

● ПО КУРСУ ПОСЛЕДНЕЙ ЭСКАДРЫ

08.05.2013

У моряков не принято на вопрос о времени возвращения в порт приписки отвечать прямо. Мол, не столько-то – и точка. Отвечают уверенно, но уклончиво: предполагаем прийти тогда-то. Что ж, не будем злить океанскую стихию. Возвращение барка «Седов» из кругосветного плавания в Петербург ожидается в конце июля 2013 года. Но большая часть плавания уже позади, и говорить об этом можно, не оглядываясь на приметы и суеверия. Вот мы с Никитой Кузнецовым, кандидатом исторических наук, ведущим научным сотрудником Отдела военно-исторического наследия Дома русского зарубежья им. А. Солженицына, и не оглядывались.



Учебное парусное судно
«Седов». Фотография В.
Василевского

– Никита Анатольевич, кругосветка барка «Седов» началась в мае прошлого года. Вы ограничились участием в переходе из Владивостока в Гонконг. То есть находились на борту месяца. Так получилось или тому есть особая причина?

– Кругосветное плавание учебного парусного судна «Седов» посвящено 1150-летию российской государственности. Но часть маршрута, именно та, которую мне довелось пройти на борту барка, – это своеобразная дань памяти последней из эскадр Русского флота, покинувших родные гавани в результате Гражданской войны. Хотя, нужно отметить, основная задача плавания – обеспечение практики курсантов учебных заведений Росрыболовства. Моя командировка на «Седов» связана с проектом Дома русского зарубежья «1922 год. Дальневосточный исход». В октябре 2012 года исполнилось девяносто лет с момента эвакуации русских войск и кораблей Сибирской флотилии с Дальнего Востока. Это знаковая дата для истории России и русского зарубежья, и мы не могли пройти мимо нее. Была организована выставка, круглый стол, в котором участвовали специалисты из Москвы, Петербурга,

Хабаровска. Приезжал из австралийского Брисбена сын русского морского офицера Сибирской флотилии – мичмана Бориса Лабзина – Игорь Борисович Лабзин. Эта научно-просветительная работа получила некоторый резонанс, и мы решили расширить программу за счет проведения ряда мемориальных мероприятий. Благодаря поддержке Дальневосточного федерального университета выставку показали в двух музеях Владивостока – Учебно-научном музее Дальневосточного федерального университета и Приморском государственном музее им. В.К. Арсеньева. А руководство Росрыболовства и Мурманского государственного технического университета, которому сегодня принадлежит барк «Седов», поддержало нашу идею разместить выставку на борту парусника. По той причине, что один из этапов кругосветки во многом совпал с маршрутом, по которому уходила из России Сибирская флотилия адмирала Старка в 1922-1923 годах. На «Седове» я вместе с выставкой дошел до Гонконга, откуда путь лежал в Шанхай – одну из ключевых точек событий 1923 года и один из главных центров восточной ветви русского зарубежья.

– Прежде чем углубиться в историю начала XX века, расскажите об очевидном герое проекта – паруснике «Седов».

– Это уникальное судно. И рассказать о нем, не углубляясь в историю, тоже не получится. Дело в том, что в этом году барку исполнилось 92 года. Иными словами, он – ровесник тех событий, что происходили в России во время Гражданской войны. Что, согласитесь, символично. «Седов» построили в 1921 году на верфи Круппа в Германии по заказу немецкого судовладельца Виннена, и первое его название было «Магдалена Виннен II». До 1936 года парусник эксплуатировался этой компанией. Это были годы расцвета крупных грузовых парусников, так называемых «виндjamмеров», что в переводе означает «выжиматели ветра». Барк возил сыпучие грузы через океаны. Затем парусник сменил владельца и стал учебно-грузовым судном, получил название «Коммодор Йонсен», на нем проходили практику кадеты морских учебных заведений Германии.

– «Внуки» адмирала Тирпица, создателя германского военного флота?

– Можно и так сказать, если учесть, что в годы Второй мировой войны барк служил учебным судном уже для военных моряков. После войны он был передан СССР. Попал в состав Балтийского флота в качестве

учебно-парусного судна. Потом «Седов» входил в отряд экспедиционно-океанографических судов Балтийского флота вместе со своим знаменитым собратом – барком «Крузенштерн». Среди прочих известных людей, работавших тогда на парусниках, был и ныне здравствующий Александр Городницкий, не только ученый, но и бард, чьи песни популярны до сих пор. В 1965 году «Седов» передали в Министерство рыбного хозяйства, что чуть не закончилось гибелью судна. Несколько лет барк стоял на приколе и разрушался. Корабль был спасен фактически одним человеком – Петром Сергеевичем Митрофановым, некогда командиром барка начиная с 1948 года. Он завалил письмами и замучил запросами разные инстанции, и в итоге «Седов» отремонтировали и сделали учебным судном для курсантов мореходок системы Минрыбхоза, приписанным к Риге. В 1991 году Россия вновь чуть не потеряла уникальный корабль.

– *Теперь уже, видимо, в связи с развалом СССР?*

– Именно. Если бы в мае 1991 года не были оформлены все передаточные документы и барк не переименовал бы место приписки, он вполне мог остаться в собственности Латвии. Но все разрешилось благополучно, с той поры «Седов» приписан к Мурманску и служит учебным судном Мурманскому государственному техническому университету. Сегодня, для того чтобы оказаться на борту «Седова», не обязательно быть курсантом профильного учебного заведения. При определенном желании и усилиях практикантом может стать любой человек, любящий море и паруса и не боящийся трудностей. Любопытно, что среди «трейнизов», или «инопрактикантов», значительную часть составляют немцы. Для Германии барк до сих пор остается легендарным судном. Как, впрочем, и для нас.



Барк «Магдалена Виннен II». Март 1933 года. Фотография из архива С.А. Балакина

– *А в мире есть прецеденты такого корабельного долгожительства? Ведь барк не просто жив, он работает!*

– «Седов» внесен в Книгу рекордов Гиннеса как раз по этому поводу – как самый старый учебный парусник, находящийся в эксплуатации. В том, что «Седов» до сих пор в строю, огромная заслуга экипажа. Начиная с опытейших моряков – капитана Николая Зорченко (это уже не первое кругосветное плавание в его жизни – до «Седова» он двадцать лет командовал учебным парусником «Паллада», а до этого ходил на научно-исследовательских судах) и капитана-дублера Максима Родионова. Отдельно хочется сказать о боцманах и матросах «Седова», многие из которых отдали своему кораблю не один десяток лет. Это Владимир Смирнов, работающий на барке уже сорок лет, старший боцман Николай Козлов, боцманы мачт (на «Седове» за работу на каждой мачте отвечает свой боцман) Николай Луценко, Игорь Чинков, Евгений Яценков, Владимир Рядных, парусный мастер Игорь Евдокимов. Да простят меня те, кого я не упомянул.

– *Итак, парусник вернул вас и весь экипаж в историю Гражданской войны. Среди прочих исторических штампов, имеющих очевидно пропагандистскую сущность, есть и такой: Гражданская война в России закончилась в ноябре 1920 года, когда пал последний бастион защитников «белой идеи» – Крым. Ушла из России Русская армия генерала Врангеля – и Советы победили. И хотя в советское время школьно-пионерские хоры в обязательном порядке разучивали песню про «штормовые ночи Спасска, Волочаевские дни», подробности про эти дни и ночи в историческом сознании народа усиленно заретушировали. Стоит ли ждать, что в скором времени и этот исторический казус будет разрешен в пользу объективности?*

– Сложный вопрос. С одной стороны, лидеры Белого движения на Дальнем Востоке – генерал Дитерихс и адмирал Старк – понимали, что советская власть довольно прочно укрепилась на большей части бывшей империи и шансов на успех у них нет. Понимали, что противостояние затянулось во многом благодаря присутствию военных контингентов союзников, прежде всего японцев. Кстати, когда в октябре 1922 года японцы ушли, фронт Земской рати и стал сворачиваться, началось необратимое отступление. Понимали белые генералы, что их людской ресурс крайне ограничен. А те военные, что находились под ружьем, устали от войны беспредельно. Ведь некоторые сражались уже восемь лет начиная с 1914-го. Может быть, поэтому во многих приказах и прочих документах, подписанных Михаилом Константиновичем Дитерихсом, присутствует некий мистицизм, наличествует надежда на высшую помощь, ибо на земле помочь уже некому.



Тем не менее фактически Гражданская война в России завершилась именно на Дальнем Востоке и именно осенью 1922 года. А Сибирскую флотилию адмирала Старка нужно считать последней эскадрой Русского флота, ушедшей под своими флагами в эмиграцию. Черноморский флот покинул наши воды на два года раньше.

– *Если о судьбе черноморцев, осевших в тунисском порту Бизерта, сегодня известно довольно много, то о моряках Сибирской*

Охранный крейсер «Лейтенант Дыдымов» флотилии слышали единицы...

в одной из гаваней Владивостока. 1910-е

годы. Фотография из архива Н.А. Кузнецова. На мой взгляд, судьба тихоокеанцев сложилась еще драматичнее, чем черноморцев.

– Как, еще драматичнее?

– Именно. У адмирала Старка почти не было времени для подготовки эвакуации. И хотя народу на кораблях флотилии уходило на порядок меньше, чем из Крыма, – примерно 10 тысяч человек, – Старк почти не располагал крупными боевыми кораблями. В основном в составе флотилии были посыльные суда, тральщики, канонерки, мобилизованные ледоколы, в лучшем случае – миноносцы. Второй аспект: на первом этапе Черноморскому флоту оказали поддержку французские власти. Другое дело, что спустя несколько лет именно Франция получила корабли флота в свое распоряжение и с выгодой их реализовала. Но у Старка даже начальной дипломатической и финансовой поддержки не имелось. Чудом благодаря военно-морскому атташе в Японии адмиралу Дудорову удалось договориться с США, что они примут русские корабли в американской колонии на Филиппинах под эгидой американского Красного Креста. Но прежде ситуация оказалась настолько аховой, что рождались самые фантастические планы. Например, совершить переход в Средиземное море, где в Бизерте соединиться с черноморцами. Скорее всего, кончилось бы трагедией, так как корабли Старка на такой океанский переход были технически не способны. Они и до Филиппин добирались с невероятным трудом. Путь из Владивостока лежал через Посьет, корейские Фузан и Гензан, китайский Шанхай... На одном из переходов в Южно-Китайском море флотилия попала в жестокий шторм. Пошел на дно охранный крейсер «Лейтенант Дыдымов» со всем экипажем и находившимися на борту кадетами двух корпусов – Сибирского Омского и Хабаровского Муравьева-Амурского. Точное место гибели корабля неизвестно.

Когда Старк пришел в Шанхай, в кассе флотилии оставалось 15 долларов, уголь почти полностью закончился. Адмирал попытался продать несколько катеров, чтобы на выручку хотя бы накормить людей и забункероваться углем. Даже это не удалось, и катера были оставлены китайцам даром. Спасло оружие, которое китайская сторона все-таки купила, и на эти деньги удалось приобрести уголь и продовольствие. Корабли добрались-таки до Манилы и встали на якорь в 80 милях от нее, в порту Олонгапо. До Филиппин добралось примерно 500 русских моряков. Тех, кто оказался на борту в качестве пассажира-эмигранта, старались хоть как-то пристроить по дороге на Манилу. Так, казачий корпус генерала Глебова остался в Шанхае, Старк выделил казакам три парохода, на которых они и жили вплоть до 1926 года. Основная часть русских покинула Манилу к лету 1923 года. Сама эскадра прекратила официальное существование 1 августа 1924 года. Старк продал оставшиеся корабли, разделил вырученные деньги между моряками флотилии, остаток послал вместе с отчетом великому князю Николаю Николаевичу, жившему в эмиграции во французском Антибе. А сам отправился в Париж, где долгое время работал таксистом, потом возглавлял крупнейшую организацию русских морских офицеров – Всезарубежное объединение морских организаций. Умер в 1950 году в Русском доме, в Сен-Женевьев-де-Буа.

– Понятно, что для 16-19-летних курсантов из экипажа «Седова» события почти 100-летней давности, да еще при нынешнем преподавании истории в школах, тема сложная. Но вот интересная ли, важная ли?

– Миссия представителя Дома русского зарубежья на борту как раз и заключалась прежде всего в просветительной работе. Постоянные лекции, беседы, а кроме того, несколько мемориальных мероприятий. Первое – по инициативе экипажа «Седова», трепетно относящегося к истории Российского флота, опустили в воду венки в Цусимском проливе, там, где погибли 2-я и 3-я Тихо-океанские эскадры адмирала Рожественского во время русско-японской войны. Потом, во время захода в порт Нагасаки, где когда-то зимовали корабли Тихоокеанской эскадры, посетили русское морское кладбище. Организовали церемонию поминовения погибших на «Лейтенанте Дыдымове». Морю был отдан венок в условной точке – как я уже заметил, точное место гибели корабля неизвестно. Было торжественное построение курсантов, «Седов» дал гудок, прозвучали звуки «Прощания славянки» – все это, разумеется, пробуждает интерес к тем событиям, которым эти мероприятия посвящены. Да, знаний ребятам не хватает. Но уважение к предыдущим поколениям русских моряков в глазах светилось. После первых лекций ребята частенько подходили и спрашивали, когда и о чем им расскажут в следующий раз.

– Вернемся на сушу. И одновременно – в историю Гражданской войны. Дальний Восток в советский период в пропагандистском отношении обрабатывался особенно тщательно. И причины тому ясны: далеко от центра, рядом граница с непростым китайским соседом, Тихоокеанский флот... В определенном смысле «белая тема» для тамошних жителей – не самая желанная. Это не казачьи станицы на Дону. Как люди отнеслись к вашему проекту вспомнить исход 1922 года? Если вообще как-то отнеслись?



– Отнеслись. Достаточно сказать, что на открытии нашей выставки,

Никита Анатольевич Кузнецов / Фото:

посвященной исходу 1922 года, работало не менее шести телекамер. Но вы правы, отношение весьма неоднозначное.

АЛЕКСАНДР БУРЫЙ

Были и звонки на радио во время прямого эфира с довольно жесткими вопросами по поводу действий белых в отношении мирного населения. Мол, вы тут нам про исход, а нашу деревню когда-то беляки сожгли... С другой стороны, хочется сказать, что изучение темы русского зарубежья, русского исхода на Дальнем Востоке активно началось еще в начале 90-х. Была попытка создать музей русского зарубежья, предпринятая даже раньше, чем наш Дом русского зарубежья возник в Москве. Предполагается, что музей русского зарубежья может открыться в комплексе Дальневосточного федерального университета на острове Русский. Там же, к слову, с 2005 года стоял памятный крест, посвященный исходу 1922 года, с названиями всех кораблей Сибирской флотилии. В 2009 году крест демонтировали в связи с масштабным строительством к саммиту АТЭС. Сейчас его восстановление – довольно болезненный вопрос. Я присутствовал на встрече заинтересованных людей с главным художником Владивостока, разговор получился напряженный, но, похоже, принято решение о возвращении креста. Правда, не на прежнее место. Оторванность Приморья от Европейской России сформировала там очень трепетное и глубокое внимание, скажу так, к локальной истории. Свидетельство тому – большое количество интереснейших книг по истории края, о которых в столице, к сожалению, даже не слышали.

– Военно-историческая память – это дело не только гражданских, но и самих военных. Есть ли какая-то внятная позиция по данной проблематике у адмиралов и офицеров Тихоокеанского флота? Тем более что «локальная» история края насыщена военной историей. Тут и граф Резанов, и князь Путятин, и эпизоды Восточной (Крымской) войны, и Боксерское восстание в Китае, и русско-японская война, и Вторая мировая... И – драма Гражданского противостояния.

– Много внимания истории флота всегда уделялось в высшей мореходке Владивостока – ныне Морском государственном университете имени Г.И. Невельского. Что же касается военно-исторических инициатив Тихоокеанского флота, могу сказать точно – военно-исторический музей ТОФа работает, и люди там относятся к делу с душой. Но энтузиазм – одно, а реальные возможности музея – совсем другое. В любом случае, хочу подчеркнуть еще раз, интерес к истории, военной в частности, в Приморье присутствует. В связи с присвоением Владивостоку звания «Город воинской славы» на одной из центральных площадей появился очень интересный памятник. И на нем отражены все основные события, связанные с военной историей этой земли. Кроме того, Владивосток, наверное, единственный из краевых центров, в котором установлено несколько монументальных памятников, посвященных событиям русско-японской войны.

– А что далекие Филиппины, помнят ли там моряков последней русской эскадры?

– Сам не спрашивал, врать не буду. Но наше посольство в этой стране с интересом отнеслось к предложению установить в порту, где стояли русские корабли адмирала Старка, памятный крест. Оказала поддержку и филиппинская сторона. Переговоры на эту тему уже ведутся...

Моряки не любят говорить наверняка, когда они придут в тот или иной порт. Но моряки всегда уверены, что рано или поздно придут.

Михаил БЫКОВ