**ВЛАДИМИР ШИГИН**

**ТАЙНА «ИМПЕРАТРИЦЫ МАРИИ»**

**ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ ПОВЕСТЬ**

*Гневом Зевс заблистав, на корабль громовую*

*Бросил стрелу. Закружилось пронзенное судно*

*И дымом его охватило. Ужас объял моряков.*

*Разом товарищи бросились в волны, спасаясь.*

*Сам же корабль опустился в пучину морскую.*

*Гомер «Одиссея»*

С раннего детства помню, как мой дедушка Степан - старый севастопольский боцман, подвыпивши, пел со своим братом дедом Витей длинную и грустную песню о гибели «Марии»:

На дне Севастопольской бухты

Орудия «Марии» лежат.

А рядом в немом карауле

Матросские души стоят…

В трагическом 1916 году деду Степану было всего семь лет, и он бегал с братьями на берег бухты смотреть на огромное днище перевернувшегося линкора. Тогда-то в матросских слободках Севастополя и зазвучали слова этой незатейливой песни-реквиема. С тех пор минул почти век. Давно уже нет в живых ни деда Степана, ни его братьев. Остались лишь слова их давней мальчишеской песни и вечная тайна «Императрицы Марии»…

**ПЕРВЫЙ ЧЕРНОМОРСКИЙ ДРЕДНОУТ**

Наверное, нет в России человека, кто хотя бы что-то не слышал о трагедии черноморского линкора со звучным именем «Императрица Мария». Художественные книги и фильмы, популярные статьи и научные исследования посвящены этой давней истории. Собирая на протяжении многих лет материалы о гибели «Императрицы Марии» прикоснулся к ее тайне и я.

Решение об усилении Черноморского флота новыми линейными кораблями было вызвано намерением Турции приобрести за границей три современных линкора типа "Дредноут", что сразу бы обеспечило им подавляющее превосходство на Черном море.

11 июня 1911 года одновременно с церемонией официальной закладки новые корабли были зачислены в списки флота под названиями "Императрица Мария", "Император Александр III" и "Екатерина II". В связи с решением оборудовать головной корабль в качестве флагманского, все корабли серии распоряжением морского министра И.К. Григоровича было приказано называть кораблями типа "Императрица Мария".

Историк отечественного военно-морского флота Р.М. Мельников пишет: «…Зная, как трудно приходится флоту, как рискуют старые линкоры при каждой встрече с «Гебеном», на «Императрице Марии» изо всех сил старались ускорить начавшуюся с уходом из Николаева программу приемных испытаний. На многое, конечно, приходилось закрывать глаза и, полагаясь на обязательства завода, откладывать устранение недоделок на время после официальной приемки корабля. Так, много нареканий вызвала система аэрорефрижерации погребов боезапаса. Оказалось, что весь "холод", исправно вырабатывавшийся "холодильными машинами", поглощался разогревавшимися электродвигателями вентиляторов, которые вместо теоретического "холода" гнали в погреба боезапаса свое тепло. Поволноваться заставили и турбины, но сколько-нибудь существенных неполадок (кроме последствий небрежного монтажа маслоохладителя и неотрегулированности предохранительных клапанов котлов) не произошло. В течение 50-часового похода 13-15 августа 1915 года вдоль южного берега Крыма средняя скорость составила около 21 уз (при водоизмещении 24 000 т и мощности турбин 26 000 л.с). В топках 20 котлов за три часа сожгли 52 т угольных брикетов Южно-Бельгийского общества, что соответствовало даже меньшему удельному расходу, чем предусматривалось спецификацией (0,72 вместо 0,8 кг/лс в час). К 25 августа приемные испытания завершились, хотя доводка корабля продолжалась еще долгие месяцы. По указанию командующего флотом для борьбы с дифферентом на нос пришлось сократить боезапас двух носовых башен (со 100 до 70 выстрелов) и носовой группы 130 мм пушек (с 245 до 100 выстрелов). Недостаточность этих мер заставила Технический совет ГУКа в июне 1916 года согласиться на ликвидацию двух носовых 130 мм пушек (вот так, в конце концов проявили себя последствия проектных перегрузок по инициативе заказчика) с их погребами и ряд перемещений грузов от носа к корме, что и сделали на «Императоре Александре II». На «Императрице Екатерине II», используя опыт «Марии», уже при достройке сделали необходимые изменения путем массовой сдвижки всех возможных грузов на две шпации в корму». Как знать, может именно торопливость постройки во многом и предопределило будущую трагедию корабля? Как знать…

23 июня 1915 года после освящения корабля, подняв над Ингульским рейдом окропленные святой водой флаг, гюйс и вымпел, "Императрица Мария" начала компанию.

Вступление в строй первого дредноута Черноморского флота коренным образом изменило оперативно-тактическую обстановку на всем Черноморском театре военных действий. А ведь именно Черноморскому флоту была в той войне определена главнейшая из всех задач – занятие Босфора и Константинополя! Ясно, что при таком не только военном, но и политическом раскладе, «Императрица Мария» просто не могла остаться вне внимания вражеских спецслужб. Это понимали и в Петербурге, и в ставке в Могилеве ив Севастополе. Поэтому даже переход дредноута к месту постоянного базирования обеспечивал весь Черноморский флот, операцией которого руководил лично командующий.

Вот как описывает переход «Марии» из Николаева в Севастополь очевидец событий на Черноморском флоте в 1915-1916 годах капитан 2 ранга А.П. Лукин: «Близок день перехода в Севастополь — день вступления в строй. Специально для нее углубили фарватер реки. В штабе — деятельная подготовка к переходу. По донесениям тайных агентов враг готовится использо­вать этот переход, чтобы атаковать «Марию» всеми подводными лодками. Приняты чрезвычайные меры охраны. Мобилизован весь торговый тоннаж.

29 июня подводный заградитель «Краб» вышел к Босфору заградить его минами. Вышли на позиции наши подводные лодки. Вышел навстречу весь флот, под флагом командующего флотом адмирала Эбергарда. Севастополь опустел... Море ждет донесения «Краба». Наконец, получено радио — Босфор засыпан.

Двинулась «Императрица Мария»... Окруженная со всех сторон нарочито полу­затопленными транспортами и пароходами, чтобы осадка их соответствовала осадке «Марш», на случай подводных атак, императрица Черного моря дви­жется к морю ... Весь флот, с рассыпанными в дозор крейсерами, в полной боевой готовности ожидает ее. Эти меры предосторожности были необхо­димы, так как артиллерия «Марии» не вполне еще была готова к бою. Лес мачт и туча дыма показались от Очакова... Опасный узкий проход пройден. Транспорта и пароходы остаются позади. «Мария» идет одна.

Вдруг громовой гул потряс море со стороны Очакова. «Мария» впервые опробовала свой огонь ... Трудно, даже невозможно читателю, никогда не бывшему на дредноуте и не испытавшему на себе всего впечатления от его залпа, изобразить этот потрясающий весь человеческий организм могучий эффект мощности силы удара и огня…. Мощь залпа одной башни тако­ва, что на предельной черте угла обстрела деформируется железо надстроек. А ведь в предельной черте этого угла находятся люди на постах управления, сигнализации и наблюдения... Эффект залпа одной башни столь потрясающ, что были случаи мгновенного помешательства. Один молодой матрос, следивший своем секторе за подводными лодками, лишился на мгновение рассудка от неожиданности зал­па и бросился за борт. В момент залпа нельзя про­зевать вовремя открыть рот. Ватных тампонов или специальных ушных шариков недостаточно...

Окончив пробу артиллерии, «Мария» легла на Сева­стополь. Впереди, ферзейлем, крейсер «Память Меркурия» под флагом начальника бригады крейсеров. Кругом миноносцы охраняют от подводных атак. На дистанции — флот.

Какими пигмеями кажутся перед ней наши славные, казавшиеся столь грозными, боевые старики «Евстафий», «Иоанн Златоуст», «Пантелеймон». Какая сила, какая мощь, какая красота ...

Флот подходит к Севастополю. Туча тральщиков, дозорных судов, быстроходных моторов охраняет канал. Рыщут, ищут перископы. Самое опасное место ... Первым входит «Меркурий». За «ним «Кагул». Приближается «Мария»...

С удвоенной энергией зарыскали миноносцы и мо­торные катера. Вдали, затемняя горизонт, серая громада линейных кораблей.

«Мария» полным ходом идет по каналу. Ложится на створ Инкерманских маяков... Берега черны. Школы и магазины закрыты. Улицы опустили. Все на берегу... Выстроены войска. Слыш­ны торжественные звуки гимна. Несется ур-р-ра! «Императрица» входит в рейд».

**В БОЯХ И ПОХОДАХ**

Все знали, что с вступлением в строй «Императрицы Марии» германо-турецкий линейный крейсер «Гебен» теперь без крайней нужды из Босфора не выйдет. Флот смог планомерно и в более широких масштабах решать свои стратегические задачи. Тогда же для оперативных действий в море, сохранив административную бригадную структуру, образовали несколько мобильных временных соединений, названных маневренными группами. В первую вошли «Императрица Мария» и крейсер «Кагул» с выделенными для их охраны эсминцами. Такая организация позволяла (с привлечением подводных лодок и авиации) осуществлять более действенную блокаду Босфора. Только в сентябре-декабре 1915 года маневренные группы десять раз выходили к берегам противника и провели в море 29 дней: Босфор, Зунгулдак, Новороссийск, Батум, Трапезунд, Варна, Констанца у всех берегов Черного моря можно было видеть тогда стелющийся по воде длинный и приземистый силуэт грозного линкора.

Еще недавно прикрывавшаяся авиацией при переходе из Одессы «Императрица Мария» 24 января 1916 года теперь сама возглавила вошедшую в историю крупную комбинированную операцию, в которой едва ли не впервые в мире главная роль отводилась авиации. Четырнадцать гидросамолетов с авиатранспортов «Император Александр I» и «Император Николай I» под прикрытием 1-й маневренной группы и четырех эсминцев преодолели низкую облачность и подвергли массированной бомбежке причалы, сооружения и суда в Зунгулдаке.

Летом 1916 года командующим Черноморским флотом был назначен вице-адмирал А.В. Колчак. Он сделал «Императрицу Марию» своим флаг­манским кораблем и систематически выходил на нем в море. Мощь 12 орудий линкора калибром 305 миллиметров (15 дюймов), разнесенных по четырем башням, была такова, что даже одно удачное попадание глав­ным калибром практически не оставляло шансов удержаться на плаву германскому линейному крейсеру «Гебену», господствовавшему тогда в Черном море.

Вскоре судьба тут же предоставила новому командующему шанс отличиться. Были получены сведения о выходе германо-турецкого крейсера «Бреслау» для очередной диверсии у Новороссийска, и Колчак сразу же на «Императрице Марии» вышел в море.

Все складывалось как нельзя лучше. Курс и время выхода «Бреслау» были известны, точка перехвата рассчитана без ошибки. Гидросамолеты, провожавшие «Марию», удачно отбомбили караулившую ее выход подводную лодку «UB-7», не дав ей выйти в атаку, эсминцы, шедшие впереди «Марии», в намеченной точке перехватили «Бреслау» и связали его боем. Охота развернулась по всем правилам. Эсминцы упорно прижимали пытающийся уйти германский крейсер к берегу, наш крейсер «Кагул» неотступно висел на хвосте, пугая немцев своими, правда, не долетавшими залпами. «Императрице Марии», развившей полную скорость, оставалось лишь выбрать момент для верного залпа. Но, то ли эсминцы не были готовы взять на себя корректировку огня «Марии», то ли на ней берегли снаряды сокращенного боекомплекта носовой башни, не рискуя бросать их наугад в ту дымовую завесу, которой «Бреслау» немедленно окутывался при опасно близких падениях снарядов, но того решающего залпа, который мог бы накрыть «Бреслау», не получалось.

Вынужденный отчаянно маневрировать (машины, как писал немецкий историк, были уже на пределе выносливости), «Бреслау», несмотря на свою 27-узловую скорость, неуклонно проигрывал в пройденном по прямой, расстоянии, которое уменьшилось со 136 до 95 кабельтовых. Спасла случайность - налетевший шквал. Укрывшись за пеленой дождя, «Бреслау» буквально выскользнул из кольца русских кораблей и, прижимаясь к берегу, проскочил в Босфор.

Из воспоминаний матроса «Императрицы Марии» Т.Есютина: «Однажды, выйдя в море, «Императрица Мария» вступила в бой с «Гебеном». Турецкий крейсер «Гебен» был вооружен слабее «Императрицы Марии». Он это знал и принимал бой только на очень большой дистанции. После нескольких залпов с нашей стороны «Гебен» стал уходить. «Императрица Мария» не могла гнаться за ним, потому что «Гебен» имел скорость 28 узлов, а мы — всего 22 3/4.

Другой раз, в конце сентября 1916 года, «Императрица Мария» пошла на бомбардировку г. Варны. Под самым болгарским портом были высланы вперед тральщики для очистки пути от неприятельских мин. В скором времени один тральщик наскочил на плавучую мину и был взорван. Для спасения экипажа немедленно выслали миноносец. Но не прошло и часа, как последовал второй взрыв, и другой тральщик взлетел на воздух. Команда зароптала. Никакие убеждения начальства не действовали. Запасы угля были на исходе, и «Императрица Мария» на третий день возвратилась в севастопольскую бухту. Это было 5 октября 1916 года.

В течение августа и сентября никаких особо выдающихся событий не произошло. «Мария» продолжала выполнять очередные задачи по прикрытию различных операций и перегруппировке войск. Делегацией от города Севастополя, во главе с городским головой Ергопуло, ей был поднесен роскошный шелковый кормовой флаг, торжественно освященный на шканцах в присутствии командующего флотом.

В это время на линкоре зародилась собственная корабельная традиция - прослужившего на корабле значительное время офицера награждать особой выделки саблей с накладным на эфес эмалевым изображением иконы Святого Николая-Угодника (его выполнил мичман Г.Р. Вирен) и гравировкой названия корабля на клинке. Устав о сабле, разработанный кают-компанией корабля, был одобрен командующим флотом и утвержден морским министром. Первый экземпляр сабли был вручен императору Николаю Второму. Второй экземпляр сабли получил мичман Г.Р. Вирен. С ней он и эмигрировал. Сегодня эта сабля украшает клуб объединения офицеров русского флота в США.

Историк отечественного военно-морского флота Р.М.Мельников пишет: «Все знали, что с вступлением в строй «Императрицы Марии» «Гебен» без крайней нужды теперь из Босфора не выйдет. Флот смог планомерно и в более широких масштабах решать свои стратегические задачи. Тогда же для оперативных действий в море, сохранив административную бригадную структуру, образовали несколько мобильных временных соединений, названных маневренными группами. В первую вошли «Императрица Мария» и крейсер «Кагул» с выделенными для их охраны эсминцами. Такая организация позволяла (с привлечением подводных лодок и авиации) осуществлять более действенную блокаду Босфора. Только в сентябре-декабре 1915 года маневренные группы десять раз выходили к берегам противника и провели в море 29 дней: Босфор, Зунгулдак, Новороссийск, Батум, Трапезунд, Варна, Констанца у всех берегов Черного моря можно было видеть тогда стелющийся по воде длинный и приземистый силуэт грозного линкора. И все же поимка «Гебена» оставалась голубой мечтой всего экипажа. Не раз приходилось офицерам «Марии» поминать недобрым словом руководителей Генмора вкупе с министром А.С. Воеводским, срезавших у их корабля по крайней мере 2-х узлов хода, что не оставляло надежд на успех погони за «Гебеном» помочь мог только случай… "Лодочный синдром", уже сковавший флоты воюющих держав на западе и в Средиземноморье, начал сказываться и в Черном море. Кораблей для охраны линкоров явно не хватало, и в штабе флота подумывали даже о том (проект капитана 1 ранга К.Ф. Кетлинского), чтобы снабдить «Императрицу Марию» наружным поясом конструктивной защиты, который мог бы обезопасить ее от взрывов мин и торпед. Доводы были просты: коль скоро за Гебеном все равно не угнаться, то нечего и волноваться о той потери скорости, которую вызовет сооружение этого, как его назвали, противоминного кессона. Такой проект в 1916 году осуществили на Синопе, к установке кессона подготовили и Ростислав, но на «Императрице Марии» подобную конструкцию флагманский корабельный инженер В.И. Крамп признал слишком громоздкой. Решено было ограничиться восстановлением существовавших до русско-японской войны убирающихся корабельных бортовых сетей и заказать в Англии параванные устройства для защиты от мин. «Императрица Мария» сохранила свою скорость…»

Новый линкор по-прежнему в главной базе не засиживался. Боевые выходы были весьма частыми. В августе на «Марии» произошла смена командиров. Князь Трубецкой был назначен начальником минной бригады, а в командование «Императрицей Марией» вступил капитан 1-го ранга Кузнецов. В сентябре 1916 года линкор посетил, побывавший в Севастополе Николай Второй.

Из воспоминаний лейтенанта Монастырева: «Мне запомнился и разговор офицеров на «Крабе» (подводный минный заградитель – В.Ш.) после визита царя. «Я очень рад, - заметил лейтенант К. - что император не захотел спуститься вниз и осмотреть заградитель внутри, поскольку визит царя не принес удачи ни одному кораблю, которые он посещал».

К. был совершенно прав. С кораблями, на которых побывал царь, постоянно что-то случалось. Поэтому все в душе радовались, что на переборках «Краба» не красовалась подпись царя «Николай», которую он обычно оставлял на посещаемых кораблях...»

6-го октября «Мария» в последний раз вернулась с моря...

**ТРАГЕДИЯ В СЕВАСТОПОЛЬСКОЙ БУХТЕ**

К вечеру 6 октября 1916 года линкор «Императрица Мария» завершил экстренную подготовку к выходу в море: имея полный штат команды 1.200 человек, - принял топливо, пресную воду, боекомплект. К 24 ча­сам, загруженный углем бункеров с плотно набитыми пороховыми погре­бами, корабль перешел на рейд Северной бухты близ Инкерманского выходного створа. Линкор был готов принять на борт адмирала Колчака с походным штабом и выйти в море.

20 октября примерно через четверть часа после утреннего подъема матросы, находившиеся в районе первой башни главного калибра линкора “Императрица Мария”, услышали характерное шипение горящего пороха, а затем увидели дым и пламя, выбивавшиеся из амбразур башни, горловин и вентиляторов, расположенных вблизи нее. На корабле сыграли пожарную тревогу, матросы разнесли пожарные рукава и начали заливать водой подбашенное отделение. В 6 часов 20 минут корабль потряс сильный взрыв в районе погреба 305-мм зарядов первой башни. Столб пламени и дыма взметнулся на высоту 300 метров. Когда дым рассеялся, стала видна страшная картина разрушений. Взрывом вырвало участок палубы позади первой башни, снесло боевую рубку, мостик, носовую трубу и фок-мачту. В корпусе корабля позади башни образовался провал, из которого торчали куски искореженного металла, выбивались пламя и дым. Множество матросов и унтер-офицеров, находившихся в носовой части корабля, было убито, тяжело ранено, обожжено и сброшено силой взрыва за борт. Перебило паровую магистраль вспомогательных механизмов, перестали работать пожарные насосы, отключилось электроосвещение. Затем последовал еще ряд мелких взрывов. На корабле были отданы распоряжения о затоплении погребов второй, третьей и четвертой башен, приняты пожарные шланги с портовых плавсредств, подошедших к линкору. Тушение пожара продолжалось. Корабль буксиром развернули лагом в ветру.

На горящий линкор прибыл командующий флотом вице-адмирал Колчак. Первое распоряжение, которое отдал Колчак, – отвести подальше от «Марии» «Екатерину Великую». А через четверть часа катер с командующим подошёл к борту терпящего бедствие корабля. К адмиралу подбежали командир корабля капитан 1 ранга И.С. Кузнецов и старший офицер А.В. Городыский. Первый был в нижнем белье одет, а второй в фуражке и шинели, но босиком. Им, однако, удалось остановить начавшуюся, было, на корабле панику и приступить к организованной борьбе с пожаром. Хотя при первом же взрыве отключилось электричество и пожарные насосы не работали. Колчак, посоветовавшись с командиром и старшим офицером, не стал отводить «Марию» на мелкое место, чтобы та не перевернулась. Решили сосредоточить усилия на борьбе с пожаром.

К 7 часам утра пожар стал стихать, корабль стоял на ровном киле, казалось, что он будет спасен. Но через две минуты раздался еще один взрыв, более мощный, чем предыдущие. Линкор стал быстро оседать носом и крениться на правый борт. Колчак велел срочно снимать с корабля команду и сошёл сам. Когда носовая часть и пушечные порты ушли под воду, линкор, потеряв остойчивость, опрокинулся вверх килем. Огромное зелёное днище дредноута некоторое время покачивалось на волнах, постепенно погружаясь и пуская высокие фонтаны из отверстий, а затем скрылось под водой. Корабль затонул на глубине до 18 метров. Было 7 часов 17 минут. После первого взрыва прошло чуть меньше часа. Катера и шлюпки собирали барахтающихся в море людей. Кое-кто из матросов самостоятельно выплыл на пристань. Но многие утонули, другие умерли в госпиталях от ран и ожогов, ушли на дно вместе с броненосцем. Водолазы рассказывали, что два дня они слышали отчаянные стуки из разных мест корабля, но не было никакой возможности прийти на помощь задыхающимся людям. Погибли инженер-механик мичман Игнатьев, два кондуктора и 225 матросов.

Из свидетельств очевидца: «В 6 часов 10 минут утра, когда день еще только просы­пался, громовой, потрясающий удар грохнул над рейдом. Перепуганные на смерть жители бросились. К берегу ...

Черно-огненная туча, славно сверкающая зарницами гроза, низко нависла над рейдом. Стоял гул, точно от канонады.

- По орудиям! - Боевая тревога! - пронесся над флотом призывный клич.

Думали, что прокравшиеся вслед за кораблями на рейд германские подводные лодки, залегшие на ночь на дно, с рассветом атаковали «Марию», и сейчас атакуют флот.

Быстроходные катера, моторы, буксиры, пожарные и спасательный суда — все бросилось на рейд к

пылающей, в огненных смерчах, окутанной густым дымом «Марии». Мчался к ней и Колчак на своем «Пулемете». Но не было человеческой возможности преодолеть всеразрушающую мощь взрывов от детонации погребов.

50 минут длилась агония корабля. 50 минуть он заливался кровью, грохотал, потрясал окружность...

Но вот стихло все... Смолкли громы. Исчезли огненные смерчи. Прекратился горящий дождь летавшего по воздуху пороха.

Могущественнейший колосс Черного моря лег на бок, ткнулся носом о грунт и опрокинулся вверх килем. Там, где он только что рычал, бился и страдал в своей кровавой предсмертной агонии, все­ляя ужас и панику в сердца людей, не осталось ни­чего. Метнулась тень последнего дыхания его истер­занной груди, да пробурлила воронка последнего водо­ворота ...»

Из воспоминаний капитана 2 ранга А.П. Лукина: «…Предрассветный ветерок. Сереющие в ранней утрен­ней мгле, силуэты кораблей разверчиваются носом к нему. Потянуло холодком. Роса омочила палубу, башни. Часовые плотнее закутались в тулупы ...

Вахтенный начальник, мичман Успенский, взглянул на часы. Через четверть часа побудка. Поднялся в рубку еще раз просмотреть книжку приказами старшего офицера.

На всех кораблях склянки пробили 6 утра.

- Побудка!

Затрубили горны. Засвистели дудки - «Вставай, койки вязать»...

Нехотя выбегают заспанные люди. Внизу у трапов фельдфебеля басисто подбадривают их ...

Команда сгрудилась в умывальниках, у первой башни.

В 6 часов утра проснулся старший офицер. Зажег лампочку. Сквозь занавеску иллюминатора смутно пробивается бледный рассвет ...

В дверь постучали.

- Кто там?

- Дежурный по артиллерии кондуктор. Дозвольте, Ваше Высокоблагородье, ключ от ключей

(ключ от ящика с ключами, охраняемого часовым).

Старший офицер выдал ключ. Прилег подре­мать еще несколько минут, в ожидании сигнала «на молитву».

Вдруг, его словно тряхнуло. Корабль вздрогнул. Каюта заходила ходуном. Лампочка погасла.

В недоумении, что случилось, старший офицер вскочил. Послышался необъяснимый треск. Зловещее зарево осветило каюту...

В умывальнике, подставляя головы под краны, фыркала и плескалась команда, когда страшный удар грохнул под носовой башней, свалив с ног поло­вину людей. Огненная струя окутанного ядовитыми газами желто-зеленого пламени ворвалась в помещение, мгновенно превратив царившую здесь только что жизнь в груду мертвых, прожженных тел.

Босиком, в накинутом пальто, старший офи­цер выскочила наверх. Ужасающая картина прико­вала его. Над мостиком сверкал огненный смерч. Ревела стихия ужасающего взрыва. Словно мячики, кувыркались в воздухе люди и тяжести.

- По орудиям! - Отражение атаки! - бросился Городысский в казематы, сзывая людей, полагая, что корабль атакован подводными лодками.

Как безумные, неслись с носа люди ...На палубу выскочил командир. Что случилось?!

Страшной силой нового взрыва вырвало стальную мачту. Как катушку швырнуло к небу броневую рубку (25.000 пуд.).

- Распоряжайтесь здесь! - и командир побежал к месту взрыва …

Взлетела на воздух носовая дежурная кочегарка. Корабль погрузился во тьму.

Минный офицер, лейтенант Григоренко, бро­сился к динамо, но мог добежать только до 2-й башни. В коридоре бушевало море огня. Грудами лежали совершенно обнаженные тела…

Трюмный механик, старший лейтенант Пахомов с трюмными унтер-офицерами стремились пробиться дальше. Но взрывы гудели. Рвались 130 миллиметровые погреба...

С уничтожением дежурной кочегарки, корабль остался без паров. Нужно было, во что бы то ни стало, развести их, чтобы пустить пожарные водометы и зажечь свет. Старший инженер-механик приказал поднять пары в кочегарке № 7. Мичман Игнатьев, собрав людей, бросился в нее...

Взрывы следовали один за другим (было 25 взрывов). Детонировали группировавшиеся в носу погреба. Корабль кренился на правый борт, все более и более погружаясь в воду.

Вокруг кишели пожарные, спасательные пароходы, буксиры, моторы, шлюпки, катера... Командир на носу, старший офицер в корме распоряжались тушением и локализацией, незатронутых еще детонацией погребов. Протянутые с пароходов шланги мощными струями воды заливали огнедышащие раз­вороченные кратеры. Стоящие кругом люди направ­ляли «пипки», но взлетал новый взрыв и пожирал всех. На смену появлялись другие, хватались за новые шланги, но, как и те, исчезали в новой вспышке…

Последовало распоряжение затопить погреба 2-й башни и прилегающее к ним погреба 130 мм орудий, чтобы перегородитъ корабль. Для этого нужно было проникнуть в заваленную трупами батарейную палубу, куда выходили штоки клапанов затопления, где бушевало пламя, клубились удушливые пары и каждую секунду могли детонировать заряженные взры­вами погреба. Только геройское самопожертвование могло пойти на это.

Старший лейтенант Пахомов с беззаветно от­важными людьми вторично ринулся туда. Растаскивая обуглившиеся, обезображенный тела, грудами завалившие штоки, причем, руки, ноги, головы отделялись от туловищ, - Пахомов, со своими героями, освободил штоки и наложил ключи. Но в этот момент прогремел новый взрыв. Пламя обдало героев. Люди вспыхнули как свечки… Еще не сознающей страдания, Пахомов довел дело до конца и выскочил на палубу. Увы! его унтер-офицеры не успели ... Погреба детонировали. Ужасающий взрыв захватил и разметал их, как осенняя вьюга опавшие листья ...

Крен корабля стал угрожающим, гибель неми­нуемой. Командир решил буксировать корабль на мелкое место...

К трапу подошел «Пулемет» (название катера командующего флотом – В.Ш.) с адмиралом Колчаком…

Огненный дождь горящего пороха, черная, искря­щаяся зловещая заревом туча стояли над лежащим на боку его флагманским кораблем...

Адмирал быстро поднялся на борт. Босой, с обожженными порохом ногами, старший офицер встретил его.

- Что произошло?! - Что делаете? - Где командир? - отрывисто спросил адмирал.

- Взрыв носовой башни ... Топим погреба… Хотим развернуться кормой к северному берегу ... Командир на баке ...

Крен резко увеличился. Стало трудно держаться на палубе. Колчак, постояв несколько минут и оценив обреченность корабля, приказал экипажу оставить его.

Старший офицер закричал в мегафон:

- Спасайте раненых! Оставлять корабль с левого борта.

Офицеры и матросы бросились по низам. Душераздирающие сцены ...

На палубе появился машинный старшина Белугин. Весь в огне, с оторванной ступней. На плечах вытащенный из огня раненый товарищ. Кровавый след шел за ним.

- Белугин! - Что ты делаешь? - Ты же без ноги.

Унтер-офицер глянул вниз и замертво, вместе с ношей рухнул на палубу...

В некоторых казематах застряли люди, забарикадированные лавой огня. Выйдешь - сгоришь. Оста­нешься - погибнешь. Их отчаянные крики походили да безумные вопли потерявших рассудок.

Некоторые, попав в капканы огня, стремились выброситься в иллюминаторы, но застревали в них. По грудь висят над водой, а ноги в огне…

Вот рассказ матроса с миноносного мотора: «В иллюминатор высунулся боцманмант. Как-то сложился плечами и протискался до груди. А дальше не может. Ни вперед, ни назад. Мы к нему. Самим страшно. Корабль совсем накренился. Того и гляди ляжет и задавить. Вмиг подлетели. Хвать, что было силы за плечи, — рванули раз, другой, аж кости затрещали. Застонал несчастный. Мы по­натужились - раз, раз - не идет. Взмолился:

- Пустите, братцы!.. Спасибо! Мне все одно помирать... Своих душ не губите за меня ...

- Ваше Благородие! - прикажите отваливать...

И было время. Только мы успели отскочить, как бортом его и прикрыло. Умирать буду, а этого не забуду. Какие глаза?! Господи! Какие глаза ... Смерть неминучая. Ужас. Страданье. Тоска бездонная».

Между тем в 7-й кочегарке кипела работа. Зажгли в топках огни и, выполняя полученное приказание, подымали пары.

Но крен вдруг, сильно увеличился. Поняв грозную опасность и не желая подвергать ей своих людей, но, полагая все же, что нужно поднять пар - авось пригодится, - мичман Игнатьев крикнул:

- Ребята! Топай наверх! Ждите меня у антре­солей. Понадобитесь - позову. Я сам перекрою клапана.

По скобкам трапа люди быстро вскарабкались наверх. Но в этот момент корабль опрокинулся. Только первые успели спастись. Остальные, вместе с Игнатьевым, остались внутри ... Долго ли жили они и, чего натерпелись в воздушном колоколе, пока смерть не избавила их от страданий ...

Много позже, когда подняли «Марию», нашли ко­сти этих героев долга, разбросанные по кочегарке ...

Лейтенант Григоренко, пробегая в последнюю минуту по низам - не застрял ли где какой раненый или обожженный - вдруг, услышал дикие крики, пронизывавшие погруженную во тьму пустыню корабля. Крики шли из кубрика под 19-м казематом. Бросился туда.

Запертый в карцер, всеми забытый арестован­ный матрос бился о решетку... Охранявший его часо­вой убежал, забыв в панике выпустить его.

В луче электрического фонаря сверкнули обезумевшие глаза. Разбитые в кровь руки из последних сил потрясали решетку. Несчастный воплем кричал, взывая о помощи ...

Но не было ключей ... Лейтенант бросился искать лом или кусок железа, чтобы взломать замок - ничего! Стал вместе с арестованными изо всех сил трясти решетку - не поддается. А крен увели­чивается ... Ноги скользят ... Уже стоять невоз­можно ... Снова бросился с фонарем искать что-нибудь, когда, вдруг, луч осветил лежавший на палубе ключ, вероятно, часовой, убегая, бросил его.

Оба - и спасенный и спаситель - мигом выско­чили наверх ... Корабль опрокидывался ...»

Из вахтенного журнала линкора русского Черноморского флота "Евстафий", запись от 7 (20) октября 1916 года:

"6 ч 20 м - на линкоре "Императрица Мария" большой взрыв под носовой башней

6 ч 25 м - последовал второй взрыв, малый

6 ч 27 м - последовали два малых взрыва

6 ч 30 м - линкор "Императрица Екатерина" на буксире портовых катеров отошел от "Марии"

6 ч 32 м - три последовательных взрыва

6 ч 35 м - последовал один взрыв. Спустили гребные суда и послали к "Марии"

6 ч 37 м - два последовательных взрыва

6 ч 40 м - один взрыв

6 ч 45 м - два малых взрыва

6 ч 47 м - три последовательных взрыва

6 ч 49 м - один взрыв

6 ч 51 м - один взрыв

6 ч 54 м - один взрыв

7 ч 00 м - один взрыв. Портовые катера начали тушить пожар

7 ч 01 м - один взрыв. "Императрица Мария" начала погружаться носом

7 ч 08 м - один взрыв. Форштевень ушел в воду

7 ч 12 м - нос "Марии" сел на дно

7 ч 16 м - "Мария" начала крениться и легла на правый борт".

Много лет спустя, в своих воспоминаниях действительный член Русского морского собрания, Русского военно-морского союза, бывший офицер «Императрицы Марии» лейтенант В.В. Успенский так напишет о некоторых обстоятельствах трагедии «Императрицы Марии»: «6 октября 1916 года с 4 ч утра я был вахтенным начальником линко­ра, стоявшего на бочке Севастопольского рейда. В 6 ч объявили побудку команды. Вахтенный офицер мичман Шулейко успел обойти все кубри­ки и приблизительно в 6 ч 20 мин доложил мне, стоявшему около кор­мовой трубы, что одевание команды и вязка ею коек проходят нормаль­но. В этот момент ко мне подбежал один из комендоров 1-й башни и крикнул: «В первой башне пожар!» Я помчался к кормовой рубке, что­бы включить колокола громкого боя. Но через какие-то 2-3 секунды волной взрыва меня подняло в воздух. К счастью, я упал на сложенный чехол от катера, и это смягчило удар. Мичман Шулейко, стоявший бли­же к борту, был выброшен в море. Поднявшись на ноги, я увидел, что вместо носовых боевой рубки, мачты и трубы стоял столб черного дыма, поднимавшийся к небу. Вся палуба была покрыта медленно горящими пластинами пороха. Вскоре стали взрываться патроны 130-миллиметро­вой артиллерии в погребах по соседству с 1-й башней. Минут через 20 заметил, как от нас спешно стали отбуксировать линкор «Императ­рица Екатерина II», стоявший от нас на расстоянии 400 метров. Опасались, видимо, что от нашего взрыва сдетонируют и их снаряды. А ведь рядом находилась Сухарная балка, где хранился весь боевой запас флота и кре­пости! Было сознание обреченности. Однако произошло какое-то чудо: после почти часового пожара наши снаряды не взорвались, хотя и нахо­дились среди огня...»

И снова воспоминания капитана 2 ранга А.П. Лукина: «Нет возможности описать все бесчисленные под­виги офицеров и матросов в борьбе за жизнь корабля и за жизнь своих товарищей. В эти последние 50 минут страшной агонии, экипаж явил миру всю высоту духа, доблести и долга русских моряков. В этом героизме самопожертвования и человеколюбия, проявленном на залитой кровью и огнем палубе, сказалась историческая сущность русской души. Новым ореолом славы засветилось имя «Императрица Мария»…

Среди дыма и огня командир махнул рукой. - Спасайся!

Кто по шлангам, кто по концам - быстро спу­скались люди на пароходы, буксиры, катера... Кто бросался прямо с борта. Много народу пропало, за­путавшись, как рыбы в неводе, в разорванных, болтающихся противоминных сетях. С рук на руки перебрасывались изуродованный тела еще живых людей.

Адмирал Колчак сошел на мотор. Корабль накренился на 90 градусов. Из кают-компании донесся жалобный аккорд свалившегося пианино ... Все - люди, кто не успел вскочить на борт, тяжести, шлюпки, орудия - посыпалось в воду. Корабль на секунду замер и ... опрокинулся. Показалось зеленое днище со скользящими по нему людьми, четыре винта, два руля.

Кучка офицеров и матросов, сгруппированные у киля. Шлюпки мигом бросились к ним, чтобы успеть спасти до водоворота.

- Прыгай в шлюпки! - приказал матросам оказавшийся на днище старший офицер.

- Сперва вы, Ваше Высокоблагородие. Мы за вами.

- Прыгай, говорю вам!.. Но матросы настаивали, чтобы офицеры сошли первыми. Наконец, их поса­дили. Сели и офицеры. «Старший» и юнкер флота Андреев остались одни.

Наступила реакция. Сказалось все пережитое. Глу­бочайшая апатия ко всему и к самой жизни. Только присутствие юнкера Андреева спасло Городысского.

Видя, что «старшой», словно в столбняке, что дно ускользает из-под ног и начинается бурление водоворотов, Андреев закричал: - Спасите! Здесь старший офицер - и столкнул его в подскочившую шлюпку...

В окровавленных фартуках хирурги и врачи сбились с ног. Полные крови тазы, красные смоченные куски ваты, бинты ... Мобилизованы все сестры милосердия, все жены офицеров.

Доставлено 350 раненых и обожженных. Но каких раненых?! Каких обожженных?! Все тяжелые. Всюду кровь. Невероятное зловоние. Страшные невыразимые, безумные крики, лишившихся рассудка ... Люди умирали на полуслове.

К своему электрику подошел лейтенант Григоренко. Этот электрик, при съемке и постановке на якорь, всегда проводил так называемую «летучую» проводку телефона для передачи с мостика приказами в корму и на бак. Завидев своего начальника, стал проситься обратно на корабль: спрашивал, скоро ли его починять, интересовался, спаслись ли командир и старший офицер, и, вдруг, как закричит:

- На баке! - Подавайте перлиня!..

И тут же испустил дух.

Впервые два дня умерло 170 человек. Похороны были потрясающими. Провожал весь город. Гудели колокола всех церквей. Гробы уто­пали в цветах.

На северном берегу большого рейда высится одинокий курган. Над ним, обращенный к морю — огромный, видимый издалека, деревянный крест - братская могила «Императрицы Марии». Уже после гибели линкора было установлено, что всего на «Императрице Марии» погибли 228 человек (по другим данным 260), а еще 232 получили ранения или ожоги».

В 1939 году вышла в свет книга воспоминаний бывшего матроса «Императрицы Марии» Т. Есютина «Гибель «Марии» (Есютин Т., Юферс Ш. Гибель «Марии». - М-Л., Военмориздат НКРКВМФ СССР, 1939 г.). В книге Т. Есютин подробно рассказывает о гибели своего корабля: «Линейный корабль «Императрица Мария» — матросы между собой называли его «Марухой» — строился в Николаеве. Я попал на этот злосчастный корабль в 1914 г. по назначению Севастопольской артиллерийской школы, за семь месяцев до его выхода в море. Вначале я работал на корабле «Императрица Мария» по установке электрических моторных приборов и электрических боевых проводок.

6 октября, в последний день перед взрывом, «Императрица Мария» приняла полный запас угля и нефти. Затем была произведена догрузка снарядов и снабжения; корабль был приведен в полную боевую готовность. Предполагали, что через несколько дней «Императрица Мария» выйдет в море для боевых операций. Матросы работали весь день без передышки. Вечером произвели так называемую «ночную уборку». Устали до того, что и гулять не пошли, а поскорее разобрали свои койки с сеток и легли спать. На корабле наступила полная тишина, и к 10 часам вечера на палубе и в кубриках можно было встретить только одиноко бродившего вахтенного да полусонных дневальных, приставленных к казематам, куда были заперты наши товарищи «провинившиеся» за день.

Наступило утро 20-ое октября 1916 года.

Дежурный горнист заиграл «побудку». Ему ответили другие горнисты. По кораблю раздались голоса горнистов и вахтенных:

— Встава-ай! Подыма-айся! Койки наверх!

Я в это время служил в должности гальванерного старшины 2-й башни двенадцатидюймовых орудий и спал в башне. В рабочем отделении вместе со мной помещались еще три товарища. Они только вчера приехали из отпуска. Наверху, в боевом отделении находились шесть комендоров башня. Под нами в зарядном отделении помещались штатные гальванеры и до 35 человек башенной прислуги.

Как гальванерный старшина я тоже обязан был будить и гнать подчиненных «на молитву», во время которой происходила «поверка» по башням. Эта глупейшая «молитва» была обязательна для всех, и кто не выходил на нее, того ставили после обеда «под винтовку» на два или на четыре часа. Как тут не торопиться самому и не подгонять других! По первому рожку я вскочил на ноги, свернул свою койку, крикнул дневальному:

— Внизу встают ли?

— Все встают! — ответил дневальный.

Я обратился к приехавшим из отпуска:

— Вставай, ребята, пока боцман не видит!

Ребята заворошились.

— Дай поспать... Всю дорогу не спали!

— На молитву-то надо явиться!

— Хрен с ней, с молитвой... не пойдем на молитву и вставать не будем!

— Ну, глядите... Попадет, на себя пеняйте!

Взял я мыло, перекинул через плечо полотенце и пошел в носовую часть корабля умываться. Вдруг весь корабль задрожал, точно его покоробило. Я несколько опешил: что это значит? Но в следующий момент раздался такой оглушительный взрыв, что я невольно застыл на месте и не мог дальше двигаться. Свет по всему кораблю погас. Дышать стало нечем. Я сообразил, что по кораблю распространяется газ. В нижней части корабля, где помещалась прислуга, поднялся невообразимый крик:

— Спасите!

— Дайте же свет!

— Погибаем!

В темноте я не мог придти в себя и понять, что же, в конце концов, произошло. В отчаянии бросился по отсекам наверх. На пороге боевого отделения башни я увидел страшную картину. Краска на стенах башни пылала во всю. Горели койки и матрацы, горели товарищи, не успевшие выбраться из башни. С криком и воем они метались по боевому отделению, бросались из одной стороны в другую, охваченные огнем. Дверь, выходившая из башни на палубу, — сплошное пламя. И весь этот вихрь огня несся в башню как раз с палубы, куда всем и надо было вырваться.

Не помню, как долго находился я в боевом отделении. От газов и жары у меня сильно слезились глаза, так что все боевое отделение башни, охваченное огнем, я видел, как бы сквозь слюду. На мне то в одном месте, то в другом начал загораться тельник. Что делать? Ни командиров не видно, ни команды никакой не слышно. Оставалось только одно спасение: броситься в пылающую дверь башни, единственную дверь, которая являлась выходом на палубу. Но сил нет бросаться из огня в еще больший огонь. И на месте стоять — тоже невозможно. Тельник горит, волосы на голове горят, брови и ресницы уже сгорели.

Положение отчаянное. И вдруг, помню, один из команды т. Моруненко (служил с 1912 года), первым бросился в пылавшую дверь — на палубу. Нас поразило такое геройство, и все матросы, и я с ними, один за другим, по очереди начали бросаться в эту ужасную дверь. Я не помню, как я пролетел сквозь яростно бушевавший огонь. Я даже и сейчас не понимаю, как я остался в живых.

Когда я вылетел на палубу, то увидел лежавших в беспорядке обгоревших матросов. У иных не было ни рук, ни ног, но многие были еще живы. Палубу заволокло дымом. Душно, и дышать нечем. Вдруг раздался еще взрыв. По кораблю понеслись новые языки огня. На третьей башне загорелись парусиновые чехлы орудий. Слышу пронзительный крик:

— Спасайся, кто может!

А куда и как спасаться, когда все горит?

Из корабельных люков рвется огонь и дым. Я бегу к борту и вижу, что вода за бортом — черная и тоже горит. Нефть. Из горящей воды слышу крики матросов:

— Спасите! Спасите!

Прыгать в воду я не решился. Плавал я тяжело, до берега далеко, — все равно погибнешь. Я побежал на корму корабля. По всей палубе валялись раненые, обожженные матросы. Видел я на бегу, как один матрос сидел на палубе с распоротым животом и старательно подбирал свои кишки. Страшно: матрос этот был еще в возбужденном состоянии, и даже что-то кричал мне.

На корме я увидел группу матросов. Охваченные огнем и дымом, они метались, как сумасшедшие. Тут же оказался и сам командир корабля в одном нижнем белье.

- Спасайтесь! Спасайтесь! — кричал он матросам.

Но спасенье в этом случае было только одно: броситься в воду и плыть до берега. Но ведь вода-то горит, до берега полтора километра, — какое тут спасение! Прямая гибель! На корабле же продолжались взрывы пороховых погребав, рвались снаряды. Взорвались цистерны с нефтью, и это еще усилило огонь, который уже пробивался на поверхность корабля. Трупы моряков валялись всюду. Фонтаны нефти пылали, обрушивались на корабль и в воду. Погибавшие в воде матросы кричали о помощи. Катера и шлюпки с других кораблей подходили к нам очень медленно, да их почему-то и мало было.

Кормовая часть корабля была затянута тентом. Он загорался от падающих на него осколков снарядов, летевших при каждом новом взрыве из погребов, с носовой части корабля. Кто-то крикнул, что надо сорвать поскорее тент с кормовой части. Несколько матросов бросились срывать брезент. Я присоединился к ним. Но это дело шло у нас очень медленно, тент загорался, и нам то и дело приходилось тушить его.

— Бросай его за борт! — распорядился кто-то.

Мы начали срывать тент. За край ухватилось человек пять-шесть. Мы напрягли все силы. Вдруг кто-то, не предупредив нас, обрезал впереди тент, и мы с размаху вместе с тентом полетели в воду. Сколько человек упало в воду — не помню, да и я не мог тогда видеть, сорвавшись за борт с такой быстротой. Но я уже в воде. Что делать? Решаю плыть к берегу. Надо уходить от корабля как можно скорее, пока он сам не погрузился в море и водоворотом не потянул меня за собой. Это уж будет верная гибель. Собрав все силы, я поплыл.

Но плыть было трудно. Пересыхало горло. Тошнило. Обожженные места болели от соленой воды. Правую ногу сводила судорога. Трудно стало не только плыть, а даже на воде держаться. Ну, думаю, пропал! Спасения ни откуда не видно. Оглянулся назад и даже испугался: плыл, плыл, а от корабля ушел всего на каких-нибудь двадцать-тридцать метров. Это обстоятельство, помню, сильно обезволило меня. Я начал изнемогать и уже не плыл, а только старался на воде удержаться. С этой целью я жадно хватался за плавающие куски дерева от палубы корабля и старался держаться на них. Но силы падали, а до берега было еще далеко.

В этот момент я увидел, что мне навстречу идет небольшая двухвесельная шлюпка. Когда она подошла ко мне, я стал хвататься за ее борта, но взобраться в нее не мог. На шлюпке сидели три матроса, и с их помощью я кое-как выбрался из воды. Возле нас плавали другие. Мы не успели спасти их, и бедняги пошли ко дну. Не потому, что шлюпка не хотела их взять, — матросы на ней все усилия приложили, чтобы спасти их, — но ничего не могли поделать.

В это время к нам подошел баркас с линейного корабля «Екатерина Великая». Баркас очень большой и мог бы принять на борт до 100 человек. Нам удалось подойти к борту баркаса и пересесть на него. Начали спасать утопающих. Это оказалось не так просто. Не было ни шестов, ни кругов, ни крючьев. Приходилось подавать плававшему и обессилевшему человеку весло, потом брать его за руки и тащить на борт. Но мы выловили все-таки человек 60, приняли с других лодок человек 20 и пошли к линейному кораблю «Екатерина Великая». Этот корабль стоял неподалеку от нашего пылающего корабля. Мы подошли к борту «Екатерины». Многие из обожженных и раненых матросов не могли идти. Их поддерживали менее изуродованные матросы. Нас приняли на корабль и направили прямо в лазарет для перевязки.

Из разговоров с матросами я узнал, что взрыв произошел в носовой части корабля. Взорвался пороховой погреб первой башни, где находилось 44 с половиной тонны бездымного пороха. Затем взорвались еще два боковых потреба, а все остальные погреба остались целыми.

Взрывы были ужасающей силы. Все, что находилось на палубе, силой взрыва снесло в море. Цистерны с нефтью тоже были взорваны, и горящая нефть образовала высокий огненный столб над кораблем. В Севастополе, что красовался в километре от корабля, при взрыве во многих домах вылетели оконные стекла.

Замечательно еще вот какое обстоятельство. Когда на корабле была дана первая тревога, матросы не придали этому никакого значения. Матрос Ступак, мой лучший друг, рассказывал об этом моменте так:

- К началу аварии я был уже совершенно одет, и шел к умывальникам. Вдруг из вентиляторной трубы рванулся густой черный дым. Раздались крики: в погребе пожар! Конечно, я не поверил этому: выдумают тоже! Да разве может в погребе произойти пожар? Ложная тревога наверно. А ложных тревог было до черта: то боевые, то водяные, то пожарные, то минные... Я так и решил, что и на этот раз начальство вздумало просто «погонять» матросов. А что касается вспышки, так это наверно от короткого замыкания в цепи к мотору. Я, не обращая внимания на удары колокола, продолжал идти к умывальникам. Вдруг где-то близко, казалось, под самым носом, раздался оглушительный взрыв, и я потерял сознание. Придя в себя, я сообразил, что если в погребе начнут рваться снаряды, то о спасении и думать нечего. В ожидании следующего взрыва я пролежал минуты две. Ощупал свои руки и ноги, — не оторваны ли?! Нет, оказалось и то и другое при мне. Тогда я решил передвинуться на другое место. Поднявшись, я ухватился за стойку тента над трапом, и тут же заметил, что на раскаленной стойке повисла прилипшая к ней перчатка из кожи с моей левой руки. Тогда я решил на коленях и на локтях добраться до борта и броситься в воду, чтобы скорее покончить с собой. Но когда я уже очутился в воде, я почувствовал в себе необыкновенную силу и небывалую жажду жизни. И я поплыл, будучи одетым, сорвав только ботинок с правой ноги. В это время я уже не мог думать о том, что делалось на корабле. Знаю только, что те моряки, которые шли вместе со мной на бак, все погибли, ни один из них не остался в живых. Меня же подобрал из воды моторный баркас, на котором я и был отвезен вместе с другими на берег.

В разгар аварии командир корабля, капитан 1-го ранга Кузнецов, отдал распоряжение:

— Кингстоны открыть! Команде спасаться! Корабль затопить!

Распоряжение было исполнено в точности. Два трюмных машиниста и один офицер опустились в правую часть корабля и открыли кингстоны, правый борт начал быстро опускаться в воду. Исполнители распоряжения назад не вернулись, ибо выхода не было. В корабле было темно как в мешке. Из глубины доносились крики:

— Дайте свет! Спасите! Братцы!

Но никто не мог оказать никакой помощи. Всюду бушевал огонь. Рвались снаряды. Матросы метались по палубе, ища опасения. Но спасения не было. Корабль горит; вокруг корабля тонут люди и тоже кричат о помощи.

Для спасения погибающей команды почти вплотную к кораблю подошли два паровых моторных катера и начали вылавливать утопающих. Человеческий груз оказался настолько велик, что катера не могли двинуться ни взад, ни вперед. В конце каждой, оба перегруженные катера затонули. Из четырех смельчаков, пришедших с катерами на спасение нашей команды, утонули двое. Потом подошли и другие катера, но близко к нашему кораблю не приближались. Да и действительно, невозможно было подойти к нему.

Вместо того, чтобы идти в лазарет на перевязку, несколько матросов, и я в том числе, забрались на палубу «Екатерины Великой» и проковыляли на носовую часть, чтобы в последний раз взглянуть на свой погибающий корабль, с которого и вокруг которого раздавались пронзительные вопли о помощи.

Горит наша «Мария», накренившись на правый борт, вся в черном пороховом и нефтяном дыму. Вокруг нее сотни плавающих матросов. За ними самоотверженно охотятся катера.

Команда «Екатерины Великой» столпилась возле нас и начала расспрашивать о катастрофе: как, да что, да чего. Мы разговорились. Но тут подошел офицер и прогнал нас.

— Сказано, на перевязку! Пошли вон с палубы!

Мы нехотя спустились в лазарет на перевязку. Поведение офицера изумило нас настолько, что мы не знали, что и подумать. В лазарете нас выстроили в очередь. Мы стали. Вдруг до матросов дошел слух, что «Императрица Мария» перевернулась кверху килем. Мы бросились на верхнюю палубу и увидели такую картину: корабль, перевернувшись, лежит вдоль севастопольской бухты. Вокруг него мечутся катера и спасательные шлюпки. Из носовой части корабля фонтаном взлетает вода — и корабль постепенно погружается в воду.

Спасшиеся от катастрофы матросы были развезены на шлюпках и катерах по всем кораблям бухты. Часть раненых попала на берег. Иные угодили в Морской госпиталь. Учесть количество оставшихся в живых было невозможно. Списки нашей команды погибли на корабле. Поэтому высшее начальство отдало распоряжение всем кораблям: переписать оставшихся в живых с отметкой — какой роты, специальность и т. д. — и собрать всех на корабль «Александр II», стоявший всего в нескольких метрах от берега. Наступил вечер, и нас всех перевезли на этот корабль.

Мы были все полуголые. Кое-что из белья нам дали матросы с других кораблей. Некоторые из ребят расхаживали в одних кальсонах без тельника. Поместили нас в трюм, где на скорую руку был проведен электрический свет. Потом по трюму разбросали брезенты. Неужели придется спать на этих брезентах? А ведь октябрь месяц, холодище ночью отчаянный, ребята голые. Ни одного офицера с «Марии» среди нас, конечно, не было. О тех позаботились! Моряки возмутились и начали требовать теплой одежды.

- Подыхать нам, что ли, в таком холодище?

Офицер начал издеваться:

— Кому не угодно в трюме, можете ложиться на верхней палубе!

Наши ребята, полуголые, в марлевых перевязках, поднялись на дыбы.

— Теплую одежду давай!

— Откуда я вам возьму?

— Офицерам находите, а матросов, как псов, морозите!

— Давай одежду!

— Замолчать! — заорал офицер.

— Не издевайтесь над матросами!

— Давай одежду!

Офицер вышел. Скоро от имени командира корабля был отдан приказ — переписать зачинщиков и представить ему списки. Боцман и унтер-офицеры составили списки. Дело запахло расправой. Кому-то из наших ребят удалось овладеть списком и уничтожить его. Поднялся шум. Нас обвинили в неподчинении. В этот же момент мы узнали от прибывших с берега матросов, что водолазы, которые опускались на дно к кораблю «Императрица Мария» обнаружили внутри корабля живых матросов. Матросы обречены на смерть, ибо корабль перевернулся кверху килем, и все люки опрокинуты вниз. Это сообщение еще больше возбудило команду. Товарищи наши погибают в потопленном корабле, мы все обожженные и раздетые находимся под угрозой расправы и от начальства слышим только:

— Молчать!

— Никаких претензий!

— Не разговаривать!

Эту ночь мы пробыли на верхней палубе. Дрожа от холода, рассказывали друг другу, кто и как спасся от гибели, вспоминали погибших. С болью в душе смотрели молча на то место, где затонул наш корабль. Не верилось! Мощное судно, с таким блестящим вооружением, еще ныне утром гордилось своей несокрушимой силой, а вечером этого же дня в бухте, на том месте, где оно стояло, чернеет вода, и четыре красных огонька говорят проходящим судам о том, что здесь, на этом месте, под водой стоит большой стальной гроб. Мы не могли почему-то наглядеться на эти огни. Стояла уже поздняя ночь. Вахтенный несколько раз прошел мимо.

— Ребята, спать пара!

Но мы не пошли. Спать в трюме на парусиновых брезентах мы не могли: холодно, и боль в обожженных местах мешала. Вахтенный приставал. Мы не сдавались.

— Брось ты нас уговаривать! Не хотим спать!

Но часть наших была уже в трюме, и разместилась на брезентах рядами. На верхней палубе появился вахтенный начальник. Ребята нашей команды пробежали мимо нас:

— Вахтенный начальник! Айда в трюм!

Мы решили остаться на палубе. Все равно, где проводить ночь. Вахтенный начальник подошел к нам.

— Это что за скотный двор?

Подозвал вахтенного и приказал переписать наши фамилии.

— В трюме нет места! — кричали наши.

— Хватит места! — рычал в ответ вахтенный начальник. — Не подохнете! Гони их в трюм!

По железным трапам спустились мы в трюм. Всех разжигала злоба и ненависть. В трюме тесно и холодно. Улеглись рядами. Но не прошло и часа, как с верхней палубы в трюм загромыхали баки. Наверно кто-нибудь повалил их нечаянно, и они загремели по трапам вниз. Ребята спросонья подумали, что это взрыв. Поднялся крик:

— Взрыв! Спасайся!

Через минуту все были на верхней палубе. Спрашивали друг друга, что произошло. Матросы знали, что на корабле находились снарядные погреба, в которых хранились бомбы для аэропланов. Уж не эти ли бомбы взорвались? Начальство гнало нас в трюм и угрожало расправами. Голые пошли в трюм, а одетые потеплее остались все-таки на палубе.

Утром нас выстроили на поверку. Проверили. Оказалось, что восемь человек сбежало. Начальство набросилось на нас.

— Говорите, куда матросы сбежали?

Мы молчали. Одни потому, что ничего не знали, другие потому, что знали о побеге, но не хотели выдавать товарищей. Впоследствии мы узнали от своих, что все эти восемь человек ушли на берег. С корабля спустились по веревке, а там — метров пятьдесят — вплавь. Предприятие было довольно рискованное. Море неспокойное. Холод. Некоторые из бежавших были либо обожжены, либо ранены. Но они говорили так:

— Лучше утонуть в море, чем терпеть эти издевательства от начальства!

После проверки нас посадили на баржу, прицепленную к буксиру, который и потащил нас к Экипажской пристани. Матросы ворчали:

— Хотя бы портовый катер дали, на котором перевозят рабочих! Нет, обязательно в корыте надо!

Ветер пронизывал до костей. Матросы бранили начальство и всех святых. Но толку от этого никакого, конечно, не было. Издевательство над больными, обожженными матросами осталось непревзойденным издевательством!»

Ещё развозили раненых по госпиталям, когда командный состав «Императрицы Марии» собрался в кают-компании «Георгия Победоносца». Было установлено, что всё началось с пожара в носовом артпогребе главного калибра, где находились 12-дюймовые заряды. Пожар вызвал мощный взрыв. Затем начали рваться соседние погреба со снарядами для 130-миллиметровых орудий. Предпоследний взрыв, решивший участь «Марии», видимо, повредил наружный борт или же сорвал кингстоны.

Телеграмма вице-адмирала А.В. Колчака императору Николаю II от 7 октября 1916 года 8 часов 45 минут: «Вашему императорскому всеподданейше доношу: "Сегодня в 7 час 17 мин. на рейде Севастополя погиб линейный корабль "Императрица Мария". В 6 час. 20 мин. произошел внутренний взрыв носовых погре­бов и начался пожар нефти. Тотчас же начали затопление остальных погребов, но к некоторым нельзя было проникнуть из-за пожара. Взрывы погребов и нефти продолжались, корабль постепенно садился носом и в 7 час. 17 мин. перевернулся. Спасенных много, число их выясня­ется. Колчак.

Телеграмма А.В. Колчака А.И. Русину Секретно № 8997 от 7 октября 1916 года: «Пока установлено, что взрыву носового погреба предшествовал пожар, продолжавшийся около 2 мин. Взрывом была сдвинута носовая башня. Боевая рубка, передняя мачта и труба взлетели на воздух, верхняя палуба до второй башни была вскрыта. Пожар перешел на погреба второй башни, но был потушен. Последовавшим рядом взрывов числом до 25 вся носовая часть была разрушена. После последнего сильного взрыва около 7 час. 10 мин. корабль начал крениться на правый борт и в 7 час. 17 мин. перевернулся килем вверх на глубине 8,5 са­жень. После первого взрыва сразу прекратилось освещение, и нельзя было пустить помпы из-за перебитых трубопроводов. Пожар произошел через 20 мин. после побудки команды, никаких работ в погребах не производилось. Установлено, что причиной взрыва было возгорание пороха в носовом 12-дм погребе, взрывы снарядов явились как следст­вие. Основной причиной может быть только или самовозгорание поро­ха или злоумышление. Командир спасен, из офицерского состава погиб инженер-механик мичман Игнатьев, нижних чинов погибло 320. При­сутствуя лично на корабле, свидетельствую, что его личным составом было сделано все возможное для спасения корабля. Расследование производится комиссией. Колчак».

Тем временем в Генмор пришла телеграмма от Непенина: «О случае на „Императрице Марии“ много говорят в Ревеле и Гельсингфорсе и написано в шведских газетах, получаемых в Гельсингфорсе. Считаю необходимым объявить об этом офицерам и команде». Это мнение разделял и начальник Генмора адмирал А. И. Русин. «Здесь сплетни растут», – говорилось в его телеграмме.

Поддерживаемый морским министром, Колчак настаивал на том, что давать официальное сообщение о катастрофе преждевременно. В архиве имеются две телеграммы Колчака, близкие по содержанию. Во второй из них говорится: «Минмор и я продолжаем держаться мнения о недопустимости в настоящее время официально опубликовывать известный Вам случай. Непенину сообщите о желательности дать указания морским офицерам о случившемся и необходимости некоторое время не разглашать сведения. Министр обращает внимание, что англичане не опубликовывают подобных случаев».

Николай II высказал желание ознакомиться с проектом сообщения ранее его публикации. Официальное сообщение о гибели «Императрицы Марии» было напечатано в газете «Русский инвалид» 26 октября 1916 года.

**СУДЬБА КОРАБЛЯ**

Уже через несколько дней после катастрофы были начаты мероприятия по подъему линейного корабля. «Императрицу Марию» рассчитывали отремонтировать и снова ввести в боевой строй.

Гибель линкора “Императрица Мария” вызвала большой резонанс во всей стране. Морское министерство приступило к разработке срочных мер по подъему корабля и вводу его в строй. Предложения итальянских и японских специалистов были отклонены из-за сложности и дороговизны. Тогда А Н. Крылов в записке в комиссию по рассмотрению проектов подъема линкора предложил простой и оригинальный способ. За исполнение проекта А.Н. Крылова взялся корабельный инженер Сиденснер, старший судостроитель Севастопольского порта.

Профессор Крылов мыслил все это следующим образом: "Корабль поднимался вверх килем нагнетанием в него воздуха, в этом положении вводился в сухой док, где предполагалось заделать люки, кожухи дымовых труб, повреждения и всякие отверстия борта и палуб, затем после всех исправлений корабль вверх килем выводился из дока, накачивалась вода в междудонные отсеки, и корабль самым небольшим усилием переворачивался в нормальное положение".

Однако отсутствие необходимых средств, а также события на фронтах отвлекли на время внимание от судьбы затонувшего линкора. Водолазы, осмотревшие "Марию", спустя два года после катастрофы нашли корабль в грустном состоянии: он зарос тиной и ракушечником. На дне, как сказочные чудовища, лежали огромные орудийные башни, выпавшие из корпуса.

Изучив проект А.Н. Крылова, инженер Г.Н. Сиденснер, которому поручили руководить работами, взял его за "рабочую основу".

Из воспоминаний бывшего офицера «Императрицы Марии «В.В. Успенского: «Затонувший на неглубоком месте корабль окружили баканами и вешками. Его положение — поперек Северной бухты — мешало движению кораблей, а посему решили его поднять. Обследование показало, что особых затруднений для подъема линкора не предвиделось. Работы поручили инженеру Сиденснеру, который себе помощником С. Шапошникова.

Корабль лежал на дне вверх килем. В его днище водолазы вырезали отверстие диаметром 3 метра и к нему приварили башенку. Она на перегородку и две герметически закрывающиеся двери с перепускными воздушными кранами и манометрами. После этого в корпус стали закачивать воздух. Когда линкор всплыл, у бортов сделали добавочные гении, и стало возможным через башенку проникнуть внутрь корабля».

К концу 1916 года вода из всех кормовых отсеков была отжата воздухом, и корма всплыла на поверхность. В 1917 году всплыл весь корпус. В январе-апреле 1918 года корабль отбуксировали ближе к берегу и выгрузили оставшийся боезапас. Только в августе 1918 года портовые буксиры “Водолей”, “Пригодный” и “Елизавета” отвели линкор в док.

. Там инженеры еще раз осмотрели здесь корабль. Неожиданно обнаружилось, что 130-миллиметровые пушки линкора прекрасно сохранились и вполне могут быть использованы на бронепоездах. С линкора сняли 130-мм артиллерию, часть вспомогательных механизмов и другое оборудование.

Вскоре власть в Севастополе в очередной раз поменялась. Он перешел в руки Белой армии. И скоро стоящую кверху днищем в доке "Марию" пожелал осмотреть сам Деникин. Огромный корабль впечатление на генерала произвел, но средств у белых на восстановление линкора не было, также, как и у красных. Впрочем, Деникин приказал:

– Корабль перевернуть, поставить в нормальное положение, а там посмотрим...

В России бушевала Гражданская война, а "Мария" продолжала ржаветь в доке. Как намеревались дальше поступить с кораблем? Если отбросить самые нелепые и фантастические проекты, то, судя по официальной переписке руководства Белым движением тех лет, то предлагались четыре варианта:

1. Восстановить "Марию" как линейный корабль.

2. Переделать корабль в коммерческий грузовой пароход.

3. Переделать линкор в плавучий зерновой или угольный склад.

4. Разобрать судно в доке и использовать его металл как сырье для заводов.

Однако в условиях войны все они были неосуществимы. Осенью 1920 года, перед тем как уйти, врангелевцы затопили док с линкором прямо у берега. Впрочем, это никак не повлияло на дальнейшую судьбу несчастной «Марии».

Док достаточно быстро привели в порядок и осушили. Состояние его было весьма плачевным. За четыре с лишним года деревянные клетки, на которых покоился корпус, подгнили. Из-за перераспределения нагрузки появились трещины и в подошве самого дока. После того как док починили, “Марию” вывели из него и поставили на мель у выхода из бухты, где она простояла вверх килем еще три года. В 1926 году корпус линкора вновь был введен в док в том же положении и в 1927 году окончательно разобран. Работы выполнял ЭПРОН. При опрокидывании линкора во время катастрофы многотонные башни 305-мм орудий корабля сорвались с боевых штыров и затонули. Незадолго перед Великой Отечественной войной эти башни были подняты эпроновцами.

История взрыва на «Императрице Марии» всегда вызывала самый пристальный интерес у нас в стране. Еще в 1939 году Г. Есютин и П. Юферс выпустили в свет брошюру «Гибель «Маори». В после военное время появились повесть А. Рыбакова «Кортик» и роман С. Сергеева-Ценского «Утренний взрыв», в которых в художественной форме авторы пытались так или иначе воссоздать события на линкоре. В 60-е гг. писатель-маринист А. Елкин написал две повести - "Арбатская по­весть" и "Тайна "Императрицы Марии", в которых изложил одну из основных версий, что гибель линкора явилось следствием диверсионного акта германской разведки. О данной версии мы еще подробно поговорим ниже. А пока обратимся к весьма любопытной полемике, которая развернулась вокруг произведений А. Елкина.

Казалось, что интерпретация версии "злой умысел" в изложении Елкина ста­ла своеобразной точкой над «и» в трагедии линкора. Но против искажения истины поднялись моряки-историки. В журнале "Техника-молодежи" в 1970 г. инженер-капитан 1 ранга Н. Залесский обвинил Елкина в некомпетентности и бездоказа­тельности, а в отдельных случаях и в на­думанности многих фактов, приведенных в его повестях.

В заочную полемику с Елкиным вступил и бывший офицер линейного корабля «Императрица Мария» Владимир Владимирович Успенский, находящийся с 1920 года в эмиграции. Вряд ли Елкин предполагал, что где-то во Франции еще жив и здравствует прямой участник описываемых им событий. Отметим, что поиску причин гибели «Императрицы Марии» В.В. Успенский посвятил долгие годы своей жизни в эмиграции. Бывший вахтенный начальник линкора «Императрица Мария» дожил до весьма преклонных лет, умерев в Париже в 1980 году. В своем завещании старейшина российского императорского флота завещал своему сыну: «Где бы ты не был, оставайся с Россией и ее великим прошлым и верь в ее великое будущее…». Так написать может только истинный патриот России, которым, вне всяких сомнений, и был лейтенант Успенский.

Занимаясь поисками информации о своем погибшем корабле, Успенский, каким-то образом, достал и книги Елкина. Они повергли старого моряка в шок и заставили сесть за стол, чтобы высказать свое мнение по описываемым событиям. Ряд фрагментов воспоминаний Успенского мы уже привели выше. Разумеется, бывший офицер «Императрицы Марии» мог спорить с Елкиным только заочно. Кто бы взялся публиковать в Советском Союзе воспоминания белоэмигранта, да еще ниспровергающего известного советского литератора! Именно поэтому материалы из архива В.В. Успенского попали в Россию лишь в середине 90-х годов ХХ века, и были частично опубликованы в Журнале «Морской сборник» (№ 11, 1995 г.). В чем же, уличает лейтенант Успенский писателя Елкина?

В. Успенский, внимательно следивший за советской периодикой, решительно встал на сторону Залесского. Он обратился с письмом к редактору газеты "Новое русское слово", издаю­щейся в США. Сделал он это потому, что и на Западе среди русской эмиграции тоже бытовало мнение о причастности германской разведки к трагедии "Импе­ратрицы Марии". В течение ряда лёт Вла­димир Владимирович собирал любые факты и сообщения, касающиеся собы­тия 1916 г, в Севастополе. В его архив­ных бумагах они сохранились, причем к ним прикреплен листок с его резюме: "Эти статьи служат образчиками "исто­рической" фантазии. Наша эпоха очень богата всякими событиями и дает почву всяким "историческим" воспоминаниям. К событиям, услышанным через третьи руки, добавляются персональные сооб­ражения, высосанные из пальца".

Видимо, последней каплей, побудив­шей его написать письмо в "Новое рус­ское слово", и стали повести А. Елкина, в котором он отмечает: "Анатолий Елкин позволил себе отклониться от истины. В его распоряжении были архивы, но он их заменил собственными измышлениями. Посему я, лейтенант Черноморского фло­та, служивший на линейном корабле "Им­ператрица Мария" с мая 1915 г. и быв­ший в момент взрыва назначенным вах­тенным начальником, имею полное право сделать замечания по поводу повес­тей А. Елкина.

Первое и, прежде всего, - взрыв про­изошел не 7-го, а 6 октября. Водоизме­щение корабля было не 25, а 29 тыс. т, ни одного орудия в 150 мм на корабле не было, противоминная артиллерия со­стояла из 20 130-мм орудий. Было еще 4 орудия в 75 мм, приспособленных для стрельбы по аэропланам. Личный состав корабля состоял не из 1386, а ровно из 1200 человек…

Теперь о самой трагедии. Во время этой агонии корабля его бак оставался на поверхности и нос корабля на дно не спускался. Никакой пожарной тревоги не было: я не успел включить колокола громкого боя, так как между докладом мне о пожаре и взрывом прошло 2 или 3 секунды. Никаких шлангов не раскатыва­юсь, ибо взрывом была уничтожена де-курная носовая кочегарка и помпы без­действовали. Погода была тихая, безве­тренная и никакого пламени на корму ветром не могло гнать, посему не было надобности ставить корабль лагом к ветру.

Следующее, с чем я полностью не со­гласен с А. Елкиным. Никакого последнего "страшного взрыва" не было. После взрыва 2400 пудов пороха носовой баш­ни начали взрываться пороховые погре­ба 130-мм артиллерии, но эти взрывы были несоизмеримо слабей. Вскоре по­сле затопления подбашенного отделения 2-й башни корабль начал крениться и этот крен, увеличиваясь, в конце концов, до­стиг критической величины и линкор пе­ревернулся. Перевернувшись, он не опу­стился на дно, а продолжал в течение суток оставаться на плаву, после чего сгустился на дно. В верхней части носо­вой башни жили лишь комендоры, обслуживающие орудия: башенный старшина, наводчики у прицелов и лица, стоявшие у зарядников и в перегрузочном отделе­нии. Всего человек 12, но не 90, как пи­шет А. Елкин. Подбашенное отделение, в котором находились снаряды и пеналы с порохом, было закрыто на ключ. Пеналы с порохом от падения взорваться не мог­ли, такие падения опасны только для бри­зантных взрывчатых веществ, как дина­мит, пироксилин, тол и т.п.

В момент оставления белой армией и флотом Крыма в ноябре 1920 года линкор 'Императрица Мария" стоял в большом доке килем кверху. Поэтому А. Елкин фан­тазирует, что корабль был перевернут и затоплен у входа в Севастополь».

Разумеется, что мнение о том, что, взрыв на «Императрицы Марии» не был актом диверсии – это версия Успенского. С ней можно соглашаться, можно нет. Но то количество «ляпов», которые бывший офицер линкора усмотрел в книге А. Елкина, потрясает. Как можно браться писать об историческом событии, не представляя не только его обстоятельства, но, даже не зная точной даты, когда оно произошло! Честно говоря, столь низкая компетентность автора «Арбатской повести» и «Тайна «Императрицы Марии» вызывает сомнении и относительно остальных его изысканий. К книгам А. Елкина мы с вами еще вернемся. А пока выясним, что же происходило в Севастополе сразу после гибели линейного корабля.

**СЛЕДСТВЕННАЯ КОМИССИЯ**

Уже на следующий день после катастрофы поездом из Петрограда в Севастополь отбыла специальная комиссия по расследованию причин гибели линейного корабля “Императрица Мария” под председательством адмирала Н. М. Яковлева. Председатель был не только опытным моряком, и в прошлом любимцем вице-адмирала Макарова. В 1904 году Яковлев командовал броненосцем «Петропавловск» и пережил взрыв и гибель своего корабля на внешнем рейде Порт-Артура. Одним из ее членов был назначен крупнейший специалист в области кораблестроения генерал для поручений при морском министре А. Н. Крылов.

Телеграмма И.К. Григоровича Николаю Второму № 12617 от 9 октября 1916 года: «Испрашивается соизволение Вашего императорского величества назначить Особую следственную комиссию под председательством чле­на Адмиралтейств-совета адмирала Яковлева для выяснения причин гибели линейного корабля "Императрица Мария". Генерал-адъютант Григорович».

Телеграмма капитана 1 ранга А.Д. Бубнова начальнику МГШ А.И. Русину № 1341/4 от 10 октября 1916 года: «Доношу: каперанг Дюмениль просит разрешения телеграфировать в Париж в Министерство о гибели "Марии". Со своей стороны, полагаю нежелательным, во избежание размножения источников, из которых неприятель может получить известие. Прошу указаний. Бубнов». Резолюция: "Будет сообщено нашим агенмором в Париже, почему нет надобности Дюменилю беспокоиться. Русин".

Телеграмма А.И. Русина представителю морского министерства в ставке вице-адмиралу Д.В. Ненюкову № 12698 от 11 октября 1916 года: «Минмор испрашивает соизволения Его величества выехать в чет­верг в Севастополь. В этот день возвращается адмирал Муравьев. По дошедшим отзывам, личный состав "Марии" вел себя героически. Не благоугодно ли будет Его величеству соизволить повелеть минмору наградить высочайшим именем по отзыву адмирала Колчака раненых и пострадавших Георгиевскими медалями. Русин».

Телеграмма помощника начальника МГШ контр-адмирала графа А.П. Капниста вице-адмиралу А.В. Колчаку № 12925 от 14 октября 1916 года: «Минмор сего числа выехал в Севастополь, просит встречи не делать. Капнист».

Телеграмма А.В. Колчака графу А.П. Капнисту № 33/Оп от 16 октября 1916 года: «Минмор (морской министр адмирал Григорович – В.Ш.) и я продолжаем держаться мнения о недопустимости в настоящее время официально опубликовать известный Вам случай. Непенину сообщите о желательности дать указания морским офицерам; о случившемся и о необходимости некоторое время не разглашать сведения. Минмор обращает внимание, что англичане не опубликовы­вают подобных случаев. Колчак».

Телеграмма морского министра адмирала И.К. Григоровича А.В. Колчаку от 24 октября 1916 года: «Сообразуясь с полученным мной письменным высочайшим пове­дением, приказал Генмору опубликовать сегодня краткое сообщение о "случае с "Императрицей Марией". Григорович».

За полторы недели работы перед комиссией прошли все оставшиеся в живых матросы и офицеры линкора “Императрица Мария”.

Из воспоминаний бывшего офицера «Императрицы Марии» В.В. Успенского: «Разбор о гибели «Императрицы Марии» длился довольно долго. Доп­рашивали всех офицеров, кондукторов, матросов. О причине пожара тол­ком, в общем-то, ничего не выяснили».

Было все же установлено, что причиной гибели корабля послужил пожар, возникший в носовом погребе 305-мм зарядов и повлекший за собой взрыв пороха и снарядов в нем, а также взрыв в погребах 130-мм орудий и боевых зарядных отделений торпед. В результате был разрушен борт и сорваны кингстоны затопления погребов, и корабль, имея большие разрушения палуб и водонепроницаемых переборок, затонул. Предотвратить гибель корабля после повреждения наружного борта, выровняв крен и дифферент заполнением других отсеков, было невозможно, так как на это потребовалось бы значительное время.

Рассмотрев возможные причины возникновения пожара в погребе, комиссия остановилась на трех наиболее вероятных: самовозгорание пороха, небрежность в обращении с огнем или самим порохом и, наконец, злой умысел. Был проведен поминут­ный анализ того, что происходило с линкором перед взрывом. Однако на главный вопрос - отчего возник пожар? - однозначного ответа дано не было. Мнения членов комиссии разделились. В заключение комиссии говорилось, что “придти к точному и доказательно обоснованному выводу не представляется возможным, приходится лишь оценивать вероятность этих предположений...”.

Самовозгорание пороха, а также небрежность обращения с огнем и порохом были признаны маловероятными. В то же время отмечалось, что на линкоре “Императрица Мария” имелись существенные отступления от требований устава в отношении доступа в артиллерийские погреба. Во время стоянки в Севастополе на линкоре работали представители различных заводов, причем количество их достигало 150 человек ежедневно. Работы велись и в снарядном погребе первой башни — их выполняли четыре человека с Путиловского завода. Пофамильная перекличка мастеровых не проводилась, а проверялось лишь общее количество людей.

Комиссия не исключила и возможность “злого умысла”, более того, отметив плохую организацию службы на линкоре, она указал “на сравнительно легкую возможность приведения злого умысла в исполнение”.

По окончании своей работы комиссия представила три основные версии гибели линейного корабля:

1.Самовозгорание пороха.

2.Небрежность в обращении с огнем или порохом.

3.Злой умысел, то есть диверсия.

После рассмотрения всех трех вариантов, комиссия заключила, что «прийти к точному и доказательно обоснованному выводу не представ­ляется возможным, приходится лишь оценивать вероятность этих предположений, сопоставляя выяснившиеся при следствии обстоятельства».

Письмо И.К. Григоровича Колчаку Секретно № 65 от 18 ноября 1916 года: «Милостивый государь Александр Васильевич. Разделяя мнение Вашего превосходительства об отсутствии в след­ственном материале по делу о гибели линейного корабля "Императри­ца Мария" положительных данных для суждения об истинной причине взрыва погребов 12 дм. носовой башни, я в то же время признаю, что установившийся на этом корабле порядок службы и те грубые отступ­ления от требований Морского устава, которые и Ваше превосходи­тельство усмотрели по этому делу, могли не только обусловить собой возможность катастрофы, имевшей место 7 октября, но и приблизить ее наступление, если таковая была неизбежной. Вследствие сего я не нашел оснований обойтись в настоящем случае без рассмотрения дела о гибели линейного корабля "Императрица Мария" в установленном законом порядке, о чем, и доложил Его императорскому величеству.

По всеподданейшему моему докладу заключения следственной ко­миссии и Вашего мнения по существу сего заключения, государь им­ператор, в 10-й день сего ноября, высочайше повелеть соизволил на­править дело о гибели линейного корабля "Императрица Мария" на судебный ход, в порядке 1113-1130 статей Военно-морского судного устава, с привлечением к делу, в качестве прикосновенных лиц контр-адмирала Порембского (начальник бригады крейсеров – В.Ш.), капитана I ранга Кузнецова (командир линкора – В.Ш.), капитана 2 ранга Гродыского (старший офицер – В.Ш.) и старшего лейтенанта князя Урусова (старший артиллерийский офицер – В.Ш.) но рас­смотрение этого дела военно-морским судом отложить, по обстоятель­ствам военного времени, до окончания войны, с тем, чтобы контр-ад­мирала Порембского до суда ни на какие должности во флоте не назначать. Прочие же прикосновенные к делу лица могут быть назна­чены к исполнению служебных обязанностей, но в таких должностях, которые не ставят их в положение самостоятельных ответственных начальников. Но т.к. в Вашем частном письме ко мне Вы находите желательным не отлагать рассмотрение дела до окончания войны и произвести судебный разбор теперь же, то благоволите об этом сообщить мне официально для доклада Его императорскому величеству.

Что же касается вопроса об изменении стойкости пороха в зави­симости от механических воздействий на него, то в целях определен­ного решения сего вопроса мной уже сделано распоряжение о произ­водстве опытов над порохом в отношении его самовозгорания от толчков, трения и т.п., и таковые опыты уже начаты.

Прошу Вас, милостивый государь, принять уверение в совершен­ном моем уважении и таковой же преданности И. Григорович».

Сразу после гибели линкора по Севастополю поползли разговоры о том, что несчастие «Марии» принес Николай Второй. Дело в том, что в свое последнее посещение Севастополя в сентябре 1916 года Николай Второй посетил только один корабль. Им был линкор «Императрица Мария». Сразу же после посещения «Марии» Николай покинул Севастополь и вернулся в ставку в Могилев. Поездка в Севастополь и посещение «Императрицы Марии» оказались вообще последней поездкой Николая Второго в ранге российского самодержца. Несколько месяцев спустя в феврале 1917 года он будет вынужден отречься от престола, а Россия вступит в полосу смут и революций.

Известно, что в среде офицеров российского флота император считался человеком, приносящим одни несчастья. Многие утверждали, что на кораблях, после визита императора, всегда происходят какие-то серьезные неприятности. Ходили такие разговоры и среди офицеров «Императрицы Марии» перед посещением ее Николаем Вторым. По воспоминаниям современников, офицеры линкора, по этой причине, были не слишком довольны визитом императора, полагая, что счастья их кораблю это не принесет. Как мы видим, именно так все и оказалось.

Николай Второй, как известно, очень любил флот, себя считал настоящим моряком и гордился чином капитана 1 ранга. Все, что касалось флота, он принимал очень близко к сердцу. Вполне возможно, что Николай знал и о том, что корабельное офицерство считает его человеком, приносящим несчастье. Возможно, император имел информацию и о соответствующем настроении офицеров «Императрицы Марии». А потому известие о гибели линкора, происшедшее всего через какой-то месяц после его посещения, могло произвести на Николая Второго весьма гнетущее впечатление и ощущение собственной вины за случившееся. В таком душевном состоянии он просто не мог винить никого, кроме себя.

Помимо этого, к осени 1916 года в России было уже не спокойно, в воздухе «пахло» грядущей революцией. Не понимать этого император не мог. Не мог он и не понимать, что в решающий момент возможного противостояния с мятежниками, его главной опорой будут те, кто имеет в руках реальную военную власть, а именно командующие фронтами и флотами. Прощение командующего Черноморским флотом в связи с гибелью «Императрицы Марии» позволяло рассчитывать на его преданность в возможной критической политической ситуации в стране. Если все обстояло именно так, то в Колчаке Николай Второй не ошибся. Командующий Черноморским флотом оказался практически единственным, кто отказался принять участие в интриге отречения императора в феврале 1917 года. Увы, Колчак находился слишком далеко от эпицентра борьбы за власть и его слово мало, что могло изменить.

Снисходительное отношение Николая Второго к руководству флотом в связи с гибелью «Императрицы Марии», напряженность боевых будней, и предреволюционная ситуация в стране, сказались на результатах работы следственной комиссии. Какие претензии могли, к примеру, предъявить члены комиссии к Колчаку, после следующей всепрощающей телеграммы Николая Второго: «Телеграмма Николая II Колчаку от 7 октября 1916 г. 11 часов 30 минут: «Скорблю о тяжелой потере, но твердо уверен, что Вы и доблестный Черноморский флот мужественно перенесете это испытание. Николай».

Проведя все необходимые по закону действия (опросы свидетелей, документов и т.д.), члены комиссии сформулировали три основные версии случившегося и на этом с чистой совестью завершили свою работу. А спустя каких-то три месяца, в стране до «императрицы Марии» уже и вовсе никому не было никакого дела. Трагедия корабля померкла перед масштабом начавшейся всероссийской трагедии.

В дальнейшем на государственном уровне к расследованию трагедии «Императрицы Марии» тоже больше никто не возвращался. История «Императрицы Марии» считалась относящейся уже к событиям дней давно минувших. Лишь в одном случае ими заинтересовались работники НКВД, да и то совершенно случайно, в ходе расследования совсем другого дела. Изучение обстоятельств трагедии 7 (20) октября 1916 года на Севастопольском рейде стали на долгие годы уделом ветеранов и историков флота, писателей и журналистов.

Нам остается только проанализировать все то, что известно на сегодня об обстоятельствах гибели черноморского линкора, чтобы попытаться докопаться до истины.

Итак, проанализируем все три версии в том порядке, в каком их занесли в итоговый документ члены следственной комиссии в 1916 году.

**ВЕРСИЯ ПЕРВАЯ. САМОВОЗГОРАНИЕ ПОРОХА**

Итак, насколько реально то, что мог самовоспламениться артиллерийский порох на «Императрице Марии»?

Самым ярым сторонником этой версии был командующий Черноморским флотом вице-адмирал Колчак, который за­явил, что причиной трагедии было саморазложение, а затем возгорание некачественного пороха. Вопреки тому, что мощный линкор мешал как немцам, так и туркам, и постоянно находился под прицелом их агентуры, возможность диверсии Колчак категорически отрицал, ссылаясь на ана­логичные случаи меньшего масштаба в Англии, Италии и Германии.

4 ноября 1916 года Колчак представил своё «Мнение» по заключению комиссии. Там он указал на то, что современный порох всё же не является совершенно безопасным в смысле механического на него воздействия. В погребе линкора «Севастополь», писал Колчак, однажды загорелся, вопреки всем теориям, именно такой полузаряд, какие хранились в крюйт-камере на «Марии», и взрыва удалось избежать лишь чудом. В севастопольской лаборатории воспламенился подобный же полузаряд, когда его стали передвигать по столу. «В связи с этим, – писал Колчак, – возможен, хотя и маловероятен, несчастный случай, могущий произойти при какой-либо работе с полузарядами, которую мог выполнять спустившийся в погреб хозяин или дежурный комендор для измерения температуры».

Понять вице-адмирала Колчака в его приверженности к версии самовозгорания можно. Дело в том, что только такая трактовка снимала с командующего всю ответственность за все случившееся. И халатность со стороны личного состава корабля, и диверсия, равным образом бросали тень на Колчака, как на руководителя, который не смог обеспечить безопасность корабля.

Истории свойственно повторяться. В 1954 году в той же Севастопольской бухте при достаточно сходных обстоятельствах взорвался линейный корабль «Новороссийск». Тогда и командующий Черноморский флотом вице-адмирал Пархоменко, и заместитель главнокомандующего ВМФ адмирал Горшков (всего несколько месяцев назад он сдал командование Черноморским флотом, и потому все еще нес ответственность за положение дел на нем), настаивали на самой безопасной для себя версии. Оба исключали возможную диверсию и утверждали, что причиной взрыва линкора стала не вытраленная после войны донная мина. И Горшков, и Пархоменко вели себя точно также, как и Колчак в 1916 году.

Но насколько была реальной версия следственной комиссии и утверждение вице-адмирала Колчака, что причиной взрыва «Императрицы Марии» стал некачественный артиллерийский порох?

Что же представлял из себя бездымный артиллерийский порох зарядов 305-мм орудий «Императрицы Марии»? Начнем с того, что с появлением порохов коллоидного типа, в России начали развивать производство порохов на летучем растворителе, т.е. пироксилиновых порохов. Эти пороха успешно решали задачи стрельбы из всех видов морской артиллерии до окончания Первой мировой войны. В Англии, а также в Италии и Японии для всех крупнокалиберных артиллерийских систем применяли нитроглицериновые пороха - кордиты.

Во время Первой Мировой войны русское морское ведомство получало пироксилиновые пороха для зарядов 305-мм орудий в 52 калибра с пяти отечественных заводов и одного американского. С 1910 года для обозначения присутствия в порохе стабилизатора химической стойкости (дифениламина) после условной буквы завода-изготовителя добавляли букву «Д». Например, обозначение марки пороха партии ОД-16/14 для линкора «Императрица Мария» расшифровывается: "порох Охтинского завода, партия 16, изготовлен в 1914 году с однопроцентным содержанием дифениламина".

Для достижения высокой кучности падения снарядов необходимо применять для стрельбы одну партию пороха. Это является основным правилом подготовки орудий к стрельбе - разборка снарядов по весовым знакам и зарядов по партиям. Однако величина партии пороха при его изготовлении, определяется технологическими возможностями оборудования и не превышает 4 - 6 тонн. Для получения однообразия физико-химических и баллистических свойств производили смешивание нескольких партий пороха в одну большую. Величина данной партии при сдаче ее в казну достигала 30 и более тонн.

Самовозгоранию подвержен в основном старый порох, а порох, хранившийся на «Императрице Марии», был свежей выделки 1914 года. На линкоре соблюдались все меры, исключающие возможность соприкосновения с открытым порохом. Температура в погребах, сообщающихся с крюйт-камерами, даже во время морского боя не превышала 36 градусов Цельсия и вредно повлиять на порох не могла.

Предоставим слово специалисту по порохам: «При приемке морским министерством каждая партия пороха подвергалась испытанию стрельбой на Главном морском артиллерийском полигоне под Санкт-Петербургом. При этом для нее определялся вес порохового заряда, при котором достигалась стандартная начальная скорость 305-мм снаряда образца 1911 года весом в 470,9 кг - 762 м/с. В большинстве случаев вес заряда, состоявшего из двух полузарядов, составлял 132 кг, однако по результатам стрельб его могли корректировать в пределах 130 - 135 кг. Партия пороха ОД-16/14, находившегося на линкоре "Императрица Мария" в момент катастрофы, была испытана в январе 1915 года.

Большое внимание уделялось контролю за хранением пороха. Согласно инструкции для "Заведывающих портовыми артиллерийскими лабораториями и начальников складов огнеприпасов по надзору за боевыми припасами" все бездымные пороха, "находящиеся на службе" в морском министерстве в береговых складах и на кораблях должны были подвергаться осмотру и контрольным испытаниям. Пороха с содержанием 1% дифениламина должны были проверяться в первый раз через шесть лет после изготовления, в дальнейшем - через каждые три года. Пороха с содержанием 0,5% дифениламина, изготовленные до 1917 года, должны были проверяться первый раз через пять лет после изготовления, а затем через каждые два года. При этом испытывалась герметичность укупорки и проводился осмотр пороховых элементов на возможность появления лент с признаками разложения.

Для укупорки зарядов к орудиям картузного заряжания применялись футляры и пеналы. Заряды калибра 120 - 130 мм упаковывались в пеналы, а заряды орудий более крупного калибра - в футляры. С 1909 года изготавливались пеналы нового образца со съемной крышкой на специальной мастике с высокой температурой плавления. Вновь изготовляемые футляры также имели съемную крышку. Футляры полузарядов для 305-мм орудий изготавливались из листовой оцинкованной стали толщиной 1,6 мм с шестью кольцевыми выступами для укрепления стенок; кольца крышки и корпуса футляра - из листовой красной меди или латуни, Высота футляра составляла 1323 мм, диаметр — 320 мм. Он был полностью герметичен. При приемке и после обновления каждый футляр опробовался. Причем, он должен был выдерживать при испытании наружное давление, равное давлению напора воды при погружении футляра на глубину 12 метров. Изоляция самих зарядов в футлярах производилась с помощью асбестовых листов толщиной 3 - 4 мм, которые выкладывались внутри таким образом, чтобы металл укупорки не прикасался бы к заряду. При этом, при перемещении заряда асбестовая изоляция не должна была сдвигаться и нарушать своего положения.   
 В процессе горения заряда в каморе ствола количество газов увеличивается, а объем каморы, в котором происходит горение пороха, остается в начале постоянным. Вследствие этого давление постепенно возрастает. Когда давление пороховых газов достигает величины достаточной для смещения снаряда и врезания ведущего пояска в нарезы канала ствола (это давление равно в среднем 300 кг/см), начинается движение снаряда. При этом увеличивается объем заснарядного пространства в котором горит порох, но так как количество образующихся газов в единицу времени в начале движения снаряда превышает увеличение объема заснарядного пространства, то давление в канале ствола продолжает возрастать и в определенный момент времени достигает максимального значения. Этому моменту соответствует положение равновесия между увеличением количества образующихся пороховых газов и увеличением объема заснарядного пространства. С увеличением скорости движения снаряда по каналу ствола объем заснарядного пространства начинает увеличиваться быстрее, давление пороховых газов постепенно снижается. Максимальное давление пороховых газов в орудиях главного калибра линкоров типа "Севастополь" составляет 2400 кг/см. В течение доли секунды в каморе орудия объемом 224,6 литра сгорает 130 кг пороха без перехода горения в детонацию. В пороховом погребе на каждый полузаряд приходится намного больше объема, чем на полузаряд в каморе орудия. Даже при сгорании всего пороха в погребе давление будет намного меньше, чем в каморе. Поэтому переход горения в детонацию при воспламенении всех полузарядов в пороховом погребе корабля невозможен. Необходимо учесть, что в пороховом погребе первой башни «Императрицы Марии», из-за перегрузки носовой части, имелось по 70 снарядов на орудие с соответствующим количеством полузарядов, а не по 100, как предусматривалось проектом.

Разложение пороха в полузарядах, хранящихся в соседних ячейках происходит неравномерно и с различной скоростью. Это происходит из-за того, что порох в каждом отдельном герметически закрытом футляре по-разному выделяет растворитель и находится в условиях различной влажности. Концентрация воды и растворителя в различных полузарядах хоть и слабо, но отличается друг от друга. Этого достаточно для получения различной скорости разложения пороха. Таким образом, при практически одинаковой степени разложения пороха вероятность одновременной вспышки всех полузарядов, находящихся в одном пороховом погребе, равна нулю. В конкретный момент времени может воспламениться только один полузаряд, от которого загорятся другие, находящиеся рядом.

Что из этого получается, видно из аварии, произошедшей 30 октября 1915 г. в носовой башне балтийского линкора «Севастополь», имевшего практически идентичный с «Императрицей Марией» тип трехорудийной башенной установки главного калибра, устройство снарядных и зарядных погребов, а также их систем.

Во время постановки линкора на якорь в Кронштадтской гавани после выхода его из дока, производилась перегрузка 42 полузарядов из верхнего в нижний погреб. Когда работа была почти закончена, один из трех оставшихся наверху полузарядов сорвался со стропа и упал с высоты около 8 м на палубу нижнего порохового погреба. Туг же произошло его воспламенение с последующим воспламенением находившихся рядом полузарядов. Несмотря на быстрое распространение пламени, взрыва в течение 6 - 8 минут не произошло. Затем было включено орошение, и, по затоплению погреба на один метр, пожар прекратился.

Аналогичная картина наблюдалась бы при воспламенении по различным причинам одного полузаряда на линкоре "Императрица Мария". Скорость распространения пламени в пороховом погребе была бы очень большой - прошло около двух минут от появления дыма до момента взрыва, поэтому велика вероятность воспламенения не одного, а нескольких полузарядов в разных местах порохового погреба носовой башни линкора...

В июле - августе 1917 году полузаряды с порохом партии ОД-16/14 извлекли из погребов 2-й, 3-й и 4-й башен «Императрицы Марии», после се подъема в Севастополе, и отправили в арсенал. В 1919-м, ввиду острой необходимости в порохах, эти полузаряды были подвергнуты осмотру и сортировке. Часть зарядов имела негерметичную укупорку и была залита водой и илом, картузы и стягивающие их шелковые шнуры совершенно истлели. В исправных футлярах порох не изменился.

В 1927 году про порох «Императрицы Марии» вновь вспомнили. Снова были проведены испытания физико-химических качеств образцов партии ОД-16/14. Они показали полное соответствие данным приемных испытаний партии в январе 1915-го. Содержание дифениламина оказалось в пределах 0,8—0,9% (вместо 1% в 1915 году), что было вполне в пределах нормы.

Затем порох был испытан стрельбой на научно-испытательном артиллерийском полигоне под Ленинградом. Полученные результаты оказались почти идентичными приемным. Полученные данные указывали на хорошую сохранность пороха партии ОД-16/14.

Всех приведенных данных по порохам достаточно чтобы, что взрыв линкора Императрица Мария произошел не от воспламенения отдельного полузаряда вследствие неосторожного обращения с порохом и не от самовозгорания пороха при его химическом разложении, а от другой причины».

Итак, мнение специалистов по артиллерийским порохам однозначно – артиллерийский порох «императрицы Марии» не мог воспламениться сам собой. Это же подтверждают и результаты проверки пороха партии ОД-16/14 в лабораториях и на полигонах. Таким образом, мы можем считать, что первая версия - версия самовозгорания в реальности была весьма маловероятна.

А вот мнение человека, в компетенции которого трудно сомневаться. Из воспоминаний бывшего вахтенного офицера линейного корабля «Императрица Мария» лейтенанта В.В. Успенского: «Боевой запас трех орудий башни состоял из 300 фугасных и бронебойных снарядов и 600 полузарядов бездымного пороха. Каждый полузаряд весил 4 пуда и представлял собой пакет, похожий на бревно, пример­но с метр длиной. Его "начинка" пред­ставляла собой длинные пластины без­дымного пороха шириной 40 мм и тол­щиной 4 мм. В центре находился пакет тонких "макарон" из того пороха. Все это крепко связывалось шелковым шнуром и зашивалось в шелковый чехол. И шнур, и чехол пропитывались нитрующей смесью кислот и сгорали вместе с порохом без остатка. Полузаряд заключался в желез­ный оцинкованный и гофрированный пенал длиной около метра и диаметром приблизительно 35 см. Пенал гермети­чески закрывался крышкой с помощью специального рычага. Всего в подбашен­ном помещении хранилось 2400 пудов пороха. Наши пороха отличались исклю­чительной стойкостью, и о каком-либо самовозгорании не могло быть и речи. Совершенно необоснованно предположе­ние о нагревании пороха от паровых тру­бопроводов, как и о возможности элект­розамыкания. Коммуникации проходили снаружи и не представляли ни малейшей опасности».

**ВЕРСИЯ ВТОРАЯ. ХАЛАТНОСТЬ**

Версия вторая. Небрежность в обращении с огнем или порохом. История военно-морского флота знает немало случаев, когда небрежность в обращении с порохом приводила к гибели кораблей. Так в 1831 году прямо в кронштадтской гавани сгорел линейный корабль «Фершампенуаз», а в 1905 году взорвался японский броненосец «Миказа». Так что и в эпоху парусного флота, и в эпоху флота броненосного небрежность могла стоить весьма дорого.

Но так ли обстояло дело в случае с «Императрицей Марией»?

В отличие от командующего Черноморским флотом вице-адмирала Колчака генерал-майор, а впоследствии академик, Крылов видел одну из возможных причин траге­дии именно в небрежном обращении с порохом или с открытым огнем. В отчете следственной комиссии он отметил, что в отдельных случаях люки в артиллерийские погреба прикрывались подруч­ным материалом, в том числе деревянными крышками столов. Старший офицер линкора капитан 2 ранга Городысский показал на следствии, что защитные крышки с лючных горловин были сняты с его ведома, и по приказу старшего артилле­рийского офицера лейтенанта князя Урусова, для «облегчения ручной подачи зарядов». Естественно, что опасность возгорания в погребах после данного «усовершенствования» воз­росла многократно.

Наряду с этим, в ходе расследования следственная комиссия установила, что небрежность в обращении с огнем и неосмотрительность в обращении с порохом были на «Императрице Марии» маловероятны. Офицеры корабля (по их объяснительным запискам) осуществляли тщательный контроль за этим в любой обстановке, а у матросов имелся необходимый опыт, и присутствовала профессиональная осторожность в обращении с зарядами. В крюйт-камерах работала мощная вентиляция, и в них ни разу не было отмечено скопления смеси паров эфира и спирта, способных воспламениться от пламени свечи или зажигалки.

Кроме этого крюйт-камеры круглосуточно освещались, и дневальные и комендоры не могли допустить даже малейшей небрежности, а тем более появления кого-нибудь из посторонних «с огнем или ради любопытства». Впрочем, эти показания смог дать только единственный уцелевший из всей прислуги носовой башни комендор, с которым генерал-майор Крылов беседовал в госпитале. Это несколько снижает ценность информации. Дело в том, что в случае небрежного обращения с порохом главный виновник погиб первым. Погибли и все, кто мог бы находиться рядом. Поэтому непосредственных свидетелей «небрежного обращения с порохом» в живых остаться не могло в принципе. Никто никогда не узнает, кто именно находился в момент взрыва в подбашенном отделении носовой башни главного калибра и что именно там делал.

Разумеется, что показания и старшего офицера линкора, и старшего артиллериста, и чудом оставшегося в живых комендора, мы не имеем права считать не искренними. Однако все они являлись лицами достаточно заинтересованными в том, чтобы данная версия не нашла подтверждения в проводимом расследовании, так как в противном случае несли прямую ответственность за плохую организацию службы на корабле (Городысский и Урусов) и халатное исполнение своих служебных обязанностей (неизвестный комендор).

Член следственной комиссии генерал-майор Крылов, в ходе опроса членов экипажа «Императрицы Марии» документально установил, что на линкоре, вопреки утверждениям опрошенных офицеров, имелись весьма серьезные отступления от требований корабельного устава в части доступа в артиллерийские погреба посторонних лиц. В частности, на корабле имелось два комплекта ключей от каждого из артиллерийских погребов. Если первый комплект хранился под охраной, и его наличие проверялось при каждой смене наряда, то второй комплект находился у старшего офицера, и о нем даже не имелось приказа по кораблю. Его могли брать «для надобностей» дежурный по погребам артиллерийский унтер-офицер и даже дневальный по погребам, у которых эти ключи могли оставаться до вечера или до окончания работ. Разумеется, отсутствие приказа еще не говорит о том, что старший лейтенант Городысский выдавал хранящиеся у него в каюте ключи направо и налево. Однако определенные сомнения в четкости организации повседневной службы на линкоре все же возникает.

Сам, прослужив не один год на боевых кораблях, я имею достаточное представление о том, как должна быть организованна дозорно-противопожарная служба на корабле. Удивительно, но не в одном документе, касающимся «Императрицы Марии» я не нашел никаких данных об организации дозорной службы на корабле. Для тех, кто не служил на кораблях поясню: на каждом корабле назначается суточный дозор, который по установленному графику обходит (особенно часто в ночное время!) все внутренние помещения корабля и особенно наиболее опасные в взрыво-пожарном отношении. Отметим, что, взрыв произошел ранним утром, когда в подбашенном отделении не могли быть не только посторонние, но и собственно комендоры, но там вполне мог находиться дозорный. А может дозорной службы на «Императрицы Марии» не существовало вообще?

При этом надо понимать, что, наверное, ни в одном флоте мира еще ни один боевой корабль никогда не доводился до полного совершенства. В таком сложным и огромном организме, как боевой корабль (а на огромном дредноуте тем более) всегда при желании можно найти немало огрехов и невыполнений каких-либо уставных требований. Заметим и то, что «Императрица Мария» была головным кораблем серии черноморских дредноутов и на ней только отрабатывалась еще достаточно «сырая» внутренняя организация для кораблей столь большого для Черного моря водоизмещения. Помимо этого, линкор вводился в строй во время войны и вводился весьма спешно с массой недоделок. Достройка «Марии» происходила до самого последнего дня его короткой жизни. Можно представить сложность ситуации для офицерского состава корабля, когда одновременно надо было дооборудовать корабль и одновременно ходить на нем в боевые походы. Отметим и то, что именно все вышеперечисленные обстоятельства и могли послужить весьма серьезными предпосылками к произошедшей трагедии.

В своих воспоминаниях Крылов вспоминал, что первый же вопрос следственной комиссии о незаконном существовании дубликата ключей от крюйт-камеры заставил командира и старшего офицера корабля сильно заволноваться. Волновались оба не зря. И командир линкора, и его старший офицер прекрасно знали настоящее положение дел на своем корабле, а потому сразу поняли опасность заданного вопроса для себя лично. При дальнейшем расследовании оказалось, что в крюйт-камеру вообще можно было попасть без всяких ключей: из башни главного калибра через люк снарядных погребов, по узкому темному проходу... Такая же конструктивная особенность имелась на двух других однотипных кораблях - «Екатерине» и «Александре III». Но там командование помнило о ней, и люки погребов были надежно заперты. А на «Императрице Марии» о существовании незапертого лаза в крюйт-камеру знали даже старослужащие матросы и унтер-офицеры. Этот ошеломляющий факт, несомненно, служил доказательством преступной халатности командира и старшего офицера линкора. Так что показания обожженного комендора носовой башни и заверения офицеров корабля о том, что посторонний якобы не мог попасть в крюйт-камеру, были весьма далеки от истины. А кто мог быть этим посторонним? Следствие установило, что в последнее время на корабле работали инженеры и мастеровые с Севастопольского морзавода и с Путиловского завода, разделенные на небольшие партии. Ежедневно на линкор прибывала группа рабочих количеством до 150 человек.

Есть еще многозначительный факт. Дело в том, что часть работ производилась по артиллерийской части, причем именно в снарядном погребе первой башни. В частности, четверо (по другим данным их было пять) рабочих-путиловцев устанавливали там лебедки. Их тщательно допросили. Было установлено, что рабочие являлись на корабль около 7 часов утра и обычно заканчивали работу в 4 часа пополудни. Но бывало, что они работали до 9 часов вечера и иногда даже оставались работать ночью. Проверка мастеровых, прибывавших на корабль и съезжавших с него, была организована из рук вон плохо. Не проводился даже их поименный контроль, не делалась перекличка, а фиксировалось только общее количество людей каждой партии. Поэтому установить, не прибыл ли на корабль посторонний под видом мастерового, было невозможно. Между тем некоторые свидетели показали, что в ночь перед взрывом видели на борту корабля двух молчаливых мастеровых, державшихся особняком. Что это были за рабочие, на каких работах они были заняты - все это осталось невыясненным. Старшие рабочих команд клялись, что вечером все мастеровые сошли на берег.

Что касается злого умысла, то в своем «Мнении» Колчак писал, что эта область допускает «самые широкие предположения». Но наименее вероятной была бы версия насчёт того, что взрыв устроил посторонний человек. Такому человеку, не знающему расположение помещений на корабле, его ходы-выходы, крайне сложно было бы проникнуть в зарядный погреб – «даже обычный путь через шахту в подбашенное отделение для постороннего лица, не знакомого с кораблём, очень труден». И это говорилось со знанием дела, поскольку Колчак, выходя в море на «Императрице Марии», сам обошёл все её лазы, шахты и горловины.

В таком случае, писал Колчак, следовало бы искать злоумышленников среди рабочих или команды. В связи с этим в поле зрения комиссии попали путиловские рабочие, которые устанавливали лебёдки для подачи снарядов в бомбовом отсеке носовой башни. Этих рабочих всего пятеро, они хорошо известны, никто из них никуда не скрылся и в ночь перед взрывом они на корабле не были. Другие рабочие, бывшие накануне на корабле, тоже хорошо известны, и «нет также оснований думать о виновности кого-либо из них».

На линкоре, утверждал Колчак, была хорошая команда. Она «любила свой корабль, сознавала его силу». Что касается отмеченных в заключение нарушений устава, то они вызваны в основном расхождением между его требованиями и современной жизнью. Новый порох гораздо менее опасен, чем прежний – естественно, обращение с боеприпасами стало менее деликатным. Кроме того, в нынешней войне боевая тревога начинается сразу после выхода корабля с рейда за боны и заканчивается, когда он пересечёт их линию в обратном направлении. В течение всего похода артиллерийская прислуга не отходит от заряженных орудий, спит, положив голову на снаряды. Все помещения открыты. Команда привыкает к таким порядкам и не сразу перестраивается по возвращении на базу.

Действительной проблемой, указывал Колчак, являются отношения между офицерами и командой. Офицеров катастрофических не хватает, особенно старых и опытных. Приходящая на флот молодёжь, прошедшая ускоренный курс обучения, пока не может восполнить этот недостаток. Доходит до того, что на дредноуте вахтенным начальником назначается мичман по первому году, который мало что на корабле знает и ни за что не может отвечать. Такой же мичман становится командиром башни, а он совсем её не знает – в отличие от её «хозяина», артиллерийского унтер-офицера, изучившего свою башню до мелочей. «С этим связано, – писал Колчак, – полное отсутствие авторитета и влияния офицеров на команду, создающее крайне серьёзное положение на многих судах в отношении воспитания и духа команды». Было такое и на «Марии», писал Колчак, но это вовсе не значит, что среди команды мог созреть злой умысел. Конечно, злоумышленник всегда может найтись – это напрочь отвергать нельзя. Но фактических доказательств нет. И, подводя итог, Колчак делал вывод «о полной неопределённости вопроса о причинах взрыва и гибели линейного корабля „Императрица Мария“».

Старший офицер «Марии», капитан 1-го ранга А.В. Городыский составил собственную версию случившегося. 6 октября, писал он, корабль вернулся из боевого похода. Орудия были разряжены, полузаряды отнесли в крюйт-камеру. Но из-за того, что надо было спешно грузить уголь, их вложили в герметичные металлические пеналы (кокары), но не убрали в места постоянного хранения – в соты. Полузаряды остались лежать на полу. Наутро к Городыскому прибежал кондуктор первой башни, чтобы получить ключ от шкафа с ключами. Он должен был измерить температуру в крюйт-камере. Этого кондуктора старший офицер больше не видел, так как вскоре раздался взрыв. По предположению Городыского, кондуктор, увидев лежащие в беспорядке полузаряды, решил сам, не привлекая матросов, разложить их по сотам и… уронил один из них. Исправный полузаряд выдержал бы такое падение. Но крюйт-камера дважды подвергалась перегреву, когда температура доходила до 60–70 градусов. Правда, после каждого такого случая производилась выборочная проверка полузарядов. Но возможно, что в проверку попадали только «здоровые» экземпляры, а не попорченные. Последние же, по «закону подлости», могли попасть в жерла пушек, когда корабль выходил в море и орудия его под южным солнцем нагревались до такой же температуры. А потом неиспользованные полузаряды опять направлялись в крюйт-камеру. Падение такого полузаряда могло вызвать пожар, а потом и взрыв. При всей убедительности этой версии, она нуждается в некоторых уточнениях. Каждый полузаряд в кокаре весил четыре пуда. Вряд ли кондуктор взялся бы в одиночку за такую работу. Но попытаться переместить какой-то один, особенно мешавший ему полузаряд он мог. В таком случае уменьшается вероятность того, что попал в руки и был уронен именно попорченный экземпляр. Впрочем, чего только не случается…

Среди матросов «Императрицы Марии», между прочим, ходило мнение, что причиной пожара стало неосторожное курение, о чём они, естественно, не заявляли ни начальству, ни комиссии. Но об этом вспоминает матрос Тимофей Есютин в своей книге, вышедшей в 1931 году. В орудийной башне проживало 90 матросов. Едва ли не все были курильщики. Главным местом для курения был бак – носовая часть верхней палубы. В минуты отдыха там и собирались матросы. Для курения отводились и другие места, где были установлены специальные фитили, от которых можно было прикурить. Но корабль – большой, бежать туда, где разрешалось курить, бывало далековато, а за короткий промежуток времени между подъёмом и молитвой надо одеться, умыться и убрать постель. Между тем известно, что утром, сразу после пробуждения, заядлый курильщик испытывает почти непреодолимое желание сделать одну-две затяжки. Курение в неразрешённых местах было, надо думать, обычным явлением. Но всё обходилось, пока чей-то окурок или не загашенная спичка не были брошены как-то очень неудачно. Неслучайно ведь взрыв произошёл через 15–20 минут после побудки. Как раз за это время окурок и мог разгореться. В воспоминаниях Есютина приводится и другая версия. В башне работали самодеятельные портные из числа матросов. Они имели привычку развешивать на рубильниках нитки. В них могла впутаться проволока. Кто-то, не посмотрев, включил ток, и случилось короткое замыкание. Таким образом, как представляется, катастрофа произошла на бытовой почве, или, точнее, на почве постепенного, но неуклонного падения дисциплины на Императорском флоте, что проявлялось в основном пока в мелочах, хотя далеко не безобидных.

"О гибели корабля 6 октября 1916 г., - вспоминал впоследствии в эмиграции и бывший вахтенный офицер линейного корабля «Императрица Мария» лейтенант В.В. Успенский, - было много докла­дов компетентных лиц, было написано много статей в газетах и книгах. Эти ста­тьи чаще всего носили самый фантасти­ческий характер, были неполными, ино­гда тенденциозными, похожими на отра­жение в кривом зеркале, умалчивающи­ми не совсем благоприятные факты.

В настоящих воспоминаниях, не для печати написанных, я не стану говорить об агонии корабля, длившейся 54 мину­ты. Ограничусь лишь сообщением об од­ном практически не известном факте, свидетелем которого мне выпала судьба быть.

Прежде чем писать о нем, хочу дать некоторые необходимые сведения, на мой взгляд, служащие как бы предисло­вием к дальнейшему изложению.

Линейный корабль "Императрица Ма­рия" проектировался и закладывался до первой мировой войны. Многочисленные электромоторы для него были заказаны на германских заводах. Начавшаяся вой­на создала тяжелые условия для дост­ройки корабля. Нужно было где-то доста­вать эти моторы. К сожалению, те, что нашли, были значительно больше по раз­мерам, и пришлось выкраивать необхо­димую площадь за счет жилых помеще­ний. Команде негде было жить, и, вопре­ки всем уставам, прислуга 12-дюймовых орудий жила в самих башнях… Известно, что линкор вступил в строй с недоделками. Поэтому до самой его гибели на борту находились портовые и заводские рабочие. За их работой сле­дил прикомандированный к офицерско­му составу корабля инженер-поручик С. Шапошников, с которым у меня были приятельские отношения. Он прибыл на линкор еще в Николаеве, быстро изучил его и знал "Императрицу Марию", как говорится, от киля до клотика. Шапош­ников и рассказывал мне о многочислен­ных отступлениях от проекта и всяческих технических затруднениях, связанных с войной.

Разбор дела о гибели "Императрицы Марии" длился довольно долго. Допра­шивали всех офицеров, кондукторов и матросов. О причине пожара в общем-то толком ничего не выяснили. Затонувший на неглубоком месте корабль окружили баканами и вешками. Его положение - поперек Северной бухты - мешало дви­жению кораблей, а посему решили его поднять.

Обследование показало, что особых затруднений для подъема линкора не предвиделось. Работы поручили инжене­ру Сиденснеру, который выбрал себе помощником С.Шапошникова.

Корабль лежал на дне вверх килем. В его днище водолазы вырезали круглое отверстие диаметром 3 м и к нему при­варили башенку. Она имела перегород­ку и две герметически закрывающиеся двери с перепускными воздушными кра­нами и манометрами. После этого в кор­пус стали закачивать воздух. Когда лин­кор всплыл, у бортов сделали добавоч­ные крепления, и стало возможным че­рез башенку проникнуть внутрь корабля. Вместе с Шапошниковым мне дважды удалось побывать там. Внутри разрушения оказались просто чудовищны. Кроме взрыва пороха ору­дийной башни, взорвались патроны из погребов противоминной артиллерии. Взорвавшийся порох подбашенного от­деления нашел выход газов не по верти­кали, ибо ему мешала громадная тяжесть всей башенной установки, а немного в бок. Этой-то силой и выбросило в море боевую рубку, мачту и трубу.

Через два года после трагедии, когда линкор уже находился в доке, Шапошни­ков в подбашенном помещении 2-й баш­ни обнаружил странную находку, которая навела нас на очень интересные размы­шления. Найден был матросский сунду­чок, в котором находились одна целая и на три четверти сгоревшая свечи, короб­ка спичек, вернее то, что от нее оста­лось от пребывания в воде, набор сапож­ных инструментов, а также две пары бо­тинок, одна из которых была починена, а другая не закончена. То, что мы увидели вместо обычной кожаной подошвы, нас поразило: к ботинкам владелец сундучка гвоздями прибил нарезанные полоски бездымного пороха, вынутые из полу­зарядов для 12-дюймовых орудий! Рядом лежали несколько таких полосок.

Для того чтобы иметь пороховые поло­ски и прятать сундучок в подбашенном помещении, следовало принадлежать к составу башенной прислуги. Так может быть, и в 1-й башне обитал такой сапож­ник? Тогда картина пожара проясняется.

Чтобы достать ленточный порох, нуж­но было открыть крышку пенала, разре­зать шелковый чехол и вытянуть пластин­ку. Порох, пролежавший полтора года в герметически закрытом пенале, мог вы­делить какие-то эфирные пары, вспых­нувшие от близстоящей свечи. Загорев­шийся газ воспламенил чехол и порох. В открытом пенале порох не мог взорваться - он загорелся, и это горение продолжа­лось, быть может, полминуты или чуть больше, пока не достигло критической температуры горения - 1200. Сгорание четырех пудов пороха в сравнительно небольшом помещении вызвало, без со­мнения, взрыв остальных 599 пеналов.

К сожалению, гражданская война, а затем уход из Крыма разлучили нас с Шапошниковым. Но то, что я видел сво­ими глазами, то, что мы с инженер-пору­чиком предполагали, не может разве слу­жить еще одной версией гибели линей­ного корабля "Императрица Мария?"

В данном случае мы не рассматриваем никакого злоумышленного варианта. Но остается вопрос: насколько надежно было организованно командованием корабля наблюдение за работающими рабочими, насколько хорошо были проинструктированы сами рабочие, чтобы не бросить по разгильдяйству где-нибудь в углу на промасленную тряпку тлеющий окурок или что-нибудь подобное? Однозначно ответить на этот вопрос практически невозможно.

А потому версия о небрежном обращении с порохом остается вполне реальной, хотя никаких документальных подтверждений этому нет, да и вряд ли уже когда будут.

**ВЕРСИЯ ТРЕТЬЯ. ДИВЕРСИЯ**

Уже с первого дня расследования по Севастополю ходили упорные слухи, опровергаемые, впрочем, кон­трразведкой и штабом флота, что на корабль под видом рабочих-путиловцев, занятых профилактическим обслуживанием орудийных стволов, проникла немецкая агентура...

В самом начале расследования катастрофы по горячим следам из трех возможных ее причин - самовозгорание пороха, небрежность в обращении с огнем или порохом, злой умысел - следственная комиссия наиболее вероятной признала последнюю. При этом отмечалось, что доступ в крюйт-камеру не представлял особого труда, а между тем на линкоре при стоянке его в Севастополе производились некоторые работы, для чего ежедневно на корабль приезжали до 150 мастеровых от разных заводов. Их проверка производилась крайне небрежно и вовсе не гарантировала от проникновения на дредноут диверсантов. Вдобавок, согласно показаниям нескольких матросов, в ночь 7 (20) октября они видели на "Марии" двух каких-то рабочих, хотя последние мастеровые должны были покинуть ее около 10 часов вечера...

Расследованием причин гибели "Императрицы Марии" также занимались тесно связанные в силу специфики своей деятельности и одновременно остро между собой конкурировавшие Севастопольское жандармское управление, возглавляемое полковником Редловым, и созданное по инициативе моряков в конце 1915 года при штабе командующего Черноморским флотом самостоятельное контрразведывательное отделение. Начальником его был прикомандированный к Севастопольскому жандармскому управлению ротмистр Автамонов. Вместе с возложенной на отделение задачей по борьбе с "иностранным соглядатайством" в его ведение перешла и специальная агентура, которая содержалась до этого Севастопольским жандармским управлением на средства, выделяемые командованием Черноморского флота.

Сразу же после гибели линкора жандармским управлением в Севастополе развертывается бурная деятельность - производятся обыски на квартирах и аресты сорока семи подозреваемых в причастности к взрыву лиц. Насколько арестованные действительно имели отношение к гибели линейного корабля нам не известно.

Через неделю после трагических событий Редлов, используя поступившие к нему от агентуры данные, в письме на имя начальника штаба командующего Черноморским флотом приводит возможные версии причин взрыва, не исключая при этом, что корабль был взорван шпионами. Он пишет следующее: "В матросской среде, пишет он, определенно держится слух о том, что взрыв был произведен злоумышленниками с целью не только уничтожить корабль, но и убить командующего Черноморским флотом, который своими действиями за последнее время, а особенно тем, что разбросал мины у Босфора, окончательно прекратил разбойничьи набеги турецко-германских крейсеров на побережье Черного моря, кроме того, он своими энергичными действиями в этом направлении вызвал недовольство в командном составе, особенно у лиц с немецкими фамилиями, которые при бывшем командующем флотом (адмирале Эбергарде – В.Ш.) абсолютно ничего не делали".

Однако ни одна из выдвинутых жандармами версий не набрала впоследствии достаточного количества фактов. По-видимому, и те сорок семь арестованных «диверсантов» тоже, скорее всего, на самом деле не имели никакого отношения к случившемуся.

Историк П.Н. Зырянов пишет: «Писатель А.С. Ёлкин, автор книги «Тайна „Императрицы Марии“… утверждает, что Колчак и Городыский были неискренни, пытаясь уйти от ответственности за то, что не обеспечили на корабле должный порядок. В неофициальных беседах Колчак якобы заявлял другое – и Ёлкин ссылается на письмо, полученное «из-за океана». «Мне, как офицеру русского флота, – говорится в письме, – довелось быть во время описываемых событий в Севастополе. Работал я в штабе Черноморского флота. Наблюдал за работой комиссии по расследованию причин гибели „Марии“ и сам слышал разговор Колчака с одним из членов комиссии. Колчак тогда сказал: „Как командующему, мне выгоднее предпочесть версию о самовозгорании пороха. Как честный человек, я убеждён – здесь диверсия. Хотя мы и не располагаем пока конкретными доказательствами…“» Автор письма просил не называть его фамилию. Очень странное письмо. Вряд ли офицер флота написал бы, что он «работал» в штабе. Настоящий офицер написал бы: служил. И неслучайно, наверно, заокеанский корреспондент просил не называть его фамилию. Иначе можно было бы проверить, был ли такой офицер в штабе Черноморского флота». Верить данным, приводимым А.С. Елкиным, надо весьма осторожно.

Мы уже говорили о «бытовой» версии взрыва линкора в книге бывшего матроса с «Марии» Т.Есютина. Но то была книга, изданная в 1931 году, а в во втором издании 1939 г (в ногу со временем!) автор поменял и свою версию. Теперь, разумеется, Есютин однозначно утверждал, что взрыв был осуществлён германскими агентами из числа офицеров немецкого происхождения. Это измышление можно было бы отнести на счёт соавтора Есютина во втором издании – некоего Ш. Юферса, который, возможно постарался так приспособится к обстановке 1939 года.

Впрочем, воспоминания Т. Есютина, интересны, как записки очевидца и участника тех событий, но фактов в них практически нет, а лишь эмоции: «…Прошло несколько месяцев. Все уцелевшие моряки с «Марии» были расписаны по другим кораблям Черноморского флота. Получил новое назначение и офицерский состав «Марии». Помню, что на «Марии» был ряд офицеров с немецкими фамилиями. Представители прибалтийского дворянства, всегда кичливые, высокомерные, — с презрением относившиеся к русскому человеку эти офицеры: фон-Рененкампф, лейтенант Энгельман и мичман Фок, особенно были ненавидимы матросами. Бывали случаи, когда явно сквозила измена или предательство со стороны такого «начальника» тевтонского происхождения.

Командующий флотом в первые годы империалистической войны 1914–18 гг. вице-адмирал Эбергард несколько раз преступно небрежно пропускал германский мощный крейсер «Гебен» к берегам Крыма и Кавказа, где беззащитные города и поселки подвергались разгрому от артиллерийского огня немецких пушек. Недаром говорили на кораблях, что если, чуточку изменив — перевести с немецкого на русский язык фамилию адмирала Эбергард — то выходило: «Хранитель «Гебена». И впрямь, делалось видимо все, что давало бы возможность «Гебену» (совершать и далее своя пиратские набеги...

Вот один из таких немецко-русских офицеров мичман Фок после гибели «Марии» очутился на линейном корабле «Екатерина Великая». По флоту был издан приказ о тщательном хранении боеприпасов на кораблях с введением круглосуточного дежурства в башнях, погребах и зарядных отделениях особых дозорных. Входить в башню и отделения с боеприпасами разрешалось лишь служебным лицам, да и то с обязательным присутствием караульного начальника.

Была полночь, когда в зарядное отделение третьей башни спустился мичман Фок и приказал дозорному Соловьеву, дежурившему у люка в зарядное отделение, открыть последнее.

— Не имею права, — ответил Соловьев, — без караульного начальника кому бы то ни было открыть люк в зарядное отделение.

— Но мне надо проварить температуру в погребе.

— Не имею права открыть люк, ваше благородие!

Мичман, захлебываясь от злости, обрушился на Соловьева с грубой руганью, приказывая немедленно пропустить его в зарядное отделение.

Соловьев твердо стоял на своем и не пропускал офицера. Мичман решил пойти на хитрость. Переменив тон, он с напускным дружелюбием, заискивающе, стал уговаривать Соловьева:

— Ты ведь хорошо понимаешь, что может случиться с кораблем от повышения температуры в погребах. Вспомни, что случилось с «Марией». Сколько тогда народа погибло. Вот и теперь надо срочно проверить состояние температуры.

— Все это я хорошо понимаю, ваше благородие, а открыть зарядное отделение все-таки не могу, — твердо ответил Соловьев.

Сильным рывком взбешенный офицер пытался отбросить Соловьева в сторону и силой проникнуть к люку. Не удался и этот маневр. Не так-то просто было изнеженному барчуку взять верх над могучим кряжистым волжанином Соловьевым. Выхватил Соловьев наган, отчеканил спокойно и убежденно:

— Ваше благородие, уходите сейчас же, а не то угроблю, а потом пусть судят меня!

Протрезвел Фок от этих слов: зубы лишь скрипнули, да лицо, перекошенное, не стало на себя похоже. Повернулся и вверх бегом по трапу. Дождался Соловьев смены: рассказал все случившееся. Крепко возмущались матросы наглостью Фока; горячо одобряли поступок Соловьева:

— Правильно, браток, сделал, что не пустил гада! Угробил бы корабль, как и на «Марии», сделал бы свое грязное дело! Коробку-то построили бы новую, а вот ребят было бы жаль, да и сколько бы еще сирот осталось!

После смены Соловьев настоял, чтобы о происшедшем было доложено старшему офицеру. Этот отдал приказание немедленно вызвать к нему мичмана Фока. Каюта мичмана была закрыта на ключ. Никто из нее не отзывался. Взломали дверь. На койке лежал застрелившийся мичман. Труп увезли с корабля скрытно; никто так и не узнал, куда он делся. Грозя судом и всяческими карами, старший офицер запретил команде говорить о самоубийстве мичмана Фока.

Становилась все более ясной связь немецких офицеров, служивших в русском флоте, с рядом изменнических предательских случаев взрывов кораблей, гибели их на минных неприятельских заграждениях...

Чтобы поджечь заряд так, чтобы он загорелся, например, через час или более после поджога, и этого совершенно не было видно, не надо никаких особенных приспособлений, достаточно самого простого, обыкновенного фитиля. Важно, чтобы злоумышленник не мог проникнуть в крюйт-камеру, после же того, как он в нее проник, приведение умысла в исполнение уже никаких затруднений «не представляет». Организация проверки мастеровых не обеспечивала невозможность проникновения на корабль постороннего злоумышленника, в особенности через стоявшую у борта баржу. Проникнув же на корабль, злоумышленник имел легкий доступ в крюйт-камеру для приведения своего замысла в исполнение»...

В этом заключительном слове комиссии все характерно для последних судорожных месяцев существования царского режима, для его следственных органов, для порядков на флоте.

Оказывается, проникнуть не только на корабль, но и в башни, и в зарядные отделения никакого затруднения ни для кого не представляло. С преступно-небрежной беспечностью люки бомбовых погребов были всегда и во всякое время открыты. В кожухе штыра башни был лаз в крюйт-камеру. По положению, обычно запираемая на ключ дверца лаза — по приказанию начальства не только не запиралась, но и, вообще, была снята. Во всех помещениях башни находился размещенный на жительство личный состав башенной прислуги. Никакого наблюдения за живущими в башне и приходящими в нее не велась. Распорядок жизни и работы на корабле характеризовался полной потерей бдительности. Немудрено, что немецкий шпионаж нашел на линкоре исключительно благоприятные обстоятельства для совершения диверсионного акта. А что немецких шпионов находилось достаточно как в Севастополе, так и в других портах и базах флота — это было общеизвестно как командованию, так и офицерскому составу.

Около 30 процентов всего командного состава царского флота были адмиралы и офицеры, носившие немецкие фамилии. Ряд офицеров имел родных братьев, служивших в германском флоте. Какими-то путями эти «родственники», ни мало, не смущаясь военными действиями, успешно переписывались и даже обменивались посылками. Пресловутый адмирал Эбергард, о котором говорилось выше, так тот умудрялся даже свое грязное белье регулярно отправлять для стирки в Голландию целыми корзинами, уверяя, что по-настоящему приготовить крахмальные воротнички могут лишь голландские прачки (?!)... И это в то время, когда рядовому матросу или солдату «императорской армии и флота» не разрешалось отправить к себе в деревню простой открытки без предварительного просмотра ротного командира и наложения штампа: «Просмотрено военной цензурой».

Трудно без омерзения вспоминать весь каторжно-полицейский режим тупоголового адмиральства, зажавшего в кровавые тиски стотысячную массу моряков на всех кораблях романовского флота. Но невозможно удержать негодования, когда продажность, подкуп, измена и шпионаж русско-голштинского самодержавия стремились всю тяжесть совершаемых гнусностей переложить на ни в чем неповинных людей. Стоит для этого лишь перечесть четвертый последний раздел протокола следственной комиссии по делу гибели «Марии». Для членов комиссии никаких сомнений в злоумышленности взрывов на «Марии» не оставалось. Но нужно было указать на фактических виновников гибели корабля...

Это не смутило членов комиссии. Во всякое время, во всех бедах, во всех несчастьях самодержавие и его слуги не задумывались бросить и лицо русскому крестьянину, позднее русскому рабочему, самые гнуснейшие и позорнейшие обвинения, не имевших ни на грош действительных оснований. Так и вследствии, о гибели «Марии» вскрывается иезуитская мысль, что виновниками взрыва являются «путиловские рабочие, работавшие по ремонту корабля и тайно оставшиеся на ночь на корабле» (!?), причем «приведение в исполнение злого умысла облегчалось имевшими место на корабле существенными отступлениями от требований по отношению к доступу в (крюйт-камеры и несовершенством способа проверки являющихся на корабль рабочих»!

Таковы последние слова заключительного акта по делу о гибели линкора «Мария». Трудно сказать, чего больше в этом последнем разделе: подлости ли с лицемерием, или человеконенавистничества, основанного на глубочайших классовых противоречиях. Вернее, всеми этими качествами сдобрили чиновные следователи кровавый акт, оплаченный счетом в 300 человеческих, напрасно загубленных жизней.

Прошли годы... Очистительный огненный шквал Великой Октябрьской революции смел всю нечисть, всю мерзкую накипь, столетиями сидевшую на могучем теле русского народа. Отгремели зарницы последних пушечных залпов гражданской войны. Разорвана блокада грязных, вкруговую сцепившихся рук интервентов всех мастей. Советский Союз принимает послов различных иностранных государств. Военные сотрудники иностранных посольств утрированно вежливы, любезны и... любознательны. Подчас они совершают вылазки на наши парады, смотры; посещают театры, выставки и наши изумительные сокровищницы культурных богатств. В Военно-Морском музее однажды появился безукоризненно воспитанный морской офицер иностранного флота. На его груди болтался черно-белый железный крест военного ордена. Он явился, как официальный посетитель музея; и ряд отделов ему был показан. Офицер хотел быть обязательным и... почти что благородным.

— У меня есть интересные для музея снимки. Может быть, возможно, что и музей предоставит мне, в свою очередь, какие-либо дубликаты из своих снимков?

Начальник музея поинтересовался узнать, что за снимки находятся на руках у обязательного офицера.

— А вот, видите ли, — у меня редкая коллекция снимков гибели русского линкора «Мария», засняты все моменты катастрофы.

Предложение иностранного посетителя вежливо отклонили. Стало понятно, кто снимал, и для чего снимали погибший корабль. Представилась картина укромного угла на территории города, возможно порта, где-то поблизости от гибнущей «Марии» и настороженные лисьи взгляды и жесты человека, деловито и хладнокровию, фотографирующего последние трагические минуты гибнувшего корабля. Ведь «хозяева» без «оправдательных» документов счет к оплате не представят. И где-то, кем-то очевидно фотоснимки гибели «Марии» как и самый взрыв, были оплачены грязными деньгами».

Воспоминания матроса Есютина, разумеется, весьма субъективны. Особенно это касается ненависти к офицерам, носившим матросские фамилии. Как не вспомнить здесь защитника Петербурга в 1790 года адмирала Круза, известного командующего Балтийским флотом в годы Первой мировой войны вице-адмирала Эссена, первого кругосветчика Крузенштерна, героя Порт-Артура капитана 1 ранга Бойсмана и героя Цусимы капитана 1 ранга Юнга и многих других, кто не щадя своей жизни служил России, ставшей их второй родиной. Сомнительны и обвинения о том, что горящую «императрицу Марию» должен был фотографировать с берега обязательно шпион. Когда весть о взрывах новейшего линкора распространилась по Севастополю, прибежать снимать мог каждый, имевший у себя фотографический аппарата, может из любопытства, может, чтобы хорошо породать потом уникальные снимки.

Впрочем, Есютин в обвинениях офицеров с немецкими фамилиями не был одинок. В воспоминаниях другого матроса, А. И. Торяника с линкора «Синоп», тоже говорится, что взрыв устроил адмирал Эбергард (!!?) со своей «шпионской агентурой». Воспоминания матроса Торяника вышли в 1958 году. Возможно, он и не читал книги Есютина и Юферса. И смутно представлял себе, что адмирал Эбергарда в описываемое время уже давно не было в Севастополе. Так что и такая версия (пусть и самая нелепая), но тоже ходила среди матросов – особенно с других кораблей. Шпиономания, широко распространившаяся в России в 1915–1916 годах, наложила отпечаток и на дело о гибели «Императрицы Марии». Но за этим явлением, шпиономанией, скрывались взаимная подозрительность и растущая враждебность между верхами и низами. Недаром следственная комиссия обратила особое внимание на путиловских рабочих, а матросы обвиняли Эбергарда и офицеров с немецкими фамилиям».

В своих воспоминаниях морской министр адмирал И. К. Григорович писал: "Причину взры­ва найти трудно, но лично мое мнение — это злонамеренный взрыв яри помощи адской машины и дело рук наших врагов... Другой при­чины взрыва я не вижу — следствие выяснить не может…»

В 1934 году в сборнике «ЭПРОН» академик Крылов опубликовал очерк «Гибель линейного корабля «Императрица Мария», где привел выводы следственной комиссии, сопоставив их с показаниями командира корабля офицеров и нижних чинов.

«7 октября, - писал Крылов, - приблизительно через четверть часа утренней побудки, нижние чины, находившиеся поблизости от первой башни, услышали особое шипение и заметили вырывавшийся из люков и вентиляторов около башни дым, а местами и пламя. Одни из них побежали докладывать вахтенному начальнику о начавшиеся под башней пожаре, другие по распоряжению фельдфебеля раскатали пожарные шланги и, открыв пожарные краны, стали лить воду в башенное отделение». Далее ученый приводит хронику события: в 6 часов 20 минут произошел взрыв чрезвычайной силы. Им были смещены с места носовая башня, боевая рубка, вскрыта верхняя палуба от форштевня до второй башни, в течение получаса последовало еще 25 взрывов различной силы. В 7 часов 05 минут с правого борта прогремел последний мощный взрыв, корабль стал крениться и, через несколько минут, перевернувшись вверх, затонул в севастопольской Северной бухте. Погибли 216 человек, получили ранения и ожоги...

Ход раздумий "адмирала корабельной науки" прослеживается уже по изменениям, которые он вносил в текст очерка "Гибель линейного корабля "Императрица Мария". Написанный в 1916 году и по цензурным соображениям не могший тогда появиться в печати, он впервые увидел свет в малотиражном сборнике "ЭПРОН" в 1934 году, а затем вошел в первое издание книги "Некоторые случаи аварии и гибели судов" (1939 год). При включении очерка во второе издание (1942 год) к нему были присоединены "Примечания" Крылова, взятые из его же сообщений в заседаниях следственной комиссии. Крылов писал, что за время с начала войны 1914 года "по причинам, оставшимся неизвестными", взорвались в своих гаванях три английских и два итальянских корабля. "Если бы эти случаи были комиссии известны, относительно возможности "злого умысла" комиссия высказалась бы более решительно".

Итак, версия диверсии вполне реальна. Но кто именно мог ее организовать? Безусловно, те, кому это было выгодно! Но кому могла быть выгодна гибель российского дредноута в 1916 году?

**ГЕРМАНСКИЙ СЛЕД**

Разумеется, что самыми заинтересованной стороной в ослаблении Черноморского флота были наши противники по Мировой войне немцы и турки. Что касается турок, то у них агентурной разведывательной службы тогда практически не существовало, зато германская разведка считалась в то время сильнейшей в мире.

Многим позднее об обстановке, в которой работала тогда германская разведка в России, в фундаментальном труде "Пять столетий тайной войны" будет сказано: "Развитию немецкого и отчасти австрийского шпионажа в царской России способствовало несколько благоприятных условий" и в том числе "сильное германофильское течение при дворе. Оно концентрировалось вокруг царицы-немки, которая могла вертеть, как хотела жестоким и тупым деспотом, носившим имя Николая II". Данная фраза достаточно политизирована в духе советского времени, но, наряду с этим, имеющая и определенную реальную основу. Историки подсчитали, что в первом десятилетии XX века в царской России действовало более дюжины крупных организаций, созданных немецкой и австрийской разведками... Русская контрразведка имела данные о большинстве немецких шпионских групп. Но все же факторы, о которых говорилось выше, якобы, помогли немецкой агентуре уйти из-под удара.

Из воспоминаний капитана 2 ранга А.П. Лукина: «Летом 1917 года секретная агентура доставила в наш морской генеральный штаб несколько небольших металлических трубочек. Найдены они были среди аксессуаров маникюра и кружев шелкового белья очаровательнейшего существа, одного из тех блестков войны, которые в кровавую эпоху человеческой бойни так внезапно и так ярко вспыхивали во всех столицах Запада и Востока, и столь же быстро исчезали, вызывая восторг, поклонение и трагедию одних, и пронизывающе, страшные, тайно следящее взоры других... Так, вероятно, погиб и этот сверкнувшей в северной столице мотылек, попавшись в своей игре с «безделушками» в скрытые когти более ловкой, пронырливой и беспощадной руки... Миниатюрные же трубочки — «безделушечки» были на­правлены в ... лабораторию. Они оказались тончай­ше выделанными из латуни механическими ... взры­вателями.

Отпечатанный с них фотографии, секретнейшим порядком, через специальных офицеров, были разосланы в штабы союзного флота, причем выясни­лось, что точь-в-точь такие же трубки были найдены на таинственно взорвавшемся итальянском дредноуте «Леонардо да Винчи». Одна — не взорвавшаяся — в картузе, в бомбовом погребе ...

Вот что по этому поводу рассказал офицер итальянского морского штаба, капитан 2-го ранга Луиджи ди Самбуи: с несомненностью установило существование некоей тайной организации по взрыву ко­раблей. Нити ее вели к швейцарской границ. Но там их след терялся. Все попытки обнаружить его за пределами этой границы остались безуспешными. Тогда решено было обратиться к могущественнейшей воровской организации «Сицилийской мафии». Та взя­лась за это дело и послала в Швейцарию «боевую дру­жину» опытнейших и решительнейших людей.

Прошло немало времени, пока «дружина», путем не малых затрат средств и энергии, наконец, напала на след. Он вел в Берн, в подземелье одного богатого особняка. Тут и находилось главное храни­лище штаба этой таинственной организации — заброни­рованная, герметически закрытая камера, наполненная удушливыми газами. В ней - сейф с хранящимися в нем ценностями.

«Мафия» приказала проникнуть в камеру и за­хватить сейф. После длительного наблюдения и подготовки, «дру­жина» ночью прорезала броневую плиту. В противогазовых масках проникла в камеру, но, за невоз­можностью захватить сейф, взорвала его. Целый склад ... «трубочек» оказался в нем. К сожалению, никакой переписки найдено не было. Что же ка­сается ценностей, — «мафия» все захватила себе. Поэтому цифра этих ценностей осталась неизвестной».

Незадолго до начала Великой Отечественной войны Военно-морской музей в Ленинграде посетила группа высокопоставленных немецких военных. В качестве «сувенира» они преподнесли музею... фотографии гибнущего линкора «Императрица Мария», сделанные с берега! Неизвестный германский диверсант, зная о времени взрыва, на рассвете 7 (20) октября аккуратно зафиксировал как момент взрыва на корабле, так и все последующие сцены трагедии.

Сейчас копи этих фотографий можно увидеть на стенде, посвященном трагедии «Импетратрицы Марии» в музее Черноморского флота в Севастополе. Честно говоря, фотографии впечатляют. Съемки велись, скорее всего, с мыса Хрустальный, который в те годы был достаточно редко посещаем людьми. Разумеется, на первый взгляд, нелегко представить фотографа-любителя, который бы промозглым и ветреным октябрьским утром, взвалив на плечи тяжеленную фотографическую треногу, забрался бы на высокий скалистый мыс, чтобы снять на фото именно «императрицу Марию». О том, что это мог быть не обязательно шпион-диверсант, но и фотограф-предприниматель, мы уже говорили выше. Любопытство и страсть к наживе толкала людей еще не на такие подвиги!

Отметим, что все снимки сделаны через примерно равные промежутки времени и демонстрируют нам динамику развития всей трагедии «Марии» от первичного взрыва носового подбашенного артпогреба до момента опрокидывания корабля. Не надо быть ясновидцем, чтобы понять: данная серия снимков идеально напоминает некий фотографический отчет о событии, которое заранее ожидалось в определенное фиксированное время.

Кроме того, тот факт, что серия снимков гибели «Императрицы Марии» оказалась, в конечном, счете, не где-нибудь, а именно в Германии, может наводить на определенные выводы. Однако при этом не исключается и то, что в Германию снимки попали вместе с офицерами-эмигрантами, которых немало осело послде революции и Гражданской войны по всей Германии.

Допустим, немцы не имели к гибели «Императрицы Марии» никакого отношения. Тогда узнав о гибели линкора, они бы просто с радостью вычеркнули его из всех морских справочников, и приступили к планированию боевых действий на Черном море, без учета «Марии». Это логично.

Но с другой стороны также логично и то, что если германский генштаб действительно планировал диверсию, то фотографии были ему очень даже нужны. Во-первых, это документально свидетельствовало о том, что корабль погиб не от какой-то другой иной причины, а был уничтожен именно посланными для диверсии агентами. Во-вторых, служа доказательством выполненной работы, фотографии являлись основанием для награждения отличившихся. Наконец, в-третьих, они были весьма к месту для доклада высшему руководству Германии. Одно дело доложить на словах, и совсем иное приложить к этому докладу еще и фотографическое свидетельство совершенного.

Фотографии гибели «Императрицы Марии» - очень серьезный аргумент в пользу германского следа в гибели корабля. Хотя и не бесспорный. Вот мнение уже известного нам бывшего вахтенного офицера линкора лейтенанта В. В. Успенского: «Находке фотографий и документов в Кенигсберге я не придаю ни малейшего значения. Я не приписываю гибель ко­рабля деятельности немецкой разведки. Из Севастополя мне удалось вывезти, например, фотографический снимок, сделанный одним из корабельных офи­церов. На нем довольно ясно виден лин­кор в его последние минуты. Из носовой части корабля поднимается черный дым под небольшим углом, что, кстати, гово­рит об отсутствии ветра..."

Однако если германская разведка организовала диверсионные акты на Черном море, то есть на достаточно удаленном от ее непосредственной территории театре, то почему тогда бы ей не организовать нечто подобно и на Балтике. Ведь Балтийский театр военных-действий был для Германии куда более важным, чем отдаленный Черноморский. Есть ли какие-либо свидетельства диверсионной деятельности германской разведки в годы Первой Мировой войны на Балтике?

Оказывается, что германские агенты не теряли время даром и на Балтике. Однако успехов добиться им не удалось. До поры до времени прекрасно срабатывала российская военно-морская контрразведка.

Есть информация, что в том же 1916 году русской контрразведкой был взят с поличным (с взрывчаткой) некий германский агент Танденфельд, готовящий взрыв новейшего балтийского дредноута «Полтава». Диверсия на линкоре "Полтава" была таким образом предотвращена.

Кроме этого почти в то же время удалось предотвратить и взрыв на эскадренном миноносце "Новик". В ходе дознания выяснилось, что эти подрывные снаряды шли в российские порты многими путями, и, в частности, через нейтральную Швецию. Особенно интенсивно транзит "адских машин" происходил в районе Северного Кваркена и у станции Корпикюля. У обвинявшихся в совершении диверсионных актов было найдено немало таких зарядов, выполненных в виде небольших подрывных патронов, легко переносимых и маскируемых. Имеются сведения, что в том же 1916 году немецкие агенты проникали во Владивостоке на суда Добровольческого флота. Взрывы там были предотвращены только в самый последний момент.

11 августа 1916 года в 9 часов 30 минут утра раздался взрыв на пароходе "Фрихандель". Сработала "адская машина", подвешенная на медной проволоке прямо под трапом. Спустя каких-то тридцать минут на рейде порта Мискюль взорвался российский транспорт "Маньчжурия". А вскоре произошла трагедия в Архангельске, где взрывом была уничтожена почти половина важнейшего для России порта.

Отметим, что если весь 1916 год российский флот буквально лихорадило от диверсантов, то в следующем в 1917 году диверсанты не пытались ничего взрывать ни на Балтике, ни на Черном море. Чем это объяснить? Только тем, что они получили команду на свертывание своей диверсионной деятельности. Но почему? Да потому, что Россия стремительно входила в революцию (и как мы теперь уже знаем, не без помощи германского Генерального штаба) и существовала большая вероятность того, что с заключением сепаратного мира между революционной Россией и Германией российские боевые корабли будут переданы последней. Стремления Германии захватить российский флот подтверждают события ледового похода Балтийского флота и затопление в Новороссийске Черноморского в 1918 году.

Некоторой информацией о сговоре новой власти с германским генштабом владел командующий Морскими силами балтийского моря А. Щастный, за что и поплатился головой.

По крайней мере, другого внятного объяснения тому факту, что за все время революционных событий, в обстановке полнейшего хаоса и безначалия, который творился тогда на кораблях, на них не было совершено даже ни одной попытки взрыва «адских машинок». Зачем уничтожать то, что завтра, быть может, будет принадлежать тебе!

Наряду с германской разведкой и германскими диверсантами в портах Финляндии действовали финские егеря националистического батальона майора Берха. Егеря готовились к сражениям с царским правительством за независимую Финляндию. Не столь давно финскими историками было признано, что егеря Берха специализировались на диверсионных актах против Балтийского флота в Гельсингфорсе, бывшего тогда местом базирования линейных кораблей и крейсеров. До 1917 года егерям успешно противодействовала военно-морская контрразведка, но во время Февральской революции они взяли реванш. Считается, что не без их помощи в Гельсингфорсе, Кронштадте и Ревеле в феврале 1917 года было зверски убито более семидесяти офицеров, прежде всего с линейных кораблей (ударной силы флота!), застрелен командующий Балтийским флотов вице-адмирал А. Непенин, и похищена секретнейшая карта минных полей Центральной артиллерийской позиции в устье Финского залива.

Подводя итог вышесказанному, мы должны признать, что германский след в деле взрыва «императрицы Марии» не только реален, но и весьма вероятен. Но кто именно мог организовать взрыв линейного корабля? Есть ли хоть какие-нибудь следы конкретных людей. Такие следы, оказывается, есть…

**ДИВЕРСАНТЫ ИЗ НИКОЛАЕВА**

С годами трагедия «Императрицы Марии» постепенно забылась. Однако после весьма схожей по своим итогам и месту катастрофы линкора «Новороссийск» в октябре 1955 года, интерес к событию 1916 года снова возрос. При­чем теперь в различных публикациях все чаще утверждалось, что причиной гибели корабля «Императрица Мария» стала именно диверсия немцев.

В 1993 году в издательстве «Андреевский флаг» (серия «Вахтенный журнал») вышла повесть А. Елкина «Тайна «Императрицы Марии» (ее журнальный вариант был опубликован в «Технике молодежи» еще в 1970 году под названием «Арбатская повесть»), где автор указывает конкретных исполнителей взрыва линкора. О заочной полемике бывшего офицера линкора «Императрица Мария» В.В. Успенского с писателем мы уже упоминали выше. Так что же нового открыл А. Елкин? А он писал, что разгадать тайну гибели линкора ему помог бывший сотрудник органов госбезопасности некто А.Лукин, который в 1933 году лично принимал активное участие в разоблачении органами ОГПУ немецкой резидентуры в Николаеве, во главе которой стоял германский разведчик с дореволюционным «стажем» некто В. Верман.

А. Елкин утверждал следующее: в конце 1933 года советские чекисты раскрыли и обезвредили в Николаеве группу давно действующих матерых немецких разведчиков и диверсантов, возглавляемую опытным резидентом В. Верманом. На Николаевских судостроительных заводах - «Императрица Мария» строилась именно в Николаеве - в годы первой мировой войны он создал шпионско-диверсионную организацию, в которую входили го­лова городской думы Матвеев, инженеры Линке, Стибнев, Феоктистов и Шеффер. Они-то и осуществили взрыв на линкоре. За этот подвиг Вермана кайзер даже наградил Железным крестом 1-й степени.

Однако некоторые моряки-историки энергично возражали против этой версии. В частности, тот же Владимир Успенский, живший в Париже, писал в «Но­вом русском слове»: «Анатолий Елкин позволил себе отклониться от ис­тины. В его распоряжении были архивы, но он их заменил собственными измышлениями. Посему я, лейтенант Черноморского флота, служивший на линейном корабле «Императрица Мария» с мая 1915 года и бывший в момент взрыва назначенным вахтенным начальником, имею полное право сделать замечание по поводу повестей А. Елкина.

Первое и, прежде всего - взрыв произошел не 7-го, а 6 октября. Водо­измещение корабля было не 25, а 29 тысяч тонн, ни одного 150-милли­метрового орудия на корабле не было, противоминная артиллерия со­стояла из двадцати 130-миллиметровых орудий. Было еще четыре орудия в 75 миллиметров, приспособленных для стрельбы по аэропланам. Лич­ный состав состоял не из 1.386, а ровно из 1.200 человек.

Теперь о самой трагедии. Во время этой агонии корабля его бак оста­вался на поверхности, и нос корабля на дно не опускался. Никакой по­жарной тревоги не было: я не успел включить колокола громкого боя, так как между докладом мне о пожаре и взрывом прошло 2 или 3 секунды. Никаких шлангов не раскатывалось, ибо взрывом была уничтожена де­журная носовая кочегарка и помпы бездействовали. Погода была тихая, безветренная и никакого пламени на корму ветром не могло гнать, посе­му не было надобности ставить корабль лагом к ветру.

Никакого последнего «страшного взрыва» не было. После взрыва 2400 пудов пороха носовой башни начали взрываться пороховые погреба 130-миллиметровой артиллерии, но эти взрывы были несоизмеримо сла­бей. Вскоре после затопления подбашенного отделения 2-й башни ко­рабль начал крениться и этот крен, увеличиваясь, в конце концов, достиг критической величины и линкор перевернулся. Перевернувшись, он не опустился на дно, а продолжал в течение суток оставаться на плаву, пос­ле чего опустился на дно. В верхней части носовой башни жили лишь комендоры, обслуживающие орудия: башенный старшина, наводчики у прицелов и лица, стоявшие у зарядников и в перегрузочном отделении. Всего 12 человек, но не 90, как пишет А. Елкин. Подбашенное отделение, в котором находились снаряды и пеналы с порохом, от падения взорваться не могло, такие падения опасны только для бризантных взрывчатых веществ, как динамит, пироксилин, тол и т. п. Я не приписываю гибель корабля деятельности немецкой разведки. Из Севастополя мне удалось вывезти, например, фотографический снимок, сделанный одним из корабельных офицеров. На нем довольно ясно виден линкор в его последние минуты. Из носовой части корабля поднимался черный дым под небольшим углом, что, кстати, говорит об отсутствии ветра...»

Согласитесь, но такое количество замечаний «по существу», заставляет более осторожно отнестись к другим утверждениям писателя и, особенно, к его сенсациям.

Отметим, что в своей книге А. Елкин не привел никаких ссылок на архивные документы. Впрочем, автор назвал свое расследование гибели линкора документальной повестью, оставляя тем самым, себе место для определенной доли авторского вымысла. Однако у читавших книгу А.Елкина, возник законный вопрос: насколько версия о причастности к взрыву на «Марии» Вермана имеет документальное подтверждение.

С помощью сотрудника центрального архива Федеральной службы контрразведки Александра Черепкова, автору удалось получить достаточно исчерпывающие данные по этому немаловажному вопросу.

Сразу уточню, что, судя по всему, А. Елкин действительно получил возможность в середине 70-х годов ХХ века познакомиться с некоторыми архивными следственными делами на участников вскрытой чекис­тами разведывательной организации в Николаеве и апеллировал в книге к выдержкам из их показаний на допро­сах.

Однако все дело в том, что в архив­ных материалах, которые использовал в своей книге А. Елкин, нет ни единого слова о гибели линейного корабля «Императрица Ма­рия». Это поразительно, но это факт! Более того, сопоставляя текст кни­ги «Тайна «Императрицы Марии» с пока­заниями арестованных, сразу же видно большое количество существенных противоречий, которые, в конечном итоге, полностью опровергают версию автора о причастности Вермана к взрыву на линкоре.

Однако обо всем по порядку. В 1933 году органами ОГПУ Украины в крупном судостроительном центре страны Николаеве - была разоблачена резидентура немецкой разведки, действовавшая под прикрытием торговой фирмы "Контроль-К", возглавляемой Виктором Эдуардовичем Верманом, 1883 года рождения, уроженцем города Херсона, проживавшим в Николаеве и работавшим начальником механосборочного цеха "Плуг и молот". Цель организации - срыв судостроительной программы набирающего мощь военного и торгового флота Советского Союза. Конкретные задачи - совершение диверсий на Николаевском заводе имени Анри Марти, а также сбор информации о строящихся там судах, большинство из которых были военными. Этот крупнейший судостроительный завод страны образовался на базе того самого Русского судостроительного акционерного общества "Руссуд", со стапелей которого сошли "Императрица Мария" и однотипный линкор "Александр III". В ходе следствия выяснилось много интересных фактов, уходящих корнями в дореволюционный Николаев.

В своей книге А. Елкин подробно описал жизненный путь В.Э.Вермана, тем более, что он знакомился с его биографией, изложенной самим Вик­тором Эдуардовичем и находящейся в деле. Деятельность Вермана подробно изложена в той части архивного следственного дела, которая называется "Моя шпионская деятельность в пользу Германии при царском правительстве". Однако зачем потребовалось писателю писать бук­вально следующее: «Изучив особенности биографии... характер и наклонности, а, так­же сообразуясь с тем обстоятельством, что Верман вернется на жительство в Россию, разведывательное ведомство небезызвес­тного полковника Николаи обратило на Вик­тора Эдуардовича самое пристальное вни­мание и ... уговаривать бравого офицера (!?) не пришлось. Предложение сулило нема­лые выгоды и, Верман... не капризничал. В 1905 году он вернулся в Николаев и стал ждать сигнала»?

Откуда все это взял Елкин совершенно не понятно, так как в архивных документах обо всем этом нет ни слова, в том числе и в показаниях самого Верма­на о его вербовке в Германии и о том, что Верман вернулся в Россию новоиспеченным разведчиком. Кроме этого Верман никогда офицером не был, тем более «бравым».

Сам Верман на одном из допросов показал следующее: «Шпионской деятельностью я стал заниматься в 1908 года в Николаеве, работая на заводе «Наваль" в отделе морских машин. Вовлечен в шпионскую деятельность я был группой немецких инженеров того же отдела, состоявшей из инженера Моора и Ганна». Далее он признает: «Моор и Ганн, а больше всего первый, стали меня обрабатывать и вовлекать в разведывательную работу в пользу Германии». Как видно из протоколов допроса, никаких сведений о причастности Вермана к ведомству Николаи здесь нет.

Что и говорить, Верман являлся разведчиком со стажем. Шпионской деятельностью стал заниматься с 1908 года, то есть именно с момента начала осуществления новой морской программы России. Так уж сложились обстоятельства, что ему было поручено взять на себя руководство всей немецкой разведсетью на юге России: в Николаеве, Одессе, Херсоне и Севастополе. Вместе со своей агентурой он вербовал людей для разведывательной работы, собирал материалы о промышленных предприятиях, данные о строящихся военных судах подводного и надводного плавания, их конструкции, вооружении, тоннаже, скорости.

На допросе Верман рассказывал: "Из лиц, мною лично завербованных для шпионской работы в период 1908-1914 годов, я помню следующих: Штайвеха, Блимке, Наймаера, Линке Бруно, инженера Шеффера, электрика Сгибнева". Все они сотрудники судостроительных заводов, имеющие право прохода на строящиеся корабли.

Итак, Верман стал «работать». Появились у него и «помощники», в частности А. Ф. Шеффер и А.В. Сгибнев (последний по версии Елкина - непосредствен­ный исполнитель акции на "Императрице Марии»). Елкин написал о деятельности Шеффера в своей книге так: «Я собирал и передавал Верману такие данные: основные размеры строящихся военных судов и их тоннаж, артиллерийское и минное вооружение судов, ход их постройки; броневая защита - размер брони кораблей и их артиллерий­ских башен; запасы артиллерийских снарядов на судах... Мне удалось, - в частности показал он, - передать сведения о вновь заложенном в 1916 году дредноуте «Николай I» - размеры, тоннаж, мощность двигателей, скорость, технические данные систем, вооружение, качество материалов, идущих на строитель­ство, Как и подробные данные по сдаче законченных судов - дредноута «Императрица Екатерина Великая» и ряда эскадренных миноносцев...»

Сравним эти показания с текстом прото­кола допроса Шеффера. Он указывает: «За этот период времени я периодически передавал Линке (Б.Г. Линке «замещал Вермана после его высылки в 1914 году – примечание А. Черепкова) письменные материалы шпионского характера по следующим вопросам:

1. Подробные данные о вновь заложенном на заводе в 1916 году дредноуте «Николай», размеры, тоннаж, мощность двигателей, скорость, технические условия, качество материалов, вооружения.

2. Подробные данные по актам сдачи законченных судов: дредноут «Екатерина II» и эскадренных миноносцев...»

Если уж архивные документы используются в книге, то не должно быть их вольного изложения, тем более, что они цитируются.

Далее в своей книге А. Елкин пишет о планах Вермана в отношении «Императрицы Марии»: «У нас были главное задание и цель, - откровенно рассказывал на следствии... Верман; не допустить ввода в строй строящихся в Николаеве мощных русских линейных кораблей «Императрица Мария» и других... Главное внимание наше, естественно, было обращено на «Марию»: она должна была вступить в строй действующих линкоров первой...» Откуда Елкин взял эти показания Вермана неизвестно, так как в результате тщательного просмотра всех протоколов его допросов эти показания не обнаружены.

Не соответствуют имеющимся архивным документам и приведенные в книге сведе­ния о Сгибневе, в частности, о его вербовке и шпионской деятельности. Елкин так излагает признание Сгибнева: «Фришен (австро-германский консул в Николаеве – примечание А. Черепкова)... однажды попросил меня как опытного электротехника помочь ему в ремонте дачи, находящейся в предместье Николаева. Знакомство наше не прервалось. Благодаря Фришену я получил впоследствии ряд выгодных заказов для своей мастерской. У Франца Ивановича я познакомился с Верманом. Нужно сказать, что и у меня, и у Вермана была одна общая страсть: мы были заядлыми яхтсменами. На этой почве мы сблизились. Много времени проводили вместе. И однажды Верман раскрылся. Сказал, кто он в действительности, и предложил работать на немецкую разведку, сказав, что услуги такого рода ценятся недешево...» Далее автор пишет; «Когда я согласился, - рассказывал дальше Сгибнев, - Верман в категорической форме предложил мне бросить все мои прежние занятия и поступить на работу на завод Руссуд, где тогда строились мощные корабли военно-морского флота. Так в 1911 году Сгибнев оказался на «Руссуде», где стал отвечать за электропроводку и освещение на строящихся военных кораблях».

Какие же сведения передавал Сгибнев Верману? В повести А.Елкина об этом говорится следующее: «Верман, - рассказывал он (Сгибнев – примечание А. Черепкова) - интересовался всеми деталями постройки «Императрицы Марии». Особенно системой рулевого управ­ления и схемами артиллерийских башен корабля...»

А что же по этому поводу говорится в архивных документах? Вот что показал Сгибнев на самом деле на допросе 20 ноября 1933 года: «...Я был приглашен Фришеном для электроремонта его дачи в предместье Николаева. В процессе производимой мною у него работы с Фришеном я познакомился ближе, благодаря чему впоследствии я получил через него ряд заказов для своей мастерской по электрооборудованию конторы... Здесь же у Фришена я познакомился с его служащим Верманом Виктором Эдуардовичем, германско-подданным. Последний был большим любителем яхт-клуба, на почве чего мы сдружились и часто совместно проводили время, увлекаясь спортом. В 1911 году я поступил на Николаевский завод «Руссуд», по рекомен­дации адмирала Данилевского (а отнюдь не указанию Вермана!), с которым был знаком, благодаря производимой мною работы у него по ремонту его автомобиля. Работая на данном заводе, я снова встретился с Верманом В.Э., который предложил мне сообщать ему о ходе моих работ по оборудованию временного освещения строящихся на заводе военных ко­раблей... С предложением Вермана я согласился и до 1916 года я информировал его о ходе постройки военного корабля "Мария» и затем другого корабля типа «Дредноут» - «Александ­ра». Исчерпывающие сведения, интересовав­шие Вермана, я ему не мог дать, т.к. это выходило из круга моей компетенции, но я его ориентировал, от кого и где те или иные сведе­ния смог получить. Конкретно его интересо­вали системы рулевого управления и схема артиллерийских башен дредноутов. Я рекомендовал Верману эти сведения добыть через контрагентов, производивших установку этих механизмов на дредноутах».

Читаем протокол допроса далее: «Таким образом, вплоть до начала империалистической войны, т.е. в период 1912 -1914 годов я передавал Верману сведения в устной форме о строящихся линейных кораблях типа «Дредноут»: «Мария» и «Александр Ш» в рамках того, что мне было известно о ходе их стройки и сроках готовности отдельных отсеков кораблей». Как видим, налицо явная вольная интерпретация слов Сгибнева автором книги, не соответствующая изложенному в протоколе допроса.

В своей книге Елкин пишет, что Сгибнев стал непосредственным исполнителем диверсии на линкоре, за которую он должен был получить 80 тысяч рублей золотом. Но ничего подобного в протоколах допроса не значится, зато есть такая информация: «В 1914 году во время русско-германской войны... Верман выслан из пределов Николаева, и я потерял с ним связь. В 1918 году с приходом немецких оккупационных войск я встретился с Верманом. Встреча была мимолетной, и более Вермана я не видел».

Действительно, в 1914 году Верман был выслан под Оренбург. В повести А. Елкина этот факт описан как детективная история, в которой были задействованы и николаевский городской голова Матвеев, и жандармский ротмистр Иевлев, и карточный шулер, якобы специально доставленный из Варшавы. Результатом этой комбинации стали проигрыш Иевлева и, как следствие, его согласие на отсрочку высылки Вермана на две недели, за которые он успел сделать последние приготовления к взрыву на «Императрице Марии» и проинструктировать свою агентуру по дальнейшей работе.

Однако сам Верман на допросе изложил эти события прозаически просто: «На второй же день после объявления войны, если не ошибаюсь, 2 августа 1914 года я был на улице в Николаеве арестован полицейским надзирателем, заключен под стражу и через полтора месяца вместе с другими германско-подданным, и выслан под Оренбург, где и оставлен на жительство в Сейтовском Посаде-Каргала». Однако в книге Елкина есть упоминание, что из ссылки Верман, якобы, «скоро бежал, чтобы тайно появиться в Николаеве...

А что говорит об этом на допросе сам Виктор Эдуардович? А говорит он следующее: «...В ссылке я прожил до декабря 1917 года. И оттуда бежал. ...С момента приезда - последних чисел декабря 1917 года до оккупации немцами Украины и занятия ими Николаева в марте 1918 года - нигде не служил, в этот отрезок времени разведывательной деятельностью не занимался. А как же взрыв на «Императрице Марии»? Елкин пишет: «Сгибнев на допросе показал, что «Мария» была обречена еще в Николаеве». Далее он уже вовсю сочиняет от себя за допрашиваемого Сгибнева: «Как отвечающий за проводку электросистем, я позаботился о том, чтобы в пороховых погребах в необходимую минуту при перенапряжении электросети возникли бы замыкания. В основном же мы рассчи­тывали на переданные нам через Вермана специальные механические взрыватели, пронести которые на "Марию» не составляло никакого труда, ввиду полнейшей безалаберности ее охраны и постоянной возможности для нас, как представителей завода, бывать на корабле. Место взрыва - Севастополь было избрано не случайно: диверсия в самом Николаеве могла бы поставить под удар русской контрразведки нашу организацию...» Увы, но в протоколах ничего подобного нет.

Однако вернемся к взрыву "Марии". В этот период Верман был депортирован, и лично организовать взрыв никак не мог. Но в Николаеве и Севастополе была оставлена хорошо подготовленная разведсеть. Позднее он сам говорил об этом: "... Я лично осуществлял связь с 1908 года по разведывательной работе со следующими городами: ... Севастополем, где разведывательной работой руководил инженер-механик завода "Наваль" Визер, находившийся в Севастополе по поручению нашего завода специально для монтажа строившегося в Севастополе броненосца "Златоуст". Знаю, что у Визера была своя шпионская сеть в Севастополе". Здесь и возникает вопрос - не участвовал ли Визер в "достройке" "Императрицы Марии" или ее ремонте в начале октября 1916 году? Тогда на борту корабля ежедневно находились десятки инженеров, техников и рабочих. Проход на корабль этих людей не составляют труда. Вот что об этом говорится в письме Севастопольского жандармского управления начальнику штаба командующего Черноморским флотом: "...Матросы говорят о том, что рабочие по проводке электричества, бывшие на корабле накануне взрыва, до 10 часов вечера могли что-нибудь учинить и со злым умыслом, так как рабочие при входе на корабль совершенно не осматривались и работали также без досмотра. Особенно высказывается подозрение в этом отношении на инженера той фирмы, что на Нахимовском проспекте, в доме № 55, якобы накануне взрыва, уехавшего из Севастополя".

Но в следственном деле Сгибнева, в котором только два протокола его допросов касающихся, в основном, событий конца 20-х - начала 30-х гг., этих показаний нет. Откуда их взял автор книги - нам не известно. Сам же Сгибнев показал, что в этот период работал только заведующим временным освещением строящихся кораблей, и к проводке и установке постоянных электросистем дредноута отношения не имел.

По версии Елкина, как мы уже говорили, за взрыв линейного корабля «Императрица Мария» Верман в 1926 году был награжден Железным Крестом 1-й степени. Однако, изучая материалы следственного дела, мы обнаружили сведения о награждении Вермана только Железным Крестом 2-го класса. Вот как о факте награждения рассказывает сам Виктор Эдуардович: «В 1918 году по представлению капитан-лейтенанта Клосса я был германским командованием за самоотверженную работу и шпионскую деятельность в пользу Германии награжден Железным Крестом 2-й степени».

Никаких документов, подтверждающих награждение Вермана за уничтожение им «Императрицы Марии», следственное дело не содержит… Можно с уверенностью утверждать, что в архивных материалах госбезопасности, так или иначе связанных с событиями далекого 1916 года, нет никаких документов, подтверждающих версию о том, что линейный корабль Черноморского флота «Императрица Мария» погиб в результате тщательно подготовленной диверсии, осуществленной германской резидентурой именно во главе с В.Э.Верманом».

Следствие, по делу арестованных в Николаеве германских агентов, было закончено в 1934 году. Вызывает недоумение и легкость наказания, понесенного Верманом и Сгибневым. Первый был выдворен за пределы СССР в марте 1934 года, второй - приговорен к 3 годам лагерей. Собственно, чего же недоумевать?! Они уничтожали ненавистный царизм!

В 1989 году оба они были реабилитированы. В заключение акта о реабилитации органов юстиции говорится, что Верман, Сгибнев, а также Шеффер (последний понес самое тяжкое наказание - был приговорен к расстрелу, хотя сведений о приведении приговора в исполнение не имеется) подпадают под действие Указа Президиума Верховного Совета СССР от 16 января 1989 года "О дополнительных мерах по восстановлению справедливости в отношении жертв политических репрессий, имевших место в период 30-40-х и начала 50-х годов".

Таким образом, благодаря исследованию Александра Черепкова, вопрос о причастности Вермана к взрыву «императрицы Марии» остается открытым. Совершенно очевидно, что постройка новейших линкоров Черноморского флота, в том числе "Императрицы Марии", "опекалась" агентами германской разведки самым плотным образом. Немцев очень беспокоил русский военный потенциал на Черном море, и они могли пойти на любые действия, чтобы не допустить превосходства России на данном театре военных действий. Весьма возможно, что группа Вермана действительно принимала какое-то участие в подготовке диверсии, хотя сам факт личного участия членов этой группы во взрыве линкора на настоящий момент не доказан. Однако, группа Вермана, выполнив свой участок работы, просто «передать» перебазировавшийся в Севастополь дредноут в руки тамошней диверсионной группы со всей имеемой у них информацией, как по внутреннему и техническому устройству корабля, так и по организации внутреннего порядка на линкоре.

В отношении повести А. Елкина можно сказать следующее. Автор сделал хорошее дело, первым выйдя на след группы Вермана, и приоткрыв ее деятельность для всех, интересующихся обстоятельствами гибели «Императрицы Марии». Но чувство меры изменило ему, сочинитель взял верх над историком, и А. Елкин насочинял много из того, чего на самом деле никогда не было. Это его несомненная ошибка, ибо реальная история так богата самыми невероятными поворотами, перед которыми меркнет самая изощренная фантазия.

Впрочем, только ли Верман и его подельники мог быть теми вражескими агентами, которые замыслили и осуществили диверсию на российском линейном корабле?

**АРХИВЫ ПРИОТКРЫВАЮТ ТАЙНЫ**

А есть ли конкретные документы о других возможных организаторах диверсии на «Императрице Марии»? Оказывается, есть!

Буквально несколько лет назад историкам стали доступны записки агента заграничной агентуры петроградского департамента полиции, выступавшего под псевдонимами «Александров», «Ленин» и «Шарль». Его настоящее имя - Бенциан Долин. В период первой мировой войны Долин, как и многие другие агенты политической полиции, был переориентирован на работу в области внешней контрразведки. В результате проведенных оперативных комбинаций «Шарль» вышел на контакт с представителями немецкой военной разведки и получил от них задание по выводу из строя новейшего линкора «Императрица Мария».

Выдержки из доклада «Шарля» по этому поводу, хранящегося в ЦА ФСКР обнаружил генерал-лейтенант ФСБ РФ А. Зданович. Итак, перед нами документ до сих пор неизвестных подавляющему большинству читателей.

«...Ввиду того, что, как известно немцам, еще в 1905 году в Черноморском флоте было революционное движение, выразившееся в памятном мятеже на броненосце «Князь Потемкин», ввиду того, что на флоте сохранился антиправительственный дух, желатель­ным (для германской разведки – примечание А. Здановича) является, подняв мятеж матросов, внушить им увести суда «Мария» и «Пантелеймон» в Турцию. Мне был предоставлен целый план обеспечения личной свободы и материального благосостояния для тех офицеров и матросов, которые приняли бы участие в акте, а также и указания, как поступить с сопротивляющимися, причем из этой последней категории офицеров надо бросать в воду, а матросов только связывать. Было также предложено организовать «отдельную группу», которую надлежало отправить в Архангельский порт и на Мурманскую железную дорогу. В Архангельске важно было возможно больше мешать правильному сообщению пароходов, курсирующих между Архангельском, Англией и Америкой. В марте я получил приглашение приехать в Берн для переговоров по очень важному делу. Приехав туда, я был у Бисмарка, и он сказал мне, между прочим, следующее: «У русских одно преимущество перед нами на Черном море - это «Мария». Постарай­тесь убрать ее. Тогда наши силы будут равны, а при равенстве сил мы победим. Если нельзя окончательно ее уничтожить, то хоть постарайтесь выбить ее из строя на несколько месяцев».

Затем он передал, что сейчас со мной будет говорить их посол, но, чтобы я не подал виду, что знаю, с кем говорю.

Когда пришел этот незнакомый мне господин посол, то он завел разговор об общем положении России, в коем показал довольно большую осведомленность в разных оттенках русских общественных настроений. Поговорив со мной около получаса и, очевидно, оставшись доволен моими ответами, он спросил меня, не соглашусь ли я поехать в Россию для организации в широком масштабе революционной повстанческой пропаганды среди рабочих и крестьян.

В пропаганду входили рабочие и аграрные беспорядки с самым широким саботажем, а также с лозунгом: «Долой войну!» Между прочим, в разговоре он выразился, что люди различных идейных мировоззрений во время этой войны во многом неожиданно сошлись и разошлись. Указав на Бурцева и Кропоткина - людей различных взглядов, однако сошедшихся отношением к войне».

На мой запрос: как быть? Петроградский департамент полиции ответил мне через Красильникова следующее: «Оба предложения принять. О «Марии» - условно, о пропаганде - безусловно». Мне предписывалось выехать в Россию.

Уезжая в Россию, я условился с немцами, что через два месяца встречусь с ними в Стокгольме. По приезде в Россию, через Швецию, под именем Ральфа, приблизительно в мае 1916 года я отправился, согласно указанию Красильникова, к Броецкому, тогда делопроизводителю департамента полиции.

Броецкий сказал мне, что департамент полиции вряд ли может вплотную заняться этим делом, а потому я буду передан в распоряжение военных властей. В таком ожидании проходили недели, но ничего не было сделано. ...Таким образом, связи с немцами были чисто автоматически порваны, и, видя, что мне делать здесь больше нечего, я заявил, что хочу уехать из Петрограда.

Уехал я в Одессу, куда прибыл в конце июля 1916 года и стал жить под своим собственным именем, ввиду предстоящего призыва моего возраста. ...Из газет узнал о взрыве «Марии», а вслед затем о пожаре в архангельском порту. Прочитав эти сведения в газетах, я написал письмо опять назначенному на должность директора Департамента полиции Васильеву о том, что своевременно, как устно, так и письменно, было мною обращено внимание. Ответа не последовало никакого. Проверены ли были мои указания, и почему власти закрыли глаза на показанную мною опасность - не знаю...»

После информации агента Шарля наша гипотеза о том, что диверсию совершили именно германские разведчики-диверсанты можно считать почти доказанной. Но одни ли немецкие разведчики трудились над подрывом российского линкора или кто-то им в этом помогал? На некоторых возможных союзников указал в своем докладе агент Шарль.

Помимо всего прочего агент Шарль сам того не зная, инициировал создание органов военно-морской контрразведки.

Еще в апреле 1915 года агенты парижской резидентуры русской политической полиции получили первую информацию, что немецкая разведка планирует организовать диверсии на заводах, работающих на нужды флота. Подставленному немцам агенту Департамента полиции "Шарлю" предлагалось взорвать один из сильнейших российских боевых судов - линейный корабль "Императрица Мария"

Генерал-лейтенант ФСБ А. Зданович пишет: «Данная информация не прошла, очевидно, незамеченной в Морского Генерального Штаба и подтолкнула моряков на давно назревшие организационные шаги. В конце сентября 1915 года морской министр адмирал И.К. Григорович направил своему коллеге, генералу А.А. Поливанову, являвшемуся одновременно и председателем Особого совещания по обороне государства, письмо, в котором сообщал, что с 1912 года немцы и австрийцы стали проявлять усиленную активность по изучению морских сил России и с началом войны противник сумел "глубоко проникнуть во все области военно-морского дела". Адмирал констатировал, что контрразведка военного ведомства, перегруженная своей основной работой, не уделяет должного внимания флоту, и предлагал выделить морскую контрразведку в самостоятельную организацию. Направив одновременно с письмом выработанный МГШ проект Положения о морских контрразведывательных отделениях, Григорович предлагал Поливанову высказать свои замечания. Но это была лишь бюрократическая формальность. Моряки уже приняли решение, и отказываться от него не собирались. В указанном Положении задача морских отделов контрразведки формулировалась следующим образом: "Борьба с военно-морским шпионством и вообще воспрепятствования тем мерам иностранных государств, которые могут вредить интересам морской обороны Империи". Предполагалось создать контрразведывательное отделение Морского Генштаба, а также финляндское, балтийское, беломорское, тихоокеанское и черноморское отделения. В случае необходимости по указанию начальника МГШ могли быть образованы и другие органы контрразведки, в том числе в морских крепостях.

Наиболее активно взялось за создание контрразведки командование Черноморского флота. Уже 14 октября 1915 года начальник штаба Верховного Главнокомандующего генерал М.Н. Алексеев утвердил Положение о разведывательном и контрразведывательном отделениях штаба. Руководителем обоих органов назначался третий помощник флаг-капитана флота, причем специально оговаривалось, что он должен быть "основательно знакомый на практике с разведкой и контрразведкой". В 1915 - 1917 годах указанную должность занимал капитан 2-го ранга Нищенков, а начальником контрразведывательного отделения являлся ротмистр Автономов, откомандированный из Севастопольского жандармского управления. К концу второго года войны начали функционировать контрразведывательные отделы на других флотах и в Финляндии.

Что же касается контрразведки Морского Генштаба, то укомплектовать ее и организовать работу оказалось сложнее. Руководство Регистрационной службы, на которую возлагались функции контрразведки и разведки, приоритетным считало последнюю. Укреплению аппаратов военно-морских агентов, прежде всего в Скандинавии, уделялось особое внимание. Туда направлялась большая часть денег из секретных сумм, подбирались и командировались флотские офицеры и завербованные сотрудники.

Гибель новейшего линкора "Императрица Мария" в октябре 1916 года, несомненно, заставила руководство МГШ задуматься, ведь основной версией случившегося тогда считалась диверсия германских агентов. Начальник Морской Регистрационной службы МГШ капитан 2-го ранга В.А. Виноградов предпринял необходимые меры по активизации работы военно-морских агентов по линии внешней контрразведки, а в начале 1917 года инициировал созыв представительного совещания, на котором обсуждался один вопрос - "О сформировании морской контрразведки". В совещании приняли участие, помимо самого Виноградова, руководитель разведывательного делопроизводства ГУГШ Генерального штаба полковник М.Ф. Раевский, начальник Центрального военно-регистрационного бюро ГУГШ полковник В.Г. Туркестанов, заместитель Виноградова подполковник А.И. Левицкий, начальник отдела контрразведки штаба Петроградского военного округа полковник В.И. Якубов и глава Петроградского морского отдела контрразведки полковник И.С. Николаев. Совещание продолжалось восемь дней. К сожалению, итогового документа пока обнаружить не удалось. Исходя из того, что приказ по Отдельному корпусу жандармов, регламентирующий службу офицеров корпуса в морской контрразведке, вышел 12 февраля 1917 года (через два дня после окончания совещания), можно напрямую связать его появление с обсуждением вопроса о кадрах.

Реализовать приказ не удалось, поскольку вскоре после Февральской революции перестало существовать жандармское ведомство, все его офицеры уже зачисленные в контрразведку, подлежали немедленному увольнению. О том, что происходило в те дни, позднее вспоминал помощник начальника контрразведки Черноморского флота С. М. Устинов. Созданная Севастопольским советом комиссия решила полностью реорганизовать отделы контрразведки, а затем признала необходимым произвести основательную чистку персонала. "Все члены департамента полиции, - писал Устинов, - и агенты бывшего окраинного отделения были уволены. Эта мера лишила контрразведку опытных работников, в некотором отношении даже незаменимых".

**ЖЕРТВА ПОЛИТИЧЕСКОГО ТЕРРОРА**

Итак, версия о диверсии была и остается наиболее вероятной, но кто именно осуществил взрыв «Императрицы Марии» до сих пор неизвестно. Мы уже установили, что «германская» линия здесь является основной. Однако не единственной.

Вспомним здесь достаточно удивительное сообщение В.Б. Жилинского, опубликованное в журнале "Голос минувшего" еще в 1917 году: "О подготовлявшейся гибели на Черном море нашего лучшего линейного корабля "Императрица Мария" департаменту полиции было хорошо известно"! Сообщение весьма странное. Почему о готовящейся диверсии стало известно именно полиции? Ведь полиция занималась исключительно уголовными делами и… революционерами! Если о готовящейся диверсии знала полиция, то почему ее руководители вовремя не поставили в известность командование Черноморским флотом и флотскую контрразведку или хотя бы корпус жандармов? Все это весьма странно. Может быть, полицейские начальники не придали должной важности полученной информации, а, может быть, молчание полицейских чинов стало следствием какой-то межведомственной вражды? Кроме этого возникает закономерный и самый важный вопрос: откуда полицейские получили информацию о готовящейся диверсии? Уголовников мы исключим сразу, ибо к делам такой сложности и важности люмпен никогда не привлекается. Тогда может быть, информация была получена через информаторов в среде революционеров? Но это значит, не много ни мало, а то, что определенные революционные круги намеревались использовать взрыв российского линейного корабля в своих целях.

Напомню читателю, что трагические события на «Императрицы Марии» от волны революций в Росси отделяют всего несколько месяцев. Поэтому вполне возможно, что в данном случае германские диверсанты были не одиноки, а вполне могли действовать с представителями революционных партий. Основания для такого, казалось бы, фантастического союза были вполне реальными. Вспомним весьма тесные контакты российских социал-демократов с германским Генеральным штабом в годы Первой Мировой войны, «пломбированные вагоны» и т.д. Но какой был резон взрывать корабль со своими соотечественниками?

Резон, оказывается, был. Дело в том, что к концу 1916 года степень революционизации Черноморского флота была значительно ниже, чем Балтийского. И это притом, что во время революции 1905 года именно Черноморский флот шел в авангарде антиправительственной борьбы (вспомним «Потемкин», «Очаков, «Прут», ноябрьское восстание в Севастополе), а балтийцы лишь следовали за ним. Спокойствие на Черноморском флоте вызывало серьезную озабоченность руководителей всех революционных партий. А потому в преддверии грядущих революционных событий следовало как можно быстрее «подтянуть» черноморцев до уровня Балтийского флота. Но как это сделать? Ведь если в 1905 году матросские восстания происходили на волне трагедии Порт-Артура и Цусимского позора, то в 1916 году обстановка на Черном море была совершенно иной.

Дело в том, что во время войны вообще сложнее поднять матросов на своих непосредственных командиров, потому что они вместе сражаются с врагом и вместе рискуют жизнью. Офицер в данной ситуации значительно ближе матросу, чем какой-то заезжий пропагандист-революционер. Кроме этого Черноморский флот не терпел никаких поражений, а, наоборот, вполне успешно воевал и нес при этом минимальные потери. Черноморцы энергично готовились к масштабной десантной операции на Босфоре, которая обещала столь грандиозную победу, после которой пораженческие настроения вообще невозможно было бы возбудить. Поэтому следовало торопиться. В сложившейся на Черноморском флоте обстановке настроить матросов против офицеров можно было только какой-то особо крупной и кровавой акцией, после которой можно было обвинить черноморское офицерство в предательстве и уничтожении собственных матросов. В контексте этого, внезапный взрыв в собственной главной базе новейшего дредноута с большими человеческими жертвами был наилучшим из вариантов.

Закономерен вопрос, а как же при этом обстояло дело с моральной стороной? Кто мог решиться на столь чудовищный шаг, чтобы безжалостно взорвать своих же соотечественников? Увы, и, увы! Анализ дореволюционной террористической деятельности практически всех революционных партий России показывает, что такая мелочь, как человеческая жизнь, во внимание революционерами всех мастей не принималась никогда. Во главу угла ставился исключительно принцип революционной целесообразности.

Как не вспомнить здесь активную пораженческую позицию партии большевиков в годы Первой Мировой войны с девизом: «Чем хуже, тем лучше»! При этом не надо все сразу валить на большевиков! В деле организации террористических и диверсионных акций они стояли далеко не в первых рядах. И эсеры, и анархисты – вот кто были настоящими фанатиками взрывов и убийств соотечественников. А потому в организации диверсии на линкоре могла участвовать практически любая из тогдашних революционных радикальных партий. Вспомним, что за время террористической войны с 1905 по 1917 год были убиты десятки тысяч людей, причем подавляющее большинство из них были ни в чем не виноваты. В эпоху разгула политического террора бомбисты не редко взрывали заполненные людьми трактиры и рестораны, театры и магазины, а то и просто швыряли бомбы в толпу. Вспомним, хотя бы их высказывания!

Известный террорист-эсер Иван Коляев: «Эсер без бомбы – не эсер»!

Главный печатный орган партии анархистов газета «Хлеб и воля»: «Только враги народа могут быть врагами террора»!

Большевик Н. Ростов: «Актов партизанской войны…социал-демократы совершили много, в том числе и большевики».

Известный революционер-народник В. Бурцев: «Политический террор имеет такое решающее значение в жизни нашей родины. Его влияние так глубоко и всеобъемлюще, что перед ним все другие разногласия…должны исчезнуть».

Цена человеческой жизни не стоила в глазах революционеров и копейки!

Отметим, что если предположить причастность какой-то из радикальной революционной партии к взрыву «Императрицы Марии», то уничтожение корабля переходит из разряда военной диверсии в разряд политического террора. Разумеется, столь чудовищная акция (если она действительно имела место) существенно отличалась от всего того, что делалось бомбистами-террористами ранее. Если обычно революционеры не стеснялись гордо заявлять о совершенных убийствах, «эксах» и взрывах, то в случае с «Императрицей Марией» им следовало не только «молчать в тряпочку», но и уничтожить все следы своего участия в данном деле. В противном случае, любое разоблачение революционеров, как участников диверсии на черноморском линкоре могло привести к обратному эффекту – матросская масса навсегда отвернулась бы от них, так как никогда не простила бы гибели сотен своих товарищей.

Но не только революционеры-радикалы могли теоретически взорвать «Императрицу Марию». Как известно, февральская революция 1917 года явилась детищем вовсе не боевиков подпольных партий, а вполне «добропорядочных» господ из промасонской партии конституционных демократов (или попросту «кадетов»). Они тоже, как могли, раскачивали в 1916 году «государственный корабль», и взрыв «Марии» с последующими «разборками» по этому поводу был на руку и им. Вспомним весьма заслуживающее внимания высказывание В.И. Ленина: «Не случайно ведь также и то обстоятельство, что многие русские либералы…всей душой сочувствуют террору и стараются поддержать подъем террористических настроений».

Вполне возможно, что в случае с «Императрицей Марией» мы имеем дело не с чисто революционным следом, а с некой многосложной и многоходовой операцией, в которой помимо революционеров-террористов, и находящихся под их влиянием рабочих (а может и матросов) весьма активно участвовали и германские разведчики-диверсанты. У каждой стороны могли быть в данной акции не только свои цели, но и свои обязанности, определенные по предварительной договоренности.

В этой связи необходимо вспомнить и достаточно старую версию Александра Солженицына. В своей книге "Ленин в Цюрихе", он описал встречу Ленина с известным политическим авантюристом и мультимиллионером Парвусом. Последний тогда, якобы, заявил Ленину: "...Я вот этими самыми рукам взорвал "Императрицу Марию". Таким образом, Солженицын намекает, что взрыв «Императрицы Марии» был инспирирован мировой революционной закулисой с целью дальнейшего нагнетания внутриполитической обстановке в России для ускорения там социального взрыва, что привело бы не только к выходу России из войны, но и к полному развалу великой державы.

Отметим, что из этой фразы следует и то, что партия большевиков к данной акции никакого отношения не имела. В противном случае, Ленин бы и сам прекрасно знал, кто из его партийцев и как взрывал царский линкор. Что касается Парвуса, то, как известно, помимо российских социал-демократов сотрудничал и с российскими эсерами, а, кроме того, являлся весьма значимыми деятельным агентом германского Генерального штаба.

«В борьбе с русскими мы сможем себе позволить действия, на которые не дерзнули бы с равноценным противником». Эти слова, содержащиеся в рапорте Генерального штаба Германии за 1913 год, определяли для германского военно-политического руководства будущие методы ведения войны с «восточными дикарями». Поэтому нет ничего невозможного, что для достижения своих целей, германская разведка вполне могли прибегать к помощи профессиональных революционеров-террористов, тем более, что и цель-то была у них одна и та же – уничтожение российской государственности…

Вспомним необычно мягкие приговоры Верману и его соратнику по шпионской деятельности Сгибневу. Почему советская фемида лишь «пожурила» этих матерых шпионов нанесших немалый вред секретности кораблестроения в СССР? Может быть потому, что в своей дореволюционной деятельности и Верман, и Сгибнев имели какие-либо контакты с революционными группами, а может и вовсе пользовались их услугами. Ответа на эти вопросы у нас нет.

Увы, но на сегодняшний день, кроме теоретических домыслов о возможной причастности революционеров к взрыву «Императрицы Марии» и приведенной Солженицыным фразы, якобы, некогда сказанной Парвусом Ленину, мы никаких иных доказательств «революционной» версии организации диверсии на черноморском линкоре не имеем.

**ВЕТКА САКУРЫ**

В диверсионной версии гибели «Императрицы Марии» существует и, казалось бы, на первый взгляд, весьма экзотический – японский след. Экзотический, потому, что с Японией к 1916 году мы, вроде бы, уже давно не воевали, а наоборот дружили, так как Япония была нашим союзником по антигерманской коалиции. Однако Восток, как известно, дело тонкое. И как знать, не волновало ли уже тогда японскую разведку весьма быстрое военно-морское усиление России, которое могло бы в недалеком будущем привести к желанию реванша за 1905 год?

Из воспоминаний капитана 2 ранга А.Лукина: «…В мае 1916 года, старший офицер подводной лодки «Тюлень», лейтенант Чириков, был вызван к на­чальнику штаба командующим флотом.

- Завтра приезжает японский агент. По приказанию командующего, вы назначаетесь состоять при нем. Явитесь к флаг-капитану оперативной части. От него получите все указания!

Лейтенант отправился к флаг-капитану.

- Садитесь и ознакомьтесь вот с этими бума­гами. Помните - они секретные; потом поговорим об остальном.

И флаг-капитан протянул Чирикову пачку бумаг. Первая была от нашего морского генерального штаба. В ней сообщалось содержание секретного отношения британского адмиралтейства. Оно просило наш штаб, в случае посещения японским агентом Сева­стополя, отнюдь не показывать ему тех технических приспособлений, которые английский флот доверительно передал для использования русскому, как сетевое траление и средства борьбы с подводными лодками. Другая бумага была от штаба кавказской армии. Штаб в осведомительном порядке извещал командующего флотом о том впечатлении, которое оставил по себя упомянутый агент при посещении им Кавказского фронта. Несмотря на всю его «забронированность» и маску искушенного дипломата, волновавшие его чувства временами вырывались наружу. Особенно во время обсуждения в оперативном кабинете штаба вопросов о проливах.

В своем письме, переданном через штаб-офицера для связи с флотом полковника Ардатова, начальник штаба кавказской армии характеризует этого агента, как «любознательного, зоркого и ловкого человека, умело и хитро преследовавшего свои цели при расспросах о действиях и расположении наших войск, причем начальник штаба, имея в виду предстоящее посещение агентом Севастополя, подчеркивает то впечатление недоброжелательства и задней мысли, которое агент оставил по себе.

Наконец, третья бумага - от нашего морского штаба - была прямым и категорическим запрещением показывать агенту подводный заградитель «Краб», — в то время наимощнейший в мире тип заградителя.

С великим недоумением ознакомился лейтенант со всеми этими бумагами.

- Хорош агент дружественной державы!

Выработав программу осмотра флота, авиации и порта, лейтенант Чириков откланялся флаг-капитану...

На следующий день с севастопольским поездом прибыл агент. Из международного вагона, одетый в морскую форму, вышел маленький худо­щавый человек. Лейтенант Чириков представился ему.

Оказалось, агент прекрасно владеет русским языком. Сели в автомобиль ...

- По приказанию командующего флотом, вам приготовлены апартаменты в Морском собрании, - с любезной улыбкой обратился лейтенант к агенту.

- О, нет, нет, благодарю вас! Я желал бы остановиться в частной гостинице. Мне советовали отель «Кист».

Это несколько удивило лейтенанта. Поехали к «Кисту». Выбежавший навстречу швейцар приподнял фу­ражку.

- У нас имеется прекрасная свободная комната с видом на море.

- Вот и отлично. Я очень люблю море...

Комната оказалась угловой, с видом на рейд.

- Вы, вероятно, пожелаете сейчас разобрать свои вещи. Я зайду через несколько минут.

- Да, да - пожалуйста. Заходите через чет­верть часа. Я бы хотел сегодня же, утром, предста­виться командующему флотом.

Через четверть часа, одетый в парадную форму, агент, вместе с Чириковым, спускались по Граф­ской пристани, где их ожидал присланный с «Георгия» мотор.

Так как у командующего шло заседание флагманов и капитанов, начальник штаба вице-адмирал А.Г. Покровский пригласил агента в свой кабинет.

Разговор завязался вокруг вопросов войны. Агент интересовался последними известиями Ставки...

На стене каюты висела, застекленная в рамке, генеральная карта Черного моря с нанесенными на ней курсами походов бригады крейсеров за все время войны — подарок адмиралу, только что откомандовавшего бригадой. Красиво вычерченные, с обозна­ченными в минутах и секундах боевыми эпизодами, крейсерствами и сражениями, пути, как железные дороги к Московскому узлу, сходились у Босфора. Взгляд агента остановился на ней. Адмирал заметил и пояснил агенту историю карты. Тот встал, чтобы поближе рассмотреть. Подошел к карте и, вдруг, плашмя хлопнулся о палубу.

Адмирал с Чириковым вскочили. Агент лежал в глубочайшем обмороке.

- Воды! Скорее воды! - крикнул адмирал.

Но не было никакой возможности процедить ее сквозь стиснутые зубы...

- Доктора!!..

Послышался шум отодвигаемых стульев — заседание флагманов и капитанов окончилось... Начальник штаба поспешил доложить командую­щему о случившемся.

Адмирал Эбергард тотчас же направился к агенту. Тот пришел в себя и, увидев входящего адмирала, приподнялся на диване.

- Вы, вероятно, переутомились? Вам нужно от­дохнуть. — Не беспокойте сегодня агента, — обратился адмирал к лейтенанту Чирикову.

И, выразив свое сочувствие и пожелание, удалился к себе...

Сконфуженный агент, в сопровождении Чирикова, вернулся в гостиницу.

- Итак, сегодня я вас беспокоить не буду, а зайду завтра. Мой адрес и, на всякий случай, адресдоктора, я оставлю у швейцара.

- Благодарю вас! Я действительно плохо себя чувствую и сейчас лягу. — Итак, до завтра ...

Отдав все необходимые распоряжения швейцару, Чириков ушел.

Прошло часа три. Вдруг, какое-то неодолимое беспокойство охватило его. Что-то подмывало пойти навестить агента. Это чувство настолько было сильно» что преодолевало опасение быть навязчивым и обеспокоить больного человека. Чириков пошел ... Задумавшись, пересек пустынную в это время дня, залитую солнцем, Нахимовскую площадь и вошел в вестибюль.

- Ну что, как агент?

Швейцар доложил, что агент у себя, не звонил, и ничего не требовал.

Чириков поднялся к нему. Постучал.

- Войдите!

Вошел и ... остановился.

Словно ток прошел между ним и агентом. Молниеносная тень. Нервное движение ... В шелковом кимоно, агент сидел за письменным столом. Он не ожидал Чирикова. Но тот ­час же встал, протянул руку и любезным голосом предложил сесть. На столе лежали прикрытые папкой бумаги и раскрытая книга гравюр и чертежей судов иностранных флотов.

После вступительных слов о здоровье и проч., агент поинтересовался узнать, где служит Чириков. Оживился, когда узнал, что он служит на подводных лодках и, задав ряд незначительных вопросов, спросил о «Крабе».

Лейтенант ждал этого вопроса и приготовился к нему.

- «Краб» сейчас в капитальнейшем ремонте и почти весь разобран.

В дверь постучали. Вновь та же, едва уловимая тень скользнула по лицу агента.

- Войдите!

Вошел грум.

- Те двое людей, которые спрашивали вас, — ушли.

- А-а... Хорошо! — странно блеснув глазами, ответил агент, и непроницаемая маска любезного выражение снова покрыла его лицо.

Бесстрастно, холодно-корректным осталось лицо и его собеседника. Продолжая прерванный разговор, он, вдруг, только теперь, как это часто бывает, ясно вспомнил то, на что тогда не обратил внимание. Подобно тому, как вошедший в комнату человек не замечает, иногда, какого-нибудь предмета и вспоминает, что видел его, лишь тогда, когда кто-нибудь спросить о нем.

Чириков отчетливо вспомнил, что, когда он, несколько минут назад, входил в вестибюль, у подъезда стояли два человека: один — в кожаной куртке, другой — в чем-то синем.

Попрощавшись с агентом и условившись о завтрашнем дне, Чириков спускался по лестнице... Рой мыслей, подозрений и предчувствий охватил его:

- Но кто же эти люди?! Почему приходили они? Откуда их знает агент? Ведь он никогда не бывал в Севастополе и никого здесь не знает ... Я же все время был с ним... Странно! И почему он отказался от комнаты в Собрании? Почему непре­менно захотел «Киста»? Стало быть, здесь было назначено тайное свидание, и эти люди были заранее оповещены об его приезде... А этот внезапный обморок... Симуляция? Желание на сегодня отделаться от меня... Нет! Тут что-то неладно... И, наконец, эти секретные бумаги... Это недоверие и подозрительность англичан нашего штаба, кавказской армии...

Чириков спустился в вестибюль.

- Скажите, швейцар, никто тут не спрашивал морского агента?

- Никак нет, никто.

- А эти двое, которые тут стояли?

- Нет, никто не спрашивал, — как будто несколько замялся швейцар.

Лейтенант подозрительно взглянул на него. Слу­хи о том, что швейцар - германский шпион, почему-то вдруг вспомнились ему.

Позовите мне того грума, который только что, при мне входил с докладом к агенту.

- Я не знаю, какой такой грум.

Повышенным тоном лейтенант подтвердил приказание. Швейцар неохотно исполнил его... По лестнице сбежал грум.

- Кто эти люди, которые приходили к агенту?

- Никто не приходил.

- Как никто не приходил, когда ты сам при мне докладывал ему.

- Я... я... не знаю... Я... не докладывал…

- Ах, негодяй! Ты мне еще врать будешь. Ведь при мне же ты докладывал агенту.

- Ничего не знаю... Я ничего не знаю, — с испугом смотря на швейцара, залепетал мальчуган.

Но лейтенант упорно продолжал допрос. Швей­цар - словно воды в рот набрал ... Наконец, мальчик признался, что какие-то двое людей действительно заходили к японцу.

Чириков немедленно отправился в штаб командующего флотом, прямо в кабинет флаг-капитана оперативной части.

- Разрешите задать вопрос? Японский агент находится ли под наблюдением?

- А что?

Лейтенант рассказал все, только что изложенное, и свои подозрения.

- Мы этого не знали... Очень хорошо, что вы немедленно сообщили нам. За агентом установлено тайное наблюдение, но мы еще усилим его...

На следующей день, по заранее выработанному плану, состоялось посещение судов флота, авиации и флота. Агент особенно интересовался «Марией» и долго задержался на ней. Осматривал боевые посты... В кают-компании ему был предложен обед. Он попросил себе на память две матросские ленточки с надписью «Императрица Мария»...

В тот же вечер в Севастополь прибыл его помощник капитан-лейтенант X... Полная противоположность своего патрона. Мускулистый, с энергичными, резкими чертами нервного лица, с большим лебединым носом, придававшим ему выражение хищника.

Оба они три дня пробыли в Севастополе и на автомобиле отправились на южный берег Крыма с тем, чтобы из Ялты проехать в Симферополь и оттуда прямо в Петроград. Свой багаж они просили отправить из Севастополя курьерским поездом и поместить его в заранее назначенное купе.

Дня через два лейтенанту Чирикову доставляют депешу: «Багажа в купе нет», следуют подписи агентов. Чириков немедленно поехал на вокзал.

Начальник станции, многозначительно мигнув, отвел его в сторону:

- Не беспокойтесь за багаж. Он уже доставлен

«Им»... жандармами.

- А-а...

В сентябре того же года товарищ морского министра, вице-адмирал П. П. Муравьев, производил инспекторский объезд судостроительных заводов Николаева. 7 октября возвращался в Петроград, когда, под Харьковом, ему доставили в вагон сроч­ную депешу морского миниметра, как громом его поразившую: «Поезжайте в Севастополь. Выясните причину гибели «Императрицы Марии».

Адмирал немедленно телеграфировал в Харьков о задержании севастопольского поезда, и на следующий день был уже на месте катастрофы.

Сквозь прозрачные воды смутно виднелись очертания днища покоящегося на глубине дредноута. Потрясенные люди окружили адмирала. В их ушах слышалась еще жизнь внутри корабля. Сотни страшно обожженных, заживо разлагающихся, умирающих лю­дей. Погребальный перезвон церквей. Удрученный Колчак, пославший Государю телеграмму об отставке...

Что?! Как?! Почему?! Никто, решительно никто не мог ничего ответить на эти вопросы.

Злой умысел? Самовозгорание пороха? Много было всяких предположений, но ничего определенного.

Ни разговор с Колчаком, ни беседа с председателем следственной комиссии вице-адмиралом Маньковским, ни со спасшимися чинами экипажа, не выявили ничего. Тайна происшедшего покоилась на дне.

Душевно разбитый, утомленный безрезультатными поисками в течение целого дня, министр направился к себе, в Малый дворец. Долго ходил по каби­нету, вспоминая и обдумывая все показания, предположения, беседы.

Самовозгорание, разложение пороха?! Адмирал блестящей техник, специалист по взрывчатым веществам, бывший лектор и руководитель минного офицерского класса, и, наконец, глава всей технической части морского ведомства — отбрасывал эту мысль. Она не состоятельна. Самовозгорание не могло иметь места. Весь процесс изготовления и анализа порохов не допускает этого. Исключений в проведении химических принципов быть не могло. Всякое мельчай­шее исследование тщательно фиксировалось. Каждая партия пороха выдерживала все законные испытания. Сам Бринк наблюдал за этим. Тем более этого не могло случиться на «Марии», где возраст пороха был молодой. Старый никак не мог попасть в снабжение кораблей. - Нет, тысячу раз нет! Я от­брасываю эту мысль.

Адмирал приостановился.

«А недавний взрыв «Леонардо да Винчи»? И еще другого итальянского корабля? А в Тулоне? — взрыв французского броненосца, английского. И все - теперь, недавно ... Пять таинственно взлетевших на воздух кораблей... И все у союзников. Ни одно­го у немцев.

Адмирал снова зашагал...

- Но как?! Каким путем? Мысль о взры­ве на расстоянии вполне допустима. Я сам присутствовал при испытаниях катера, управлявшегося с берега по радио. Тогда, в присутствии государя, он без единого человека прошел из Кронштадта в Петергофе ... Были даже технические работы по испытанию взрывов на расстоянии ...

Теряясь в догадках, адмирал опустился в кресло. Не заметил, как погас день и сгустились сумерки ...

Еще в первый свой приъезд в Севастополь (в последние дни командования флотом адмиралом Эбергардом), товарищ министра встретился со своим старым знакомым г. КН, бывшим драгоманом нашего генерального консульства в Константинополь, назначенного во время войны заведовать политической частью штаба командующего черноморским флотом. Супруги NN проживали в Севастополе.

Если бы я имел право назвать фамилию этой четы, каждый узнал бы в ней известное в оккультном мире имя. Сам адмирал в тогдашний свой первый приезд, воочию убедился в необычайной, положи­тельно сверхъестественной силе дарования г-жи NN. Ее поразительная способность ясновидящая создала ей известность, далеко выходящую за пределы России. Можно привести много примеров ее поистине страшного таланта, но я приведу только те два, которые «неверующего» адмирала обратили в «верующего».

Зайдя однажды вечером в гости к NN, товарищ министра обратился к хозяйке с просьбой продемонстрировать сеанс.

- Вот, адмирал, вам карандаш, бумага, кон­верт. Я уйду в другую комнату, вы же напишите два вопроса и запечатайте в конверт. Я отвечу на них. Хозяйка вышла.

Адмирал написал два вопроса:

1. Когда я родился?

2. Будет ли Римский-Корсаков назначен начальником артиллерийского отдела?

Первый вопрос адмирал задал вот почему. Всю свою жизнь он считал себя родившимся 30 де­кабря 1859 года. И родители его, и он сам всегда 30 декабря праздновали этот день. Когда, вдруг, те­перь, потребовав из Морского корпуса (где хра­нятся подлинный метрики офицеров флота) - свою метрическую выпись, неожиданно узнал, что родился он не 30 декабря 1859 года, а 30 января 1860.

Второй вопрос задал потому, что, находясь в служебной поездке по югу России, получил из Пите­ра сообщение, что на освободившуюся вакансию началь­ника артиллерийского отдела морского ведомства предположен к назначению Римский-Корсаков, что не согласовалось с мнением его - товарища министра. Написав оба вопроса, вложил в конверт, и запечатал.

На первый вопрос ясновидящая незамедлительно ответила: - «Шестидесятый год, 30 января» На вто­рой - задумалась.

- Ах, какое трудное имя! Постойте! Двой­ное... Римский... Корсаков... Назначен не будет. Адмирал был поражен. Ведь о действительном дне его рождения никто решительно не знал, кроме его самого, да бумаги.

Но дальнейшее еще более поразило его. На завтра адмирал собирался уезжать в Петроград и уже отдал распоряжение о вагоне. Прощаясь в передней с провожавшими его хозяевами, он им этом сказал.

- Нет, адмирал! Завтра, 8-го, вы не уедете — вы уедете 11-го.

Адмирал улыбнулся.

- Ну, на этот раз вы ошибетесь. В Петро­граде меня ждут неотложный дела, и я уже заказал себе вагон.

- Увидите, адмирал, вы уедете 11-го.

Министр вернулся во дворец.

Ему подали депешу: «Адмирал Колчак, назначен­ный командующим Черноморским флотом, завтра приезжает Севастополь. Не уезжайте, не повидавшись с ним. Григорович»

Утром адмирал послал своего адъютанта встре­тить Колчака и спросить, когда он может принять, его.

- Передайте товарищу министра — ответил командующий, — что сейчас я уеду к адмиралу Эбергарду, и буду принимать флот. Адмирала же Муравьева прошу пожаловать завтра, 9-го, к 11 ч. утра.

Но ночью получилось сообщение, что «Бреслау» вышел в море. Колчак немедленно снялся с якоря. и пошел в погоню за ним.

Только 11-го он вернулся на рейд и только 11-го вечером министр, переговорив с Колчаком, смог выехать в Петроград.

Но вернемся к прерванному рассказу.

Был поздний час, когда П. П. Муравьев позвонил у подъезда NN. Хозяева еще не спали и радушно встретили неожиданного гостя.

- Я к вам за помощью. Помогите вашим необычайным дарованием проникнуть в тайну гибели «Марии».

Взволнованная речь, расстроенный вид адмирала подействовали.

- Хорошо! - Ты поможешь мне? — обратилась хозяйка к мужу.

Через несколько минут она впала в транс.

- Что видишь? - спросил муж.

Ответа не последовало. Муж повторил вопрос.

- Вижу! Как будто Восток... Азиатский кабинет... Сидят трое, смотрят на карту.

- Какую? Географическую?

- Нет! Нарисованы корабли...

- Что видишь еще?

- Они что-то обсуждают... Ушли...

- Дальше!

- Не вижу ничего. Нет, постой! Вижу длин­ный коридор. Два человека крадутся. Один в кожаной куртке, другой в грязном рабочем.

- Что видишь еще? Что делают они?

- Тот, в рабочем, держит под мышкой ящик... Болтается веревка... Спускаются вниз...

- Куда же они идут?

- Вошли! Не понимаю... Не знаю... Странная комната... Не знаю...

- Но какого же вида комната? Что видишь в ней?

- Не пойму... Какие-то металлические вещи... Смутно описывает помещение. Адмирал догады­вается - бомбовый погреб...

- Говори дальше!

- Зажгли спичку... Подожгли... Уходят... О, ужас! Пламя!! Взрыв!!

- А где же люди?

- Бегут... Один упал... Лежит ...

- А другой?

- Другой?! Бежит...

- Видишь его?

- Вижу! Он смотрит на меня.

- Кто он? Как его фамилия?

- Не могу сказать.

- Почему?!

- Он смотрит на меня... Вы его повесите... Не могу сказать...

Адмирал взволнованно встал.

- Вы должны назвать его. Вспомните всю кровь, страданья, гибель лучшего корабля. Эта гибель, быть может, грозит и другим...

- Назови, назови его! Ты должна сказать, — с напряжением всей воли подтвердил муж.

- Но вы повесите его ...

- Во-первых, я никого не повешу. А если Господь покарает его — от своей судьбы не уйти. Во имя погибших и живых, вы должны назвать его.

- Хорошо! Я согласна ...

Но в этот самый момент ясновидящая просну­лась...»

Разумеется, раскрывшая тайну взрыва ясновидящая – это очень интересно, но все же весьма фантастично. Тем более, что она вс6е же так ничего толком и не рассказала.

На первый взгляд достаточно экзотично выглядит и японский атташе-террорист. Конечно, было бы нелепо обвинять на основании одних только догадок в организации взрыва «Императрицы Марии» японского атташе. Каждый военно-морской атташе - это, прежде всего, разведчик. А потому японский атташе и старался разузнать как можно больше обо всех сторонах деятельности нашего Черноморского флота. Мог он при этом иметь в Севастополе и некую агентурную сеть или свою собственную, или же переданную им кем-то «по дружбе». В этой связи отметим, что факты тайного сотрудничества секретных служб даже, казалось бы, враждующих и воюющих между собой государств, не имели место в истории не редко. И где гарантия, что японский атташе не мог собирать определенную информацию, которая затем уходила к немцам в обмен на некую информацию, которая была в то время крайне необходима японцам по их восточным делам.

Еще раз обратимся к воспоминаниям капитана 2 ранга А.П. Лукина: «Прошло 13 лет (речь идет, по-видимому, о 1929 годе – В.Ш.)... За это время узнали мы изумительные вещи. Например, о гибели нашего крейсера «Жемчуга», когда телеграмма его командира барона Черкасова своей жене с вызовом ее в Пенанг попала прямым трактом в руки главы германского шпионажа всего Востока, немедленно переславшего ее командиру «Эмдена».

Главой этого шпионажа оказался всеми уважаемый, уволенный сединами почетный старик г. Ватан, бога­тый человек, директор крупнейшей на Востоке тор­говой фирмы, имевшей в своем обладании, целую сеть почтово-телеграфных контор и кабелей, вплоть до Австралии. Но любопытнее всего то, что этот са­мый г. Ватан, прежде чем стать во главе герман­ского шпионажа, был секретным агентом Японии и только тогда был ею дезавуирован, когда клубок тайн вокруг гибели «Жемчуга» стал разматываться в его сторону. Ватан был схвачен, арестован и заточен в Сибирь. Вероятно, его «связи» и богатство спасли его от петли.

Сила и могущество германского шпионажа не подлежат сомнение. Казалось, что еще нужно почтенному старику Ватану, на исходе дней его жизни. А вот пойдите же! Ничего, поэтому нет ничего удивительного в том, что и японский агент мог оказаться в тех же сетях.

Так или иначе, из сумерек тайн выплывают очертания чудовищной организации, потянувшей из Берна свои щупальца и к берегам Англии, и к «Лео­нардо да Винчи», и к Тулону, и к Черному морю... Опытной рукой закинутый невод улавливал не толь­ко «мелкую сошку», но и экземпляры покрупнее, осо­бенно, если их положение могло страховать от подозрений, как тот же Ватан или японский агент (последний все же подозревался и нами, и англичанами). Что же касается «мелкой сошки» — предателей внутренних — за ними, конечно, дело не стало. Они были, есть и будут всегда. Но им особенно было легко «чисто» сработать свое гнусное дело на «Марии», по­тому что на ней беспрерывно, и днем и ночью, продол­жались работы. И при стоянках на рейде у борта всег­да находилась заводская баржа с «кладовками» и ра­бочими партиями, контролировать которые фактически было, конечно, невозможно, да и мысль о предательстве среди них вряд ли кому приходила в голову».

**КТО ВЫ, АДМИРАЛ КОЛЧАК?**

Теперь настала пора остановиться на личности командующего Черноморским флотом вице-адмирале Колчаке. В советское время его считали исчадьем ада, а сам термин «колчаковщина» был синонимом массовых порок и расстрелов. В 90-х годах Колчак мгновенно превратился в рыцаря без страха и упрека. Кем же на самом деле был этот человек, который несет самую прямую ответственность за гибель «Императрицы Марии»?

Внешняя сторона его жизни и службы нам достаточно известна - в ней полярные плавания и бои у Порт-Артура, увлечение географией и романтичная любовь к красавице Анне Тимиревой, служба в штабе адмирала Эссена, командование дивизией миноносцев, Черноморским флотом и, наконец, вершина карьеры – должность верховного правителя России.

Но помимо внешней стороны жизни Колчака, о которой нам более-менее известно, была еще и другая, скрытая от посторонних взглядов, о которой и по сей день мы почти ничего не знаем. Однако обо всем по порядку.

Как отреагировал вице-адмирал Колчак на гибель своего флагманского корабля? Это весьма важно. Очень любопытны для понимания состояния Колчака в тот момент, письма его любовницы А.В. Тимиревой, жены его сослуживца и друга (!), с которой Колчак поддерживал многолетнюю связь.

Относительно психического состояния Колчака, А.В. Тимирева впоследствии вспоминала: "...Уже по почерку на конверте я привыкла видеть, какого рода будет письмо, — тут у меня сердце сразу упало. Александр Васильевич писал о том, как с момента первого взрыва он был на корабле: "Я распоряжался совершенно спокойно и только вернувшись, в своей каюте, понял, что такое отчаяние и горе, и пожалел, что своими распоряжениями предотвратил взрыв порохо­вого погреба, когда все было бы кончено. Я любил этот корабль, как живое существо, я мечтал когда-нибудь встретить Вас на его палубе..."

Письмо А.В. Тимиревой А.В. Колчаку от 13 октября 1916 года: «Дорогой, милый Александр Васильевич, отправила сегодня утром Вам письмо, а вечером мне сообщили упорно ходящий по городу слух о гибели "Императрицы Марии". Я не смею верить этому, это был бы такой ужас, такое громадное для всех нас горе. Единственно, что меня утешает, это совершенно темные подробности, которым странно было бы верить. Вероятно, все-таки есть какие-нибудь основание к этому, ну, авария какая-нибудь, пожар, но не гибель же, в самом деле, лучшего из наших кораблей, не что-нибудь такое совсем непоправимое. С этим кораблем, которого я никогда не видела, я сроднилась душой за то время, что Вы в Черном море, больше, может быть, чем с любым из наших, близких мне и милых привычных кораблей здесь. Я привыкла представлять его на ходу во время операций, моя постоянная мысль о Вас так часто была с ним связана, что я не могу без ужаса и тоски подумать, что может быть все это правда, и его больше нет совсем. Если же все-таки это так, то я понимаю, как это особенно должно быть тяжело для Вас, дорогой Александр Васильевич. В эти, такие черные минуты, которые Вы должны переживать тогда, что я могу, Александр Васильевич, — только писать Вам о своей тоске и тревоге и бесконеч­ной нежности и молиться Господу, чтобы он помог Вам, сохранил Вас и дал Вам силу и возможность отомстить за нашу горькую потерю. Где-то Вы сейчас, милый далекий Александр Васильевич. Хоть что-нибудь узнать о Вас, чего бы я не дала за это сейчас. И так у нас на фронтах нехорошо, а тут, в Петрограде, все время слышишь только разговоры о повсеместном предательстве, о том, что при таких обсто­ятельствах все равно напрасны все жертвы и все усилия наших войск, слухи один другого хуже и ужаснее — прямо места себе не находишь от всего этого. Да и без всяких слухов довольно и того, что подтверж­дается официальными донесениями, чтобы не быть в очень розовом состоянии духа. Но слух о "Марии" положительно не укладывается у меня в уме, я хочу себе представить, что это правда и не могу. Поста­раюсь завтра узнать от Романова, есть ли какие-нибудь основания, сейчас же бросаю писать, т.к. все равно, ни о чем больше писать не могу, а об этом говорить никакого смысла не имеет. Если б только завтра оказалось, что это дежурная городская сплетня и больше ниче­го. До свидания, Александр Васильевич, да хранит Вас Господь. Анна Тимирева.

Письмо Тимиревой от 14 октября: «Сейчас получила от Романова Ваше письмо, Александр Василье­вич, отнявшее у меня последнюю надежду, очень слабую надежду на то, что гибель "Императрицы Марии" только слух. Что мне сказать Вам, какие слова найти, чтобы говорить с Вами о таком громадном горе? Как ни тяжело, как ни горько мне, я понимаю, что мне даже представить трудно Ваше душевное состояние в эти дни. Дорогой Алек­сандр Васильевич, Вы пишите: "Пожалейте меня, мне тяжело". Не знаю, жалость ли у меня в душе, но видит Бог, что, если бы я могла взять на себя хоть часть Вашего великого горя, облегчить его любой ценой, - я не стала бы долго думать над этим. Сегодня до получения Вашего письма я зашла в пустую церковь, и молилась за Вас долго этими словами. Если я радовалась каждому Вашему успеху и каждой удаче, то последнее несчастье также большое горе для меня. За всю войну я помню только три события, которые так были бы ужасны для меня, - Сольдау, оставление Варшавы и день, когда был убит мой брат. Вы говорите о расплате за счастье - эта очень тяжелая расплата не соответствует тому, за что приходиться платить. Будем думать, Александр Васильевич, что это жертва судьбе надолго вперед и что вслед за этим ужасом и горем более светлые дни. Вы говорите, что жалеете о том, что пережили гибель "Марии", если бы Вы знали, сколько на Вас надежд, сколько веры в Вас приходится подчас видеть, Вы не говорили бы этого даже в такие тяжелые минуты. Милый Александр Васильевич, чтобы я дала за то, чтобы повидать Вас, побыть с Вами, может быть, я сумела бы лучше говорить с Вами, чем сейчас писать так трудно - лучше передать мое безграничное участие к Вашему горю. Если это что-нибудь значит для Вас, то знайте, дорогой Александр Васильевич, что в эти мрачные и тяжелые для Вас дни я неотступно думаю о Вас с глубокой нежностью и печалью, молюсь о Вас так горячо, как только могу и все-таки верю, что за этим испыта­нием Господь опять пошлет Вам счастье, поможет и сохранит Вас для светлого будущего.

До свидания милый далекий друг мой, Александр Васильевич, еще раз - да хранит Вас Господь. Анна Тимирева».

Из письма А.В. Тимиревой А.В. Колчаку Петроград 20 октября 1916 года: «Дорогой Александр Васильевич, сегодня получила письмо Ваше от 17-го. С большой печалью я прочитала его, мне тяжело и больно видеть Ваше душевное состояние, даже почерк у Вас совсем изменился. Что мне сказать Вам, милый, бедный друг мой, Александр Васильевич. Мне очень горько, что я совершенно бессильна, сколько-нибудь, помочь Вам, когда Вам трудно, хоть как-нибудь облегчить Ваше тяжелое горе. Вы пишите о том, что Ваше несчастье должно возбуждать что-то вроде презрения, почему, я не понимаю. Кроме самого участия, самого глу­бокого сострадания я ничего не нахожу в своем сердце. Кто это сказал, что женское сострадание не идет сверху вниз? — Ведь это правда, Александр Васильевич. Какую же вину передо мной Вы можете чув­ствовать? Кроме ласки, внимания и радости я никогда ничего не видела от вас, милый Александр Васильевич: неужели же правда Вы считаете меня настолько бессердечной, чтобы я была в состоянии отвернуться от самого дорогого моего друга только потому, что на его долю выпало большое несчастье? Оттого что Вы страдаете, Вы не стали ни на йоту меньше дороги для меня Александр Васильевич — напротив может быть.

Вы говорите, что старались не думать обо мне все это время, но я думаю о Вас по-прежнему, где бы и с кем я ни была. Впрочем, я мало кого вижу, т.к. избегаю бывать, где бы то ни было, чтобы не слышать всевозможных нелепых слухов и сплетен, которыми город кишит. Но совершенно уйти о них трудно, т.к. у моей тети все-таки кое-кто бывает и всякий с азартом хочет рассказать свое, ну да Бог с ними. Вечером сижу дома, днем без конца хожу пешком, «куда глаза глядят» одна по дождю и морозу и думаю, думаю о Вас без конца. Вы говорите о своем личном горе от потери "Марии", я понимаю, что корабль можно любить как человека, больше может быть даже, что потерять его безмерно тяжело, и не буду говорить Вам никаких ненужных утешений по этому поводу. Но этот пусть самый дорогой и любимый корабль у Вас не единственный и если Вы, утратив его, потеряли большую силу, то тем больше силы понадобиться Вам лично, чтобы с меньшими средствами господствовать над морем. На вас надежда многих, Вы не забывайте этого, Александр Васильевич милый. Я знаю, что все это легко говорить и бесконечно трудно пересилить свое горе и бодро смотреть вперед, но Вы это можете, Александр Васильевич, я верю в это, или совсем не знаю Вас. Вы пишите, что Вам хотелось когда-нибудь увидеть меня на палубе "Марии", сколько раз я сама думала об этом, но если этому не суждено было быть, то я все-таки надеюсь встретиться с Вами когда-нибудь. Для встречи у нас остался еще весь Божий мир и где бы это ни было, я увижу Вас с такой же глубокой радостью, как и всегда. И мне хочется думать, что эти ужасные дни пройдут, пройдет первая острая боль утраты, и я снова увижу Вас таким, каким знаю, и привыкла представлять себе. Ведь это будет так, Александр Васильевич, милый?..

Где-то Вы сейчас, что делаете, что думаете, Александр Василье­вич. Я бы хотела думать, что хоть немного отлегло у Вас от сердца. Уж очень поздно, четвертый час и пора спать давно. До свидания пока, Александр Васильевич, друг мой, да хранит Вас Господь, да пошлет Вам утешение и мир душевный; я же могу только молиться за Вас — и молюсь. Анна Тимирева».

Читая письма Тимиревой совершенно ясно, что после гибели «Императрицы Марии» Колчак пребывал в шоковом состоянии и вел себя, прямо скажем, далеко не мужественно. Он вовсю плачется женщине и та, как может его успокаивает, призывает быть мужественным и стойким! Нечего сказать, хорош боевой адмирал, который плачется в письмах как заурядная курсистка. Похоже, что у Колчака на самом деле было «совершенно неприличное состояние нер­вов», как писал один из его сослуживцев по Балтике. Как не вспомнить здесь и употребление им кокаина в бытность верховным правителем!

Но дело даже не в этом. Ясно одно, после гибели «Марии», Колчак не на шутку боялся снятия с должности и краха своей карьеры. Но ничего подобного не произошло, хотя по логике вещей, после столь трагических и кровавых событий менять командующего флотом надо было в первую очередь. «Императрица Мария» - прямая вина Колчака и слишком накладно для государства оплачивать становление каждого адмирала такой большой ценой! Но ни в высших эшелонах государственной власти, ни в Сева­стополе никто наказан не был.

Потеря самого мощного на тот момент корабля Черноморского флота была, по существу, «списана» на «форс-мажорные» обстоятельства. Разумеется, что напряженные боевые действия, которые вел в то время Черноморский флот и стоявшая перед ним грандиозная задача овладения Босфором, не позволяла огульно тасовать руководство флотом в столь ответственный момент. Однако и запредельная снисходительность, с которой император отнесся к ответственным лицам за произошедшую трагедию, достойна удивления.

Помимо всего прочего, возможно, что в всепрощенческом отношении Николая Второго к трагедии «Императрицы Марии» могла крыться и личная причина. Хорошо известно, что, давая наименование первому черноморскому дредноуту, Николай, имел в виду не только одноименный флагман адмирала Нахимова в Синопском сражении, но и свою мать императрицу Марию Федоровну. А потому и отношение к кораблю у императора было особое, личное.

Небезынтересно познакомиться с перепиской должностных лиц с Колчаком, относительно гибели «Императрицы Марии». Право, оно того стоит! Еще раз вспомним послание императора. Телеграмма Николая II Колчаку от 7 октября 1916 г. 11 часов 30 минут: «Скорблю о тяжелой потере, но твердо уверен, что Вы и доблестный Черноморский флот мужественно перенесете это испытание. Николай».

Утешительная телеграмма А.В.Колчаку от командующего Балтийским флотом вице-адмирала Непенина А.В. Колчаку от 7 октября 1916 г. 21 час: «Ничего, дружище, все образуется. Непенин».

Утешительное письмо архиепископа Дмитрия А.В. Колчаку 7 октября 1916 г. Севастополь, Херсонский монастырь: «Ваше превосходительство, милостивый государь, Александр Васильевич. Сегодня, по попущению Божьему и, несомненно, по грехам всех нас — сынов России, создалась общая отечественная скорбь, которая (Прежде всего и более всех поразила Ваше благородное сердце. Вместе с Вами безмерно скорбим и мы, наш дорогой отважный вождь, и, братски обнимая Вас, вслед за святым Христовым Апостолом, громко говорим Вам: "Мужайтесь, и да крепится сердце Ваше". Идет великая война, потери неизбежны, погибло и наше любимое военное судно, наша гордость, наша похвала... Но милостив Господь, не до конца Он будет гневаться на нас, Он же найдет и укажет пути, коими покроется и облегчится наша общая русская скорбь. В беде познаются люди. Вы наш мужественный вождь, Вас полюбила вся Россия; Отече­ство стало верить в Ваши силы, в Ваше знание и возлагает на Вас все свои надежды на Черное море. Проявите же и ныне присущие Вам славное мужество и непоколебимую твердость. Посмотрите на совер­шившееся прямо как на гнев Божий, поражающий не Вас одного, всех нас — Его Творца и Промыслителя русских чад, и, оградив себя крестным знамением, скажите: "Бог дал, Бог и взял, да будет благо­словенно Имя Его во веки".

Вы всем нам обязаны перед Господом показать в эти страшные времена пример мужества, бодрости, терпения и светлой надежды на наше будущее. Помните, вождей избирает помазанник Божий по осо­бому внушению Божественного духа. Вожди нужны для Отечества, и они должны хранить свое сердце, свою жизнь для благоденствия наро­да. Храните же себя, наш любимый вождь, и да пошлет свыше Отец наш небесный каплю благодатной росы Своей для попаления возгорев­шегося в неповинном сердце Вашем жестокого огня печали.

Пишу Вам из Херсонского монастыря; думал посетить Вас сегодня, но совершившееся изменило решение. Выраженное в письме вполне разделяет и Преосвященный Сильвестр и закрепляет своей подписью. Не печальтесь же, наш родной вождь. Господа ради, не забывайте, что весь народ Вас любит и верит в Вас, Вы принадлежите не себе, а всему русскому народу, посему Вы обязаны хранить свою жизнь, свое здо­ровье. Все это говорим мы Вам как епископы Божьей Церкви, вырази­тели совести Богом и царем вверенного нашему духовному руководи­тельству части русского народа. Дмитрий, Архиепископ Таврический и Симферопольский Сильвестр, Епископ Севастопольский».

Из письма А.В. Колчака И.К. Григоровичу. Не ранее 7 октября 1916 года: «Ваше высокопревосходительство, глубокоуважаемый Иван Константинович. Позвольте принести Вам мою глубокую благодарность за внимание и нравственную помощь, которую Вы оказали мне в письме Вашем от 17-го сего октября. Мое личное горе по поводу лучшего корабля Черно­морского флота так велико, что временами я сомневался в возможно­сти с ним справиться. Я всегда думал о возможности потери корабля в военное время в море и готов к этому, но обстановка гибели корабля на рейде и в такой окончательной форме действительно ужасна. Самое тяжелое, что теперь осталось и вероятно надолго, если не навсегда — это то, что действительных причин гибели корабля никто не знает и все сводится к одним предположениям. Самое лучшее было бы, если оказалось возможным установить злой умысел — по крайней мере, было бы ясно, что следует предвидеть, но этой уверенности нет, и никаких указаний на это не существует. Ваше пожелание относительно личного состава "Императрицы Марии" будет выполнено, но я позволю высказать свое мнение, что суд желателен был бы теперь же, т.к. впоследствии он потеряет значительную долю своего воспитательного значения...»

В своих воспоминаниях морской министр адмирал И. К. Григорович писал: «…Все должны идти под суд. Но т.к. под суд должен идти и командующий флотом, то я просил государя отложить оный до окончания войны, а теперь отрешить от командования судном командира корабля и не давать назна­чений тем офицерам, которые причастны к открывшимся беспорядкам на корабле..."

Однако мемуары писались гораздо позднее, когда Колчак был уже давно мертв. Адмирал Григорович был весьма неглупым человеком, а потому, думается, истинные причины заботы сильных мира сего о Колчаке после гибели линкора, так и не раскрыл. Но у нас есть его телеграммы командующему Черноморского флота.

Телеграмма И.К. Григоровича А.В. Колчаку № 12571 от 8 октября 1916 года: «С чувством глубокой скорби узнал вчера по приезде из Ставки о гибели корабля с большей частью его личного состава. Слова государя на Вашу телеграмму да поддержат Вас в этой тяжелой потере. Приму меры к скорейшему изготовлению третьего корабля. Да хранит Вас Господь. Григорович».

Из письма И.К. Григоровича А.В. Колчаку от 7 ноября 1916 года: «Дорогой Александр Васильевич. Вчера у меня был капитан I ранга Бубнов, из слов которого я узнал, что Вы близко принимаете к сердцу гибель корабля "Императ­рица Мария", что Вы считаете себя виновником в гибели корабля. Должен искренне и прямо Вам сказать, что никогда и ни у кого не было и мысли считать Вас ответственным за эту катастрофу. Не дело командующего флотом входить в детали службы отдельного корабля, у командующего флотом гораздо более ответственное дело, служба на корабле, его порядок — это дело командира... Еще раз, дорогой Александр Васильевич, будьте бодры, Вас высоко ценит флот. Вас любит государь и Вас знает вся Россия, и неудачи бывают всегда и со всеми, не следует принимать их близко к сердцу. С восторгом читал Ваши приказы — в них столько служебной правды и понимания службы. Крепко дружески жму Вашу руку. Ду­шевно Вас любящий И. Григорович».

В переписке должностных лиц относительно гибели «Императрицы Марии» поражает одно – все выше всякой меры жалеют «бедного» Колчака, и выказывают ему свое глубокое сочувствие. Это удивительно! Какова бы ни была причина гибели новейшего дредноута, но в любом случае это прямая вина командующего флотом, который должен нести за это персональную ответственность! К тому же «Мария» была еще и флагманским кораблем Колчака, на котором находился и он, и его походный штаб!

Здесь уместно вспомнить кадровые выводы после гибели в октябре 1955 года в Севастопольской бухте линейного корабля «Новороссийск» и шести сотен моряков. Тогда были сняты со своих должностей: Главнокомандующий ВМФ, командующий Черноморским флотом, член Военного совета – начальник политуправления флота, а командир эскадры, командир корабля и старший помощник командира изгнаны с флота, Таким образом, предельно строго наказана была вся вертикаль прямых начальников, ответственных за состояние дел на корабле. И это, заметим, было сделано в мирное время, когда действуют куда более щадящие законы к виновникам катастроф, чем в военное. Конечно, можно говорить о неком «тоталитаризме» советского режима, но это не более чем демагогия. Произошла страшная катастрофа, в результате которой погибла дорогостоящая военная техника и сотни людей, и за это должны по всей строгости закона отвечать конкретные должностные лица и, прежде всего, командующий флотом.

Можно представить, с каким бы треском сняли с должности предшественника Колчака на посту командующего Черноморским флотом адмирала Эбергарда, случись данная трагедия в бытность командования им флотом. Формально Эбергарда сняли с должности в 1916 году за то, что он не смог «поймать» германский линейный крейсер «Гебен», который, кстати, Колчак также не «поймал».

А чего стоит скандальное снятие с должности в 1911 году командующего Черноморским флотом заслуженного и всеми уважаемого вице-адмирала Бострема лишь за то, что линкоры «Пантелеймон» и «Евстафий», маневрируя вблизи отмели, коснулись днищем камней. При этом ни один человек не погиб, а оба корабля получили столь незначительные повреждения, что их устранили всего за сутки. И за это-то самое заурядное событие Бострем был с треском снят с должности! Разве можно, сравнить этот «инцидент» с взрывом «Императрицы Марии» и сотнями погибших на ней людей? Однако все дело в том, что Эбергард и Бострем были обычными адмиралами, а Колчак «необычным».

До сих пор история назначения Колчака на пост командующего Черноморским флотом в обход многих, куда более заслуженных адмиралов, покрыта мраком тайны. Предвзятое отношение к адмиралу Эбергарду, который вполне уверенно командовал вверенным ему флотом, и не имел никаких поражений, высших сфер империи, и его, практически ничем не обоснованная, отставка очень похожи на то, что старого адмирала преднамеренно убрали с пути, освобождая место для молодого выдвиженца - Колчака. Минуя целый ряд командных должностей, его сразу же после командования Минной дивизией ставят на Черноморский флот. Впрочем, еще более таинственна история назначения американцами и англичанами Колчака на должность верховного правителя России. Здесь Колчак тоже уникален. Если Корнилов, Деникин, Юденич и Миллер сами создавали свои армии и потом ними руководили, то Колчак прибыл уже на все готовое. Кто же мог назначить России ее верховного правителя? Вероятно, те, кто имел для этого и небывало огромную власть, и столь же огромные деньги… Кто мог убрать одного командующего флотом, чтобы на его место поставить другого, не имевшего на это никаких прав? Вероятно, те же…

Заметим, что одновременно с назначением на должность командующего, Колчак получил и чин вице-адмирала, случай для царской России беспрецедентный. Чин полного адмирала Колчак получит, уже, будучи верховным правителем. Заметим, что кроме него, никто из руководителей белого движения новых чинов во время Гражданской войны не получал. Ведь не было такого должностного лица, которое эти чины могло давать. С чьего же указания надел на себя Колчак погоны с тремя орлами? Объяснение, что адмиральский чин присвоили Колчаку его же омские министры – это не объяснение. Распоряжение о новом чине, судя по всему, пришло откуда-то свыше, из тех же таинственных международных сфер, которые и выдвинули его в правители.

Любопытно, что на момент назначения Колчака командующим Черноморским флотом, никаких особых флотоводческих подвигов за Колчаком не числилось! Да, Колчак был грамотным и достаточно талантливым моряком, но таких, как он, в российском флоте были десятки. Обычно историки приводят как пример флотоводческого таланта Колчака его командование корабельной ударной группы в составе трех эсминцев во время набега на германский конвой в Норчепингской бухте 13 июня 1916 года.

Норчепингская набеговая операция считается вершиной тактического искусства Колчака. Остановимся на ней поподробнее. Увы, при ближайшем рассмотрении этой операции Колчака, выясняется, что в ходе нее он действовал на редкость бездарно и безынициативно, упустив стопроцентный шанс уничтожить большой конвой противника. А превозносимое ревнителями адмирала Колчака уничтожение, якобы, германского вспомогательного крейсера «Германн», на самом деле явилось утоплением старого парохода-угольщика (постройки 1901 года, водоизмещением 2000 тонн, вооруженного 4 пушками, со скоростью 9 (!) узлов). «Германн» был обычным одноразовым судном-ловушкой (трюмы его были набиты пустыми бочками), предназначенным для отвлечения противника от конвоя, а вовсе не крейсером! Свою задачу старый угольщик, который никакой ценности абсолютно не представлял, полностью выполнил. Пока Колчак с тремя новейшими эсминцами «новиками» в течение часа палил по совершенно не нужному пароходу, весь конвой беспрепятственно скрылся в шведских шхерах. Не слишком украшает Колчака и отказ от спасения погибавших в волнах моряков «Германа».

Вот мнение об истинной роли Колчака в Норчепингской операции известного историка отечественного флота кандидата исторических наук Д.Ю. Козлова: «Существует точка зрения, согласно ко­торой отказ начальника минной дивизии от спасе­ния всех моряков «Германна» был связан с особенностями психотипа А.В. Колчака. Сослуживцы Александра Васильевича не раз обращали внима­ние на «совершенно неприличное состояние нер­вов» (А.А. Сакович), «бешеную вспыльчивость» (В.К. Пилкин), «болезненную издерганность», «взвинченность», «резкость, а подчас и грубость» (С.Н. Сомов) будущего верховного правителя, а также на его «жестокое обращение с командой» в бытность младшим офицером. Причем особая склонность А.В. Колчака к рукоприкладству вы­глядела аномальной даже в «доцусимском» флоте, где мордобой по отношению к нижним чинам не являлся чем-то из ряда вон выходящим. «С годами, продвигаясь по службе, Колчаку пришлось зани­мать посты, где уже не приходилось «брататься», но репутация жестокости прилипла в Колчаку... Из песни слова не выкинешь, и Колчак не поднял, по­сле потопления неприятеля, плававших и цепляв­шихся за его миноносец немцев. «Crime de guerre?» (Военное преступление? (франц.)) Правда, была опасность от подводных лодок, и надо было скорей уходить», - писал впоследствии контр-адмирал В.К. Пилкин.

Так или иначе, но из 86 человек экипажа герман­ского вооруженного парохода погибло 29. Осталь­ные были подобраны кораблями охранения и подо­шедшими шведскими судами. Заметим, что А.В. Колчак и его подчиненные окончательно удостове­рились в военном назначении «Германна» лишь по­сле того, как взяли в плен часть его команды. Поэ­тому говорить о «бое с германским вспомогатель­ным крейсером», конечно, не приходится…

Некоторые исследователи - возможно, не без оснований, - ищут причину провала набега на гер­манский конвой в тщеславии молодого адмирала, не желавшего делить лавры победителя с П.Л. Трухачевым (он был предшествен­ником Колчака в должности начальника мин­ной дивизии – В.Ш.). Как нам кажется, ближе к истине германский историк Э. фон Гагерн, приписавший удивительный успех лейтенанта Пликерта (командир германского конвоя – В.Ш.) и его подчиненных «недостатку боевого опыта» (!!?) у коман­дира русского корабельного отряда.

Вероятно, именно шаблонные и безынициатив­ные действия А.В. Колчака в ходе набеговой опера­ции 31 мая (13 июня) 1916 года дали основание его сослуживцу по оперативной части штаба Балтфлота А.А. Саковичу написать: «Колчак А.В. с задатка­ми военного человека, но... и в этом «но» все: он, прежде всего не оператор, не творец военной идеи, а только частный начальник-исполнитель».

Откуда же появились в нашей литературе дан­ные о потопленных 31 мая (13 июня) 1916 г. не­приятельских транспортах? Любопытно, что в оригинальных отечественных документах ника­ких упоминаний об уничтоженных грузовых судах нет. «Пароходы были обстреляны миноносцами, но успели уйти в шведские воды», - читаем в свод­ке сведений Морского штаба Верховного главно­командующего от 2 (15) июня 1916 года. «Я ... ночью напал на караван, рассеял его и потопил кон­воирующий его корабль», - свидетельствует сам А.В. Колчак. Сведения об уничтожении транс­портных судов (от двух до пяти) появились позд­нее и были заимствованы из шведской прессы. Эти данные, причем с соответствующей оговоркой, и были приведены в первом отечественном развёр­нутом исследовании опыта войны 1914-1918 годов на море - коллективном труде «Флот в первой мировой войне», увидевшем свет в 1964 году...

К сожалению, лишь немногие историки, вынося суждения о потерях противника, взяли на себя труд принять во внимание двусторонние данные и, как следствие, демонстрируют более взвешенный взгляд на результаты набеговых действий легких сил Балтийского флота на германские коммуника­ции в кампании 1916 года. Например, профессор Н.Б. Павлович в своем классическом труде «Разви­тие тактики военно-морского флота» ограничился корректным замечанием о «положительных ре­зультатах» этих операций, достигнутых, несмотря на «серьезные просчеты в боевом управлении».

Не многого достиг Колчак и, будучи командующим Черноморским флотом. При полном превосходстве в силах, он так и не смог «поймать» германо-турецкий линейный крейсер «Гебен». Закупоривание Босфора бесчисленными минами тоже оценивается не однозначно. Дело в том, что верховное командование готовило на 1917 год грандиозную десантную операцию на Босфор и Константинополь. И в случае ее проведения, минные поля Колчака стали бы серьезным препятствием десантным силам. Об этом не раз открыто заявлял начальник минной дивизии Черноморского флота контр-адмирал Саблин, ставший из-за этого личным врагом Колчака.

Назначение Колчака командующим флотом до сих пор покрыто тайной. Известно лишь о его неких тайных встречах с Родзянко и другими верховными российскими масонами. Поговаривают и об его «особых» отношениях с Распутиным. Как бы то ни было, но в назначении Колчака были заинтересованы люди, причастные к февральскому перевороту 1917 года и многим другим темным делам в истории России. На молодого и самолюбивого вице-адмирала они имели серьезные виды. Вспомним еще раз характеристику Колчака, данную его сослуживцем А.А. Саковичем: «…Не творец …, а только… исполнитель». Всемирному масонству, как раз и был «не творец, а исполнитель», с помощью которого можно было бы наложить лапу на растерзанную Россию.

Именно поэтому бездарная потеря мощнейшего корабля флота не была поставлена Колчаку в вину. Наоборот, он был, как бы даже «потерпевшим» и все начальники, словно по какой-то, негласной команде, оказывали ему возможную поддержку и демонстрировали свою лояльность и сострадание.

Выражу свою точку зрения. На мой взгляд, вице-адмирала Колчака с какого-то момента (скорее всего с предвоенных лет) вели вверх по служебной лестнице некие могущественные международные темные силы. Именно эти силы, которые впоследствии поставят Колчака верховным правителем России, судя по всему, и не позволили в 1916 году никому (возможно, даже и императору) тронуть своего выдвиженца после гибели линкора. У всемирного масонства были свои серьезные виды на Колчака в будущем (что в последствии они наглядно и продемонстрировали), а пока, до поры до времени, они оберегали вице-адмирала от всех неприятностей.

Вопросы о «Императрицы Марии» задавали Колчаку после его ареста в Иркутске на заседание чрезвычайной следственной комиссии 24-го января 1920 года.

Колчак: Прошлый раз, когда я говорил о Черном море, я упустил одно событие, которое, может быть, представляет некоторый интерес. Затем, когда вы спросили, с кем из великих князей, я виделся, я упустил из виду одну подробность. Одно из событий, это был взрыв, происшедший 7-го ноября на дредноуте «Мария». Что касается свидания с великими князьями, я упустил из виду, что виделся с Николаем Николаевичем, который был тогда главнокомандующим, в Барановичах, куда я ездил из Балтийского моря. Затем я виделся с ним перед революцией в Батуме.

Следователь Алексеевский: Что касается взрыва, то было бы важно, чтобы вы сказали, чему вы после расследования приписывали взрыв и последовавшую гибель броненосца.

Колчак: Насколько следствие могло выяснить, насколько это было ясно из всей обстановки, я считал, что злого умысла здесь не было. Подобных взрывов произошел целый ряд и за границей во время войны - в Италии, Германии, Англии. Я приписывал это тем совершенно непредусмотренным процессам в массах новых порохов, которые заготовлялись во время войны. В мирное время эта пороха изготовлялись не в таких количествах, поэтому была более тщательная выделка их на заводах. Во время войны, во время усиленной работы на заводах, когда вырабатывались громадные количества пороха, не было достаточного технического контроля, и в нем появлялись процессы саморазложения, которые могли вызвать взрыв. Другой причиной могла явиться какая-нибудь неосторожность, которой, впрочем, не предполагаю. Во всяком случае, никаких данных, что это был злой умысел, не было.

Разумеется, нелепо даже предположить, что Колчак имел какое-то отношение к гибели «Императрицы Марии». Однако, в связи с тем, что мы уже знаем о нем, невольно возникает вопрос: а мог ли Колчак через своих могущественных покровителей знать истинную причину гибели «Императрицы Марии»? Ответа на этот вопрос у нас нет и, наверное, никогда не будет. Если адмирал Колчак, что и знал, то эти знания он навсегда унес с собой в могилу.

**ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ**

История гибели линейного корабля «Императрица Мария» была и продолжает до настоящего дня оставаться одной из самых больших тайн в истории отечественного военно-морского флота. Каждое поколение россиян будет снова и снова пытаться ответить на вопрос: почему взорвался сильнейший корабль Черноморского флота и не находить однозначного ответа.

В музее Черноморского флота хранится немой свидетель трагедии – корабельный колокол «Императрицы Марии». На его краях славянской вязью выре­зана надпись: «Сей колокол изготовлен в 1908 году в г. Тюмени на заводе Петра Ивановича Силаева и его сыновей. Весит 6 пудов и 28 фунтов».

При взрыве колокол тоже по­страдал, и сегодня на нем видны трещины. Но служители музея говорят, что его звук, по-прежнему, очень громок и чист. А еще говорят, что по ночам, когда в музее никого нет, колокол «Императрицы Марии» тихо звенит, и звон этот напоминает человеческий стон…

Когда-то моряк и писатель Джозеф Конрад сказал: «Море никогда не меняется, и его дела, несмотря на людскую болтовню, окутаны тайной» Тайна «Императрицы Марии», по-видимому, так и останется навсегда одной из тех многочисленных загадок, которые навсегда сокрыло от человека море. И все же, все же, все же…