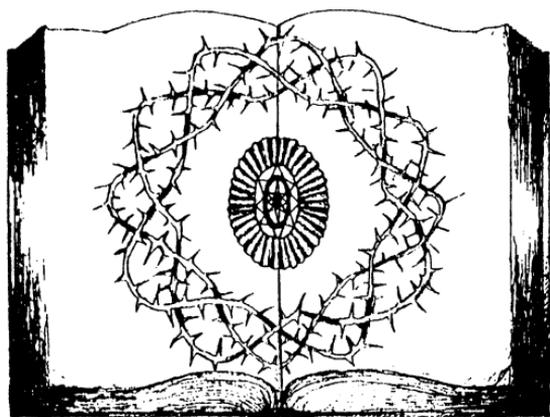


**ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА
И УЧАСТИЕ В НЕЙ РОССИИ
(1914-1918)**

Часть II



МОСКВА

ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА
И УЧАСТИЕ В НЕЙ РОССИИ
(1 9 1 4 - 1 9 1 8)

Материалы научной конференции

Часть II

М о с к в а

1 9 9 4

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА "ВОЕННОЙ БЫЛИ"

№. 1 (18) - Часть II

Главный редактор **А. КРУЧИНИН**

Редакционная коллегия: **И. В. ГИРКИН, А. Б. ЕЗЕЕВ** (заместитель
главного редактора), **А. В. МАХАЛИН, В. Л. ЮШКО**

Отпечатано в количестве 300 пронумерованных экземпляров

Экз. №. 095

(С) "Военная Быль", 1994

С. ГОРДЕЕВ

БРОНЕВЫЕ КАТЕРА 5-й АРМИИ

Появление у Военного Ведомства судов было вызвано возвращением в последней четверти XIX века реконструкцией и строительством приморских крепостей России. В Европейской части страны это были: Кронштадт, Выборг, Свеаборг, Усть-Двинск, Либава, Очаков, Севастополь, Керчь и Михайловская (Батум). В зависимости от класса крепости, каждое из существовавших в ней управлений имело 1 - 2 парохода и 1 - 3 паровых или моторных катера (только Кронштадтская крепость отличалась от остальных большим количеством судов). Суда были не специальной постройки, слабосильные, плохо приспособленные для выполнения возложенных на них задач, в ряде крепостей - просто старые, о чем Коменданты крепостей постоянно посылали рапорты в Главное Крепостное Управление и Главное Инженерное Управление.

Ситуация стала меняться только после 1910 года, когда было принято решение о развитии укреплений всех приморских крепостей (вопреки первоначальному решению об их упразднении, были упразднены только Либава, Керчь - где тем не менее оста-

лась минная рота, - и, частично, Михайловская) и о постройке Морской Крепости Императора Петра Великого (Ревель), в дальнейшем переданной в Морское Ведомство. Все крепостные управления стали получать построенные на отечественных заводах или за границей новые пароходы, паровые и моторные катера. Еще больше их строилось или планировалось к постройке. Крепости должны были иметь подводные лодки (Кронштадт), большие и малые минные заградители, ледоколы, кабельные пароходы и катера, буксиры, паромы и т. д. Правда, все они не несли никакого артиллерийского вооружения, так как считалось, что в бой с неприятелем им вступать не придется (оно появилось на судах уже в ходе войны).

На реках Европейской части России Военное Ведомство имело по нескольку пароходов в Донском, Кубанском и Уральском Кавачьих войсках, а также Новогеоргиевский речной Военный порт, который должен был обслуживать Вислинскую и Наревскую речные минные роты и, в случае необходимости, переправы через реки Висла и Нарев. Для этого он имел 9 паровых паромов, 1 ледокол, 1 транспорт (бывшая канонерская лодка Вислинской флотилии) и 7 паровых катеров. Все эти суда также не имели никакого вооружения.

Сложившаяся после начала войны оперативная обстановка и конфигурация фронта потребовали дополнительно мобилизовать на Висле 32 частных парохода и создать на Немане в Ковенской крепости из мобилизованных пароходов и катеров флотилию. Часть паромов и пароходов как на Висле, так и на Немане была вооружена мелкокалиберными скорострельными орудиями и пулеметами. Суда образовавшихся (хотя официально они так не назывались) флотилий занимались перевозкой войск, боеприпасов, сна-

ряжения, материалов для оборонительных работ, эвакуацией раненых, ограниченно поддерживали навигацию в интересах местных властей и предпринимателей. Вооруженные суда периодически производили обстрел немецких позиций и батарей по заявкам русского командования и были готовы к боям с появившейся вражеской речной флотилией, состоявшей из вооруженных пароходов и катеров. Но ни прямых столкновений, ни перестрелок между флотилиями не случилось. 3 парохода на Висле и 7 пароходов на Немане были переданы прибывшим в Действующую армию 1-му и 2-му отдельным батальонам Гвардейского флотского экипажа, которые совершали с них постановку минных заграждений из морских мин.

Но мобилизованные коммерческие пароходы по ряду причин оказались малоэффективными для ведения активных боевых действий. Поэтому поданный стоявшим на учете Петроградского Тылового Эвакуационного пункта 3-го понтонного батальона подполковником Неговским 18 февраля 1915 года в Главное Военно-Техническое Управление доклад о необходимости создания специальной речной флотилии на реках фронта Действующей армии с приложением проектов речной флотилии (с указанием состава судов, штата личного состава, вооружения и снаряжения) и канонерской лодки для рек Западного района, - выввал в ГВТУ интерес. Запрос о создании речных броневых отрядов был послан Военному Министру, в Штаб Верховного Главнокомандующего и в Генеральный Штаб, где он встретил полное понимание и поддержку.

Решено было создать 3 речных броневых отряда, по числу важнейших в военном отношении речных районов: Неманского, Бобр-Наревского и Вислинского. Каждый речной броневой отряд

должен был состоять из 3 речных бронированных канонерских лодок, 6 бронированных моторных катеров-разведчиков, 6 бронированных моторных дозорных катеров, 6 моторных посыльных катеров, 2 речных бронированных транспортов и 4 деревянных шлюпок-тральщиков с заборными двигателями. Планировалось, что суда должны действовать подобно бронеавтомобилям на шоссе на дорогах и блиндированным поездам на железных дорогах.

13 июня 1915 года Военный Совет рассмотрел предложение ГВТУ о заказе боевых судов для речных броневых отрядов (ГВТУ предварительно разослало запросы в 20 русских фирм о возможности проектирования и строительства судов) и утвердил его. После этого вскоре были сделаны заказы на суда.

Все речные канонерские лодки (в количестве 9) взялось построить Акционерное Общество Металлургических, Механических и Судостроительных заводов "Беккер и Ко." в Ревеле, взяв за основу проект корабельного инженера штабс-капитана Грауэна.

Бронированные катера-разведчики поделили между собой Судостроительный завод К. О. Ревенского в Одессе (14 катеров) и Техническая контора "Бюро Вега" (Боргосская яхтенная верфь) (4 катера).

Все 18 бронированных дозорных катеров (вместе с 30 полубронированными лодками для моторно-понтонных батальонов) были заказаны в Америке, так как изготовление таковых в России, принимая во внимание необходимость приобретения для них моторов за границей, не оправдывалось ни в стоимости, ни во времени.

Посыльные катера и шлюпки-тральщики решено было приобрести покупкой.

Все заводы, получившие заказы, активно начали строи-

тельство, но пока оно шло, реки, для которых предназначались речные броневые отряды, оказались в тылу противника.

Тем не менее суда спешно продолжали строить, и одновременно ГВТУ решало их дальнейшую судьбу. В конечном итоге было решено не строить бронированные транспорты, а остальные суда использовать для формируемых моторно-пontonных батальонов. Эти батальоны, исходя из опыта войны, было решено сформировать для каждой из Действующих армий с целью устройства и содержания на больших реках тяжелых моторных понтонных армейских мостов до постройки временных мостов. Для их охранения и отчасти самостоятельных боевых действий и было решено придать им некоторое количество охранных боевых судов. Всего решено было сформировать 12 таких батальонов, из них 1 запасной в Петрограде при Офицерской Электро-Технической Школе.

К 19 марта 1916 года уже были готовы 4 бронированных катера-разведчика ("Бюро Вега"), 18 посыльных катеров и 12 шлюпок-тральщиков, которые находились в портах Финляндии. В Петроградском порту в ящиках стояли 18 бронированных дозорных катеров, доставленных из Америки через Владивосток на транспортах, а затем через всю Россию по Великому Сибирскому пути.

29 февраля 1916 года Начальник Штаба Верховного Главнокомандующего обратился к помощнику Военного Министра с просьбой о передаче на Западный фронт в распоряжение командира Морского полка генерал-майора Мазурова всех готовых к тому моменту заказанных ГВТУ специальных моторных речных катеров, защищенных противопульной броней, для усиления организуемой им флотилии.

Во исполнение этого, Главным Управлением Генерального

Штаба были даны распоряжения ГВТУ о передаче на фронт в кратчайший срок 16 дозорных броневых катеров вместе с 4 офицерами и 98 нижними чинами из запасного моторно-пontonного батальона. 2 дозорных броневых катера было решено оставить в этом батальоне в Петрограде для организации занятий с личным составом для подготовки специалистов.

Но отправка броневых катеров в распоряжение генерал-майора Мазурова в Мозырь неожиданно затянулась из-за перехода запасного моторно-пontonного батальона из подчинения Начальника Офицерской Электро-Технической Школы в подчинение Инспектора Инженерной части Петроградского военного округа. Эта передача привела к тому, что батальон, не имевший еще достаточно технических средств и подготовленных специалистов, не мог сразу приступить к приведению катеров в порядок после совершенного ими пути из Америки в Россию и к подготовке их к отправке. В конечном итоге, отправка катеров состоялась тремя партиями по 4 катера: 26 мая, 6 и 11 июня 1916 года. Еще 4 катера по распоряжению Ставки были отправлены 26 мая 1916 года в распоряжение 5-й Армии, т.к. в полосе ее обороны появились неприятельские моторные лодки. Эти 4 дозорных бронированных катера и составили Ввод Броневых Катеров 19-го армейского корпуса 5-й Армии.

Ввод бронированных катеров был сформирован в период с 10 по 26 мая 1916 года распоряжением Начальника ГВТУ при 3-й минно-подрывной роте запасного электро-технического батальона при Офицерской Электро-Технической Школе. Катера прибыли в Двинск 29 мая 1916 года и первоначально (6 июля) временно поступили в распоряжение начальника 14-й кавалерийской дивизии. Их базой была определена Двинская Погулянка.

Взвод должен был выполнять следующие задачи:

1. Препятствовать возможной переправе неприятеля через Западную Двину;
2. Способствовать переправе своих войск;
3. Нести дозорную службу;
4. Препятствовать передвижению неприятельских сил вблизи берега;
5. Способствовать наведению мостов через реку.

Взвод прибыл в 5-ю Армию в составе одного офицера и 24 нижних чинов. Позже из 3-й минно-подрывной роты было дополнительно прислано 8 нижних чинов. Из полков 19-го армейского корпуса к взводу прикомандировали одного офицера (подпоручик Севастьянюк) и 22 нижних чинов, когда-либо работавших на реке. Всего во взводе числилось 2 офицера и 64 нижних чина. Командиром был назначен прапорщик Симановский.

Как уже говорилось, взвод состоял из четырех бронированных дозорных катеров No. No. 8, 9, 10 и 11 постройки завода Стерлинга (Америка), длиной 9 м, шириной 2.7 м и осадкой 0.6 м с двигателем системы Стерлинга в 85 лошадиных сил. Вооружение первоначально состояло из одного пулемета системы "Максим" во вращающейся башне. Позже на фронте каждый катер дополнительно вооружили еще одним пулеметом "Максим" на станке системы Виккерса. Необходимо отметить, что из Америки катера поступили без вооружения, с бойницей в башне под пулемет "Кольт", и их пришлось переделывать. Катера были защищены противопульной броней в 4 - 5 мм. Команда состояла из 7 - 8 человек.

Сразу по прибытии на место начались неприятности. При подготовке катеров выяснилось, что один из них прибыл без

магнето и таким образом сразу вышел из строя. В середине июля на другом катере сломалась динамо-машина, которую пришлось отправить для ремонта в Петроград. Из-за этого катер простоял без движения около двух месяцев и был готов только тогда, когда на фронте снова наступило затишье. Остальные катера стали активно осваивать Западную Двину, готовясь к выполнению возложенных на них задач в будущих боях. Это пригодилось в августе, когда войска корпуса развернули бои за деревню Глаудан и фольварк Горный. В них ввод участвовал, находясь уже во временном подчинении (до 31 августа) 1-й кавалерийской дивизии, сменившей 14-ю кавалерийскую дивизию. Документально зафиксировано участие в боях бронированного катера No. 8 (старшина катера младший унтер-офицер Василий Карпов). Так, 16 августа днем вблизи острова Глаудан он попал под обстрел противника, но благополучно вышел из-под него. 29 августа катер погиб. Произошло это так. Катер находился на дежурстве в распоряжении коменданта острова Глаудан прапорщика Ларионова. Команда катера в количестве 8 человек при наступлении немцев на деревню Глаудан и фольварк Горный попросилась у него вступить в бой. И в восьмом часу вечера 29 августа под сильным артиллерийским и пулеметным огнем противника катер вышел севернее острова и обстрелял из пулемета двигавшиеся по берегу колонны немцев, наступавших на правый фланг наших войск у реки. Неожиданный пулеметный огонь с реки рассеял неприятельские колонны, нанес им большой урон и прекратил движение неприятеля по берегу. Минут через 25 одна из неприятельских пуль пробила водоотводную трубку пулемета, и для исправления этого повреждения катер отошел под укрытие высокого берега острова Глаудан. Исправив под обстрелом повреждения, команда

катера вновь собралась выйти в бой, но в это время 6-дюймовый неприятельский снаряд пробил верх броневого укрытия катера и, не разорвавшись, пробил противоположный борт у ватерлинии. Катер перевернулся и затонул, при этом два нижних чина были убиты и два ранены. Остальная команда выплыла на берег, доставив туда же раненых и закрепив затонувший катер к берегу канатом.

К затонувшему на глубине двух сажен катеру для его охраны прапорщиком Симановским была приставлена команда из нижних чинов взвода. Тогда же положение катера было им осмотрено и выработан план подъема катера из воды. 8 сентября от взвода броневых катеров была послана усиленная команда для подготовки катера к подъему. 9 сентября катер был перевернут посланной командой, так как лежал кверху дном, и подтащен на 1 сажень от его первоначального положения ближе к берегу, причем из броневого укрытия был извлечен пулемет и трупы погибших в бою старшего машиниста рядового Петра Бурченко и пулеметчика рядового Николая Струнова. В ночь с 9 на 10 сентября на остров Глаудан были доставлены технические средства для подъема катера, предоставленные начальником работ по постройке мостов через реку Западную Двину инженером Войткевичем, и в течение ночи и дня 10 сентября под руководством прапорщика Симановского при содействии командированного инженером Войткевичем десятника Эрбса катер был поднят командой взвода броневых катеров из воды и поставлен на берегу острова Глаудан. 11 сентября на пробоину был наложен пластырь из войлока и брезента, и под укрытием темной ночи нижние чины взвода под руководством прапорщика Симановского бечевой вывели катер из сферы неприятельского наблюдения. Взятый на буксир легким мо-

торным катером, броневой катер был доставлен в Двинскую Погулянку.

Все работы по подъему, починке и выводу катера с острова Глаудан происходили в сфере неприятельского наблюдения, причем остров, река и берег против острова Глаудан обстреливались неприятельской артиллерией и ружейным огнем.

Все нижние чины, участвовавшие в бою и работе по подъему катера, в том числе десятник Эрбс, были награждены Георгиевскими крестами и медалями. Всего было награждено: Георгиевским крестом 4-й степени - 20 человек, Георгиевской медалью 3-й степени - 10 человек, Георгиевской медалью 4-й степени - 24 человека и медалью "За усердие" на Станиславской ленте - 36 человек. Командующим 1-й кавалерийской дивизией была отмечена прекрасная боевая и вспомогательная работа взвода.

Приказами по войскам 5-й Армии No. 817 от 18 августа и No. 893 от 7 сентября ввод броневых катеров был подчинен в строевом, хозяйственном и техническом отношении командиру 5-го Броневых Автомобильного дивизиона, оставаясь в оперативном отношении при штабе 19-го армейского корпуса.

После боев в конце августа 1916 года боевая работа взвода закончилась. Это объясняется как вновь наступившим затишьем на этом участке фронта 5-й Армии, так и нежеланием командования рисковать оставшимися в строю двумя броневыми катерами. До конца навигации продолжали активно использоваться на посыльной и разъездной службе только легкие катера взвода (No. No. 2, 7 и 14) и Штаба 5-й Армии (No. No. 5 и 15). Эти катера прибыли на Западную Двину: легкие катера No. No. 2, 5, 14 и 15 в конце августа, а посыльный катер No. 7 - в конце августа.

23 октября был отправлен на ремонт в Петроград в запасной электро-технический батальон броневой катер No. 8, который и прибыл туда 7 ноября 1916 года. Остальные броневые катера согласно телеграмме Начальника Штаба 19-го армейского корпуса и приказу командира 5-го Броневое Автомобильного дивизиона от 17 ноября 1916 года были переведены на зимнюю стоянку в город Двинск и вытаснены на берег для зимнего хранения. Легкие катера еще некоторое время стояли у пристани Штаба корпуса на случай экстренной надобности, но в конце ноября и они присоединились к броневым. Личный состав ввоза сразу приступил к зимнему ремонту катеров, но выяснилось, что моторы катеров очень изношены, и своими силами на месте их отремонтировать невозможно. До такого состояния моторы катеров были доведены из-за небрежности и неопытности мотористов, так как моторы системы "Стерлинг" были очень мало распространены в России, а также отсутствием к ним необходимых запасных частей и ремонтной мастерской, о посылке которой в Двинск велась долгая и бесплодная переписка, начавшаяся почти сразу после прибытия катеров на фронт. Положение не смогло выправить даже снятие с отправленного в ремонт броневое катера No. 8 динамо-машины, магнето, аккумулятора и других частей. Поэтому 7 января 1917 года в Петроград на ремонт были отправлены моторы броневых катеров No. No. 9 и 10 и легких катеров No. No. 7 и 14. Ремонт должен был быть закончен через месяц.

В таком состоянии ввоз броневых катеров встретил Февральскую революцию. На 24 февраля в нем числилось 4 броневых катера (из них 1 на ремонте в Петрограде), 2 легких катера, 8 пулеметов "Максим", один офицер и 50 нижних чинов. В первое время как будто ничего не изменилось: личный состав установил

отремонтированные в Петрограде двигатели, закончил к началу навигации ремонт всех катеров, как и в других частях фронта в нем был избран Комитет, нарушителей дисциплины и дезертиров не было. Но в начале апреля разразился конфликт между личным составом ввода и его командиром прапорщиком Симановским. Ему были предъявлены обвинения "в противозаконии, произволе, поощрении физических наказаний, противодействии введению нового строя, несоответствии слов и дела, несоответствии занимаемой должности как специалиста и в чрезмерной суровости, проводимой без снисхождения". Для разбора этого конфликта было собрано 11 апреля особое совещание из 3 офицеров и 6 солдат 5-го Броневых Автомобильного дивизиона, которое, выслушав доклад Комитета ввода Броневых Катеров и объяснения прапорщика Симановского, постановило, что из всех обвинений его можно считать виновным только в чрезмерной суровости, "проводимой без снисхождения", а потому, во избежание эксцессов между прапорщиком Симановским и командой, он во вводе оставаться не может, а в 5-м Броневом Автомобильном дивизионе может. Но 12 апреля Симановский убыл в командировку в Петроград и назад уже не вернулся, оставшись в запасном электро-техническом батальоне Офицерской Электро-Технической Школы. Исполнять должность командира ввода стал подпоручик Марков.

В июне 1917 года ввод был подчинен командиру 5-й отдельной минно-подрывной роты Морского Ведомства, в подчинении которого и оставался до конца своего существования. 30 июня, согласно его предписанию, к приемке ввода приступил кондуктор флота (с 25 июля 1917 года подпоручик по Адмиралтейству) Николай Серебренников (назначен командиром 16 июля) из 2-го Балтийского флотского экипажа, опытный моряк, грамотный спе-

циалист, болеющий душой за порученное ему дело. Он нашел ввод технически в очень плохом состоянии: только броневые катера No. No. 9 и 10 находились в трехчасовой готовности, а броневой катер No. 11, легкие катера No. No. 7 и 14 и моторная шлюпка No. 1 (моторные шлюпки No. No. 1 и 2 поступили во ввод в середине апреля 1917 года) были совершенно неисправны и требовали серьезного ремонта. Как и Симаковский, Серебренников считал, что к такому состоянию ввод привел недостаток опытных специалистов по обращению с моторами, небрежное отношение к моторам и катерам (исключение составляла приемная команда), отсутствие инструментов, материалов и мастерской для ремонта. Как бы в подтверждение этого, от небрежного и неумелого обращения моториста с мотором, 20 июля на легком катере No. 14 во время пробы мотора произошел пожар, при этом слегка пострадал рядовой Кобзев. Пожар через 15 минут был потушен. Повреждения катера, к счастью, оказались незначительными, но он вышел из строя. Тем не менее, громадным усилием личного состава взвода, ремонт катеров (за исключением легкого катера No. 7, на котором разлетелась цепь для пуска мотора) был закончен к 22 июля. Никаких антиправительственных и антивоенных явлений во взводе не наблюдалось. "Люди были верны присяге и Временному Правительству, проникнуты сознанием долга сражаться с врагом", дезертиров не было. Но в середине августа команда взвода начала оказывать сопротивление при проведении в жизнь приказов по поднятию боеспособности армии - в них солдаты усматривали покушение на их права свободного гражданина. Только путем длительных объяснений, а иногда приказаний в самой категорической форме, с привлечением Комитета, оказывавшего подпоручнику Серебренникову полное со-

действие, приказы выполнялись. Тем не менее, командир считал настроение в команде удовлетворительным, а ввод пока бое-способным.

О падении дисциплины говорит и случай во время прове-дения практической пулеметной стрельбы броневыми катерами No. No. 9, 10 и 11, состоявшейся 16 августа 1917 года. Стрель-ба проводилась по мишеням на левом берегу реки Западная Дви-на, в 5 - 6 верстах от господского двора "Квефов", вверх по течению от Двинска. Катер No. 10 отстрелял отлично, No. 9 - удовлетворительно из-за дефекта пулеметной установки, а катер No. 11 участия в стрельбе не принял из-за вспыхнувшего на нем пожара от небрежного и неумелого обращения с мотором. Серьез-ных повреждений пожар не причинил (обгорела лишь проводка у мотора), но только благодаря самоотверженным действиям под-прапорщика Ушакова и рядовых Гусева и Правушкина, которые, невзирая на явную опасность для жизни при возможном взрыве баков с бензином, около которых был очаг огня, первыми броси-лись спасать катер, работали все время с полным хладнокровием и тем подали пример другим. Катер No. 9 на обратном пути сел на мель, и у него сломался по старой сварке гребной вал. Оба катера выбыли из строя.

На 22 августа ввод состоял из 2 офицеров и 78 солдат, 3 броневых катеров No. No. 9, 10 и 11 (из них 2 в ремонте), 6 легких катеров No. No. 38, 78, 83, 96, 7 и 14 (из них 3 в ре-монте) и 2 моторных шлюпок No. 1 и No. 2.

В случае боя и отступления (о наступлении говорить уже не приходилось) вперед должны были пойти легкие катера No. No. 83 и 78, взяв на буксир неисправные легкие катера No. No. 7 и 14, моторную шлюпку No. 2, бензин, масло и что

возможно из склада и мастерской. Легкий катер No. 38 отправляется в распоряжение офицеров 5-й отдельной минно-подрывной роты для взрыва мостов. Легкий катер No. 96 стоит у пристани, в готовности подать помощь в случае порчи какого-либо из броневых катеров, взяв его на буксир. Броневой катер No. 9, в случае невозможности буксировки, взорвать после снятия с него вооружения и мотора, который будет использован как запасные части к моторам бронированных катеров No. No. 10 и 11. Моторная шлюпка No. 1 отправляется в распоряжение Штаба 19-го армейского корпуса. Бронированные катера No. No. 10 и 11 были готовы к бою, но их моторы не внушали (особенно у катера No. 10) доверия из-за длительного отсутствия капитального ремонта.

25 августа погиб легкий катер No. 83 (бывший буксирный катер "Red Star", реквизированный в Финляндии). Согласно предписанию командира 5-й отдельной минно-подрывной роты, он был отправлен вверх по реке Западная Двина для буксировки баржи. Около понтонного моста у местечка Разоликки произошла остановка мотора. Из-за халатного отношения к своим обязанностям старшины катера, весла оказались на барже, управлять катером и подойти к берегу было невозможно, катер развернуло и особенно сильным в этом месте течением нанесло на баржу наплавного моста. От сильного удара бортом, находящаяся на нем бочка с бензином, весом около 30 пудов, переместилась на противоположный борт и перевернула катер. К месту гибели легкого катера No. 83 для его розыска и поднятия был послан с командой и броневым катером No. 10 младший офицер роты прапорщик Каубиш. Работы велись до 10 сентября, но кроме установки над местом гибели катера буйка сделать ничего не уда-

лось из-за высокой воды, сильного течения, а главное - отсутствия средств для подъема. Катер исключен из списков 12 декабря 1917 года.

29 августа в город Полоцк для дальнейшей отправки в ремонт и в зимнюю базу в город Витебск были отправлены броневые катера No. No. 9 и 11, легкие катера No. No. 78 и 14 и моторная шлюпка No. 1. В Двинске остались броневой катер No. 10, легкие катера No. No. 38 и 96, моторная шлюпка No. 2 и неисправный легкий катер No. 7 ввиду невозможности отбуксировать его по реке. Но подпоручик Серебренников просил отправить в тыл и оставшиеся катера, отчасти из-за опасения потерять их в случае отступления армии, но больше из-за разложения личного состава взвода, который, по его мнению, за редким исключением должен был быть списан и заменен новым.

27 сентября в Витебск прибыли отправляемые в ремонт броневые катера No. No. 9 и 11, легкие катера No. No. 7, 14, 38 и 78, моторная шлюпка No. 2 и прикомандированные ко взводу катера Штаба 5-й Армии No. No. 5 и 15. В это же время во взвод прибыл легкий катер No. 80. Броневой катер No. 8 к этому времени был уже отремонтирован, но оставался в Петрограде - отправлять его при сложившемся в 5-й Армии положении не имело смысла.

Стремясь сохранить суда, командование стало отправлять их в тыл на ремонт. На 25 ноября 1917 года броневые катера No. No. 9, 10 и 11, легкие катера No. No. 78 и 80 и моторная шлюпка No. 2 находились во Пскове; броневой катер No. 8, легкие катера No. No. 7 и 14 - в Петрограде на Судовой базе ГВТУ; легкие катера No. No. 38 и 96 и моторная шлюпка No. 1 - в Витебске с оставшимся личным составом взвода в количестве 26

человек. Остальные убыли вместе с катерами или находились в отпуске, несколько человек дезертировало.

7 декабря 1917 года на общем собрании взвода состоялись выборы командного состава взвода. Командиром остался подпоручик по Адмиралтейству Н. Серебренников, его помощниками были избраны прапорщики И. Каубиш и Е. Ушаков.

С 27 февраля 1918 года взвод броневых катеров начинает расформировываться. В нем остались служить уже как вольнонаемные 16 человек. Ими и были переданы Витебскому Губернскому Совету Крестьянских, Солдатских и Рабочих Депутатов оставшиеся во взводе легкие катера No. No. 38 и 96, вооружение и имущество. 15 апреля 1918 года взвод броневых катеров был расформирован и прекратил существование.

О дальнейшей судьбе входивших во взвод катеров известно мало. Все катера, находившиеся во Пскове, в феврале 1918 года были захвачены занявшими город немцами. По эстонским данным, в 1918 году в состав немецкой судоходной группы на Чудском и Псковском озерах входили 2 катера, принадлежавших ранее Военному Ведомству, которые затем вошли в состав Чудского дивизиона кораблей ВМС Эстонии в качестве вспомогательных судов под названиями "Кюу" и "Мару". В состав второго отряда флотилии Советской Латвии входил катер "Буффало", принятый (согласно справочнику "Корабли и вспомогательные суда Советского Военно-морского флота (1917 - 1927 гг.)". - М., 1981. С. 438) от взвода броневых катеров 5-й Армии 13 марта 1919 года и перечисленный затем в состав Западно-Двинской флотилии в феврале 1920 года. Этим катером, видимо, является легкий катер No. 96, так как именно на нем стоял мотор системы "Буффало". Судьба остальных катеров пока неизвестна.

В заключение надо отметить следующее:

1. Ввод броневых катеров в кампанию 1916 года возложенные на него при формировании задачи в целом выполнил. Действия катеров привели к тому, что немцы в районе острова Глаудан вынуждены были установить специальные противокатерные батареи.

2. Бой катера No. 8, состоявшийся 29 августа 1916 года, является первым известным на сегодняшний день эпизодом боевого применения русского речного бронекатера специальной постройки.

3. Дозорные броневые катера оказались довольно удачными боевыми судами, в целом соответствующими возложенным на них задачам, однако этот новый для Русской армии тип малого речного боевого корабля имел целый ряд технических недостатков и слабое вооружение.

К этому стоит добавить, что бронированные дозорные катера данного типа в последующем входили в состав речных и озерных флотилий не только России и СССР, но и целого ряда других государств - Германии, Украины, Польши и - как уже отмечалось - Эстонии. Некоторые из них принимали участие в боевых действиях на Онежском озере, реках Припять и Днепр в период Гражданской и Великой Отечественной войн.

В. МИХЕЕВ

**РУССКИЙ АВИАКОНСТРУКТОР И. И. СИБОРСКИЙ
И РАЗВИТИЕ РУССКОЙ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ**

История каждой нации знает этапы подъемов и спадов. Расцвет любой страны связан, как правило, с переходом от феодальных отношений к капиталистическим. Для России таким временем безусловно были годы правления Императора Николая Второго, особенно последнее десятилетие. Это была эпоха стремительного расцвета отечественной науки и техники. Весь мир с удивлением следил за небывальными темпами роста экономики и промышленности в России. За несколько лет в нашей стране произошли изменения, на которые другими странами Европы были потрачены века. В 1890-1913 годах русская промышленность увеличила свою производительность в четыре раза. В 1913 г. темпы роста производства достигли неслыханно высокого уровня - 19%. Кормившая полмира Россия стремительно выдвигалась в передовые промышленные страны. Становление капитализма в нашей стране, подобно другим государствам, происходило первоначально на базе легкой промышленности, в некоторых отраслях которой, например, в льняной, отечественные производители вскоре вырвались в мировые монополисты. Однако постепенно все большую

роль в балансе отечественной экономики стали играть различные отрасли машиностроения, в некоторых из которых, например, в транспортном машиностроении и электротехнической промышленности, Россия начала выходить на первые места в Европе. Молодая отечественная авиационная индустрия стала закономерной вершиной более чем полувековой истории становления российской промышленности.

Одним из важнейших факторов, тормозивших развитие отечественной промышленности, науки и техники на протяжении многих лет, был низкий общий культурный уровень населения. В данной области в начале этого века был достигнут большой прогресс. Российское просвещение добилось успеха не только на поприще всеобщего начального образования. Была подготовлена целая армия молодых людей со средним и средним специальным образованием, потенциальных абитуриентов высших технических школ. В разных частях России открывались политехнические институты и специализированные высшие учебные заведения, не имевшие подчас аналогов за рубежом. Во время Первой Мировой войны и в предшествовавшие ей годы средними специальными и высшими техническими учебными заведениями были подготовлены первые квалифицированные инженеры и техники для молодой отечественной авиационной промышленности.

К сожалению, имена основоположников российской авиационной индустрии, инженеров и предпринимателей, долгие годы оставались забытыми. Причин тому было несколько. Во-первых, большинство из них погибло в годы братоубийственной Гражданской войны, а те, кому посчастливилось уцелеть, большей частью эмигрировали и прославили своими именами науку и тех-

нику стран, их приютивших. Во-вторых, официальная пропаганда в течение многих лет не без успеха пыталась внушить, что отечественная авиационная промышленность была создана трудами коммунистических правителей и, следовательно, какие-либо из дореволюционных достижений упоминанию не подлежали.

Одним из наиболее ярких представителей своего поколения и эпохи был Игорь Иванович Сикорский. Он родился в 1889 г. в Киеве в семье известного врача-психиатра профессора И. А. Сикорского. Отец авиаконструктора был сыном бедного сельского священника, но благодаря собственным талантам и трудолюбию достиг самых вершин профессии, заслужил своим детям потомственное дворянство и право обучаться в одном из самых привилегированных учебных заведений - в Морском Кадетском Корпусе. Однако карьера офицера не привлекла Игоря. По окончании общих курсов он оставил Корпус и вернулся в Киев, где поступил в Политехнический институт на электротехническую специальность, но инженером-электриком тоже не стал. Подобно многим другим своим ровесникам, Сикорский увлекся авиацией, стал летчиком и конструктором первых русских самолетов.

Первые свои летательные аппараты молодой конструктор строил при финансовой поддержке родных. После того, как шестая модель самолета Сикорского получила золотую медаль на московской выставке воздухоплавания, ее создатель был приглашен на должность главного конструктора, а затем и управляющего Воздухоплавательного отделения Акционерного Общества Русско-Балтийский вагонный завод (РБВЗ). С этого времени жизнь и деятельность И. И. Сикорского были неразрывно связаны с именем одного из основоположников отечественного машиностроения.

ния Михаила Владимировича Шидловского. Бывший морской офицер, он был избран председателем правления РБВЗ за свои выдающиеся организаторские способности. Под руководством Шидловского РБВЗ превратилось из небольшого вагонного заводика в крупнейшее российское многопрофильное машиностроительное производство. Вагоны РБВЗ поставлялись не только в Россию, но и в Западную Европу. Наладив производство высококачественной сельскохозяйственной техники, проворливый предприниматель организовал и автомобильное отделение. Вскоре самоходы РБВЗ завоевывали призовые места на международных автомобильных соревнованиях.

В 1910 г. М. В. Шидловский пришел к выводу, что России вскоре понадобятся самолеты. Пока не предвиделось больших заказов, предприимчивый председатель правления поддерживал строительство опытных самолетов русских конструкторов. Попробовав сотрудничество с некоторыми из них, он предпочел молодого киевского студента, и Сикорский не подвел своего патрона. На конкурсе военных аэропланов в 1912 г. его самолет С-6В занял первое место. К сожалению, заказы военного ведомства оставались в то время небольшими. Ситуация изменилась в следующем году. Военное ведомство приняло Большую программу усиления армии, по которой предусматривалось формирование многочисленных авиаотрядов. В 1913 г. был организован новый конкурс военных аэропланов, на котором предназначавшийся для армейских авиаотрядов биплан Сикорского С-10 занял первое место, а построенный для более легких корпусных отрядов моноплан С-11бис - второе место. Это был большой успех молодого авиатора. РБВЗ получило крупный заказ на самолеты отечествен-

ной конструкции. Большие заказы на самолеты получили и другие первые заводы зарождавшейся русской авиационной промышленности. 1913 год стал переломным в ее истории. С этого времени заказы на авиационную технику неизменно увеличивались.

Однако, отнюдь не легкие самолеты принесли И. И. Сикорскому наибольший успех в 1913 г. Всемирную известность он завоевал благодаря постройке первых многомоторных гигантов "Русский Витязь" и "Илья Муромец". Возможность создания самолетов подобных размеров отрицалась в то время многими крупными авторитетами в авиации. Каким доверием к своему главному конструктору, прозорливостью и храбростью должен был обладать Шидловский, чтобы, несмотря на это, поверить доводам двадцатитрехлетнего студента. Первые в мире многомоторные воздушные гиганты успешно прошли испытания, принеся заслуженную славу как своим создателям, так и России.

Своим успехом в постройке "Русского Витязя" и "Ильи Муромца" И. И. Сикорский был обязан не только финансовой поддержке М. В. Шидловского и технологическим возможностям РБВЗ, но и мощной научно-экспериментальной базе Петербурга. Созданная по инициативе П. А. Столыпина Межведомственная комиссия по воздухоплаванию организовала с 1909 г. подготовку при столичном политехническом институте авиационных инженеров. Там же были построены крупные аэродинамическая и авиамоторная лаборатории. Работы по авиационной тематике начались и в механических лабораториях других петербургских вузов. Опираясь на них, в столице накануне Первой Мировой войны сформировалась научная авиационная школа во главе с профессорами А. П. Фан-дер-Флитом, А. А. Лебедевым, С. П. Тимошенко и Г. А. Боте-

затом. Именно на ее научные и экспериментальные исследования ориентировались в первую очередь правительственные учреждения и самолетостроительные предприятия Петербурга. Достижения столичной научной авиационной школы всегда замалчивались советскими историками, так как все ее наиболее видные представители либо эмигрировали, либо погибли в годы Гражданской войны.

Исследования И. И. Сикорского во многом способствовали улучшению экспериментальной базы петербургских лабораторий. Дело в том, что его работам правительственные и патриотические общественные круги с самого начала придавали важнейшее государственное значение, подобное тому, которое уделялось дирижаблям Цепелина в Германии. За ходом постройки и испытаний воздушных гигантов Сикорского следили не только военный и морской министры, но и сам Император. "Илья Муромец" еще находился на стапелях, а командование Армии и Флота уже рассматривало различные варианты его применения. Сам конструктор помимо военного предусматривал и гражданские области применения воздушных гигантов, в том числе такие, как освоение богатств Сибири и Северного морского пути.

Первый "Муромец" был приобретен морским ведомством в варианте дальнего поплавкового разведчика. Не дожидаясь окончания его испытаний, военный министр заказал РВВЗ десять серийных аппаратов для Армии в качестве самолетов "активного действия" (нанесение бомбовых ударов и борьба с летательными аппаратами противника). После впечатляющего перелета Сикорского на "Муромце" из Петербурга в Киев и обратно, армейский заказ был увеличен до 42 воздушных гигантов. Отметим,

что все это происходило летом 1914 г., когда ВВС крупнейших держав насчитывали лишь по несколько десятков самолетов.

Для комплектования экипажей "Муромцев" командование выделило самых опытных русских летчиков. По мере их обучения, самолеты направлялись на фронты начавшейся Первой Мировой войны. К сожалению, первое применение "Муромца" на фронте было неудачным. Не освоивший как следует новую технику экипаж пытался оправдать свое бездействие рапортами о непригодности многомоторных самолетов к боевой деятельности. Командование приняло скороспелое решение "Муромцы" из Армии изъять и все заказы на них аннулировать. Так почти в самом начале войны едва не был положен конец всему зарождавшемуся отечественному тяжелому самолетостроению.

Сложившееся положение спас М. В. Шидловский. Используя свой огромный авторитет как в промышленных, так и в государственных кругах, он добился решения о формировании Эскадры Воздушных Кораблей "Илья Муромец" (ЭВК), в которую сводились все построенные многомоторные гиганты с целью улучшения их эксплуатации, централизованной подготовки летных и наземных экипажей, а также отработки тактики применения. Во главе эскадры встал сам Шидловский, получивший чин генерал-майора. Таким образом, в декабре 1914 г. было сформировано первое в мире соединение стратегической авиации. Эскадра подчинялась непосредственно Ставке Верховного Главнокомандования.

Вместе с Шидловским в ЭВК отправился и Сикорский. Он был одним из немногих конструкторов, проводивших большую часть своего времени на фронте, непосредственно в рядах укомплектованного его техникой воинского подразделения. Уси-

лия двух выдающихся основоположников стратегической авиации Шидловского и Сикорского вскоре принесли успех. С февраля 1915 г. самолеты ЭВК начали боевые действия, да столь успешно, что командование восстановило прежний ваказ на 42 "Муромца". За ним последовали новые. Штат первого соединения стратегической авиации возрос с 10 до 40 боевых машин. Размещавшаяся сначала в Пскове, а затем в Виннице главная база ЭВК превратилась в хорошо оборудованный армейский авиасборочный и ремонтный завод, способный не только собирать и ремонтировать воздушные гиганты, но и производить их глубокую модификацию, самостоятельно строить авиационное оборудование и готовить летный и наземный состав.

Однако главным местом творчества И. И. Сикорского оставалось располагавшееся в Петрограде Воздухоплавательное отделение РВВЗ, преобразованное весной 1915 г. в самостоятельный Русско-Балтийский Воздухоплавательный завод, или сокращенно - Авиабалт. Чтобы отделить опытное самолетостроение от серийного и облегчить разработку и доводку новых перспективных машин, Сикорский создал при заводе специальную Опытную мастерскую. При ней вскоре образовалась опытная лаборатория, оснащенная собственной аэродинамической трубой. Так под руководством главного конструктора происходило формирование собственной заводской научно-экспериментальной базы. Опытное производство позволило Сикорскому создать в годы войны новые модели воздушных гигантов "Илья Муромец". Вслед за "Муромцем-Б" последовали типы: "В", "Г", "Д", "Е" и "Ж". Каждая новая модель отличалась от предшествовавшей улучшенными летно-техническими и боевыми качествами и после всесторонних

испытаний в ЭВК запускалась в серийное производство.

Боевые действия ЭВК на фронте продемонстрировали необходимость оснащения ее принципиально новыми типами самолетов, в первую очередь, истребителями различного класса - от легких одноместных перехватчиков до "воздушных крейсеров" дальнего сопровождения. На базе построенного в 1914 г. легкого разведчика С-16 Сикорским был разработан вооруженный синхронным пулеметом самолет, ставший первым серийным истребителем отечественной конструкции. Помимо ЭВК, С-16 использовался и во фронтовых истребительных отрядах. За ним в 1916 г. последовали новые типы истребителей С-17, С-18, С-19 и С-20. Последний успешно прошел испытания. Его данные не уступали новейшим типам иностранных истребителей. Предусматривалось использование самолетов также и в качестве разведчиков и бомбардировщиков. С-19 стал первым штурмовиком отечественной конструкции. Ряд проектов легких самолетов остался нереализованным из-за событий 1917 г. Таким образом, И. И. Сикорским в годы Первой Мировой войны была построена вся гамма применявшихся в то время типов боевых самолетов - от легких одноместных истребителей до многомоторных дальних бомбардировщиков и разведчиков.

Организация серийного производства самолетов собственной конструкции, в первую очередь воздушных кораблей "Илья Муромец", оставалась главной задачей Шидловского и Сикорского в годы Первой Мировой войны. Сразу же после получения первого большого заказа на "Муромцы" в 1914 г. были существенно расширены цеха Воздухоплавательного отделения РВВЗ на Черной реке. Затем крупный филиал Авиабалта был создан на Корпусном аэродроме в Петрограде, построено пять больших сборочных це-

хов-ангаров. В 1915 г. производство комплектующих частей самолетов было налажено на вновь основанном на Васильевском острове Механическом заводе РВВЗ. Большую роль в налаживании серийного производства самолетов Сикорского сыграли директора Авиабалта М. Ф. Климиксеев, а затем В. И. Янковский (первый русский дипломированный авиационный инженер). Их стараниями производительные возможности петроградского Авиабалта к концу 1916 г. были увеличены до шести "Муромцев" и десяти легких самолетов ежемесячно. Производство истребителей Сикорского планировалось наладить в 1917 г. и на эвакуированном в Тверь основном (бывшем рижском) заводе РВВЗ.

Главные же надежды по расширению производства самолетов возлагались на возводившийся под руководством одного из первых русских дипломированных авиационных инженеров М. В. Заустинского в пригороде Москвы, в Филях, новый завод-гигант РВВЗ. По планам Акционерного Общества в 1917 г. должны были войти в строй его автомобильное, авиамоторное и самолетостроительное отделения. Кроме того, Шидловским, Сикорским и Янковским рассматривалась возможность возведения на Волге крупного специализированного авиазавода.

Одной из основных проблем российского авиастроения на этапе его возрождения был "моторный голод", т. е. для строившихся самолетов в первые годы Великой войны катастрофически не хватало двигателей. Потребовались героические усилия государственных и общественных организаций, чтобы устранить эту проблему. Среди пионеров отечественного авиамоторостроения был и РВВЗ. Предвидя прекращение поставок двигателей в связи с обострением отношений с Германией, Шидловский еще в 1914 г.

дал распоряжение приступить к разработке Акционерным Обществом авиамоторов собственной конструкции. Не уступавший аналогичным зарубежным образцам двигатель РВВЗ-6 был разработан в следующем году на рижском автомобильном заводе Общества под руководством В. В. Киреева, а менее надежный, но более простой в производстве МРБ-6 - на василеостровском механическом заводе при участии Сикорского. Из-за эвакуации Риги сначала в серию был запущен только МРБ-6, но в 1917 г. на Калашниковской набережной в Петрограде был смонтирован и Моторный завод РВВЗ, начавший крупносерийное производство РВВЗ-6. Для выпуска на моторном отделении московского РВВЗ готовились новые типы двигателей конструкции Киреева.

Кроме самолетов и двигателей, на заводах РВВЗ в годы Первой Мировой войны было налажено стараниями Сикорского и его сподвижников производство и других видов авиационной техники: радиаторов, колес, лыж, воздушных винтов; пилотажного и навигационного оборудования, а также вооружения (бомб, прицелов, турелей и т. п.). Создание невиданных гигантских самолетов повлекло и разработку для них никем ранее не проектировавшихся комплектующих изделий. Они, так же, как и сами "Муромцы", создавались впервые в мире. Головным предприятием РВВЗ по производству авиационного оборудования и комплектующих изделий стал Механический завод на Васильевском острове. Таким образом, И. И. Сикорский и его коллеги - инженеры РВВЗ стали не только основоположниками главных направлений российской авиационной промышленности: самолето-, моторо-, винто-, приборостроения и вооружения, но и создателями первых в мире образцов данной продукции.

Акционерное Общество РВВЗ, подобно всем другим предприятиям военно-промышленного комплекса России в годы Первой Мировой войны, претерпело громадные изменения, в несколько раз увеличив объемы своего производства. Авиационное производство Общества, начав войну с небольшим Воздухоплавательным отделением на Черной речке в Петрограде, должно было ее закончить многопрофильным кооперированным комплексом предприятий, включавшим, помимо значительно расширившегося и превратившегося в самостоятельный самолетостроительный завод Авиабалта, еще петроградские авиамоторный завод и механический завод комплектующих изделий, самолетостроительное отделение тверского завода, самолетостроительное и авиамоторное отделения московского гиганта. Кроме того, планировалось строительство специализированного авиазавода на Волге. К упомянутому комплексу предприятий следует еще добавить винницкую базу ЭВК, также имевшую все шансы превратиться в крупнейший военный авиаремонтный завод.

Всем этим планам не суждено было сбыться. События, последовавшие за Февральской революцией, резко снизили производительность труда и разрушили все планы ввода в строй новых производственных мощностей РВВЗ. Рабочие преимущественно бастовали и судились с инженерами и администрацией. После большевистского переворота все рухнуло. Администрация и инженерно-технический состав авиазаводов были разогнаны. Некоторые из них успели эмигрировать, подобно Сикорскому, другие, как Шидловский и Ялковский, были убиты в годы "Красного террора", а третьи - навсегда оставили предприятия петроградской авиационной промышленности. "Осчастливленные" рабочие в по-

исках пропитания разбрелись по деревням и другим городам России, эмигрировали. Филиал Авиабалта на Корпусном аэродроме был превращен в склад, та же участь была у авиамоторного завода на Калашниковской набережной. Василеостровский Механический завод был передан в легкую промышленность. В результате, уцелевшая основная территория Авиабалта на Черной речке, объединенная в 1920 г. с другими остатками некогда могучей петроградской самолетостроительной промышленности, оказалась в советское время способной производить вместо воздушных гигантов только маленькие учебные самолетики типа У-1 и У-2. Тверской завод РБВЗ остался вагоностроительным. Уникальное оборудование, закупленное для гиганта в Филях, было по дешевке распродано в США, а сам завод передан в 1923 г. в аренду немецкой самолетостроительной фирме "Юнкерс". Впоследствии, в 30-е годы, на его базе возник крупнейший советский завод тяжелого самолето-, а затем и ракетостроения. Планы строительства авиазаводов-гигантов на Волге были осуществлены только перед самой Великой Отечественной войной.

Итак, мы рассмотрели на примере развития предприятий Акционерного Общества РБВЗ историю становления российской авиационной промышленности и роль в этом первых русских авиационных инженеров. Безусловно, предприятия РБВЗ не являлись единственными производителями авиационной техники в дореволюционной России. В годы Великой войны и ей предшествовавшие, в разных частях Великой Империи возникли и стремительно выросли десятки других самолето-, моторо-, приборостроительных и тому подобных предприятий. Их история требует отдельного исследования, но в целом повторяет основные этапы, пройденные РБВЗ -

от маленькой полукустарной мастерской до динамично развивающегося передового предприятия, расцвет которого был прерван на самом взлете разрушительной антинародной революцией. 1916 год был временем расцвета русской авиапромышленности. Еще большие перспективы открывались перед ней в 1917-1918 годах. Революции и Гражданская война разрушили все с таким трудом созданное. Новым большевистским властителям России пришлось идти на колоссальные материальные и людские жертвы для восстановления всего утраченного, но самое главное - нуждавшиеся в новом оружии для мировой революции авантюристы были вынуждены десятилетиями восстанавливать "бригадными" и прочими "коллективистскими" методами уничтоженный ими в братоубийственной войне научно-инженерный потенциал, столетиями копившийся народами нашей многострадальной Отчизны. Выдающиеся пионеры российской авиации, в то же время, были вынуждены применять свои недожинные таланты для укрепления науки и техники чужих государств, предоставивших им убежище и возможность свободного труда.

К. УЛЬЯНИН

**С. А. УЛЬЯНИН -
ЛЕТЧИК, КОНСТРУКТОР, НАЧАЛЬНИК АВИАШКОЛЫ**

Немалая роль в ходе Великой войны 1914 - 1918 гг. принадлежит авиации, ее личному составу и, в первую очередь, летчикам России. К началу войны авиация России была не на последнем месте в мире; считают даже, что она была второй после французской авиации. Накануне Великой войны приказом по военному ведомству No. 436 от 19 июля 1914 г. Авиационный отдел Офицерской воздухоплавательной школы был реформирован в Военную авиационную школу, Положение о которой и Штат были утверждены **ВЫСОЧАЙШИМ** приказом. Приказом по школе No. 1 от 18 августа 1914 г. ее начальник полковник С. А. Ульянин объявил об этом реформировании.

Школа сыграла огромную роль в деле подготовки военных летчиков для театра военных действий, авиационных отрядов Русской армии. Уровень подготовки летчиков в этой школе был выше, чем в других учебных заведениях этого профиля, в том числе и в Севастопольской авиационной школе (с 1916 г. - Севастопольская Его Императорского Высочества Великого Князя Александра Михайловича военная авиационная школа). Гатчинская авиашкола, как ее называли в народе, славилась на всю Россию.

В статье речь пойдет о том, кто был первым начальником этой школы. Отметим, что такие русские асы, как национальный герой России Петр Николаевич Нестеров, Александр Александрович Казаков, Евграф Николаевич Крутень, Александр Александрович Кованько, Алексей Васильевич Панкратьев, Михаил Сергеевич Смольянинов, Михаил Сергеевич Бабушкин, летчик и гениальный конструктор самолетов Константин Алексеевич Калинин, - были учениками этой школы, прославили ее учителей и воспитателей.

Первым всегда нелегко. Кто же был этот первый начальник прославленной авиационной школы? Как он шел к этому почетному и очень ответственному посту? Кем стал потом? Как увидим ниже, случайным человеком он не был. Недаром герой-летчик Михаил Водопьянов в своей книге "Полеты" (1937) назвал его русским Эдисоном.

Жизнью, отданной созданию авиации в России, можно назвать жизнь этого замечательного изобретателя, конструктора, пионера Русской авиации, организатора обучения военных летчиков, педагога и патриота.

Потомственный дворянин Московской губернии, Сергей Алексеевич Ульянин родился 13 сентября 1871 года. Два его брата (из пяти) были военными: один - генерал-майор, другой - полковник. Большое значение в его жизни имело то, что он окончил 2-й Московский кадетский корпус: полученное в нем образование и воспитание были хорошей "вакваской" на будущее. После окончания 3-го Военного Александровского училища по первому разряду (1892) Сергей Ульянин служил в пехоте. Такая служба не доставила радости молодому человеку с пытливым умом

и кипучей энергией, с большими природными способностями, и он попросил разрешения начальства стать артиллеристом. Разрешили. После сдачи соответствующих экзаменов в 1894 г. его переводят в Варшавскую крепостную артиллерию. Здесь-то и начинается конструкторская деятельность Ульянина.

По инициативе Сергея Алексеевича в 1895 г. в Варшавской крепости стали проводиться опыты с воздушными змеями (сначала - системы Харгрейва, затем собственной конструкции Ульянина, на которую им было получено охранительное свидетельство), которые дали результаты, имевшие потом большое значение в военном деле. Воздушные змеи употреблялись для фотографирования местности с высоты до 400 м, для передачи фотограмм с фортов крепости в цитадель и обратно и для перевозки грузов с одного форта на другой. В 1896 г. С. А. Ульянин разработал змейковый поезд - систему, состоявшую из нескольких (6 - 14) последовательно соединенных воздушных змеев, использовавшихся для подъема от одного до трех наблюдателей, корректировавших артиллерийский огонь. Несчастных случаев при этом не было. С. А. Ульяниным была сконструирована и система автоматического фотографирования с высоты 200 - 400 м для военных, топографических и фотограмметрических работ, применявшаяся на его воздушных змеях или змейковых поездах. Работы конструктора были одобрены Н. Е. Жуковским, который переписывался с ним при подготовке Ульянина к выступлению на X съезде русских естествоиспытателей и врачей (с докладом Сергей Алексеевич выступал и на XII съезде).

В 1894 г. С. А. Ульянин поступил в Учебный воздухоплавательный парк, как тогда называлась Офицерская воздухоплавательная Школа в Санкт-Петербурге (начальник этого учебного

заведения генерал-лейтенант А. М. Кованько занимался аэрофотографией еще до Ульянина, был первым в России человеком, сделавшим воздушный снимок). Освоив полеты на воздушном шаре, работы с привязными аэростатами, Сергей Алексеевич становится аэронавтом.

Диплом об окончании воздухоплавательной школы ему был вручен в ноябре 1895 г., а в 1896 г. "ВЫСОЧАЙШЕ повелено носить знак отличия за окончание Офицерского класса Учебного воздухоплавательного парка по первому разряду". В том же году он становится поручиком и учителем крепостной учебной команды. В 1897 г. командирован в Варшавское крепостное воздухоплавательное отделение на должность младшего офицера, временно командовал этим отделением. Через три месяца командировка заканчивается, и снова - учитель крепостной учебной команды, затем командующий ротой и начальник форта. Для усовершенствования процесса обучения артиллерийских командиров (офицеров и фейерверкеров), наблюдателей и наводчиков артиллерийской стрельбе, С. А. Ульянин разработал и сконструировал миниатюр-полигон (1899), используемый в нашей армии и до сего времени.

В 1905 г. капитана Ульянина назначают начальником Варшавского крепостного воздухоплавательного отделения. Продолжая заниматься аэрофотографией, он в 1908 г. создает (и получает на это привилегию) еще один аэрофотоаппарат под названием "фотографический аппарат для автоматической записи фотограмметрических данных". Некоторые компоненты конструкции не уступали мировым стандартам. Камеры эти широко применялись в войсках до начала 20-х годов. Всего Сергей Алексеевич разработал пять самостоятельных аэрофотоаппаратов и первые в мире

походные фотолаборатории. Аэрофотоаппараты Ульянина сыграли определенную роль в ходе войны с Японией и большую роль в Великой войне 1914 - 1918 гг. Специалисты отмечали, что снимки, сделанные этими аппаратами и полуавтоматическими аэрофотоаппаратами русского полковника В. Ф. Потте, были высокого качества. Особенно это было заметно при сравнении с трофейными аэрофотоснимками, качество которых было значительно ниже качества наших фотоснимков, сделанных в воздухе. Вместе с профессором полковником (с 1917 - генерал-майор) В. Ф. Найденовым Сергей Алексеевич разработал способ построения плана местности по аэрофотоснимкам, метод развертывания перспективных снимков в план, а также метод переноса объектов со снимка на карту. Трудami С. А. Ульянина ("Практические графические таблицы для работы воздушных наблюдателей", "Описание фотограмметрического аппарата и таблиц капитана Ульянина") и его аппаратами пользовались и на фронтах Великой войны, и после Октябрьского переворота.

В 1909 г. С. А. Ульяниным был сконструирован двухмоторный самолет с тремя комбинациями опорных плоскостей. С целью повышения надежности полета в этом проекте впервые были применены два двигателя. Использование их не на полную мощность позволяет говорить о введении Сергеем Алексеевичем в практику понятия коэффициента использования узлов, хотя сам этот термин еще не употреблялся. Модель этого аэроплана удачно летала и получала призы на конкурсах (на одном из них, где председателем жюри был Н. Е. Жуковский, приз был "за большое научное значение модели"). Но, по неизвестным до сих пор причинам, двухмоторный аэроплан построен не был.

Удачно летал биплан "ПТА No. 1", построенный по проек-

ту С. А. Ульянина (1911). Это был разборный военный самолет типа "Фарман", но автор проекта впервые применил ряд новшеств: поэлементное дублирование узлов для повышения надежности аппарата, закрытая гондола для защиты летчика от холода и ветра, особое приспособление для взлета без помощи команды и др. Проект предусматривал возможность взлета с палубы корабля и посадку на помост корабля. Грузоподъемность была до пяти человек, скорость около 75 км/ч. Проект этот был создан уже летчиком: в 1910 г. С. А. Ульянин окончил авиашколу Фармана во Франции. Диплом No. 181, полученный им 9 августа, дает нам право считать его четвертым военным летчиком России и девятым русским летчиком.

Продолжая начатые в 1907 г. работы по телеуправлению самолетом по радио, С. А. Ульянин 19 февраля 1910 г. подал заявку на изобретение управления самолетом по радио и получил Охранительное свидетельство. Прибор направлял объект (летательный аппарат, корабль, подводную лодку, наземный экипаж) по желаемому, изменяемому при движении или заранее намеченному пути. В описании изобретения, безусловно опережавшего время, говорилось, что команды прибору можно выдавать с помощью "беспроволочного телеграфа". В 1914 г. Ульянин создал действующую модель системы телеуправления объектом, двигавшимся по земле, продемонстрированную в военно-морском ведомстве. Один из инструкторов Военной авиационной школы (ученик С. А. Ульянина), капитан Н. Н. Данилевский, задавший Ульянину вопрос, почему его изобретением интересуется морское ведомство, - получил ответ: "Вообразите, что идет морской бой. Эскадра в бою растягивается на десяток километров, и в силу этого управление артиллерийским огнем весьма затруднено. Теперь представь-

те себе, что по ходу боя нужно дать одновременный залп из всех пушек эскадры по какой-нибудь цели. Мой прибор даст возможность это осуществить. Каждое орудие снабжается прибором. Управление ими сосредотачивается на флагманском корабле. Достаточно нажать кнопку на флагмане, и все 12-дюймовые орудия эскадры одновременно автоматически поворачиваются по направлению к цели. Нажатием другой кнопки все орудия принимают необходимый угол возвышения. Нажимается третья кнопка, и со всех кораблей раздается залп. Сотни тонн раскаленного металла выбрасываются одновременно, в одно мгновение уничтожая заданную цель. Второй пример. В настоящее время почти весь немецкий флот стоит в Кильской гавани, вне досягаемости для флота союзников. Мощные укрепления и минные поля надежно охраняют его. Мой прибор даст возможность, если не совсем уничтожить, то нанести большую потерю неприятельскому флоту. Это можно сделать так. На маленькую автоматическую подводную лодку-торпеду устанавливается прибор. На верхней части лодки укрепляется небольшой, но мощный прожектор, бросающий тонкий луч прямо вверх. Где-то на большой высоте летит самолет, и летчик с воздуха при помощи моего прибора управляет лодкой-торпедой. Ночью летчик ясно видит светящуюся в воде точку прожектора на торпедо, проводит ее через минные поля, вводит в гавань и направляет на тот или иной боевой корабль. В результате корабль потоплен, а самолет спокойно возвращается домой".

В 1915 году Государю Императору Николаю II-му Александровичу было доложено Краткое описание прибора для управления подводной лодкой, торпедным катером и миной разработки полковника С. А. Ульянина. Прибор был двух модификаций: автоматическое управление по заранее "заложенной ноте" (по прог-

рамме) и управление с помощью радиотелеграфа. Прибор Ульянина был разработан на 8 направлений, что давало возможность приводить в движение на расстоянии 8 механизмов по восьми командам. Нажатием одной кнопки прибора можно было повернуть корабль направо, нажатием другой - налево, третья кнопка могла замедлить ход и т. д. "Можно построить прибор не на 8 кнопок, а по числу букв азбуки Морзе", - говорилось в описании изобретения. В системе предусматривалось и приспособление, устраняющее влияние неприятельского радиотелеграфа. Для конкретных кораблей необходимо было разработать усилители на исполнительные механизмы. Этого военно-морское ведомство не сделало.

В книге "Современный военный флот", изданной в Петрограде в 1914 г., Сергей Алексеевич делает анализ развития некоторых военных флотов Европы, описывает типы кораблей ряда стран, приводит фотографии военных кораблей, дает сравнительные таблицы развития линейных кораблей за 50 лет... "Предстоит, вероятно, не одно-два сражения, а длительная морская война, представляющая из себя весьма сложную совокупность действий" боевых единиц, эскадр и флотов. Это предвидение, сделанное в самом начале войны, - еще одно свидетельство недюжинного таланта С. А. Ульянина.

В те же годы (1910 - 1915) конструктор делает и ряд других полезных разработок. Так, в 1913 г. Сергей Алексеевич запатентовал разборную палатку для аэропланов, которая широко использовалась в войсках, в том числе на фронтах Великой войны. В 1915 г. он изобретает (для усовершенствования системы телеуправления самолетом) прибор принудительного восстановления его нормального положения при уклонении от такового (привилегия на это изобретение была опубликована в 1917 г. под

названием "Гироскоп")... А военная служба шла своим чередом. Первый начальник Авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы в конце 1910 г., полковник (с 1913 г.), первый начальник Военной авиационной школы, председатель Заграничной комиссии по заготовке авиационного и воздухоплавательного имущества, помощник начальника Управления Военного Воздушного Флота Российской Империи (Увофлота), первый начальник Полевого Управления Авиации и воздухоплавания при Верховном главнокомандующем после Февральской революции 1917 г. и, после отказа от этой должности в июне, вновь помощник начальника Увофлота... С. А. Ульянин был награжден шестью российскими орденами, в т. ч. орденом Св. Владимира 3 степени, чином полковника, четырьмя медалями и Офицерским крестом Почетного легиона Франции (четвертая из пяти степеней). 6 декабря 1916 г. ВЫСОЧАЙШИМ приказом Государь Император соизволил объявить ему ВЫСОЧАЙШЕЕ благоволение за отлично-ревностную службу и особые труды, вызванные обстоятельствами текущей войны. Экспонаты и материалы о Сергее Алексеевиче имеются в 22-х музеях мира (Вашингтон, Лондон, Париж, Мюнхен, Москва, Санкт-Петербург, Гатчина и др.).

В конце марта 1918 г. С. А. Ульянин командирован за границу (Англия, Италия, Франция) для организации Постоянной заграничной информационной авиационной миссии. Вместе с ним выезжает семья: жена, теща и пять дочерей, в т. ч. две приемных. Дальнейшая его судьба известна мало. В Лондоне семья эмигрантов устроилась неплохо. В 1919 г. появилась четвертая родная дочь, в 1920 г. - сын. Сергей Алексеевич занялся разработкой и созданием гироскопической системы устойчивости корабля на волне, работы шли успешно. Но 13 октября 1921 года

С. А. Ульянин скончался от рака (сделанная ему операция не помогла). Похоронен он в Лондоне на кладбище Лэдзуэл.

В заключение приведем слова некоторых аттестаций нашему герою. В 1916 г. начальник Увофлота отмечал "большую эрудицию" полковника Ульянина и его "широкую осведомленность" в авиационном деле, "в коем он является одним из старейших авторитетов". Заведующий авиацией и воздухоплаванием Великий Князь Александр Михайлович характеризовал его как "выдающегося во всех отношениях офицера, обладающего громадной компетенцией по авиационным вопросам как у нас, так и за границей". В некрологе, напечатанном в белградском эмигрантском журнале "Наша стихия" в 1923 г., сказано: "... С. А. Ульянин заслужил то глубокое уважение, каким пользовался среди всех его знавших, заслужил ту вечную память, которая будет жива не только в его современниках, но и на страницах истории русской авиации, в направлении и путях которой он столько лет работал не за страх, а за совесть. Да будет он примером для нас и для будущих поколений русских летчиков".

Из сказанного в статье видно, что С. А. Ульянин внес достойный вклад в дело борьбы с неприятелем в Великой войне не только подготовкой летных кадров, но и плодами своих конструкторских способностей и организаторской деятельностью.

А. МАХАЛИН

**В. М. ТКАЧЕВ - УЧАСТНИК И ИСТОРИК
ВОЗДУШНЫХ СРАЖЕНИЙ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ**

В Рукописном отделе Российской Государственной Библиотеки хранится экземпляр до сих пор неизданной рукописи В. М. Ткачева "Крылья России" (более 600 листов машинописного текста с таблицами и схемами), представляющей собой уникальное явление русской военно-исторической литературы и повествующей о боевом пути Русского Военного Воздушного Флота в Великую войну. Несмотря на завидную популярность "Крыльев" в среде пишущих о раннем возрасте отечественной авиации, работа Ткачева практически неизвестна широкой публике и, несмотря на неоднократные попытки ее опубликования, уже четвертый десяток лет томится под спудом.

Автору этого замечательного произведения, Вячеславу Матвеевичу Ткачеву, принадлежат и неоценимые - и по сей день неоцененные! - заслуги в создании и развитии военной авиации Отечества на начальном этапе ее существования. В эпоху Великой войны фамилия Вячеслава Матвеевича по праву занимала первую строчку в списке наиболее выдающихся военных летчиков России, и отнюдь не прихоть слепого случая привела его на пост главы Военно-Воздушного Флота (Авиадарма), занимаемый им

с июня по декабрь 1917 г. Преувеличить значение его трудов на благо российской авиации невозможно, и только марксистско-ленинской историографии было под силу держать имена подобных людей за семью печатями, на основании своего "классового подхода" объявив весь офицерский корпус Российской Императорской Армии скалозубами, убогими в профессиональном отношении, а войну 1914 - 1917 гг. - малозаметным эпизодом в "героическом эпосе" трех русских революций. К сожалению, обстановка на "историческом фронте" и сегодня мало в чем изменилась по сравнению с предыдущими десятилетиями, в результате чего Великая война, ставшая отправной точкой всех социальных, культурных и криминальных процессов, терзавших и терзающих Россию, пребывает в состоянии - напрасного пока - ожидания своего изучения и анализа, а люди, заслужившие ратным трудом, кровью и жизнями своими право быть причисленными к чину героев той войны и своей Родины, продолжают пребывать в неизвестности или служить мишенями для площадных оскорблений.

Предлагаемый доклад - еще одна попытка восстановить историческую справедливость и доброе имя талантливейшего русского авиатора, незаурядного военачальника, вдумчивого теоретика военной авиации, кропотливого исследователя истории отечественного Военно-Воздушного Флота - Вячеслава Ткачева. С первого и до последнего дня участия России в Великой войне Ткачев был непосредственным участником боевых действий, а в годы так называемой "оттепели" - с неменьшим напряжением и самоотдачей работал над беспрецедентным трудом по истории русской авиации 1910 - 1917 гг.

В боевой поход 1914 года В. М. Ткачев выступил двенадцати годами от роду, в чине подъяесаула и в должности начальни-

ка XX-го корпусного авиотряда. Несколько отдаляя рассказ о фронтовой деятельности этой авиачасти и ее начальника, отступим на некоторое время назад, чтобы стало понятно, каким образом казачий офицер оказался во главе столь необычного для русской армии - авиационного - формирования.

Вячеслав Ткачев родился 24 сентября (ст. ст.) 1885 г. на Кубани. Потомственный казак. Потомственный дворянин. Получил военное образование в Нижегородском графа Аракчеева кадетском корпусе и Константиновском артиллерийском училище. Летом 1906 года в чине хорунжего был выпущен во 2-ую Кубанскую казачью батарею младшим офицером. Фундаментальная училищная подготовка (учился юнкер Ткачев превосходно) стала основанием для того, чтобы через три месяца после прибытия к месту службы он был поставлен исполнять обязанности начальника учебной команды батареи. В продолжение непрерывного четырехлетнего "артиллерийско-педагогического" поприща Вячеслав Ткачев сделал известную карьеру, поднявшись до начальника учебной команды артиллерийского соединения Кавказского корпуса (I-го Армейского).

В августе 1910 года происходит перелом жизненного пути кубанца-артиллериста: приказом Военного министра сотник Ткачев прикомандировывается к Одесскому кадетскому корпусу на должность офицера-воспитателя. Оказавшись в Одессе, двадцатипятилетний казачий офицер невольно приблизился к совершенно новой и необычной области человеческой деятельности - Авиации. Дело в том, что именно Одесса в 1910 году слыла и была "Меккой" российской авиатики: первый в Империи аэроклуб, первый в русских небесах полет аппарата тяжелее воздуха, первая летная школа, первый в России съезд - тоже первый! - авиаци-

онных деятелей... Сказать, что Одесса была увлечена новомодной забавой - не сказать ничего или сказать непростительно мало. В это время и прибыл в город для дальнейшего прохождения службы 5-ой Кубанской казачьей батарееи сотник Ткачев. Выражаясь возвышенным слогом, произошла "назначенная встреча", роль которой для русской авиации невозможно переоценить, ибо имя Ткачева достойно занять в истории России место рядом с именами Петра Нестерова и Игоря Сикорского.

Уже в 1911 году русская периодика зафиксировала фамилию В. М. Ткачева в перечне *первых* отечественных пилотов, причем - с однозначно лестными отзывами. Случайный, но от этого не менее символический факт: пилотский диплом, выписанный непосредственно перед дипломом Ткачева, был выдан гениальному авиаконструктору И. И. Сикорскому.

Увлеченный прелестью обретенного в Одесском аэроклубе ремесла, в 1912 году сотник Ткачев, преодолев ряд существенных ведомственных барьеров, поступает в первую в стране Севастопольскую военную авиационную школу и становится дипломированным военным летчиком. Одним из *первых*.

В январе 1913 года он получает назначение в самую знаменитую (тоже одну из самых *первых*) в России регулярную авиачасть - 3-ью авиационную роту. Там у Ткачева происходит встреча, отмеченная печатью небесного провидения: в эту же часть четырьмя месяцами позже прибывает - тогда новоиспеченный, а сегодня известный всей планете - выпускник Гатчинской авиашколы Петр Николаевич Нестеров. Год (целый век по тогдашним темпам роста авиации) довелось им служить в одном отряде. Этот год - интереснейшая и плодотворнейшая эпоха в становлении личности будущего Авиадарма.

Интересно, что Ткачев и Нестеров, составившие ядро лучшего в армии - XI-го - авиотряда роты, были знакомы (и не просто знакомы, а дружны) много лет, со времен обучения в кадетском корпусе, который оба окончили в 1904 году. Разлучил друзей 1914 год: весной оба получили назначения на должности командиров отрядов. Штабс-капитан Нестеров получил под начало родной XI-ый авиотряд, подесаул Ткачев отправился в город Лиду для возглавления формирующегося XX-го отряда. Пути двух самых талантливых русских военных летчиков вновь, как и в 1904 году, разошлись. На этот раз уже навсегда. Судьбой одному из них был отмерен втрое более долгий век, и через всю свою жизнь он пронес возвышенное, полное пиетета отношение к своему другу и соратнику, почитая того (на мой взгляд, несколько преувеличенно) своим учителем.

Вообще, в изучении истории русского Военно-Воздушного Флота тема "Нестеров - Ткачев" крайне интересна, плодотворна и глубока по своей значимости, многогранности и ... нетронутости. Однако для того, чтобы эта тема появилась в поле зрения историков, необходимо восстановить, наконец, истину в отношении роли В. М. Ткачева для отечественной военной авиации. . .

Несколько слов о состоянии, месте и задачах, возлагаемых на военную авиацию к моменту начала войны. По системе, разработанной в Военном ведомстве, авиационные отряды включались в состав ВВФ и находились в ведении Главного Инженерного Управления (позднее Главного Военно-Технического Управления). Согласно плану боевого развертывания авиации, авиотряд шести-аэропланного состава придавался каждому армейскому корпусу. Кроме того, были сформированы крепостные авиотряды (по одному на крепость) и развертывались авиотряды особого назначения,

армейские и полевые. Главными задачами, стоящими перед авиачастями, считались воздушная разведка, корректирование артиллерийского огня и служба связи.

К августу 1914-го количественный состав авиачастей не достиг расчетного, поэтому не все авиотряды выступили в поход со своими корпусами. В частности, XX-ый корпусной отряд был придан IV-ой Армии и подчинен непосредственно генерал-квартирмейстеру штаба Армии. *Первый* боевой вылет в отряде выполнил подесаул Ткачев, и произошло это 5 августа 1914 года. А ровно через неделю он совершил свой третий боевой полет, описание которого достойно занять место в любой хрестоматии по истории Великой войны. За личный героизм и мужество, подкрепленные блестящим летным и военным профессионализмом, начальник XX-го корпавиотряда был - *первым* во всей русской авиации! - награжден орденом Святого Великомученика и Победоносца Георгия. Имя Ткачева обрело в России всенародную известность. О его полете 12 августа сообщала даже иностранная военная пресса, в частности, австрийская и германская.

Дальнейшая фронтовая биография небесного казака демонстрирует редчайший в военных летописях факт: "рейтинг" одного из лучших, если не самого лучшего из боевых специалистов, В. М. Ткачев стабильно удерживал с первых дней сражений на протяжении всего времени участия русской армии в Великой войне. Трудно даже перечислить все его боевые заслуги и достоинства, проявленные во фронтовом небе и при руководстве авиачастями армий, фронтов, всем Воздушным Флотом. Даже на фоне блистательной плеяды замечательных русских офицеров-авиаторов, снискавших в течение войны заслуженную славу небесных бойцов и военачальников, Ткачев заметен, и лидерство его

бесспорно. Ко всему этому добавлялся и его - сколь ярчайший, столь и редчайший - талант военного теоретика, зримо проявившийся в конце войны.

За три с половиной года войны Вячеслав Ткачев последовательно проделал по служебной лестнице путь от должности командира отряда до Начальника Полевого Управления авиации и воздухоплавания при Штабе Верховного Главнокомандующего. И путь этот отнюдь не был усыпан розами или обережен поддержкой начальства. Последнее обстоятельство необходимо особо подчеркнуть, ибо вплоть до недавних дней о последнем русском Авиадарме публиковались форменные пасквили, подобные, например, сочиненному неким Е. Б. Соркиным:

"...Бывший есаул 5-й Кубанской казачьей батареи Ткачев. Блестящую карьеру сделал этот военный летчик, бывший командир 20-го авиаотряда. Он обил всего лишь один неприятельский самолет, совершил несколько разведок, но всегда мог подать свои боевые дела как наиважнейшие, нахрабрейшие. Умел должным образом польстить великому князю (имеется в виду занимавший пост Авиадарма Великий Князь Александр Михайлович. - А. М.), получить в период боев отпуск в Сочи ввиду 'переутомления и нервности, не позволившей мне совершать полеты'. Неудивительно, что в 1916 году он был назначен инспектором авиационных частей Юго-Западного фронта. Казачьи войсковые звания отброшены, ныне он подполковник, а позднее приказом по армии и флоту будет назначен авиадармом и произведен в полковники" (из книги о замечательном русском асе Великой войны Е. Н. Крутене "Воздушный витязь", вышедшей в 1990 году тиражом 50 тыс. экз.). Более осторожен в выражениях В. Лаврениц в своей книге "Летчики России" (М.: изд. "Машиностроение", 1992). На 180

страницах, повествующих о первых русских летчиках, Вячеславу Матвеевичу досталась одна строка: "На должность Авиадарма был назначен [...] Вячеслав Ткачев, хороший летчик, умевший ладить с начальством".

Несомненно, в нашей свободной стране каждый волен выбирать себе симпатии и антипатии и придерживаться их до очередного социального катаклизма. Однако существуют вещи непреложные, абсолютные, объективные. Офицер Ткачев за три с половиной года войны практически не покидал фронта (имея к тому, кстати говоря, и возможности, и прямые предложения). До момента занятия нелетной должности в сентябре 1916 года, боевой налет военного летчика Ткачева составил без малого 200 часов; даже через год, после окончания сражений на русско-германском театре военных действий, редкий летчик Российского ВВФ мог похвастаться подобным налетом. На счету Ткачева два подбитых неприятельских аэроплана, еще до организации в армии регулярных истребительных авиачастей. Орден Святого Георгия (1914) и Георгиевское Оружие (1916). Дважды (1914 и 1917) за боевые отличия повышался в чине. Вот абзац из Приказа по штабу VII-го Сибирского армейского корпуса от 11 марта 1916 г.: "... Целью для есаула Ткачева было всегда выполнение возложенной на вверенный ему отряд задачи во что бы то ни стало, причем самым энергичным работником в отряде был его Начальник..." Не менее красноречивы выдержки из Приказа Командующего XI-ой Армией генерала-от-кавалерии Сахарова от 23 августа 1916 г.: есаул Ткачев "успел зарекомендовать себя с самой лучшей стороны как командир дивизиона и как военный летчик... Как образцовый командир дивизиона, в заботах о полной боевой готовности подчиненных ему частей, он периодически совершал

круговые полеты для осмотра авиационных отрядов, выдвинутых на фронта армии, и благодаря его личному руководству на местах, боевая готовность отрядов всегда стояла в надлежущей высоте (стиль документа полностью сохранен. - А. М.) "... Небывающая телеграмма генерал-квартирмейстера Юго-Западного фронта генерала Духонина от 17 октября 1916 г.: "... двухмесячный опыт введения на фронте [...] в виде временной меры должности Инспектора авиации фронта оказал самое плодотворное влияние на дело авиации. Постоянные объезды и личное направление деятельности Авиодивов (авиационных дивизионов. - А. М.) Инспектором авиации внесло полное единообразие в боевых требованиях, а личный пример Инспектора авиации, выдающегося летчика (В. М. Ткачева. - А. М.) поднял дух летчиков, вызвал чувство соревнования, что не замедлило сказаться в ряде славных воздушных боев, где летчики показали величие духа и большое искусство..." А касаясь вдохновенных инсинуаций о ткачевском "умении ладить с начальством" и "должным образом польстить", можно заметить, что Ставка четыре месяца не утверждала есаула в должности Инспектора авиации фронта (так же было и с назначением Ткачева авиадивизионером).

Не могу не привести свидетельства подчиненного В. М. Ткачева, летчика XX-го авиотряда прапорщика В. Гольцшмидта: "Будучи очень строгим и требовательным к подчиненным, Ткачев оставался особенно требовательным, в первую очередь, к себе. Так например, все очередные боевые задания он выполнял наряду с остальными летчиками отряда, а более ответственные и рискованные полеты брал всегда на себя. Это было его системой".

И завершить этот обвал цитат (к сожалению, прежде не тиражировавшихся) я хочу словами А. В. Шиукова: "Я, как участник Первой мировой войны, начавший работу в области авиации еще с 1908 года, могу подтвердить, что В. М. Ткачев до 1917 года был одним из лучших военных летчиков-офицеров и передовым мыслящим авиационным военачальником в вопросах организации и боевого применения нашей авиации. Своими приказами, директивами и инструкциями В. М. Ткачев несомненно содействовал развитию и укреплению Российского военно-воздушного флота".

... Война для России складывалась неблагоприятным образом. Военные неудачи, помноженные на внутригосударственные негативные процессы, привели к беспрецедентному в истории явлению: армия, находящаяся в состоянии войны с вторгшимся неприятелем, после Февральского переворота была уничтожена с тыла, собственным же государством. Уничтожению вооруженных сил России предшествовал процесс разложения и развала, поразивших все ступени военной структуры, всемерно подогревавшийся безответственными деятелями бесчисленных партий, групп и кучек, кинувшихся остервенело делить обезличенную и исчезающую власть в стране.

В эти дни государственного самоуничтожения военная авиация России оказалась "белой вороной" в общегерманской стае: вплоть до декабря 1917 года отряды, дивизионы и группы, подчиненные полковнику Ткачеву, оставались вполне боеспособной и грозной для неприятеля силой. Спустя год - в декабре 1918-го - Инспектор авиации Добровольческой Армии полковник Кравцевич так отзывался об этом: "В годы величайшего национального бедствия русские летчики резко выделились большой моральной силой. Они беззаветным мужеством и удалью долго

поддерживали разваливавшуюся старую Русскую Армию, после окончательного ее развала ушли последними..."

Одной из причин высокой самоотверженности, стабильности боевого духа, недеградирующего профессионализма военных авиаторов, без сомнения, было то, как и кем возглавлялся Военно-Воздушный Флот. Отнюдь не случайно в дни безудержной "министерской чехарды" (не обошедшей стороной и армию) небесное воинство бесценно возглавлял Вячеслав Ткачев. Альтернативы ему не было. Освященная высоким патриотизмом деятельность последнего русского Авиадарма принесла свои плоды: несмотря на несомненный технический и количественный перевес, австро-германские и турецкие авиаторы вплоть до большевистского переворота не могли похвастаться господством в российском небе. Именно в последнее полугодие существования старой армии военные летчики России покрыли себя заслуженной славой выдающихся воздушных бойцов. Спустя сорок пять лет Вячеслав Матвеевич не без гордости включит в текст "Крыльев России" оценку деятельности Российского Военно-Воздушного Флота, данную противником в годы войны: "Было бы смешно говорить с неуважением о русских летчиках. Русские летчики опаснее враги, чем французы. Русские летчики хладнокровны. В атаках русских, быть может, отсутствует планомерность так же, как и у французов, но в воздухе русские летчики непоколебимее и могут переносить большие потери без всякой паники. Русский летчик есть и остается страшным противником".

К сожалению, имена небесных воинов, явивших образцы жертвенного служения Родине (равно как и подвиги многих представителей других родов войск), на долгие десятилетия были отняты у России. Даже имя Петра Николаевича Нестерова до

1940 года находилось под запретом по причине его "золотопогонства". Четверть века фамилия блистательнейшего пилота России, чьи заслуги перед авиацией с 1913 г. никогда и никем в мире не подвергались сомнению, - не удавалась "чести" оказаться на страницах энциклопедических и специальных изданий, написанных советскими "геродотами" без роду и принципов.

Слава Богу, сегодня могут вернуться к нам имена выдающихся патриотов Отечества, непревзойденных асов Великой войны - полковника Казакова, капитана Крутеня, поручика Орлова, корнета Гильшера и многих других, чьи имена вписаны рукой Ткачева в превосходную книгу "Крылья России". Начало работы Вячеслава Матвеевича над "Крыльями" можно отнести, пожалуй, к далекому 1917 году: в последнем своем Циркуляре (от 14 ноября 1917 г.), адресованном Инспекторам авиации фронтов, командирам авиационных дивизионов, групп и отрядов, он писал, что "в текущей войне Русская авиация вступила в права полноправного, самостоятельного рода оружия армии. Могуущественная работа авиации на войне, заслуги ее перед Родиной, героические подвиги и жертвы лучших сынов авиации должны быть вписаны бессмертными буквами в историю ее"...

Подчиниться и предложить свою шпагу захватившей власть большевистской камарилье полковник Ткачев не мог. Патриота по духу, офицера по профессии, человека высокой нравственности, его не в силах была ослепить и оглушить, а тем паче принудить к повиновению фарисейская демагогия "радетелей за народное счастье". В декабре 1917-го Ткачев добирается из Могилева до родной Кубани и вступает в белогвардейский конный отряд рядовым казаком. Участвует в боях, попадает в плен, дважды по несколько недель томится в большевистских тюрьмах. С сентября

1918 по ноябрь 1920 года - командир Кубанского авиотряда, Кубанского авиадивизиона, начальник всей Белой авиации.

Несмотря на поразительно скудную техническую оснащенность своей авиации, генерал Ткачев активно и успешно противодействует многократно превосходящим силам Красных, вновь и вновь проявляя замечательную одаренность в области летного мастерства и вождения авиавойск. Как известно, вооруженные силы Красных и Белых оказались несопоставимы по численности, материальной обеспеченности и методам ведения борьбы.. В ноябре 1920 года генерал-майор Ткачев с остатками своей авиации эвакуировался из Крыма.

За этим последовали непередаваемо тяжелые двадцать пять лет эмиграции. Главной, если не единственной, опорой в заграничном "прекрасном и яростном мире" оставалась для унесенных революционным ветром их Россия, с которой они могли расстаться только на пороге в самый лучший мир. Наверняка созвучными эмигрантским настроениям Вячеслава Матвеевича были слова Р. Б. Гуля: "Какой-то большой якобинец (кажется, Дантон), будучи у власти, сказал о французских эмигрантах: 'Родину нельзя унести на подошвах сапог'. Это было сказано верно. Но только о тех, у кого, кроме подошв, ничего нет. У кого же была память души и сердца, сумели унести Францию. И я унес Россию. Так же, как и многие мои соотечественники, у кого Россия жила в памяти души и сердца".

Первое время, пока позволяло здоровье, В. М. Ткачев работал летчиком в югославской авиации. Затем, как и великое множество других эмигрантов, перепробовал массу ремесел и профессий, чтобы обеспечить себе сносное существование. Позже многих других, накануне своего пятидесятилетия, решил он

принять иностранное подданство. А через год после того, как он стал гражданином Югославии, разразилась Вторая мировая война, вновь ведывившая всю планету.

В разгар военной кутерьмы, когда шаталось все и вся, Вячеслав Матвеевич принимает твердое решение вернуться на Родину, чем бы это ему ни грозило. И в октябре 1944 года он является к представителям командования вступивших в Югославию советских войск.

Несложно представить, как развивались дальнейшие события: СМЕРШ, Лубянка, Лефортово, приговор по 58-ой статье, Пресненская пересыльная тюрьма и 10 лет "сибирского университета". В 1955 году, выйдя из заключения, Ткачев отказывается от права и возможности, как югославский подданный, покинуть СССР и принимает советское гражданство. Наступает новый, последний период его жизненного пути: десять лет безраздельно посвящены Вячеславом Ткачевым литературному труду. Главной задачей своих мемуаров, получивших условное название "Мои воспоминания о далеком прошлом русской военной авиации", он определил - восстановление поправленной истины и исторической справедливости в отношении тысяч военных авиаторов, честно исполнивших свой долг перед Отечеством в пору Великой войны. Он понимал, что никто полнее и точнее не знал и, естественно, не мог поведать правды о жертвенном подвиге первой когорты русских воздушных бойцов.

Работа над рукописью, около 1960 г. получившей гордое и красивое название "Крылья России", оказалась крайне непростой. Тяжелейшие финансовые и житейские условия выбивали из колеи, унижали, а главное - отрывали от задуманной работы. Не имея стабильной возможности (столь необходимой!) пользоваться

архивными документами, подвергавшийся гонениям Ткачев, тем не менее, находил в себе силы подвижнически вершить свое святое дело. Врожденное чувство долга, весь нравственный строй личности и блестящая память Вячеслава Матвеевича стали залогом и гарантией появления беспрецедентного произведения о Великой войне. Обладая несомненным литературным дарованием и журналистским опытом, он сумел создать захватывающую и убедительную картину становления и роста военной авиации России, ее самоотверженной ратной деятельности в Первой мировой войне.

Первое рукописное воплощение темы, вынашиваемой им в течение всей жизни, относится, как это ни поразительно, ко времени пребывания Ткачева в сталинских лагерях. Мне довелось держать в руках сшитые в небольшие тетради листы серо-коричневой бумаги, на которых уже с трудом угадывался ткачевский почерк, с первыми вариантами очерков о Петре Нестерове, Евг-рафе Крутене, о развитии русской и мировой авиации...

Вскоре после освобождения Вячеславу Матвеевичу удалось путем переписки собрать вокруг себя тесный круг единомышленников, что, конечно, сыграло споспешествующую роль в появлении "Крыльев". В основном то были старые русские авиаторы, бывшие подчиненные Ткачева, до седых волос сумевшие сохранить пиетет к своему небесному ремеслу и к людям, ремеслом этим владевшим и употребившим его на благо Отечества. Считаю своим долгом вспомнить словами искренней признательности тех, кто в меру своих возможностей защищал белогвардейского генерала от недвусмысленных призывов "разобраться с этим врагом". Это Виктор Соколов, Валентин Гольцшмидт, Евгений Бурче, Константин Капустян, Эдгар Меос, Алексей Шиуков, Иван Шатоба, Иван Мосолов... Благодаря их заботливому прикрытию и опеке, кото-

рой окружили они своего Авиадарма, "Крылья России" были дописаны, а после ухода Вячеслава Матвеевича из жизни надежно охранены от бандитских притязаний ревнителей "классового подхода".

Мне известно о существовании трех машинописных экземпляров "Крыльев России". Один - первый - был послан на имя Никиты Хрущева с сопроводительным письмом, требующим пресечь оскорбительные поползновения опорочить мемуары и их автора. Судьба этого экземпляра неизвестна. Другой высылался руководству Военно-воздушной Академии в Монино и, судя по всему, имел известное хождение в среде военно-научного персонала этого учебного заведения. Третий экземпляр довольно сложным путем был помещен в Рукописный Отдел Государственной Библиотеки имени Ленина (ныне Российская Государственная Библиотека). Именно этот экземпляр рукописи - земной поклон Виктору Георгиевичу Соколову! - избежал огня, тления, исчезновения (пока!) и сегодня может служить (пока!) полноценным материалом для издания книги. Насчитывающая 600 страниц машинопись содержит рукописную правку автора, пометки и замечания рецензента и, к сожалению, безответственные и нахальные исправления "сильно грамотных" читателей. Но и этого экземпляра мы можем лишиться: за тридцать лет пребывания в Отделе, рукопись "Крыльев России" стала едва ли не самой популярной, что, как нетрудно понять, ухудшило ее состояние. Если в ближайшее время не опубликовать или хотя бы не микрофильмировать этой "единицы хранения", то день, когда придет пора сокрушаться о "невознаградимой потере", не столь уж и далек. Не послужит утешением и то, что "Крылья" напитали практически всю без исключения научно-популярную литературу военно-авиационной

тематики, появившуюся с начала 1960-х годов. Кстати, за редким исключением, сочинители авиационно-исторических произведений дружно "не опускались" до упоминания о заимствованиях из ткачевской рукописи (плохую вещь воровать не станут!).

Композиционно свою книгу Вячеслав Матвеевич разделил на три части, наиболее объемная из которых повествует о боевой деятельности русской авиации с первого до последнего дня участия России в Великой войне. На фоне общего хода событий на русско-германском и русско-турецком театрах военных действий Ткачев нарисовал четкую, живую, впечатляющую картину зарождения и подъема ратной мощи отечественного Воздушного Флота. Не может не восхищать глубокое и тонкое знание автором описываемого предмета. Пожалуй, в этом одно из главных достоинств книги, выгодно отличающих "Крылья" от множества исторических поделок на авиационную тему. Масса фактической информации, в том числе включенные в повествование реальные документы тех лет; анализ проблем, с которыми сталкивалась авиация в ту пору; раздумья об альтернативных путях развития воздушного флота; щедрое и неравнодушное изображение людей, занятых созданием нового рода войск, защитой российского неба от вторгшегося неприятеля, - все это содержится в ткачевской рукописи.

В 1960 году текст "Крыльев России" представлял из себя беспрецедентное явление еще и потому, что никто из авиационных и военных историков, как советских, так и зарубежных (эмигрантских и иностранных) в то время не затрагивал темы воздушных сражений Великой войны на русском фронте. Исполнявшие "социальный заказ" советские авторы предпочитали ничем не омрачать сияние "исторического учения", а потому за точку

отсчета существования отечественной авиации брали начало Гражданской войны (формирование первых Красных эскадрилий); предыдущее же десятилетие относили к периоду эмбрионального развития воздушного флота. Иностранцы были, естественно, заняты прославлением собственных ВВС. Что же касается эмигрантских авиационных и военных кругов, то и они не создали сколько-нибудь заметного произведения о воздушной войне 1914 - 1918 гг., хотя призывы к тому звучали неоднократно. Основными причинами этого были тяжелое, если не сказать бедственное, финансовое положение и отсутствие в распоряжении эмиграции необходимых архивов. Книга К. Финне об Эскадре Воздушных Кораблей лишь подтверждает закономерность невозможности появления в эмиграции авиационных "Анналов".

Таким образом, В. М. Ткачев стал первым и пока единственным историком, описавшим весь ход воздушной войны 1914 - 1917 гг. в российском небе. С некоторым допущением "Крылья России" можно было бы назвать энциклопедией начального, героического периода существования отечественной авиации. Большим достоинством этой работы является и множество упоминаний о конкретных людях - более трех сотен фамилий рядовых и руководящих работников воздушной армии России упомянуто на страницах рукописи. В пору, отнюдь тому не благоприятствующую, Вячеслав Матвеевич отважился сказать справедливые, сердечные слова обо многих офицерах-авиаторах, каждый из которых своими талантами и человеческими качествами составил бы славу любого из воздушных флотов воевавшей Европы.

Насыщенная информацией и отмеченная безукоризненным знанием тончайших нюансов излагаемой темы, рукопись обладает и множеством литературных достоинств. Казалось бы, трудно

было найти какие-либо препятствия к ее изданию. Увы, первое же публичное знакомство с мемуарами Ткачева вызвало бурный ропот и энергичное возмущение. Команда политруков и агитаторов идеологического фронта, усмотрев в книге угрозу своему паразитическому бытию, как известно, определяющему у этих людей сознание, не пропустила "Крылья" к читателю. Рукопись и ее автор подверглись шельмованию, наветам, обвинениям во всех мыслимых грехах... В обстановке развернувшейся против него травли, истощив запас физических сил, последний русский Авиадарм 25 марта 1965 года ушел из жизни. Но удовлетворенная комиссарская рать выпустила из поля зрения судьбу самой книги, так что через год Виктор Георгиевич Соколов мог уже написать одному из своих знакомых: "получил из Библиотеки им. В. И. Ленина извещение о том, что экземпляр рукописи "Крылья России" принят в рукописный фонд Библиотеки..."

Ф. ЕФРЕМОВ

**КОРПУС РУССКИХ ДОБРОВОЛЬЦЕВ
НА РУМЫНСКОМ ФРОНТЕ В 1917 - 1918 ГГ.**

С захватом власти большевиками и фактическим прекращением войны наступил полный развал русской армии. Один лишь Румынский фронт, находившийся в иных условиях, благодаря присутствию румынских войск, границе, отделявшей его от хаоса в России, и некоторым другим факторам, кое-как сохранял внешний порядок [1]. Фактически командовавший фронтом Помощник АВГУСТЕЙШЕГО Главнокомандующего армиями Румынского фронта ("Поглаврум") генерал-от-инфантерии Дмитрий Григорьевич Щербачев при помощи сохранивших дисциплину румынских войск безоруживал все уходившие с фронта русские войсковые части [2]. Ему удалось, в некоторых случаях - при содействии румынских войск, воспрепятствовать массовому уходу русских частей с фронта, что позволяло поддерживать относительный порядок в тылу. Препятствовать же просачиванию в тыл безоружных было невозможно, фронт таял [3].

3 декабря 1917 года, приказом Украинского Генерального Секретаря по Войсковым делам Симона Петлюры, Юго-Западный и Румынский фронты объединялись в единый Украинский фронт, Главнокомандующим которым назначался генерал Щербачев.

Офицеры, под различными предлогами покидая свои части,

прибывали в Яссы. В числе приехавших оказались и девять офицеров 61-й артиллерийской бригады во главе с капитаном Сергеем Родионовичем Ниловым. Будучи еще в своих батареях, из газеты "Русское слово" они узнали о формировании добровольческих частей на Дону и отправились в Яссы. Прибыв туда, эта группа офицеров явилась в штаб Румынского фронта, где им сказали: подождите, может быть, на днях что-нибудь выйдет с формированием и здесь.

Поздно вечером 15 декабря 1917 года состоялось знакомство этой группы офицеров с командующим 14-й пехотной дивизией, Генерального Штаба полковником Михаилом Гордеевичем Дроздовским, который сообщил им о своем намерении "начать в Яссах формирование отряда для борьбы с большевиками".

"Согласны ли вы присоединиться ко мне?" - спросил их Дроздовский. Ответ был единодушный: "Так точно". - "Кто из вас старший?"

Представился капитан Нилон.

"Завтра в Штабе фронта у полковника Давыдова получите ордер на помещение и будете комендантом".

Утром 16 декабря 1917 года одна из палат лазарета Евгеньевской общины Красного Креста стала колыбелью 1-й бригады Русских Добровольцев. Бюро записи открылось на улице Музилер, No. 24 [4]. Там же помещалось бюро Московского центра и издавалась газета "Республиканец" [5].

Дроздовский послал нескольких офицеров-вербовщиков в Одессу, Киев и другие большие города. В Одессе было основано вербовочное бюро. К Рождеству была создана особая группа разведчиков под командой капитана 3-го Сибирского горно-артиллерийского дивизиона Болговского, в конце декабря захватившая

на товарной станции в Соколах (3 км от Ясс) целую автомобильную роту [6]. В начале января 1918 года полковник Дроздовский приказал захватить пришедшую в Соколы 8-ми орудийную горную батарею и немедленно вывезти 4 орудия и 4 ящика в Скентеу (местечко в 30 км от Ясс), где занять пустые бараки, принадлежавшие румынской армии.

Безусловно, полковник Дроздовский начал формирование с разрешения Штаба фронта, и тот же Штаб закрывал глаза на "набеги и самоуправства" его добровольцев. С другой стороны, официально добровольческой воинской единицы не существовало [7]. Трудно сказать, сколько еще времени организация Михаила Гордеевича Дроздовского пребывала бы в полулегальном состоянии, однако помог случай.

6 января 1918 года состоялось собрание Украинского Войскового комитета Румынского фронта, которое, "обсудивши дело с формированием офицерской части на станции Соколы, постановило: назначить комиссию, которой поручить выяснить, с чьего ведома и разрешения формируется часть, и сделать доклад комитету. Предложить генералу Шербачеву, чтобы он дал сведения, для какой надобности формируется офицерский полк и уведомлен ли Украинский Генеральный Секретарь по Войсковым делам, когда это делается на Украинском фронте" [8].

7 января выписка из протокола собрания с предложением дать ответ была направлена на имя Главнокомандующего Украинским фронтом и получена Штабом фронта, а на следующий день на документе появилась резолюция начальника Штаба: "Д[ежурному] Г[енералу]. Гл[авнокомандующему] доложил. Сообщить комиссарам приказ о формировании бригады [2 нрб.]. Г[енерал-] Лейтенант] Геруа. 8/1" [9].

Ответ из Комитета национальных и областных комиссаров при Штабе Румынского фронта, которому надо было сообщить приказ о формировании бригады, гласил: "11 января 1918 г. ... Представляя проект приказа войскам Румынского фронта о формировании 'русской добровольческой бригады', сообщаю, что Комитет Национально-Областных комиссаров препятствий к формированию таковой бригады не имеет. Приложение: проект приказа" [10].

В результате всего вышеизложенного и появился приказ Русским войскам Румынского фронта от 12 января 1918 года за No. 1344, подписанный генералом-от-инфантерии Д. Г. Щербачевым:

"Прикаываю сформировать 1-ю отдельную пехотную бригаду в составе 2-х трехбатальонных полков, инженерной роты, легкого артиллерийского дивизиона, горной батареи, мортирной и тяжелой батарей с соответствующими парковыми дивизионами, эскадрона конницы, авиотряда, брондивизиона, радиоотделения с соответствующими санитарными учреждениями и обозами применительно к существующим штатам.

Бригаде присвоить наименование '1 отдельной русской бригады добровольцев'.

Пополнение личного состава производить набором добровольцев офицеров исключительно на офицерские должности, и солдат из числа военнообязанных и частных лиц.

Условия приема и службы добровольцев определяются особым положением" [11].

В тот же день, 12 января, по приказанию генерал-лейтенанта Геруа телеграммой No. 168043 приказ No. 1344 был передан Военгенсекретарю С. В. Петлюре в Киев [12].

Проект приказа, датированный 7 января, несколько отли-

чается от окончательного варианта. Во-первых, бригаде предполагалось присвоить наименование "1-й отдельной русской бригады добровольцев Генерала М. Д. Скобелева" [13]. Во-вторых, по-видимому под впечатлением враждебного отношения Украинского комитета к офицерским частям, в приказ внесена фраза о том, что набор добровольцев-офицеров производится "исключительно на офицерские должности", отсутствовавшая в проекте.

Таким образом, труды Михаила Гордеевича не пропали даром. Пунктом 1-м приказа Русским войскам Румынского фронта No. 1367 от 14 января 1918 года полковник Дроздовский был милостиво "допущен к командованию" созданной им 1-й отдельной Русской бригадой добровольцев. Пункт 2-й того же приказа гласил: "Впредь до прибытия Полковника Дроздовского из командировки, во временное командование 1-й отдельной Русской бригадой добровольцев вступить Полковнику Войналовичу" [14].

Между тем формирование добровольческих частей продолжается. Предыдущим приказом No. 1366 от 14 января 1918 года предписывалось "при 1-й отдельной Русской бригаде добровольцев сформировать автомобильную роту и мотоциклетную команду по штатам, приложенным к приказу Наштаверх 1917 года No. 307" [15].

Затем 21 января появляется приказ фронту No. 1389 о создании 2-й Отдельной пехотной бригады "в составе, как указано [в] приказе No. 1344 для 1-й отдельной бригады. Бригаде присвоить наименование '2 отдельной русской бригады добровольцев'. Пополнения личного состава производить набором добровольцев согласно приказа No. 1344" [16].

Формирование этой бригады было возложено на генерал-майора Асташева, который назначался ее начальником [17].

Для координации формирования русских добровольческих частей приказом фронту No. 1410 от 23 января 1918 года было создано Управление Инспектора по формированию новых воинских частей (первоначально в проекте приказа было написано "добровольческих частей", но затем вычеркнуто) [18]. Приказом фронту No. 1413 от 24 января Инспектором по формированию новых частей был назначен бывший командующий 9-й армией генерал-лейтенант А. К. Келчевский, который, по-видимому, приступил к исполнению своих новых обязанностей несколько ранее официально указанной даты, так как еще 20 января генерал-лейтенант Геруа направлял в его адрес копию телеграммы No. 11/331 по вопросу формирования 1-й отдельной русской бригады добровольцев [19].

Первые трудности в формировании русских добровольческих бригад были бюрократического характера. Так, 18 января Штабом Румынского фронта была получена телеграмма начальника штаба 4-й армии Абуткова No. 11/331, в которой говорилось: "Командарм находит, что без получения приказа No. 1344 оказать содействие формированию роты 1-й отдельной русской бригады не представляется возможным, так как не известна ни задача этой бригады, ни состав роты" [20]. На телеграмме резолюция: "Д[ежурному] Г[енералу]. Почему-то этот приказ до сего времени не разослан? Вообще проверить принятый порядок рассылки приказов, изменить его в смысле быстроты. Немедленно выслать, а копию сего Генералу Келчевскому. Г[енерал-] Л[ейтенант] Геруа. 20 января" [21].

В отправленной 23 января телеграмме генерал Асташев сообщает: "До сих пор начальник румынской дивизии в Кишиневе ничего не знает относительно формирования 2-й русской брига-

ды в Кишиневе и тормозит нашему делу (так в документе. - Ф. Е.). Прошу срочного ему распоряжения" [22]. На телеграмме пометка генерала Геруа: "Сообщить приказ о формировании 2 бригады Ген[ералу] Бештеану и просить его оказать полное содействие" [23].

Первое время формирование добровольческих частей шло так бурно, что казалось - штаты малы. Например, 23 января 1918 года на имя генерала Келчевского была получена следующая телеграмма: "Можно ли формировать конный полк? Имеются офицеры и лошади. 23 янв[аря]. Асташев" [24]. Ответ Келчевского - "Обязательно" [25].

Имеются и некоторые сведения относительно того, на основе каких частей формировались Русские добровольческие бригады. Так, приказ фронту No. 1365 от 14 января 1918 года гласил: "9-е армейское радиоотделение со всем техническим имуществом расформированного 9-го радиотелеграфного дивизиона без лошадей, передать в 1-ю отдельную Русскую бригаду добровольцев, снабдив оное всем недостающим по штату техническим имуществом из склада Заведывающего Радиотелеграфом Румынского фронта" [26].

Телеграммой No. 02364 от 29 января 1918 года генерал Геруа сообщает: "Поглаврум приказывает имущество Штаба 2 корпуса передать на формирование Штаба 1-й добровольческой бригады" [27]. В телеграмме No. 02851 от 28 января содержится важное уточнение: "При материальной части Штаба Корпуса должны остаться офицеры этого Штаба и необходимое количество солдат для ее обслуживания" [28].

Телеграмма No. 02892 от 31 января, подписанная Геруа, гласит: "60-й Замосцкий полк в полном составе зачисляется в

1-ю бригаду добровольцев. По приказанию Поглавкорума прошу пропустить этот полк в полном составе с оружием и имуществом из Бикасула в Скентеа" [29].

В приказе войскам фронта No. 1367 от 14 января 1918 года говорилось:

"Ввиду расформирования Рижского отряда Красного Креста, автомобильную колонну этого отряда передать в 1-ю отдельную Русскую бригаду добровольцев.

Кадровую авиационную базу, находящуюся в распоряжении Инспектора Авиации Румынского фронта и расположенную на ст. Соколы, передать в 1-ю отдельную Русскую бригаду добровольцев.

4-й авиационный дивизион с отрядами: 4-м армейским и 4-м истребительным полностью передать в 1-ю отдельную Русскую бригаду добровольцев" [30].

5 февраля 1918 года появляется приказ войскам фронта No. 1452:

"Включить в состав русских добровольческих, кроме уже включенных, следующие части и учреждения армии Румынского фронта:

Штаб 2-го Армейского корпуса.

Пехотные части:

25-ю пехотную дивизию.

Артиллерия:

20, 24, 26, 27 и 34 тяж[елые] пол[евые] арт[иллерийские] дивизионы с парками.

Мортирные дивизионы:

2, 18, 24 и 27 дивизионы с парками.

4 легк[ий] mortarный.

Легкая артиллерия:

25 и 26 артиллерийские бригады с парковыми дивизионами.

3 батарея 1 Кавказского стрелкового артиллерийского дивизиона.

1 Конно-горный дивизион.

61 Воздухобатарея.

82 Воздухобатарея.

Инженерные части:

4 Инженерный полк.

30 Инженерный полк.

9 и 14 Понтонные батальоны.

11 Железнодорожный батальон.

Авиационные части:

4 Авиодивизион.

20 Корпусной авиационный отряд.

3 Армийский авиотряд.

Телеграфные части:

7, 20, 34 и 41 Телеграфные роты.

Автомобильные части:

6 и 8 Автороты.

4 Броневой дивизион.

Отд. No. 20 и 21, 39, 42.

8, 36 и 47 Мотоциклетные отделения.

2 и 18 Корпусные радиоотделения.

Дивизионный обоз 23-й пехотной дивизии.

17 Томашевский полк.

16 и 18 отдельные пулеметные роты.

32 отд[ельную] сан[итарную] роту.

10 войсковой сан[итарный] отряд.

4 войсковой сан[итарный] отряд.

14 Химическую роту.

Имущество и конский состав указанных частей поступает целиком в части добровольцев. Личному составу вменяется в обязанность доставки имущества (так в документе. - Ф. Е.) в пункты по указанию Инспектора по формированию новых частей; только по исполнению указанного может последовать расформирование частей и увольнение личного состава" [31].

Приказ войскам фронта No. 1464 от 7 февраля 1918 года гласил: "Украинский войсковой курень казаков запорожцев переименовывается в отдельный сводный казачий батальон добровольцев с подчинением его Инспектору по формированию русских добровольческих частей" [32] (по-видимому, это уникальный случай "деукраинизации". - Ф. Е.).

То обстоятельство, что в соответствии со штатами должно было происходить формирование в основном пехотных частей, видимо, не давало покоя главному командованию. Следствием этого стал приказ войскам фронта No. 1463 от 7 февраля 1918 года:

"Приказываю Инспектору по формированию новых частей немедленно приступить к формированию 1-й конной дивизии русских добровольцев" [33].

Формирование авиационных частей 1-й отдельной Русской бригады добровольцев, а равно и общее руководство ими, еще приказом фронту No. 1394 от 21 января 1918 г. было возложено на Инспектора Авиации Румынского фронта ротмистра Ильина [34], а формирование автомобильных частей приказом войскам

фронта No. 1395 от того же числа - на бывшего Начальника Службы Связи Румынского фронта капитана Сахарова [35].

В утвержденном генералом Щербачевым 19 февраля 1918 года штате Автомобильной команды Управления Инспектора по формированию Добровольческих частей Румынского фронта это Управление названо также Штабом 1-го Отдельного Корпуса Добровольцев [36].

10 февраля 1918 года появляется приказ No. 1468:

"§ 1.

Прикомандированный к моему штабу командир 40-го армейского корпуса генерал-лейтенант Белозор назначается в мое распоряжение с отчислением от занимаемой должности.

§ 2.

Вместо генерал-майора Асташева начальником 2-й отдельной бригады русских добровольцев назначается генерал-лейтенант Белозор.

§ 3.

Командир бригады 48 пехотной дивизии генерал-майор Асташев назначается в распоряжение Инспектора вновь формируемых частей" [37].

Среди приказов Помощника АВГУСТЕЙШЕГО Главнокомандующего армиями Румынского фронта генерала-от-инфантерии Щербачева отсутствуют приказы о расформировании 1-го Отдельного Корпуса Добровольцев, Добровольческих частей или соединений. Видимо, письменно такой приказ им не отдавался. Однако 21 февраля 1918 года появляется приказ No. 1512:

"В дополнение к приказу моему от 24 января 1918 года за No. 1414 в состав Комитета по демобилизации включить

представителей: 1) Председателя тыловой демобилизационной комиссии в г. Кишиневе - 1; 2) Начальника Русской Артиллерийской Миссии - 1 и 3) Корпуса Русских Добровольцев - 1" [38].

На этом Корпус Русских Добровольцев прекратил свое существование. А история Дровдовцев только начиналась...

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Дровдовский М. Г. Дневник. - Берлин, 1923. - С. 20.
2. Головин Н. Н. Российская контр-революция в 1917 - 1918 гг. - Часть II. - Кн. 4. - Париж, 1937. - С. 9, 10.
3. Фон-Валь Э. Г. Деятельность генерал-адъютанта Шербачева. - Таллин, 1935. - С. 24.
4. Кравченко В. Дровдовцы от Ясс до Галлиполи. - Т. I. - Мюнхен, 1973. - С. 19, 20.
5. Там же. С. 18.
6. Там же. С. 23.
7. Там же. С. 24.
8. РГВИА, ф. 2085, оп. 2, д. 128, л. 49.
9. Там же, л. 48.
10. Там же, л. 47.
11. Там же, л. 44.
12. Там же, л. 46.
13. Там же, л. 51.
14. Там же, оп. 1, д. 7, л. 150.
15. Там же, л. 148.
16. Там же, л. 174.

17. Там же.
18. Там же, д. 9, л. 11.
19. Там же, л. 15.
20. Там же, оп. 2, д. 128, л. 45.
21. Там же.
22. Там же, л. 56.
23. Там же.
24. Там же, л. 58.
25. Там же, л. 57.
26. Там же, оп. 1, д. 7, л. 148.
27. Там же, оп. 2, д. 129, л. 83.
28. Там же, л. 84.
29. Там же, д. 128, л. 59.
30. Там же, оп. 1, д. 7, л. 150.
31. Там же, д. 9, лл. 57 и об.
32. Там же, л. 71.
33. Там же, л. 70.
34. Там же, д. 7, л. 179.
35. Там же, л. 180.
36. Там же, д. 9, л. 132.
37. Там же, л. 75.
38. Там же, л. 139.

В. ЕРШОВ

**ЭМИГРАНТСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ВЕТЕРАНОВ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ
В 1920 - 1930-е ГОДЫ (ПО МАТЕРИАЛАМ ГАРФ)**

Российская Белая военная эмиграция 20 - 30-х годов воспринимала Великую войну 1914 - 1918 гг. как эпохальное событие в истории России, кардинально изменившее судьбу страны. Большевизм, революции 1917 г., Гражданская война 1917 - 1920 гг., массовый исход россиян в зарубежье - рассматривались как последствия участия Российской Империи в мировой войне. Документы, отражающие позиции российской эмиграции по отношению к проблеме Первой мировой войны, хранятся в Государственном архиве Российской Федерации (ГАРФ), в комплексе фондов Русского заграничного исторического архива (РЗИА), т. н. "Пражского архива".

Русское зарубежье неоднозначно воспринимало Первую мировую войну 1914 - 1918 гг., хотя в целом доминировала точка зрения, согласно которой вступление в конфликт России являлось ошибкой. В эмиграции продолжали сохраняться (правда, в незначительных размерах) увлечения теориями панславизма, звучали заявления о верности долгу союзникам по Антанте.

Но над всей разногласицей мнений и политических пристрастий возникает идея, с которой соглашаются практически

все политики, деятели культуры, лидеры эмиграции: в Великую войну 1914 - 1918 гг. Российская армия сражалась героически и ее воины - солдаты и офицеры - заслуживают славы и сохранения памяти об их подвигах.

Уже в период пребывания Русской армии генерал-лейтенанта П. Н. Врангеля в лагерях Галлиполи, в Чаталдже, на Лемносе и в Бизерте, а также в самом Константинополе, начинается образование военных союзов, обществ и полковых объединений, призванных объединить офицерские кадры за рубежом. В контексте данного процесса создаются общества ветеранов Великой войны 1914 - 1918 гг. Они становятся неотъемлемой частью военной культуры зарубежной России.

Главное командование Русской армии принимает ряд нормативных документов, определявших принципы организации таких военных обществ: согласно утвержденному генералом П. Н. Врангелем в 1921 году Нормативному уставу, в состав союзов разрешалось принимать только офицеров; врачи, военные чиновники и священники могли быть приняты в общества лишь в качестве членов-соревнователей [1]. В то же время распоряжения главнокомандующего Русской армией подчеркивали необходимость оказания офицерскими обществами заботы о солдатах и казаках - инвалидах Великой и Гражданской войн. "В уставы союзов должно вноситься указание, чтобы офицерские союзы заботились об оказании помощи солдатам путем приискания им места и другими средствами, а также взяли на себя обязанность по заботам об инвалидах..." [2]

На первом этапе финансирование эмигрантских организаций ветеранов Великой войны осуществлялось за счет средств, находившихся в распоряжении главнокомандующего П. Н. Врангеле-

ля [3]. Однако к 1924 г. денежные средства стали истощаться, и руководству объединившего большинство военных обществ Русского Обще-Воинского Союза (РОВСО) при содействии дипломатических представителей (Совещания послов) удалось всех тяжелых инвалидов, находившихся в Сербии и Болгарии, устроить на иждивение этих стран.

Среди офицеров-эмигрантов значительное место занимали так называемые "офицеры военного времени" - лица, прошедшие в годы Первой мировой войны ускоренные офицерские курсы, на которые они были направлены за боевые отличия. В основном, по своему социальному происхождению они принадлежали к мещанству, городской (чаще технической) интеллигенции и квалифицированным рабочим. Были среди них и лица, не имевшие гражданской специальности, т. е. призванные на фронт в 1914 - 1918 гг. по достижении 18-летнего возраста.

Большая часть российских офицеров-белоэмигрантов являлась участниками Великой войны 1914 - 1918 гг. Не образуя специальных организаций ветеранов Великой войны, они вступили в возникшие по всему миру военные офицерские организации, объединявшие своих членов по иным признакам: "Общество офицеров Генерального Штаба", "Общество бывших воспитанников Николаевской Инженерной академии и училища", "Общество гвардейской артиллерии" и т. п.

Офицеры, служившие в российском военно-воздушном флоте и находившиеся в 1922 г. на территории Югославии, организовали "Общество офицеров российского военно-воздушного флота", при котором проводились лекции, беседы, заслушивались доклады по истории использования военно-воздушного флота в Великую

(1914 - 1918) и Гражданскую (1917 - 1920) войну. При Обществе было открыто собрание, имелись библиотека и музей [4].

В Югославии участников Великой войны объединяло также "Общество кавалеров Ордена Святого Великомученика и Победоносца Георгия и Георгиевского Оружия". В Белграде с 1921 г. действовал "Совет объединенных офицерских обществ в Королевстве СХС", в который входило 16 офицерских обществ, в большинстве своем состоявших из кадровых офицеров, участников Первой мировой войны.

В Нью-Йорке действовало "Общество бывших русских морских офицеров в Америке", при котором устраивались морские выставки, в том числе и по истории Великой войны 1914 - 1918 гг. До настоящего времени в США существует "Общество ветеранов Великой войны в Сан-Франциско".

В то же время возникают и организации, объединяющие своих членов исключительно по признаку участия в Первой мировой войне. С 1921 г. в Германии действовали "Союз взаимопомощи офицеров бывших российской армии и флота" (насчитывал 683 чел.) [5] и "Центральный союз увечных воинов" (320 чел.) [6].

В Константинополе с начала 20-х годов при "Союзе русских офицеров армии и флота" действовало "Общество инвалидов, участников Великой войны". В Турции также начинало свою деятельность "Общество офицеров русского экспедиционного корпуса во Франции и Македонии", насчитывавшее 27 человек [7].

Во Франции существовал "Союз русских офицеров-участников войны". Совместно с французскими ветеранскими организациями в Париже, Лионе, Марселе и ряде других городов проводились "Дни русского инвалида", возлагались цветы на могилу Неизвестного солдата в Париже. Французские друзья помогали

российским эмигрантам организовать сбор средств в помощь нуждающимся инвалидам Великой войны, устроить тяжело больных в дома престарелых и госпитали, население проявляло искреннюю заботу о "русских камрадах", помня о помощи, которую русские войска оказывали Франции в критические для нее дни мировой войны.

В 1935 г. во Франции была создана белоэмигрантская "Ассоциация бывших участников войны". С начала 30-х годов существовало также "Общество бывших офицеров-участников войны Атаманского полка".

В Бельгии действовало "Общество взаимопомощи офицеров Русской армии и флота - участников войны".

Многие российские военные белые эмигранты, жившие в изгнании в странах Восточной и Центральной Европы, а также в США, апеллировали к правительствам этих стран с просьбами о материальной и юридической поддержке на основании того, что последние в Великую войну 1914 - 1918 гг. были союзниками России. Следует отметить, что если левые политические круги правительств Франции, Югославии и др. оказывали давление на военные организации ветеранов Великой войны как на носителей российской имперской идеи, то военные круги этих же стран поддерживали белоэмигрантские организации ветеранов Великой войны, сохраняя верность союзническим симпатиям. Характерен эпизод: когда по требованию советского полпреда в Париже французскими властями был поставлен вопрос о закрытии зарубежных Высших военно-научных курсов, их руководитель генерал Н. Н. Головин обратился за помощью к маршалу Фошу, который вместе с ним поехал к председателю Совета Министров Французской Республики. В состоявшейся беседе Фош указал, что

"новая война с Германией неизбежна, и русская военная эмиграция была широко допущена во Францию как великолепный обстрелянный кадр, могущий оказаться очень ценным для Франции..." [8]. Выход из создавшейся ситуации был найден следующий: Высшие военно-научные курсы продолжили работу, но под названием "Институт по изучению проблем войны и мира".

Большое внимание осмыслению опыта Великой войны 1914 - 1918 гг. уделяла военно-научная мысль российской эмиграции. Упомянутые Высшие военно-научные курсы, основанные в Париже генералом профессором Н. Н. Головиным в 1927 г., имели в своей программе курс лекций, посвященный Первой мировой войне. При этом особое внимание уделялось ее завершающему этапу - боевым действиям 1917 - 1918 гг., когда началось массовое применение нового оружия - танков, броневых машин, а в воздухе появились эскадрильи самолетов различного назначения. Для российского офицерства, оказавшегося в эмиграции, этот период Великой войны был плохо известен, так как на восточном фронте война фактически закончилась в 1917 г., как только произошла революция.

Опыт Великой войны изучался также на Военно-училищных курсах и в Офицерской школе усовершенствования военных знаний (УВЗ).

В 1930 г. в Белграде были открыты Заочные курсы (как отдел Высших военно-научных курсов), также посвящавшие часть учебного времени проблемам Первой мировой войны и использованию ее опыта.

В Белграде в Военной библиотеке, созданной на средства главного командования Русской армии, имелось значительное собрание исследований о Великой войне.

Ежегодно, начиная с 1921 г., проводились конкурсы на военно-научные темы, прежде всего связанные с опытом Первой мировой войны.

Отдельные мероприятия или циклы лекций, касающиеся этих тем, были организованы при военных обществах. В "Годовом отчете о деятельности районного Правления Общества офицеров Генерального Штаба в Королевстве СХС с 1 сентября 1923 по 1 сентября 1924 года" рассказывается о военно-научной работе Общества. В частности, в ноябре 1922 г. им был объявлен конкурс на подготовку лучшего военно-теоретического исследования. В Правление поступило 8 трудов: три на тему "Эволюция пехоты", два - "Эволюция полевой и тяжелой артиллерии", одно - "Кавалерия в минувшую войну", одно по проблемам авиации и одно по военной психологии. Премий 2-й степени в 200 динаров были удостоены труды: генерала Казановича "Эволюция пехоты по опыту Великой войны. Значение техники для нее", полковника Месснера "Современная конница" и полковника Плотникова "Военная психология, значение ее в Великую войну и в гражданскую". Труд полковника Месснера был отпечатан на ротаторе в количестве 150 экземпляров и разослан в отделы Общества для продажи по 7 динаров за экземпляр [9].

В эмиграции работали крупные военные теоретики Н. Н. Головин, А. К. Байов, А. А. Зайцов и другие, выпустившие ряд исследований по проблемам тактики и стратегии войн на основе изучения опыта Великой войны 1914 - 1918 гг. [10]. В 1925 г., по почину районного Правления Общества офицеров Генерального Штаба, было организовано три доклада, посвященных разбору труда профессора Н. Н. Головина "Начало войны на русском фронте", который "в сильной степени расшевелил русскую военную

мысль за рубежом". На докладах были разобраны план кампании, развертывание, первые бои армии генерала Ренненкампа и начало боев армии генерала Самсонова. Доклады делали - полковник фон Гозрц, бывший штаб-офицером в штабе армии генерала Ренненкампа, и генерал Глобачев, командовавший бригадой в армии генерала Самсонова [11].

В начале зимы 1926 - 1927 гг. профессором Н. Н. Головиным было прочитано пять публичных лекций в Галлиполийском собрании в Париже о Великой войне. Эти лекции оказались событием в жизни российской эмиграции. В первый же день зал Галлиполийского собрания был переполнен: "Слушатели стояли не только в проходах зала, но и заполняли находящуюся перед залом прихожую. То же происходило и при следующих лекциях. Было видно, что слушатели с большим интересом воспринимают предлагаемый им материал" [12].

В 30-е годы профессором Головиным было разработано основное учебное пособие российской военной эмиграции "Мысли об устройстве будущей Российской вооруженной силы" (Париж, 1938), в котором было раскрыто влияние опыта Великой войны 1914 - 1918 гг. на военную науку и на связанную с этим опытом реорганизацию войсковых частей всех родов войск. Этот научный труд был подготовлен Н. Н. Головиным при непосредственном участии Великого Князя Николая Николаевича, командовавшего русскими войсками в период с 20 июля 1914 по 23 августа 1915 г. Генерал Головин, "изучив каждый вопрос, представлял Великому Князю Николаю Николаевичу проект каждой главы, и составленный текст прочитывался им два раза. При первом чтении Великий Князь делал изменения принципиального характера, а при втором устанавливалась окончательная редакция" [13]. Великий Князь

желал, чтобы этот труд "стал руководящим пособием для усовершенствования военных знаний офицеров Русской армии, находящихся за границей, а также и для подготовки молодых людей, получивших за границей среднее образование и желающих войти в ряды офицеров будущей русской армии" [14]. При этом критерием военно-теоретической подготовки являлся опыт боевых операций Великой войны 1914 - 1918 гг. В книге имелся раздел, специально посвященный Великой войне ("Общая история мировой войны 1914 - 1918 гг."), а также глава "Мобилизация промышленности во время Великой войны и подготовка к будущей мобилизации".

История Первой мировой войны 1914 - 1918 гг. получила освещение на страницах военных периодических изданий российской эмиграции: воспоминания участников войны, фронтовые записки, дневники, архивные материалы - документы штабов армий и т. п. публиковались в "Артиллерийском журнале", "Вестнике военных знаний", "Военном сборнике", "Русском инвалиде". Систематически к проблемам Великой войны 1914 - 1918 гг. возвращался журнал "Часовой", более полувека являвшийся одним из любимейших журналов Белой военной эмиграции.

Руководство РОВС уделяло большое внимание военной подготовке офицеров-эмигрантов, поскольку считало, что "восстановление военной мощи и полная реорганизация Красной армии потребовали бы большое число офицеров, достаточно осведомленных об опыте Первой мировой войны, ... и о том, какое влияние она оказала на военную науку".

Большое внимание руководство РОВС уделяло и оказанию помощи офицерам-инвалидам, участникам Великой войны 1914 - 1918 гг. Одна из крупных организаций ветеранов Первой мировой войны - Зарубежный Союз Русских военных инвалидов - хотя и не

входила в РОВС, но поддерживала с ним тесные контакты. Шефом Зарубежного Союза являлся Великий Князь Николай Николаевич. Аналогичные союзы инвалидов имелись в Англии, Бельгии, Болгарии, Германии, Греции, Дании, Польше, Румынии, Сербии, Турции, Сирии, США, Финляндии, Франции, Чехословакии, Эстонии и насчитывали несколько тысяч человек [15].

Таким образом, эмигрантские организации ветеранов Великой войны 1914 - 1918 гг. внесли большой вклад в сохранение российской военной культуры за рубежом. Усилиями членов данных организаций были собраны коллекции документов и материалов по истории Первой мировой войны, подготовлены выставки, созданы музеи и библиотеки. Собирая воспоминания участников войны, дневники, фронтовые записки, они сохранили для отечественной науки ценные комплексы исторических источников. На основе изучения опыта Первой мировой войны представителями российской военной эмиграции были созданы военно-исторические и теоретические труды, обогатившие мировую военную науку.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. ГАРФ, ф. 5826, оп. 1, д. 7 (5), л. 393.
2. Там же, л. 393 об.
3. Там же, д. 4 (5), л. 355.
4. Там же, д. 4 (2), л. 87.
5. Там же, л. 90.
6. Там же, л. 94 об.

7. Там же, д. 7 (1), л. 107.

8. Зарубежные Высшие военно-научные курсы под руководством профессора генерал-лейтенанта Н. Н. Головина. 1927 - 22 марта - 1977. Мюнхен, 1977, с. 10.

9. ГАРФ, ф. 5826, оп. 1, д. 23 (3), л. 106.

10. См. Головин Н. Н. Мысли об устройстве будущей Российской вооруженной силы. Париж, 1938; Зайцов А. А. Учебник тактики. Париж, 1932.

11. ГАРФ, ф. 5826, оп. 1, д. 30 (2), л. 112.

12. Зарубежные Высшие военно-научные курсы... с. 15.

13. Щуберский Н. К 25-летию со дня основания Высших военно-научных курсов ген. Н. Н. Головина в Париже. Мюнхен, 1955, с. 8.

14. Там же, с. 12.

15. Армия и флот. Военный справочник. Париж, б. г., с. 144.

А. КРУЧИНИН

**ПАРИЖСКИЙ ЖУРНАЛ "ВОЕННАЯ БЫЛЬ" -
ПАМЯТНИК РУССКИМ СОЛДАТАМ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ**

Созданный в 1952 г. лейтенантом Российского Императорского Флота Алексеем Алексеевичем Герингом журнал Обще-Кадетского Объединения "Военная Быль", 129 номеров которого увидели свет в Париже (издание было прекращено в 1974 г.), является одним из ценнейших источников по военной истории России и едва ли не в первую очередь - по истории Великой (Первой Мировой) войны. Это неудивительно, ибо практически все сотрудники и авторы журнала были участниками этой войны в рядах Императорской Гвардии, Армии и Флота и имели основной своей целью восстановление правды и сохранение памяти об этом периоде Отечественной истории.

Стремление запечатлеть живые свидетельства недавнего прошлого вообще было очень характерным для многих представителей Русской военной эмиграции. Ощущение собственной преходящести, и вместе с тем - осознание ценности для будущего историка даже самых, казалось бы, незначительных подробностей боев и походов, жизни и быта Русского Воинства, - заставляли русских офицеров, юнкеров, кадет, добровольцев братья за пе-

ро, не стесняясь литературного или стилистического несовершенства своих трудов, которое подчас имело место. "Мы все - только маленькие черные буквы... - писалось в редакционной статье первого номера кадетского журнала "Однокашник", - но из этих букв терпеливое время собирает строчки, страницы и томы Истории" [1].

Именно этим чувством и было вызвано появление на страницах "Военной Были" большого количества личных воспоминаний, наблюдений, зарисовок. Интересно, что по мере развития журнала удельный вес "боевых" воспоминаний (о Русско-Японской, Великой и Гражданской войнах) увеличивался, и если первые номера "Военной Были" посвящались в основном жизни кадетских корпусов и военных училищ, то впоследствии были случаи выпусков журнала, почти целиком заполненных материалами о Великой войне. Журнал перерастает "узко-кадетские" рамки, превращаясь в собрание живых свидетельств героической боевой работы Императорской Армии и Флота.

Основной контингент авторов "Военной Были" составляли представители младшего и среднего командного звена: такие материалы, как "Из воспоминаний о первой великой войне" генерала-от-инфантерии В. О. Флуга или дневник начальника 5-ой Сибирской стрелковой дивизии генерал-лейтенанта Е. Н. Милодановича ("На Двине в 1915 - 1917 гг."), представляли собой скорее исключение среди мемуаров ротных, батальонных, батарейных, эскадронных, реже - полковых командиров. В то же время это не только не отражается на качестве материалов, но и не ограничивает разнообразия жанров и широты охвата описываемых событий.

Ценность "Военной Были" для современного историка Великой войны усугубляется и тем, что очень часто предметом обсуждения на ее страницах становились малоизвестные обстоятельства и эпизоды боевых действий и жизни Армии и Флота. Символично, что уже в первом номере журнала были помещены воспоминания полковника Н. А. Первышина "Сморгонь", посвященные 269-му пехотному Новоржевскому полку, в котором служил автор; при этом в редакционном вступлении особо подчеркивалось: "крайне мало известна у нас история 'молодых' второочередных полков... записи о боевой деятельности одного из этих славных полков... не могут не быть интересны читателю - офицеру и кадету" [2]. Традиция полковника Первышина (уже скончавшегося к моменту выхода журнала) была продолжена его однополчанином капитаном В. В. Федуленко ("Наступление германцев на Литву и Курляндию в апреле 1915 года: Забытая страница доблести и героизма русской второочередной бригады. 269-й Новоржевский и 270-й Гатчинский пех. полки"; "Воспоминания гг. офицеров 269-го пехотного Новоржевского полка: Река Нарев, г. Гродно и г. Сморгонь"; "Краткий очерк о формировании второочередных полков Русской Императорской Армии") и ротмистром В. В. Кочубеем ("Русские второочередные дивизии в войну 1914 - 1917 гг.").

Разумеется, невозможно здесь перечислить все статьи, воспоминания, документы, появившиеся на страницах "Военной Были", или назвать все упоминающиеся воинские части и соединения (заметим, что систематический указатель, составленный полковником Е. Л. Янковским и опубликованный в журнале [3], неудобен для пользования и не дает полного представления о характере материалов и составе авторов). Остановимся лишь на

краткой характеристике основных групп, в которые можно свести публикации "Военной Были", посвященные Великой войне.

Большинство таких публикаций ограничено сравнительно узкими рамками (не шире полка) и сосредотачивается на каком-либо отдельном эпизоде боевых действий. Таковы, например, статьи ротмистра князя П. П. Ишеева "Конная атака 2-й бригады 14-й кавалерийской дивизии", князя И. Черкасского "Конная атака 14 августа 1915 г. под господским двором 'Жмудки'", капитана М. А. Зайцева "Газовая война" и др. Иногда такие "эпизоды", запечатленные одним и тем же автором, могут быть выстроены в хронологической последовательности (вовсе не обязательно совпадающей с последовательностью опубликования в журнале), представляя собой как бы фрагменты единого целого (очерки полковника А. П. Редькина Лейб-Гвардии о Павловском полку, штабс-капитана барона Н. А. Будберга Лейб-Гвардии о 1-ом Стрелковом Его Величества полку, "Кольванца" (псевдоним) о 40-ом пехотном Кольванском полку, подполковника Л. В. Сейфуллина о Сибирских стрелках, полковника П. С. Бассен-Шпиллера о 3-ем уланском Смоленском Императора Александра III полку, и др.).

Многие воспоминания охватывали и более широкий временной период, становясь своеобразной сжатой историей полка, подаваемой через призму личных впечатлений автора (ротмистр А. Л. Марков, "В Ингушском конном полку"; подполковник В. Е. Павлов, "24-й пехотный Симбирский генерала Неверовского полк") или непосредственно (ротмистр Протопопов, "Киевские гусары в войну 1914 - 1917 гг."). Очерки К. Р. Т. "Воспоминания об Александровском военном училище. Первый ускоренный выпуск 1 декабря 1914 г.", "Запасный батальон", "Фронт" составляют

жизнеописание молодого офицера за период 1914 - 1917 гг., завершаемое "Послесловием", содержащим сведения о вооружении, обмундировании и снаряжении русского солдата в Великую войну, организации пехотного (а с 1915 г. - и стрелкового) полка, питания и некоторых особенностях жизни и быта офицеров и солдат.

Вообще, надо сказать, что статьи и очерки "Военной Были" охватывают, кажется, все рода оружия и службы (вплоть до административных, хозяйственных, обозных: капитан В. Е. Милоданович, "Прием лошадей в мобилизацию 1914 года"; корнет Д. Н. Харьков, "Конская мобилизация в 1915 г."; поручик Г. Ф. Танутров, "На войне") и все фронты и театры военных действий (вплоть до самых "экзотических": полковник Ф. И. Елисеев, "Евфратская и Ванская операции и отступление, апрель - май - июль 1915 года"; А. А. Столыпин, "Из записок во время похода в Персию"; капитан В. А. Васильев, "Русский Легион Чести"). Некоторые из затронутых вопросов вызвали появление "ответных" статей, дополнений, "писем в редакцию", вследствие чего на страницах журнала нередко завязывалась оживленная дискуссия (по поводу боя под Каушеном в 1914 г., обстоятельств спасения знамени 6-го пехотного Либавского полка, первенства награждений Орденом Св. Великомученика и Победоносца Георгия на Великой войне, и др.). Постоянной темой журнала было воссоздание облика рядовых участников войны - отсюда такое большое количество заметок и набросков, посвященных скромным "нижним чинам" (в качестве примера можно привести статьи полковника П. В. Сушильниковца "Неизвестный гренадер" и "Унтер Максимов", капитана В. Е. Милодановича " 'Полевой жид' и его коллеги", ка-

питана В. А. Каменского и поручика Е. Н. Гагарина "Лейб-Егеря в войну 1914 года. Очерки боевой жизни", полковника М. М. Чайковского "Мои деньщики" и др.). Освещалась на страницах "Военной Были" и деятельность старших военачальников, иногда вопреки сложившимся стереотипам, с целью установления исторической правды (материалы о П. К. фон-Ренненкампфе, П. П. Скоропадском, Г. Э. Берхмане).

Как и всем кадетским изданиям, "Военной Были" был присущ пиетет перед личностью Великого Князя Константина Константиновича - Августейшего Начальника военно-учебных заведений, и почтительное отношение к семье Его Высочества, четверо представителей которой принесли свои жизни в жертву за Россию (Князь Олег Константинович погиб в бою в 1914 г., а Князья Иоанн, Игорь и Константин были замучены большевиками в 1918-ом). Участию Князей Константиновичей в Великой войне были посвящены статьи ротмистра А. А. Лепехи "В тылу у немцев", поручика С. Х. фон-Роопа "Памяти Князей Гавриила и Игоря Константиновичей. Из истории Лейб-Гвардии Гусарского Его Величества полка", ротмистра А. П. Тучкова "Памяти ротмистра Его Высочества Князя Иоанна Константиновича". К этим статьям близки по настроению, особенной вволнованности и приподнятости изложения - впечатления от общения с Державным Вождем Российской Армии Императором Николаем Александровичем (ротмистр Е. Н. Оношкович-Яцына, "Принесение поздравления Государю Императору в Ставке в Могилеве 26 Ноября 1915 г., по случаю вожложения Государем на Себя Ордена Св. Великомученика и Победоносца Георгия 4-й степени"; капитан В. Вырыпаев, "Царский смотр").

Характерная черта белоэмигрантской военно-исторической периодики - повышенное внимание к оригинальным документам, нередко воспринимаемым как нечто самодостаточное, не требующее пояснений и комментариев, нашло отражение в материалах рубрики "Исторический Архив", существовавшей в "Военной Были" (публикации приказов, писем, донесений периода Великой войны). Минимальной обработке подвергается документ и в ряде других материалов журнала (статья капитана 2-го ранга Н.С. Чирикова "На 'Жутком': Воспоминания командира", отрывки из книги В. М. Алексеевой-Борель о генерале М. В. Алексееве).

На документах основывалось и немало публикаций "Военной Были", представлявших собой повествования достаточно крупного масштаба, с анализом действий воюющих сторон, сравнением и сопоставлением информации из различных источников и т. п. Таковы: печатавшиеся с продолжением "Воспоминания о первой мировой войне" Генерального Штаба полковника М. Н. Архипова; статьи ротмистра В. В. Кочубея "Малоизвестное сражение" (в списке литературы указано 9 источников) и "Вержболовская группа и гибель XX-го армейского корпуса в Августовских лесах" (указано 20 источников); большая работа поручика графа Г. Н. Веннигсена "1-ый пехотный Невский полк в Восточной Пруссии в 1914 году" (сам автор писал, что его статья "невольно разрослась и покрыла собою действия всей 2-й Армии генерала Самсонова. Я скоро понял невозможность выполнить мое задание, не касаясь действия соседних частей... имена, даты и расстояния требовали проверки, и мне пришлось обратиться к описаниям кампании 1914 года, русским и немецким" [4]); титанический труд полковника И. Ф. Рубца, 50 лет спустя восстано-

вившего - не имея доступа к оставшимся в России архивам! - практически все конные атаки русской кавалерии в 1914 - 1916 гг.; обзорные очерки старшего лейтенанта Н. П. Солодкова "Балтийский флот в войну 1914 - 1917 гг." и лейтенанта Г. М. фон-Гельмерсена "Черноморский флот в войну 1914 - 1917 гг.". Были и материалы, целиком основанные на "посторонних" для автора источниках и вообще не несшие на себе отпечатка личности автора (такие, как статьи помощника редактора журнала, подпоручика К. М. Перепеловского "Роль и значение русского фронта в войну 1914 - 1917 гг. по иностранным военным источникам" или есаула Г. М. Гринева "Оценка австрийцами русских войск к началу 1917 г.").

Основная масса материалов "Военной Были" посвящалась непосредственно вопросам истории боевых действий, однако на страницах журнала находилось место и для статей на "смежные" темы - политические, дипломатические, "тайной войны". Ряд очерков об этом поместил в журнале И. И. Бобарыков ("Германский шпионаж в северной России"; "Россия и Швеция в войну 1914 - 1918 гг."; "Как английские коммерсанты помогали Германии во время первой Великой войны"); политико-дипломатический обзор "1916-й год" составил полковник А. С. Гершельман (кстати, бывший и автором интересных личных воспоминаний); обсуждалось в "Военной Были" и нашумевшее в свое время "дело" полковника Мясоедова (статьи и заметки генерал-майора Ю. Н. Плюшевского-Плющика, полковников Б. Бучинского и В. Г. фон-Рихтера, ротмистра князя П. П. Ишеева, И. Власкова).

Говоря о парижской "Военной Были", нельзя не упомянуть и еще об одном обстоятельстве, сделавшем этот журнал не

просто источником по истории Великой войны, не просто коллекцией интересных исторических фактов, а поистине памятником Русским солдатам - защитникам Веры, Царя и Отечества. Речь идет о том живом, непосредственном, человеческом отношении к излагаемым (и вновь при этом переживаемым!) событиям, которое было свойственно всем без исключения авторам "Военной Были". На страницах журнала мы не найдем заузного псевдо-академического тона, ханжеских попыток скрыть под маской "беспристрастности" свои убеждения, симпатии и антипатии. Объективность историка, ставящего своей задачей правдивое описание боевой работы Российской Императорской Армии и Флота в Великой войне, сочеталась у авторов "Военной Были" с глубоко личным подходом и открытым исповеданием своей веры - той Веры и той Верности, которые призывал донести до возрожденной России Алексей Алексеевич Геринг:

"Безжалостно редект наши ряды. Немногие дойдут. Но те, кому будет суждено это Великое Счастье, должны будут донести туда все, что сохранят их благодарные сердца. Всю память о славе и величии Императорской Армии и Флота, к службе которым мы готовились с ранних лет. Всю детскую и нежную радость нашей молодости, проведенной в стенах наших родных корпусов. Все страшные, тягостные, но не согнувшие нас годы эмиграции. Всю Веру и Верность, пронесенные сквозь годы тягчайших испытаний" [5].

Не случайно даже в журнале "Часовой" - печатном органе, отнюдь не склонном к сентиментальности, - "Военная Быль" была охарактеризована как "волнующий журнал" [6]. И это волнение авторов журнала, передаваемое читателям и органично до-

полняющее исторически-правдивую картину боев Великой войны, и создает тот особый стиль "Военной Были", который выделяет этот журнал даже среди блестящей плеяды военно-исторических периодических изданий Русского Зарубежья.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Однокашник. Периодический журнал Объединения, в [Северной] Америке, бывших воспитанников Российских Кадетских Корпусов. - Нью-Йорк, 1929. - No.1. - Стр. 2.
2. Военная Быль. - No. 1. - Париж, 1952. - Стр. 35.
3. Янковский Е. Л. Систематический указатель журнала "Военная Быль" за первые 85 номеров // Военная Быль. - No. 85. - 1967. - Стр. 16 - 38 (до этого указатель печатался с продолжением на страницах журнала в 1959 - 1962 и 1966 - 1967 гг.); Систематический указатель журнала "Военная Быль" номера 86 - 100 // Военная Быль. - No. 100. - 1969. - Стр. 31 - 36.
4. Военная Быль. - No. 39. - 1959. - Стр. 8.
5. Военная Быль. - No. 1. - 1952. - Стр. 1.
6. Часовой. - No. 343 (6). - Брюссель, 1954. - Стр. 14.

СО Д Е Р Ж А Н И Е

<i>С. Гордеев</i>	
БРОНЕВЫЕ КАТЕРА 5-й АРМИИ	3
<i>В. Михеев</i>	
РУССКИЙ АВИАКОНСТРУКТОР И. И. СИКОРСКИЙ И РАЗВИТИЕ РУССКОЙ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ	21
<i>К. Ульянин</i>	
С. А. УЛЬЯНИН - ЛЕТЧИК, КОНСТРУКТОР, НАЧАЛЬНИК АВИАШКОЛЫ	35
<i>А. Махалин</i>	
В. М. ТКАЧЕВ - УЧАСТНИК И ИСТОРИК ВОЗДУШНЫХ СРАЖЕНИЙ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ	45
<i>Ф. Ефремов</i>	
КОРПУС РУССКИХ ДОБРОВОЛЬЦЕВ НА РУМЫНСКОМ ФРОНТЕ В 1917 - 1918 ГГ.	64
<i>В. Ершов</i>	
ЭМИГРАНТСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ВЕТЕРАНОВ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ В 1920 - 1930-е ГОДЫ (ПО МАТЕРИАЛАМ ГАРФ)	77
<i>А. Кручинин</i>	
ПАРИЖСКИЙ ЖУРНАЛ "ВОЕННАЯ БЫЛЬ" - ПАМЯТНИК РУССКИМ СОЛДАТАМ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ	88

ДЛЯ ЗАМЕТОК

