

УДК 94(47)

DOI: 10.29039/2413-1741-2024-10-3-104-116

**ТРАЛЬЩИК Т.252 «ОЛЬГА» ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА
В 1916–1918 ГГ. (ПО ДАННЫМ РУССКИХ ДОКУМЕНТОВ
ИЗ НЕМЕЦКОГО АРХИВА)**

Павленко А. П.

*Российский государственный профессионально-педагогический университет
г. Екатеринбург, Российская Федерация
E-mail: pavlenko-09@yandex.ru*

Воссоздана служба тральщика Т.252 (Т.352) «Ольга» на Черном море в период Первой мировой войны, революционных событий 1917 г. и в начале иностранной интервенции в 1918 г. В основу публикации положены вахтенные журналы тральщика. В 1918 г. эти документы были захвачены немцами и в настоящее время хранятся в военно-историческом отделении Федерального архива Германии. Статья описывает ход работ по переоборудованию мобилизованного парохода «Ольга» в тральщик. Благодаря вахтенным журналам выстроена хронология службы корабля, выполнение им контрольных тралений, транспортных перевозок, несение сторожевой службы, установка знаков навигационного обеспечения и др. Описываются события Революции 1917 г., в которых участвовал экипаж корабля. Рассматривается ход и результаты выборов командного состава тральщика в декабре 1917 г. Прослеживается постепенное падение боеспособности. Служба корабля в русском флоте завершается тем, что в апреле 1918 г. «Ольга» была захвачена немецкой подводной лодкой UC-23.

Ключевые слова: Черноморский флот, Первая мировая война, Революция 1917 г., Бригада траления, иностранная интервенция

Кораблям Черноморского флота начала XX в. посвящен целый ряд исследований. Прежде всего, внимание авторов привлекают крупные корабли, оставившие заметный след в истории. В советское время Р. М. Мельников создал монографии, посвященные броненосцу «Князь Потёмкин-Таврический» [10], крейсеру «Очаков» [11]; истории яхты-крейсера «Алмаз» на войне и в революциях посвящена работа В. Г. Коновалова [6]. Ряд трудов посвящен линейным кораблям: печально известному своей гибелью дредноуту «Императрица Мария» [3], линкорам (эскадренным броненосцам) «Евстафий» и «Иоанн Златоуст» [8], «Ростислав» [12], «Три Святителя» [21], трехбашенным броненосцам типа «Екатерина II» [1] и т.д. Создана солидная монография об эсминцах типа «Новик», служивших на Черном море [5]. В то же время история небольших кораблей и целых соединений Черноморского флота еще нуждается в своем изучении. Прежде всего, это касается минно-тральных кораблей, вспомогательных крейсеров, транспортной флотилии и т.д.

Данная статья посвящена службе тральщика Т.252 (Т.352) «Ольга». Особый интерес исследованию придает тот факт, что базируется оно на документах, ставших в 1918 г. немецкими трофеями и надолго исчезнувшими из поля внимания

отечественных историков. Четыре тома вахтенного журнала русского тральщика хранятся в военно-историческом отделении федерального архива Германии (город Фрайбург) [24–27]. В ходе архивной революции документы были оцифрованы и выложены на официальном сайте архива. Вахтенные журналы охватывают 1916–1918 гг. – период службы «Ольги» в качестве тральщика.

Можно выдвинуть две версии того, как эти вахтенные журналы попали в немецкий архив. Основная версия: корабль был захвачен немцами в море в апреле 1918 г., и вместе с «Ольгой» их трофеями стал комплект журналов за 1916–1918 гг. Стоит отметить, что правила ведения вахтенного журнала предписывали: «Во время войны все заполненные книги журналов сдаются при первой возможности» [24, fol. 3(v)]. Но можно предположить, что в условиях войны и революции правило это могло не соблюдаться, особенно на небольшом вспомогательном корабле.

Вторая версия будет актуальной в том случае, если вахтенные журналы Т.252 (Т.352) все-таки были сданы на берег. Немцы, заняв в 1918 г. русские порты в Северном Причерноморье (в т.ч. Севастополь, где был архив Черноморского флота и текущее флотское делопроизводство), в качестве трофеев вывезли некоторые документы. Почему же вахтенный журнал маленького тральщика «Ольга» мог заинтересовать германскую сторону? В 1914 г. на Черном море русскими был реквизирован большой немецкий пароход «Ольга» (10 тыс. т водоизмещения). Бывшая «Ольга» стала транспортом № 64 «Сухум» Черноморского флота [7, с. 220–221]. Еще в марте 1918 г. немцы старались установить местонахождение своих бывших кораблей, ставших трофеями русского флота, очевидно рассчитывая вернуть их. В их числе указывается и «Ольга» (которая тогда называлась «Сухум»), стоявшая в Мариуполе [23, fol. 143]. В мае 1918 г. этот транспорт вернулся в руки Германии [7, с. 221]. Можно предположить, что немцы постарались изъять документы, относящиеся к службе своих кораблей в русском флоте. В ходе этого они и могли забрать журналы тральщика, имевшего такое же название, что и немецкий пароход.

Судовой вахтенный журнал является одним из основных корабельных документов, в который вносится основная информация об обстоятельствах плавания, стоянки, судовой жизни. Ведение этого документа подчинялось строгим установленным правилам, которые были включены в каждый том журнала. Тральщик Т.252 являлся судном малого водоизмещения, поэтому для него распространялись правила ведения вахтенного журнала для миноносцев.

Каждая книга журнала насчитывала 100 листов установленной формы. Страницы нумеровались и прошнуровывались, шнуровка скреплялась сургучной печатью (в рассматриваемом случае ее поставила Севастопольская портовая контора). Вахтенные журналы велись под непосредственным наблюдением командира, на якоре – дежурным, на ходу – одним из офицеров по усмотрению командира [24, fol. 2].

В вахтенный журнал предписывалось записывать случаи судовой жизни и обстоятельств походов, которые имеют для корабля значение и дадут возможность подробно проследить ход плаваний и деятельности экипажа. В военное время в

журнал полагалось вносить, по возможности, все сведения, имеющие боевое или историческое значение.

Помимо обстоятельств плавания, в журнал предписывалось заносить:

1. Изменения рода плавания корабля (переход из кампании в резерв, перевод из одного отряда в другой и т.д.);
2. Случаи повседневной жизни;
3. Учения и работы на борту;
4. Повреждения и аварии;
5. Приемка или выгрузка угля, припасов, материалов;
6. Углубление штевней (после приемки грузов и т.д.);
7. Посещение корабля официальными лицами;
8. Богослужения;
9. Заседание корабельного суда;
10. Сведения о личном составе (ранения и увечья, падение в воду, случаи смерти, увольнение на берег, нетчики, прибытие и отбытие офицеров, нижних чинов, пассажиров, мастеровых);
11. Чтение уставов и приказов;
12. Сигналы и т.д. [24, fol. 3(v)–5].

Товарный пароход «Ольга» (б. «Томск») был построен в 1880 г. в Англии на судостроительном заводе «Митчела и Ко» в Ньюкасле. В 1914 г. его владельцами были С. и В. Таванкоти, П. Камба, К. Монополи, Н. Поляков, порт приписки – Ростов-на-Дону. Это было небольшое судно, имевшее железный корпус длиной 56,4 м, шириной 8,75 м, одну палубу, две мачты и полную вместимость всего 327 брт. Максимальная грузоподъемность «Ольги» составляла 491 т (29950 пудов), корабль мог перевозить до 300 пассажиров третьего класса. Две паровые машины общей мощностью 350 индикаторных л.с., вращавших два винта, позволяли «Ольге» достигать невысокой скорости 7 узлов. Маленькая осадка корпуса (без груза – 1,2 м, в полном грузу – 2,1 м) делала корабль пригодным для использования в качестве тральщика [20, с. 44–45].

Для борьбы с минной опасностью в годы Первой мировой на Черном море создается Бригада траления. В апреле 1916 г. Черноморский флот имел 7 дивизионов тральщиков (68 мобилизованных судов торгового флота). Пять дивизионов весной 1916 г. базировались на Севастополь, по одному – на Керчь и Одессу. Тральщики из Одессы обеспечивали противоминную оборону северо-западной части Черного моря. Это в основном сводилось к тралению входных и прибрежных фарватеров, а также 100-мильного фарватера от Бугаза до Тендры [22, с. 506, 507].

К концу 1917 г. в составе Черноморского флота было 10 дивизионов тральщиков, включавших 74 корабля и 11 катеров [17, л. 122–125]. 5-й и 8-й дивизионы имели базой Одессу. В состав 5-го дивизиона и входил Т.252 (Т.352) «Ольга». Об этом корабле в справочниках по русскому военному флоту содержатся крайне скудные сведения. В справочнике С. П. Моисеева – лишь краткое упоминание без указания характеристик корабля [13, с. 456–457], а в справочнике

С. С. Бережного он просто отсутствует [7]. Осенью 1917 г. «Ольга» сменила обозначение с Т.252 на Т.352. Стоит отметить, что в расписании флота в конце 1917 г. этот тральщик обозначен как Т.351 [17, л. 123]. Предполагаем, что в этом случае речь может идти о неточности, допущенной составителями документа.

Т.252 «Ольга» 17 июля 1916 г. подняла Андреевский флаг [24, fol. 8]. Однако подъем военно-морского флага еще не означал превращение товарного парохода в полноценный тральщик. Два месяца, с середины июля по середину сентября 1916 г. вахтенный журнал фиксирует ход ремонта и переоборудования корабля, стоявшего в Севастополе. Работы включали:

1. Установку артиллерийского орудия и укрепление палубы под фундаментом пушки;
2. Оборудование помещения для размещения военной команды;
3. Докование с очисткой, мелким ремонтом и покраской подводной части корпуса корабля;
4. Замену негодных заклепок в подводной и надводной части корпуса;
5. Установку клюза для трала;
6. Укрепление палубы, дымовой трубы, горловин угольных ям;
7. Покраску помещений, бортов, надстроек;
8. Монтаж парового отопления в помещениях экипажа;
9. Установку двух цистерн для питьевой воды и др. работы [24, fol. 8(v)–40].

19 сентября корабль снялся со швартовых от мастерских по ремонту судов. 21 сентября на корабль прибыл назначенный командующим прапорщик по морской части Евгений Павлович Носуленко (род. 13 дек. 1880 г., произведен в чин 20 сент. 1912 г.) [15, с. 857; 24, fol. 41]. Экипаж мобилизованного судна был смешанного состава, включал вольнонаемную и военную команды. На корабле был и офицер в должности командующего, и капитан из вольнонаемной команды.

2 октября Т.252 вышел из Севастополя в Одессу [24, fol. 46(v)], ставшей на долгое время основным местом его базирования. Корабль был включен в 5-й дивизион тральщиков. 9 октября Т.252 вышел на первое траление в паре с тральщиком Т.282 (использовался трал Шульца, требовавший буксировки его двумя кораблями). В журнале запись о первой операции тральщика выглядит следующим образом:

- «5:15. Снялись с якоря.
6:00. Выпущен трал Шульца, длина буксира 50 саж[еней], длина оттяжки 3 с[ажени]. Следуем за начальником 8-го отделения.
6:17. Брошена первая вежа.
6:30. Брошена вторая вежа.
6:45. Брошена третья вежа.
7:00. Брошена четвертая вежа. Остальные три вежи поставлены на 1 милю друг от друга.
8:15. Выбран трал. Не оказалось 1 буя с грузом.
8:50. Приказано идти обратно и забрать поставленные вежи.
10:30. Вежи поставленные убраны.

11:00. Выпущен трал Шульца. Идем с Т.282.

15:30. Лопнул трал.

15:45. Выбран трал. Изогнуты 3 кошки.

16:45. Вошли в порт.

17:10. Отшвартовались кормой к угольной гавани» [24, fol. 50].

11 октября тральщик доставил 200 солдат из Одессы в Очаков [24, fol. 51]. При возвращении на базу 12 октября в 13:10 недалеко от берега, напротив деревни Григорьевка, в пяти милях от берега экипаж корабля обнаружил и обстрелял неприятельскую подводную лодку, выпустив по ней 4 снаряда. Через полчаса произошел еще один контакт с субмариной, которая была повторно обстреляна 12 снарядами. Лодка якобы лавировала и через 20 минут скрылась из виду [24, fol. 51(v)]. В это время в море к северо-востоку от о. Фидоносы (Змеиный) находилась немецкая подлодка UB-42 (поход продолжался с 10 по 15 октября 1916 г.). Теоретически, Т.252 мог бы встретиться именно с ней, но в ходе похода UB-42 «никаких кораблей не было замечено». Согласно схеме позиции, близко к берегу субмарина не подходила [9, с. 379–380]. Перед нами классический ложный контакт с подлодкой.

В донесении командования Черноморским флотом о боевых действиях с 1 по 15 октября 1916 г. есть следующая запись: «Неприятельские подводные лодки были замечены несколько раз в разных частях моря, но каждый раз ничем не проявляли свое присутствие. Выходившие на поиск миноносцы и катера и вылетавшие гидро[самолеты] подводных лодок не видели» [16, л. 104].

Более того, в том районе вскоре вновь якобы обнаружили неприятельскую субмарину. Командование с явным скепсисом писало об этом. 15 октября «с берега у деревни Григорьевка, что около Одессы, будто бы видели неприятельскую подводную лодку. Об этом было сообщено начальнику обороны северо-западной части Черного моря, который закрыл движение транспортов в этом районе. Так как тралению фарватеров мешал шторм, то движение не возобновлялось в течение четырех дней. Однако подводную лодку больше никто не видел, заграждение не было обнаружено и движение транспортов восстановили. Присутствие неприятельской подводной лодки в указанном районе маловероятно, так как мористее находится наше минное заграждение» [16, л. 135–136]. Немецкая подводная лодка UB-42 именно в этот день вернулась на базу, и находиться в указанном районе просто не могла.

На протяжении октября–ноября 1916 г. Т.252 главным образом служил как брандвахтенное судно, охранявшее боновые заграждения на входе в Одессу. В октябре корабль еще дважды выходил на траление подходов к Одессе (13 и 14 числа) [24, fol. 52(v)–53]. 15 октября в командование Т.252 вступил прапорщик по морской части Евгений Евтихиевич Китран (род. 11 дек. 1891 г., произведен в чин 24 дек. 1914 г.) [15, с. 873; 24, fol. 53(v)]. 31 октября 1916 г. машина корабля была осмотрена технико-хозяйственной комиссией, обнаружившей неисправность: трещину по окружности фланца у опорного вала левой машины [24, fol. 61(v)].

Тральщик продолжил несение службы. По-прежнему он выполнял функцию брандвахты. С ноября корабль стал активнее привлекаться к контрольному тралению. 11 и 14–17 ноября, 4–5 декабря 1916 г. Т.252 совместно с другими кораблями тралил подходы к Одессе. Тральщики Т.252 и Т.253, работая с тралом парой 15 ноября, встретили плавучую мину, уничтоженную огнем экипажа Т.253. В этот день по безопасному фарватеру вышли в море эсминцы «Заветный», «Зоркий» и семь транспортов: № 52 «Артемиссия», № 40 «Мария», № 32 «Инженер Авданов», № 10 «Белороссия», № 25 «Евфрат», № 153 «Турн Северин», № 76 «Царь Михаил Федорович». Благодаря 17 ноября тральным работам был обеспечен вывод в море эсминцев «Лейтенант Шестаков», «Заветный» и четырех транспортов: № 6 «Афон», № 37 «Лазарев», № 88 «Принцип», № 119 «Николай» [24, fol. 67, 68(v)–70, 78(v)–79; 18, л. 8–9].

С 16 декабря 1916 г. по 4 января 1917 г., с перерывами, Т.252 использовался как водолазное судно. Корабль встал на якорь около затонувшей угольной баржи, лежащей на дне около волнолома на входе в порт Одессы. Группа водолазов активно поднимала с затонувшей баржи уголь, который принимал на борт Т.252 [24, fol. 84–88, 90(v)–94(v)]. Конечно, можно задать вопрос о целесообразности такого способа подъема затонувшего топлива. Но за шесть неполных рабочих дней с 16 по 21 декабря Т.252 сдал на берег 1474 пуда (24,2 т) поднятого с морского дна угля [24, fol. 86, 87]. Типичный день 20 декабря с работами по подъему угля выглядел следующим образом:

- «7:45. Водолаз Шепель спустился в воду доставать уголь.
- 11:00. Водолаз Шепель вышел из воды, достав десять ящиков угля.
- 13:10. Водолаз Романенко спустился в воду доставать уголь.
- 16:15. Водолаз Романенко вышел из воды, достав десять ящиков угля.
- 16:30. Работы окончены» [24, fol. 86(v)].

Вскоре после завершения подъема угля решился вопрос о ремонте машины. 23 января 1917 г. Т.252 на буксире пошел на ремонт на Новороссийский механический и чугунолитейный завод Беллино-Фендерих в Одессе [25, fol. 11].

Начало революции Т.252 встретил, находясь на ремонте. Революционные события в вахтенном журнале первое время не были отражены. В начале марта 1917 г. идут записи о ремонте машин заводскими рабочими, о выполнении командой судовых работ. 2 марта 1917 г. командующий Черноморским флотом вице-адмирал А. В. Колчак сообщил в приказах по флоту №№ 771, 788, 789 о происходящих в стране революционных событиях; 4 марта – приказами №№ 802 и 803 объявил манифест об отречении Николая II и манифест об отказе от власти Михаила Александровича. Всего в течение марта 1917 г. вышло два десятка подобных приказов А. В. Колчака, в которых он объявлял подчиненным о политических переменах, декларациях и распоряжениях Временного правительства и т.п. [14]. В тексте таких приказов нередко специально указывалось, что их необходимо «прочитать при собраниях команд на кораблях, в ротах, сотнях и батареях...». Согласно правилам ведения вахтенного журнала: «Всё читаемое на корабле при собрании команды вносится в журнал своим заглавием. Например: 12

часов 40 минут команде прочитано из Морского Устава ст.ст. 812–823. В 20 часов 10 минут команде прочитан приказ начальника отряда от 5-го января за № 11» [24, fol. 5]. То есть в вахтенном журнале Т.252 не были сделаны положенные записи о происходящих событиях, хотя бы в форме сведений об информировании команды.

Первое упоминание в журнале о масштабных политических событиях в стране – запись в воскресенье 12 марта 1917 г.: «17 часов. Команда приняла присягу на верность Временному правительству» [25, fol. 35]. В главной базе – Севастополе – приведение основных сил флота к присяге состоялось 19 марта 1917 г., однако экипажи в Одессе сделали это на неделю раньше.

Стоит отметить, что в журнале нет записей о формировании на борту «Ольги» судового комитета, участии в выборах депутатов в дивизионный комитет, Одесские советы депутатов и т.д. Нет упоминания и о голосовании за кандидатов в Учредительное собрание (выборы проходили на Черноморском флоте с 1 по 14 ноября 1917 г.).

18 марта 1917 г. в должность командующего кораблем вступил прапорщик по морской части Петр Михайлович Фемелиди (род. 26 апр. 1876 г., произведен в чин 7 марта 1916 г.) [15, с. 902; 25, fol. 38]. 10 апреля, по завершению ремонта, тральщик отошел от стенки завода [25, fol. 49]. Началась погрузка балласта и угля. Для выполнения ряда погрузочных работ на военном корабле в Одесском порту использовались рабочие-военнопленные [25, fol. 51(v)–54]. Масштабная мобилизация в России в годы Первой мировой войны сократила количество рабочих рук, нехватку которых компенсировали в том числе за счет пленных.

18 апреля 1917 г. в вахтенном журнале была сделана запись: «Стояли у угольной пристани. Праздновали в честь Свободной России 1-е мая» [25, fol. 53(v)]. Похоже, что ведущий журнал помощник капитана С. Руденко еще не разобрался в правильном названии и сути нового праздника. Кроме того, обратим внимание на тот факт, что Первомай в революционной России в 1917 г. отмечали по грегорианскому календарю, в один день с трудящимися других стран, в то же время страна еще жила по юлианскому календарю.

На Первомай в Одессе состоялась большая демонстрация. Один из руководителей Одесского совета рабочих депутатов моряк большевик Г. П. Ачканов¹ оставил в мемуарах достаточно подробное описание этого праздника. В городе предварительно были намечены сборные пункты и установлено время выхода демонстрантов. Моряки собирались на Таможенной площади, причем пришли не только нижние чины, но и штаб Транспортной флотилии во главе с начальником соединения вице-адмиралом А. А. Хоменко (офицеры показательно демонстрировали свою лояльность). Морская колонна «больше всего обращала на себя внимание не только своей организованностью, но и красотой». Праздничные шествия продолжались с 9 часов утра до 6-ти вечера. Демонстранты направлялись по установленным для каждого района города маршрутам на Думскую площадь

¹ Григорий Павлович Ачканов (1887–1937) весной 1917 г. был старшим механиком транспорта № 154 «Добруджа» Транспортной флотилии Черноморского флота [18, л. 116].

Одессы. Мемуарист оценивал общее количество участников праздника до 300 тыс. чел., включая не только жителей города, но и военнослужащих, а также крестьян пригородных сел [2, с. 6–7].

21 апреля 1917 г. у тральщика был первый ходовой день после завершения ремонта [25, fol. 56]. 25 апреля на фарватере у Одессы Т.252 провел свое первое траление в 1917 г. Утром, в начале операции, он встретил две плавающие мины (об их уничтожении нет упоминания). В 3 часа дня экипаж винтовочным огнем уничтожил одну плавающую мину, израсходовав на нее 88 патронов [25, fol. 58]. Эта была единственная в 1917 г. встреча с минами для этого корабля.

По прямому назначению тральщик Т.252 в конце апреля – июне 1917 г. использовался неактивно. За эти месяцы всего пять раз он выходил в море с тралом у Одессы [25, fol. 58, 60, 68(v), 69(v), 88]. В то же время «Ольга» использовалась для навигационного обеспечения судоходства (ставила бакены и вехи) и в качестве транспортного судна. В течение июня–июля корабль совершил рейсы из Скадовска, Николаева, Херсона, перевозя в Одессу пшеничную и житную муку, ячмень, овес, пшеницу, рис [25, fol. 79, 82, 82(v), 92, 98(v), 99].

Одесса была крупным центром по перевозкам продовольствия. В 1917 г., вследствие подготовки Босфорской десантной операции, часть пароходов Транспортной флотилии была отвлечена от транспортных перевозок [22, с. 549]. Но продовольственные сложности в стране заставили привлечь к перевозкам не только транспорты, но и другие суда. В их числе был и тральщик Т.252, в мирной жизни – товарный пароход. 6 июня в порту Скадовск Т.252 принял на борт 9236 пудов (151,47 т) ячменя и 4299 пудов (70,5 т) овса в мешках [25, fol. 79]. 9 июня в Одессе тральщик выгрузил зерно. При этом произошел небольшой, но весьма неприятный инцидент, отраженный в журнале: «Упущен в воду ключ от кассы» [25, fol. 80(v)]. Во время второго рейса 12–13 июня в Скадовске на «Ольгу» были загружены мешки с мукой: 3120 пудов (51,17 т) житной и 7800 пудов (127,92 т) пшеничной, а также 3508 пудов (57,53 т) озимой пшеницы [25, fol. 82(v)]. Всего Черноморским флотом в течение июня в Одессу было доставлено 64426,5 т продовольственных грузов [19, л. 98]. На долю небольшой по грузоподъемности «Ольги», сделавшей два транспортных рейса, пришлось всего 0,7% от общего объема. 1 июля Т.252 загрузился в Николаеве мукой и рисом (в источнике пропущены данные о массе груза), 12–13 июля в Херсоне на тральщик погрузили 10695 пудов (175,34 т) пшеничной муки и 3728 пудов (61,14 т) ржаной муки [25, fol. 92, 99]. Всего в Одессу по морю в июле 1917 г. прибыло 31818,9 т продовольствия [19, л. 110].

Течение повседневной судовой жизни тральщика прерывалось событиями, связанными с революцией. 7 мая, при стоянке в Одессе, в журнале сделана запись: «военная и вольнонаемная команда, кроме вахтенных, пошли встречать расстрелянного в 1905 г. П. Шмидта и его трех друзей» [25, fol. 64]. В 1917 г. быстро формируется культ погибших участников революционных движений. Исполкомом Севастопольского совета была создана специальная комиссия для поиска на о. Березань места захоронения казненных руководителей Севастопольского восстания 1905 г. В итоге удалось обнаружить могилу и

эксгумировать останки лейтенанта П. П. Шмидта, кондуктора С. П. Частника, матросов Н. Г. Антоненко и А. И. Гладкова. Гробы с останками революционеров на борту вспомогательного крейсера «Принчипесса Мария» были доставлены сначала в Очаков, а потом в Одессу. Были организованы процессии, фактически превратившиеся в демонстрации – гробы в сопровождении массы людей были пронесены по Очакову и Одессе. 8 мая в Севастополе состоялось торжественное перезахоронение четверых революционеров в Покровском соборе [4, с. 29–30].

16 июля 1917 г. корабль ушел из Одессы в Измаил. Перед этим с вахты дезертировал матрос 2 ст. Епифанов, забрав с собой оружие – револьвер с патронами [27, fol. 8]. Перейдя в порт Сулин корабль приступил к регулярному выполнению своей основной деятельности. С 31 июля по 1 сентября Т.252 в течение восемнадцати дней выполнял контрольные траления на подходах к Сулину. Тральные работы велись как в одиночку, так и совместно с другими тральщиками (Т.211, Т.222, Т.230, Т.232, Т.238). Использовались тралы Шульца и змейковый. Мин на фарватере Т.252 не обнаружил, но на корабле не обошлось без происшествия. 14 августа взрывом подрывного патрона был ранен в кисть руки минер Иван Благодарный [27, fol. 23]. 16 августа корабль намотал трос на левый винт, потратив следующий день на его очистку водолазами. 29 августа, совершив переход к о. Фидониси (Змеиный) для буксировки дубка¹ с мясом, в 14 часов с тральщика обстреляли подозрительный предмет винтовочным огнем, потратив 50 патронов японского образца (очевидно, стреляли из винтовок «Арикаса»). Тральные работы прерывались погрузкой угля, судовыми работами, доставкой продовольствия на маяк и воскресеньями – по случаю праздников (воскресных выходных) траление не велось. Это весьма интересный факт, характеризующий расслабленность моряков – поставили войну на паузу по случаю воскресенья [27, fol. 16–32].

Перейдя в порт Вилково, с 6 сентября по 3 октября 1917 г. Т.252 еще десять раз выходил на контрольное траление, как в одиночку, так и совместно с Т.295, Т.293, Т.292, Т.291. Происшествий при боевом тралении не было [27, fol. 34(v)–48]. 22 сентября в записи есть следующая фраза: «8:00. Подняли стеньговые красные флаги по случаю объявления республики» [27, fol. 42(v)]. 1 сентября 1917 г. Временное правительство, после корниловского мятежа, провозгласило Россию республикой. Спустя три недели это событие и отпраздновали на борту «Ольги».

Совершив переход 6–7 октября, корабль вернулся в Одессу [27, fol. 49(v)–50]. Больше на боевые операции он не выходил. Последующие события показывают нарастающую дезорганизацию деятельности Черноморского флота. 23 октября тральщик вышел в Днестровский лиман и отшвартовался у маяка, для которого он доставил уголь. Две недели корабль простоял на якоре у маяка в ожидании распоряжения о выгрузке угля.

В ноябре тральщик занимался навигационным обеспечением, ставил вехи на фарватерах. В декабре – стоял в Одесском порту. Обращает на себя внимание тот

¹ Дубок – малое парусно-гребное судно, для рыболовства или транспортировки грузов.

факт, что в этом месяце в вахтенном журнале исчезли записи о том, что на корабле ведутся повседневные судовые работы. В этом же месяце по инициативе экипажа произошла смена капитана корабля.

16 декабря общее собрание команды провело выборы командного состава и судовых специалистов. Капитан тральщика С. И. Силаев сделал в журнале запись: «Старший помощник Маяцкий командой и администрацией был выбран капитаном. Мне, капитану тральщика, предложено было остаться старшим помощником, на что я согласиться не мог и попросил общее собрание уволить меня от занимаемой должности. 2-го помощника капитана, как не выбранного ни на одну из незанятых должностей, постановлено было списать в Союз моряков торгового флота. Постановление общего собрания было объявлено 2-му помощнику Шульге на общем собрании. 2-го механика Хренкина избрали машинистом, на место 2-го механика – кочегара Ларина. Боцман Мащенко был переведен на должность рулевого, рулевой Косынка – на место боцмана. Подчиняясь постановлению общего собрания, фактически исполнение обязанностей вверенного мне тральщика прекратил. К сдаче корабля не приступал» [27, fol. 85–85(v)].

17 декабря выборы администрации корабля были отменены. От комиссара 5-го и 8-го дивизионов тральщиков была получена служебная записка, что избранию подлежат только командиры кораблей, но не чины администрации торгового флота. На этом основании гражданские специалисты из вольнонаемной команды вернулись к исполнению прежних обязанностей [27, fol. 86].

19 декабря капитан Степан Илларионович Силаев отбыл в отпуск [27, fol. 87]. Скорее всего, понимая, что над ним «сгущаются тучи», он под благовидным предлогом покинул борт корабля. 24 декабря вновь состоялось общее собрание команды. В вахтенном журнале сделана запись: «За грубое отношение капитана Степана Силаева и за монархические наклонности, общее собрание постановило уволить такового со службы и просить дивизионный комитет в утверждении старшего пом[ощника] к[апитана] Маяцкого в должности капитана. 2-го пом[ощника] мех[аника] Д. Хренкина общее собрание постановило уволить с тральщика за грубое отношение и ввиду обострившихся отношений со старшим механиком и на его место просить Дивиз[ионный] ком[итет] о назначении нового...» [27, fol. 89(v)]. Стоит отметить, что в дальнейших записях в вахтенном журнале Аполлинарий Андреевич Маяцкий указан как помощник капитана. В выборную должность капитана корабля он официально так и не вступал до своего утверждения 20 марта 1918 г. дивизионным комитетом 5-го дивизиона тральщиков, когда распоряжением комитета его назначили капитаном [26, fol. 33(v)].

2-го механика Д. Хренкина 13 января 1918 г. уволили в отпуск на 35 суток, из которого он на тральщик уже не вернулся. 1 апреля 1918 г. Д. Хренкин был окончательно уволен с корабля (формальное основание: опоздание из отпуска на 34 дня) [27, fol. 99(v); 26, fol. 39]. Здесь мы сталкиваемся с распространенным в 1917 г. явлением, когда представителя комсостава, у которого с матросами был конфликт, под разным предлогом «временно» убрали с корабля (командировка,

отпуск по болезни и т.п.), после чего на этот корабля данный человек уже не возвращался.

13 января 1918 г. в Одессе началось восстание, организованное большевиками и их союзниками. В городе шли боевые действия между просоветскими силами и подразделениями Украинской Центральной Рады. В итоге к 18 января гайдамаки потерпели поражение, запросили перемирия и были выведены из Одессы. В городе была установлена Советская власть. Но другим следствием восстания стал разгул уголовной преступности. В связи с напряженной обстановкой в Одессе в январе 1918 г. Черноморский флот стал выделять моряков для патрулирования улиц. 14 января два первых моряка с Т.352 (корабль сменил название) приступили к патрулированию города [27, fol. 100]. В дальнейшем, до 23 января включительно, с тральщика регулярно уходили патрульные, от одного до шести человек, включая А. Маяцкого [26, fol. 8–12].

27 января Т.352 ушел в Бугаз (совр. пос. Затока) для эвакуации инвентаря и оборудования Цареградского маяка. После продолжительной стоянки у маяка 10 марта корабль вернулся в Одессу [26, fol. 14, 28(v)]. В период нахождения корабля у Бугаза в стране 1 (14) февраля 1918 г. произошла смена календаря. На корабле явно с запозданием узнали о реформе. В вахтенном журнале даты до 8 февраля проставлены еще по юлианскому календарю. С 9/22 по 12/25 февраля даты проставлялись двойными, по привычному юлианскому и новому грегорианскому стилю. Это был переходный период. С 26 февраля по новому стилю датировка журнала производилась исключительно по грегорианскому календарю [26, fol. 20–22(v)].

13 марта корабль вышел из Одессы в Скадовск, откуда корабль ушел в Севастополь, которого он достиг 18 марта. 19 и 20 марта с тральщика выгружали инвентарь и инструменты с Цареградского маяка [26, fol. 30–33(v)]. После этого Т.352 стоял в Севастополе до своей демобилизации. Записи в журнале в это время отличаются однообразием – простая констатация факта стоянки в порту. Последняя запись в вахтенном журнале тральщика датируется 1 апреля 1918 г. [26, fol. 39(v)], дальше журнал, к сожалению, не заполнялся.

Согласно разрабатываемым планам демобилизации Черноморского флота в 1918 г. при переходе на мирное положение предполагалось 5-й дивизион тральщиков сохранить в составе судов действующего флота. Актуальной задачей тральщиков была борьба с минной опасностью. По окончанию тральных работ бригада траления должна быть свернута до минимального состава. Все мобилизованные суда должны были быть возвращены «в первоначальное состояние» [17, л. 116 об, 118]. Начало Гражданской войны и австро-германской интервенции помешали реализации этих планов. Тем не менее, 10 и 30 марта 1918 г. Центральный комитет Черноморского флота принимает решение о частичной демобилизации тральщиков. На основании этого Т.352 «Ольга» должен был превратиться в гражданское судно [25, fol. 105].

После стоянки в Севастопольском порту пароход «Ольга» вышел в море. Но 14 апреля в 6:50 судно было захвачено немецкой подводной лодкой. После

подписания Брестского мира на Черном море де-факто продолжались боевые действия. Подводная лодка UC-23, действуя у русских берегов, 11 апреля захватила пароход «Труд», а 14 апреля – еще два судна: «Казак» и «Ольгу». Все немецкие трофеи были приведены в Одессу [9, с. 463].

По своему основному военному назначению тральщик «Ольга» большую часть своей службы использовался неактивно. За год, с октября 1916 г. по октябрь 1917 г. он 43 раза выходил на контрольное траление, причем больше половины тральных операций пришлось на короткий период с 31 июля по 3 октября 1917 г. (28 выходов). Однако тральщик – бывшее малое транспортное судно – выполнял целый ряд операций. Он участвовал в транспортных перевозках между черноморскими портами, снабжал маяки и островные гарнизоны, нес брандвахтенную службу, выполнял функции водолазного судна. Такое разнообразие в целом является распространенным явлением для использования таких кораблей. Тральщик «Ольга» являлся типичным тружеником войны, выполняя множество задач по поддержанию транспортных перевозок, обеспечению действий боевых кораблей и т.д.

Список использованных источников и литературы

1. Арбузов В. В. Черноморские броненосцы типа «Екатерина II». – М.: Яуза; Эксмо, 2015. – 96 с.
Arbuzov V. V. Chernomorskie bronenostsy tipa «Ekaterina II». – М.: Yauza; Eksmo, 2015. – 96 с.
2. Ачканов Г. От Февраля к Октябрю // Октябрь на Одешине. 1917–1927. – Одесса: Б.И., 1927. – С. 1–46.
Achkanov G. Ot Fevralya k Oktyabryu // Oktyabr' na Odeshchine. 1917–1927. – Odessa: B.I., 1927. – S. 1–46.
3. Виноградов С. Е. Линейный корабль «Императрица Мария»: альбом. – М.: Пятый Рим, 2017. – 95 с.
Vinogradov S. E. Lineinyi korabl' «Imperatritsa Mariya»: al'bom. – М.: Pyaty Rim, 2017. – 95 с.
4. Жуков В.К. Черноморский флот в революции 1917-1918 гг. – М.: Молодая Гвардия, 1931. – 304 с.
Zhukov V.K. Chernomorskii flot v revolyutsii 1917-1918 gg. – М.: Molodaya Gvardiya, 1931. – 304 с.
5. Заблочный В. П., Левицкий В. А., Гончаров А. С. Черноморские «новики». – СПб.: Гангут, 2022. – 418 с.
Zablotskii V. P., Levitskii V. A., Goncharov A. S. Chernomorskie «noviki». – SPb.: Gantut, 2022. – 418 с.
6. Коновалов В. Г. Подвиг «Алмаза». – Одесса: Одесское кн. изд-во, 1963. – 260 с.
Konovalov V. G. Podvig «Almaza». – Odessa: Odesskoe kn. izd-vo, 1963. – 260 с.
7. Корабли и вспомогательные суда советского военно-морского флота (1917–1927 гг.). Справочник / С. С. Бережной, Т. Д. Лыскова, В. С. Гигаури и др. – М.: Воениздат, 1981. – 589 с.
Korabli i vspomogatel'nye suda sovetskogo voenno-morskogo flota (1917–1927 gg.). Spravochnik / S. S. Bereznoi, T. D. Lysikova, V. S. Gigauri i dr. – М.: Voenizdat, 1981. – 589 с.
8. Кузнецов Л. А. Линейные корабли типа «Иоанн Златоуст». – Самара: Истфлот, 2006. – 48 с.
Kuznetsov L. A. Lineinye korabli tipa «Ioann Zlatoust». – Samara: Istflot, 2006. – 48 с.
9. Лорей Г. Операции германо-турецких сил в 1914–1918 гг. / пер. с нем. Е. Шведе. – СПб.: Полигон, 2004. – 524 с.
Lorei G. Operatsii germano-turetskikh sil v 1914–1918 gg. / per. s nem. E. Shvede. – SPb.: Poligon, 2004. – 524 с.
10. Мельников Р. М. Броненосец «Потёмкин». – Л.: Судостроение, 1980. – 288 с.
Mel'nikov R. M. Bronenosets «Potemkin». – L.: Sudostroenie, 1980. – 288 с.
11. Мельников Р. М. Крейсер «Очаков». – Л.: Судостроение, 1989. – 256 с.
Mel'nikov R. M. Kreiser «Ochakov». – L.: Sudostroenie, 1989. – 256 с.

**ТРАЛЬЩИК Т.252 «ОЛЬГА» ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА В 1916–1918 ГГ.
(ПО ДАННЫМ РУССКИХ ДОКУМЕНТОВ ИЗ НЕМЕЦКОГО АРХИВА)**

12. Мельников Р. М. Эскадренный броненосец «Ростислав» (1893–1920). – СПб.: «Издатель М. А. Леонов», 2006. – 68 с.
Meľnikov R. M. Eskadrennyi bronenosets «Rostislav» (1893–1920). – SPb.: «Izdatel' M.A. Leonov», 2006. – 68 s.
13. Моисеев С. П. Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.). – М.: Воениздат, 1948. – 576 с.
Moiseev S. P. Spisok korablei russkogo parovogo i bronenosnogo flota (s 1861 po 1917 g.). – M.: Voenizdat, 1948. – 576 s.
14. Научно-справочная библиотека РГАВМФ. Приказы командующего Черноморским флотом. 1917 г. Ч. 2.
Nauchno-spravochnaya biblioteka RGAVMF. Prikazy komanduyushchego Chernomorskim flotom. 1917 g. Ch. 2.
15. Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства. – Пг., 1916. – 1231 с.
Spisok lichnogo sostava sudov flota, stroevykh i administrativnykh uchrezhdenii Morskogo vedomstva. – Pg., 1916. – 1231 s.
16. РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 902.
RGAVMF. F. 418. Op. 1. D. 902.
17. РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 928.
RGAVMF. F. 418. Op. 1. D. 928.
18. РГАВМФ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 142.
RGAVMF. F. 579. Op. 1. D. 142.
19. РГАВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 267.
RGAVMF. F. 716. Op. 1. D. 267.
20. Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1914 г. – СПб., 1914. – 303 с.
Russkii torgovyi flot. Spisok sudov k 1 yanvarya 1914 g. – SPb., 1914. – 303 s.
21. Усов В. Ю. «Три Святителя» // Гангут. – 1993. – Вып. 6. – С. 49–61.
Usov V. Yu. «Tri Svyatitelya» // Gangut. – 1993. – Vyp. 6. – S. 49–61.
22. Флот в Первой мировой войне: в 2 т. Т. 1 / Под ред. Н. Б. Павловича. – М.: Воениздат, 1964. – 648 с.
Flot v Pervoi mirovoi voine: v 2 t. T. 1 / pod red. N. B. Pavlovicha. – M.: Voenizdat, 1964. – 648 s.
23. Bundesarchiv: Abteilung Militararchiv. RM 40/251.
24. Bundesarchiv: Abteilung Militararchiv. RM 40/514.
25. Bundesarchiv: Abteilung Militararchiv. RM 40/515.
26. Bundesarchiv: Abteilung Militararchiv. RM 40/516.
27. Bundesarchiv: Abteilung Militararchiv. RM 40/517.

Pavlenko A. P. Minesweeper T.252 «Olga» of the Black Sea Fleet in 1916-1918 (according to Russian documents from the German archive)

The article is devoted to the service of the minesweeper T.252 (T.352) «Olga» on the Black Sea during the First World War, the revolutionary events of 1917 and the beginning of foreign intervention in 1918. The publication is based on the minesweeper's logbooks. In 1918, these documents were seized by the Germans and are currently stored in the military-history department of the Federal Archive of Germany. The article describes the process of work on the conversion of the mobilized steamship «Olga» into a minesweeper. Thanks to the logbooks, a chronology of the ship's service, its execution of control trawling, transport operations, guard duty, installation of navigation support signs, etc. was built. The events of the 1917 Revolution in which the ship's crew participated are described. The course and results of the elections of the command staff of the minesweeper in December 1917 are considered. A gradual decline in combat effectiveness can be observed. The ship's service in the Russian fleet ends with the fact that in April 1918, «Olga» was captured by the German submarine UC-23.

Keywords: Black Sea Fleet, First World War, Revolution of 1917, Trawling Brigade, foreign intervention.