

*Смолин Анатолий Васильевич*, доктор исторических наук, профессор кафедры истории Нового и новейшего времени, Институт истории, Санкт-Петербургский государственный университет.

E-mail: a.smolin@spbu.ru

## **БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ ПОСЛЕ ЭВАКУАЦИИ ИЗ ГЕЛЬСИНГФОРСА (СОСТОЯНИЕ КОРАБЛЕЙ И ЛИЧНОГО СОСТАВА)**

В статье на основании черновых записей, сделанных начальником Морского генерального штаба (МГШ) Е. А. Беренсом, во время посещения кораблей Балтийского флота в начале ноября 1918 г., стоявших в Кронштадте и Петрограде, дана правдивая оценка состояния кораблей и личного состава и намечены меры по её исправлению. Следует отметить, что черновые записи обладают более реалистичной картиной состояния флота, чем это представлено в докладе МГШ от 14 ноября 1918 г. Так из него исчезли конкретные примеры падения дисциплины, неудовлетворительная подготовка, командного состава из вчерашних матросов, плохая организация работ по ремонту и постановке кораблей на долговременное хранение. Не вошли в доклад и предложения по исправлению положения. Что же до черновых записей Е. А. Беренса, то, как и любой черновик, они имели сокращения, пропуски, повторы, не всегда обладали достаточной полнотой. Для исправления сложившегося положения Е. А. Беренс предложил абсолютно конкретные меры. Среди них несменяемость личного состава на кораблях до окончания работ, установление сдельных ставок, увеличение хлебного пайка и т.д. Но более всего меры по оздоровлению флота Беренс связывал с роспуском его личного состава и набором нового, не заражённого анархией, что свидетельствует о его сомнениях в том, что Советской власти удастся создать дисциплинированный флот из имевшегося человеческого материала.

*Ключевые слова:* Балтийский флот, долговременное хранение, Петроградский порт, Кронштадтский порт, падение дисциплины.

*Smolin Anatoly Vasilievich*, Doctor of Historical Sciences, Professor of the Department of Modern and Contemporary history, Institute of History, St. Petersburg State University.

E-mail: a.smolin@spbu.ru

## **THE BALTIC FLEET AFTER THE EVACUATION FROM HELSINGFORS (CONDITION OF SHIPS AND PERSONNEL)**

The article, based on rough notes made by the head of the Moscow State School E. A. Behrens, during a visit to the ships of the Baltic Fleet in early November 1918, stationed in Kronstadt and Petrograd, gives a truthful assessment of the condition of the ships and personnel and outline measures to correct it. It should be noted that the draft records have a more realistic picture of the state of the fleet than is presented in the report of the Naval General Staff of November 14, 1918. Thus, concrete examples of a breakdown in discipline, unsatisfactory training of command staff from yesterday's sailors, and poor organization of repairs and placement of ships for long-time storage disappeared from it. Proposals to correct a situation were not included in the report. As for Behrens's draft notes, like any draft, they had abbreviations, omissions, repetitions, and were not always sufficiently complete. To correct the current situation, Behrens proposed absolutely specific measures. Among them are the retention of personnel on ships until the completion of work, the establishment of piecemeal rates, an increase of bread rations, etc. But most of all, Behrens associated measures to improve the fleet with the dissolution of its personnel and the recruitment of new ones, not infected with anarchy, which indicates his doubts that the Soviet government would be able to create a disciplined fleet from the available human material.

*Keywords:* Baltic Fleet, long-term storage, Petrograd port, Kronstadt port, decline in discipline.

\*\*\*\*\*

Трудность ледового перехода Балтийского флота из его базы в Гельсингфорсе в Kronstadt и Петроград в марте–апреле 1918 г., сопровождавшаяся многочисленными поломками кораблей, падением дисциплины, сделали материальную часть флота мало пригодной для боевых действий. К этому прибавилась мобилизация на фронты Гражданской войны, изменение кадрового состава флота в результате вольного найма. На

флот пришли люди малопригодные к морской службе, да к тому же мечтавшие увильнуть от мобилизации на фронт и отсидеться в относительно безопасном месте, что не могло не сказаться на качестве личного состава. Всё это привело Балтийский флот в состояние разрухи и потере боеспособности.

В результате поражения Германии в Первой мировой войне, угроза Кронштадту и Петрограду на море с её стороны миновала. Однако теперь появился новый враг, в лице Антанты и её главной ударной военно-морской силы в лице Англии, непримиримого врага большевизма. В связи с этим встал вопрос о защите Кронштадта и Петрограда, но для этого необходимо было иметь реальные данные о состоянии кораблей Балтийского флота и необходимых ресурсах для их боевой деятельности.

Полностью восстановить флот, в тех условиях, не представлялось возможным. Этому препятствовало катастрофическое экономическое состояние страны. Наиболее целесообразным решением, в это время, являлось создание небольшого компактного отряда кораблей, для задач обороны Кронштадта и Петрограда. Остальные суда следовало перевести на долговременное хранение.

Для оценки состояния Балтийского флота в Кронштадт и Петроград в начале ноября 1918 г. выехал начальник Морского генерального штаба (МГШ) Е. А. Беренс. Увиденное он зафиксировал в виде черновых записей, датированных 10 ноября о состоянии кораблей, личного состава и необходимых мерах для выправления сложившегося положения<sup>1</sup>. Кое-что из них вошло в доклад МГШ от 14 ноября 1918 г.<sup>2</sup>, но далеко не всё. Следует отметить, что черновые записи обладают более реалистичной картиной состояния флота, чем это представлено в докладе. Так из него исчезли конкретные примеры падения дисциплины, неудовлетворительная подготовка, командного состава из вчерашних матросов, плохая организация работ по ремонту и постановке кораблей на долговременное хранение. Не вошли в доклад и предложения по исправлению положения. Черновые записи Е. А. Беренса, как и любой черновик, имели сокращения, пропуски, повторы, не всегда обладали достаточной полнотой.

---

<sup>1</sup> РГА ВМФ Ф.р-418 Оп.1. Д.592. Л 1- 9об. «Черновик записей, сделанный в Кронштадте и Петрограде в бытность там в командировке в начале ноября. 10/XI». Подпись Беренс автограф. Имелся ли беловой вариант этих заметок, пока обнаружить не удалось.

<sup>2</sup> Балтийские моряки в борьбе за власть Советов ноябрь 1917–декабрь 1918 г. / сост. Т. С. Фёдорова, Н. Н. Холочёва, А. А. Муравьев. Л., 1968. С. 284–287.

Прежде всего, Е. А. Беренс обратил внимание на состояние судов. Он побывал на линейных кораблях 1-й, 2-й и Резервной бригад, на минных заградителях, миноносцах и дивизии подводного плавания. В целом он характеризовал его как удовлетворительное. Однако описание состояния отдельных кораблей было не столь оптимистично. На «Гангуте», «Рюрик», «Андрее Первозванном» требовался ремонт котлов. «Республика» имела пробоину, а котлы требовали замены. Противоминная артиллерия была снята, динамо-машины испорчены. В резервной бригаде в порядке находился только «Гражданин». У остальных снята артиллерия, а на «Громобое» отсутствовали котлы. Заградитель «Нарова» мог быть использован, у остальных снята артиллерия. У миноносцев снята артиллерия, радиотелеграф, прожектора, котлы у большинства из них требовали замены. Такая ситуация объяснялась тем, что артиллерия, радиотелеграфы, прожектора отправлялись на сухопутный фронт. Кроме того, на всех судах инвентарное имущество было расхищено<sup>3</sup>.

На кораблях наблюдался большой некомплект личного состава: «Севастополь» 493 ч. (строевых — 147, артиллеристов — 69, минёров — 44, машинистов и мотористов — 122, кочегаров — 111; «Гангут» — 274 ч. (артиллеристов — 21, минёров — 23, машинистов — 80, кочегаров — 90, строевых — 60; «Петропавловск» — 464 ч. (строевых — 167, артиллеристов — 51, минёров — 56, машинистов — 115, кочегаров — 75). «Полтава» примерно, как на «Петропавловске», «Рюрик» — 376 ч., «Республика» — 312 ч., «Андрей Первозванный» — 600 ч. На «Новиках» по 80 – 90 человек, на подводных лодках по 25 человек все специалисты. По другим типам кораблей, которые обследовал Е. А. Беренс, также имелись подобные записи. В целом он отметил не удовлетворительное состояние имущества, и уход большого количества старых специалистов. Пополнение из бюро найма приходило мало и плохого качества<sup>4</sup>. По его данным в наличии находилось 30% личного состава. Специалистами из них числится 60% и около 25–30% по мобилизации<sup>5</sup>.

В Кронштадте и Петрограде Е. А. Беренс ознакомился с состоянием дел по ремонту кораблей и их постановке на долговременное хранение. На Кронштадтском пароходном заводе числилось 1100 человек. В наличие оказалось 529 и 111 учеников всего 640. Остальные находились в разных

---

<sup>3</sup> РГА ВМФ Ф. р-418. Оп.1. Д. 592. Л.9 об.

<sup>4</sup> Там же. Л.2-об,3-об, 4.

<sup>5</sup> Там же. Л.7.

отрядах и командировках. Всеобщим воинским обучением лиц до 40 лет было охвачено 75 % оставшихся. Оно проходило с 9 ч. утра и это отрывало людей от работы. Другим фактором, повлиявшим на уменьшение роста производительности труда, стал приказ Комиссариата труда Петроградской трудовой коммуны об отмене с 11 ноября сдельной оплаты труда. Последние 2 месяца существовавшую «групповую работу» заменили сдельной оплатой, и это сразу увеличило производительность труда с 20% до 70%. Обратный переход грозил снижению нормы выработки. Для постановки судов на долговременное хранение требовалось 100 рабочих на корабль. Завод, в свою очередь, мог выделить только по 60. Кроме того, ощущалась нехватка знающих специалистов. Лица, прибывающие по мобилизации, никогда не плавали и ничего не знали. Чтобы руководить ими, требовались люди, знавшие морское дело. Так, с «Андрея Первозванного» сразу взяли 120 специалистов. Вместо них дали мобилизованных, которые ничего не знали и не умели и для работы были не годны. Наём рабочих через биржу труда организовать не удалось из-за их требования увеличить паёк хлеба на ¼ ф. в день. В это время выдавали по 1 фунту. Задерживала работы громадная нехватка материалов. Хотя они имелись в Петрограде, но вставал вопрос о доставке, а он не решался. Неразбериху в работу доков вносили постоянные изменения распоряжений, связанных с первоочерёдностью введения в них корабля. Отвлекались рабочие и на подготовку политических мероприятий. Так, 20 плотников из 100 привлекли на работы, связанные с празднованием, приуроченным к годовщине революции. В связи с этим Беренс писал, что порт не может взять на себя работу по приготовлению кораблей к долговременному хранению<sup>6</sup>. В Кронштадте эти работы были выполнены только на 20–30 %, в Петрограде на 60%. Готовность к переходу на долговременное хранение, в свою очередь, определялась в сроки 1–15 декабря 1918 г.<sup>7</sup>

В Петрограде дело обстояло несколько лучше. Петроградский порт сдал работу на подряд мелким заводам. И они выполнили её на 60%. В Петрограде линкоры «Полтава» и «Гангут» стояли на Франко-русском и Адмиралтейском заводах, а «Севастополь» и «Петропавловск» на Балтийском. В лучшем состоянии находился крейсер «Олег», прошедший ремонт в 1917 г. В минной дивизии оказались исправными три судна.

---

<sup>6</sup> Там же. Л. 6-об, 2.

<sup>7</sup> Там же. Л. 7.

Трудность с ремонтом состояла в том, что винты для «Новиков», после ухода флота в Кронштадт и Петроград, остались в Гельсингфорсе, и предстояло их или вернуть или изготовить новые<sup>8</sup>.

Для исправления сложившегося положения Е. А. Беренс предложил абсолютно конкретные меры. Среди них несменяемость личного состава на кораблях до окончания работ. Установление сдельных ставок. Увеличение хлебного пайка. Принятие срочных меры по обеспечению работ необходимыми материалами. Увеличение число рабочих пароходного завода до 800 человек. Установление такого порядка всеобщего обучения, чтобы он не отражался на ходе работ. Он также рекомендовал точно указать порту сроки окончания работ.

К числу причин, задерживающих работы, Е. А. Беренс озвучил пожелание Наморси (начальник морских сил), который указывал, «что постоянные аресты командного состава без извещения об этом Наморси и при отказе сообщить предполагаемую длительность ареста, самым пагубным образом, сказываются на производительности срочной и ответственной работы по приведению флота на хорошее [положение]»<sup>9</sup>.

В черновых записях Е. А. Беренса, на мой взгляд, представляет несомненный интерес его оценка личного состава Балтийского флота и меры, которые необходимо принять для его исправления: «Команды на кораблях осталось мало. А квалифицированных специалистов ещё меньше и влияния оказать не могут. Судовых коллективов нет. Есть коллективы коммунистов долженствующих видеть только политическую часть. Набор команды производится коллективом и технической потребности не удовлетворяет. Командный состав не может вмешиваться или дать указания из опасения быть обвинёнными в подборе людей для каких-либо целей. Берётся командор к неподходящему калибру, часто не видевший пушки, трюмные машинисты и прочие, никогда не плававшие на однотипных судах, и прочие.

Совершенно такое же явление наблюдается сейчас на Волге. Есть миноносцы, возвращающиеся из-за неопытности команды. Наблюдается полное отсутствие служебной дисциплины. На миноносце, кочегар ушёл спать с вахты могли [разбиться] вдребезги, тоже самое сделал машинист от динамо-машины. Рулевой в шхерах ушёл от руля. Машинный телеграф не отвечал, так как в телеграфном отделении на ходу никого не оказалось.

---

<sup>8</sup> Там же. Л. 3об,4об.

<sup>9</sup> Там же. Л. 9.

Следствие по подобным делам может производить лишь местный народный суд по месту производства преступления.

Учёт занятий не производится – допускаются лишь строевые, ружейные, для уходящих на фронт. Побудка отменена, встают к 11 часам, пообедают и идут на берег. Тральщик выбросило на берег, потому что все спали. Пары для отопления не разводят – лень, а разводят костры на палубе. Два дня не могли разгрузить шлюпку с картошкой, потому что шёл дождь. Картошка подгнила. Корабли разворованы до невероятия. Продано всё, что имеет рыночную ценность. Для мин с подогреванием затребовали от порта «примусы».

Трусость к выходу в море, а о боевых действиях и говорить не приходится. Заградители отказались выйти на постановку заграждения, опасаясь неприятеля, и вышли только, после разъяснений командного состава о безопасности операции.

Курсы командного состава – вздор. Проходят астрономию без математической подготовки – это нам не надо. Настоящего командного состава почти нет к[рейсера]ми командуют ст[аршие] л[ейтенан]ты и к[апитаны] 2 р., а «Новиками» мичмана по 3 – 4 году. «Гангут» хочет встать на праздники у Ник[олаевского] моста на кормовой верт на стальном тросе и в этом его поддерживает к[оманди]р и ст[арший] оф[ицер]<sup>10</sup>.

Требования предъявляются только к командному составу. В армии разъяснена разница между политикой и строевой специальной службой. Во флоте полное слияние понятий. Кают компании по расп[орядению] Флеровского<sup>11</sup> отданы под читальни. На корабле не принимают врача, ибо в его каюте живут. Матрос, балуясь шпилевой машиной, свернул шпиль<sup>12</sup>. На замечание ответил: «Это не ваше, а наше достояние, какое Вам дело». Команда Микл[ухи] Маклая предпочла ехать по ж[елезной] д[ороге] из Петрограда в Гельсингфорс<sup>13</sup>, чем рисковать морскими походами, а м[инонос]е]ц еле дошёл.

---

<sup>10</sup> Держащая сила кормового якоря меньше, чем носового, поэтому стоянка не может быть продолжительной. Во время стоянки необходимо держать наготове машину, чтобы при необходимости давать задний ход. Незнание этой специфики швартовки и возмутила Е. А. Беренса.

<sup>11</sup> Флеровский И. П. с мая по ноябрь 1918 г. главный комиссар Балтийского флота.

<sup>12</sup> Шпиль – палубный механизм, предназначенный для выбирания якорной цепи, имеет электромеханический привод.

<sup>13</sup> Правильно — из Гельсингфорса в Петроград.

Сила флота составляется не числом кораблей, пушек и людей к ним приставленных, а 1) духом личного состава спаянного воедино, 2) его знанием своего дела, 3) его умением выполнять задачу, [навыками] приобретёнными практикой и 4) материальной частью, содержащейся в исправности этим же самым личным составом. Если нет личного состава, нет знания, нет умения, нет духа, то нет и флота, и нет такой силы или власти, которая смогла бы создать флот без личного состава указанных качеств. Отсюда следует, что всякая попытка создать «ядро флота» из кораблей, а не из личного состава есть ошибка, основанная на неправильной оценке обстановки. Надо признать, что у нас нет личного состава и не создана ещё обстановка, могущая зародить 1, 2, и 3, при отсутствии коих и 4 сама собою [не может], что и происходит. Надо остановить развал и 4 из соображений экономических для будущего флота. Для чего поставить корабли под крышу и сдать под охрану, а имеемый личный состав распустить. Затем создать законы и обстановку, в которой мог бы зародиться дух личного состава, спаянного воедино, собрать ядро этого личного состава, обладающее потребными знаниями. Вручить ему ядро будущего флота и дать ему практикой приобрести умения, укрепить знание и развить дух, основанный на взаимной любви и доверии всех лиц, входящих в данную организацию»<sup>14</sup>.

Подмеченные Е. А. Беренсом недостатки, как частного, так и общего характера имели место. Одни были связаны с оторванностью профессиональных революционеров от реальной хозяйственной жизни (отказ от сдельной оплаты труда). Неразберихой в управлении (очередность постановки судов в доки). Другие с переходным периодом в строительстве новой армии и флота (упадок военной дисциплины, недоверие к бывшим офицерам). Меры по оздоровлению флота, Беренс связывал с роспуском его личного состава и набором, нового, не заражённого анархией. Они напоминали проекты ряда сухопутных офицеров по демобилизации армии, и созданию в тылу новой армии для борьбы с немцами летом 1917 г. Это говорит о том, что начальник МГШ осенью 1918 г. не был уверен, что Советской власти удастся создать дисциплинированный флот из имевшегося человеческого материала. Такой подход к созданию нового флота являлся неприемлемым для Советской власти и ей с большим трудом суровыми мерами, удалось восстановить пошатнувшуюся военную дисциплину и в

---

<sup>14</sup> Там же. Л.8-об.



1919 и 1920 гг. армия и флот уже отличались от своих предшественников 1918 г.

#### ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

*Baltiiskie moryaki v borbe za vlast Sovetov (noyabr 1917 – dekabr 1918)* [Baltic sailors in the struggle for Soviet power, November 1917 – December 1918] / Edited by T. S. Fedorova, N. N. Holocheva, A.A. Muraviev. Leningrad: Nauka. Leningradskoe otdelenie, 1968. 367 p. (In Russian)

Балтийские моряки в борьбе за власть Советов (ноябрь 1917 – декабрь 1918) / Сост. Т. С. Фёдорова, Н. Н. Холочёва, А. А. Муравьёв. Л.: Наука. Ленингр. отделение, 1968. 367 с.

Krovjakov N. S. «*Ledovyy pohod*» *Baltijskogo flota v 1918 godu* [“Ice campaign” of the Baltic fleet in 1918]. Moscow: Voennoe izdatel'stvo Ministerstva Oborony Sojuza SSR, 1955. 221 p.

Крoвяков Н. С. «Ледовый поход» Балтийского флота в 1918 году. М.: Военное издательство Министерства Обороны Союза ССР, 1955. 221 с.

Nazarenko K. B. *Ledovyy pohod Baltijskogo flota. Korablekrushenie v more revoljucii* [Ice campaign of the Baltic fleet. Shipwreck in the sea of revolution. St-Petersburg: Piter, 2010. 464 p.

Назаренко К. Б. Ледовый поход Балтийского флота. Кораблекрушение в море революции. СПб.: Питер, 2010. 464 с.

Smolin A. V. Morjaki-baltiicy v Gel'singforse [Baltic sailors in Helsingfors], *Trudy kafedry istorii Novogo i novejshego vremeni* [Proceedings of the Department of Modern and Contemporary history]. 2014. № 12. P. 246–251.

Смолин А. В. Моряки-балтийцы в Гельсингфорсе // Труды кафедры истории Нового и новейшего времени. 2014. № 12. С. 246–251.