобелев»⁶².

Габунг. 13 Ноября

Сегодня пришли сюда после десятисуточного перехода, причем дело не обошлось, конечно, без приключений. Придя на вид берега, не нашли ожидаемого маяка; эскадра застопорила машины и в поиски за маяком был отправлен «Роланд». После довольно долгого пропададения «Роланд», наконец, принес известие, что искомый маяк находится в 25 милях севернее. Пришлось повернуть обратно. Оказалось, что течением нас снесло к югу настолько, что мы очутились в S полушарии, а именно в широте SO 3° Таким образом, сами того не подозревая, мы перешли экватор. Подходя к Габуну, по сигналу адмирала, со всех судов спущены

⁵⁷ Нелидов 1-й Иван Александрович (1865–1904). Окончил МКК (1891). Лейтенант (1895), получал содержание по капитан-лейтенантскому цензу (1904). С 1903 г. служил на эскадренном броненосце «Ослябя».

⁵⁸ Рождественский Зиновий Петрович (1848–1909). Окончил МКК (1868). Вице-адмирал (1904). Начальник Главного морского штаба (1903–1906). Командующий 2-й Тихоокеанской эскадрой. В Цусимском сражении тяжело ранен. После возвращения из плена был оправдан судом. В отставке с 1906. – К.Н.

⁵⁹ Бубнов 4-й Александр Дмитриевич (1883–1965). Окончил МКК в 1903 г. Мичман. Вахтенный начальник «Орла». Участник Первой мировой войны, контр-адмирал, и. д. начальника Морского управления Ставки ВГК (1917). Участник белого движения. Профессор югославской Морской академии. Автор ряда военно-исторических трудов и воспоминаний. См. его биографию: Козырь И.В. От Цусимы до Рагузы. – СПб., 2011. – К.Н.

⁶⁰ Кек-уок (кекуок, кейкуок, кэкуок, кэк-уок. Англ. cakewalk – букв. «прогулка с пирогом») – негритянский танец под аккомпанемент банджо, гитары или мандолины с характерными для рэгтайма ритмическими рисунками: синкопированным ритмом и краткими неожиданными паузами на сильных долях такта. Предшественник рэгтайма и джаза. Был популярен в 1890–1910 гг. – К.Н.

⁶¹ Габон (фр. Gabon), ныне – Габонская Республика. С начала 1880-х гг. до 1960 г. – колония Франции. Столица – г. Либревиль. – К.Н.

⁶² Корвет русского флота (1862–1895), «17-пушечного ранга» типа «Богатырь». До 1882 г. именовался «Витязем». Совершил два кругосветных плавания – в 1870–1874 и 1883–1885 гг. Здесь имеется в виду второе. – К.Н.

были шестерки и паровые катера, на буксире которых эти шестерки вышли вперед и в строе фронта пошли впереди эскадры, делая промеры. Эта осторожность была принята адмиралом вследствие ненадежности местного исследования. Должно быть, вследствие того обстоятельства мы стали на якорь очень далеко от берега, в $4\frac{1}{2}$ милях. Едва успели бросить якорь, как уже узрели идущих к нам наших милых спутников – угольщиков. Видна густая растительность, на берегу настоящий девственный лес, пальмы и т. и. береговые прелести. Костенко⁶³ даже выразил искреннее желание побегать кругами «а ля “Вторник”»⁶⁴ по песочку, который узкой и ослепительной полосой блистал вдоль берега. Вскоре, впрочем, береговой пыл остыл, так как на «Суворов» к адмиралу приехал губернатор и предупредил его, чтобы мы были осторожны, так как несколько дней тому назад четыре европейца отправившиеся на охоту на слонов, были съедены дикарями. Мы было не поверили его словам, но справившись в книге с описанием Африки, убедились в справедливости его слов. Это место, одно из самых диких мест Африки, и здешняя публика не прочь полакомиться жарким из европейца, причем этим пиршествам она придает религиозный характер. По словам губернатора в здешнем городе *Libreville* не более 150 европейцев. Весело должно быть им здесь живется. Наш последний переход был очень тяжелый, жара невыносимая. На кочегаров и машинистов жалко смотреть. Дня не проходит, чтобы одного, другого не стащили бы в лазарет.

Костюмы наши отличаются простотой замечательной; на голое тело одеты белые брюки и китель. Сплю я на циновке, купленной в Дакаре, а под голову подкладываю кожаную подушку.

На матрасе и пуховой подушке спать невыносимо. Занятия идут по тропическому распорядку, т. е. рано утром и вечером. С 11 до 4 дня команда отдыхает. Занятия, главным образом, заключаются в организации боя. Каждый вечер в кают-компани, под председательством старшего офицера разрабатывается план учения на следующий день: в таком-то часу, по такому-то румбу показывается неприятельская эскадра, состоящая из столько-то судов и такого-то типа, идущих таким-то ходом и таким-то строем. Пробивается боевая тревога. В таком-то часу 6-дм⁶⁵ орудия начинают пристрелку, и пристрелявшись, уже вся крупная артиллерия открывает огонь. Эскадры сближаются, и по мере сближения огонь открывает более мелкая артиллерия – 75-мм, за ней 47-мм орудия. В таком-то часу – первые раненые. Санитары с носилками уносят их к операционному пункту, в котором, между прочим, сегодня +68 °Р (85 °С. – К.Н.). В таком-то часу мы получили подводную пробоину в таком-то месте. Водяная тревога. Под означенное место подводится малый пластырь, примерно затапливаются для выравнивания крена противоположные отсеки и т. д. В таком-то месте, в таком-то часу пожар. Пожарная тревога. Вооружаются помпы, проводятся шланги. Примерно затапливаются соседние с пожаром погреба и т. п. Кроме того, офицеры следят за правильной наводкой комендорами орудий, установкой прицела на даваемые расстояния, непрерывно идет подача снарядов. подача электрическая, в случае внезапной порчи динамо-машины и остановки тока, немедленно переводится на ручную, то же самое делается с повреждением башен. В случае прекращения электрического освещения, во всех погребах должны находиться фонари, с заранее зажженными в них свечами. Все это обязательно прodelывается каждое учение. Нельзя не согласиться с разумностью таких учений, и они, безусловно, дадут благой результат в бою не бутафорском, а настоящем. Это

⁶³ Костенко Владимир Полиевктович (1881–1956). Окончил Морское инженерное училище по кораблестроительному отделению в 1904 г. Младший помощник судостроителя. Находился на эскадренном броненосце «Орел» в качестве инженера-судостроителя. Участник Цусимского сражения на «Орле». После возвращения из плена принимал участие в строительстве линейного корабля «Андрей Первозванный» и броненосного крейсера «Рюрик». Был членом руководства партии эсеров, в 1910 г. арестован, осужден, исключен из службы. В советское время – один из руководителей судостроительной промышленности. Дважды арестовывался (в 1928–1931 и 1941–1942 гг.). Награжден орденом Трудового Красного знамени, лауреат Сталинской премии. – К.Н.

⁶⁴ Здесь либо подобно корабельному псу «Вторнику», либо побегать голым, т. к. «Вторником» в старых переводах «Робинзона Крузо» именовался Пятница. – К.Н.

⁶⁵ 6-дюймовые. – К.Н.

ученье к 8 часам утра обыкновенно кончается и затем до обеда идут специальные судовые работы.

Сегодня, в первый раз после болезни, вышел в кают-компанию, и выходил даже наверх.

18-го Ноября. Стоянка в Габуне

На другой же день нашего сюда прихода началась погрузка угля в таком же громадном количестве, как и в Дакаре, т. е. вдвое более нашего полного нормального запаса, этот ад продолжался двое суток, после чего наших офицеров стали посылать грузить уголь еще на транспорты. Дня за три до ухода на эскадре разыгралась целая драма, долгое время служившая темой для пересудов в кают-компаниях всех кораблей. Дело было так. По приказу адмирала в 6 часов вечера на рейде прекращалось все движение и, кроме дозорных шлюпок, обходивших свои корабли, ни одна шлюпка не имела права идти по рейду под страхом расстреливания. 15 числа на «Дмитрий Донской» была приглашена к ужину одна из сестер милосердия с «Орла». Эта сестра пробыла на «Донском» до полночи и в первом часу ночи, по приказанию командира, была подана шестерка, чтобы отвезти сестру домой. В эту же шлюпку сели проводить сестру три офицера, причем один даже сделал это по приказанию командира. К несчастью, эта шестерка была поймана лучом прожектора с «Суворова» и едва она успела высадить сестру на «Орел», как подошедший дежурный катер арестовал ее и доставил на «Суворов». Офицеров потребовали к адмиралу, к несчастью, все трое были пьяны. Что им говорил адмирал, неизвестно, только на другой день появился приказ, по которому все три офицера списывались в Россию для отдачи под суд за неисполнение приказа адмирала. Вслед за этим приказом появился другой, более общий, но обидный уже для всех. В этом приказе адмирала объявлялось, что на эскадре появляются признаки гнилости и растлевания, недобросовестное отношение к службе, могущее повлечь за собою ужасные последствия, примером чего служит первая эскадра, где проспали японские миноносцы и вместо поддержки армии, флот обречен на пассивную оборону, и эта, надеющаяся на поддержку флота армия, кровью заливает его грехи. В заключение адмирал предписывает своему младшему флагману иметь постоянное строгое наблюдение за «Донским».

В тот же день все три офицера были свезены на берег для отправки на уходящем на днях в Европу почтовом пароходе в Россию. Эти приказы наделали массу шума. Все осуждали адмирала. Действительно, по всему видно, что эти приказы написаны под горячую руку. В проступке офицеров нет неисполнения общих распоряжений, это громадная разница, и когда она выяснится на суде, адмирал будет поставлен в очень неловкое положение. Затем, смягчающим вину обстоятельством является еще и то, что эти офицеры не только ехали с ведома командира и старшего офицера, но один из них даже по приказанию командира. Гораздо больше шуму наделал второй приказ, в котором с грязью мешалась первая эскадра Тихого океана. В особенности возмущены были офицеры, плававшие раньше в Тихом океане на этой эскадре и сроднившиеся с ней. Это было им тем более обидно, что наша 2-ая эскадра Тихого океана, в смысле безалаберности и боевой неподготовки смело может дать много, если не все 100 очков вперед первой.

16-го числа вечером неожиданно, по сигналу адмирала, было дано разрешение отправить на берег на завтра половинное число офицеров с судов эскадры, причем предписывалось им прибыть на «Роланд», который к 8-м часам утра должен был сняться с якоря для следования в *Libreville*, отстоящий от места нашей стоянки на 22 мили.

Как ни жалко было расставаться с привольным житьем на правах больного, но желание побывать на берегу пересилило и я подал рапорт о выздоровлении. Каково же было мое удивление и ужас, когда вернувшийся от командира старший офицер⁶⁶ (он относил ему спи-

⁶⁶ Шведе Константин Леопольдович (1863–1933). Окончил МКК в 1884 г. Капитан 2 ранга (1904). Впоследствии капитан

сок желающих ехать на берег офицеров), объявил мне, что я назначен на погрузку угля на транспорты. Я отправился немедленно лично к командиру⁶⁷ и после долгих и убедительнейших доводов в необходимости побывать после долгой болезни на берегу для массы покупок, выпросил разрешение подмениться кем-нибудь из офицеров на погрузку угля. Олег⁶⁸ был так любезен, что предложил мне поехать вместо меня (так в рукописи, вероятно, следует «себя». – К.Н.), за что, конечно, я ему был бесконечно благодарен. На другой день без четверти 8-ми был уже на «Роланде». Все в кителях без погон, белых брюках, туфлях и касках. Один за другим подходили катера, высаживая все новые и новые партии офицеров. Прибыл и катер с госпитального «Орла» с докторами и сестрами милосердия. Да, я забыл сказать, что сестра, бывшая на «Донском» и наделавшая столько шума, оставлена адмиралом на 3 месяца без берега. Забавно. Итак, приехали сестры. Боже мой, приехала партия сестер 10, и одна другой некрасивее. Наконец второй раз катер подвез еще несколько сестер, между которыми была одна, если и не красивая, то очень миленькая и стройная шатенка, с очень светлыми глазами. Несмотря, однако, на такой скверный контингент сестер, они не могли пожаловаться на отсутствие кавалеров, которых было более чем достаточно. В 9 часу снялись с якоря и пошли *Libreville*. После полуторачасового хода [против течения] реки Габун из чащи пальм и еще каких-то невиданных деревьев показались чистенькие домики *Libreville*'я еще через полчаса мы уже стояли на якоре кабельтовых в 3-х от берега. Недалеко стояла французская канонерская лодка, местный станционер, судя по наружному виду, постройки времен Очакова и покорения Крыма. Начали спускать шлюпки, т. к. пассажиров было много, а шлюпок только две, да и те маленькие, то прошло довольно много времени, пока все дамы были перевезены на берег. Я пошел вместе с Сакеллари⁶⁹ и мичманом с «Анадыря», оказавшимся очень симпатичным малым. Прямо против пристани стоял губернаторский дом, очень красивый, хотя и небольшой, перед которым ходил часовой. Часовой был негр в синем мундире и красной феской [на голове] с громадной синей кистью. На плече его было ружье, приходившееся, должно быть, ровесником вышеупомянутой лодке. Вообще я слышал, что французы не вооружают свои колониальные войска современным оружием из боязни, в случае восстания, в лице своих же войск найти серьезных врагов. В этом я убедился вскоре тут же в *Libreville*, когда проходя мимо казарм местных колониальных войск, состоящих исключительно из негров, увидел во дворе и при входе старинные медные пушки с зарядными ящиками, так заржавленными, что их можно было принять за старое железо, выброшенное за негодностью и пролежавшее там, по крайней мере, с десятков лет. Против ворот стоял часовой – здоровеннейший негр, становившийся при нашем проходе смирно.

С пристани мы отправились сначала в магазин, чтобы успеть сделать покупки, ибо с 12 до 2 часов дня, во время самой сильной жары, магазины закрываются. Магазин оказался прямо

1 ранга. В советское время – помощник начальника Морского штаба Республики. – К.Н.

⁶⁷ Командир броненосца «Орел» Юнг Николай Викторович (1855–1905). Окончил МКК (1876). Участник Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. Служил старшим офицером на крейсере 1 ранга «Генерал-Адмирал» и броненосце «Полтава». Командовал: пароходом «Славянка», учебным судном «Воин», крейсером II ранга «Вестник», учебными судами «Моряк» и «Верный», крейсером 1 ранга «Генерал-Адмирал». Капитан 1 ранга (1901). Смертельно ранен во время Цусимского сражения и умер 16 мая на борту «Орла». – К.Н.

⁶⁸ Щербачев Олег Александрович (1885–1928), соученик Туманова по МКК, произведен с ним одновременно в офицеры 28 января 1904 г. Мичман. Вахтенный офицер «Орла». Окончил Морскую академию в 1914 г. Капитан 2 ранга. Во время Гражданской войны – в армии А.В. Колчака, затем во ВСЮР. Произведен в капитаны 1 ранга П.Н. Врангелем одновременно с Я.К. Тумановым (28 марта 1920 г.). В эмиграции в Италии. – К.Н.

⁶⁹ Сакеллари Николай Александрович (1880–1936), окончил Новороссийский университет, в 1904 г. произведен в мичмана по экзамену. Вахтенный офицер «Орла». В 1913 г. окончил гидрографическое отделение Морской академии. Капитан 2 ранга. В советское время, в основном, на преподавательской работе. Начальник гидрографического факультета Военно-морской академии. Капитан дальнего плавания, профессор, флагман 2-го ранга. Крупный специалист в области навигации, автор ряда научных трудов. Его именем назван полуостров в Антарктиде. – К.Н.

таки «Мюр и Мерилизом»⁷⁰ или, по крайней мере, петербургским «Александром», только в миниатюре, так как в нем можно было достать все, что угодно. Так как народу туда набилось масса, всего-то в *Libreville* магазинов два или три, то прошло довольно много времени, прежде чем нам удалось удовлетворить свои потребности. Впрочем, мы не пользовались услугами приказчиков, а зайдя за прилавков, сами находили все нужное и, выбирая, откладывали в сторону, после чего уже приносили все к кассе, где хозяин сосчитывал общую стоимость и, подавая счет, написанный так, что легче было бы разобрать зашифрованную депешу, произносил такую цифру, что волосы становились дыбом. Наконец, с покупками дело было кончено. Желудок давал себя знать довольно основательно, предвкушая удовольствие пообедать на берегу, мы отправились в ресторан, находящийся тут же, на берегу моря. Впрочем, не только ресторан, но и вообще все в этом городе находилось рядом, так как весь *Libreville*, пожалуй, поместился бы в Морском корпусе. Мы уселись на веранде, выходящей на море, за грязным деревянным столом и стали ждать. Налево от нас сидела компания французских офицеров, а направо, должно быть, местные плантаторы из зажиточных буржуа. Мимо него сновали грязные негритосы-подростки с тарелками и бутылками, подбадриваемые таким окриком хозяина-француза, что после каждого крика по крайней мере с полчаса звенело в ушах, как после оружейной стрельбы. На нас никто не обращал никакого внимания, несмотря на то, что мы громко заявляли свои требования и претензии. Наконец, хозяин смиростивился и вот на нашем столе появилась скатерть, вся залитая красным вином и еще чем-то в высшей степени подозрительным. Поданные затем тарелки были буквально матовые от не смытого как следует сала, оставшегося на них от кушанья нашего предшественника, и только после долгой и основательной чистки носовыми платками стали принимать блестящий вид. Сакеллари не преминул сострить, что их, наверное, негритосы моют своими ногами. Однако нам так хотелось есть, что эта острога не произвела никакого впечатления, и мы с нетерпением стали ожидать появления первого блюда. Наконец появилось так долго ожидаемое блюдо. Если бы мы не были в таком чудесном расположении духа, то без сомнения, в ресторане произошла бы драма, поводом к которой послужило бы это с позволения сказать блюдо. В грязной глубокой тарелке в массе растопленного жира плавали какие-то куски. Что представляли из себя эти куски, мы так и не узнали, причем на все наши расспросы хозяин, сделавшийся вдруг страшно любезным, отвечал только, что это очень вкусное и хорошее блюдо. Сакеллари объявил торжественно, что это жареный боа-констриктор, и рискнул попробовать, но сейчас же скорчил кислую гримасу и выплюнул обратно. Блюдо убрали. Да, перед этим нам подали сыр. Сыр был покрыт какой-то желтоватой жидкостью и спереди и сзади, и с боков, так что пришлось скоблить бортов, как говорит Мопассан, после чего уже можно было его есть с хлебом, таким жестким, что мы серьезно побаивались за свои зубы. Все это мы запивали лимонадом, приготовления 1901 года, как было написано на бутылке. Наконец, появилось второе блюдо. В глубокой же тарелке была горсточка вареных бобов и зеленого горошку. Крик радости вырвался из нашей груди. Слава Богу, хоть и не сытно, но, по крайней мере, знаешь, что ешь. Горох был быстро уничтожен. На радостях была потребована бутылка вина. Третье блюдо опять привело нас в уныние. Это были консервы из какого-то мяса, но консервы такие скверные, что мясо походило скорее на мочалу, чем на мясо. К нему, конечно, тоже никто не коснулся. Ко всему этому нужно прибавить, что все блюда подавались в таком миниатюрном количестве, что если бы действительно было что-нибудь вкусное, то их не хватило бы даже на одного ребенка, а не то что на трех голодных мичманов. В заключение нам подали по мангустану⁷¹, после чего хозяин, мило улыбаясь и низко кланяясь объявил нам, что с нас требуется получить только 39 франков.

⁷⁰ Российский торговый дом (1857–1922). Открыл первый в России торговый центр – универсальный магазин в Москве (1892 г.). Предшественник ЦУМа. – К.Н.

⁷¹ Мангостан – высокое вечнозеленое дерево высотой до 25 м с пирамидальной кроной и чёрно-бурой корой. Плод круглый, диаметром 3,4–7,5 см, сверху покрыт толстой (до 1 см) бордово-фиолетовой несъедобной кожурой, под которой находится 4–

Голодные, потеряв целый час золотого времени, ушли мы из этого единственного в своем роде ресторана. После недолгого совещания, мы решили идти на почту, чтобы купить коллекцию марок, очень оригинальных. Их три серии. Самые дорогие и самые большие изображают тропический лес; следующие, поменьше и подешевле – женщину с копьем, и, наконец, самые дешевые и самые маленькие (эта самая маленькая вдвое больше русской марки) изображают из себя падающего (так в тексте. – К.Н.) ягуара. На почте была такая же давка, как и в магазине, и там пришлось ждать довольно долго, пока дождались своей очереди. До отхода парохода оставался час времени, и мы пошли прогуляться. От почты шла большая не то аллея, не то улица, вернее последнее, так как все улицы *Libreville*'я представляют из себя аллеи из пальм и деревьев манго в чаще которых прячутся чистенькие беленькие домики. Земля совершенно красная, так как состоит исключительно из красной глины. По дороге мне посчастливилось встретить негра, несшего дротики, национальный музыкальный инструмент и железный, хотя с виду очень страшный меч. Конечно, все это я у него купил и впоследствии своим мечом возбуждал всеобщую зависть. Что касается местного населения, то оно исключительно состоит из негров и за 4-х часовое пребывание в городе я не встретил и 10 европейцев, исключая офицеров канонерской лодки. Костюмы негров отличаются живописностью и замечательным разнообразием. Заметно большое пристрастие к ярким цветам. Большинство негров очень здоровый и крупно сложенный народ. В особенности мне нравится их чисто военная выправка, которая сделала бы честь любому нашему гвардейцу. Они держатся замечательно прямо и ходят, высоко поднимая голову, только, к сожалению, сильно размахивают руками. Народ совсем не безобразный, у большинства правильные черты лица; портят только их широкие губы. Негритянки попадают иногда прямо красивые.

К 1/2 ч. 3-го собрались все на пристань.

Командир французской канонерки был так любезен, что прислал в наше распоряжение 2 своих вельбота, которые с помощью еще 2-х своих роландских шлюпок стали перевозить нас обратно на «Роланд». Несмотря на помощь французских вельботов, переправа производилась очень медленно благодаря массе покупок, причем одних бананов было так много, что их хватило бы по крайней мере на всю эскадру. К 4 часам дня, вместо 3-х, как предполагалось раньше, мы снялись с якоря и пошли обратно. К 6 часам вечера были уже на месте, где толпились масса катеров, и начался разъезд, похожий на разъезд театральный, или, по крайней мере, с большого бала.

Сегодня в 4 часа снялись с якоря. В 9 часов вечера прошли экватор. Празднества никакого не было, да и не имело смысла, так как все мы уже два раза его переходили. А жаль. Итак, мы в южном полушарии.

***Great Fish bay* (пустыня Колохари). 24-го ноября**

Вчера пришли сюда. *Great Fish bay* находится на широте S 16°33' и представляет из себя залив длиной в 10 миль и шириной в 3 [мили]. Берег материка представляет из себя песчаные холмы с полнейшим отсутствием не только какого-нибудь жилья, но даже деревца или кустика. На длинной же косе, образующей этот залив, находится несколько жалких домиков, опять же без признаков растительности. Кто живет в этих домиках, счетом около 2-х десятков, не более, – никому из нас неизвестно, да и не интересно, так как в данную минуту мы уже далеко от этого неприветливого уголка земного шара. Вообще же этот кусочек Африки принадлежит португальцам, которые не замедлили напомнить нам о своем существовании, едва только стали мы на якорь. Дело в том, что сейчас же по прибытии нашем в залив откуда-то взялась португальская канонерская лодка, командир которой (каково нахальство) явился к адмиралу с протестом против нашей стоянки в португальских владениях. Что возразил ему

8 сегментов белой съедобной мякоти с плотно прилегающими к ней семенами. – К.Н.

на это адмирал – неизвестно, но протест этот не имел никакого результата и мы продолжали спокойно стоять и грузиться углем, а португальская канонерка в скором времени куда-то ушла. Некоторые злые языки говорили, что якобы адмирал вместо ответа предложил португальцу поднять его суденышко на стреле любого броненосца, не желает ли, мол, он покрасить свою подводную часть.

Грузили уголь мы с англичанина «*Tepton*». У кормовых трюмов был я и Титов⁷². В самом начале погрузки подходит он ко мне и говорит: «Не хотите ли, князь, посмотреть акулу»? Я, конечно, выразил большое желание посмотреть на это чудовище и пошел за ним на полуют парохода. Каково же было мое удивление и разочарование, когда вместо ожидаемого чудовища увидел небольшую рыбешку, не больше полу-аршина длины. Я было выразил сомнение, акула ли это действительно, и высказал это Титову, на что тот даже обиделся, как мог он, мол, ошибаться в таких вещах и не знать акулы. Однако все видевшие ранее акул подтверждали справедливость слов Титова, да и я не мог не видеть отличительных признаков этого бича тропических вод. Тут же с полуята два человека из команды парохода ловили их прямо на удочку с громадными крючками, на которые насаживали куски соленой трески. Вскоре была поймана еще одна акула, побольше первой. Цвет кожи ее блестящий, коричнево-синий и очень ровный, громадная приплюснутая голова с замечательно красивого зеленого цвета глазами: рот помещается внизу, под головой, так, что для того, чтобы принять пищу, акула должна переворачиваться на спину и подплывать к пище вверх брюхом. На спине у акулы у спинных плавников по одному очень острому роговому шипу. Сила ее поразительна. Так, несмотря на малую ее величину, удержать в руках бьющуюся акулу невозможно. Часа за полтора двумя удочками наловили их штук 10-ть, причем матросы «*Tepton*» забавлялись тем, что привязав к хвосту акулы пробку, пускали ее обратно в воду, но так как пробка тянула хвост вверх, то несчастная акула уходила в воду перпендикулярно головой вниз и обречена была находиться в таком положении неопределенное время, пока каким-нибудь чудом не избавится от пробки. Одну акулу взяли на судно и пустили в ванну. Но когда вечером кому-то из офицеров понадобилось взять ванну, старший офицер приказал ее выбросить. Последний переход был очень спокойный и, что всего удивительней, замечательно прохладный. Несмотря на то, что здесь, т. е. в южном полушарии, теперь лето, по своей прохладе оно сравниться не может с зимой в тропиках северного полушария. Тогда как там мы изнывали от жары, ходя чуть ли не в чем мать родила, – здесь по ночам на вахте только-только можно стоять без пальто. Это объясняется холодным течением Бенгуэльским, идущим с юга вдоль берегов Африки. Температура воды на поверхности +10 °R (13 °C. – К.Н.). Сегодня в 3 часа дня снялись с якоря.

Angra Pequena. 18 ноября

φ = 24° 33' S⁷³

Переход из *Great Fish bay* был прям таки холодный. Термометр падал до +8° (10 °C. – К.Н.) и это в тропиках, да еще летом. Благодаря же ветру было еще холоднее и по ночам на вахте стояли в пальто и даже меховых тужурках.

27-го ноября, т. е. вечером, мы вышли из тропиков. С вечера начало свежеть. Сегодня утром ветер еще усилился, а когда мы подходили к месту стоянки, достиг почти степени шторма от 8 до 9 баллов. Наверху еле возможно было стоять. Океан прямо таки кипел, хотя волна была не очень большая, благодаря близости берега и тому еще, что ветер не успел развесть за короткий промежуток времени большого волнения. Опять произошло то же, что было в Габуне и *Great Fish bay* т. е. долго искали входа. Исключая Габуну, в обоих последних случаях

⁷² Титов С.В., прапорщик по морской части, вахтенный офицер «Орла». 14 февраля 1905 г. был отправлен из Ван-Фонга в Россию по болезни. – К.Н.

⁷³ φ – условное обозначение широты места, X – условное обозначение долготы. – Р.К.

нисколько не следует винить штурманов, происходит же оно от того, что благодаря песчаным берегам воздух пропитало мельчайшим раскаленным песком от чего над берегом образуется такая мгла, что в расстоянии мили его совсем не видно. Очень же приближаться к берегу рискованно, ибо в этих местах едва ли бывал кто-либо из всей эскадры и приходится полагаться исключительно на карты, так как лоцманов здесь не существует. Да и к чему бы они были, когда здесь нет не только какого-либо порта, но даже и деревушки. Берега залива открыты совершенно с NW, представляют из себя голые песчаные холмы, ни одного дерева, ни одного кустика – раскаленный песок и изредка камень. Над заливом носятся в громадном количестве какие-то большие птицы, очень похожие на наших гусей, только почти черные. Некоторые из офицеров видели таких пингвинов. Я их не видел, но зато мне посчастливилось увидеть громадную медузу. Голова ее замечательно похожа на мухомор, красного цвета и грибовидной формы. Из этой головы болтается не то раздвоенное туловище, а не то прямо ноги желтого цвета студенистое вещество. Медуза подплыла к самому нашему борту и затем быстро пошла к низу. Встали на якорь с катастрофой, отдав первый якорь, начали постепенно травить канат, в начале все шло прекрасно, но когда задержали канат на 40 саженях он натянулся и лопнул как нитка. Сила ветра была такова, что броненосец накренило градуса на 2, на 3, что для такой громадной бандуры довольно чувствительно, немедленно отдали левый якорь и на 11-ти саженой глубине вытравили его до 80 саж. Несмотря на это слабины каната не было никакой и он оставался весь день вытянутым как струна. Вслед за броненосцами из мглы стали показываться крейсера, а за ними транспорты. Качало их страшно. В особенности «Аврору» и «Донского». На них жалко было смотреть. «Аврора» чуть не въехала в «Ослябя», так как несмотря на положенный руль на борт, не сворачивала в сторону ни на йоту. Дала обеим машинам задний ход и тогда только отошла от опасного соседства. Почему-то адмирал воспретил становиться на якорь как крейсерам, так и транспортам и приказал им крейсировать в расстоянии 10 миль от берега. Вскоре «Нахимов» дал знать, что у него повреждение в холодильнике и требуется немедленная починка. Оказалось, что у него в холодильнике текут трубки и ему надо переменить 4000 сальников. Адмирал приказал «Нахимову» стать на якорь, приступить немедленно к починке повреждения и окончить работу в 2 дня. Вслед за ним пришли «Камчатка» и «Метеор» и почему-то тоже стали на якорь. Остальные остались болтаться в море.

У нас на днях случилась большая неприятность. Прапорщик Титов заболел нервным расстройством. Стал заговариваться и нести околесину. Оказывается, что это у него не в первый раз. Это в минуту сознания он сам сказал доктору. Сегодня на моей вахте он вылез наверх и стал взбираться на верхний передний мостик. Модзалевский⁷⁴ ему заметил, чтобы он наверх не ходил, так как может простудиться. Действительно, холод был собачий, а Титов вылез в одном кителе. На это он возразил, что он, мол, вышел освежиться, так как в каюте очень душно, взобравшись на мостик, он молча начал шагать взад и вперед. Затем подошел к сигнальщику и спросил его: «Флаг спустили уже»? «Точно так ваше высокоблагородие», – ответил сигнальщик. «Хорошо, что без боя спустили, – заметил Титов и затем продолжал, – тут скоро должны англичане прийти. Английские крейсера!» Походив немного на мостике, он увидел внизу Модзалевского и крикнул ему: «Пожалуйте сюда!» Модзалевский ответил, что не может прийти, так как он на вахте и должен быть у машинного телеграфа, так как каждую минуту может понадобиться дать ход машине. «Куда мы пойдем! – возразил Титов, когда у нас нет совсем угля». (Угля у нас есть, по крайней мере, на двадцатисуточный переход.) «Вот сейчас подойдут транспорты, мы погрузим уголь и тогда пойдем». «Эй, сигнальщик, – обратился он к сигнальщику, – подымай сигнал, чтобы транспорты подходили к нам». Видя, что дело заходит

⁷⁴ Модзалевский Всеволод Львович (1879 – после 1921), окончил МКК (1898). Лейтенант (1902). Младший минный офицер «Орла». Капитан 1 ранга (1912). Начальник службы связи красного Балтийского флота (1919–1921), позднее – полярный капитан. Родной брат Б.Л. Модзалевского, одного из основателей Пушкинского дома. – К.Н.

далеко, я побежал в кают-компанию и сообщил старшему доктору, прося как-нибудь увести его оттуда. Г.А.⁷⁵ действительно удалось справиться с ним и убрать с мостика, причем тот сразу его послушался. Г.А. говорит, что это рецидив, который может кончиться самоубийством. Он поручил прапорщикам Андрееву-Калмыкову⁷⁶ и Леончукову⁷⁷, которые живут с Титовым в одной каюте, следить за ним неустанно и припрятать от него подальше всякое оружие. Ужасно тяжелое впечатление производит такой больной, и в особенности на корабле, где каждый из нас является членом одной семьи. Его, наверное, отправят на госпитальный «Орел» или даже совсем спишут в Россию.

Теперь 2 ночи, почти совсем стихло, и уже со всех судов отправляют на свои транспорты офицеров, чтобы приготовить все к погрузке угля, которая завтра уже должна быть начата с раннего утра.

Атлантический океан. 4-го Декабря

На другой день, т. е. 29-го ноября, с утра опять задул ветер и к полдню усилился до степени шторма. О погрузке угля опять нечего было и думать. К вечеру решено было начать погрузку угля баркасами, так как при качке подойти пароходу вплотную было невозможно без опасения проломить себе борт. Вместо «*Tepton*» нам дали германский пароход «*Ceres*», на борте которого с утра находился «Олег».

Утром 30-го я получил приказание отправляться с баркасами и людьми на «*Ceres*». Дуло сильно. Несмотря на то, что я пересадил, всех людей в корму и нос был сильно поднят, баркас все время принимал волну, которая сейчас же промочила меня до нитки. Паровой катер, ведший баркас на буксире, еле выгребал против ветра. К счастью, «*Ceres*» стоял недалеко, но зато у него не было подветренной стороны, ибо он, благодаря течению, ходил на своих двух якорях взад и вперед, подставляя ветру то один борт, то другой. И вот, когда левый борт, к которому я подходил, обращался в наветренный, становилось очень нехорошо: баркас становило прямо на дыбы, и было страшно за борт, так что я боялся, что вот-вот борт разлетится вдребезги. О воде и говорить нечего: ее вливалось так много, что боцманмат Ведищев, стоявшего на баке, сшибло с ног. Опасаясь разбить баркас или набрать столько воды, что он потонет, я начал по возможности быстро высаживать людей, после чего вылез сам и, выгрузив из баркаса мешки, сдал его Щербачеву, который отправился обратно на броненосец. Вскоре пристал на другом баркасе Калмыков. Ему посчастливилось более чем мне, и в его баркасе было воды совсем мало. Наконец, все люди были уже на палубе «*Ceres*». Я поставил их во фронт, пересчитал и велел давать обедать. Меня и Калмыкова капитан пригласил в кают-компанию обедать. Вначале я был в большом затруднении, ибо, как и Калмыков, в немецком языке смыслил столько же, сколько свиньи в апельсинах. К счастью, помощник капитана немного говорил по-французски. Хотя нельзя сказать, чтобы и на этом языке я говорил, как парижанин, но, во всяком случае, знал его настолько, чтобы вместо хлеба не просить розог. Вскоре дело пошло как по маслу, особенно с благосклонным участием коньяку. Когда же после обеда капитан раскупорил шампанское, то беседа стала совсем непринужденная. Не знаю, насколько меня понимал помощник, которого звали *Walter Shtroker*, что же касается меня, чем обед [более приближался к концу, тем я все менее и менее смыслил в том, что говорил мне *herr Shtoker* (разночтение в рукописи. – К.Н.). Это, впрочем, объясняется не столько количеством выпитого вина, ибо пил я мало, сколько тем, что господин *Shtoker* к концу обеда все чаще и чаще стал забывать, что я не говорю по-немецки, и когда я провозгласил тост за Германию и германского Импе-

⁷⁵ Старший корабельный врач надворный советник Г.А. Макаров. – К.Н.

⁷⁶ Андреев-Калмыков Г.А., прапорщик по морской части, вахтенный офицер «Орла». Пропал без вести в Цусимском бою. – К.Н.

⁷⁷ Леончуков Г.Я., поручик Корпуса инженер-механиков, младший судовой механик «Орла». – К.Н.

ратора, ответил горячею речью исключительно на немецком языке, в конце которой провозгласил тост за Россию и русского Царя. Хотя речь эта произвела на капитана и самого *Shtoker* гораздо более сильное впечатление, чем на меня, и в особенности на Калмыкова, однако я не преминул в самых лестных выражениях выразить свою глубочайшую признательность за высказанные немцем трогательные чувства к России, в заключение чего, в маленькой темной кают-компании, в которой табачный дым стал, что называется, хоть топор вешай, четыре груди слились в один дружный крик «*Hoh*» и «ура» и послышался энергичный звон чокающихся бокалов. Давно уже команда кончила грузить уголь, давно уже легли спать, пропев все песни, имеемые в запасе, со стола кают-компании давно уже были убраны остатки обеда, а мы все еще сидели под зажженной лампой, окутанные облаками табачного дымка и оживленно, с позволения сказать, беседовали на языке, могущем поставить в тупик любого лингвиста. Но нет, говорят, компании, которая бы не расходилась. Разошлись, в конце концов, и мы. Опасаясь продолжения беседы, если я останусь отдыхать в кают-компании, я поторопился предпочесть ей штурманскую рубку, уверяя помощника, что там койка подлиннее, нежели диваны в кают-компании, несмотря на то, что она была не только не длиннее, но, пожалуй, даже и короче. Итак, диван в кают-компании перешел в распоряжение Калмыкова, который абсолютно ничем не рисковал, ибо на все расспросы по полнейшему незнанию других языков, кроме русского, мог отвечать только улыбками, что с успехом могло быть им проделано и во сне.

Итак, я улегся в штурманской рубке и, несмотря на толчки от одной стенки койки к другой от качки, заснул, как убитый.

Ничего не может быть утомительнее разговора на языке, которого знаешь менее, чем наполовину. Приходится в уме переводить с русского языка, причем сплошь и рядом подыскивать тождественные слова взамен тех, которые не знаешь. В начале это ничего, легко, но чем дальше, тем труднее. Не могу писать дальше, пришел Шупинский, вдребезги пьяный, и не дает писать.

Индийский (так у Туманова. – К.Н.) океан.

9 декабря [19] 04 г.

Продолжаю. Итак, в начале мне совсем было не трудно поддерживать разговор на французском языке, но чем далее, тем труднее и труднее и наконец так устаешь рожать фразы, что уже голова не в состоянии работать, и начинаешь говорить уже всякую ерунду, пересыпая речь русскою руганью.

Несмотря на порядочную качку, я быстро уснул и спал бы довольно долго, если бы в начале 5-го часа утра меня не разбудил помощник капитана. «*Ceres*» снимался с якоря, чтобы идти к «Метеору» принимать воду. Было почти совсем тихо и рейд совершенно покоен. Занималось чудное утро. Едва мы успели подойти к «Метеору», как за нами прислали шлюпку с требованием идти к «Орлу» для погрузки угля. Спустя короткое время мы стояли уже у «Орла» и погрузка угля началась, но часа через 2 снова начало свежеть, и «*Ceres*» должен был отойти.

Наконец, в ночь на 1-ое декабря стихло окончательно и к вечеру мы приняли полный запас угля. Не спав всю предыдущую ночь и проработав весь день, я завалился тотчас же по окончании погрузки спать, а в это время в кают-компании пригласили обоих новых знакомых и начался *drop*⁷⁸. В начале все шло по-хорошему: сварили «жженку», кстати сказать, полную ендову и выпили ее. После жженки, когда публика уже подпила и для новой жженки материала не хватило, Ларионов⁷⁹ смешал оставшиеся напитки, как то мараскин, бенедиктин и мар-

⁷⁸ Англ, здесь – пьянка. – К.Н.

⁷⁹ Ларионов Леонид Васильевич (1882–1942). Окончил МККВ 1901 г. Лейтенант (апрель 1905). Младший штурманский офицер «Орла». В Цусимском бою тяжело ранен. Одним из первых, еще в плену, начал собирать материалы о походе и бое 2-й Тихоокеанской эскадры. Участник Первой мировой войны, капитан 1 ранга. В 1937–1942 гг. ученый секретарь Центрального военно-морского музея в Ленинграде. Умер во время блокады. – К.Н.

салу⁸⁰ и этой дрянной [смесью] стали поить немцев. На другой день мне рассказывали, что у бедных немцев в буквальном смысле лезли глаза на лоб, когда их заставляли пить этот страшный напиток, не иначе как стаканами.

Часу во 2-м ночи, когда уже все было выпито, бедные немцы покинули гостеприимный борт «Орла». Вот то на другой день, должно быть, проклинали они русское гостеприимство.

3-го декабря весь день тралили вокруг броненосца, ища потерянный якорь. До обеда на катере был я и за каких-нибудь 3–4 часа успел превратиться если не в араба, то по крайней мере в краснокожего индейца. До того сердито африканское солнце. К вечеру якорь был найден. Спущенный водолаз обвязал концевое звено цепи крепким 5[-дюймовым] перлинем, который подан был нам в клюз и взят на шпиль. Затем мы подняли якорь, на котором до того стояли, и стали медленно выбирать перлинь. К счастью, был полный штиль, и все шло благополучно. Когда конец цепи подошел к клюзу, за него взяли, на всякий случай еще 8[-дюймовый] перлинь и затем уже, втянувши цепь под полубак, приклепали к канату, затем положили стопора и очутились, таким образом, на потерянном якорю.

4-го утром в 9 часов снялись с якоря. Идем в порт *Santa Maria* на северо-восточном берегу острова *Madagaskar*. Весь переход предполагается сделать в 13 дней. 6-го декабря у нас 6 именинников. В этот день комиссия превзошла самого себя, и обед был великолепный. Вечером, конечно, был генеральный дрон. Было выпито 23 бутылки шампанского, причем напились даже маленький доктор и Сакеллари, зрелище редкое. Вскоре к ним присоединился и Гире⁸¹, которого тоже я в первый раз видел пьяным. Из всех пьяных он самый симпатичный. Серьезный и вместе с тем веселый. Пел все время, аккомпанируя себе на гитаре и, несмотря на то, что все умирали со смеху от его песен, у самого ни улыбки. В заключение был грандиозный пляс, после чего все разошлись спать, причем, конечно, Шупинского сволокли за ноги, а я пошел на вахту. На этой вахте в 1 час 15 минут обогнули мыс Игольный, мы переменили курс на NO 81° и начали огибать Африку с восточной стороны, подымаясь к острову Мадагаскару.

Такими образом, 7-го декабря в 1 час 15 минут мы находились в самой южной точке нашего пути, а именно в $\varphi = 38^\circ$ и, если не ошибаюсь, 15'. Мыс Доброй Надежды, который был виден 6-го числа весь вечер, в виде нескольких больших гор, замечательно красивых, вершины которых были покрыты облаками, совсем не оправдали своего названия. Седьмого числа с вечера начался шторм. Утром [в] 8 ровно [разыгрался] во всю. К счастью, шторм был попутный и нас мало качало. Но зато, что делалось с крейсерами и транспортами, то не поддается описанию. Их клало так, что палубы были видны как на ладони. За кормой у нас вздымались не волны, а горы. Подымается сзади гора такая, что не видно «Ослябя», и несется прямо на броненосец. Вот-вот, кажется, упадет на броненосец и закроет его всего, но не тут-то было: корма начинает медленно подниматься и, смотришь, верхушки волны под тобою и «Орел», уткнувшись глубоко носом и задравшись кормой, некоторое время несется вперед, пока волна не подойдет под нос, и, подняв его, опустит корму в пропасть, за которой поднимается другая, а там третья и т. д. и т. д. Иногда, впрочем, когда рулевой вильнет рулем, верхушка волны вкатит на ют, и тут ей уже не попадайся на пути. Мы не успели убрать с юта всего угля и теперь с жалостью смотрели, как его смывало иногда такой шальной волной за борт. Пускать людей на ют нечего было и думать. Зато внутри броненосца было гораздо хуже. Не было почти ни одного иллюминатора, ни одного порта, который бы не тек, и с каждой волной в каждый такой иллюминатор мы получали небольшой гостинец в виде ведра-другого воды. Но так как портов много, а иллюминаторов еще больше, то таких ведер было довольно много, и к обеду

⁸⁰ Мараскин (итал. Maraschino) – бесцветный сухой фруктовый ликёр, изготавливаемый из мараскиновой вишни, измельчаемой вместе с косточкой. Крепость – 32 %. Бенедиктин (фр. Bénédictine) – крепкий французский ликёр на основе спирта, трав и мёда. Крепость 40 %. Марсала – крепкое десертное вино. Крепость 17–18 %. – К.Н.

⁸¹ Гире 3-й Александр Владимирович (1876–1905). Окончил МККв 1896 г. лейтенант (1901). Младший артиллерийский офицер «Орла». Смертельно ранен в Цусимском сражении и умер в госпитале в Японии. – К.Н.

уже в батарейной палубе, включая сюда и кают-компанию, было воды по щиколотку. Обедать в кают-компании было невозможно, и мы перебрались в адмиральское помещение. После обеда начали выкачивать воду, которая с глухим рокотом перекачивалась при размахах броненосца с борта на борт. Пустили в ход все брандспойты и быстро выкачали из батареи всю воду, но с кают-компанией бились весь день, так как сквозь 12[-дюймовую] башню вода лилась потоками. Во всех каютах, конечно, также был потоп. В 4 часа вступил я на вахту. Часов в 6 вечера вахтенный начальник заметил, что нам навстречу плывут весла. Он высказал предположение, что где-нибудь на переднем корабле разбило шлюпку. Действительно, вдруг навстречу показался плывущий разбитый катер, весь исковерканный и наполненный водой, он все-таки держался на воде и производил он очень тяжелое впечатление, как бы нечто живое. Вокруг него плыли анкерки и много спасательных поясов. Кому-то из команды удалось распознать на катере Суворовскую флюгарку.

Почти одновременно с этим с «Авроры» была получена телеграмма, в которой командир «Авроры» доносил своему адмиралу, что у него волной снесло и разбило в щепки вельбот.

Наконец, к вечеру стало стихать.

Сегодня уже стихло значительно, хотя зыбь осталась громадная и покачивает всех изрядно.

То обстоятельство, что мы мало подвержены боковой качке, для нас в высшей степени выгодно, ибо мы можем, не стесняясь волнением, стрелять из своих башен даже в сильный шторм, что едва ли могут делать японские низкобортные броненосцы.

Федор Петрович⁸² в восторге от этого открытия. Да, забыл написать про Титова. Он вторую уже неделю живет в лазарете в отдельной каюте. Помешался несчастный окончательно. Почти не приходит в сознание. Мало кого узнает. Временами приходит в буйство так, что приходится одевать сумасшедшую рубашку и привязывать к койке. Недавно ударил по лицу старшего доктора и схватил его за горло. К счастью, поблизости случились санитары, которое оттащили его от доктора, которому пришлось бы плохо. Адмирал приказал в первом же порту списать его в госпиталь.

15-го декабря. Индийский океан

Сегодня утром на «Ослябя» умер кочегар от воспаления обоих легких. Адмирал приказал похоронить его сегодня же в океане. В 5 часов вечера «Ослябя» увеличил ход и вошел в середину эскадры, приблизительно на траверз «Бородино». Мы все повысыпали наверх и, вооружившись биноклями, стали смотреть, что будет дальше. В это время на «Ослябя» команда собралась на юте – очевидно, шло отпевание. Затем видно было, как насаживалась доска. Несколько минут спустя доска вдруг сильно наклонилась, и с нее соскочило что-то завернутое в белое, взвился дымок, раздался выстрел, всплеск и все было кончено. «Ослябя» стал уменьшать ход и занимал в строю свое место. Вся эта короткая, но в высшей степени драматическая процедура произвела на всех нас очень тяжелое впечатление. Вскоре, впрочем, все позабыли о только что происшедшем, так как все внимание сосредоточилось на телеграмме, которая стала получаться на станции. Очевидно, телеграфировали очень издалека, так как на нашем телеграфе, поставленном на близкое расстояние, ничего нельзя было разобрать. Пока передавали на «Суворов», спрашивали оттуда разрешение поставить аппарат на дальнейшее расстояние, пока пришел оттуда ответ, прошло довольно много времени. И, несмотря на то, что затем мы поставили на дальнюю дистанцию, все-таки ничего не разобрали и все устанавливали

⁸² Шамшев Федор Петрович (1869–1959). Окончил МКК в 1891 г. Лейтенант (1896). Артиллерийский офицер 1 разряда. Старший артиллерийский офицер «Орла». В Цусимском сражении тяжело ранен. Участник Первой мировой войны. Капитан 1-го ранга. Умер в Дании. – К.Н.

телеграф до тех пор, пока телеграфирование не прекратилось. На ночь все-таки приняли все меры предосторожности против внезапной минной атаки.

17-го декабря [19]04 г. С.-Мари

Вчера около полудня пришли на свое якорное место. Стали между островом Мадагаскаром и небольшим островом *St. Mary*, против городка носящего то же название. Сейчас же по прибытии спустили 4 шлюпки, по две с каждого борта, для [от]скребывания обросшей подводной части и окраски борта. Жара стояла страшная. После обеда начали погрузку угля с «Кореи» баркасами, так как застали здесь только двух угольщиков. Угольщиков, конечно, взяли себе «Александр» и «Бородино», а нам был назначен по приказу адмирала «*Tapton*», с которого мы грузили в *Great Fish bay*. Когда же сегодня утром пришел «*Tapton*», то его почему-то дали «Ослябя». Сегодня пришел еще один немец, которого взял себе «Суворов», а мы до сих пор грузили себе баркасами с «Кореи», по 8 или 10 тонн в час и будем, должно быть, так грузить до тех пор, пока какой-нибудь аристократ эскадры, вроде «Александра III», не окончит погрузку, и, получив первую премию, [сможет] почить на лаврах и передать нам свой пароход. Вскоре после обеда пришел сюда и [госпитальный] «Орел», который привез из Капштадта новости. Насколько эти новости, выброшенные из английских газет, достовернее, неизвестно, но только вскоре по всей эскадре стали передаваться и комментироваться известия, вроде следующих: наша Порт-Артурская эскадра потоплена нами же самими, причем, корпуса их сохранены. В России сильное брожение, требуется конституция и призываемые в ряды войск запасные отказываются являться по назначению и много других более мелких, но, безусловно, для нас невыгодных сообщений.

Сегодня ревизор привез с «Орла» газеты, в которых, действительно, оказалось все вышеупомянутое, но опять же это не есть подтверждение фактов, и я лично пока ни во что не верю. Кроме того, на «Орле» сообщили, что в Капштадте слышали, якобы там находится японский адмирал Ногу, который имеет несколько зафрахтованных парусников, цель которых заключается исключительно в отслеживании нашей эскадры. Это известие весьма правдоподобно, так как очень похоже на японцев, и кроме того, в океане мы, действительно, встретили на этом переходе большого парусника, который шел нам напересечку, имея возможность пройти впереди нас, спустился и прошел под кормой «Ослябя». Говорят, адмирал, чтобы обескуражить Ногу и показать ему, как он скверно за нами следит, послал в Петербург телеграмму следующего содержания: «Имею остановку в Дурбане, где грузился углем», причем телеграмма послана нарочно не зашифрованная. Это известие опять-таки требует очень и очень основательной проверки, прежде чем ему можно будет поверить. Завтра на пароходе *Messagerie Maritime*⁸³ уходящем в Европу, едет Бибилов⁸⁴, списанный в Россию по болезни. У него в печени завелись камни, ездивший сегодня к нему маленький доктор и Бубнов говорят, что он болен очень серьезно, и лежит в постели.

18 декабря. *St. Mary*

Утром рано подошел к нам наконец «*Tapton*», который уступил великодушно «Ослябя», взяв себе только что пришедший полный пароход. Погрузка пошла быстро. После обеда всех ужасно напугал капитан. Выскочил на верхи и кричит: «Шторм ревет, а вы ничего не дела-

⁸³ Правильно «*Messageries Maritimes*» – крупнейшая французская пароходная компания, основанная в 1851 г. Получала значительную правительственную субсидию, взамен чего была обязана, в частности, использовать суда только французской постройки. Пароходы общества совершали рейсы во все части Средиземного моря, в Индию, Китай и Японию, в Бразилию и Ла-Плату, в Австралию и Новую Каледонию, в восточную Африку. Пунктами отправления служили Марсель (для судов, идущих в Средиземное море и на Восток) и Бордо (для идущих в Атлантический океан). – К.Н.

⁸⁴ Бибилов Илларион Илларионович (1880–1944). Окончил МКК в 1901 г. Вахтенный начальник «Орла». Участник Первой мировой войны, капитан 2-го ранга. Погиб в Шербуре (Франция) при высадке союзных войск в Нормандии. – К.Н.

ете, подымайте скорей шлюпки». (Был полный штиль.) Затем, схватившись обеими руками за голову, он так начал ею трясти, что ударился головой о пиллерс. Арамис собрался уже позвать доктора, но тот скоро успокоился и сошел вниз. Просто изнервничался до галлюцинаций, чему, кроме того, много помогало ей <Так!> бессонные ночи во время похода.

19 Декабря [19] 04 г. *St. Mary*

Погрузка продолжается. Утром из Таматавы [пришел] «Роланд». Все стали с нетерпением ждать доктора. Наконец, последний приехал и, прошедши предварительно к командиру, спустился затем в кают-компанию. Новостей масса: эскадра японская в составе 2-х броненосцев, 6 крейсеров и 12 миноносцев 10 дней тому назад прошла Сингапур, направляясь на запад, кроме того, в Таматаве доктору сообщили, что дней 5 тому назад здесь проходил какой-то японский крейсер. Пропал один угольщик-немец, шедший к нам сюда. Очевидно, арестован этим крейсером, затем подтверждалось известие о добровольном потоплении нашей эскадры в Артуре. Артур держится. В России большие реформы: чуть ли не конституция. Были небольшие беспорядки – несколько убитых и раненых. Кают-компания, с приездом доктора, стала буквально заваливаться всевозможными яствами, преимущественно фруктами, как-то: апельсинами и бананами. Появилась свежая зелень, громадные омары и даже четыре поросенка и целая корзинища гусей. После обеда привезли еще серию ящиков: там были напитки и картошка.

К вечеру начало свежеть и пароход, в конце концов, пришлось отправить, недопринявши 700–600 тонн. После ужина развелась уже такая волна, что пришлось подымать все шлюпки, кроме миноноски, которая в полном вооружении и под парами всю ночь должна оставаться на бакштове, и дежурного катера. Арамис⁸⁵, конечно, метался как угорелый, получал от командира фитили и ужасно удивлялся и возмущался, что никто из офицеров ему не помогает. Нахальство поразительное, а про бесстыдство и говорить нечего.

20 Декабря. *St.-Mary*

Целый день, с небольшими перерывами, идет дождь. Свежо по-вчерашнему. Утром во время отбоя, в погребе 12[-дюймовой] башни, упавшим снарядом сломало матросу ногу. Кажется, Олег (мичман О.А. Щербачев. – *К.Н.*) вляпался в громадную историю, так как, не присутствовав в башне в это время, хотя он ни в чем не виноват и предупредить это несчастье своим присутствием не мог, находясь в башне, но в другое время мог, пожалуй, сильно поплакаться. Теперь же я не думаю, чтобы стали раздувать эту историю. Откуда-то пришло известие, что японская эскадра стоит на Сейшельских островах, где грузится углем. Сейшельские острова отсюда приблизительно в 800 милях и бой может произойти со дня на день, а Фильки (контр-адмирал Д.Г. фон Фелькерзам. – *К.Н.*) все нет да нет. Впрочем, стали появляться утешительные признаки: в приказах адмирал упоминает суда эскадры Фелькерзама⁸⁶.

Так, завтра утром мы снимаемся с якоря и идем на 15 миль выше, где станем за мысом и будем продолжать грузиться углем, и в диспозиции этой стоянки указаны места для Филькинских судов. Очевидно, у адмирала есть точные сведения о месте пребывания Фелькерзама и соединение двух отрядов произойдет именно там, а не в *Antongel Bay*, как говорили раньше.

Сегодня вечером усиленно готовятся к отражению минной атаки. По сигналу адмирал требует особенной бдительности и бодрствования трети офицеров и половины команды всю ночь.

Завтра снимаемся с якоря в 6¹/₂ час. утра.

⁸⁵ Прозвище старшего офицера «Орла» капитана 2 ранга К.Л. Шведе. – *К.Н.*

⁸⁶ Фон Фелькерзам Дмитрий Густавович (1846–1905). Окончил МККв 1867 г. Контр-адмирал (1899). Младший флагман 2-й Тихоокеанской эскадры. Умер за три дня до Цусимского сражения. – *К.Н.*

21-го декабря. Там же, на 15 миль выше

В 6 часов утра сегодня был послан на паровом катере на «Метеор» отвезти завтрак нашей команде, оставшейся там за свежестью погоды. Исполнив данное мне поручение, я возвращался уже было обратно, но когда подошел к борту «Орла», к великому моему удивлению, мне приказали держаться около броненосца и по съёмке с якоря следовать за ним до места новой стоянки. Дул сильный ветер, с океана шла крупная зыбь и, идя против ветра, паровой катер так зарывался в волну, что обдавало всего водой. К тому же временами шел дождь, который не давал мне обсохнуть, так как, не предвидя дальнего путешествия, я не взял с собой дождевика. Снялись с якоря лишь в восьмом часу. Дождь перестал, а так как шел уже за броненосцем по ветру и меня не обдавало волной, то ветер быстро меня высушил, и стало совсем хорошо. В 10 час стали на якорь на новом месте, за косой, выдающейся от острова Мадагаскара по направлению на остров *St. Mary*. Стоянка здесь гораздо спокойнее, нежели прежняя, и завтра мы будем продолжать грузиться углем. Предположение мое об имеющихся у адмирала сведениях о Фильке оказалось неверным. Фильки все нет и нет. На ночь приняли все меры предосторожности против атаки миноносцев. Ночью теперь стоит на вахте еще и третий офицер. С правой стороны привязали и поставили сетевое ограждение.

23 Декабря

Вчера и сегодня днем погрузка угля – ночью приготовления к отражению минной атаки. Фильки все еще нет. Утром сегодня адмирал послал в поиски за Филькой крейсера.

Наконец, вечером пришел громадный немецкий пароход «*Acilia*» и принес от Фелькерзама известие. Он находится в 400-х с лишком миль выше нас, и не может прийти к нам на соединение, так как на «Наварине» и каком-то миноносце имеются повреждения.

Завтра утром мы сами идем к нему. Очевидно, адмирал боится быть разделенным японцами.

24-го Декабря. Индейский океан

Вчера вечером со мной случилась не столь неприятная, сколь курьезная история. Эта история служит к тому же очевидным доказательством нервного расстройства командира. Дело было так: как только адмирал получил известие Фелькерзама, привезенное «*Acilia*», и узнал, таким образом, его местонахождение, сейчас же созвал к себе всех командиров судов, очевидно для передачи им инструкций и объявил им на завтра поход. К 6 часам вечера командир вернулся на броненосец и сейчас же приказал мне (я стоял на вахте) и маленькому доктору ехать на миноноске на «Орел» за Гирсом.

В это время наши миноноски вместе с миноносками других судов готовились идти в ночной дозор. До спуска флага оставалось около получаса. Мы с доктором, в чем были, выскочили на миноноску и полетели к «Орлу», который стоял довольно далеко под самым берегом. Подходя к нему, мы еще издали увидели Гирса, который стоял на трапе и, очевидно, ждал нас. Через 8 минут мы уже отваливали обратно. За эти 8 минут флаг был уже опущен, и формальное движение шлюпок между судами было уже запрещено. Мы подходили уже к самому броненосцу, когда вдруг увидели другую миноноску, несущуюся нам навстречу. «Стоп машина. Что такое?» – «Командир приказал не возвращаться на броненосец, а идти прямо в дозор!» – отвечают с миноноски. Вслед за этим, подойдя к нам борт о борт, с нее вылез Модзалевский и Русанов⁸⁷, назначенные в дозор, а на той остались Бубнов и Мозжухин⁸⁸. Николай Македон-

⁸⁷ Русанов Николай Гаврилович (1879 – после 1917). Окончил Императорское Московское техническое училище (1904). Поручик Корпуса инженер-механиков по экзамену. Младший судовой механик «Орла». Очевидно, вскоре после Русско-японской войны уволился в запас. Участник Первой мировой войны, инженер-механик лейтенант (1916). – К.Н.

⁸⁸ Правильно – Мозжухин Павел Александрович (1881 – после 1930). Окончил Морское инженерное училище (1903).

тович⁸⁹ возмутился и, обратившись к Модзалевскому, сказал: «Я как врач не могу допустить, чтобы больного офицера везли на всю ночь на миноноске в море, где он должен находиться под открытым небом и под дождем, а потому я беру на себя всю ответственность и прошу вернуться на броненосец». Модзалевский согласился и подошел к броненосцу.

Едва мы подошли к корме «Орла», как оттуда послышались хриплые вопли командира, подхватываемые Калмыковым и конечно уже старшим офицером: «Зачем вы вернулись? Как вы смели вернуться! Отправляйтесь в дозор!». Едва дождавшись сравнительного затишья, Николай Македонтович крикнул своим тоненьким голоском: «У нас есть больной офицер!» Не успели они договорить, как снова послышались вопли прежнего содержания, но еще громче, так что заглушали хрипоту командира. Тогда Модзалевский дал ход и пошел на свое место в дозор, а вслед нам из лазаретного иллюминатора неся крик сумасшедшего Титова: «Поезжайте, господа, поезжайте»!

Мы очутились в пиковом положении: одетые более чем легко, я не ужинавший и, конечно, голодный. Македонтович, не только не ужинавший, но и не обедавший, так как был утром на берегу; но хуже всего было Тирсу, который не мог согнуть больную руку, и попавший после полного удобства и комфорта в ночной дозор. Но как бывалый офицер он совершенно спокойно относился к своему положению, я тоже очень быстро успокоился, в особенности, узнав, что на миноноске взято Модзалевским кое-что подзакусить. Но бедный Николай Македонтович, на котором гораздо реже, чем нам, благодаря его профессии, отражались сумасбродные вспышки нашего командира, бесновался без конца. Он долго строил различные планы, как он подает рапорт флагманскому врачу, как будут ругаться с командиром («пускай посадит потом под арест, но, по крайней мере, выслушает сначала от меня вещи не совсем приятные»). Наконец он начал мечтать даже о том, как бы хорошо вышло, если бы ночью была атака, и нас потопили бы японцы. Сейчас следствие: «Куда делись Гире, Туманов, Марков»? «Потонули на катере»? «Почему они очутились на катере»? «Так-то и так-то»? Вот-то влетело бы командиру! И т. д. и т. д.

Неизвестно долго ли продолжал он фантазировать и как далеко зашел бы в своих мечтах, если бы внимание его не было отвлечено появившимся ящиком, из которого выглядывала голова сыру, хлеба и какая-то жестяная коробка. Появившийся чайник окончательно уже успокоил расходившегося доктора, и мы принялись закусывать. После чая, уговорившись предварительно относительно ночного бдения, мы начали прилаживаться на ночлег и после долгих усилий и всевозможных комбинаций умудрились поместиться вчетвером в маленьком открытом помещении перед каютой. В самой же каюте отдыхать не было никакой возможности, так как там работала динамо-машина и жара стояла умопомрачающая. И так мы, с позволения сказать, устроились. Лучшее место, конечно, было предоставлено в распоряжение больного, трое же уместились в положения, отчасти только похожие на горизонтальные и то при условии различных вывертов ног, рук и туловища. Пятый оставался наверху, на вахте.

Ночь прошла спокойно, и к пяти часам утра мы возвращались уже обратно. Было совсем светло, когда мы подошли к трапу. На трапе стоял старший офицер, который приказал всем нам идти к командиру. Но командир сам уже ждал нас на шканцах. Тут нас ожидал сюрприз, который никак нельзя было предвидеть. Прочитав краткую, но громоносную речь на тему о военном положении вообще, а нашем в частности, сей почтенный муж объявил Бирсу строгий выговор за то, что тот не был готов немедленно съехать с «Орла», затем, обратившись к Македонтов[ич]у сказал, что он его также не хвалит, а мне объявил, что я арестовываюсь за неисполнение приказа, ибо я должен был отваливать от госпитального судна сейчас же, как

В 1904 г. – поручик Корпуса инженер-механиков. Младший судовой механик «Орла». Участник Первой мировой войны, инженер-механик капитан 2 ранга. Участник Белого движения. В эмиграции в Болгарии, Франции. – К.Н.

⁸⁹ Младший судовой врач «Орла» Н.М. Марков. – К.Н.

начнут спускать флаг. Хотя я получил только одно приказание привезти Гирса, а относительно спуска флага не было даже и намека, однако я промолчал и, приложив руку к козырьку, сказал: «Есть», уж больно мне улыбалась перспектива отдохнуть, хотя бы и под арестом. Получив разрешение идти я немедленно отнес саблю в каюту старшего офицера и, бросившись в койку, проспал до 6 часов вечера с перерывом для обеда. Давно уже я не отдыхал так сладко. Теперь, в ночь под Рождество, сиречь в сочельник, сижу у себя в каюте, пишу дневник, пью чай, словом чувствую себя вполне по-праздничному и не только не чувствую никакой тяжести этого ареста, но даже возбуждаю всеобщую зависть.

В это время, когда я спал, мы снялись с якоря, и я проснулся уже в океане. С нами идет «Светлана» и миноносцы «Бедовый» и «Бодрый», которых мы встретили уже по выходе нашем из залива.

25 Декабря. Индейский океан

Часов в 9 утра вошел ко мне Арамис и выразил удивление, увидев меня в койке, т. е. не исполняющим служебные обязанности, так как должен был стоять на вахте. На мое замечание, что я сижу под арестом, он возразил, что я и не думаю быть арестованным. Все это было сказано тоном грубее обыкновенного, ибо вообще-то тон Арамиса редко принимает интонацию, необходимую для простой хотя бы вежливости. Причину сегодняшней экстраординарной грубости я скоро узнал: оказалось, что когда утром сегодня командир узнал о том, что я вчера просидел под арестом, то вставил Арамису фитиль за то, что тот допустил это без приказа, а приказа не последовало от того, что он, командир, не сажал меня под арест, а слова его «я вас арестую» были лишь предупреждением на следующий раз.

Я конечно, как только Арамис вышел, оделся и вступил на вахту. Тем дело и кончилось. Днем был салют по случаю дня рождения Алексея Александровича⁹⁰. За обедом комиссия превзошла сама себя: о консервах не было ни слуху, ни духу. К моему удивлению за столом не было драки. Даже Шупинский скромничал. По крайней мере, когда я спустился в $1\frac{1}{2}$ 1-го с вахты, увидел его вполне трезвым. Такому трезвенному настроению способствовала сильно жара, которая сегодня прямо-таки невыносимая. Кроме того, обостряющиеся все более и более отношения между кают-компанией и старшим офицером как-то скверно действуют на общее настроение, и сегодняшний день прошел далеко не так оживленно, как это можно было бы предположить. Все рано разошлись спать.

26 Декабря. Там же

Все идем. Вечером пришли на траверз бухты *Nossi-Bé*, и даже видели долгое время прожектор сторожевого миноносца из отряда Фелькерзама. Адмирал не решился в темноте войти в бухту и становиться между массой судов на якорь по диспозиции, и поэтому пока мы будем идти малым ходом дальше и ночью повернем обратно с расчетом войти в *Nossi-Bé* утром.

27 Декабря. *Nosi-Bé* (так в рукописи. – К.Н.)

В 10-м часу утра мы подходили уже к стоянке Фелькерзама. Чудное утро. Штиль полный. Давно уже видна филькинская эскадра, стоящая с многочисленными транспортами под самым берегом, который довольно высокой горой поднимался прямо от воды. Еще задолго до нашего прибытия вышел нам навстречу французский миноносец, держа сигнал «добро пожаловать». Дойдя до эскадры, он повернул обратно и пошел на траверз Адмирала. Нечего и говорить, что все, кто только мог, выползли наверх. Подойдя к эскадре Фелькерзама, транспорты, идущие в левой колонне, взяли влево, а мы, пройдя передние корабли в стройном порядке,

⁹⁰ Алексей Александрович, великий князь (1850–1908). Дядя императора Николая II. Генерал-адмирал, главный начальник флота и морского ведомства (с 1881 фактически по 1905). – К.Н.

стали поворачивать вдоль эскадры и прорезая корму какого-то угольщика-немца становиться по очереди на якорь в указанных вышках местах впереди первой линии Фелькерзамовской эскадры. Маневр был проделан замечательно, точно и красиво. На рейде, кроме филькинской эскадры, кстати сказать, подкрасившейся и начистившейся к нашему приходу, а потому очень блестящей на вид, стоит масса транспортов, между которыми 5 добровольцев⁹¹. Кроме того, тут же стоит французский крейсерок, носящий должно быть, судя по своему дряхлому виду, название «дедушки французского флота».

Берега бухты замечательно красивы, довольно высокие горы сплошь покрыты богатейшей растительностью, среди которой, благодаря нашей близости от берега, можно простым глазом различать то тут, то там громадные пальмы. В особенности красива немецкая фактория, ослепительно белая, выглядывающая из гущи пальм и других каких-то деревьев на самом берегу моря. Левее ее небольшой красный пригорок облепила своими хижинками туземная деревушка, а левее деревушки сквозь зелень виднеются белые домики небольшого городка *Nielwille*.

После обеда с «Сисоя» привезли почту. Какое же было мое разочарование, когда после такого долгого томительного ожидания вестей, я не получил ни одного письма, ибо это была почти исключительно адресованная через Главный Морской штаб, а не через Гинсбурга, как адресуют мне. Многие не получившие почты по той же самой причине посылали на голову несчастного Гинсбурга всевозможные далеко не лестные пожелания, от которых, если бы они исполнились, ему конечно не поздоровилось. Но так как этого, очевидно, не случилось, то он, наверное, и до сих пор благодуствует себе в Париже не думая, конечно, о том, как мы все жаждем вестей с родины. Ну, черт с ним, когда-нибудь будем торжествовать мы, а получающие через Штаб плакать. Кроме писем, получилось несколько номеров «Котлина» и «Либавского Вестника». Несмотря на то, что эти газеты были от начала Октября, на них набросились, буквально, как дикие звери, смакуя и комментируя на все лады старые новости.

Кроме новостей газетных, появилось масса, если так можно выразиться, изустных, привозимых офицерами с судов эскадры. Но так как их масса, в большинстве случаев противоречащих друг другу, и, кроме того, что самое важное, я хочу спать, то обхожу этот вопрос молчанием. Сегодня заболел [и] Модзалевский и Славянский⁹² и отправились на белый «Орел». Офицеров у нас остается все меньше и меньше, взять других неоткуда, а работы не только не убавляется, но еще и прибавляется.

28 Декабря. *Nossi-Bé*

Сегодня был сигнал адмирала: «Ежедневно с 6 часов утра до 11 часов дня больных и слабых отправлять гулять на берег с доктором». Был совет наших обоих докторов, на котором решено к числу слабых причислить меня и Сакеллари. Конечно, ни я, ни он ничего не имели против этого. Командир охотно согласился отпускать нас по очереди с условием, что мы будем наблюдать за командой. Завтра моя очередь.

29 Декабря. Там же

⁹¹ Имеются в виду пароходы Добровольного флота (1878–1925), государственной пароходной компании, обязанной в мирное время осуществлять рейсы между Одессой и портами Тихого океана, а в военное – предоставлять свои суда для переоборудования во вспомогательные крейсера и транспорты. – К.Н.

⁹² Славинский Константин Петрович (1880–1943/44). Окончил МКК в 1899 г. Участник подавления «боксерского» восстания в Китае. Лейтенант (1903). Вахтенный начальник «Орла». В Цусимском сражении тяжело ранен, потерял глаз. Участник Первой мировой войны, капитан 1 ранга (1915). В 1918–1920 гг. в РККФ, затем работал в судостроении. В 1930–1940 гг. в заключении (работал по специальности на строительстве Беломоро-Балтийского канала). – К.Н.

Утром рано, в 6 ч. меня разбудили. Когда я поднялся наверх, команда была уже в сборе и все готово к отправлению. К 7-ми часам баркас на буксире парового катера доставил нас на берег.

Чтобы для команды было меньше соблазна, мы с Николаем Македоновичем решили идти гулять в лес, а не останавливаться в городе. Так мы и сделали.

Город *Hell-Ville* (так в рукописи. – К.Н.) крошечный городок с десятком – другим европейских домов не представляет из себя ничего примечательного. Есть церковь, дом губернатора, почта, местная полицейская часть и наконец жалкий кафе, называющийся громко «*Café de Paris*». Все эти здания с небольшим числом магазинов расположены на одной улице. Дальше идут уже жалкие лавчонки индусов (торговцы здесь почти исключительно индусы) и, наконец, окраины города состоят из негритянских домиков, построенных из бамбука. Население города, за исключением торговцев-индусов и горсточки белых, состоит исключительно из негров.

Выйдя за город, мы сразу очутились в чудном тропическом лесу, наполненном гамом и криком всевозможных птиц. Матросы, не бывшие на берегу с самого Кронштадта, радовались как дети, останавливались перед каждым невидимым ими доселе деревом и закидывали нас вопросами, на которые мы по возможности давали ответы и разъяснения. Пройдя верст 7–8 мы сделали привал и, отдохнув немного, тронулись в обратный путь. К 12 часам дня мы были уже на корабле. У «Орла» в это время стоял пароход «*Hercoules*» под Норвежским флагом, погрузка угля была уже в полном разгаре. Сейчас же после обеда пришлось стать на погрузку, причем я так устал после прогулки (с непривычки отмахать верст 15), что еле выстоял свое время.

Сегодня рано утром на «Бородино» задохлось двое трюмных, полезших в отсеки, не приняв мер предосторожности. В 4 часа дня тела умерших подали на миноносец, который отвез их в море и похоронил.

Пришел «Урал».

30-го Декабря

Погрузка угля продолжается до 6 часов вечера. В 6 часов вечера пароход отошел от борта и мы вздохнули облегченно. Опять несчастье: на «Урале» упавшим темберлеем⁹³ убило на месте прапорщика по механической части Попова⁹⁴ и тяжело ранило лейтенанта Евдокимова⁹⁵. Похороны завтра. Я назначен на катер отвезти гроб с телом прапорщика с «Урала» на берег.

Этого Попова я знал, когда мне было лет 14–15. Будучи еще реалистом, ехали мы с братом по Волге и познакомились на пароходе с сыном командира этого парохода, который ехал держать экзамен в Морское Инженерное Училище. Мы превесело провели время и расстались друзьями. После этого я его видел только раз мельком, спустя несколько лет. Я был уже кадетом в плавании, в каком-то порту встретились мы с отрядом судов Морск[ого] Инженерного Училища. Гуляя по берегу, я встретил несколько человек инженеров; лицо одного из них показалось мне знакомым и, взглядевшись в него, я узнал Попова. Но он, очевидно, меня не узнал, и мы разошлись. С тех пор я его не встречал. После этого стороной до меня дошло, что из училища его выгнали. Этим и объясняется, что он теперь прапорщик, а не инженер-механик. Очевидно [он] после объявления войны держал экзамен на прапорщика и поступил на службу. Вот она судьба. Думал ли я тогда, на пароходе, будучи еще реалистом, беседуя с злополучным Поповым, что когда-нибудь мне придется везти его бездыханное тело, да еще на Мадагаскаре!

31 Декабря. Nossi-Bé

⁹³ То есть, стрелой Темперлея, использовавшейся для погрузки угля. – Р.К.

⁹⁴ Попов Анатолий, прапорщик по морской части. – К.Н.

⁹⁵ Евдокимов Сергей Владимирович (1878–1960). Окончил МКК в 1900 г., лейтенант (1904). Участник Первой мировой войны, капитан 1 ранга, георгиевский кавалер. Участник белого движения, контр-адмирал. В эмиграции в Югославии, Франции, США. – К.Н.

Утром я, Щербачев, Можжухин и капитан⁹⁶ поехали на берег. Гуляли также все вместе, причем капитан был очень мил и нисколько не напоминал того страшного командира, которого мы привыкли видеть на корабле, беснующимся и трясущимся от ярости при всяком пустяке. Бедняга, не бывши на берегу с Кронштадта, радовался как дитя и болтал без умолку. Погуляв в лесу и по городу, мы зашли в кафешку, и выпив какой-то воды с гренадином⁹⁷ и со льдом, вернулись на судно. На корабле уже готовили катер под похороны. Буртики на нем полированы, медяшки отдраивались, внутри красилось все белой краской, весла и люки были уже вымыты.

В половине 3-го за ним пришел паровой катер с «Бородино» и повел на буксире на «Урал».

Подойдя к «Уралу» я вышел наверх, и явившись к старшему офицеру, получил инструкции.

Едва я успел спуститься в катер, как на палубе «Урала» послышалось церковное пение. Панихида кончилась и гроб выносили. Подойдя под стрелу, на которой должны были подать мне на катер гроб, я стал ждать. Минут через пять на стреле уже качался как какой-нибудь ящик солонины, белый гроб с прибитой на крышке треуголкой. С переднего и заднего конца его завели оттяжки, которые подали на катер. Точь-в-точь как у нас шлюпки спускают. После этого стрелу начали понемногу потравливать, пока гроб не опустился в катер. Как только я принял этот редкий груз, сейчас же приспустил до половины свой флаг и, освободивши гроб от строп, покрыл его большим Андреевским флагом. Все готово. Бородинский катер дал малый ход вперед, и мы тронулись. С «Урала» грянул выстрел. Погребальный салют из 3-х выстрелов с долгими промежутками. На судах, мимо которых мы проходили, команда стояла во фронт и музыка играла «Коль Славен».

Подойдя к пристани, я застал уже там массу народа. Стояла под ружьем полурота гвардейцев с «Александра III». Толпилось много офицеров с других судов; тут же стоял Губернатор, командир [французской канонерской] лодки «*Capricorne*»⁹⁸ и еще каких-то два или три француза. За нашими гвардейцами французские матросы стали с носилками и какой-то еще колымагой. За ними виднелись два белых креста деревянных, один более или менее приличный, а другой попроще. Я недоумевал, зачем два креста. Может быть, сделали на выбор, какой больше понравится. Вскоре мое недоумение разрешилось, когда вынесли гроб, привезенный мною, я вышел за ним, приказав катеру отойти в сторону, чтобы не мешать приставать паровому катеру, шедшему за мной и на котором, как я думал, был Рождественский. Каково же было мое удивление, когда по приходе этого катера полурота взяла на караул, музыка заиграла «коль славен», из этого катера вынесли второй гроб. Оказалось, что сегодня утром, опять-таки на «Урале», умер матрос от солнечного удара. Через несколько минут подъехал Рождественский, вышел на пристань, подошел к Губернатору и другим французам и поблагодарив их за внимание, уехал. Остались Фелькерзам и Энkvист⁹⁹. Гробы положили один на колымагу; другой на носилки, которые понесли французские матросы и шествие тронулось. В толпе офицеров несли на носилках вроде палантинов, но без верха, 3-х дам-француженок. Очевидно жены местных аристократов, которые тоже пожелали проводить покойников.

⁹⁶ Имеется в виду командир броненосца, Н.В. Юнг. – К.Н.

⁹⁷ Гренадин (англ. Grenadine) – густой сладкий сироп красного цвета, широко используемый при приготовлении коктейлей как подсластитель и для придания красивого цвета. – К.Н.

⁹⁸ «*Capricorne*» – канонерская лодка французского флота. Спущена на воду в 1882 г. Водоизмещение 463 т. Мощность двигателя 691 л. с. Скорость 11,2 узла. Несла две мачты с парусным вооружением. Вооружение: 2 – 140-мм пушки, 2 – 100-мм пушки, 2 револьверные пушки. Экипаж 77 чел. – К.Н.

⁹⁹ Энkvист Оскар Адольфович (1849–1912). Окончил МКК в 1869 г., однокашник Н.И. Небогатова, командовавшего 3-й Тихоокеанской эскадрой. Контр-адмирал (1901). Двоюродный брат управляющего Морским министерством Ф.К. Авелана, что, возможно, повлияло на его назначение младшим флагманом 2-й Тихоокеанской эскадры и командиром ее крейсерского отряда. После Цусимского сражения увел отряд крейсеров в Манилу, где интернировался. Его действия позднее были признаны правильными. Уволен в отставку в 1907 г. с производством в вице-адмиралы. – К.Н.

Посреди дороги случился инцидент, могущий кончиться печально, но к счастью все обошлось благополучно. Быки, запряженные в арбу, испугались музыки, и один из них, вырвавшись из ярма, стремглав бросился прямо в толпу и врезался в полуроту. Как он никого не поранил своими рожищами, я понять не могу; пролетев сквозь всю полуроту, он понесся дальше, никем не задерживаемый, потому что все живое при его приближении пряталось кто куда, и скоро скрылся из виду. Другой же бык страшно бился в ярме, стараясь вырваться, но ему, к счастью не удалось, а справиться одному с тяжелой арбой ему было не под силу. Наконец, кто-то догадался и остановил музыку. Кладбище, находящееся сейчас же за городом, очень маленькое и бедное, но производит хорошее впечатление, настолько насколько вообще кладбище может производить хорошее впечатление. Это происходит благодаря тому, что оно расположено прямо в тропическом лесу и громадные деревья спускают свои ветви прямо над могилами.

После очень короткой службы (а короткая она была, видите ли потому, что было очень жарко, да кроме того в этих местах вечером очень опасно снимать шляпу: можно заболеть лихорадкой), гробы были опущены в могилы при троекратном ружейном залпе. Где только нет могил русских моряков. Появились они и в *Nossi-Bé*.

На обратном пути веселый марш огласил улицы *Nielwille* и приводил в восторг негретупов, бежавших за музыкой и глядевших на все с разинутыми ртами и вытаращенными белками.

Офицерство, конечно, набилось в кафешку, выпить чего-нибудь холодненького.

К ужину вернулись на корабль.

Пришел «Терек».

Под встречу Нового Года кают-компанию убрали пальмовыми листьями и всевозможными видами тропической растительности. Об этом позаботился Федор Петрович [Шамшев], привезший все это с берега на шестерке. Когда же постлали еще и ковер, то наша кают-компания приняла вид прямо царской.

1 Января 1905 г. *Nossi-Bé*

Вот и Новый Год! Что-то он нам принесет!

Встреча Нового Года началась у нас великолепно. Был командир, который и провозгласил в полночь тост за кают-компанию и поздравил с Новым Годом. Вслед за тем бак, т. е. мичмана, поднялись один за другим и, подходя к командиру, чокались с ним и поздравляли с Новым Годом. Затем, не подходя к Арамису, возвращались на свои места. Это была небольшая демонстрация против старшего офицера. Все шло великолепно, пока не напился Шупинский. Тут уже загорелся у него спор с старшим доктором, который кончился в конце концов ссорой. Когда же Шупинский до того дошел, что опрокинул играющий граммофон на стол и начал ругаться абсолютно со всеми, мне стало до того противно, что я ушел из кают-компания и лег спать.

Весь фасон был испорчен.

Сегодня я не преминул сказать ему об этом. Впрочем он и без того ходил, как в воду опущенный. Видно и ему самому совестно за свой вчерашний поступок.

Вечером поехали на берег. В кафешке составила пулька, и я до 6 часов вечера с удовольствием сыграл в винт¹⁰⁰.

Поговаривают, что простоим здесь очень долго в ожидании «Олега» и «Изумруда», которые только 28-го Декабря вышли из Порт-Саида.

2 Января. Там же

После обеда был опять на берегу *Nielwille* начинает надоедать.

¹⁰⁰ Карточная игра. – К.Н.

3 Января

Сегодня утром проверка десантного расписания и посадка людей в шлюпки. Командир, конечно, галдел, как зарезанный. Попадало сильно Арамису, который только пыхтел в ответ и старался держаться от командира на приличной дистанции.

Сегодня на ночь иду в дозор на миноноске.

5 Января

Вчера был у нас знаменательный день. Вечером, неожиданно, когда мы уже сидели за ужином, появился громадный пакет с почтой. Наконец-то получилась Гинсбургская почта! При появлении пакета, в кают-компании произошло что-то в высшей степени небывалое. Свежий человек, попавший в это время туда, мог бы смело подумать, что по какой-нибудь неизвестной причине все офицеры сошли с ума. Адский дикий рев, который заглушил бы залп 12[-дюймовой] башни, продолжался по крайней мере минут 10, пока не появился старший офицер, без которого нельзя распечатать почту. Все сейчас бросились к пакету и таскали его из угла в угол, неизвестно чего ради. Наконец явился и старший офицер, привлеченный очевидно дикими криками восторга. Вскрыт первый пакет, и из него аппетитно выглянули ряды плотно собранных, как бы спрессованных писем. Начали выкликать фамилии, но это было совершенно лишнее, так как каждый, впериw горящий взор в магическую пачку, заранее узнавал знакомый почерк, и письмо буквально вырывалось из рук Арамиса. На целую пачку «Нового Времени» никто не обратил внимания.

Наконец, письма розданы. На мою долю досталось 20 писем. Я еще никогда в жизни не получал сразу такую массу. Да и шутка сказать, 3 месяца не имелось ни строчки ниоткуда. Вслед за тем наступило молчание. Все углубились в чтение. До ужина почти никто не приоткрылся. Когда письма были прочитаны и перечитаны, общее внимание перешло на газеты. Решено, во избежание трепки и расхватывания, сшивать по несколько газет вместе и тогда уже читать. Эту работу, т. е. сшивание, а не чтение, взял на себя маленький доктор и удалившись в каюту обер-аудитора¹⁰¹, чтобы никто ему не мешал, принялся с помощью фельдшера сортировать и сшивать газеты. Часам к 9 весь стол кают-компании был завален ими. Почти все были в сборе и с редким вниманием читали знаменитую статью Кладо, наделавшую столько шума¹⁰². По окончании чтения этой статьи все пришли в такой восторг, что тут же решено было послать Кладо приветственную телеграмму, которая тут была составлена и одобрена всеобщей цензурой¹⁰³. После этой статьи не хотелось как-то другое, чтобы не портить впечатления, и мы долго еще беседовали все на ту же тему, возмущаясь аресту Кладо за такую статью, и восхищаясь тем, что попало по морде (специальное выражение) нашему министерству и в особенности г[осподам] дипломатам. Было около 2-х часов ночи, когда я лег спать. Улегшись в койку, достал было все письма, чтобы снова перечитать их, но не выдержал и заснул, как убитый.

С утра сегодня началась погрузка угля, которая кончена к 12 часам дня, так как надо было принять только 200 тонн. После обеда поехали на берег. Я, Саткевич¹⁰⁴, Сакеллари, Зотов¹⁰⁵

¹⁰¹ Титулярный советник В.Э. Добровольский. – К.Н.

¹⁰² Кладо Николай Лаврентьевич (1862–1919). Окончил МКК (1881). Капитан ранга (1901). Видный военно-морской теоретик, генерал-майор флота, профессор Николаевской морской академии, с 1918 г. выборный начальник Морской академии. В ноябре 1904 г. напечатал в «Новом Времени» ряд статей: «После ухода 2-й тихоокеанской эскадры», под псевдонимом «Прибой». – К.Н.

¹⁰³ «Офицеры броненосца "Орел" под впечатлением Ваших статей восторженно шлют Вам свой привет. Дай Бог Вам сил и успеха на пользу России и родного флота» (цит. по: Смирнов И. Превратности судьбы Николая Кладо // Морская газета. [Электронный документ] (URL: <http://gazeta.m.ш/22-fevralya/prevratnosti-sudbyi-nikolaya-klado.htm>). В связи с отсутствием телеграфа в Носи-Бе, телеграмма была послана только из Ван-Фонга (Аннам). – К.Н.

¹⁰⁴ Саткевич Владимир Александрович (1876–1976). Окончил МКК (1896). Лейтенант (1901, со старшинством с 1899). Старший штурманский офицер «Орла». Окончил Николаевскую морскую академию (1904), минный офицер 2 разряда. Участ-

(старший штурман с «Суворова») сели играть в винт. Сегодня везло мне адски, и обыграл всех троих, но так как играли по очень маленькой, то выиграл всего около 12 франков.

Вечером чувствую себя очень скверно: болит голова и колоссальная слабость во всем теле. Должно быть, напекло сегодня голову во время погрузки угля.

Nossi-Bé 9 Января

До сих пор торчим в этой дыре и когда уйдем – Аллах ведает. Почти каждый день ездим на берег, где играем в винт. Некоторые не без успеха прохаживаются по макашону¹⁰⁶. Раза два переметывался и я. В первый раз выиграл около 4-х фунтов, а во второй не сделал ничего. С каждым днем игра в макао все увеличивается. Теперь играют уже на 4–5-ти столиках, причем трудно протиснуться к столу – до того он бывает окружен игроками. Сплошь да рядом выигрыши и проигрыши доходят до суммы в несколько тысяч франков.

Вчера был назначен на погрузку угля на «Корею». Поехал в 6 часов утра. К этому же времени туда прибыла команда с других броненосцев (всего 8 кораблей, считая «Нахимова»), с каждого также по офицеру. Таким образом, нас оказалось 4 мичмана и 4 прапорщика [плюс] старший офицер «Наварина», капитан 2-го ранга Дуркин¹⁰⁷, наблюдающий за погрузкой. Погрузка была скверная, благодаря неудобству из-за заполнения ям и трюмов, где приходилось все время разгребать уголь, чтобы было место, куда его сыпать. Несмотря на это, я с удовольствием провел на «Корее» целые сутки. Это станет вполне понятно, если принять во внимание почти безвыездное пребывание на «Орле» в продолжение 8-ми месяцев. Совершенно другая обстановка, другие люди, уютная кают-компания. Словом, в часы отдыха чувствуешь себя пассажиром, а не одним из членов судового состава.

Встретил там двух прапорщиков, призванных из Каспийского моря. Один из них знал Леву и папу и часто бывал в Петровске и Шуре, нашлись общие знакомые, и мы оба с удовольствием перенеслись далеко отсюда в обстановку, не имеющую ничего общего с настоящей.

Утром сегодня, приехавший с «Суворова» мичман рассказал, что на «Малайке» ночью был бунт команды. Побили командира и ранили помощника. Адмирал приказал рассадить всю команду по карцерам эскадры и в случае нашего ухода до высадки им положенного срока, выбросить их на берег.

Наступило дождливое время года. Уже несколько дней почти не переставая идет дождь, достигающий временами такого размера, что человек, попавший под него, в один момент промокает до нитки. Впечатление такое, как будто с неба льют воду ведрами. Адмирал не преминул воспользоваться таким обилием пресной воды, тем более, что она ничего не стоит, и приказал собирать дождевую воду в тент. Если не ошибаюсь, «Наварин» в одну ночь получил таким образом около 20 тонн воды. В общем, эта погода навевает тоску и если она продолжится два месяца, как предсказывают, то мы положительно заболеем сплином (конечно, при условии, что мы будем торчать здесь эти два месяца без учений).

10 Января

Сегодня получены два очень интересных приказа Адмирала. В первом из них сообщается о мерах, предпринятых против нас японцами. Во-первых, в Зондском архипелаге находится крейсерская эскадра с миноносцами и купленными в Англии и Америке подводными

ник Первой мировой войны, капитан 1 ранга (1916). В советское время на преподавательской работе. В 1940–1947 гг. – начальник кафедры астрономии ВВМУ им. Фрунзе. Инженер-контр-адмирал (1940). – К.Н.

¹⁰⁵ Зотов 1-й Владимир Петрович (1870–1905). Окончил МКК (1890). Лейтенант (1896). Окончил Николаевскую морскую академию (1896), штурманский офицер 1 разряда. Убит в Цусимском сражении. – К.Н.

¹⁰⁶ Очевидно, искаженное название карточной игры «макао». – К.Н.

¹⁰⁷ Дуркин В.Н., капитан 2 ранга, старший офицер эскадренного броненосца «Наварин». Погиб в Цусимском сражении. – К.Н.

лодками¹⁰⁸. Во-вторых, здесь же (очевидно, на Сейшельских островах, ибо они принадлежат англичанам) находятся разведочные японские суда, которые сносятся по телеграфу со своими агентами в Таматаве и даже здесь в *Hell Vill'e*.

Наконец, в этом же приказе сообщается, что вчера на пароходе «*Messagerie Maritime*» прибыл сюда тип, говорящий по-русски, блондин с длинными волосами. Он высадился на берег и вошел в какие то сношения с поставщиком эскадры. Ввиду этого адмирал категорически воспрещает впуск на суда кого бы то ни было и предписывает строжайшую бдительность, как днем, так и ночью.

Второй приказ разбирает вероятнейшее положение вещей в бою и согласно с этим предписывает некоторые, конечно общие, инструкции. Адмирал говорит, что японцы, обладая большим ходом, будут держаться на дальней дистанции, ибо к такой силе, которую мы представляем в данный момент, приближаться им не выгодно. В этом же приказе строжайше предписывается беречь снаряды и стрелять, по возможности, только наверняка. О глубокой разумности последнего приказания нечего и говорить, ибо это наше больное место, ограниченность снарядов, пополнять их будет негде до прихода во Владивосток (на транспортах только один комплект), а до прихода туда может быть несколько боев.

Сегодня вечером все офицеры были приглашены к командиру для совещания. Разбирали различные вопросы по всем специальностям относительно мер, которые должны быть приняты в бою. Образцом служил циркуляр комиссии, собравшейся во Владивостоке под председательством Скрыдлова¹⁰⁹, после боя 1-го августа. Хотя там разбирались меры, применяемые к крейсерам «Россия», «Громобой» и «Богатырь» относительно их артиллерии, а также слабых мест, но все-таки этот циркуляр принес нам большую пользу, показав способ защиты различных предметов, имеемых на каждом военном корабле. На нашем совете решено ежедневно на день защищать прожектора угольными мешками и койками, спускать сигнальные фонари Степанова, Ратьера и т. д.; койками же будет защищена и боевая рубка и верхние динамомашинны. По медицинской части предписано иметь 42 ящика с перевязочными средствами во всех местах, где могут быть раненые. Таким образом, легко раненые, вместо того, чтобы идти в операционный пункт и отвлекать докторов от тяжело раненых, будут перевязываться на месте санитарями и возвращаться в строй.

Относительно шлюпок решено: иметь в рострах баркасы и полубаркасы, наполненные водой; мелочь будет выброшена за борт. Шлюпбалки будут повалены, а катера до боя [будут] находиться на срезе, а при начале боя [будут] сброшены за борт. Кроме этих существенных вопросов, разбирали множество мелких, как например, относительно снабжения команды водой, об офицерских вещах и т. д.

Эти два приказа и сегодняшней совет приподняли общее настроение и в кают-компании, по возвращении от командира, начались шумные дебаты. Все эти приготовления указывают на скорый поход. Давно пора, а то застоялись уже здесь.

Вчера, вернувшись с «Кореи», нашел у себя в ящике маленький крестик, с изображением распятого Спасителя, выточенный из какого-то белого камня. Оказалось, что этот крестик, один из многих присланных на эскадру иерусалимским патриархом и освященных на Гробе Господнем. На каждый броненосец пришлось по 25 крестов на команду и по 6 на офицеров. Офицерские крестики разыгрывались по жребию, и один из них достался мне, командные уже решено разместить по кораблю в местах наиболее подходящих, как-то: в башнях, батареях, боевой рубке, машине и т. д.

¹⁰⁸ Сведения о боеготовых японских подводных лодках в тот период были ложными. – Р.К.

¹⁰⁹ Скрыдлов Николай Илларионович (1844–1918). Окончил МКК (1862). Вице-адмирал (1900). Командующий флотом в Тихом океане (1 апреля – 9 мая 1904 г.). – К.Н.

14 января

Вчера, в 8 часов утра снялись с якоря все броненосцы и крейсера: «Алмаз», «Дмитрий Донской» и «Аврора». Вышли в океан для практической стрельбы, стрельба была неважная, зато показала недостатки боевой организации корабля. Так, например, в кормовом каземате, где я находился со своими комендорами, вследствие засыпки моей батареи углем, целик и расстояния получались сразу из трех мест и совершенно отлично друг от друга. Неудивительно поэтому, что снаряды ложились очень далеко от щита, ибо ни я, ни комендоры не знали чему верить: циферблату, переговорной трубе из рубки или носовой передаче?

Хорошо стрелял «Ослябя», который получил сигналом благодарность адмирала. Ну, да и то взять, что у нас не было ни одной практической стрельбы с самого [начала] существования «Орла».

К 7 часам вечера вернулись в *Nosi-Bé* и стали на якорь по новой диспозиции. Мы стоим теперь на месте «Донского». Сегодня с раннего утра погрузка угля баркасами, почему именно баркасами, у нас объясняется тем, что подозрительный тип, прибывший на «*Messagerie Maritime*» объехал 3-х или 4-х немецких угольщиков, почему адмирал боится швартовать немцев у борта военного корабля. Благодаря этому и погрузили за весь день 58 тонн.

На днях среди Нахимовской команды было сильное брожение, смахивающее если не на бунт, то во всяком случае на демонстрацию. Причина та, что команда «Нахимова» с самой России не ела хлеб (только сухари) и свежего мяса. В первом случае не виноват никто, т. к. на «Нахимове» нет хлебопекарни, а во втором бесспорно виноват командир¹¹⁰, который не хотел брать на борт быков, ожидая специального по этому вопросу приказа адмирала, когда же «Нахимов» пришел сюда, то «Киев» предлагал командиру его присылать к нему хлебопеков, т. к. на «Киеве» имеется хлебопекарня. На это командир «Нахимова» ответил, что каждую минуту эскадра может сняться с якоря, и он останется без 4-х человек команды. И Нахимовская команда продолжала есть сухари. Результатом всего этого вышло то, что в один прекрасный день она стала во фронт и, вызвав командира и ревизора, начала требовать хлеба. Вызванный наверх караул не вышел. Говорят даже, что команда кричала: «За борт командира и ревизора». Чем удалось успокоить команду, я не знаю. После этого появился приказ адмирала, который начинается так: «Среди верных царских слуг, на крейсере 1 ранга «Нахимов» появились холуи японские...». Затем адмирал говорит, что когда будут найдены зачинщики, с ними будет поступлено по всей строгости закона, а пока предписываю командиру «Нахимова» арестовать всех ротных командиров, а 4-х фельдфебелей сместить на оклад матросов 2-й статьи.

Факт этот, бесспорно, очень грустный сам по себе, наводит на еще более грустные размышления; хорошо еще, что дело кончилось так благополучно, а повторись оно еще раз – Бог знает, чем еще оно кончится. Дело может дойти до того, что прямо страшно и подумать, а такие ли лишения предстоит нам вытерпеть впереди? Теперь только начинаешь понимать, как тщательно надо было выбирать командиров на нашу эскадру, и к сожалению приходишь к заключению, что есть в нашей эскадре командиры, которые оставляют желать многого.

Однако возмездие не замедлит проявиться над нахимовской командой даже до нахождения виновных и оттуда, откуда совсем оно не ожидалось. Во время хода, вчера, когда эскадра шла на стрельбу, с «Нахимова» упал за борт матрос и, несмотря на принятые энергичные меры к спасению, утонул. Как знать, может быть это и был один из зачинщиков?

16 января

¹¹⁰ Родионов 1-й Александр Андреевич (1854–1906). Окончил МКК (1876). Капитан 1 ранга (1902). Командовал крейсером «Адмирал Нахимов» с 1903 г. После потопления крейсера взят в плен японцами. Убит восставшими матросами в Кронштадте. – К.Н.

В 9 час. 43 мин. утра на эскадренном броненосце «Орел» пятью поросятами стало больше – родила свинья. Целым обществом ходили смотреть на молодое поколение и еле пробились сквозь толпу матросов. Матросов масса. Мерзость ужасная.

17 Января

В 6 час. утра отправился с командой на пароход «*Acilia*» грузить в баркасы уголь. Я знал, что негры торгуют водкой и продают ее команде, а потому все время принимал самые строгие меры, чтобы не случилось сегодня того же, что было вчера (у Сакеллари было масса пьяных матросов и пароходное начальство обвинило их, что они якобы напились ихним вином, украв его из ахтерлюка). Поэтому я не подпускаю близко к борту ни одного негра. Но видно уже судьба моя была такова, что должны были сегодня напиться матросы. Выждав момент, когда я сошел в кают-компанию, чтобы пообедать, несколько мерзавцев купили-таки какую-то сногшибательную жидкость. Жидкость действительно была сногшибательная, т. к. не успел я пообедать, как мне доложили, что есть один пьяный матрос.

Я немедленно пошел на ют и, действительно, в баркасе увидел клевавшую носом фигуру. Последовало приказание обыскать его и одна за другой извлеклись из его пазухи 3 бутылки с какой-то подозрительной жидкостью. Очевидно, он вез это на броненосец для чего и забрался в баркас. Я приказал исполнить его желание, т. е. отвезти его на броненосец и сдать вахтенному начальнику вместе с бутылками. После этого все как будто шло спокойно. Но именно как будто; когда в 5 часов я стал собираться обратно, и вся команда вылезла из трюмов, из нее стали выделяться типики, еле стоявшие на ногах. Нос парохода был страшно высок от воды, спускаться пришлось по штормтрапу, и к тому же, баркас бросало на крупной зыби так, что трезвому было трудно садиться, а не то, что пьяному.

Что мне было делать? Тут вдруг пришла мне гениальная мысль, я приказал унтер-офицеру обвязывать пьяных беседочным узлом и спускать их на баркас, как мешки. Таким образом, благополучно были спущены двое. Третий, некто Племяннов, совался все это время помогать и смешил команду, а меня приводил в бешенство. Наконец я добрался и до него. Но тут он вдруг заартачился и стал сопротивляться вязавшим его людям. Я был взбешен до того, что весь дрожал, и мне стало невероятных усилий сдержаться, чтобы не избить его тут же. Я подошел к нему вплотную и крикнул ему: «Если ты не перестанешь артачиться е... т... м... (в рукописи вымарано. – К.Н.), то я тебя выброшу за борт!» Видно, тон мой был очень решительный и, действительно, в эту минуту я готов был убить его, потому что он сразу замолчал, затем заплакал, опустился на одно колено и сказал: «За борт? Бросайте! Что ж бросайте! Что наша жизнь – тьфу!». Затем вдруг пришел в ярость и стал сыпать такими проклятиями и ругательствами, что волос дыбом становился. Я дал знак спускать его.

Когда он очутился в баркасе и освободился от конца, то схватил громадный пустой анкерок и пустил его в унтер-офицера, но тот увернулся, и анкерок попал в другого пьяного, лежащего пластом на дне баркаса. Этот только приподнял голову и промычал что-то в ответ, а удар был такой, что мог сшибить с ног геркулеса. Видя, что дело заходит далеко, я приказал баркасному унтер-офицеру связать его по рукам и ногам. Когда Прокопенко подошел к нему с ворсой в руках, сидевший с ним рядом машинист вырвал у него из рук ворсу. В баркасе никто не пошевелился, чтобы помочь Прокопенко, которой остановился в нерешительности. А Племяннов уже открыто бранил меня матерными словами, честил командира, честил весь флот. Положение мое было незавидное. А тут еще на мостике собрались пароходные офицеры и с любопытством смотрели, что будет дальше. Надо было принять самые решительные меры.

Меня опять осенила гениальная мысль. Я воспользовался антагонизмом [между] машинной и строевой командами, и т. к. Племяннов был строевой, то я быстро выбрал из остающейся на пароходе машинной команды 4 человек и приказал им немедленно во что бы то ни стало связать Племяннова и положить его под банки, машинисты быстро спустились в баркас, и пова-

лив Племяннова, скрутили ему назад руки, связали их, затем ноги и бросили его под банки, откуда все еще продолжала литься ужасная ругань. Чтобы не подвергаться оскорблениям пьяного матроса, я переменял свое первоначальное намерение сесть в баркас и приказал паровому катеру подать к трапу, затем взяв на буксир баркас, я вернулся на броненосец.

Едва я вышел из катера, как приказано было снова подать катер к трапу, и в него сел командир, отправившийся затем на белый «Орел». Оказалось, что он серьезно заболел в предыдущую ночь, и взамен его пока назначается на завтра (завтра идем в море на стрельбу) Клапье-де-Колонг¹¹¹. В то время как командир садился и отваливал, из баркаса неслась ругань моего Племяннова. Командир только морщился. После командира попало бедному Гирсу. Он стоял на вахте и приказал вынести Племяннова на бак, а тот, услышав это приказание, начал изощряться в ругани над Гирсом.

Завтра подаю рапорт командиру о всем происшедшем. Гире делает то же самое. Это может очень скверно кончиться для Племяннова, но что же делать. Надо же когда-нибудь положить конец таким безобразиям, а то скоро у нас команда превратится в разбойников с большой дороги и будет на офицеров бросаться с ножом.

18 января

Ходили сегодня на стрельбу, сошла удачнее первой, несмотря на то, что погода была скверная: дождь, туман, и на крупной зыби броненосец качало. Мы все в восторге от нового командира. У Колонга спокойствия непочатый край, а мы так отвыкли от спокойных ходовых вахт, благодаря нашему командиру, что прямо было приятно стоять вахту. Он смело прибавлял и убавлял от 10 до 15 оборотов, и несмотря на это не только место наше почти все время сохранялось не хуже, но даже лучше, чем когда Юнг канителил с одним или двумя оборотами, нагоняя или отставая от переднего мателота в продолжение целой вахты. Положим, когда сегодня с 80 оборотов Колонг перешел сразу на малый ход, «Бородино» чуть не въехало нам в корму, и был момент, когда катастрофа казалась неизбежной, но зато он так спокойно сказал: «Самый полный ход вперед», что прямо любо на него смотреть. «Бородино» успел положить руля и отойти чуть влево, а мы вылетели вперед.

Завтра опять с утра на стрельбу.

19 января

Ходили на стрельбу. Стреляли еще лучше, чем вчера.

20 января

Пришел «*Messagerie Maritime*», привез почту. Получил 4 письма. Целый день провел на «Суворове» на дежурстве.

22 января

Вернулся с «Орла» командир.

23 января

Были на берегу. Начинаем совершенно чувствовать себя здесь, как дома. Перед губернаторским домом играла музыка, привлекая гораздо больше негров, нежели офицеров, которые играли в кафешке в карты. День закончился инцидентом. Пьяный матрос с госпитального «Орла» побил прапорщика по механической части с «Урала», причем, разбил ему в кровь всю

¹¹¹ Клапье-де-Колонг Константин Константинович (1859–1944). Окончил МКК в 1878 г. Участник подавления «боксерского» восстания в Китае. Капитан 1 ранга (1903). Флаг-капитан штаба адмирала Рожественского. В 1906 г. приговорен к расстрелу за сдачу миноносца «Бедовый» японцам. Расстрел заменен исключением из службы без лишения чинов. Проживал в своем поместье в Эстонии, затем эмигрировал в Германию. – К.Н.

физиономию. Прапорщик был в форме с погонами, это обстоятельство наводит на грустное размышление. Значит, никто из нас не гарантирован от такого инцидента, ибо, очевидно, офицерская форма не производит на матросов никакого впечатления. Придется ходить с револьвером. Когда же, наконец, будет положен этому конец. Говорят, что виновника не удалось задержать, т. к. он удрал, но зато задержали его товарища, через которого, очевидно, удастся добраться и до героя.

24-го января

Ночью вернулся с «Суворова» Шупинский, бывший дежурным, и рассказал следующий случай. Наш дежурный катер был подан к суворовскому трапу, чтобы отвезти старшего флаг-офицера Свенторжецкого¹¹² на белый «Орел». Сей гробокопатель (как называет Кладо штабных) с важностью проследовал на катер, не только не подав руки Шупинскому, но даже не ответив на отданную честь.

Затем между ними произошел следующий диалог: Шупинский, прикладывая руку к козырьку: «Куда прикажете везти? – «Нагоспитальный "Орел"» – «Разрешите отваливать?» – «Отваливайте».

Шупинский (рулевому): «Заболотный, отваливай на "Орел"».

Свенторжецкий (указывая на штурвал Шупинскому): «На руль, пожалуйста».

Шупинский опешил и переспросил: «Что-о?».

Свенторжецкий: «На руль».

Шупинский: «Нет, на руль я не встану».

Свенторжецкий: «Тогда к трапу».

Шупинский: «Заболотный, к трапу».

Свенторжецкий (после того, как катер снова пристал к трапу): «Можете быть свободными», и после этого отправился на «Орел» один. Шупинский вышел наверх и доложил о всем происшедшем стоявшему тут флаг-капитану, на что тот ответил: «Разберем, разберем».

После этого «Суворов» разделился на два лагеря. Одни, преимущественно штабные, стояли на стороне Свенторжецкого, судовые офицеры – сочувствовали Шупинскому. После этого, вахтенные флаг-офицеры стали делать относительно Шупинского прямо-таки гадости, вызывая его ежеминутно наверх и задавая идиотские вопросы, в роде следующего: «У Вас какой дежурный катер № 1 или № 2, и т. д.». В конце концов, чтобы не бегать взад и вперед, бедный Андрей Павлович принужден был сесть в штурманскую рубку, тут же наверху и сидеть там все время. В заключение всего, Андрей Павлович был отпущен домой в половине 1-го ночи, тогда как дежурный катер с «Нахимова» уволен в 6 часов вечера.

Когда об этом узнали у нас, в кают-компании поднялись шумные толки по поводу зазнавшихся штабных гробокопателей, причем на их головы сыпалось немало проклятий и ругани за действительно гадкий поступок. Начали судить, что делать – решено, в конце концов, послать Свенторжецкому письмо, в котором от лица всей кают-компании показать ему всю некрасивую сторону его поступка и выразить свое порицание. В 2 часа дня уже был получен приказ. Очевидно, Свенторжецкий поставил адмирала на свою точку зрения, ибо приказ гласит, что «мичман Шупинский, находящийся при руле парового катера» и т. д. Кончается приказ так: «Снисходя к молодости Мичмана Шупинского, не предаю его на этот раз суду, а предписываю арестовать на 7 суток с приставлением часового».

¹¹² Свенторжецкий Евгений Владимирович (1865–1905). Окончил МКК (1888). Лейтенант (1895), получал содержание по капитан-лейтенантскому чину (1904). Офицер штаба адмирала Рожественского. Убит в Цусимском сражении. – К.Н.

С этим же приказом прислали и приказ о прапорщике с «Урала». Прапорщик Зайончковский¹¹³, который оказывается также пьян во время мордобития, лишается офицерского звания, исключается из кают-компаний и не увольняется на берег до прихода в русский порт.

Итак, возвращаясь к Шупинскому. Когда получен был приказ, то он уже окончательно утвердил нас в нашем намерении послать Свент[оржецкому] письмо. Больше всех, конечно, горячился Бубнов, который тут же предложил Шупинскому вызвать Свенторжецкого на дуэль по окончании войны, написав ему, однако, об этом тотчас же. В заключение он утешил Шупинского, дав торжественную клятву, что в случай, если Шупинский будет убит на дуэли, то он, Бубнов, заменяет его и также стреляется. После Бубнова должен становиться я, за мной Щербачев и, наконец, Сакеллари. Несмотря на то, что эта мысль пришлась всем по вкусу, ее решено отложить до более подходящего времени, ибо конца войны еще не видно, а мы сами задолго до дуэли можем отправиться к праотцам без благосклонного участия Свенторжецкого, а лишь при помощи какого-нибудь прескверного японского снаряда. Итак, решено послать письмо. После многих совещаний, споров и переделок письмо, наконец, было составлено. Вот оно:

«Милостивый Государь Владимир Евгеньевич.

Кают-компания броненосца "Орел" считает своим нравственным долгом, частным образом, высказать Вам, Милостивый Государь, свой взгляд на Ваш поступок с ее членом мичманом Шупинским, т. е. на случай, имевший место 23-го Января. Вы воспользовались правом старшего, какое Вам давал дисциплинарный устав, и Вашим положением, строго держась на законной почве, но сделали это в невежливой форме и без видимой необходимости для службы, исключительно из личной прихоти.

Находя мотивы вашего всего поступка с товарищеской точки зрения недостойными, кают-компания броненосца "Орел" не может отказать себе в праве осудить его нравственную сторону и считает своим долгом указать, что раз он не был вызван требованием дела, он противоречит сложившимся во флоте традициям товарищеских отношений, безотносительно к старшинству в чине.

Кают-компания эскадренного броненосца "Орел"».

Вся тонкость этого письма состоит в том, что под него никак не подкопаешься. Тут нет ни слова ни про приказ, ни про адмирала, напротив, говорится, что он действовал правильно, т. е. законно, а все-таки не понравится ему это письмо и ох как не понравится, а в особенности не понравится за то, что абсолютно нельзя ни под что подкопаться, даже нет ни одного резкого выражения. Это называется, хоть мягенько, а все-таки по морде, интересно знать, ответит он что-нибудь или нет? Вероятнее, что ничего не ответит. Конечно, скоро об этом будет знать вся эскадра и, без сомнения, все симпатии будут на нашей стороне, ибо уже теперь приходилось слышать сочувствие, с кем бы из офицеров эскадры наши не встречались. Славная у нас кают-компания. Мало найдется кораблей в нашей эскадре, где же так единодушно все встали на защиту своего чуть ли не самого младшего члена, даже Бубнов сегодня за ужином громко провозгласил, что, «пожалуй, наша кают-компания будет лучше генерал-адмиральной». Конечно, никто не вздумал обижаться на это заявление, сказанное от души, и все только рассмеялись в ответ. Даже командир выразил свое сочувствие и одобрил письмо, а Арамис выхлопотал даже у него, чтобы к каюте Шупинского не приставляли часового, на что последовало разрешение.

31 января. *Nossi-Bé*

На другой не день, т. е. 25-го января, мы получили от Свенторжецкого ответ на наше письмо, собственно говоря, получила не кают-компания, а старший офицер. Как человек не

¹¹³ Прапорщик по механической части И.Г. Зайончковский. В официальных списках офицерского состава 2-й Тихоокеанской эскадры о его разжаловании сведений нет. Вероятно, погиб вместе с крейсером II ранга «Урал». – К.Н.

глупый, он вполне резонно рассудил, что гораздо легче иметь что-нибудь и бороться против одного человека, нежели против многих, будь этот один человек хотя бы и старше его в чине. Потому он, т. е. Свенторжецкий обращается исключительно к Арамису, как к председателю кают-компании, и следовательно, как скрепившему наше письмо своим разрешением, а также и одному из обвиняющих его, т. е. Свенторжецкого. В своем письме он говорит, что считает себя оскорбленным совершенно незаслуженными упреками от целого общества офицеров, обвиняет Шупинского в невежливости и в заключение говорит, что т. к. он не допускает частных писем такого содержания от целого общества, то подает начальству рапорт, с просьбой предать его суду посредников.

Вскоре после этого приехал на «Орел» Колонг и беседовал с командиром по этому делу. Он обещал приложить все старания, чтобы потушить дело, пока еще оно не дошло до адмирала. Видно, его старания не привели пока ни к чему, т. к. на другой день после посещения «Орла» было получено от него частное письмо, адресованное командиру, причем, к этому письму был приложен рапорт, поданный ему Свенторжецким. В письме этом Колонг пишет, что он берет на себя задержать рапорт сутки, не подавая его адмиралу, присылает его, т. е. рапорт, нам для прочтения и просит вернуть его не позже суток. В заключение он прибавляет, что если Свенторжецкий не возьмет свой рапорт обратно, то может приключиться большая неприятность как командиру, так и старшему офицеру.

После этого письма Арамис повесил нос, а капитан начал гнуть в обратную и укорял даже Никонова¹¹⁴, что мы послали письмо в то время, как он не советовал. Между тем, последними словами его, когда ему показали наше письмо, были: «Ну, а вот впрочем, делайте, как знаете»! Впрочем, что сделано, того уже не воротишь, да в кают-компании никто не думал отступить. Единственно неприятно было то, что могли пострадать из-за нас Арамис и командир.

После небольшого совещания было решено послать Свенторжецкому ответ на его письмо, адресованное, хотя не кают-компании, а Арамису, но которое является ответом на кают-компанейское письмо. В этом письме кают-компания броненосца «Орел» заявляет Свенторжецкому, что никто не может запрещать или разрешать поступать ему так, как ему заблагорассудится (а в своем письме к Арамису, Свенторжецкий, не прямо говорит, что подаст рапорт, а просит разрешения подать) (Должно быть, он считает это джентльменством высшей марки, все равно, что спрашивать своего врага: «Разрешите вам треснуть в морду!») Затем совершенно резонно дается ему понять, что он несправедливо набрасывается на старшего офицера, ибо не в его власти было воспрепятствовать послать наше письмо, даже если бы он был против этого, ибо как председатель кают-компании он имеет в частных делах лишь свои два голоса, которые могут быть покрыты большинством голосов и, наконец, опираясь на его же слова, что ему в высшей степени неприятно возникновение глухой борьбы на эскадре в такое время, кают-компания предлагает ему путем личных объяснений дойти до какого-либо результата в ту или другую сторону.

Предложение было принято, и в один прекрасный день Гире поехал на «Суворов» объясняться. Объяснение было очень долгое и результатом его [стало] следующее: Гирсу удалось доказать ему, что он поступил с Шупинским невежливо и Свенторжецкий согласился или извиниться перед Шупинским, или дать ему удовлетворение, смотря какое требование он ему предъявит. Итак, с этой стороны вопрос исчерпан. Теперь остается другой еще инцидент, который также надо было уломать, это оскорбление Свенторжецкого всей кают-компанией «Орла».

Свенторжецкий требует, чтобы кают-компания перед ним извинилась, это бы еще ничего, можно было бы устроить, написав ему так: по получении извинения Вашего перед Шупин-

¹¹⁴ Правильно – Никанов 1-й Иван Владимирович (1870–1957). Окончил МКК (1891). Лейтенант (1896). Минный офицер 1 разряда. Старший минный офицер «Орла». В Цусимском сражении легко ранен. Участник Первой мировой войны, капитан 1 ранга (1913). В эмиграции во Франции. – К.Н.

ским, кают-компания считает себя удовлетворенной и в свою очередь приносит свое искреннее сожаление и извинение за причиненные Вам в письме от такого-то числа неприятности. Но дело в том, что Свенторжецкий непременно настаивал на том, чтобы в извинительном письме не было ссылки на Шупинского, ибо он считает полученное им оскорбление совершенно особым и ничего общего не имеющим с делом Шупинского. Очевидно, он хочет, чтобы у него в руках был документ, ставящий нас в очень некрасивое положение. Вот, мол, вся кают-компания перед мною извиняется в том, что поступили относительно меня бестактно и глупо, с этим уже не может согласиться наше самолюбие. Несмотря на все старания Гирса убедить его, что это невозможно, тот стоял все время на своем. Так Гире и приехал обратно, покончив с одним делом, но не подвинув другое не на йоту.

В кают-компании предложение Свенторжецкого возбудило только смех. Однако к чему-нибудь да надо было прийти. Однако пока мы еще не пришли ни к чему, т. к. нас отвлекло в сторону другое дело, более веселое и приятное. Решено в воскресенье пригласить с белого «Орла» несколько сестер и провести денек в женском обществе, которого мы были лишены с лишком 5 месяцев. С «Бородино» попросили музыку, закатали на славу обед и превесело провели время, чему немало способствовало также очень приятное пение сестры Клэм. Голос не сильный, но очень мягкий. Принимая во внимание еще и то, что кроме матросской ругани (да и офицеры не очень-то отставали) ничего за 5 месяцев мы не слышали, станет вполне понятно, что все пришли в дикий восторг, когда в нашей кают-компании, убранной тропической зеленью (тоже вещь давно не виданная) зазвучал женский сопрано.

Наконец, сегодня было послано Шупинским письмо Свенторжецкому и сейчас получен от него ответ. Содержание его неизвестно, т. к. Шупинский в дозоре и письмо лежит нераспечатанным. С этим же ответом получена небольшая записка от него же Бирсу, в которой он просит кают-компанию дать ему ответ решительный завтра вечером по постановке на якорь (завтра уходим на эволюции). Но так как наш ответ зависит от содержания письма, полученного сейчас Шупинским, то решено обсуждение вопроса отложить пока до его возвращения, т. е. до завтрашнего утра.

4 февраля

Действительно, сейчас же по постановке на якорь был послан Свенторжецкому ответ, содержание которого мне неизвестно, ибо я был на дежурстве и оставался все время ухода эскадры в море здесь. Потом только по возвращении на броненосец я узнал подробности. Оказалось, что письмо к Шупинскому заключало в себе извинение в самой вежливой и корректной форме. Наше же письмо к нему было очень неопределенное, т. е. оно хотя и не заключало в себе формальной ссылки на извинение перед Шупинским, но также и не было формальным извинением, а так, что-то среднее. В этот же вечер был получен ответ, обрадовавший и отчасти удививший всех. Письмо опять было адресовано на имя старшего офицера и заключало в себе приблизительно следующее:

«Милостивый Государь, многоуважаемый Константин Леопольдович!

Благодарю Вас за то письмо, которое я получил сегодня тотчас же по постановке на якорь от кают-компания броненосца «Орел». Спешу Вас уведомить, что все документы, как и письма, относящиеся к возникшему между нами делу, мною уничтожены. Твердо уверен, что отныне между нами упрочатся товарищеские отношения и никогда больше не возникнет такой переписки, не только в такое тяжелое время как теперь, о котором, может быть, эскадра и не помышляет (на что он намекает – неизвестно), но и во время глубокого мира. Прошу Вас передать кают-компанию мои уверения в совершенном уважении.

Уважающий Вас и преданный лейтенант Свенторжецкий».

Нечего греха таить, что у нас все сильно обрадовались такому благополучному исходу довольно грязного дела, в которое мы попали. Этот же день, т. е. 1 февраля, ознаменовался

приходом «Олега», «Изумруда», «Риона», «Днепра» и двух миноносцев – «Грозного» и «Громкого». Они еще в море встретились с нашей эскадрой и по приказанию адмирала прямо после громадного перехода приняли участие в общих маневрах. Вечером все вместе вернулись на якорную стоянку. На другой день все пошло по-старому. Кажется, конца не будет стоянке в Носси-Бе. Почти каждый день кто-нибудь да умирает, и то и дело видишь отваливающий от госпитального «Орла» миноносец с приспущенным флагом. Это дежурный миноносец идет в море хоронить покойника, и вслед за ним с судов торжественно несутся по рейду стройные звуки «Коль Славен». Грустное зрелище.

Nossi-Bé. 2-го Марта

Давно не брал в руки пера и не дотрагивался до своего дневника. Да и что было записывать, жизнь наша также в высшей степени однообразна. Одни и те же ученья, редкие выходы в море на стрельбу и на эволюции и, наконец, последнее время бесконечные погрузки угля. Таскали нашего бедного брата – мичмана с транспорта на транспорт и в заключение, как последний аккорд, мы 2¹/₂ дня грузили уголь у себя, приняв около 2600 тонн. Такого количества угля еще никогда не было на нашем броненосце. Что ж делать, приказано взять и взяли, и я уверен, что если бы приказали взять 3000, взяли бы и 3000.

Небольшим развлечением для меня явился как-то суд особой комиссии, назначенной на нашем корабле, под председательством Юнга. Добровольский предложил мне и Сакеллари быть делопроизводителями суда, на что, конечно, мы охотно согласились, так как, во-первых, предстояло интересное нахимовское дело о бунте из-за сухарей, а во-вторых, как для меня, так и для Сакеллари, представляла интерес уже и самая процедура суда, ибо как мне, так и ему приходилось впервые присутствовать при решении человеческих судебных, а тем паче принимать в нем участие. Вскоре, однако, выяснилось, что делопроизводитель нужен только один, а не двое, и один из нас должен был остаться за флагом. Мы бросили жребий, который, к моему огорчению, пал на доктора Ватсона (новейшие клички: я – Шерлок Холмс, а Сакеллари – доктор Ватсон, почему – неизвестно). Я тем более был огорчен, что дело должно было слушаться при закрытых дверях и поэтому остаться в тайне. Однако вскоре я утешился и думаю, что для этого постарался Добровольский, т. к. я был назначен дежурным офицером и имел право присутствовать на суде. Положим, что обязанность моя была не из особенно лестных, ибо она заключалась только в вводе и выводе подсудимых и свидетелей, но я не обращал на это внимания и очень был доволен своим назначением. Первое время в кают-компании надо мной подшучивали, называя то Держимордой, то Свистуновым, но, видя, что я и на это не обращаю никакого внимания, перестали.

Ровно в полдень раздался с нашего корабля пушечный выстрел и на грот-брам-стеннге взвился гюйс. Это обозначало, что началось заседание суда особой комиссии. Подсудимых было 5 человек, обвинявшихся: четверо – в том, что не расходились из фронта и кричали «хлеба, хлеба», а пятый в том, что громко произнес фразу: «Командира и ревизора следует придушить». Свидетелей было человек 5–6 офицеров с командиром Родионовым во главе и 8 человек нижних чинов. Суд начался. Место – адмиральская столовая. За длинным столом посредине сел командир. По одну сторону его Лейтенант Храповицкий¹¹⁵ и Никонов, по другую – Саткевич и Богданов¹¹⁶. За маленьким отдельным столиком сидел Сакеллари, а рядом с этим столиком сиротливо на стуле примостился я.

¹¹⁵ Храповицкий Николай Сергеевич (1868–1904). Окончил МКК (1889). Лейтенант (1895). Состоял в Гвардейском экипаже. Вахтенный начальник броненосца «Император Александр III». Погиб в Цусимском сражении. – К.Н.

¹¹⁶ Богданов 1-й Николай Иванович (1870–1905). Окончил МКК (1891). Лейтенант (1896). Минный офицер 1 разряда. Старший минный офицер броненосца «Князь Суворов». Погиб в Цусимском сражении. – К.Н.

Проговорив обычную фразу: «Объявляю заседание суда открытым», после чего все сели, председатель приказал ввести подсудимых. Когда вслед за приходом подсудимых, прочитав им, в чем их обвиняют, председатель спросил, признают ли они себя виновными, все отвечали, что не признают. Тогда началась скучная история: записывание имени, отчества, фамилии, вероисповедания и т. д. Затем введены были мною свидетели и перед стоявшим тут же аналоем начали принимать присягу, причем, я вздохнул облегченно, когда они кончили, ибо наш о. Паисий¹¹⁷ не читал, а прямо выжимал из себя слова присяги, которые за ним повторяли все свидетели. Когда присяга кончилась, все свидетели были удалены, кроме командира «Нахимова» капитана 1 ранга Родионова, который, подходя к столу и стоя навытяжку, отвечал на те же вопросы, которые задавали и подсудимым, т. е. о имени, фамилии, летах и т. д., после чего начал пространный рассказ о происшедшем.

Мне было жалко смотреть на старика, который стоял навытяжку, тогда как перед ним сидели лейтенанты и даже мичмана. Допрос свидетелей продолжался более 3-х часов и видимо всех утомил. Из свидетельских показаний я вынес следующее впечатление: преступность ни одного из подсудимых не была доказана. Фразу «командира и ревизора следует придушить» слышал лишь один вахтенный мичман, другие же свидетели показали, что они слышали фразу: «Командиру и ревизору следует это внушить». О присутствии во фронте двух из обвиняющихся в крике «хлеба, хлеба» не показал никто, а против двух других показали лишь боцмана, сказавшие, что они узнали их голоса во фронте. Это довольно сомнительно, ибо очень трудно из 600 человек различить отдельно чьи-либо [голоса]. Итак, когда суд приступил к составлению приговора, у него имелись вышеизложенные данные. К этому времени, как подсудимые, так и свидетели были удалены из залы суда. Вышел и я с Ватсоном, т. к. и мы не имели права присутствовать при составлении приговора.

Я с большими интересом ждал конца совещания, которое продолжалось довольно долго, и лишь в 6-м часу я получил приказание ввести подсудимых и пропустить всех желающих, ибо приговор читается при открытых дверях. Когда введены были подсудимые, все встали и председатель начал читать краткий приговор. Все пятеро обвиняются в оном же, в чем обвинялись и до суда, причем, применяя законы военного времени по статье такой-то и такой-то, первый, т. е. обвинявшийся в произнесении фразы: «Командира и ревизора следует придушить», приговаривается к аресту на 7 недель на хлеб и на воду. Затем следующие двое, против которых не показал никто из свидетелей, за недостаточностью улик считаются по суду оправданными, а двое последних, против которых показали боцмана, что слышали их голоса, приговариваются к лишению всех прав состояния и ссылке в каторжные работы на 4 года каждый.

Этот последний приговор меня ужасно поразил: я считал первого, предлагавшего так просто поступить с ревизором и командиром, гораздо более виновным, чем эти двое последних и заслуживающих сугубого наказания, а оказалось наоборот. Подсудимые выслушали приговор довольно равнодушно, чему, впрочем, немало помогло то обстоятельство, что они очень мало поняли из того, что им читали. Так, например, когда они вышли назад, и я за ними их проводить, то приговоренные к каторжным работам обратились ко мне с вопросом, как, мол, это понять: сначала оправдали, а потом приговорили к каторжным работам. Я чувствовал себя очень скверно и, запинаясь, объяснил им, что оправданы первые двое, а они и не думали быть оправданными, вслед за этим я поспешил ретироваться, ибо мне теперь уже была очень неприятна моя обязанность. Гюйс спустили, и подсудимые вскоре разошлись по своим карцерам, не исключая и оправданных, не могущих быть выпущенными до утверждения приговора адмиралом.

Этот день внес некоторое разнообразие в нашу жизнь, а затем снова потекли скучные, жаркие до полного изнеможения, дни. Раза два-три в воскресенье приглашали сестер и устра-

¹¹⁷ Судовой священник «Орла». – К.Н.

ивали обед с музыкой, приглашенной с «Бородино». Еще реже ездим на берег. Пришел на днях «Иртыш» и вместо ожидаемой громадной почты привез несколько жалких писем. В последние дни из России стали приходить скверные слухи. Из разных источников узнавались подробности громадных беспорядков.

Из Маньчжурии вести были еще хуже, а в последнее время говорится о полном поражении Куропаткина. На эскадре все как-то приуныло. Как вдруг по ней прошел словно электрический ток: все встрепенулось, «на днях уходим», пронеслось как молния по эскадре и апатии как не бывало. Деятельная приемка материалов, спешная погрузка угля, все, действительно, указывало на скорый уход. И вот, наконец, сегодня это «на днях» превратилось в завтрашний день, в чем уже нет никакого сомнения, ибо был сигнал по всей эскадре: «Завтра к полдню иметь разведенными пары». На продолжительность же нашего похода указывает приказание «отвязать сети». Итак, уходим. Что заставило адмирала принять, наконец, это решение, неизвестно. Говорят, что он получил из России разрешение действовать по собственному усмотрению, но я думаю, что просто ввиду скверного положения на сухопутном театре войны, адмирал спешит прийти во Владивосток до осады его с суши, как бы там ни было, во всяком случае, уходим. Слава Богу!

3 марта

Сегодня счастливый день. Наконец-таки покинули очертевший Носси-Бе. В 2 часа 30 минут дня на «Суворове» взвился сигнал «сняться с якоря» и через 5–10 минут вся масса кораблей уже медленно выползала из рейда, занимая свои места в походном строю. Вечером, когда стемнело, от одного края горизонта до другого потянулся ряд огней, целый город, да и только. Интересно перечислить идущие корабли, – это, наверное, единственный пример со времени существования парового флота, совместное передвижение такого громадного количества кораблей. Итак, в данный момент в строю находятся эскадренные броненосцы: «Князь Суворов», «Александр III», «Бородино», «Орел», «Ослябя» (флаг Фелькерзама), «Сисой Великий», «Наварин»; крейсера 1 ранга: «Нахимов», «Олег», «Аврора», «Дмитрий Донской», «Светлана»; крейсера 2 ранга: «Алмаз» (флаг Энkvиста), «Жемчуг», «Изумруд»; «экзотические» крейсера: «Рион», «Днепр», «Кубань», «Терек», «Урал»; миноносцы: «Бедовый», «Буйный», «Бравый», «Быстрый», «Блестящий», «Бодрый», «Безупречный», «Грозный», «Громкий»; транспорты: «Анадырь», «Иртыш», «Китай», «Корея», «Князь Горчаков», «Метеор», «Юпитер», «Меркурий», «Киев», «Владимир», «Воронеж», «Ярославль», «Тамбов»; мастерская «Камчатка»; буксирный и спасательный пароход «Русь»; госпитальное судно «Орел», да еще пароход-рефрижератор Гинсбурга – итого 46 вымпелов. А как подумаешь, что из этих 46 судов и десятка не наберется страшных для японцев, как-то обидно становится.

Индийский океан. 4 марта

В ночь на сегодня с «Киева» получена была телеграмма, что матрос бросился в воду и утонул. Около полудня обогнули северную оконечность острова Мадагаскара и легли на НО 69°. Курс ведет прямо к Малакскому проливу, но рандеву еще адмирал не показывал. Часа в 3 дня с «Жемчуга» упал за борт матрос. Очень быстро была опущена двойка, за двойкой вельбот и матрос был выловлен. Погода тихая, зыбь.

Индийский океан. 8-го Марта

Сегодня с раннего утра эскадра застопорила машины для погрузки угля. Вещь небывалая – погрузка угля громадной эскадрой среди океана, да еще Индийского океана! Англичане, наверное, рты разинут, когда узнают про этот фокус. Итак, эскадра остановилась, и к кораблям стали подходить заранее назначенные транспорты. Нам и «Бородину» достался «Китай». Погрузка производилась баркасами и, несмотря на крупную зыбь, шла довольно быстро: мы

грузили приблизительно 17–18 тонн [в час], «Бородино» также, а «Александр» и «Суворов» умудрились более чем по 20 тонн [в час]. Конечно «Бородино» и «Орел» своевременно получили [сигнал] «АНУ» («адмирал изъясняет свое особенное неудовольствие») за скверную, по мнению адмирала, погрузку, но мы были довольны и этим, тем более, что у нас работал только один паровой катер, ибо другой был неисправен. За день было нами погружено 149 тонн, «Бородино» – 189; «Александр» – 240. Перед самым концом погрузки у нас случилось несчастье: у борта «Китая» сорвавшийся со шкентеля мешок с углем упал на матроса, конечно, упавшие с высоты 2–3 саж. 6 пудов сделали свое дело и матрос, окровавленный и без чувств, свалился на дно баркаса. В это время я подошел на паровом катере и, увидев кучку людей над лежащим матросом, осведомился, в чем дело. Мне рассказали о происшедшем, причем, на мой вопрос, что у него повреждено, ответили, что поломок никаких нет, но что, наверное, сильно повреждена голова, т. к. она была в крови. Я распорядился немедленно перенести его на паровой катер, причем, приказал тащить его за руки и за ноги и особенно осторожно обращаться с головой, когда я привез его на броненосец, оказалось, что голова у него только ушиблена, но зато сломана нога. При этом известии я с горечью вспомнил, как бесцеремонно обращались с его сломанной ногой, оберегая невредимую голову.

В 4 часа дня поднят был сигнал: «Окончить погрузку угля и поднять шлюпки».

Очень оригинальное и вместе с тем красивое зрелище представляла сегодняшняя погрузка угля: от горизонта до горизонта разбросались корабли эскадры и между ними шныряли паровые катера с баркасами и полубаркасами на буксире, то подымаясь, то совсем скрываясь за громадной океанской зыбью. И такими жалкими и мизерными казались эти создания рук человеческих на мощной груди океана, которая, казалось, дышала, образуя громадную медленно катящуюся зыбь. Через час эскадра шла уже в своем походном порядке, прежним курсом NO 69°. Часов в 7 получена с «Суворова» телеграмма: ««Алмаз», соберите транспорты, вблизи находятся чужие крейсера». Попозже получена другая телеграмма, менее приятная, чем предыдущая, а именно: ««Орел» все время держался очень далеко от транспорта, требую, чтобы в следующий раз отходили не дальше 2-х кабельтовых. Внушите офицерам и команде, что стыдно быть всегда хуже всех». Последняя фраза была в особенности нам неприятна, тем более, что в медленной погрузке угля были виноваты все, кто угодно, но только не офицеры, всегда идущие очень охотно навстречу всякому улучшению и новой организации. Вся вина исключительно падает на старшего офицера, который, не делая сам абсолютно ничего, терпеть не может, когда начинают проявлять усиленную деятельность офицеры, и не только не помогает им, но даже выдумывает всевозможные препятствия. Конечно, нарвавшись несколько раз на неприятность, махнешь на все рукой и сам перестаешь что-либо делать.

Индийский океан. 11 Марта

Опять с утра погрузка угля. Погрузка 246 тонн, т. е. почти на сто тонн больше прежней погрузки и больше всех остальных судов, исключая «Бородино», которое на несколько тонн перешибло нас. В 5 час. опять повернули дальше. Курс NO 75°.

Индийский океан. 13-го Марта 1905 г.

Именины Добровольского. Наверху дует если не шторм, то во всяком случае очень свежий ветер. Временами идет дождь. Небо в тучах. А у нас в кают-компании весело и уютно. На столе синим огнем пылает жженка, лампочки почти все потушены, так что в кают-компании темно и временами лишь вспыхивающее синее пламя освещает фантастическим светом серьезные лица специалистов по приготовлению жженки – Павлинова и Славянского, нагнувшихся над самой ендовой. Весь наш репертуар уже спет, и мы ждем лишь сигнала от приготовляющих жженку, чтобы, когда ее начнут заливать шампанским, диким плясом вокруг стола завершить музыкально-вокальное отделение и тогда уже приступить к чарочке. Наконец, над

ендовой высоко поднимаются с двух сторон две бутылки шампанского, тушится последняя лампочка, мы беремся за руки, образовав вокруг конца стола полукруг и при фантастическом свете догорающей, под потоком шампанского, жженки, под бурные звуки канкана начинается пляска диких, продолжающаяся до крайнего изнеможения, до последней вспышки синего огня. После этого сразу зажигаются все люстры, кают-компания заливается потоками света, и вы уже видите поднос, уставленный бокалами с дымящейся жженкой. Имениннику чарочка!

16-го Марта

Вчера и сегодня погрузка угля. Вчера приняли 275 тонн за тот же промежуток времени, что и раньше; сегодня 221, потому что грузили только до 2-х часов. В 3 часа дня пошли дальше. Курс чистый О. Идем по параллели 2' южной, почти что по экватору.

17-го Марта

Сегодня легли на NO 80° прямо на Малаккский пролив.

21-го Марта

Опять погрузка угля. Это уже последняя до места якорной стоянки, причем погружено броненосцами нашего [типа] до 1800 тон[н], с таким расчетом, чтобы к приходу в Малаккский пролив батарея была очищена. С утра чувствовал себя довольно скверно и когда в 11 час. пошел на смену Шупинскому, меня начало укачивать. Часам к 2-м я почувствовал себя настолько скверно, что попросил ревизора¹¹⁸, который грузил на броненосце, поменяться с ним местами. В то время, как я с ним переговаривался, катер стоял борт о борт с баркасом, а одна нога моя была на самом буртике катера. Вдруг я почувствовал такую сильную боль в ступне, что вскрикнул и схватился за ногу. Качнувшимся баркасом так придавило мне ногу к катеру, что первое ощущение было таково, как будто у меня уже не существует, по крайней мере, трех пальцев. Когда на броненосце уже снял сапог и осмотрел ногу, то дело оказалось сущими пустяками. Были слегка раздавлены два пальца, и из-под ногтей сочилась кровь. Погрузка окончилась в 3 час. Погрузили 291 тонн.

22-го Марта

Наконец, на 20 сутки перехода, был поднят сигнал, объявляющий рандеву, идем в Камран, бухту в 200 мил[ях] севернее Сайгона.

Вечером старший доктор читал в кают-компании лекцию о подаче первой помощи на месте ранения, до того как раненого принесут на перевязочный пункт. Тут же демонстрировались жгуты и бинты. Конечно, после лекции г[опода] офицеры начали практиковаться в наложении повязок, причем были выдумываемы самые невозможные места ран.

Сейчас получилась с «Терека» телеграмма командующему эскадрой, такого содержания: «Команда, не расходясь из фронта, требовала смены старшего офицера. Старший офицер просит о немедленном списании. Команда не права». Ответная телеграмма адмирала гласит: «Разжаловать фельдфебелей в матросы 2 статьи. Будет назначено судебное следствие». И это накануне встречи с неприятелем! Не угодно ли идти с такой командой в бой! Сегодня в первый раз взяли транспорты на ночь внутрь эскадры, т. е. между двумя колоннами броненосцев.

Малаккский пролив. 23 Марта

¹¹⁸ Бурнашев Степан Николаевич (1876 – после 1926). Окончил МКК (1899). Лейтенант (1904). Ревизор «Орла». Вскоре после Русско-японской войны уволился в запас. Участник Первой мировой войны, старший лейтенант. Участник Белого движения. Эмигрировал во Францию. – К.Н.

Сегодня около полудня вошли в Малаккский пролив. Изредка очень далеко справа показывается берег и снова пропадает, как только горизонт начинает туманиться. Это синеют горы Пулавее. Идем 10-узловым ходом с транспортами в середине. В 3 часа миноносцы отделились и пошли самостоятельно.

Вечером, около 8 часов у нас лопнула паропроводная труба у одного из котлов. Пришлось выйти из строя и застопорить машину. К счастью, дело обошлось без человеческих жертв – ибо кочегары быстро успели выскочить. Повреждение быстро было исправлено, и мы пошли дальше.

24 Марта

Снова чувствуется близость земли, вода приняла совершенно иной цвет – зеленоватый, тогда как океанская вода синяя. Стало гораздо жарче. Зато пролив – как зеркало. Раза два-три налетали сильнейшие шквалы с таким проливным дождем, что идущего впереди нас в 2-х кабельтовых не было видно. Мимо прошли несколько пароходов; навстречу попадает много плавающих корчаг и даже целых стволов. Вначале пылкая фантазия в каждой корчаге видела подводную лодку, но, в конце концов, [фантазия] успокоилась, и на них никто уже не обращал внимания. Есть возможности минной атаки. По сигналу адмирала прислуга спит у орудий. Третью офицеров бодрствует.

Китайское море. 26 марта

Около 3-х часов дня прошли Сингапур и вышли из Малаккского пролива. Когда мы проходили Сингапурский рейд, нам навстречу вышел небольшой пароходик с русским консулом на борту. Пароходик держал сигнал: «имею почту лично для адмирала». К нему был послан миноносец «Бедовый», принял бумаги и на словах узнал существенные новости. Отвезя бумаги адмиралу, командир «Бедового» Баранов, пройдя вдоль фронта броненосцев, объявил следующее: «Японский флот находится у острова Борнео. Куропаткин сменен, назначен Линеви́ч». Вечером получилась телеграмма, адресованная на «Алмаз» и «Ослябя» от командующего эскадрой, следующего содержания: «Для адмирала лично: японский флот находится у острова Борнео, острова Лабуан. Миноносцы и крейсера у острова Натун, вчера могли узнать о нашем движении».

27 Марта

Часов в 8 вечера с «Олега» передали семафором: «Подробные новости: весь японский флот стоит на севере Борнео. Пять подводных лодок ждали нас у маяка Малакка. Небогатов¹¹⁹ 22 вышел из Джибути, командующий армией Линеви́ч, Куропаткин командир 1-й Манджурской армией. Армия отступила за Телии¹²⁰. Вслед за этим получена телеграмма от командующего эскадрой Энквисту: «При встрече с главными силами неприятеля пришлите “Олега” и “Аврору” помочь броненосцам. Вы с “Алмазом”, “Дмитрием Донским”, “Рионом”, “Днепром” и вторым отделением миноносцев защищайте транспорты. Старайтесь держаться на одном курсе с эскадрой, чтобы впоследствии соединиться с броненосцами». Времена становятся тревожные. Последние дни готовимся к бою. Убираем сверху уголь, снимаем все дерево прочь, защищаем важные места сетями, стальным тросом и т. и. Моя батарея уже готова. Офицеры укладывают свои вещи в сундуки и убирают их вниз в места, защищенные от снарядов, дабы

¹¹⁹ Небогатов Николай Иванович (1849–1922/34?). Окончил МКК (1869). Контр-адмирал (1901). Командующий 3-й Тихоокеанской эскадрой. В Цусимском сражении принял командование после ранения Рожественского. Сдал остатки эскадры 15 мая 1905 г. После возвращения из плена отдан под суд, приговорен к смертной казни с заменой десятью годами заключения в крепости. Помилован после двух лет заключения. Умер в Москве в 1922 г. По другим данным, умер в Крыму в 1934 г. – К.Н.

¹²⁰ Сведения о пребывании всего японского флота севернее о. Борнео были ложными. – Р.К.

не остаться голым, если останешься живым; в кают-компании снимают зеркала. Впечатление такое, как все перебираются на другую квартиру.

30 Марта

Сегодня адмирал выкинул номер, поразительный по своему нахальству и лихости. На носу у неприятеля стала эскадра грузиться углем баркасами. Каждую минуту мог показаться неприятель и вступить в бой, и тогда, пожалуй, пришлось бы пожертвовать своими шлюпками. К счастью, этого не случилось, и погрузка благополучно окончилась в 3 часа дня. Мы погрузили 254 тонны. Непонятно только то, что адмирал вздумал грузиться перед самой якорной стоянкой. До Камрана остается 67 миль. Единственное объяснение, которое можно дать этому загадочному случаю, это желание адмирала прийти туда задолго до темноты, дабы успеть всей эскадре втянуться и стать на якорь засветло. Госпитальный «Орел» ушел позавчера в Сайгон. На борту «Орла» ушел Семенов¹²¹, бывший старший офицер «Дианы». Поэтому поговаривают, что «Диана» соединится с нами, что-то трудно этому поверить.

7-го Апреля. Камран

С приходом сюда началась такая страда для нас – мичманов, что не было даже времени раскрыть дневник. Теперь жизнь начинает понемногу течь регулярно, как всегда на якоре, и есть более или менее определенные часы свободного времени, 31-го Марта, ранним утром подошли мы к самому входу в Камран и, выслав в бухту минные катера для исследования рейда и расстановки вех на местах стоянки судов, сами стали грузиться углем, чтобы не терять времени даром. Под вечер послали в бухту транспорты, а сами остались крейсировать у входа на ночь, ибо эскадра в этот день все равно не успела бы втянуться туда же и стать на якорь засветло.

Утром 1-го Апреля, после 29-ти суточного перехода стали на якорь. Бухта Камран очень удобна для стоянки не только всей нашей эскадры, но если бы эскадра была в 10 раз больше и то места хватило бы всем и еще осталось бы много. Она представляет из себя двойной громадный залив, окруженный со всех сторон довольно высокими горами, спускающимися прямо к воде, почему даже самым большим судам можно становиться очень близко от берега. В первую бухту, поменьше, с моря ведут два прохода – широкий и узкий, а из этой уже бухты, третий проход ведет в большую, совершенно уже защищенную от всяких ветров, зыби и тому подобной прелести. В эту большую вошли транспорты, а броненосцы и крейсера остались в маленькой, чтобы при первой надобности выйти быстро в море. Одним словом, лучшей стоянки нам и не придумать.

Придя сюда, мы сразу расположились и стали распоряжаться здесь, как у себя дома. Первым делом, маленький, опасный для нас проход загородили боном. Для этой цели прибуksировали туда все боты с добровольцев, расставили их в самом узком месте пролива через равные промежутки в ряд и, затем, протянули от одного бота до другого швартовные цепи, принайтывив их концы к скалам на берегу. После этого у самого пролива поставили «Жемчуга» и пролив сделался для нас безопасным. В большом проливе (нельзя же его запереть боном) организовали следующую дозорную службу: днем выходит в море крейсер и крейсирует у входа, заходя в соседние бухточки и осматривая их. По ночам же выходят миноносцы (по 4 в ночь), которые крейсируют уже у самого входа. Еще ближе, уже в самом проходе, стоят миноноски, в количестве половинного числа имеемых на эскадре минных катеров. В безлунную ночь будет высылаться другой крейсер, который с первым образывает световую преграду. При такой орга-

¹²¹ Семенов Владимир Иванович (1867–1910). Окончил МКК (1887). Капитан 2 ранга (1904). Был старшим офицером крейсера 1 ранга «Диана», прорвавшегося из Порт-Артура. Вернулся в Россию и участвовал в походе 2-й Тихоокеанской эскадры в качестве офицера штаба. В Цусимском сражении ранен. По делу о сдаче миноносца «Бедовый» был оправдан. В отставке с чином капитана 1 ранга (1907). Автор ряда романов, статей, стихотворений, переводов с японского. – К.Н.

низации дозорной службы внезапная, а следовательно и удачная атака японских миноносцев немислима, и в этом отношении мы спокойны. Усиленная бдительность и готовность эскадры к отражению минной атаки, однако, не ослаблена.

На другой же день нашего прихода началась наша страда – погрузка угля. Принять должны 1900 тонн, т. е. столько, чтобы хватило до Владивостока, ибо больше остановки не предполагается, ввиду того, что батарею заваливать углем теперь нельзя, решено на общем совете засыпать кают-компанию. Мы же перебрались в адмиральское помещение. Ревизор отправился на берег. Здесь есть небольшой поселок, в котором живут два-три европейца и столько же, приблизительно, десятков аннамитов.

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.