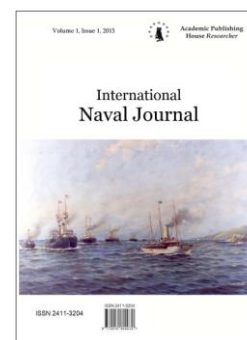


Copyright © 2013 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
ISSN 2411-3204  
Vol. 1, №1, pp. 11-34, 2013

DOI: 10.13187/inj.2013.1.11

[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)

UDC94(47).084

### "Spartak" and "Avtroil" Under the Domestic Flag

<sup>1</sup> Leonid G. Bashkirov<sup>2</sup> Nicholas W. Mitiukov<sup>1</sup> Independent investigator (Lviv, Ukraine)<sup>2</sup>International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation  
Dr. (Technical)

E-mail: nico02@mail.ru

#### Abstract

This work represents the first chapters of the monograph about destroyers "Spartak" and "Avtroil", when it missed the Russian-language publication in the journal "Gangut." The work describes the development process of the construction of these destroyers, as well as their participation in hostilities until 1918 before their capture by the British.

**Keywords:** History of Russia; Baltic Fleet; First World War.

#### Введение

*«В конце декабря 1918 года в районе Таллина белоэстонцами и английскими интервентами были захвачены в плен команды советских эсминцев «Спартак» и «Автроил», подбитые в неравном бою... Сами эсминцы были отремонтированы и проданы Бразилии»* – двадцать лет назад эти скупые и туманные строки, были, пожалуй, единственным, что проливали хоть какой-то свет на судьбу двух балтийских эсминцев. И больше ничего. Казалось, что для отечественных историков флота ветераны Моонзундского сражения и Ледового похода после 27 декабря 1918 года попросту перестали существовать. В итоге история семейства знаменитых «новиков», и без того изобилующая многочисленными загадками и неясными эпизодами, пополнилась еще одним белым пятном. А ведь факт остается фактом: оба корабля продолжали исправно служить своим новым владельцам – проплавав без малого полтора десятка лет в составе эстонского флота, они в 1934 году пересекли Атлантику, чтобы продолжить свою службу уже под флагом Перу.

И лишь постепенно, год за годом прояснялась загадочная судьба балтийских эсминцев. Как это водится, время многое поставило на свои места – «неравный бой» оказался на деле для «Автроила» банальной сдачей, а для «Спартака» – таллиннской банкой Курадимуна, и даже далекая Бразилия обернулась не менее экзотическим Перу. Знаменитая книга Степанова и Цветкова «Эсmineц «Новик»», которой не суждено было стать исчерпывающей (не та эпоха, не та идеология...), но которая была обречена стать хрестоматийной, внесла лишь минимальные, впрочем, весьма существенные коррективы в вышеприведенное клише. Превосходно изданный и не менее известный справочник Бережного, как и подобает подобного рода изданиям, ограничился короткой справкой и набором основных дат. Можно еще вспомнить пару строчек из сенсации начала 1990-х годов в журнале «Наваль», анонсировавшем тогда «Одиссею «Спартака» и «Автроила»».

Данная статья является по-настоящему интернациональной попыткой четырех авторов обстоятельно и по возможности максимально полно изложить историю двух кораблей, некогда эскадренных миноносцев Российского императорского флота, прослуживших под четырьмя флагами и, волею судеб, завершивших свой более чем тридцатилетний жизненный путь в чужой стране, другом океане и противоположном полушарии.

Авторы выражают глубокое признание Яри Аромья (Хельсинки, Финляндия) и Виктору Вениаминовичу Яровому (Новокузнецк, Россия) и Леониду Георгиевичу Башкирову (Киев, Украина) за предоставленные материалы и помощь, оказанную при подготовке рукописи.

### **Проектирование, закладка и строительство**

6 июня 1912 года на заседании Государственной Думы 197 голосами против 89 была принята «Программа усиленного судостроения», высочайше утвержденная 23 июня того же года. В окончательной редакции предполагалось строительство 4 линейных крейсеров типа «Измаил», шести крейсеров типа «Светлана» (два для Черного моря), двух крейсеров типа «Муравьев Амурский» для Дальнего Востока, 36 эскадренных миноносцев и 12 подводных лодок типа «Барс». Бюджетный комитет Думы утвердил предложенную Морским министерством стоимость программы в 502.744.507 руб.

Из 36 намеченных постройкой эсминцев планировалось сформировать новый состав минной дивизии Балтфлота из девяти дивизионов, для полной реорганизации российских миноносных сил.

Основные требования к новым эсминцам МГШ сформировал еще в 1907 г. Назначение кораблей виделось в нанесении мощных торпедных ударов по кораблям и судам противника, действуя в составе дивизиона или эскадры, а также в постановке активных минных заграждений и одиночных действиях в шхерах. В соответствии с этим предполагалось вооружение кораблей двумя двойными торпедными аппаратами для мин Уайтхеда с боезапасом 6 торпед (4 в аппаратах, 2 запасные на верхней палубе) и двумя 120/45 орудиями с боезапасом по 100 выстрелов на ствол.

Высокие требования выдвигались к мореходности и скорости хода: корабли должны были ходить при ветре 8-9 баллов и волнении моря до 6-7 баллов, а на тихой воде развивать скорость 35 узлов. Дальность плавания 21-уз. ходом должна была составлять 86 часов (около 1800 миль). Нормальное водоизмещение ограничивалось величиной 1000 т.

По зарубежному опыту, продемонстрировавшему полное преимущество турбинных кораблей, все эсминцы предполагалось выполнить турбинными. Но главная сложность состояла в том, что к этому времени отечественная промышленность не обладала возможностями для их строительства. Поэтому основная ставка была сделана на зарубежных поставщиков, в итоге приведшей к тому, что из уже заложенных эсминцев в строй смогло войти лишь около половины (17 недостроено вообще, еще несколько вошли в строй лишь в 20-е годы).

Фактически заказанные эсминцы принадлежали шести разным типам, но по наименованию головного все они стали считаться «типа «Новик»».

В связи с тем, что сначала произошло утверждение Думой постройки 9 эсминцев для Черного моря, за основу проекта для серийного производства были взяты именно черноморские «новики». Из-за специфики черноморского театра, где на эсминцы «по совместительству» должны были ложиться обязанности легких крейсеров, за счет торпедного вооружения было добавлено третье 102-мм орудие. Проект же «Эскадренного миноносца 35-узловой скорости для Балтийского моря» с самого начала скорректировали в пользу минного: два 102-мм орудия вместо трех, шесть двойных ТА вместо пяти и увеличенная на один узел скорость. Интересно отметить, что впервые в отечественной практике в техусловиях сохранилось требование по взаимозаменяемости главных механизмов.

Утверждение согласованных всеми инстанциями технических условий состоялось 23 сентября 1911 г., после чего их разослали заводам-строителям. Из предоставленных проектов 31 мая 1912 года наиболее удачным признали проект Путиловского завода. Однако при рассмотрении в ГУКе высказали пожелание о замене двойных торпедных аппаратов на четыре тройных и увеличении числа переборок с целью поместить каждый котел в отдельный отсек.

Доработанный проект с полным водоизмещением 1322 т с турбинами типа «Вулкан» Путиловский завод предоставил в Главное управление Кораблестроения 16 июля 1912 г, а уже 3 августа одобренную Морским министерством документацию разослал заводам (22 из 36 эсминцев строились по этому проекту). Заказ на 9 кораблей достался Мюльграбенской верфи, по 8 эсминцев (т.е. по два дивизиона без флагманских кораблей) достались Металлическому и Путиловскому заводу, 6 кораблей обязалось построить «Русское общество для изготовления снарядов и военных припасов» (из которого потом выделился Русско-Балтийский завод) и 5 – фирма «Беккер и Ко».

29 декабря 1912 года с Обществом Путиловских заводов был подписан контракт на строительство восьми кораблей (будущих «Капитан Изьметьев», «Лейтенант Ильин», «Капитан Белли», «Лейтенант Дубасов», «Капитан Керн», «Капитан Конон-Зотов», «Капитан Кингсберген» и «Капитан Кроун»), но дело усложнялось тем, что сам Путиловский завод еще не имел мощностей для строительства. Поэтому первым шагом в претворении в жизнь программы стала закладка в 1912 году на юго-западной окраине Петербурга Путиловской верфи, с лета следующего года ставшей самостоятельным предприятием.

Параллельно полным ходом шла разработка технического проекта и выпуск рабочих чертежей. Как только позволила готовность стапелей, 18 июня 1913 года началась стапельная сборка первых двух эскадренных миноносцев. Торжественная церемония открытия Путиловской верфи и официальная церемония закладки этих эсминцев прошла лишь 16 ноября, то есть когда строительство уже шло полным ходом.

Еще будучи лишь на бумаге, 9 июня 1914 года седьмой, предпоследний, эсминец серии переименовали. В свете надвигавшейся войны имя «Капитана 2 ранга Кингсбергена» сочли непатриотичным, а потому эсминцу присвоили имя героя Цусимы капитана 1 ранга Миклухо-Маклая. Возможно, это переименование сохранило корабль еще от одного. Дело в том, что по предложению Главного морского штаба названия кораблей должны были содержать полные чины офицеров, но по ходатайству завода их сократили, сделав исключение лишь для бывшего «Кингсбергена». Он остался «Капитаном 1 ранга Миклухо-Маклаем», а не «Капитаном Миклухо-Маклаем» как остальные корабли серии.

23 октября 1914 года на освободившемся после спуска на воду головного эсминца серии «Капитана Изьметьева» месте была начата стапельная сборка эскадренного миноносца «Капитан 1 ранга Миклухо-Маклай».

От остальных кораблей типа «Лейтенант Ильин» путиловские эсминцы отличались лишь деталями. Пожалуй, наиболее существенными отличиями стало то, что линия среза дымовых труб шла параллельно палубе, в то время как на остальных она была перпендикулярна оси трубы, да форма растробов средних котельных вентиляторов имела не круглое, а трапециевидальное входное сечение.

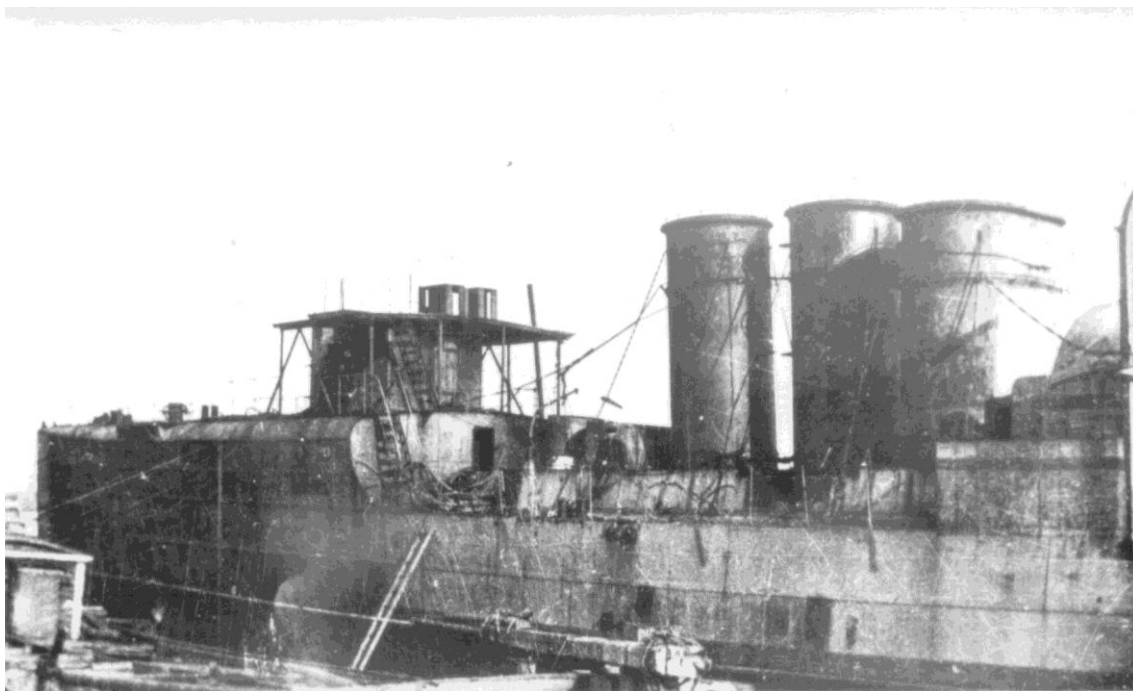
Несмотря на то, что Путиловский завод помимо работ по корпусу сам производил котлы, турбины и торпедные аппараты, имея тесные связи с германской фирмой «Блом и Фосс», с началом войны он оказался в очень трудном положении. Зарубежные компании поставки комплектующих прекратили, а с перезаказом также возникли трудности, поскольку отечественные заводы были перегружены своими работами. Например, «Миклухо-Маклай» долгое время стоял без дейдвудов гребных валов, которые вовремя не изготовил Обуховский завод. Все это привело к тому, что путиловцы не смогли выдержать контрактных сроков готовности кораблей. В мае 1915 года, видя, что достройка новых эсминцев еще далека до завершения, ГУК приняло ряд мер по улучшению снабжения завода материалами.

14 августа 1915 году «Миклухо-Маклай» был спущен на воду. Окончательный его ввод в строй затянулся из-за аварии правой турбины: в ее проточную часть попала междулопаточная вставка, повредившая лопатки.

27-28 октября 1917 года завод провел на корабле испытания основных систем, а с 1 по 15 ноября – различных устройств и механизмов. 19 ноября с приемочной комиссией на борту эсминец совершил переход в Кронштадт, где испытывалась артиллерия.

21 ноября на переходе в Гельсингфорс «Миклухо-Маклай», давая машиной 385 об/мин, развил скорость 23 узла и комиссия согласилась зачесть это испытание вместо четырехчасового хода 21-узловым ходом. Через неделю, 29 ноября, корабль показал на четырехчасовом пробеге среднюю скорость 28,8 узлов при 496 об/мин, мощности 28000 л.с. при полной форсировке котлов. Назначенный на 12 декабря повторный выход не состоялся из-

за ненастной погоды. Поэтому комиссия решила отложить испытания до весны 1918 года, передав корабль флоту условно. Но по известным политическим причинам повторные испытания так и не смогли провести, и зиму 1917-18 года корабль повел в Гельсингфорсе.



"Миклухо-Маклай", достройка на плаву

Собрать «Миклухо-Маклая» по приключениям, эсминец «Автроил», хоть официально и числился эсминцем типа «Новик», принадлежал к совершенно другому типу. Его проект, по сути, представлял собой флагманский корабль, своего рода лидер дивизиона «Новиков».

23 октября 1912 года рижский филиал Акционерного общества Либавских железодельных и сталелитейных заводов, бывший завод «Ланге и сын», предоставил на рассмотрение проект эскадренного миноносца, разработанный фирмой «Норман». По сравнению с прототипом, размеры эсминца несколько увеличили с целью повышения остойчивости и ликвидации перегрузки. Главной отличительной чертой стал удлиненный полубак, что позволило оборудовать две дополнительные каюты для офицеров штаба, а впоследствии и расположить на нем дополнительное орудие, благодаря чему эсминцы этой серии стали самыми мощными в артиллерийском отношении.

9 ноября ГУК разрешил заводу строительство по этому проекту, а в декабре окончательно утвердил проект. 28 декабря 1912 года Морское министерство заключило контракт с Акционерным обществом на строительство пяти кораблей водоизмещением 1350 тонн по цене 2 миллиона рублей за каждый.

В апреле 1913 года на мысе Цигельскопшель на северо-западной окраине Ревеля началось сооружение новой верфи. Завершение работ планировалось на конец 1914 года, но, не дожидаясь готовности всех мощностей, уже 6 сентября 1913 года начались стапельные работы по первым четырем кораблям серии. А 28 сентября 1913 г. приказом № 290 по Флоту и Морскому ведомству их зачислили в списки как эскадренные миноносцы «Громоносец» (с 9 июня 1914 года «Изяслав»), «Автроил», «Прямислав» и «Брячислав» (стапельные работы по пятому эсминцу серии «Федору Стратилату» начались 23 ноября 1914 г.). Торжественная церемония закладки этих кораблей была проведена позднее, так для «Автроила» она состоялась лишь 27 октября.

Фактически Акционерное общество производило только сооружение корпуса и устанавливала в нем оборудование. Судовое железо и необходимый прокат поставлялись материнской компанией, а вся корабельная «начинка» и механизмы – подрядчиками, в основном зарубежными. Так что в этом случае ситуация была еще более плачевная, чем у пути-

ловских эсминцев. Особых проблем с железом и сталью, правда, не возникало, торпедные аппараты поставил Путиловский завод, якоря и некоторые вспомогательные механизмы – Ижорский, корпуса турбин – Балтийский завод (Петроград). Но вот роторы турбин для первых двух, «Изяслава» и «Автроила», заказали швейцарской фирме «Браун-Бовери» (г. Баден), вспомогательные механизмы – фирме «А. Норман», часть оборудования ожидалась из Германии, другое было заказано австро-венгерской «Шкоде». Так что с началом войны из-за разрыва контрактов с германскими и австрийскими фирмами и трудностей в поставках от фирм из союзных и нейтральных государств (к примеру, Швейцария, щепетильно соблюдая собственный нейтралитет, сразу же отказалась выполнять заказы воюющих держав), темпы строительства резко снизились. Дополнительно дело усложнялось трудностями и с фирмой «Норман». Контракт с ней заключили еще в 1912 году сроком на 12 лет. Но 20 февраля 1917 г. правление Общества Северо-западных заводов на своем заседании отметило:

*«Фирма Нормана по незнакомству с техническими требованиями и методами расчетов Морского министерства не смогла самостоятельно разработать все чертежи по корпусу миноносцев, и все главные расчеты по корпусу были выполнены исключительно благодаря содействию Ревельского завода.*

*При получении детальных чертежей, разработанных фирмой, некоторых главных чертежей не оказалось, а большинство присланных нуждалось в коренной переделке и проверке; помимо этого чертежи доставлялись крайне медленно.*

*Что касается механической части миноносцев, то турбины заказаны заводу Браун-Бовери, а котлы системы Норман решили строить в России по чертежам фирмы, постройка же вспомогательных механизмов и холодильников была поручена самой фирме. Однако, приняв на себя разработку чертежей и изготовление вспомогательных механизмов, фирма Нормана высылала чертежи крайне неаккуратно и в большинстве случаев уже тогда, когда изготовление механизмов продвинулось в значительной степени.*

*Поэтому завод был вынужден в некоторых случаях самостоятельно разрабатывать чертежи, например, всех трубопроводов, кроме главного паропровода, чертежи которого завод получил с большим опозданием.*

*Кроме того, некоторые чертежи фирмы, как составленные вопреки требованиям Морского министерства, пришлось переделывать.*

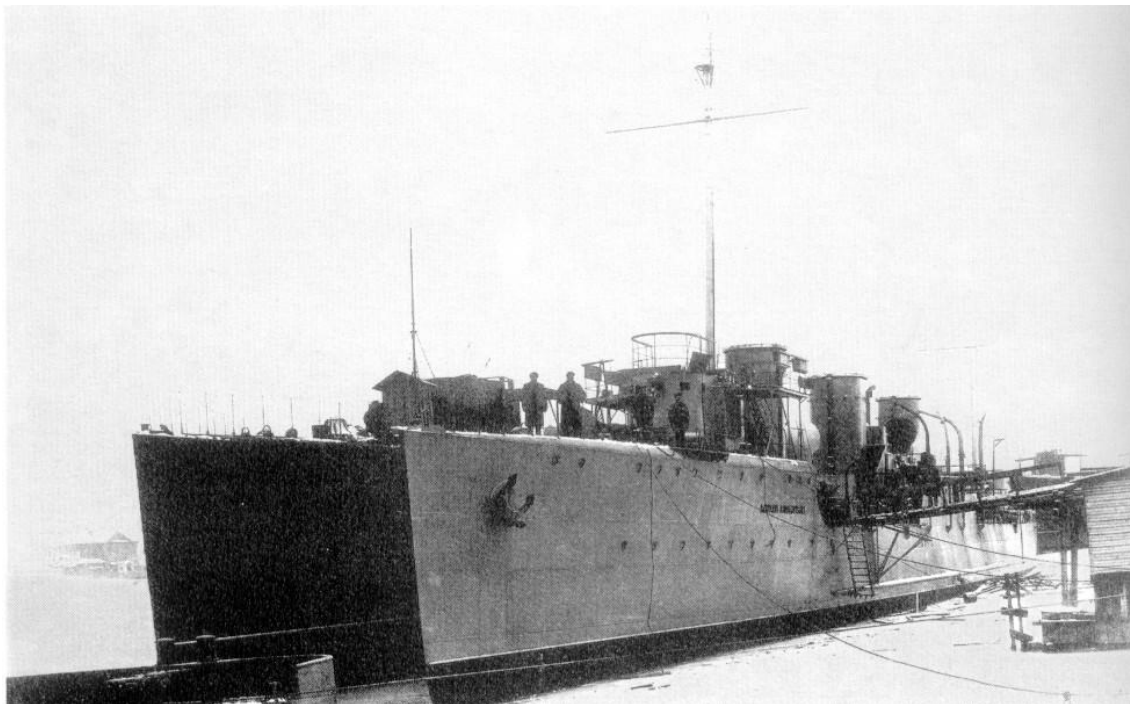
*Помимо всего этого фирма оказалась весьма неисправной и в поставке вспомогательных механизмов по особому договору от 14 августа 1913 года, которые почти все доставлены с весьма существенными дефектами, особенно в главном холодильнике.»*

Кроме того, готовность «Автроила» задерживалась из-за недостатка в клепальщиках, снятых на постройку кессона и плавучего дока для аварийного ремонта кораблей действующего флота. Все это в итоге привело к тому, что 31 декабря 1914 года он был лишь спущен на воду и к оговариваемому контрактом сроку готовности эсминца – 1 июня 1915 года он никак не успевал.

Готовность корабля сильно тормозилась поставками турбин и главного паропровода. 21 декабря 1915 года командир «Изяслава» капитан 2 ранга В.И. Руднев писал, что *«готовность «Изяслава» и «Автроила» задерживается из-за отсутствия турбин, и по этой причине не может быть закрыта верхняя палуба и установлено вооружение»*. Так как заказанные турбины целиком так и не поступили, роторы и корпуса обоих турбин передали на Путиловский завод для доукомплектации, сборки и обработки паром.

Тормозил работы и МГШ, несколько раз пересматривавший варианты вооружения корабля. Делу достройки мешала и революционная активность рабочих, задействованных в строительстве. Первая крупная стачка произошла еще в июле 1914 года. Так в своем рапорте в Петербург, датированном 13 июля 1914 г, наблюдавший за постройкой «Громоносца» капитан Чикалин докладывал, что из-за массовой стачки рабочих готовность кораблей откладывается на несколько месяцев. А на произошедшей в начале января 1917 года забастовке рабочих судостроительной мастерской, продолжавшейся несколько дней, участвовали около двух тысяч человек.

18 мая 1917 года «Автроил» наконец представили к испытаниям, правда, без пятого орудия, которое установили лишь после сдачи корабля. Испытания продолжались с 18 мая по 29 июля. Эсминец показал среднюю скорость на полном ходу при 595 об/мин и мощности 35700 л.с. – 31,7 уз., расход топлива составил 19,8 т/ч.



"Капитан Изылментьев" и "Капитан Кингсберген" в достройке

30 июля актом № 24 Постоянной приемной комиссии эсминцев был принят Морским ведомством и в тот же день начал кампанию: в соответствии с приказом № 78 командующего Балтфлотом поднял Андреевский флаг. «Автроил» зачислили в состав XIII дивизиона («Изяслав», «Автроил», «Гавриил» и «Константин») под командованием капитана 1 ранга К.В. Шевелева.

Клавдий Валентинович, впоследствии контр-адмирал, обладавший немалым опытом руководства эскадренных миноносцев, был по настоящему специалистом своего дела. Яркий противник революции, он старался постоянно держать свой дивизион в море, чтобы избежать агитации среди экипажей. Дивизион выходил в море практически каждый день.

Окончание строительства «Автроила» оказалось как нельзя более кстати, так что, в начале лета, едва войдя в строй, его, вместе с дивизионом, перебросили в Моонзунд. В основном корабли базировались на Куйваст или Аренсбург.

#### **Тактико-технические элементы**

Водоизмещение «Миклухо-Маклая» – 1260 т. стандартное, 1620 – полное; «Автроила»: стандартное 1354 т, нормальное – 1757 т, полное – 2200 т.

Согласно окончательно утвержденной спецификации (1913 г.) главные элементы эсминцев типа «Изяслав» были следующими: длина наибольшая 107,5 м, по грузовой ватерлинии – 105 м, ширина наибольшая – 9,5 м, средняя осадка при нормальном водоизмещении 1350 т не более 3 м; высота борта в носу – 5,55 м, у миделя – 3,04 м, в корме 3,34 м. Шпация – 550 мм. Из 14 главных водонепроницаемых переборок три (на 7, 12 и 47 шпангоутах) доведены до полубака; двойное дно располагалось на протяжении машинно-котельного отделения – от 47 до 152 шпангоута. Для эсминцев типа «Лейтенант Ильин»: длина наибольшая 98,06 м, длина между перпендикулярами – 96,08 м, ширина наибольшая – 9,33 м; осадка при нормальном водоизмещении 1260 т. не более 3 м. Количество главных поперечных переборок – 12. Двойное дно – на протяжении машинно-котельного отделения – от 41 до 139 шпангоутов.

Для уменьшения бортовой качки устанавливались «противокреновые цистерны Фрама».

Площадь пера руля у эсминцев типа «Изяслав» – 7,2 м<sup>2</sup>, у типа «Лейтенант Ильин» – 6,7 м<sup>2</sup>. Управление рулем могло осуществляться из боевой рубки, носового и кормового мостиков и из румпельного отделения.

Главная энергетическая установка двухвальная. Каждая турбина располагалась в своем отделении. На типе «Изяслав» стояло две турбины системы «Браун-Бовери-Парсонс» проектной мощностью 16350 л.с. на переднем и 11500 л.с. на заднем ходу при вращении трехлопастного гребного винта (диаметр 2,54, шаг 2,45 м) соответственно 565 и 400 об/мин. «Автроил» мог развить мощность 32700 л.с. и максимальную скорость 32 уз. На «Ильинских» подобным образом стояли две турбины CurtissAEG (или «Браун-Бовери-Парсонс»?) со спецификационной валовой мощностью по 15000 л.с. Фактически «Миклухо-Маклай» развивал 31500 л.с. и имел максимальную скорость 30 уз.



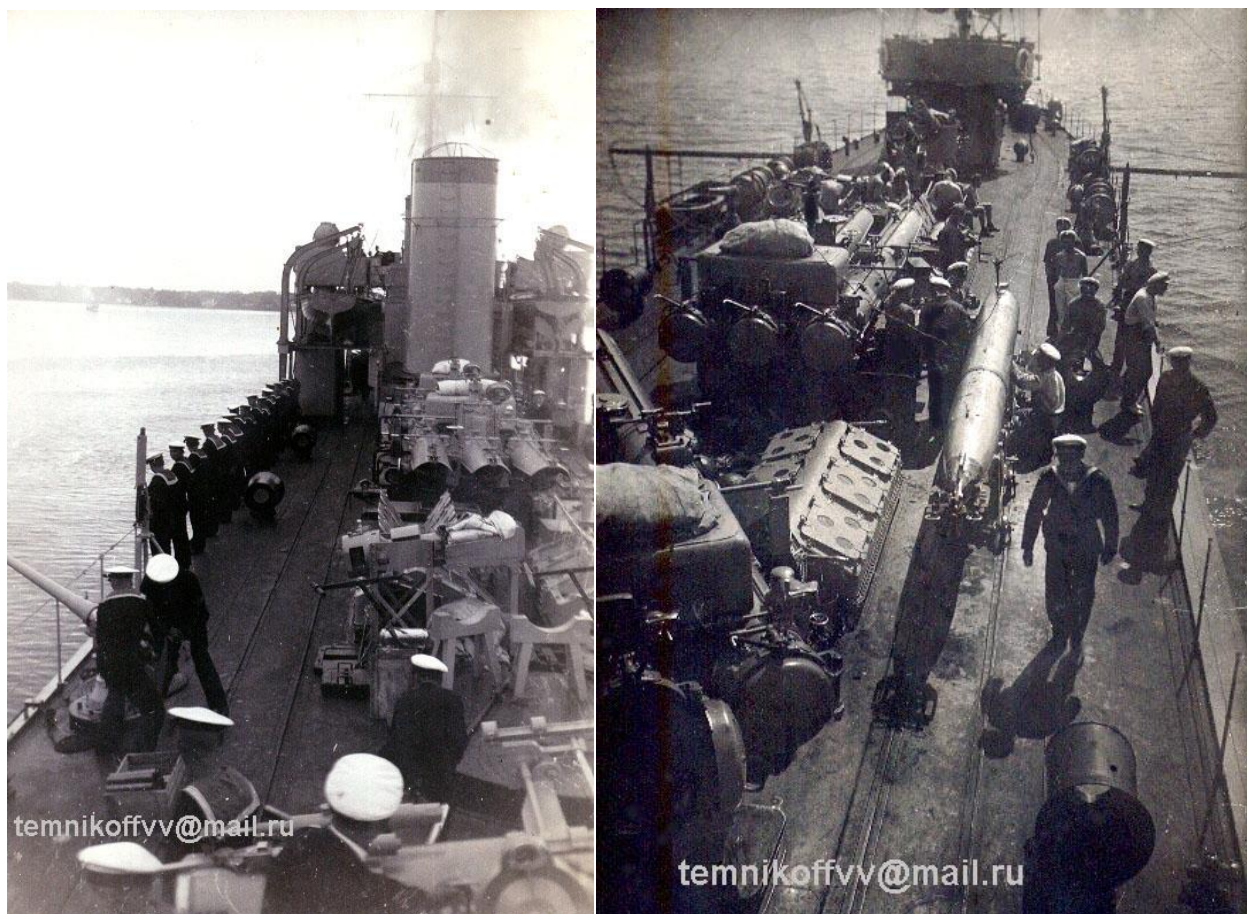
102-мм орудия на одном из эстонских эсминцев

Котлы эсминцев, также как турбины, находились каждый в своем отдельном водонепроницаемом отсеке. На «Изяславах» стояло по 5 котлов системы «Норман» (поверхность нагрева каждого 810 м<sup>2</sup>, рабочее давление 17 атм., 14 форсунок). Дымоходы из котлов № 1 и 2 выводились в первую дымовую трубу, № 3 и 4 – во вторую, № 5 – в третью (все трубы одинакового диаметра). Запасы котельной воды – две цистерны по 13 т, питьевой – 10 т. На «Ильинских» было по четыре котла системы «Норман-Вулкан» (поверхность нагрева по 1000 м<sup>2</sup>, рабочее давление 17 атм., 14 форсунок). Дымоходы из котлов № 1 выводились в первую дымовую трубу, № 2 и 3 – во вторую (из-за этого она была в два раза шире), № 4 – в третью. Запасы котельной воды соответственно 10 и 13 т, питьевой – 11,8 т.

Источниками напряжения на «Ильинских» служили два турбогенератора мощностью по 20 кВт, вырабатывавшие ток 105 В, а также резервная керосиновая динамо-машина мощностью 10 кВт, располагавшаяся между 2 и 3 дымовыми трубами на верхней палубе. На «Изяславах» с той же целью применялись два генератора по 50 кВт, а для аварийных целей «керосино-динамо», размещавшаяся в средней надстройке, имела мощность 15 кВт.

Для хранения топлива предназначалось междудонное пространство, бортовые отсеки (в районе машинного отделения) и цистерны Фрама. Запас нефти «Миклухо-Маклая» – 500 тонн, дальность хода 24-узловой скоростью 634 мили, 16-узловой – 1253 мили; «Автроила» – 570 т, дальность хода 15-узловой скоростью – 2400 миль.

Согласно господствовавшим в то время взглядам на боевое применение эскадренных миноносцев, главным сценарием боя для этих кораблей должны были стать групповые торпедные атаки, что определяло приоритет торпедного вооружения. В соответствии с этим балтийским эсминцам ставилась задача по воспрепятствованию прорыва в Финский залив превосходящих германских сил, из-за чего «Новики» вооружались двенадцатью 450-мм торпедными трубами (4 трехтрубных аппарата). Боезапас – 15 торпед: 12 непосредственно в аппаратах и еще 3 запасных на верхней палубе в специальных ящиках в районе второй дымовой трубы. Аппараты снабжались электроприводом и были способны с помощью универсальных регуляторов скорости (муфт Дженни) «следить за целью». Также имелся механизм растворения (до 7°), что позволяло осуществить залповую стрельбу веером. В качестве торпед использовались несколько усовершенствованный тип 450-мм «Whitehead». Масса – 810 кг, длина 5550 мм. Торпеда приводилась в движение поршневой машиной способной развить скорость 43 уз на дистанции до 2 км, 30 уз на 5 км и 28 уз. на 6 км. Вес ВВ – 100 кг.



Торпедное вооружение эстонских эсминцев

Основное артиллерийское вооружение состояло из 102-мм орудий с длиной ствола 60 калибров с проектным боезапасом по 150 выстрелов на ствол (позднее в связи с увеличением числа орудий количество выстрелов на ствол снизилось до 100...120, в зависимости от типа эсминца). 102/60-мм орудие было создано Обуховским заводом при технической поддержке английской фирмы Vickers. Углы возвышения:  $-6^{\circ}$ ... $+20^{\circ}$ . Для увеличения угла возвышения под станок устанавливалась тумба. С тумбой высотой 200 мм угол возвышения увеличивался до  $20^{\circ}$ , при 320 мм – до  $25^{\circ}$ , 500 мм – до  $30^{\circ}$ . Масса орудия со станком составляла 6,2 т, но для вооружения эсминцев использовался облегченный вариант – 5,7 т. Орудия эсминцев снабжались щитами толщиной 38 мм и весом 290 кг.

В боекомплект орудия входили следующие снаряды: фугасный обр. 1911 г. (масса 17,5 кг, длина 5 калибров, масса ВВ 2,4 кг); фугасный обр. 1915 г. (масса 17,5 кг, длина 5 калибров,



масса ВВ 2,1 кг); прапнельный (масса 17,5 кг, длина 4,38 калибра, трубка с 22-секундной задержкой); зажигательный (масса 17,6 кг, длина 4 калибра); ныряющий (масса 15,8 кг, длина 5,05 калибра, масса ВВ 3,13 кг); осветительный беспарашютный (масса 15,08 кг, длина 4,7 калибра); химический (в основном отравляющего вещества удушающего типа).

Снаряд образца 1915 г имел дульную скорость 823 м/с, что обеспечивало дальность 16095 м при угле возвышения 30°; прапнельный – 768 м/с и 10974 м (по трубке); ныряющий – 208,8 м/с и 2195 м. Скорострельность: при натренированном расчете 7 человек – 12 выстр./мин., максимальная – 15 выстр./мин.

Артиллерийская установка комплектовалась двумя оптическими прицельными устройствами производства Обуховского завода обр. 1913 г. с 5-кратным увеличением и полем зрения 8°. Масса – 62 кг.

Из-за затянувшегося строительства, артиллерийское вооружение кораблей несколько раз пересматривалось. По первоначальному варианту на всех «новиках» должно было стоять две «сотки» и четыре трехтрубных торпедных аппарата. Но уже 25 сентября 1914 году МГШ, принимая во внимание увеличенные размеры «Автроила» и тот факт, что он задумывался как корабль-лидер, настоял на установке пятого торпедного аппарата на кораблях этой серии (доклад МГШ морскому министру № 475).



Орудия и торпедные аппараты зачехленные по-походному

8 августа 1915 года состоялся известный бой «Новика» с двумя германскими эсминцами, продемонстрировавший возросшее значение артиллерийского вооружения для эсминцев. По горячим следам этого события практически все эсминцы Российского Императорского флота начинают проходить довооружение. Не стали исключением и «ревельцы» с «путиловцами» – 26 августа (по докладу МГШ морскому министру № 247) было принято решение за счет сокращения числа торпедных аппаратов установить третье орудие. Боевой опыт подтвердил правильность решения, и в дальнейшем число орудий продолжало увеличиваться: 30 августа 1915 г. в телеграмме начальника Минной дивизии Балтийского моря № 1336 на «Изяславах» начинает фигурировать четыре орудия. В апреле 1917 года их стало на «Миклухо-Маклае» уже четыре, а на «Автроиле» – пять. Количество торпедных аппаратов ограничивалось тремя.

С началом войны для борьбы с неприятельскими аэропланами на эсминцах стали устанавливать 40-мм зенитные автоматы Vickers, которыми оснащались все «новики». Масса

системы составлял 640 кг, из которых тумба весила 409 кг. В боекомплект входили стальные гранаты массой 0,9 кг с массой ВВ 150 г, взрыватель имел 8 или 10-секундную дистанционную трубку. В канале ствола, длина которого была 39,25 кал, снаряд разогнался до 610 м/с. Угол вертикального наведения  $-5...+80^\circ$ , максимальная дальность стрельбы 5300 м. Питание ленточное с максимальной скорострельностью до 300 выстр./мин.



Учебный торпедный пуск

К 1917 году стала очевидной неэффективность автоматов Vickers для борьбы с воздушными целями, и на «Миклухо-Маклае» его заменили на отечественную 76-мм зенитку системы Лендера. Для этого пришлось подкрепить переборку 177 шпангоута, а погреб на 300 патронов оборудовали в минной кладовой. Выстрел 76-мм отечественной «аэропушки» был унифицирован с выстрелом трехдюймовой полевой пушки. Снаряд массой 6,45 кг и начальной скоростью 588 м/с достигал высоты 6000 м. Длина ствола 30,5 кал. Угол вертикального наведения  $-5...+65^\circ$ . Масса установки 1,3 т. Справочная скорострельность составляла 30 выстр./мин, но фактически не более 10...12 выстр./мин.

Впрочем, информации о применении на эсминцах пушек Лендера авторам найти не удалось, так что по всей вероятности на обоих эсминцах стояли все-таки автоматы Виккерса. Нет информации в эстонских архивах и о перевооружении кораблей на другой тип зениток, между тем как в перуанском флоте оба эсминца числятся уже с тремя 65-мм и двумя 20-мм зенитными автоматами, количество последних во время службы увеличивалось, так что во время Второй мировой войны 20-мм автоматов уже насчитывалось четыре.

Кроме того, на кораблях имелось по два переносных 7,62-мм пулемета Максима с шестью тумбами. Штатное место – под крыльями носового мостика.

Для обнаружения целей и определения дальности использовался дальномер английской фирмы «Barr&Stroud» с базой 9 футов, установленный на носовом мостике. Для ночного обнаружения целей использовались два 60-см прожектора.

В перегруз корабли могли принять на минные рельсы по 80 больших корабельных мин заграждения обр. 1912 г. Такая мина содержала 100 кг тротила и могла быть установлена на глубинах до 130 м.

Шлюпочное устройство состояло из хранившихся на рострах моторного катера, моторной рабочей шлюпки, вельбота и шестивесельного яла.

По штатному расписанию «Спартак» имел 171 человек экипажа, «Автроил» – 180. Во время службы штат неоднократно пересматривался. Так во время эквадоро-перуанской войны он насчитывал по 140 чел.

### **Окраска**

Стандартные российские цвета окраски времен 1 мировой войны были следующие.

Шаровый – основной цвет.

Черный – якорь Холла, палубный клюз, кнехты, битенг, стоячий такелаж, козырьки дымовых труб, минные рельсы, скоб-трапы, киповые планки, стопоры Легофа, рамы цепных стопоров и якорные трубы.

Красный – фонарь левого бортового огня, корпус ниже ватерлинии, гребные валы, кронштейны гребных валов, корпус моторного катера ниже ватерлинии, перо руля.

Зеленый – фонарь правого бортового огня.

Желтый – снасти бегучего такелажа, кранец.

Лакированное дерево – парадный заборный трап, нактоуз главного магнитного компаса.

Полированный металл – гребные винты (бронза), бортовые надписи, кормовая надпись, государственный герб (медь), прицелы 102-мм пушек и спаренных торпедных аппаратов (бронза), колпаки магнитных компасов (бронза).

Система окраски в течение всей службы кораблей не претерпевала существенных изменений ни в эстонском, ни в перуанском флоте. Так модель, экспонирующаяся в Эстонском Военно-морском музее (г. Таллин) имеет следующие отличия: черная ватерлиния, темно-шаровая (Nu.67) или почти черная (Nu.85) палуба (как впрочем, и все горизонтальные поверхности, что наводит на мысль об их плохой чистке).

Единственное исключение – период Второй мировой войны, когда отдавая дань моде, все крейсера и эсминцы перуанского флота были камуфлированы. Первые окрашивались черной краской с тем, чтобы имитировать совершенно не относящийся крейсеру силуэт. Вторые окрашивались двумя оттенками серого с таким расчетом, чтобы наблюдатели видели бы их на дальности, бывшей гораздо большей, чем в реальности. Анализ фотографий эсминцев говорит, что перед нами стандартный образец камуфляжа американского флота MS-22! Этот тип окраски применялся практически на всех кораблях USN, оперировавших в южной части Атлантического и Тихого океанов в 1943 г. Мало того, он нанесен настолько точно, что создается ощущение, будто эсминцы посетили для ремонта какую-то американскую верфь, где их и перекрасили.

### **В Моонзундском сражении**

Германская операция по захвату островов началась 29 сентября высадкой десанта в бухте Тага-Лахт на острове Эзель. Уже в 8 часов утра этого же дня, после получения радиogramмы о высадке немцев, на дивизионе объявляется боевая тревога. В тот же вечер германский флот предпринял попытку прорваться через пролив Созлозунд, встретив ожесточенное сопротивление канонерки «Грозный».

С рассветом 30 сентября (13 октября) из Аренсбурга на разведку к Домеснесу и острову Руно отправляются эсминцы «Автроил» и «Лейтенант Ильин». Корабли возвратились в Аренсбург в 11-15 утра, никого не обнаружив. Единственное боевое соприкосновение имело место с двумя германскими аэропланами, которые быстро удалось отогнать заградительным огнем. В этот день погодные условия были довольно тяжелые, но «Автроил», к счастью, не пострадал, в то время как на «Лейтенанте Ильине» была сломана фор-стенга и вышел из строя радиотелеграф.

Вскоре после возвращения в Аренсбург стало известно, что город долго не продержится: из штаба сообщили о большой колонне немцев, движущейся по Килькондской дороге на Аренсбург. Противопоставить на сухопутном театре было нечего. Поэтому, принявший общее командование капитан 1 ранга Зеленой приказал принять личный состав базы на борт (всего около 300 человек) и, обстреляв город, около 16 часов направился в Куйваст.



Подъем флага на одном из эсминцев Балтфлота

На следующий день, 1/14 октября, с рассвета неприятеля в Созлозунде обнаружено не было, и начальник Морских сил Рижского залива вице-адмирал М.К. Бахирев, опасаясь, что немцы на этот день попытаются прорваться через Ирбены, приказал усилить надзор за ними. XIII дивизион эсминцев, под брейд-вымпелом Шевелева в составе «Изяслава», «Автроила» и «Гавриила», был послан в маневренный мешок в районе Домеснеса. В 10-21 корабли взяли курс на Домеснес, но, не доходя 5 миль до маяка, повернули и пошли вдоль минно-артиллерийской позиции Абро. Вскоре туда же на позицию №2 была послана английская подводная лодка С-32. В пути эсминцам два раза попадались германские самолеты, которые близко подходить не рисковали. Как отмечалось в рапортах кораблей, на море пла-

вало много деревянных обломков, сильно затруднявших наблюдение за морем. Но в Ирбенах снова никого не оказалось, и дивизион повернул обратно. Около 16 часов они встретили идущий под флагом Бахирева «Баян» в сопровождении эсминцев «Десна», «Лейтенант Ильин», «Пограничник» и «Забайкалец», и Шевелев семафором доложил, что в Ирбенах никого не обнаружено.

В это время на Кассарском плесе развернулось решающее сражение за Моонзунд. В 16-17 на эскадре стали известны некоторые подробности боя, включая известие о потере «Грома», и адмирал приказал возвращаться в Куйваст. Шевелеву же надлежало на всех парах идти на помощь XI дивизиону. Но приказ поступил слишком поздно, так что, даже на 25 узлах, эсминцы туда успели лишь к самому концу, когда все решилось. Вечером корабли вернулись в Куйваст.

2/15 октября в связи с ухудшением погодных условий, полудивизион под брейдивымпелом Шевелева в составе «Изяслава» и «Автроила» вновь пришлось выслать в район Домеснеса. Корабли вышли из Куйваста и, несмотря на подводную угрозу, чтобы быстрее прийти на место, отказались от движения противолодочным зигзагом.

Погода тем временем все более ухудшилась, начался мелкий дождь, и видимость упала до 3-5 миль. Для увеличения радиуса обзора начдив дал на «Автроил» семафор: «*Маневрировать самостоятельно на пределе видимости зрительных сигналов*». Днем ранее в этот район пришла английская подводная лодка С-32. Первыми ее заметили сигнальщики с «Изяслава», приняв за германскую субмарину. Но прежде чем кто-либо успел что-то сделать, на лодке открылась крышка рубочного люка, и показался флаг святого Георга на бамбучине. Тем временем, «Автроил», выйдя из пелены дождя, также заметил подлодку. Английского флага на ней не увидели и, естественно, приняли за «немку». Командир эсминца Д.И. Дараган приказал открыть огонь. К счастью, пока меняли фугасные снаряды на ныряющие, «Изяслав» оказался на линии огня, спасая тем самым союзника от обстрела.

Впрочем, больше никаких серьезных инцидентов в тот день не произошло. К вечеру видимость улучшилась, и корабли отозвали в Куйваст. На траверзе Вердера на кораблях слышали сильный взрыв – это тральщики вели поиск мин, выставленных накануне в этом районе германскими подводными лодками. Здесь же полудивизион разошелся с броненосцем «Гражданин», шедшим на помощь Церельской батарее. Когда корабли прибыли в Куйваст, в нем уже ясно слышались звуки боя, шедшего в нескольких километрах от города.

День 3/16 октября стал решающим в битве за Моонзунд. В этот день пал Церель, а Кассарский плес окончательно перешел в распоряжение немцев. Одним из последних очагов сопротивления стали защитники дамбы между островами Эзель и Моон.

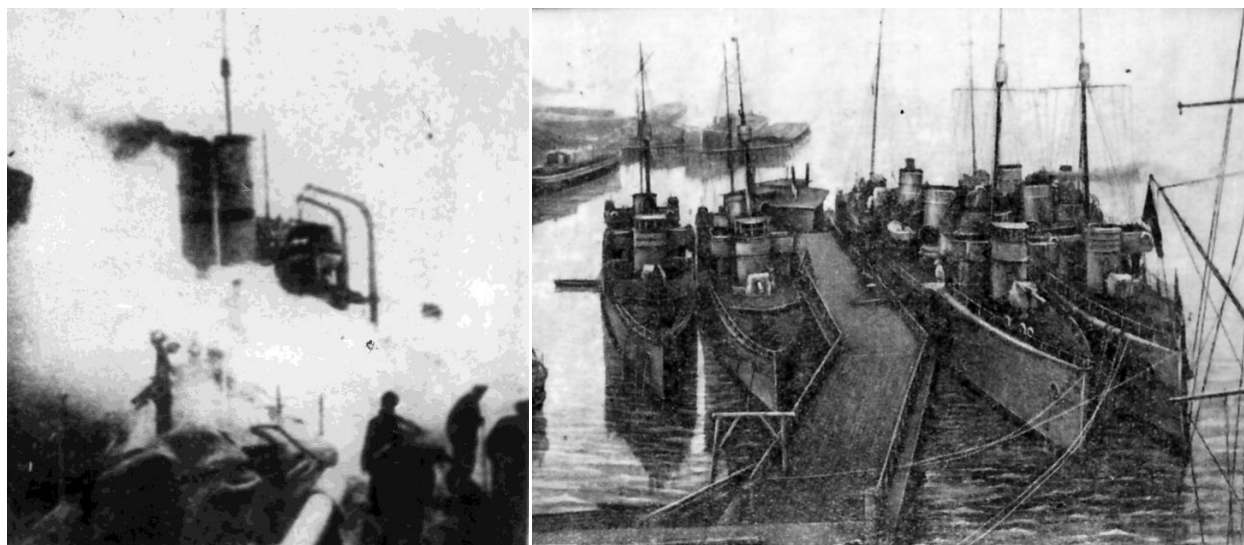
За день до того 15 октября генерал-лейтенант фон Эсторф (Estorff) приказал начать общий штурм восточной части Эзеля. В середине дня 18 штурмовая рота капитана Винтерфельда (Winterfeld) блокировала Орисаарскую дамбу, чтобы предотвратить подход русских подкреплений с Моона. Но немцам пришлось скорее удерживать окруженные части от прорыва к Орисаару, нежели отбиваться от идущих на помощь. Но, так или иначе, к концу дня немцы контролировали практически весь Эзель. В этот же день началась подготовка двухтысячного отряда для вторжения на Моон, по ряду причин перенесенная на 17 октября.

Кассарский плес контролировали восемь кораблей из 2-й флотилии эсминцев под командованием коммодора Хейнриха (Heinrich), вместе с приданными четырьмя вымпелами 13-й полуфлотилии. Германские эсминцы маневрировали на плесе под неточным русским огнем, периодически открываемого то с берега, то с кораблей. В результате В98 подорвался на mine, получив тяжелые повреждения и под конвоем V74 убыл в Тага-Лахт. Кроме того, на мель вылетели и получили повреждения еще два корабля – В110 и В112, причем последний из-за пробитой нефтяной цистерны также вскорости убыл в тыл. Для возмещения потерь в распоряжение Хейнриха вместо 13-й выслали 4-ю полуфлотилию. К этой армаде позже присоединились еще два эсминца V46 и S50, доведя, таким образом, 16 октября группу Хейнриха до 11 вымпелов. Непосредственно у берега, в том числе и в Малом Зунде располагалась S-флотилия капитана 2 ранга Розенберга (Rosenberg), состоявшая из шести миноносцев типа А и флагманского Т144.

Русское командование также опасалось высадки десанта на Мооне, и потому по инициативе Шевелева решили провести разведку боем. Около 12-40 V, XI, XII и XIII-й дивизионы с канонерскими лодками вышли из Куйваста на Кассарский плес «для наблюдения за

неприятелем и предупреждения его высадки на о. Моон». В 12-45 «Автроил», вместе с другими кораблями, принял полную боевую готовность.

XIII-й дивизион шел в составе «Изяслав», «Автроил» и «Гавриил». В 13-50 корабли подошли к Раугенскому бую. Немцы, уже давно заметившие подходящие эсминцы, в это время занимались погрузкой раненых 18 штурмовой роты на переоборудованный в госпитальное судно транспорт «Viola». Он находился недалеко от берега в 4 милях к западу от острова Кейнас. В непосредственном прикрытии, по-видимому, находились миноносцы Т144 и Т141, западней держались основные силы Розенберга миноносцы Т130, А27, А29, А30, А31, А32 (А28 ранее отправили в тыл для пополнения боезапаса). Далее к северу располагались эсминцы commodora Хейнриха, два из которых находились в непосредственной близости от берега и при неблагоприятных обстоятельствах могли поддержать огнем корабли Розенберга.



Пожар на эсминце "Гром" (слева), группа эсминцев в Петрограде после ледового похода (справа)

Поскольку море в этом месте изобиловало отмелями и островками, маневрирование сразу четырьмя дивизионами было затруднено, и вся нагрузка легла на XIII дивизион. Остальным кораблям приказали стоять наготове и в случае необходимости поддержать огнем.

Поскольку русские приняли «Viola» за «немецкий однотрубный транспорт, высаживающий десант на Эзель», Шевелев приказал канонеркам открыть огонь по транспорту, а сам с XIII дивизионом пошел на сближение. В 14-14, когда дистанция уменьшилась до 65 кбт, эсминцы открыли огонь по миноносцам Розенберга и «Viola». После первых же выстрелов госпитальное судно начало отход на запад, а миноносцы и батарея полевых орудий приняли бой, прикрывая его. С русских кораблей отчетливо видели, как на ближайшем к ним Т-144 срезало грот-мачту. Ввиду того, что дальше к югу глубины еще больше уменьшались, и корабли рисковали вылететь на мель, а также для выхода с пристрелянной неприятелем зоны, дивизион в 14-20 повернул на 8 румбов влево. В работе Косинского указывается, что поворот осуществлялся последовательно, но это не верно. На самом деле поворачивали «все вдруг», иначе корабли бы мешали друг другу вести огонь из кормовых орудий. Во время этого маневра «Автроил» получил сразу три попадания 88-мм снарядами. Один снаряд попал в корпус под привальный брус, образовав полуподводную пробоину, пробил палубу и ушел внутрь корабля. При этом были пробиты топливные цистерны, так что за эсминцем теперь тянулся нефтяной шлейф. Два других снаряда взорвались под носовым мостиком. Всего было ранено 8 матросов и один офицер. Наиболее серьезные ранения получил кочегар, которому прямо в море пришлось делать трепанацию черепа. Больше попаданий в эсминцы дивизиона не было (снаряд, попавший в «Изяслав» не разорвался) и в 14-30 эсминцы вышли из сферы огня. Русские рапорты отмечают, что были накрытия по двум ближайшим к

«Viola» неприятельским миноносцам и попадания в головной, но немцы это не подтверждают. Быстрое и точное накрытие русских эсминцев можно объяснить небольшим ходом последних и стесненным фарватером.

В это время коммодор Хейнрих со своими одиннадцатью кораблями, наконец начал сближение, но опоздал, поскольку русские уже выходили из боя. Отходя под огнем, в 14-25 на скорости 15 узлов «Изяслав» коснулся винтами грунта, так что Шевелев приказал отослать эсминец в Рогекюль для осмотра водолазами и ремонта, а сам перенес флаг на «Автроил». Раненых «Автроила» свезли на «Изяслав». Усилиями обеих команд удалось до темноты завести под пробойную пластырь, и «Автроил» отправился в Куйваст для доклада.

Германские корабли потерь не имели, а то, что эта стычка не имела никаких последствий, доказывается тем, что рапорты и воспоминания участников практически не уделяют ей места. Гораздо больше проблем в тот день причинили снаряды линкора «Слава» и береговых батарей у Орисаарской дамбы.

Утром следующего дня «Изяслав» и «Автроил» с разрешения Бахирева решили отправить для починки в Гельсингфорс. Однако, чтобы иметь под рукой хоть какой-нибудь резерв, Бахирев просил начальника штаба Балтфлота телеграммой (№ 74): *«Ввиду нескорого ввода в док «Автроила» прошу его прислать в Куйваст»*. Согласившись с его мнением, ответной телеграммой (№ 1374) начальник штаба Балтфлота князь Черкасский сообщал: *«Сейчас «Автроил» послан в Ревель для необходимого ремонта, после чего некоторое время останется в распоряжении Комфлота»*. Из всего XIII дивизиона, таким образом, в строю остался один «Гавриил». В виду того, что канонерские лодки в Моонзунде играли весьма важную роль, Бахирев предложил начальнику дивизиона вступить во временное командование отрядом лодок.

В 14-35 капитан 1 ранга Шевелев поднял свой брейд-вымпел на канонерке «Хивинец», которой из-за отсутствия командира и старшего офицера временно командовал штурманский офицер по второму году лейтенант Афонасьев.

Будучи в резерве, «Автроил» не принял участия в заключительном утреннем бое за Моонзунд 5/18 октября. В этот день на рассвете «Автроил» и «Изяслав» послали в бухту Лапвик, а вскоре вслед за ними отправились и остальные корабли эскадры. Днем в бухте Папонвик корабли, присоединившись к XIII дивизиону, вскоре прибыли в Гельсингфорс.

## 5. Революция и ледовый поход

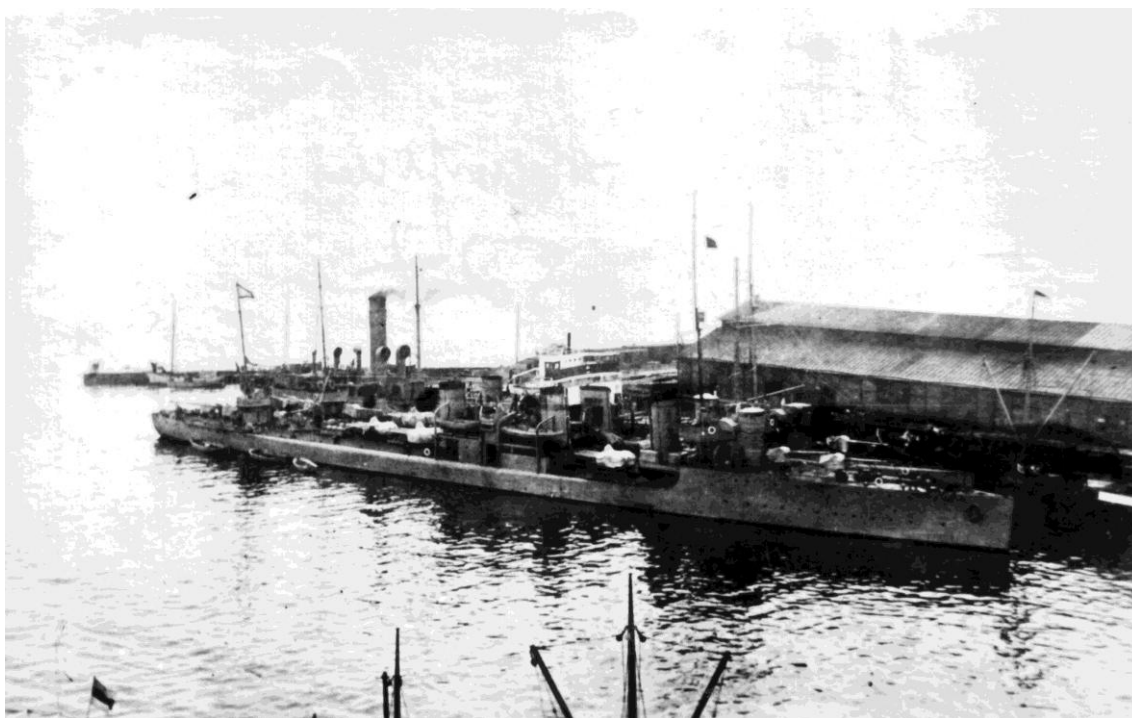
Еще до Моонзундского сражения на «Автроиле» началась формироваться большевистская ячейка. В 1916 году для размещения команд строившихся в Ревеле эсминцев, выделили сухогруз «Диана», до войны ходивший на линии Одесса – Санкт-Петербург. Именно на нем и началось формирование большевистских ячеек. Для активизации процесса на сухогруз неоднократно приходили агитаторы из рабочих-строителей.

Февральская революция в Ревеле произошла не так кроваво, как в Гельсингфорсе. Причин для этого было несколько. Во-первых, в Ревеле к началу войны было большое число этнических немцев, и потому с начала войны их взяли под жесткий контроль соответствующих органов. Во-вторых, местное население, эстонцы, также были настроены антигермански и потому всячески содействовали в пресечении действий германских агентов. Наконец, в-третьих, эстонцы, зачастую плохо знали русский язык, из-за этого с трудом поддавались угворам русскоязычных агитаторов, а если и агитировались, то не могли наладить связь с русским гарнизоном и командами кораблей. Кроме того, основу экипажей в Ревеле составляли люди с кораблей активно участвовавших в боевых действиях (1 бригада крейсеров, дивизия подводных лодок и т.д.), дисциплина на которых поддерживалась на очень высоком уровне. Поэтому единственной благодатной почвой для революционеров представляли лишь экипажи строившихся эсминцев.

Утром 2 марта на заводе началась запланированная накануне манифестация. К ней примкнули экипажи строившихся эсминцев. Мирная вначале, акция вскоре перешла в погром полицейских участков и тюрем. Так были разгромлены тюрьмы на улице Вене и Батарейной, в Вышгороде и некоторых других, сожжены семь полицейских участков. По аналогии с Бастилией, восставшие взяли приступом башню «Толстая Маргарита», использовавшуюся в качестве тюрьмы для политзаключенных. Но это было скорее данью революционной моде, поскольку до кровопролития дело не дошло. Пожалуй, наиболее пострадавшим

стал комендант крепости вице-адмирал Герасимов, пытавшийся образумить толпу, которая хотела разгромить тюрьму. Его доставили в больницу с черепно-мозговой травмой, к счастью не серьезной.

К началу октября большевистская ячейка «Автроила» стала самой сильной в дивизионе, хотя по численности отставала от эсэро-меньшевистской группы. Экипаж «Автроила» дал в дивизионный совет двух делегатов-большевиков: старшего электрика эсминца Георгия Галкина и артиллерийского старшину Степана Кару\*. Так что нет ничего удивительного в том, что 25 октября 1917 года экипаж «Автроила» активнейшим образом поддержал Октябрьский переворот. Не возражал против него «Миклухо-Маклай». Оба эсминца в это время находились в Гельсингфорсе. Во время революционных событий в Минной дивизии прошел митинг, в ходе которого решили из экипажей сформировать сводный взвод. В полночь 25 октября он на буксире прибыл в Гельсингфорс.



"Автроил" у стенки револьского завода

К зиме 1917/18 гг. бегство офицеров с кораблей приобрело характер эпидемии, и наиболее отличился в этом «Автроил», давший наивысший процент (практически 100 %) среди кораблей Балтфлота. Освободившиеся вакансии пытались заменять новоприбывшими, или выдвигая на офицерские должности бывших матросов. Так что не было ничего удивительного, что командный состав в основном составляли и вовсе случайные люди. Впрочем, в то время это было обычной практикой. Процветало дезертирство и среди нижних чинов. Кроме того, из «наиболее сознательных» членов экипажей происходило формирование различных сводных частей, которые незамедлительно отбывались на фронты начинавшейся гражданской войны. Так что следует отметить, что к весне 1918 г. кадровый вопрос на кораблях Минной дивизии стоял очень остро. На кораблях наблюдался большой некомплект личного состава. По табелю комплектации эсминцев типа «Орфей» их экипаж составлял 153 человека, реально же на описываемый период «Автроил» комплектовался 171 человеком. В то время как в рапорте от 29 апреля 1918 года сообщалось, что в момент выхода из Гельсингфорса на «Автроиле» находилось 7 офицеров и 87 матросов; на «Миклухо-Маклае» – 5 офицеров и

\* Оба впоследствии видные деятели Балтфлота. С.И. Кара избран в 1918 году председателем судового комитета, с ноября этого года – комиссар Минной дивизии. Г.И. Галкин избран делегатом в Центробалт первого созыва, в итоге дослужился до помощника главного комиссара Балтфлота.



65 матросов. Частично кадровый вопрос удалось снять, разместив на кораблях рабочих эвакуированных из Ревеля и Гельсингфорса заводов. Но они шли в основном на крупные корабли и эсминцам «перепало» всего по один–два человека, которые вопроса конечно же не решали.

По условиям Брестского мира, подписанного 3 марта 1918 года, Советская Россия должна была убрать свои корабли из Эстонии и Финляндии, либо разоружить их. К этому времени в Гельсингфорсе, главной базе флота, находилось более 70 кораблей и судов, в том числе 14 эскадренных миноносцев, включая «Автроил» и «Миклухо-Маклай». К этому времени финские отряды при поддержке германцев начали наступление на город, так что было принято решение о переводе флота в Кронштадт. Ледовая же обстановка в середине марта сложилась достаточно сложная.

7 и 9 апреля отправлялись первые два эшелона кораблей. Обстановка между тем все более и более обострялась. 6 апреля белофинны окружили Таммерфорс и, после четырехдневных уличных боев, взяли его. Одновременно было предпринято наступление на Гельсингфорс. 7 апреля трехтысячный германский отряд под командованием генерала фон Бранденштейна высадился в районе Ловизы и предпринял попытку перерезать сообщение между Гельсингфорсом и Выборгом, а 11 апреля немцы и белофинны ворвались в столицу Финляндии. В этой ситуации было решено отправить третий, четвертый и пятый эшелон в один день – 10 апреля.

Ситуация осложнялась тем, что на Минной флотилии практически не было топлива. Подход же к складам, размещавшимся на о. Опасном, в данной ситуации стал опасен. Большинство кораблей заправлялось с нефтеналивных судов, которые подвозили на буксире. Но «Миклухо-Маклай», не дожидаясь, когда его смогут заправить, сам направился к острову. К этому времени обслуживающий персонал складов разбежался или уже эвакуировался, так что на берег пришлось послать группу матросов во главе с боцманом Кудзелько\*. Кое-как разобравшись с совершенно неизвестными им береговыми топливными насосами станции перекачки, группа смогла обеспечить подачу нефти на эсминец. Принятого топлива оказалось достаточно для перехода в Петроград. А позже, когда к острову смог подойти эсминец «Изяслав», миклухо-маклаевцы помогли заправить и его.

«Миклухо-Маклай» покинул Гельсингфорс в 15 часов в составе четвертого эшелона кораблей. Кроме него туда вошли эсминцы «Свобода», «Забияка», «Орфей», «Победитель», «Лейтенант Ильин», «Финн», «Уссуриец», «Эмир Бухарский»; транспорты «Сухона», «Ока», «Бурлак», «Мыслете»; буксиры «Огонь», «Черноморский № 4», «Солид» и «Бойкий». Командовал эшелоном командир XI дивизиона эскадренных миноносцев.

«Автроил» вышел в 16 часов в составе пятого эшелона. Вместе с ним туда входили эсминцы «Изяслав», «Константин», «Капитан Изьметьев», «Туркменец Ставропольский», «Войсковой», «Украина», «Забайкалец», «Стерегающий», «Страшный», «Донской казак», «Сибирский стрелок», «Московитянин»; транспорты «Либава», «Рцы», «Веди», «Печора», «Михаил Лунд», «Гогланд», «Кодума», «Ильза», «Оркан», «Приемыш» и около десятка других. Командиром эшелона был начальник минной дивизии А.П. Екимов.

Практически весь маршрут перехода был покрыт крепким льдом толщиной 70-80 см, а местами встречались торосы высотой до 5 м. Все три эшелона шли шхерным фарватером, надеясь на то, что корабли успеют пройти в Кронштадт до того как тронется лед – движущийся, он представлял еще большую опасность для кораблей. Но эти надежды не оправдались. Ледоколам, особенно «Ермаку», приходилось быть буквально везде, вызволяя корабли из ледового плена.

Находясь в торосах, у о. Галли, «Автроил» получил тяжелые повреждения. Был проломан форштевень, загнулись листы у ватерлинии, внутрь поступило много воды, и только упорная борьба за живучесть личного состава корабля и подошедший на помощь буксир «Огонь» позволили довести эсминец до Кронштадта.

Всего переход занял более недели. 17 апреля в Кронштадт пришел «Миклухо-Маклай», а двумя днями позже – «Автроил».

\* В ряде документов, особенно касающихся плена, его ошибочно указывают как Козелько.

### Боевые действия 1918 года

По Брестскому мирному договору с Германией корабли Балтфлота не могли выходить за пределы своих баз, и германцы довольно тщательно за этим следили. Поэтому до осени 1918 года экипажи кораблей были предоставлены сами себе: ни о какой боевой подготовке, равно как и о соблюдении «революционной дисциплины» говорить не приходилось. Все это в итоге вылилось в новую волну брожения, особенно на кораблях Минной дивизии. Поводом для нее послужила полнейшая неясность текущего положения и ближайшего будущего Балтийского флота. Полагая, что им уготована участь кораблей самозатопившегося Черноморского флота, балтийцы решили взять ситуацию под свой контроль.

11 мая экипажи кораблей Минной дивизии приняли резолюцию, в которой выдвигалось требование распустить Петроградскую коммуну, а всю власть передать «Морской диктатуре Балтфлота». Одновременно предполагалось войти в тесную связь с рабочими Питера и демобилизованными солдатами и офицерами на предмет организации совместной обороны города.

Патриотический подъем экипажей оказался совершенно не нужным пришедшим к власти большевикам, из-за чего они приняли ответные меры: арестовали начальника морскими силами А.М. Щастного, сделали попытку арестовать главных смутьянов на Минной дивизии. А 31 мая была принята резолюция общего собрания экипажа крейсера «Рюрик», отражавшая официальное отношение правительства к происходящим событиям. Благодаря проведенной агитации флот в целом не поддержал инициативу Минной дивизии. 1 июня состоялось заседание представителей кораблей и частей Петрограда и Кронштадта. Депутат с «Автроила» С. Кара, вместе с другими депутатами-большевиками, призвал собравшихся присоединиться к резолюции «Рюрика» и к ней действительно присоединилось абсолютное большинство, в том числе и депутаты с «Миклухо-Маклай». В июне правительство приняло жесткие меры к подавлению выступления, к счастью не вылившиеся в массовое кровопролитие. Зато Щастного обвинили в контрреволюционном заговоре и расстреляли.

В июле месяце внимание моряков было отвлечено на формирование экспедиционных отрядов, посылаемых на все направления трещавшего и ломающегося фронта.

8 августа советское правительство всерьез обеспокоенное отъездом германского посольства было вынуждено вновь вспомнить о флоте. К этому времени уже появилось боевое расписание морских сил Балтийского моря. Первая его редакция вышла еще 11 мая (приказ № 273), а всего через 4 дня появился новый вариант (приказ № 292). К маю оба эсминца были отремонтированы и вошли в состав «Минной дивизии Морских сил Невы и Ладожского озера»: «Автроил» вместе со «Свободой», «Изяславом» и «Гавриилом» в III-й дивизион, а «Миклухо-Маклай» с «Лейтенантом Ильиным» и «Капитаном Изыльметьевым» – в IV-й.

9 августа правительство приказало Балтийскому флоту для защиты подступов к Петрограду выставить к западу от Кронштадта сильное минное заграждение. В своей телеграмме Начальнику Морских сил Балтийского моря С.В. Зарубаеву Ленин указывал: *«Минное заграждение поставить немедленно безо всяких промедлений»*.

Заграждение решили выставлять в районе маяков Шепелев и Стирсуден. Выполняя приказ правительства, 10 августа из Кронштадта вышел отряд минных заградителей «Нарова», «Урал», «Волга» и «Ловать» в сопровождении эсминцев «Азард», «Эмир Бухарский» и «Миклухо-Маклай». Поле начиналось у Шепелевского маяка и доходило до финского берега в полутора милях от Стирсудена. Первой в 5-55 постановку начала «Нарова» и закончила ее в 17-13. «Урал» производил ее с 6-05 до 10-04. «Волга» первые мины поставила в 6-10, а завершила в 8-35. Постановка омрачилась тем, что «Ловать», ставившая южную часть заграждения, села на камни. В итоге пришлось дожидаться буксиров из Кронштадта, которые благополучно стащили ее с мели. Минзаг продолжил постановку, закончив ее в 2-32 11 августа. В итоге заградители выставили 935 мин: «Нарова» – 303, «Урал» – 350, «Волга» – 220 и «Ловать» – 62. Но единственной жертвой этих мин стало лишь свое портовое судно «Колывань», подорвавшееся на нем 10 августа и затонувшее со всем экипажем.

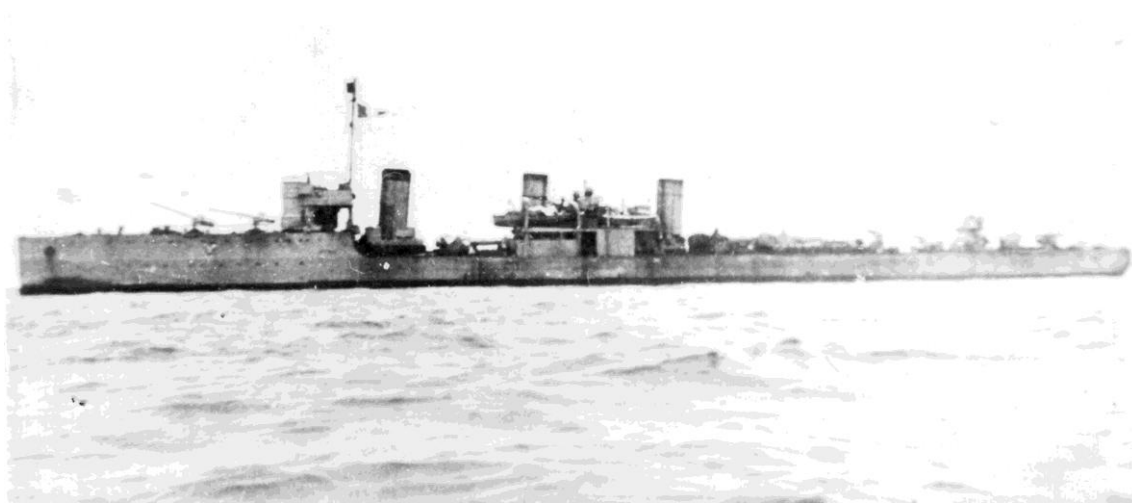
14 августа минзаги выставили третью и четвертую линии (еще около 500 мин) этого заграждения. «Миклухо-Маклай» и «Азард» эскортировали «Нарову» и «Волгу». Линии начинались в пределах мерной мили на расстоянии полутора миль от берега и охватывали район Лебяжье–мыс Инонема. Во время операции эсминцы привлекли внимание финнов и те, подкатив полевую артиллерию, отрыли по ним огонь: «Азард» при этом находился на

удалении 30 кб, а «Миклухо-Маклай» – 10 кб. Всего противник выпустил 5 снарядов, но попаданий не было, и эсминцы на огонь не отвечали.

Таким образом, всего удалось поставить 1435 мин. Это дало основание Народному комиссариату иностранных дел известить мир, что район между 60°10' и 59°57' СШ и 28°55' и 29°10' ВД закрыт для свободного судоходства.

Эти меры оказались довольно своевременными, так как активность германского флота в восточной части Финского залива значительно возросла. В частности, по разведанным выходило, что на Бьерке базируются германские броненосец «Wittelsbach» и крейсера «Straßburg» и «Graudenz».

Во второй половине августа кризис миновал, и снова заговорили об экономии за счет ресурсов флота. Из-за ухудшения общей экономической обстановки в стране, флот испытывал постоянные трудности со снабжением, особенно топливом, продовольствием и личным составом. В связи с этим приказом № 557 от 7 сентября предлагалось для выполнения самых необходимых и неотложных оперативных задач сформировать Действующий отряд судов Балтийского флота (ДОТ). Все остальные корабли переводили механизмы в режим длительного хранения, а все запасы сдавали в порт.



"Автроил" после боя с англичанами

Согласно этому приказу, «Автроил» вместе со «Свободой», «Изяславом» и «Орфеем» вошел в 3-й дивизион, а «Миклухо-Маклай» вместе с «Лейтенантом Ильиным» и «Капитаном Изылметьевым» – в 4-й.

8 октября «Миклухо-Маклай» еще раз выходил для минной постановки. Вероятнее всего это была самая рядовая операция, так как ее подробности авторам обнаружить не удалось.

В ноябре в Германии произошла революция, автоматически отменившая действие Брестского мира. Опасаясь активизации большевиков на море, 12 декабря в Финский залив вошел английский флот. Первоначально он состоял из трех легких крейсеров и девяти эсминцев.

5 ноября Петроградский Совет уведомил судовые команды, что эсеры готовят в городе мятеж. Начало его планировалось на 7 ноября – годовщину октябрьского переворота. В ответ на предупреждение, начальник МГШ Е.А. Беренс отдал приказ о мерах по усилению безопасности Петрограда. В это время Балтийский флот уже находился в состоянии полной боевой готовности, которую объявили сразу после ввода английских кораблей на Балтику. В случае мятежа «Азарду» и «Автроилу» приказывалось осуществить переход к Шлиссельбургу. К счастью, подавлять мятеж морякам не пришлось.

В ноябре началось наступление частей Седьмой армии в Прибалтике, в связи с чем с 22 ноября 1918 года ДОТ передавался ей в оперативное подчинение. Для помощи сухопутным силам из моряков началось формирование десантного отряда. В основном туда брали уроженцев Прибалтики. Так первая рота из 224 человек практически целиком состояла из

эстонцев, во второй роте из 234 человек примерно 3/4 были эстонцы, а в третьей из 127 – две трети. Остальное составляли латыши и русские. Возглавлял отряд В. Пусс. 27 ноября ДОТ получил приказ высадить этот отряд в районе Нарвского залива для содействия войскам Седьмой армии во взятии Нарвы.

В соответствии с этим планом 27 ноября для разведки Ревельского порта и Ревельского рейда направили подводную лодку «Тур». Одновременно с Малого Кронштадтского рейда в море вышел отряд под руководством командира крейсера «Олег» А.В. Салтанова (комиссар – зам. главного комиссара флота И.В. Фрунгов). Кроме крейсера, в него вошли миноносец «Меткий» (командир – Е.С. Ушнева) и транспорты с десантом «Ильза», «Красный пахарь» и «Революция». Позднее, по готовности, к отряду должен был присоединиться «Автроил», единственный эсминец способный в это время выйти в море.

26 ноября «Автроил» с «Азардом» совершили разведывательную вылазку, после которой у «Азарда» обнаружилось неполадки в машинах, так что тот стал в ремонт и мог быть готов не раньше, чем через несколько дней. «Автроил» же принял топливо и прочие припасы, так что его выход задержался.

«Миклухо-Маклай» в это время также находился в ремонте, и 28 ноября он смог лишь выйти на пробу машин и устранение девиации. В этот же день вышел приказ № 720, по которому «В.А. Николаев с эсминца «Инженер-механик Зверев» допускается к командованию эсминцем» «Миклухо-Маклай». Что послужило основанием для столь странной формулировки, авторам установить не удалось. Но, так или иначе, а к отряду этот корабль мог бы присоединиться не ранее 29-го.

В 12-40\* с «Олега» на «Автроил» дали радиограмму: «Почему не выходите по назначению?» Но с эсминца не ответили. Лишь в 7-34 следующего дня, когда транспорты под охраной «Меткого» на якоре пережидали ночь, а «Олег» для разведки вошел в Нарвскую губу, пришла долгожданная радиограмма о том, что «Автроил» вышел в море.

С рассветом «Олег» начал обстрел берега, сделав 2 залпа, а транспорты с миноносцем направились к городу Гунгербург. В 13-20 пришло известие, что высадка прошла успешно. В этот день, почти не встречая сопротивления, десантная партия заняла город и начала наступление вглубь суши. «Олег» еще раз, около пяти часов пополудни, пытался оказывать огневую поддержку.

На рассвете следующего дня показался «Автроил». Поэтому когда с берега пришла очередная просьба подавить неприятельскую батарею в районе Вайварских гор, эту задачу возложили на «Автроил», после чего его направили в дозор в район Родшер-Теншер.

1 декабря в 12-30 отряд без потерь возвратился в Кронштадт. В случае необходимости предполагалось вывести в море линкоры «Петропавловск» и «Андрей Первозванный», но нужды в этом не возникло.

В целом эта, в принципе небольшая операция, имела огромный психологический эффект для руководства флота. Действия десанта прошли на редкость удачно – он сумел захватить три парохода, 27 пулеметов, обозы и взять в плен 85 немцев. 29 ноября Нарва пала. В этот же день в Петроград возвратился «Тур», доложив, что в Ревеле неприятельских кораблей нет.

4 декабря штаб Балтфлота получил телеграмму за подписью главкома Вацетиса, в которой сообщалось: «Признается необходимым одновременно с овладением нами Ревеля занять и закрепить за собой остров Нарген, как защищающий вход в Ревельский порт». Надо ли говорить, что от Балтфлота требовалась активность, в то время как единственные сведения о неприятеле базировались лишь на перископных наблюдениях лодки «Тур»!

4 декабря эсминцы «Автроил» и «Азард» по требованию командования Седьмой армии получили приказ разрушить артогнем подъездные пути к станции Сойда, осмотреть и, если там обнаружится достойная цель, обстрелять викари<sup>†</sup>. Запасной целью определялась станция Йевве. 4 декабря в 12-35 корабли вышли в море и вскоре получили приказ Москвы обстрелять станции Йевве и Орро. В ходе операции корабли выпустили по ним около 200 снарядов, после чего «Автроил» прошел дальше на запад и обстрелял побережье виков, выпустив еще около 150 снарядов. Результаты операции не известны, но вероятнее всего они

\* Время здесь и далее приводится по рапорту командира «Олега».

† Так называлась область, включавшая заливы Кашпервик, Монвик, Папонвик и Колковик.

были весьма скромные, так как английские и эстонские источники об этой операции не упоминают вообще. 7 декабря эсминцы вернулись в Кронштадт.

8 декабря эсминцы «Автроил» и «Азард», под прикрытием 305-мм орудий форта «Красная Горка» выставили заграждение в 110 мин (в дополнение к уже имевшимся там 470 минам, выставленным ранее минзагом «Нарова») в районе Шепелевского маяка. Тем самым они усилили западную линию мин на северном фланге заграждений, завершив оборудование в восточной части Финского залива минно-артиллерийской позиции. Интересно, что при этом на форт был отдан приказ о том, что если во время постановки по эсминцам будет открыт огонь с финского берега, «Красная Горка» должна открыть ответный огонь *«незамедлительно и без какого-либо уведомления»*. По-видимому, речь шла о том, что обычный в таких случаях митинг личного состава открывать или не открывать ответный огонь отменялся.



"Автроил" после боя с английской эскадрой

Между тем наступление на Ревельском направлении продолжалось. 15 декабря для того, чтобы хоть как-то задержать его, английская эскадра произвела бомбардировку шоссе и моста у деревни Пурце. Балтфлот немедленно поставили в известность и на следующий день эсминцы «Миклухо-Маклай» и «Азард» произвели разведку по южному берегу Финского залива от Гунгербурга и далее на запад, но никого не обнаружили.

И еще одно событие того напряженного периода – 18 декабря, когда «Капитан 1 ранга Миклухо-Маклай», находился в Кронштадте и проходивший текущий ремонт, по просьбе экипажа получил более «революционное» имя – «Спартак».

### Reference

1. Agar A. Baltic episode. London: Conway maritime press, 1983. 255 r.
2. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast I) // Okręty Wojenne. 2002. № 1. S. 26–35.
3. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast II) // Okręty Wojenne. 2002. № 2. S. 16–20.
4. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast III) // Okręty Wojenne. 2002. № 3. S. 18–26.
5. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast IV) // Okręty Wojenne. 2002. № 4. S. 24–28.

6. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast V) // Okręty Wojenne. 2002. № 5. S. 14–23.
7. Bennett G. Cowan's War. London: Collins, 1964. 254 r.
8. Staff G. Operation Albion: The Attack On The Baltic Islands // www.ukans.edu/~kansite/ww\_one/naval/albion.htm
9. Baltijskie morjaki v bor'be za vlast' Sovetov (nojabr' 1917 – dekabr' 1918). L.: Nauka, 1968. 368 s.
10. Baltijskie morjaki v bor'be za vlast' Sovetov v 1919 godu. L.: Nauka, 1974. 391 s.
11. Bahirev M.K. Otchet o dejstviah Morskih sil Rizhskogo zaliva 29 sentjabrja – 7 oktjabrja 1917 goda. Materialy Morskoj Istoricheskoi Komissii. T. 1. SPb.: RGA VMF, 1998. 96 s.
12. Valdre A., Mitiukov N.V. Odisseja baltijskih jesminec (Chast' 2) // Gangut. 2008. № 46. S. 85–97.
13. Valdre A., Mitiukov N.V. Odisseja baltijskih jesminec (Chast' 3) // Gangut. 2008. № 47. S. 115–129.
14. Valdre A., Mitiukov N.V., Rodrigues Asti J. Odisseja baltijskih jesminec (Chast' 4) // Gangut. 2008. № 48. S. 108–128.
15. Graf G.K. Na «Novike». Baltijskij flot v vojnu i revoluciju. SPb.: Gangut, 1997. 488 s.
16. Isakov I.S. Tallin, Baltika – 1917. Tallinn: Jejesti raamat, 1989. 152 s.
17. Istorija otechestvennogo sudostroenija. T. 3: Sudostroenie v pervoj chetverti HH v. (1906-1925) / I.F. Cvetkov. SPb.: Sudostroenie, 1995. 560 s.
18. Korsunskij M.A. U beregov Jestonii. Stranicy istorii jeskadrennogo minonosca «Karl Marks». Tallin: Jejesti raamat, 1978. 208 s.
19. Kosinskij A.M. Moonzundskaja operacija baltijskogo flota 1917 goda. L.: Izdanie VMA RKKK, 1928. 170 s.
20. Mitiukov N.V. Odisseja baltijskih jesminec (Chast' 1) // Gangut. 2007. № 45. S. 134–147.
21. Mitiukov N.V. Sud'ba «Spartaka» i «Avtroila» // «Noviki». Luchshie jesmincy Rossijskogo Imperatorskogo flota. M.: Kollekcija, Jauza, Jeksmo, 2007. S. 202–206.
22. Mitiukov N.V. Sud'ba «Spartaka» i «Avtroila» // Russkie superjesmincy. Legen-darnye «Noviki». M.: Kollekcija, Jauza, Jeksmo, 2011. S. 164–167.
23. Mordvinov R.N. Kursom «Avrory». Formirovanie sovetskogo VMF i nachalo ego boevoj dejatel'nosti. M.: Voenizdat, 1962. 399 s.
24. Operacii anglijskogo flota na Baltike v grazhdanskuju vojnu // Citadel'. 1996. № 1. S. 37–49.
25. Raskol'nikov F.F. Na boevyh postah. M.: Voenizdat, 1961. 351 s.
26. Sapozhnikov V.I. Podvig baltijcev v 1918 godu. M.: Voenizdat, 1954. 100 s.
27. Stepanov Ju.G., Cvetkov I.F. Jeskadrennyj minonosec «Novik». L.: Sudostroenie, 1981. 224 s.
28. Timirev S.N. Vospominanija morskogo oficera. SPb.: Citadel', 1998. 192 s.
29. Usov V.Ju. Jeskadrennye minonoscy tipa «Izjaslav» // Sudostroenie. 1984. № 11. S. 58–62.
30. Usov V.Ju. Jeskadrennye minonoscy tipov «Lejtenant Il'in» i «Gavriil» // Sudostroenie. 1984. № 10. S. 63–67.
31. Shirokorad A.B. Korabel'naja artillerija Rossijskogo flota 1867-1922 gg. // Morskaja kollekcija. 1997. № 2. 40 s.
32. Shhedrolosov V.V., Litinskij D.Ju. Jeskadrennyj minonosec «Zabijaka» // Tajfun. 1999. № 4. S. 12-17; № 5. S. 35-39.

### **Литература**

1. Agar A. Baltic episode. London: Conway maritime press, 1983. 255 p.
2. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast I) // Okręty Wojenne. 2002. № 1. S. 26–35.
3. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast II) // Okręty Wojenne. 2002. № 2. S. 16–20.

4. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast III) // Okręty Wojenne. 2002. № 3. S. 18–26.
5. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast IV) // Okręty Wojenne. 2002. № 4. S. 24–28.
6. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast V) // Okręty Wojenne. 2002. № 5. S. 14–23.
7. Bennett G. Cowan's War. London: Collins, 1964. 254 p.
8. Staff G. Operation Albion: The Attack On The Baltic Islands // [www.ukans.edu/~kansite/ww\\_one/ naval/ albion. htm](http://www.ukans.edu/~kansite/ww_one/naval/albion.htm)
9. Балтийские моряки в борьбе за власть Советов (ноябрь 1917 – декабрь 1918). Л.: Наука, 1968. 368 с.
10. Балтийские моряки в борьбе за власть Советов в 1919 году. Л.: Наука, 1974. 391 с.
11. Бахирев М.К. Отчет о действиях Морских сил Рижского залива 29 сентября – 7 октября 1917 года. Материалы Морской Исторической Комиссии. Т. 1. СПб.: РГА ВМФ, 1998. 96 с.
12. Валдре А., Митюков Н.В. Одиссея балтийских эсминцев (Часть 2) // Гангут. 2008. № 46. С. 85–97.
13. Валдре А., Митюков Н.В. Одиссея балтийских эсминцев (Часть 3) // Гангут. 2008. № 47. С. 115–129.
14. Валдре А., Митюков Н.В., Родригес Асти Х. Одиссея балтийских эсминцев (Часть 4) // Гангут. 2008. № 48. С. 108–128.
15. Граф Г.К. На «Новике». Балтийский флот в войну и революцию. СПб.: Гангут, 1997. 488 с.
16. Исаков И.С. Таллин, Балтика – 1917. Таллинн: Ээсти раамат, 1989. 152 с.
17. История отечественного судостроения. Т. 3: Судостроение в первой четверти XX в. (1906-1925) / И.Ф. Цветков. СПб.: Судостроение, 1995. 560 с.
18. Корсунский М.А. У берегов Эстонии. Страницы истории эскадренного миноносца «Карл Маркс». Таллинн: Ээсти раамат, 1978. 208 с.
19. Косинский А.М. Моонзундская операция балтийского флота 1917 года. Л.: Издание ВМА РККА, 1928. 170 с.
20. Митюков Н.В. Одиссея балтийских эсминцев (Часть 1) // Гангут. 2007. № 45. С. 134–147.
21. Митюков Н.В. Судьба «Спартака» и «Автроила» // «Новики». Лучшие эсминцы Российского Императорского флота. М.: Коллекция, Яуза, Эксмо, 2007. С. 202–206.
22. Митюков Н.В. Судьба «Спартака» и «Автроила» // Русские суперэсминцы. Легендарные «Новики». М.: Коллекция, Яуза, Эксмо, 2011. С. 164–167.
23. Мордвинов Р.Н. Курсом «Авроры». Формирование советского ВМФ и начало его боевой деятельности. М.: Воениздат, 1962. 399 с.
24. Операции английского флота на Балтике в гражданскую войну // Цитадель. 1996. № 1. С. 37-49.
25. Раскольников Ф.Ф. На боевых постах. М.: Воениздат, 1961. 351 с.
26. Сапожников В.И. Подвиг балтийцев в 1918 году. М.: Воениздат, 1954. 100 с.
27. Степанов Ю.Г., Цветков И.Ф. Эскадренный миноносец «Новик». Л.: Судостроение, 1981. 224 с.
28. Тимирев С.Н. Воспоминания морского офицера. СПб.: Цитадель, 1998. 192 с.
29. Усов В.Ю. Эскадренные миноносцы типа «Изяслав» // Судостроение. 1984. № 11. С. 58-62.
30. Усов В.Ю. Эскадренные миноносцы типов «Лейтенант Ильин» и «Гавриил» // Судостроение. 1984. № 10. С. 63-67.

31. Широкоград А.Б. Корабельная артиллерия Российского флота 1867-1922 гг. // Морская коллекция. 1997. № 2. 40 с.

32. Щедролосев В.В., Литинский Д.Ю. Эскадренный миноносец «Забияка» // Тайфун. 1999. № 4. С. 12-17; № 5. С. 35-39.

УДК94(47).084

### **"Спартак" и "Автроил" под отечественным флагом**

Леонид Георгиевич Башкиров<sup>1</sup>  
Николай Витальевич Митюков<sup>2</sup>

1 Независимый исследователь (Львов, Украина)

2 Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация

Лаборатория военных исследований

Доктор технических наук, профессор

E-mail: nico02@mail.ru

#### **Аннотация**

Данная работа представляет собой первые главы монографии об эсминцах "Спартак" и "Автроил", пропущенные при ее русскоязычной публикации в журнале "Гангут". Рассказывается о проектировании и строительстве указанных эсминцев, а также их участии в боевых действиях до 1918 г. до их захвата англичанами.

**Ключевые слова:** История России, Балтийский флот, Первая мировая война.