

A potentia ad actum. От возможного — к действительному

ТЕХНИКА МОЛОДЕЖИ 15-16/2016

12+

Тайны февральского переворота:
секреты царской охраны и технологии спецслужб



СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК К 100-ЛЕТИЮ ФЕВРАЛЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ



Покушение на Александра II

В феврале 2017 г. исполняется 100 лет падения самодержавия в России. Об этом написаны десятки книг и сотни статей. Однако до сих пор нет ни одного ответа, почему царские спецслужбы, самые мощные и дорогостоящие в мире, не сумели раскрыть заговор противников монархии.

Не менее интересной является система охраны императора. Начиная с царствования Александра II, охрана непрерывно увеличивалась и совершенствовалась, и в царствование Николая II достигла невиданных размеров. По мнению автора, таких возможностей не было ни у одной спецслужбы в мире ни к 1914 г., ни даже к 1945 г.

Каждую из десятка царских резиденций охраняли сотни, а то и тысячи людей. Охрану царских охот, железнодорожных путей, где проезжал царь, обеспечивали по несколько полков русской армии. В Финских шхерах несколько островов, где отдыхал летом царь, стали круглогодично охраняемой запретной зоной. Ну а во

время пребывания в шхерах царской яхты, ее охраняло до половины Балтийского флота, включая крейсера и эсминцы.

Специально для поездок царя было построено с полдюжины многокилометровых железнодорожных веток, по которым ходил лишь царский поезд.

Флот царских яхт как по числу вымпелов, так и по тоннажу был больше, чем у всех монархов Европы, вместе взятых.

В выпуске рассказывается о системе охраны царских дворцов, о радио- и телефонной спецсвязи императоров, о «прослушке» телефонов в императорских дворцах. Подробно рассказано о царских морских и речных яхтах, поездах и автомобилях. И, наконец, в 1914–1916 гг. впервые в истории охраны монархов в Царском Селе была создана самая совершенная в мире система ПВО, в которую входили новейшие системы орудий, еще не попавшие на фронт и даже истребительная авиация.

СПЕЦВЫПУСК

№15-16 (1005) 2016

ТАЙНЫ ФЕВРАЛЬСКОГО
ПЕРЕВОРОТА:

СЕКРЕТЫ ЦАРСКОЙ ОХРАНИКИ
И ТЕХНОЛОГИИ СПЕЦСЛУЖБ

Периодичность – 16 номеров в год

Главный редактор

Александр Николаевич
Перевозчиков

Редактор выпуска

Михаил Бирюков

Зам. главного редактора

Валерий Поляков

Ответственный секретарь

Константин Смирнов

Дизайн и верстка

Елена Крохмаль

Учредитель и издатель:

ЗАО «Корпорация «ВЕСТЬ»,
Москва, ул. Петровка, д. 26

Адрес издателя и редакции

«Техника – молодёжи»:

Москва, ул. Лесная, д. 39, оф. 307

Для писем:

127055, Москва, а/я 86 ТМ

tns_tm@mail.ru

тел.: (495) 234-16-78; (499) 978-51-18

Рассылка по почте:

shop@tm-magazin.ru;

Реализация и реклама:

тел. (495) 234-16-78; (499) 978-51-18

reklama@tm-magazin.ru;

real@tm-magazin.ru

Свидетельство о регистрации СМИ:

«Техника – молодёжи»

ПИ № ФС 77-42314 выдано

Роскомнадзором 11.10.2010.

Общедоступный выпуск

для небогатых. Издаётся

при финансовой поддержке

Федерального агентства по печати

и массовым коммуникациям.

© Александр Широкопад

(текст, подбор иллюстраций)

© «Техника – молодёжи»

15-16/2016 – ISSN 0320-331X

Отпечатано в типографии ООО

«Типографский комплекс «Девиз».

195027, Санкт-Петербург, ул.

Якорная, д. 10, корпус 2, литер А,

помещение 44.

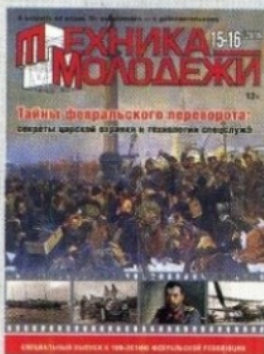
Заказ №8597/1

Подписано в печать: 28.12.2016.

Выход в свет: 31.12.2016.

Тираж: 32 500 экз.

Цена свободная.



Содержание

Вместо предисловия.....2



Глава 1. Как Софья Перовская убила
одного и отправила двух импера-
торов в пожизненную ссылку.....3



Глава 2. Безопасность дворцов6



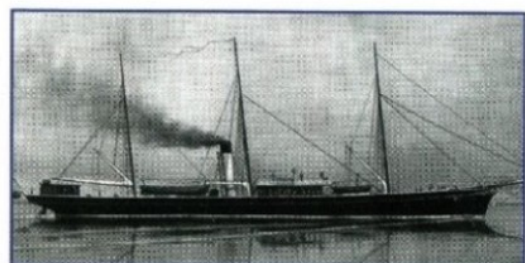
Глава 3. Секьюрити
Беловежской пуши14



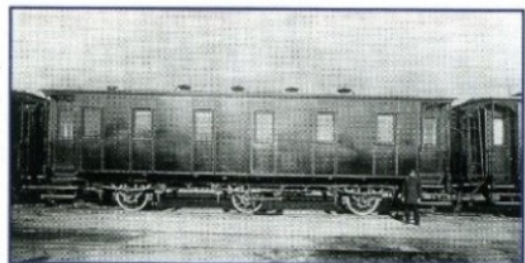
Глава 4. Крымская столица
империи.....17



Глава 5. Яхты, власть, политика... 28



Глава 6. Железные дороги
для одного пассажира44



Глава 7. Моторизация
по-царски51



Глава 8. Система ПВО
для борьбы... с собственной
авиацией57



Вместо заключения.....63



Вместо предисловия



Священник Гапон с петербургским градоначальником И.А. Фуллоном среди членов собрания Русских фабрично-заводских рабочих. 1905 г.

9 января 1905 г. в Петербурге многотысячная толпа рабочих с иконами и портретами Николая II двинулась к Зимнему дворцу, желая подать петицию царю. Их залпами из винтовок встретила гвардейская пехота.

Этому событию посвящены десятки книг и кинофильмов. Но, увы, везде делается акцент на жестокость властей, а в тени остались действия царских спецслужб. Рабочих вел не кто-нибудь, а священник Георгий Гапон, агент III Отделения. Мало того, в ряде мест толпы рабочих сопровождали конные полицейские, ну прямо как в Англии! Как минимум двое полицейских из числа сопровождавших — Жолкевич и Шорников — были убиты солдатами 93-го пехотного полка у Нарвской заставы.

Трагедия 9 января — это не расправа царя над народом, как утверждали большевики, и не попытка экстремистов прорваться сквозь ряды солдат и устроить погром в Зимнем, как утверждают некоторые сегодня. Главная причина гибели сотен невинных людей — конфликт интересов различных спецслужб.

Почему-то историки не пишут о том, что демонстранты шли... к пустому дворцу. Над Зимним гордо реял императорский штандарт — «царь всегда на своем месте». Кто-то из историков написал, что де Николай II накануне 9 января уехал. Но он никуда не уезжал. Николай II вообще боялся жить в столице, равно как и его отец Александр III.

В конце XIX — начале XX вв. сложилась уникальная ситуация, которой не было никогда и ни в одной

стране мира. Все самые громкие террористические акты — убийства великого князя Сергея Александровича, министров внутренних дел Сипягина и Плеве, премьер-министра Столыпина, покушения на экс-премьера Витте — были организованы... агентами полиции.

Два самодержца, неограниченные владыки огромной Российской империи 36 (!) лет отсутствовали в ее столице, а 150 миллионов подданных не знали, где в данный момент находится их любимый царь.

А главное, как могла сильнейшая в мире политическая полиция, имевшая сотни секретных сотрудников во всех политических партиях и группах, окружившая филерами даже умеренных деятелей искусств, допустить внезапное и мгновенное крушение великой империи?

К сожалению, наши историки в событиях конца XIX — начала XX века видели только деревья и не сумели оценить состояние леса в целом. Это стало следствием инертности мышления с одной стороны, а другой, неумных политических пристрастий. Мы же, отбросив идеи марксизма, либерализма, монархизма и политкорректности, попробуем разобраться в ситуации чисто технически, чтобы выяснить, как действия полиции влияли на жизнь империи и привели Россию к трагедии.



Все, что осталось от кареты великого князя Сергея Александровича после взрыва бомбы 4 февраля 1904 г.

Глава 1

Как Софья Перовская убила одного и отправила двух императоров в пожизненную ссылку

Охрана царя к началу XX в. стала основной задачей спецслужб империи. А содержание царской семьи и охраны (разделить финансовые расходы на них невозможно) достигло фантастических величин. Точную сумму пока не посчитал никто, но она сопоставима с содержанием Черноморского флота в 1900—1910 гг. На содержание и охрану семейства Романовых в 1894—1914 гг. в России тратилось больше денег, чем во всех монархиях Западной Европы, вместе взятых.

Что же случилось в России на рубеже 80-х годов XIX столетия?

С XVIII века и до начала 70-х годов XIX века уровень внешней террористической угрозы для российских монархов был крайне мал. Под внешней террористической угрозой будем подразумевать нападение иностранцев и собственных подданных их числа частных лиц. Наибольшую же угрозу монархам представляла именно их охрана, то есть гвардейские полки. Именно гвардейцы (стрельцы) привели к власти Софью Алексеевну, Петра Алексеевича, Екатерину I, Елизавету Петровну, Екатерину II и Александра I. При этом были убиты три императора — Петр III, Иван Антонович и Павел I.

Надо сказать, что в какой-то мере гвардейцы защищали страну от сумасбродств самодержавия. Недаром на Западе говорили, что русское самодержавие ограничено удавкой.

В такой ситуации император Александр I зорко следил за гвардейскими офицерами и сановниками. Так, лишь заподозрив в заговоре, без каких-либо реальных улик, он отправил в почетную ссылку в Тверь свою сестру Екатерину Павловну, а ее фаворита князя Петра Багратиона — в Молдавию. С другой стороны, Александр I один, без охраны, ходил по центральным улицам Северной столицы, а в Царском Селе по вечерам, театрально завернувшись в плащ и надвинув шляпу на глаза, спе-



Вера Ивановна Засулич

шил на свидания. Надо ли говорить, что сей маскарад не мог обмануть никого из встречающих, включая лицестов.

После декабря 1825 г. целым рядом мер Николай I и его преемники выдавили из гвардии дух вольнодумства и превратили гвардейских офицеров в нерассуждающих вояк. Вспомним графа Алексея Вронского, блестяще описанного Львом Толстым.

Скачки, адюльтер, карты и вино — четко очерченный круг интересов бравого гвардейца, и никакой политики. Казалось бы, угроза жизни царей миновала. К примеру, в ходе коронационных торжеств в Москве в 1856 г. руководство охраны Александра II было куда более озабочено внешним видом царского конвоя, нежели безопасностью царя. Перед коронацией конвою выдали ружья и пистолеты новой системы, которыми они владеть толком еще не научились.

Коронация с точки зрения безопасности прошла без сучка и задоринки. Царь продолжал периодически гулять по улицам Петербурга, правда, по предполагаемому маршруту его движения выставлялись многочисленные полицейские посты.

Но 4 апреля 1866 г. во время во время прогулки императора в него стреляет из старого однозарядного пистолета 25-летний Дмитрий Каракозов. Интересно, что в момент покушения все чины полиции стояли навытяжку, глядя на царя и спиной к стрелявшему. Божий помазанник отделался тогда легким испугом, террориста повеси-

ли, а императорские прогулки по Летнему саду продолжались.

Все изменил выстрел Веры Засулич в петербургского градоначальника Ф.Ф. Трепова. Всего один выстрел, после которого градоначальник оправился сравнительно легко. А что же царь?

13 июля 1877 г. петербургский градоначальник генерал от кавалерии Ф.Ф. Трепов прибыл в Дом предварительного заключения Кстати, за пять лет (с 10 апреля 1873 г.) на должности градоначальника Петербурга генерал Трепов сколотил огромное состояние. В высшем свете у него было прозвище «Федька-вор».

По тюремному двору гуляли арестованные. Один из них, как показалось Трепову, не снял перед ним шапку. Им оказался студент Боголюбов (Емельянов А.С.), арестованный 6 декабря 1876 г. за участие в демонстрации молодежи на площади у Казанского собора в Петербурге.

На самом деле Боголюбов снял шапку перед градоначальником, встретив его первый раз. Но когда тот пошел обратно, студент шапку снимать уже не стал — на Руси принято здороваться один раз в день.

Разгневанный Трепов приказал высечь смутьяна, несмотря на то, что телесные наказания в пересыльной тюрьме были запрещены законом.

Боголюбова высекли. В результате в тюрьме начался бунт, жестоко подавленный. С генерала, понятное дело, «как с гуся вода». Но вот, революционерка Вера Засулич решила из принципа отомстить за избитого студента, которого она раньше никогда и не видела. Утром 24 января 1878 г. Засулич пришла в здание Управления петербургского градоначальства на Гороховой улице на прием к Трепову и выстрелила ему из пистолета в грудь.

Согласно Высочайшей воле, прокуратура и МВД решили вести дело Засулич судом присяжных как бытовое преступление. Из следствия было тщательно вычищено все, имевшее какой-либо политический намек.

Заседание Петербургского окружного суда по делу В.И. Засулич под председательством знаменитого А.Ф. Кони. Пропускали только по пригласительным билетам. Небольшой зал заседаний уголовного отделения окружного суда на Литейном проспекте был полностью заполнен. Места для публики занимали в основном дамы из высшего общества. За судьями, на стульях, поставленных в два ряда, сидели должностные лица судебного ведомства, представители высшей администрации. Среди публики находились канцлер князь А.М. Горчаков, военный министр граф Д.А. Милютин, государственный контролер Д.М. Сольский, светлейший князь А.А. Суворов, петербургский губернатор И.В. Лутковский. В состав присяжных вошли 9 чиновников, дворянин, купец, свободный художник; старшиной присяжных был избран надворный советник А.И. Лохов. Я нарочно обращаю внимание на социальный состав суда и публики в зале. Там не было не то что революционеров, но и обычных студентов.

И вот столь консервативный состав присяжных полностью оправдал Веру Засулич. Крики радости, истерические рыдания, отчаянные аплодисменты, топот ног,

возгласы «Браво! Ура! Молодцы!» — все слилось в один треск, стон и вопль, все было возбуждено».

Замечу, что и высшие сановники империи присоединились к овациям.

На следующий день после освобождения приговор был опротестован, и полиция издала приказ о поимке Засулич, но та успела скрыться на конспиративной квартире и вскоре, чтобы избежать повторного ареста, была переправлена друзьями в Швецию.

Теракты порой происходят и в самых благополучных государствах. Но реакция столь почтенного высшего общества на теракт уникальна. Это был сигнал Александру II на проведение более кардинальных перемен. Но вместо этого правительство пошло на урезание и без того курых реформ.

Ответом стали шесть новых покушений на царя. В ходе последнего, 1 марта 1881 г., Александр II был смертельно ранен бомбой террориста на Екатерининском канале в Петербурге. Командовала отрядом «бомбометов» Софья Перовская, дочь петербургского губернатора Льва Николаевича Перовского и правнучка графа Алексея Кирилловича Разумовского, фаворита императрицы Елизаветы Петровны.

Народник, а позже марксист № 1 Георгий Плеханов еще в 1879 г. предсказал террористу Желябову: «Вы добьетесь только того, что вместо Александра с двумя палочками будет Александр с тремя палочками». С детства нас учили, как студент Володя Ульянов, узнав о казни своего брата Александра, изрек: «Мы пойдем другим путем». То есть путь «Народной воли» был заведомо неверным. Нужна была, мол, пролетарская партия с великим вождем во главе.

Настали иные времена, но большевистская оценка теорий «Народной воли» осталась без изменений, разве что добавилось личных оскорблений в адрес конкретных народовольцев.

Мы все знаем из школьной программы, что народовольцы якобы ничего не добились. Но давайте оценим конкретные результаты царской «охоты». Власти повесили человек 40, свыше 10 тысяч были посажены в тюрьмы и отправлены в Сибирь. А теперь обратимся к другой «стороне медали». Новый царь и его сановники испугались по-настоящему. Зимний дворец немедленно стали окапывать — искали провода, подведенные к минам внутри дворца. Нашли всего один кабель, но он оказался от старого телеграфа времен еще Николая I.

3 марта 1881 г. председатель Кабинета министров П.А. Валуйев предложил Александру III назначить регента на тот случай, если его тоже убьют. Старшему сыну царя Николаю было тогда всего 12 лет. Александр возмутился этим предложением и отказался, но 14 марта все же назначил регентом своего брата великого князя Владимира Александровича, а сам 27 марта бежал, иначе не скажешь, вместе с семьей из Аничкова дворца в Гатчину. И студенты, и сановники по сему поводу стали величать царя «гатчинским пленником революции».

В полицию ежемесячно приходили десятки тысяч доносов. Характерный пример: некто Дудиков из Ростова,

торговец скобяными изделиями, находясь в Москве, получил от своего приказчика телеграмму: «25 000 гвардии готовы. Высылайте деньги». Принявший телеграмму сотрудник почтового ведомства побежал доносить. Несчастливого торговца арестовали и держали в тюрьме до тех пор, пока не выяснилось, что по вине передававшего телеграмму телеграфиста вместо слова «гвоздей» появилось слово «гвардии».

Наши историки почему-то забывают, что в 70-х—80-х годах XIX в. ни одна политическая сила не в состоянии была свергнуть самодержавие, и шансы «Народной воли» однозначно равнялись нулю. Во времена «хождения в народ» в XIX в. все агитаторы говорили одно и то же — крестьяне охотно слушают речи о произволе помещиков и чиновников, но не допускают ни одного плохого слова о царе.

Народ не мог и помыслить поднять руку на Государя. Ведь об убийствах Петра III и Павла I в городах знали, дай бог 5% населения, а среди крестьян — никто. Писать об убийстве Павла I в 1801 г. царской цензурой было дозволено лишь в... 1906-м, более века спустя!

Выстрел Каракозова стал громом среди ясного неба для 99% россиян. И они как должное восприняли колокольный звон и молитвы в честь «чудесного спасения Государя». Но когда Бог стал спасать царя с частотой раз в квартал, мужики, слышав колокола, начинали загигать пальцы — «Это в который же раз? В пятый, али в четвертый? Видимо, на шестой-то царя точно укокошат».

И это не мои фантазии. Число дел об оскорблении царского величества крестьянами и мещанами с начала 1870-х к 1880—1882 гг. выросло более чем на порядок. Людей хватили не за призывы к революции, а за разговоры о царе, как объекте охоты.

Да что там неграмотный мужик! Е.М. Феоктистов, с 1883 г. по 1896 г. начальник Главного управления по делам печати, писал: «Помню ясно ужасное, потрясающее впечатление, произведенное на всех покушением Каракозова, но с тех пор целый ряд злодейств такого же рода в связи с подробными о них отчетами, наполнявшими страницы газет, притупили нервы публики. Мало-помалу она привыкла к событиям такого рода и уже не видела в них ничего необычайного».

Главного же результата террора «Народной воли» до сих пор как-то не заметил ни один историк. Террористы существенно ограничили свободу передвижения двух последних царей, затруднив их общение даже с сановниками, не говоря уже о народе. То, что народ не знал адресов террористов, это понятно, но то, что ни народ, ни большинство генералов и губернаторов не знали, где находится император — не имело аналогов ни в Российской империи, ни в государствах Европы за полтора тысячелетия.

Без преувеличения можно сказать, что «Народная воля» выселила династию Романовых из собственной столицы. Ни Александр III, ни Николай II больше не жили в Петербурге, хотя для них в Зимнем дворце и были подготовлены хорошо охраняемые апартаменты.

Оба императора периодически прибывали на несколько часов в столицу, принимали участие в официальных церемониях и... уезжали ночевать в свои загородные резиденции, хотя над Зимним дворцом продолжал реять императорский штандарт. «Царь всегда на своем месте».

«Царские пряталки» несли стране реальную беду. Каково быть в России, скажем, министром? Ведь на дорогу в Гатчину, Петергоф или Царское Село они тратили минимум три часа в один конец. Чтобы сделать 15-минутный доклад царю в Петербурге, министр терял максимум час времени, даже если он шел пешком из министерства в Зимний. А на аналогичный же доклад в Царском Селе уходил день, а то и два.

Таким образом, решение даже самых срочных вопросов откладывалось на сутки, и то, если министерство продолжало работать и ночью. Если царская яхта вояжировала в Финских шхерах, то министр ехал в Кронштадт, а там садился на миноносец, который отправлялся на поиски царской флотилии.

В июле 1906 г. премьер-министр С.Ю. Витте на эсминце «Пограничник» прибыл к месту стоянки царской яхты «Штандарт» на рейде Биорке. Увы, царя на борту яхты не оказалось, его величество отправились на охоту на конвоире царских яхт «Разведчик». О подходе «Пограничника» царю доложили только после чая: «Голубые глаза императора мгновенно потухли».

— Разве мы ждали? Пошлите сказать, что я приму ровно в семь, — и переменившейся и усталой походкой государь ушел к себе вниз.

— Что вы пошлете за ним? — спросил Чагина Нилов.

— Придется царский катер, потому что маленький на берегу.

— Вот еще... Царский катер... Довольно и маленький...».

Так издевались над премьер-министром великой империи командир яхты и вахтенный офицер.

Доклад проходил долго, целых 55 минут, после чего состоялся обед, а затем «Пограничник» снялся с якоря. Граф потерял ради 55-минутного доклада около трех суток.

Между тем, бегство от террористов в отдаленные дворцы или на яхты постепенно стало нравиться царям. Прогулки на природе, свежий воздух, тишина, спокойствие куда полезней петербургского смога и нервозности.

Уединенная жизнь монархов привела к созданию нового для России типа дворцов-крепостей. В XVIII веке царские дворцы — Зимний в Петербурге, Царскосельский, Петергофский и другие строились главным образом для представительских целей. Там монархи принимали иностранных послов и собственную аристократию. Вспомним, сколько дворян собиралось при знаменитых «выходах» Екатерины Великой. Во дворцах регулярно устраивались грандиозные балы и маскарады. Тогда дворцы Российской империи фактически были лицом империи, средством общения императоров и императриц как с Европой, так и с собственными подданными. Но теперь...

Глава 2

Безопасность дворцов



Флигель Александровского дворца, где жил Николай II (Фото А. Широкограда)

Как уже говорилось, переезд в Гатчину императорской семьи состоялся 27 марта 1881 г. В камер-фурьерском журнале отмечалось: «В 2 часа выезд имели на станцию Варшавской железной дороги. В 3 часа прибыли в Гатчину. С ними прибыли: министр императорского двора Адлерберг, обер-гофмаршал Грот, фрейлина Озерова, генерал-адъютанты Зиновьев, Данилович, флигель-адъютанты Мартынов и Корф».

Начальник канцелярии Министерства двора В.С. Кривенко писал: «Дворец выглядел укрепленным замком, повсюду виднелись часовые, дворцовые городовые, казаки разъезды».

«В первые дни переезда Александра III караул во дворце несет Лейб-гвардии Кирасирский полк, стоявший в Гатчине. «Для караула во дворец, в первый же день

прибытия было наряжено 4 офицера, 5 унтер-офицеров, 2 трубача и 96 рядовых, которые и заняли 11 внутренних покоев и 19 наружных. Кроме караула во дворце для Высочайшей охраны наряжался ежедневно дежурный полуэскадрон, который выставлял два постоянных поста и высылал два разъезда под командой офицеров. Для охраны же дворцового сада и зверинца разъезжали и постоянными постами назначались от полка еще 64 конных рядовых и 6 унтер-офицеров, при 4-х офицерах. Таким образом, в первые полтора месяца пребывания Двора в Гатчине ежедневно бывало в дворцовом наряде по 160 нижних чинов при 8—10 офицерах, что составляло до 2 эскадронов в сутки». От этого же кирасирского полка каждый день высылались по всем дорогам, ведущим к Гатчине, команды солдат при офицерах, назначение кото-

рых, как гласил приказ по полку, было: «помимо конных занятий в поле иметь и наблюдение за всеми прибывающими в Гатчино, не допуская всех почему-либо подозрительных лиц до въезда в город».

По словам того же Кривенко: «Канцелярия Воронцова [И.И. Воронцов-Дашков — А.Ш.] помещалась в Кухонном каре и мне в течение дня приходилось не раз проходить через длинную дворцовую анфиладу и никогда, ни единого раза я не встречал кого-либо из царской семьи, видимо все они тесно держались антресольного помещения, мало соблазняясь истинно царскими покоями главного корпуса дворца».

В Гатчине замечалась растерянность, боязнь новых революционных выступлений. Слухам самым невероятным не было конца, меры охраны принимались разрозненно, каждый из отдельных начальников действовал на свой лад. Не обошлось и без досадных недоразумений. Гатчину оцепили зачем-то кольцом сторожевых постов, не пропуская местных городских жителей и подгородных крестьян, направлявшихся по тракту с молоком, сеном, дровами. В городе и деревнях ропот, посыпались жалобы.

В то время в Гатчине комендантом и начальником дворцового управления состоял престарелый комендант Багговут, родственник Адлерберга. По закону войсковые части, в особенности при чрезвычайных обстоятельствах охраны, состояли в его распоряжении; но старик растерялся, ждал свыше указаний; таковых не дождался, его ежеминутно в то же время дергали, а он не знал когда слушаться. При этом старый, опытный придворный знал, что каждый неожиданный шаг его будет учтен конкурентом на должность, занимаемую Багговутом, командиром «синих» кирасир, генералом Араповым. Местная малочисленная гатчинская полиция, с нервноболезным Бухмейстером во главе, подчинена была Багговуту, но от министра внутренних дел прислали отряд столичных околоточных и городских под начальством полковника Антонова, получавшего приказание непосредственно из Петербурга. Кроме того, в Гатчине работала и тайная полиция, руководимая жандармским полковником Ширинкиным...

На особо автономных невыясненных, однако, точно условиях, в Гатчину прибыли: 1-й железнодорожный батальон под командой предприимчивого полковника Альбертова; сводно-гвардейская рота из выборных офицеров и солдат гвардейского корпуса и шефских армейских полков под командой флигель-адъютанта капитала лейб-гвардии Егерского полка Богаевского; конвой его величества под командой флигель-адъютанта Ивашкина-Потапова и, наконец, выписанный экстренно из Варшавы дивизион кубанских казаков под командой полковника Есаулова».

«В помощь кирасирам в Гатчину переводится Терский эскадрон Собственного Его Величества Конвоя (27 марта 1881 г.) и из Варшавы вызывается, для увеличения конвоя, Кубанский дивизион (29 марта 1881 г.). Эти отряды сменили кирасир, через день, на постах внешней охраны и выставили усиленные посты внутреннего караула. «Внутренний караул занял 9 постов: в Китайской галерее,

приемной комнате, у столовой (парный), опочивальни Августейших детей, винтовой лестницы, Собственного подъезда и на Медвежьей площадке. Наружный караул выставил 10 постоянных постов, равномерно распределенных кругом Зверинца. На ночь караул усиливался 3-мя конными и, внутри парка, 3-мя пешими постами... Во дворец наряжалось 3 унтер-офицера и 33 казака, считая на 9 постов 3 смены и 3 запасных казака; в разъезд вокруг Зверинца 1 офицер, 6 унтер-офицеров, 18 казаков, считая так же на 3 смены; к ним в ночь 6 конных и 10 пеших казаков». (Петин С. Собственный Его Имп. Вел-ва Конвой)».

Обстановка в Гатчинском дворце в 1881—1893 гг. была более чем нервная. Однажды Александр III внезапно вошел в помещение дворца, где дежурил камер-юнкер барон Владимир Рейтерн. Офицер быстро спрятал правую руку за спину. Царь со страху решил, что тот собирается выхватить револьвер. Александр выстрелил первым и убил барона. Оказалось, что тот просто курил и хотел спрятать папиросу.

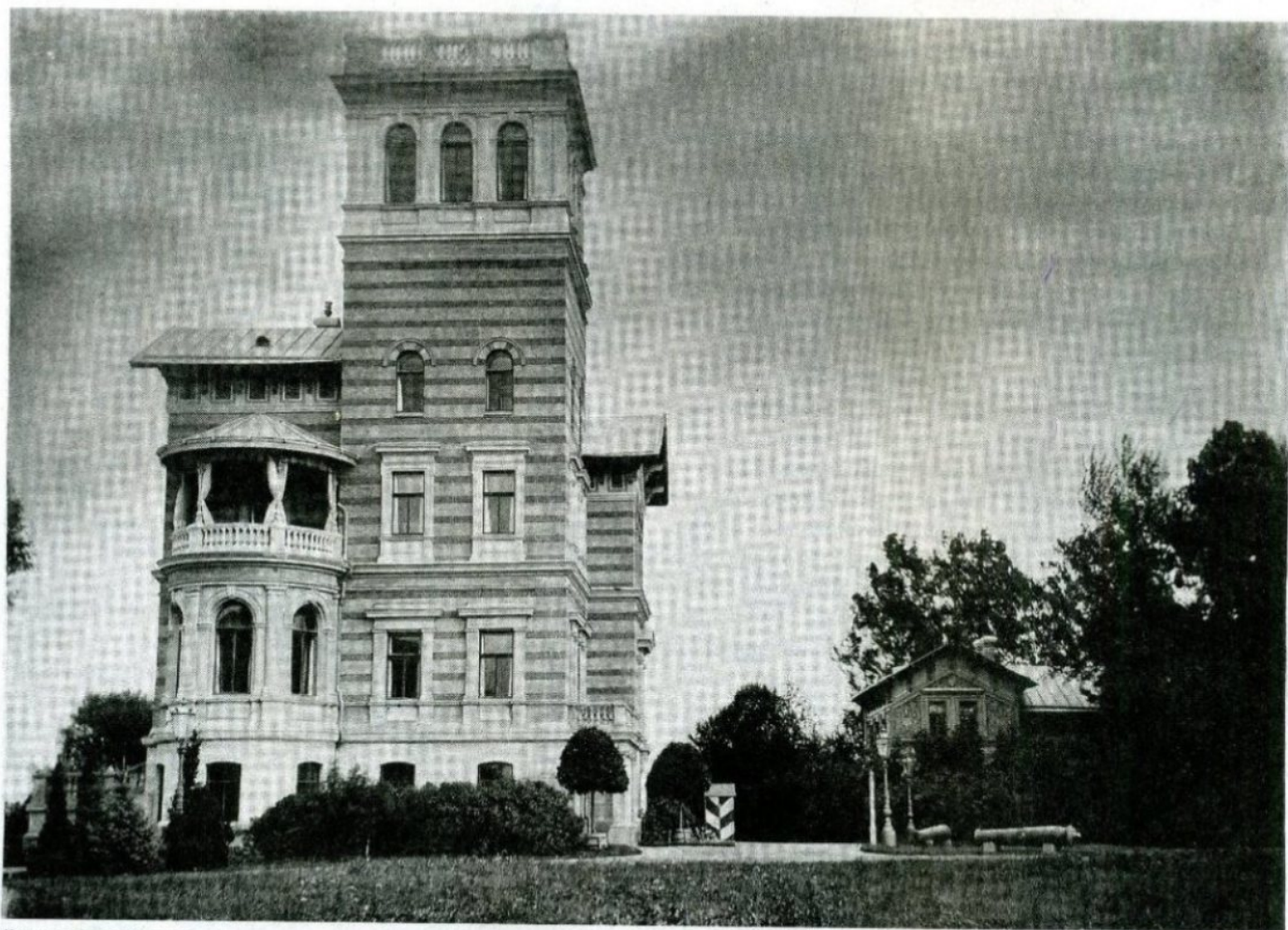
Император Николай II оставил Гатчинский дворец матери — вдовствующей императрице Марии Федоровне, а сам сделал своей главной резиденцией Александровский дворец — уединенное здание в глубине Царскосельского парка. Летней резиденцией царя стала «дача» на самом берегу Финского залива в Александрийском парке в трех верстах от знаменитых Петергофских фонтанов.

В 1885 г. Александр III распорядился построить для наследника цесаревича Николая новый дворец в Петергофе на месте башни сигнального телеграфа. Раньше было принято давать наследнику Аничков дворец на Невском проспекте. В нем, кстати, и жил до марта 1881 г. цесаревич Александр Александрович. Но Петербург по соображениям безопасности отпал, равно как и большой Царскосельский дворец, окруженный огромными Верхним и Нижним парками. Не позволять посетителям пройти к фонтанам, Монплезиру и домику Петра I было как-то неудобно, а пускать их к резиденции наследника — опасно.

Дворец (дача) располагалась у самой воды, поэтому ее стали называть Нижней дачей, в отличие от Коттеджа и Фермерского дворца, расположенных в верхней части парка «Александрия». Николай II писал в дневнике: «Главная краса дома — это близость моря».

В 1895—1897 гг. Нижняя дача была существенно расширена, и с этого времени ее стали называть Нижним дворцом. Здание было построено в стиле неоренессанса и отличалось необычной, очень яркой расцветкой — стены его были выложены полосами желтым и красным кирпичом. Николай II с семьей жил в Нижнем дворце (даче) с 1895 г. по 1914 г. с мая-июня по август-сентябрь, а в годы Первой русской революции задерживался и дольше — до ноября.

Дача с моря охранялась сторожевыми катерами и канонерскими лодками. А на всем побережье Финского залива от Михайловки до Петергофа были построены двухэтажные дома охраны с кирпичными стенами в полтора метра толщиной, более напоминавшие форты, нежели казармы. Располагались они в 50—100 ме-



Нижняя дача в Александрии

трах друг от друга на расстоянии прямой видимости. В 1941–1944 гг. стены этих фортов выдерживали попадания снарядов корабельной и береговой артиллерии калибра 100–152 мм.

«Близость к воде» оказалась крайне важной осенью 1905 г. Забастовали железные дороги, и сообщение с Петербургом поддерживалось исключительно морем. Царь с семьей еще 4 июня 1905 г. покинули Царское Село и переехали на Нижнюю дачу.

На лужайке перед конюшнями (там сейчас находится санаторий «Петродворец») была оперативно развернута радиостанция. Риторический вопрос — зачем? Во-первых, телефонная связь с Петербургом работала бесперебойно. А во-вторых, с кем царь мог поддерживать радиосвязь? Абонентов в Петербурге практически не было, кроме что Морского ведомства.

А вот для связи с германскими кораблями радио вполне могло пригодиться...

Одной из загадок царствования Николая II стала попытка «эвакуации» царского семейства в Германию осенью 1905 г. 1 октября 1905 г. на даче в Петергофе царь записал в дневнике: «Посетили лодку «Ерш», кот.[орая] уже пятый месяц торчит против наших окон». Речь идет о канонерской лодке «Ерш» водоизмещением 305,5 т и скоростью 8 узлов, построенной в 1874–1875 гг.

В конце XIX века лодка прошла капитальный ремонт и получила новые котлы. По крайней мере, с 1898 г. она использовалась для охраны Петергофского рейда. Разумеется, не от британского «Гранд Флита», а от «врага внутреннего». Против террористов и четыре 4-фунтовые пушки обр. 1877 г. — большая сила. Как явствует из царского дневника, 14 июля 1903 г. Николай II катался на байдаре вокруг «Ерша», стоявшего на якоре напротив Нижней дачи.

Когда над августейшей семьей сгустились тучи, 1 октября 1905 г. царь записал в дневнике: «Обедали: кн. Барятинская, Мамонов, Огильви, ком. «Ерша», два механика с «Полярной [Звезды]» и врач».

Кто же обедал? Барятинская — фрейлина императрицы, Н.Е. Мамонов — инспектор медицины департамента Министерства внутренних дел, Огильви Георгий Георгиевич — капитан 2 ранга, командир «Ерша».

Итак, судя по всему, за столом речь шла об эвакуации царской семьи. А с какой еще стати 11 октября Николай и Александра, посещали старую канонерскую лодку? Единственное разумное объяснение: царица хочет выяснить, можно ли там разместить детей и как.

А вот дальнейшие записи из царского дневника: 20 октября: «Морской агент Ганце прибыл с двумя герман. миноносцами из Мемеля с почтой посольства». 21 октября:

«Утро было немного свободнее, успел погулять. Погода стояла отличная, серая и тихая. Принял обоих командиров немецких миноносцев». 23 октября: «Тихий серый день, слегка морозило. Прибыла вторая пара германских миноносцев; оба командира представлялись после завтрака».

Что случилось? Почему «почту посольства» возят германские миноносцы? И до, и после этого диппочту привозили германские рейсовые пароходы. Вроде понятно: в России революция, все железные дороги вокруг Петербурга бастуют, царь сидит в Нижнем дворце Александрии, имея связь с империей только с помощью «судов-конвоиров царских яхт» «Дозорного» и «Разведчика», которые ежедневно ходят в Петербург. Но германские пароходства, ведь не бастуют!

Профессор И.В. Зимин пишет: «Можно утверждать, что с 20 по 26 октября 1905 г. с командирами германских миноносцев был детально проработан и согласован план эвакуации царской семьи из России. Видимо, именно этот план и был доложен императору 27 ноября 1905 г. флагкапитаном К.Д. Ниловым, которого Николай II принял в Нижнем дворце Петергофа».

Другой весьма компетентный автор, начальник Петербургского охранного отделения А.В. Герасимов в своих мемуарах записал: «Во всяком случае, в Финском заливе вблизи Петергофа около этого времени действительно объявилось несколько немецких военных крейсеров».

Таким образом, в случае обострения обстановки в России летом—осенью 1905 г. царь с семейством должен был сесть на германский миноносец, благо от его дачи в Петергофе до причала было около 30 м, а за Толбухиным маяком он бы пересел на германский крейсер.

Параллельно Николай II начал перевод денег в Германию. Только с ноября 1905 г. по июль 1906 г. на секретных счетах в Германском имперском банке разместили 462 936 ф. ст. и 9 487 100 германских марок. И это только те суммы, которые удалось достоверно отследить по архивным документам.

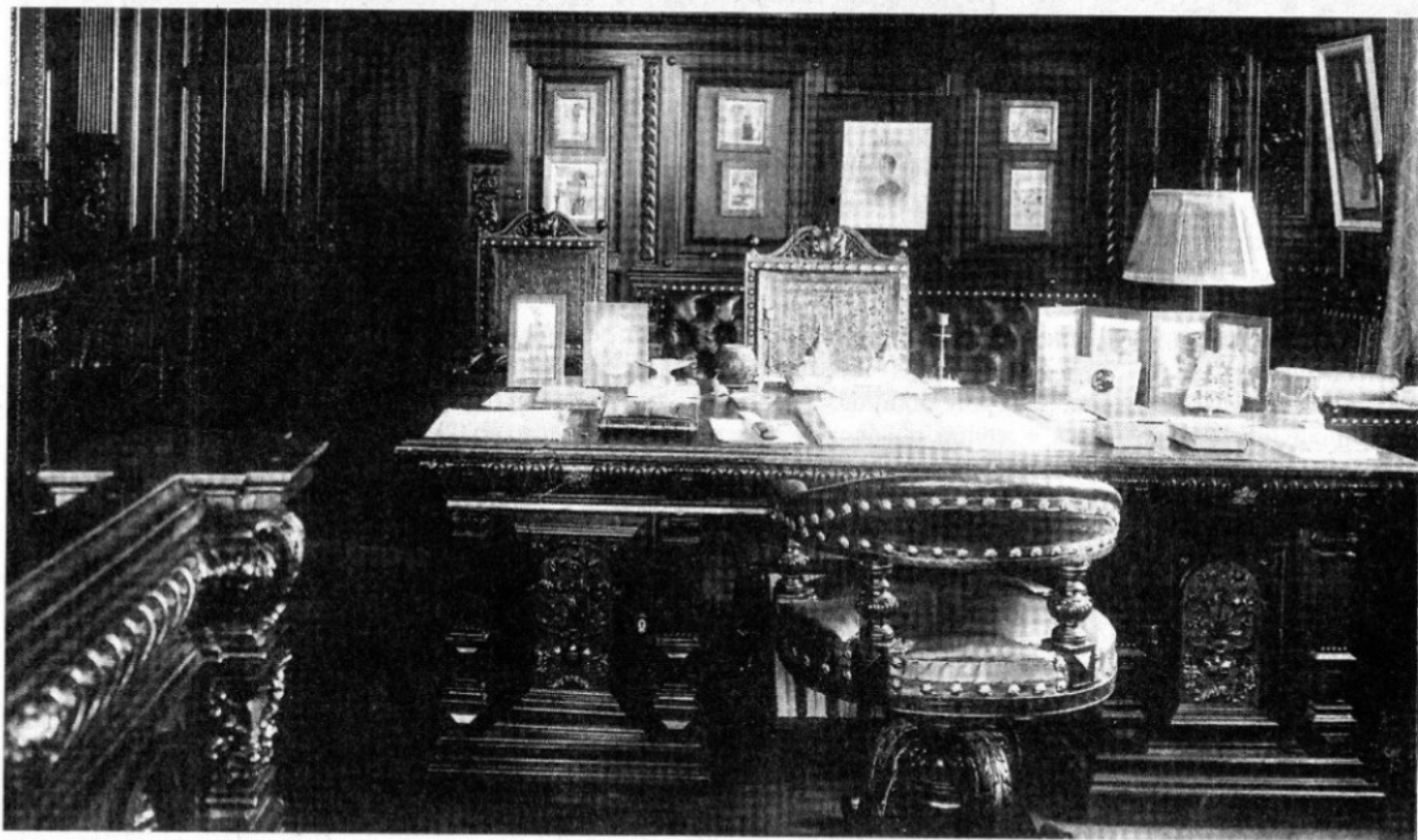
Кроме этого, в 1907 г. по статье «собственные издержки» прошла сумма в скромные 40 руб. 05 коп., уплаченная за перевод в Германию 100 000 руб. Можно с уверенностью предполагать, что новые секретные счета открывались по уже отработанной схеме и не только на детей, но и на родителей — императора Николая II и императрицу Александру Федоровну.

Лето и осень 1905 г. царь сидел взаперти на Нижней даче. Лишь 2 ноября 1905 г. он на поезде через Красное Село и Гатчину проехал в Царское село. Кстати, по шоссе — это 48 км, то есть можно было на автомобиле проехать за 40—50 минут, прямо от Нижней дачи. Но охрана требовала ехать только поездом.

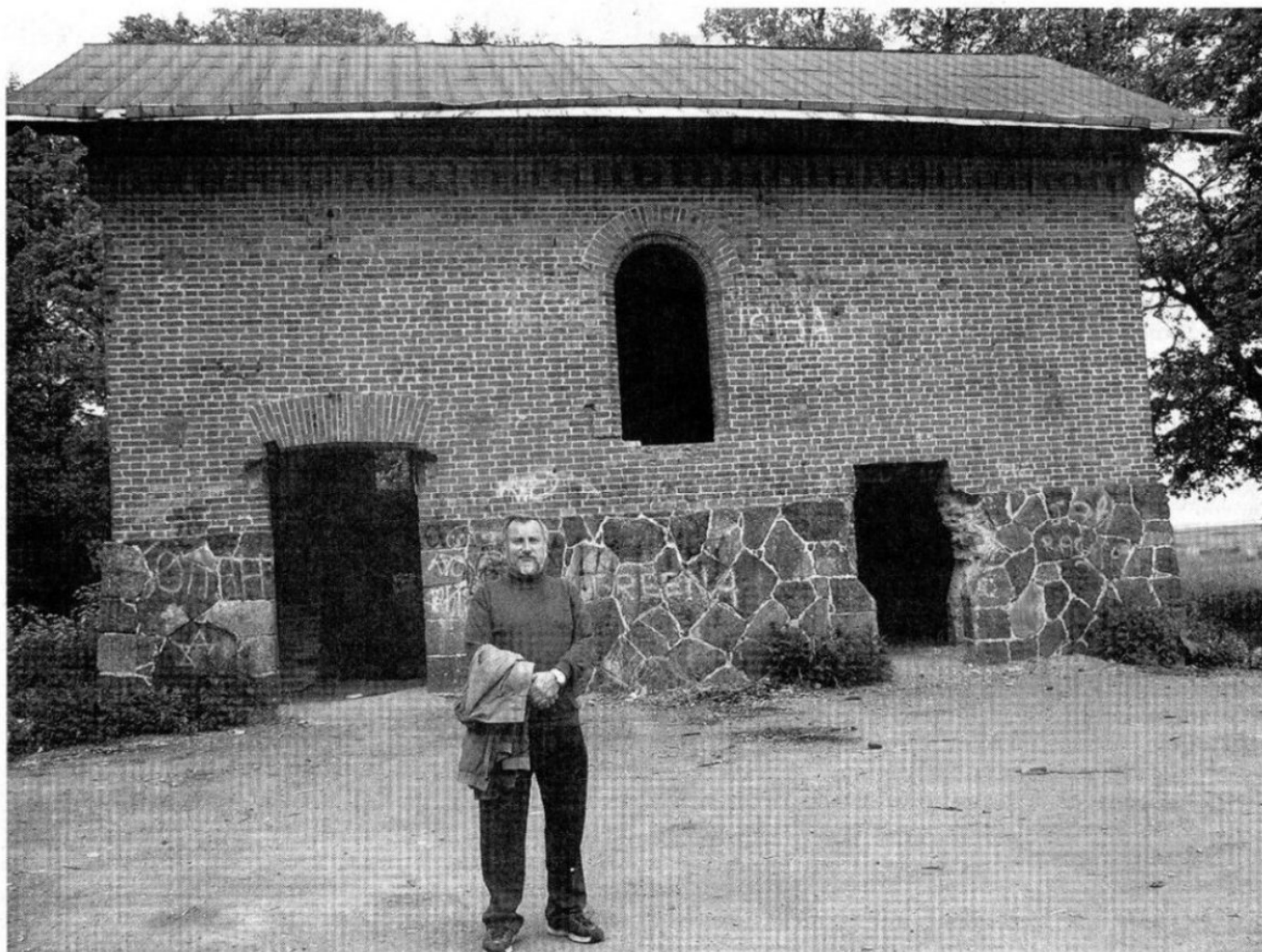
Замечу, что за неделю до отъезда, 25 октября, царь поехал к конюшням и поблагодарил «офицеров и команду» беспроволочного телеграфа (Царский дневник за 25 октября).

Риторический вопрос, если «команда» попросту была в резерве на случай прекращения телефонной и телеграфной связи с Петербургом, то за что их приезжал благодарить император? Очевидно, что люди выполняли какие-то спецпоручения.

Через несколько дней радиостанция у конюшни была свернута. По крайней мере, до осени 1907 г. никаких радиостанций в Петергофе не было.



Кабинет Николая II на Нижней даче



Автор у форта-казармы на берегу Финского залива. (Фото И. Осиповой)

В заключение обратим внимание на главную северную резиденцию Николая II — Царское Село.

Александровский дворец был построен в 1792—1796 гг. по приказу Екатерины II для ее внука Александра. 12 июня 1796 г. великий князь Александр с молодой супругой въехали в новый Царскосельский дворец. Александр III в бытность наследником престола периодически жил летом в правом крыле дворца, а в левом крыле размещалась свита.

Взойдя на престол, Николай II ликвидировал свитскую половину дворца и сам с женой поселился там. Любопытно, что большой царский кабинет в Александровском дворце, где Николай II принимал всех посетителей, расположен так, что гостям не было видно, кто находится на антресолях. На антресоли вел отдельный ход из личных покоев императрицы, и с антресолей было хорошо видно все происходящее в кабинете. При необходимости на антресолях помещались охранники. А самые важные разговоры царя прослушивались Александрой Федоровной, весьма охочей до государственных секретов. Замечу, что по законам Российской империи нецарствующая императрица не имела права заниматься государственными делами, за исключением благотворительности.

Особый интерес представляют огромные подвалы Александровского дворца. Так, после переезда царской семьи в Александровский дворец использовалось 110 помещений подвала. В подвале еще оставались пустые комнаты, расположенные под внутренним двором, из-за которых площадь подвалов значительно превосходила площадь помещений первого этажа дворца.

После взрыва в Зимнем дворце, произведенного Степаном Халтуриним, в подвале под кабинетом царя расположили комнаты охраны и «Дежурную комнату» офицеров Сводного полка охраны.

«Кроме этого охрана занимала Пропускной пост Сводного полка у тоннеля, там же находился «присмотрщик» от Сводного полка. Его задачей было сопровождение всех приходящих во дворец через тоннель из Кухонного корпуса дворца. Поблизости находилась Комната офицеров Собственного конвоя, Караульное помещение Сводного полка, Караульное помещение конвойцев. Для офицеров Сводного полка и Конвоя устроили два особых туалета и собственный буфет...

Для размещения механизмов, обеспечивавших вентиляцию помещений Собственной и Детской половины, в подвале отводилось три помещения. В одном из помещений установили «нагнетательный электромотор», при



Форт-казарма на берегу Финского залива. (Фото А. Широкограда)

этом подаваемый в машину воздух предварительно пропусклся через систему бумажных фильтров и при необходимости подогревался.

Александровский дворец электрифицировали еще в конце XIX в., электричество во дворец подавалось с городской электростанции. Тем не менее, в подвале располагалось несколько электрических механизмов — машина для вентиляции воздуха и трансформатор для нее, трансформатор для придворного кинематографа и электромотор переменного тока фирмы «Сименс—Шуккерт» для подъемной электрической машины (лифта). Электрические звонки работали от аккумуляторных батарей. Для дежурных электриков отводилось специальное помещение».

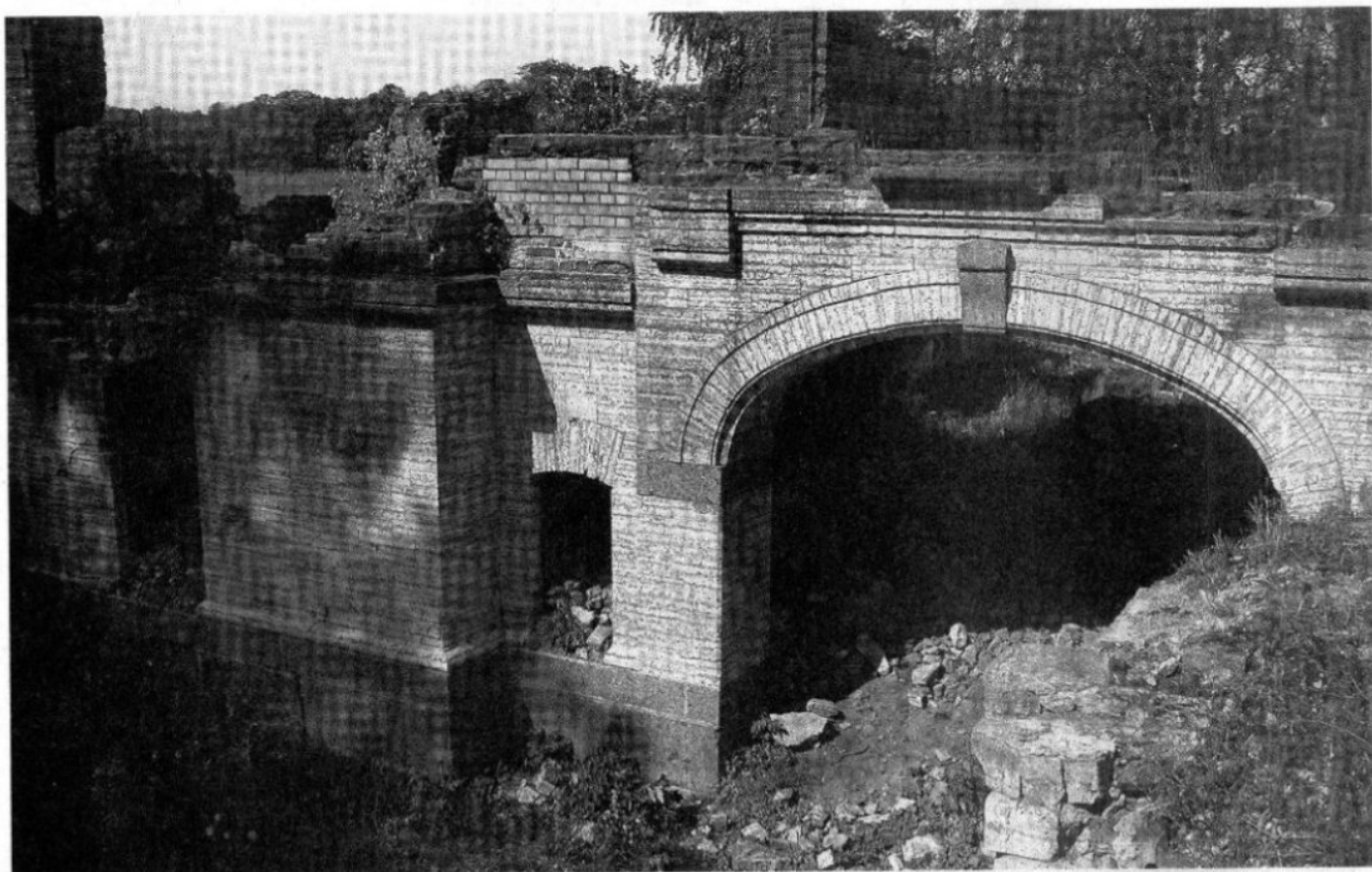
В Александровском дворце была оборудована телефонная станция на сто абонентов, обслуживавшая дворец и прилегающие здания. Замечу, что Николай II никогда не позволял устанавливать у себя в кабинете телефон. Он находился в ближайшей комнате, закрытый в специальном шкафу.

Все телефонные разговоры, за исключением разговоров самого Николая II, прослушивались. Самое забавное, что тайно прослушивали и самого царя. Жандармы объясняли это тем, что им необходимо подготовить охрану

по маршруту, по которому поедет или пойдет гулять император. Понятно, что они прослушивали и все остальные разговоры императора, но вот делились ли жандармы с кем-либо полученной информацией? Вопрос остается открытым.

Комнаты прослушивания находились в подвале. Там круглосуточно дежурили два жандармских офицера. Придворные много болтали по телефону, а поскольку до 1912 г. средств для автоматической записи разговоров не было, в число «слухачей» ввели еще трех офицеров.

Ряд историков и питерских краеведов утверждают, что для царя было даже построено... метро. Ну, конечно, это не полноценное метро, а подземный ход из Александровского дворца с электрической повозкой. По версии Федора Морозова подземное метро шло до Царскосельского вокзала. Поезд состоял из электрической дрезины и двух небольших открытых платформ на 20 посадочных мест каждая. Работы по прокладке метро были выполнены с мая 1905 г. по лето 1912 г. Все это время прилегающий к Александровскому дворцу район был закрыт, а по проволочным заграждениям пущен электрический ток. Вывоз большого количества грунта и другие строительные работы маскировались сооружением Федоровского городка. Этот городок представлял собой обширные ка-



Развалины Нижней дачи. (Фото А. Широкограда)

зармы для Собственного Его Величества конвоя и Собственного Его Величества сводного пехотного полка, которые осуществляли непосредственную охрану монарха. Казармы были выполнены с многочисленными архитектурными излишествами в псевдорусском стиле.

Руководил работами по строительству метро тайный советник Николай Павлович Гарин, который с 19 июля по 9 ноября 1905 г. был директором Департамента полиции, а позже его сделали сенатором. Обычно это была одна из форм почетной отставки. Но до 1917 г. Гарин оставался близок к императору и использовался им для секретных ревизий статских и военных учреждений.

На взгляд автора, версия о существовании метро весьма вероятна. В ее пользу говорит то, что Александра Федоровна часто по много месяцев передвигалась только в коляске, да и малолетним детям было трудно добраться пешком по подземному ходу. А подземные ходы в Царском Селе были построены еще во времена Екатерины Великой. Косвенным свидетельством наличия метро является непомерная мощность Царскосельской электростанции, которая превышала любые мыслимые потребности дворцов Царского Села. Добавлю, что раскрытию тайн Александровского дворца долгое время мешало наличие там какой-то сверхсекретной конторы ВМФ. В конце 1990-х годов выделили под музей полдворца, но другая половина и подвалы загадочная секретная часть занимала, как минимум, до 2010 г.

Любопытно мнение о метро известного историка жизни царской семьи И.В. Зимина. По сему поводу он

даже написал статью: «Городская мифология: вечная легенда — Царскосельское метро». В ней содержится ряд исторических фактов, связанных с охраной Александровского дворца, например, «была специальная морская «подвальная» команда, которую возглавлял капитан II ранга Ланг. Перед приездом в резиденцию Николая II в его обязанности входила личная проверка всей дренажной системы Александровского парка. Офицер с двумя матросами лично проползал по всем дренажным трубам парка в поисках возможных мин, после чего металлические решетки отверстий, выходящих в пруды, закрывались и опечатывались. И сегодня выходы дренажно-канализационной системы хорошо заметны на берегу Фасадного пруда Александровского парка, и они также закрыты металлическими решетками».

Ну а о самом метро сказано... три строчки: «И все-таки история неразрывно связана с мифами и значительная часть наших знаний о прошлом — это стандартизированные исторические мифы. Поэтому так иногда хочется верить и в таинственные рассказы о царском «метро»».

Что же это? Отрицание существования царского метро? Мол, полный бред! Или, наоборот, автору хочется намекнуть на реальность его существования? Оно понятно — подписку давал, да и просто можно лишиться допуска в архивы.

А теперь вновь вернемся к системам связи Александровского дворца. Начну с того, что все телефонные кабели, ведущие в Александровский дворец, были под-

земными и бронированными. Между тем по всей России телефонные кабели были только воздушными. Даже в западных русских крепостях наши генералы решили сэкономить и не делать подземных кабелей — дорого. В результате воздушные кабели выходили из строя от разрывов германских снарядов. Это порой приводило к потере связи между крепостью и фортами, как случилось в Ковно в 1915 г.

Помимо обычного кабеля, связывавшего Александровский дворец с городским телефонным узлом Петербурга, имелся и секретный кабель, соединявший покои императора с Зимним дворцом, а там была возможность подключения и к городской сети.

В Царском Селе у Николая II был и более оперативный и современный канал связи — радио. Представлением в Совет Министров от 14 августа 1914 г. военный министр В.А. Сухомлинов ходатайствовал о сооружении радиостанций в Москве на Ходынском поле и в Царском Селе под Петербургом, а также отдельной большой приемной и маломощной передающей радиостанций в Твери. Установку станций предполагалось передать «Русскому обществу беспроволочных телеграфов и телефонов». Для реализации проекта Военного ведомства РОБТиТ получило от российского правительства 5 млн. р.

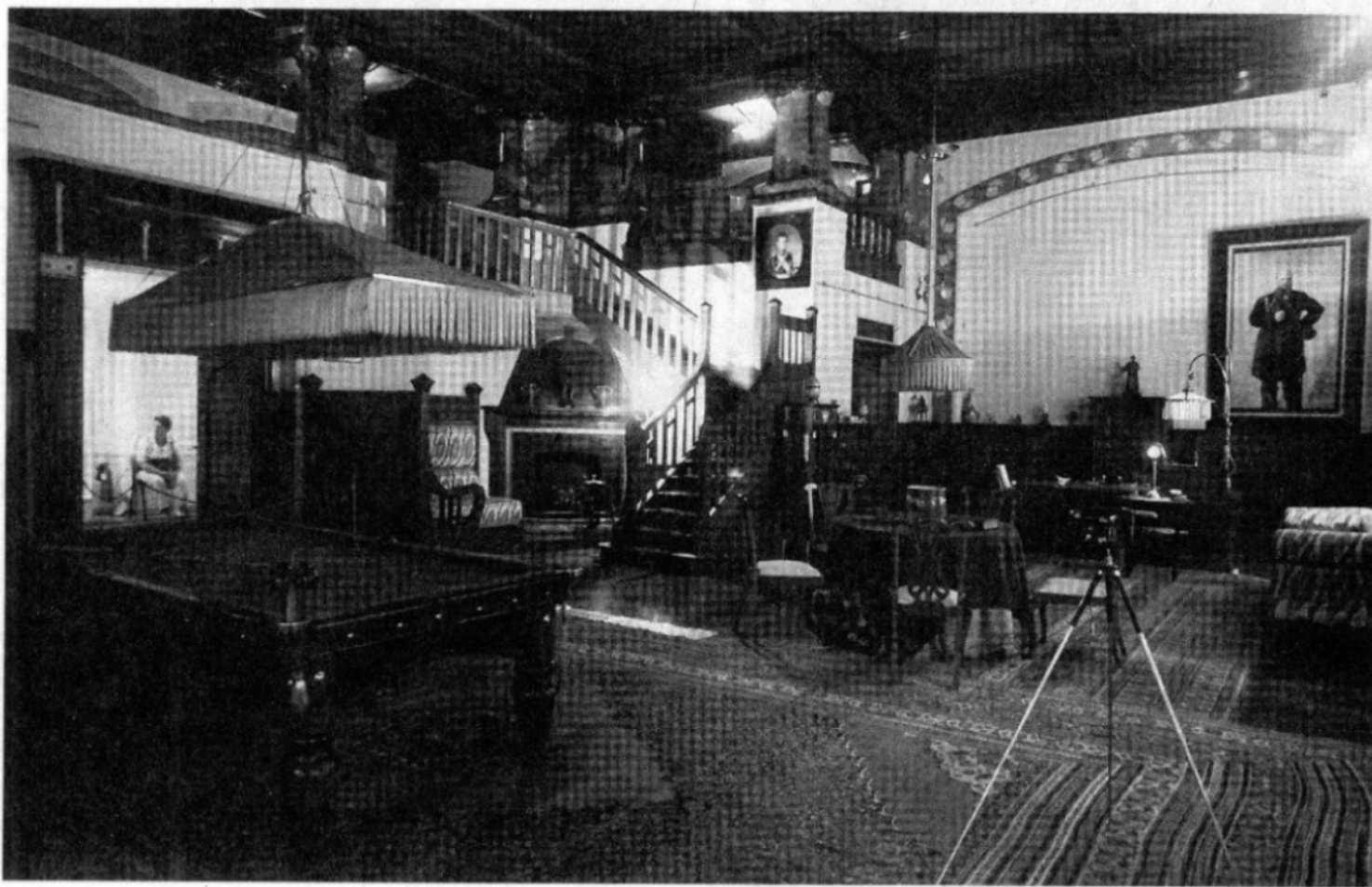
Ну что ж, связь с союзниками — дело архиважное, тем более что германские крейсера в самом начале войны порвали все подводные телеграфные кабели, соединявшие Петербург с Парижем и Лондоном. Но зачем

строить мощную радиостанцию в Царском Селе? Куда выгоднее сделать это в Петрограде. Ведь переговоры с союзниками вел не лично царь, а представители МИДа или Военного министерства. Представим себе: министр иностранных дел хочет отправить важную и срочную телеграмму в Париж. Так он должен направить фельдъегеря в Царское, тот — отправить телеграмму, затем дожидаться ответа и малой скоростью ехать в Питер с секретной информацией.

Место размещения радиостанции определял сам царь, и руководствовался он не соображениями оптимизации связи с Парижем и Лондоном, а возможностью для личных дипломатических маневров. Говоря по-русски, для связи с кайзером.

Обратим внимание, что в списке станций, с которыми был связан царскосельский радиотелеграф, наряду с Лондоном и Парижем оказался городок Науэн (Nauen). Это пригород Берлина, где находилась мощная радиостановка, которой пользовался сам Вильгельм III!

Царскосельская станция заработала 28 января 1915 г. Рабочий диапазон длинноволновой — 5,7 и 9 тыс. метров. Скорость передачи — до 70 слов в минуту. Какие слова передавались в Науэн, мы, к сожалению, не узнаем никогда. Временному правительству и в голову не пришло провести обыск на радиостанции и хорошенько допросить персонал. Не догадались или не хотели? Зато интенсивно искали телефонный кабель, который «вел в Берлин в спальню кайзера».



Кабинет Николая II в Александровском дворце. На антресолях место для подслушивания и ход в покои императрицы. (Фото А. Широкограда)

Глава 3

Секьюрити Беловежской пущи





Николай II, Александра Федоровна, великий князь Владимир Александрович и другие участники охоты во время завтрака в лесу. 1900 г.



Вокзал в Беловеже



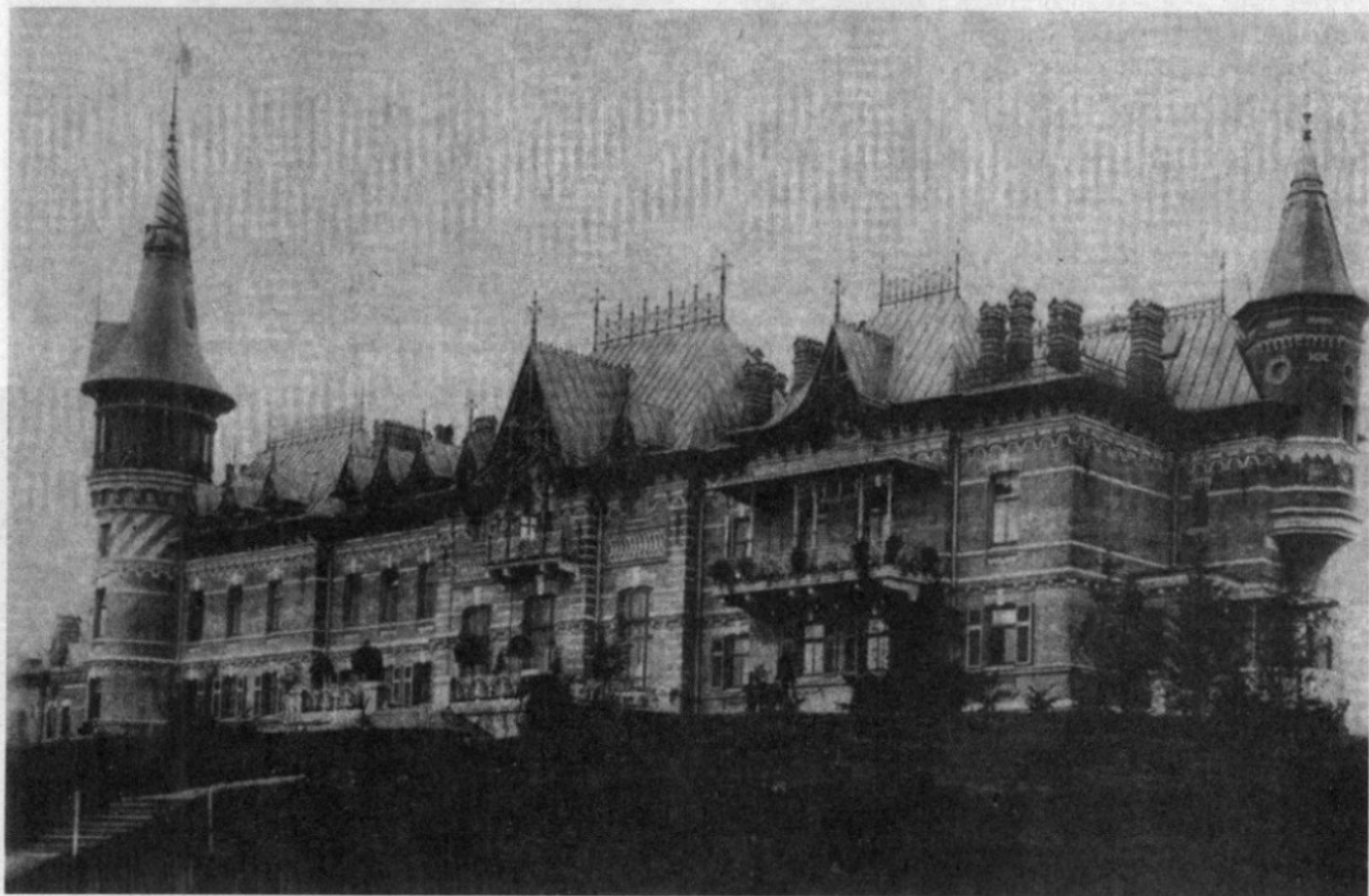
Беловежский императорский дворец. Вид с юго-запада. 1894 г

В 1888 г. Александр III приобрел в собственность царской семьи огромные территории Беловежской пуши и превратил ее в императорский заповедник.

В 1889 г. началось строительство Беловежского дворца, который был закончен через 5 лет. Дворец представлял собой большое двухэтажное кирпичное строение с двумя башнями в рыцарском стиле. Строительство обошлось в 542 тыс. рублей.



Беловежский императорский дворец. Северный фасад. 1894 г.



Беловежский императорский дворец. Южный фасад. 1894 г.



Отлитые в 1902 г. чугунные перила на Царском тракте продолжают служить и в наши дни. (Фото А. Широкограда)

Вместе с дворцом был построен целый городок. Среди построек были дома для охраны, obsługi (свыше 50 человек), егерей, телефонная станция, электростанция, конюшня на 40 лошадей и т.д.

В 1897 г. вступила в строй железнодорожная ветка Бельск — Беловеж длиной в 52 версты. Железная дорога подходила на несколько десятков метров к охотничьему дворцу и кончалась Царским павильоном (вокзалом).

Кроме царя и его свиты по железной дороге Бельск-Беловеж никто не ездил. Так зачем нужно было строить железную дорогу? Александр III посетил Беловежскую пушу в первый и последний раз в августе 1894 г., а охоты Николая II в Беловежской пуше можно пересчитать по пальцам. Да и прокатиться 50 верст в хорошую погоду по красивой местности что в экипаже, что в автомобиле — одно удовольствие.

Увы, и Александр III, и Николай II, боясь террористов, предпочитали перемещаться по родной стране только в поездах. Причем, в поездах, частично бронированных. Таким образом, железная дорога была проложена исключительно ради безопасности монарха.

Во время царской охоты в Беловеже (Спале) там сосредотачивались крупные военные группировки. К примеру, в одной из охот приняли участие лейб-гвардии Уланский полк, Гродненский гусарский полк, кубанская казачья сотня и один батальон третьей гвардейской пехотной дивизии. Солдаты выполняли одновременно две «боевые задачи» — охраняли царя и загоняли дичь.

В ходе каждой охоты число животных, убитых в заповедном лесу лично царем, исчислялось трехзначными числами и, а с учетом других охотников, доходило до тысячи и более.



Николай II с охотничьими трофеями — с «тетеревами»



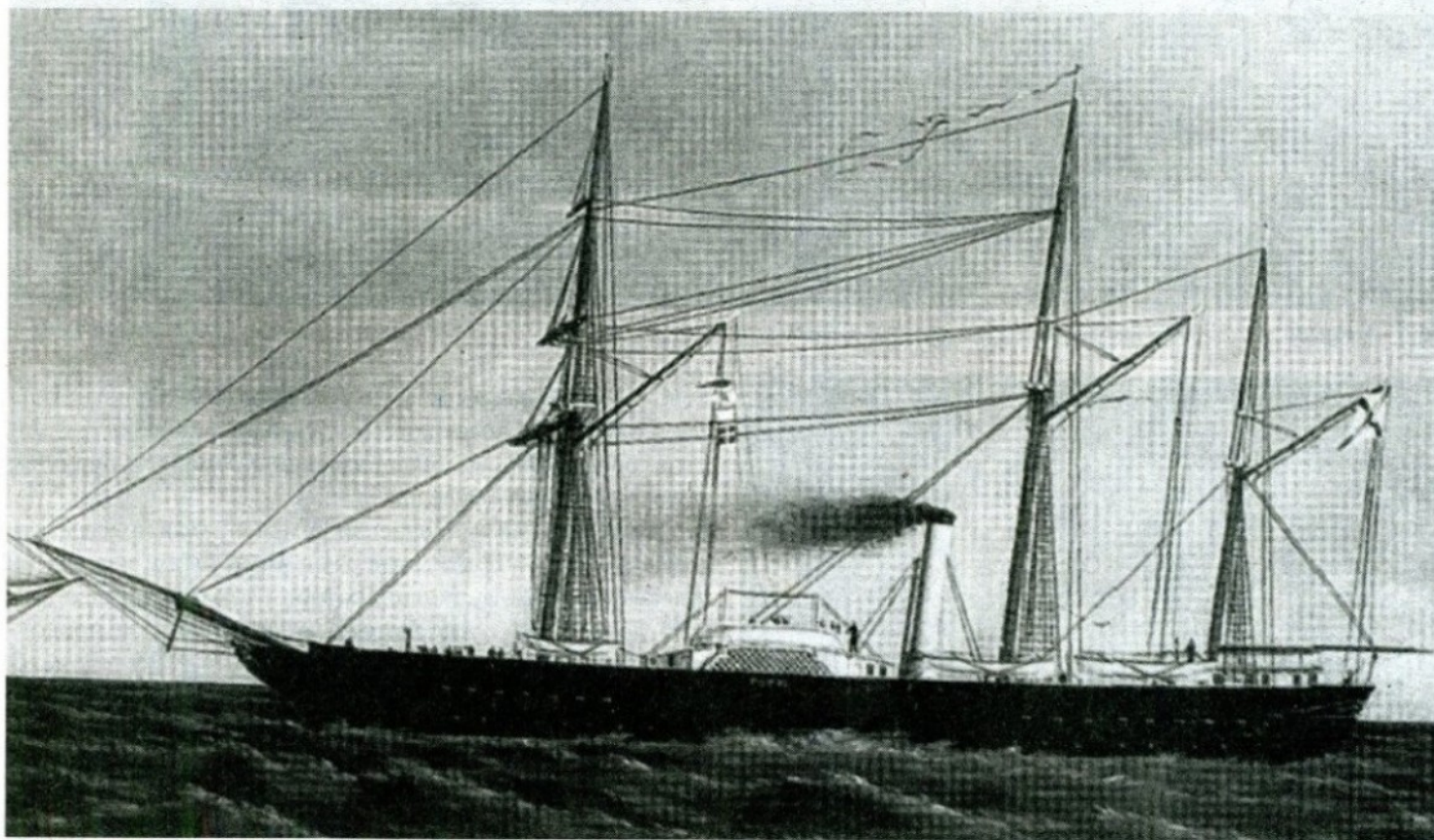
Николай II. День удался! Беловежская пуша. 1912 г.



Цель солдат-загонщиков при начале гона. 1897 г.

Глава 4

Крымская столица империи



Яхта «Тигр». Худ. А.П. Алексеев

В 1860 г. император Николай I приобрел у графов Потюцких чудесное и хорошо оборудованное крымское имение Ливадия.

В августе 1861 г. Александр II с женой и младшими детьми Марией, Павлом и Сергеем впервые приехали в Ливадию. Железных дорог тогда не было. Ехали на лошадях по извилистым крымским дорогам, часто останавливались на почтовых станциях и 24 августа прибыли в Севастополь. Далее через перевал Байдарские ворота высочайшее семейство отправилось в Ялту.

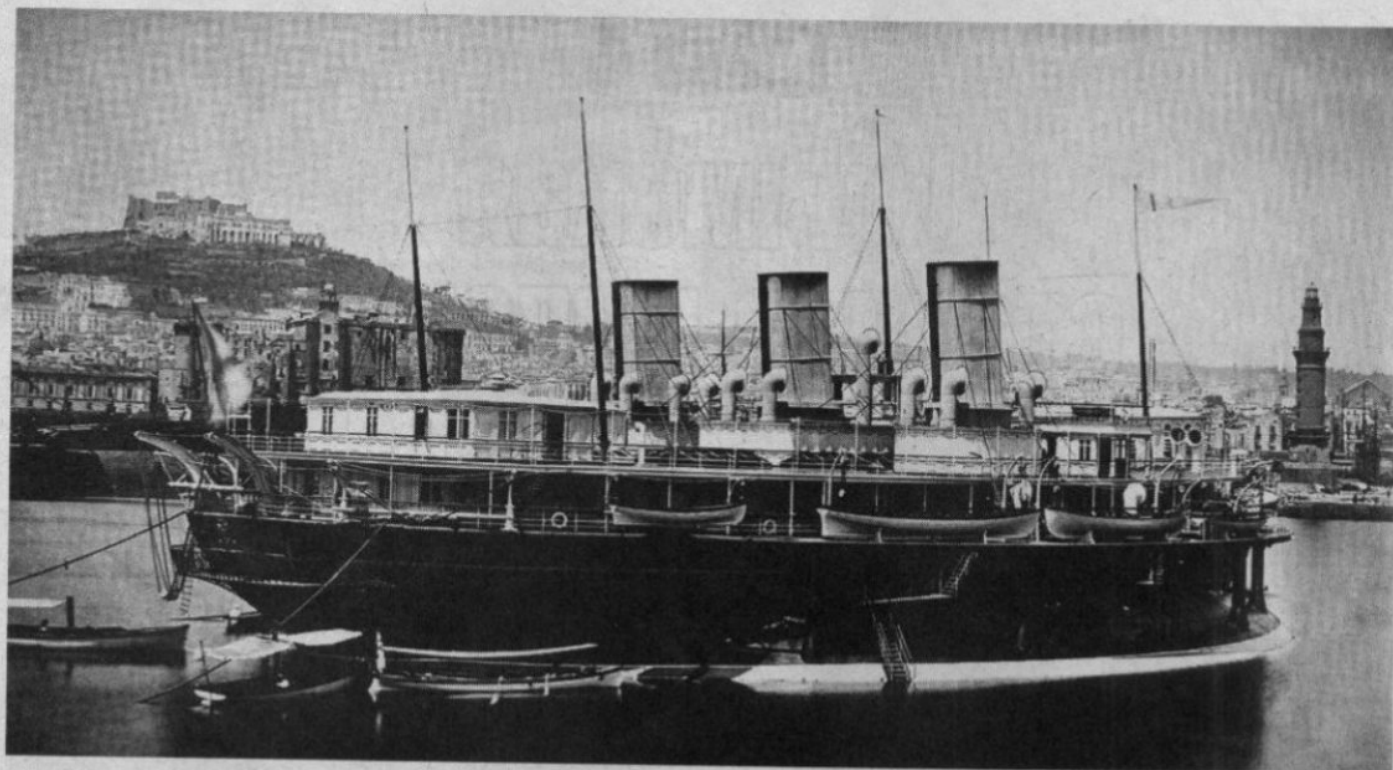
Ялту в то время даже трудно было назвать городом. Там проживало всего 927 человек, имелось 72 дома, которые расположились на трех узких улицах. Перед приездом августейшей четы в городе установили телеграфную станцию, почистили и увеличили городскую пристань, разбили небольшой бульвар вдоль набережной, укрепили дорогу к Ливадии, побелили дома.

Естественно, дорога через Байдарские ворота хотя и была коротка — царское семейство добралось из Севастополя в Ливадию за несколько часов, но не совсем удовлетворяла требованиям охраны. И обратно в Севастополь с семьей 12 октября уже отправились на колесной яхте «Тигр». Эта яхта была построена в 1855 г. в Николаеве. Ее водоизмещение 2000 т, а трофейная машина, снята с затонувшего в 1854 г. у Одессы английского пароходофрегата «Тигр».

Александр II в Ливадии понравилось, и по его приказу придворный архитектор И.А. Монагетти отправился туда для проведения реконструкции дворца Потюцких и возведения новых строений. Работы начались весной 1862 г., и за 4 года там было возведено около 70 построек, включая церковь и малый дворец.

По ряду причин следующий визит Александра II в Ливадию состоялся лишь 16 июня 1867 г. Царское семей-

«Оренбургская областная универсальная
научная библиотека им. Н.К. Крупской»



Яхта «Ливадия»



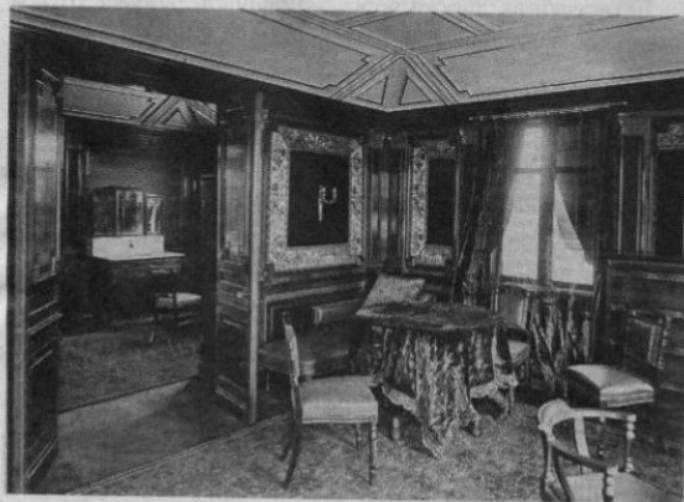
Столовая на яхте «Ливадия»

ство прибыло на том же «Тигре». Через несколько недель царя в Ливадии посетила группа американских журналистов, среди которых был Сэмюэль Клеменс, в будущем известный писатель Марк Твен.

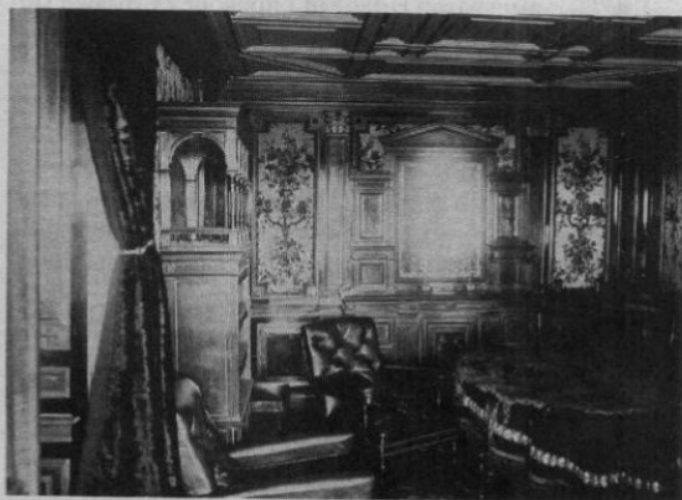
В следующий раз царская семья приехала отдыхать в Ливадию в 1869 г. В этот раз с ними был и наследник Александр Александрович, которому так понравился Малый дворец, что, даже будучи императором, он продолжал жить в нем.

Александр II стал посещать Ливадию почти каждое лето и осень. В Ливадию вместе с царем приезжали ведущие министры. Именно в Ливадии 12 октября 1876 г. на совещании высших военных чинов и дипломатов Александр II принял решение начать войну с Турцией.

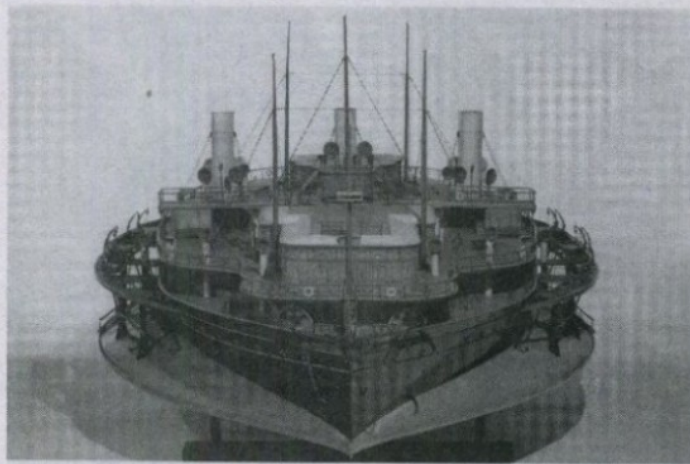
Лето и осень 1879 г. Александр II опять провел в Ливадии вместе с царицей Марией Александровной и ми-



Гостиная на яхте «Ливадия»



Кабинет на яхте «Ливадия»



Модель яхты «Ливадия»

нистрами. Но впервые в Крым вместе с ними приехала и вторая жена царя Екатерина Долгорукова. Жила она пока не в Ливадийском дворце, а в расположенной недалеко татарской деревушке Биюк-Сарай.

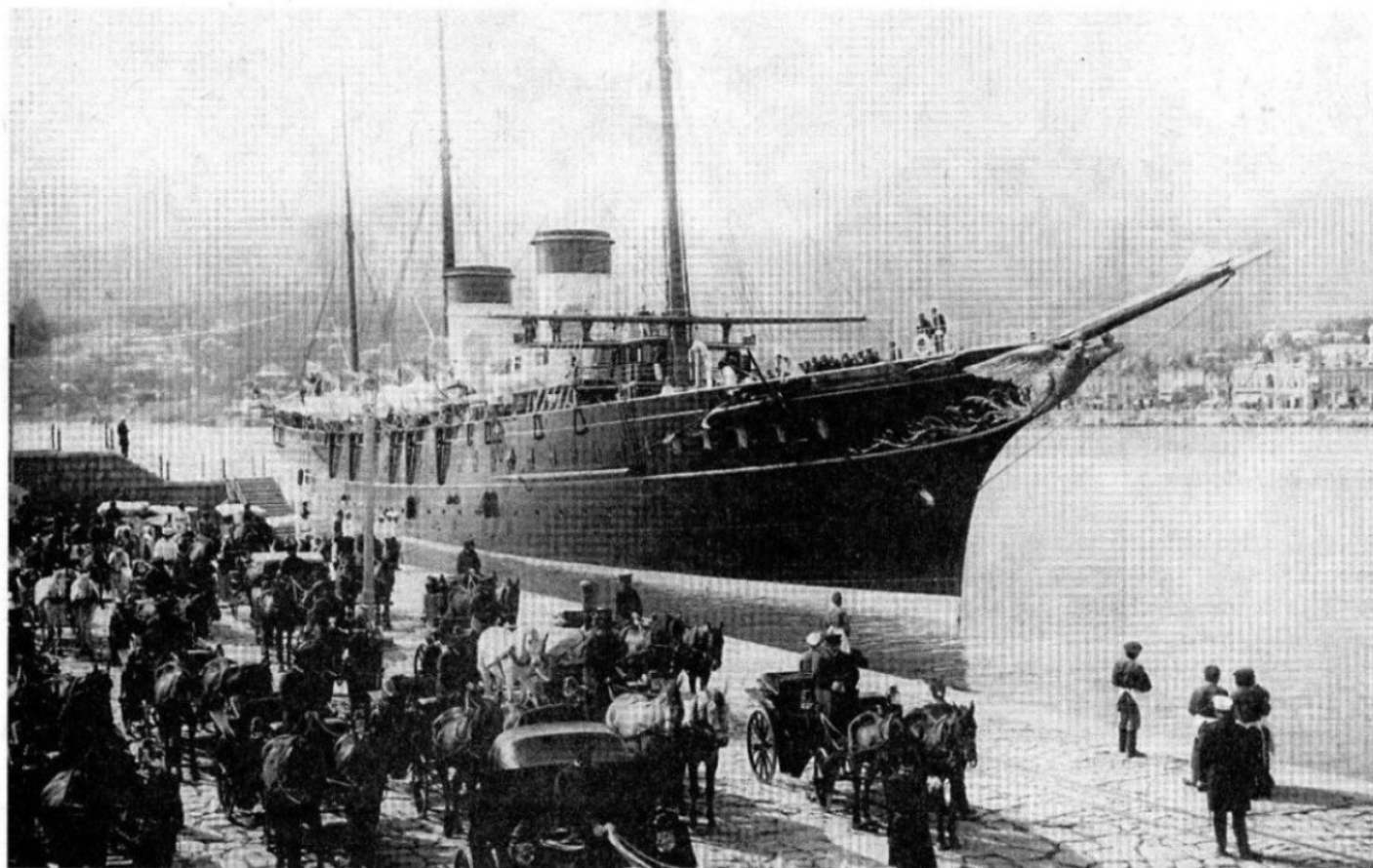
В ночь на 22 мая 1880 г. в Зимнем умирает императрица Мария Александровна, а 6 июля Александр II тайно вступает в брак с Долгоруковой. В конце августа 1880 г. молодожены прибывают в Ливадию.



Николай II и Александра Федоровна в Ливадин



Ливадия. Дворцовая Крестовоздвиженская церковь. (Фото А. Широкограда)



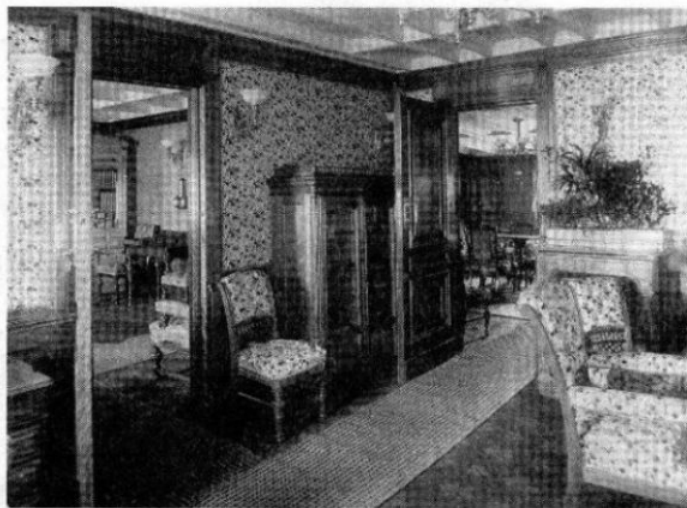
Яхта «Штандарт» в Ялте

Александр III в качестве монарха впервые приехал в Ливадию осенью 1884 г. С приездом императора охрана дворца была резко усилена. Резиденцию одновременно охраняли три роты солдат: от Эриванского, Кабардинского и Виленского полков. Периодически роты сменялись, все три полка дислоцировались поблизости. Казалось бы, проще отправить на охрану какой-нибудь один полк, а потом сменить его другим. Ни в коем! А вдруг офицеры одного полка сговорятся?

Между тем императорская яхта «Тигр» обветшала, и взамен в 1870–1873 гг. в Николаеве была построена новая деревянная колесная яхта «Ливадия» водоизмещени-



Иконостас в галерее «Штандарта»

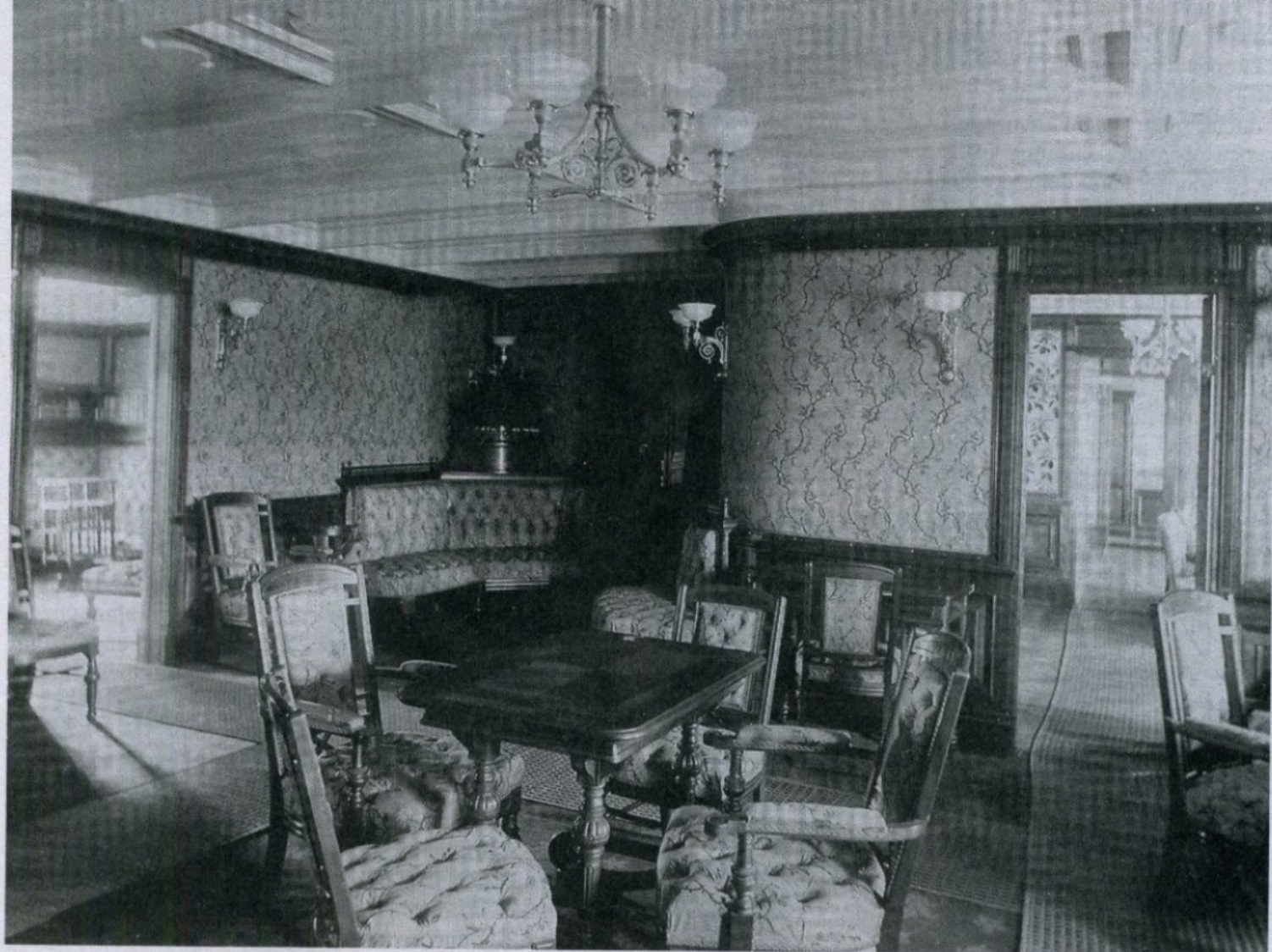


Царский кабинет на «Штандарте»

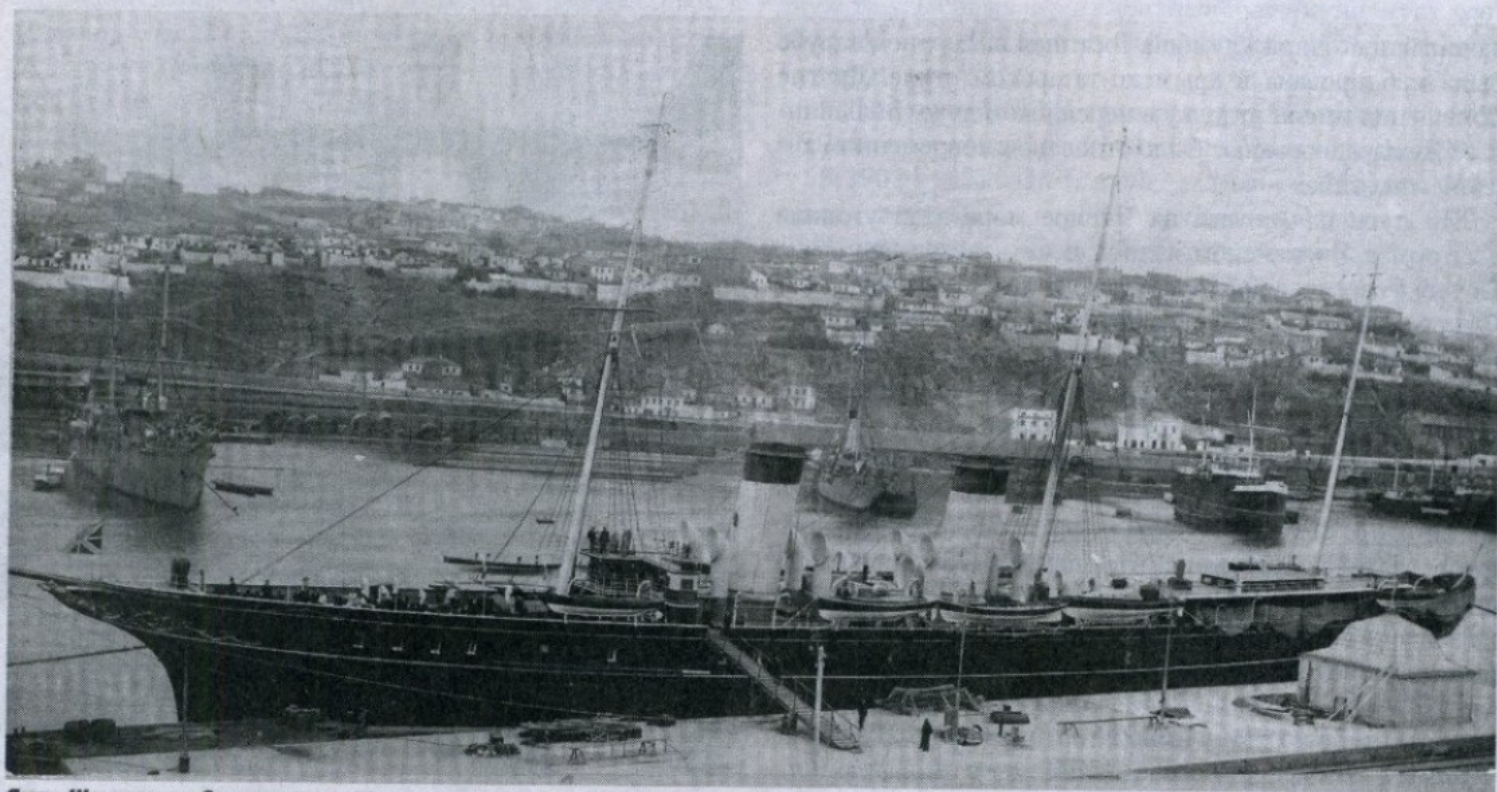
ем в 2000 т. Уже летом 1873 г. «Ливадия» перевезла императрицу Марию Александровну с семьей из Севастополя в Ялту.

Увы, «Ливадия» в ночь на 22 октября 1878 г. выскочила на скалы у мыса Тарханкут на западном побережье Крыма. Яхта была полностью разбита волнами.

И тут вице-адмирал А.А. Попов, насмешивший весь мир строительством двух круглых броненосцев-«поповок», предложил царю Александру II построить круглую, а точнее эллиптическую яхту «Ливадия».



Одна из кают яхты «Штандарт»



Яхта «Штандарт» в Севастополе

Попов соблазнил царя почти полным отсутствием качки, различными удобствами для «высочайших» пассажиров и роскошью отделки.

Огромная по тем временам по тем временам яхта стандартным водоизмещением 4420 т, получившая имя своей предшественницы, была заложена на английской судостроительной фирме «Джон Эльдер и Ко» 25 марта 1880 г. 24 сентября того же года «Ливадия» под командой ее создателя британского кораблестроителя инженера Пирса покинула верфь в Глазго на реке Клайд и взяла курс на Севастополь.

Яхта была роскошно отделана. Площадь кают, салонов и залов для императорской семьи и свиты составляла 3950 кв. м, то есть почти в семь раз больше, чем на старой «Ливадии». Огромная императорская приемная с высотой потолков 4 м была отделана в стиле комнат Людовика XVI в Фонтенбло. В приемной бурлил фонтан, окру-



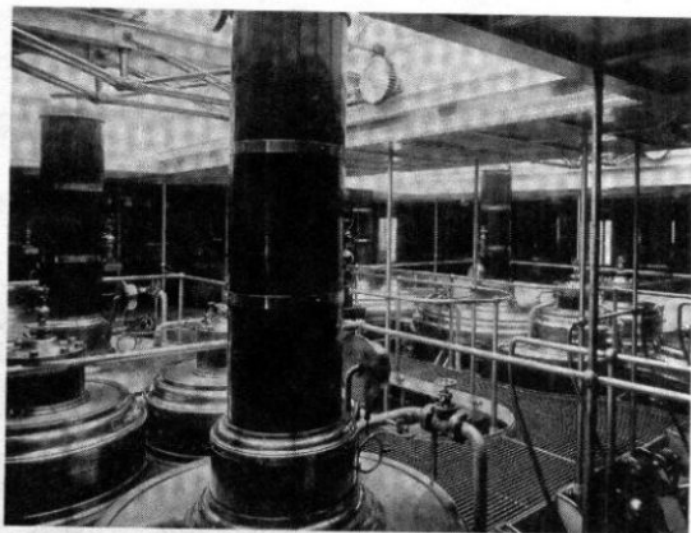
Нижние чины команды яхты «Штандарт» за обедом

женный цветочной клумбой. Гостиная на средней палубе была меблирована в крымско-татарском стиле. Другие помещения имели отделку в персидском духе. Большинство же парадных кают было отделано в современном английском стиле.

По пути из Англии на Черное море яхта угодила в шторм в Бискайском заливе и чуть не развалилась. Почти 8 месяцев ушло на ремонт в испанском порту Ферроль. 27 мая 1881 г. «Ливадия» прибыла, наконец, в Севастополь. Понятно, что новый император плавать на ней не рискнул. Для приличия яхту переклассифицировали в пароход «Опыт», а позже обратили в блокшив.

Согласно некоторым документам, в 1886 г. царя с семьей перевез из Севастополя в Ялту крейсер «Орел». Видимо, это ошибка, поскольку пароход Добровольного флота стандартным водоизмещением 81 175 тонн был построен в Англии в 1889 г. и лишь 15 марта 1890 г. прибыл из Англии в Одессу. В военное время он должен был обращаться в крейсер с вооружением 3 — 120-мм, 12 — 75-мм и 6 — 47-мм орудий. Пассажиров — 1245 мест.

21 сентября 1894 г. император Александр III сел на «Орла» и отправился в последний раз в Ливадию. Обратим внимание, согласно дневнику Николая II, из Се-



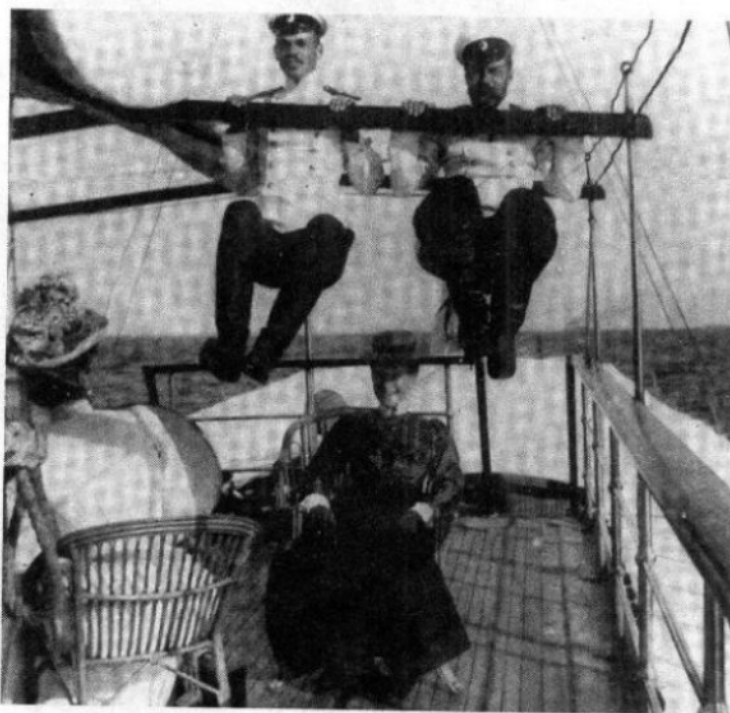
Машинное отделение «Штандарта»

вастополя вышли в 11.00, а «ровно в 2 часа подошли к Ялтинскому молу».

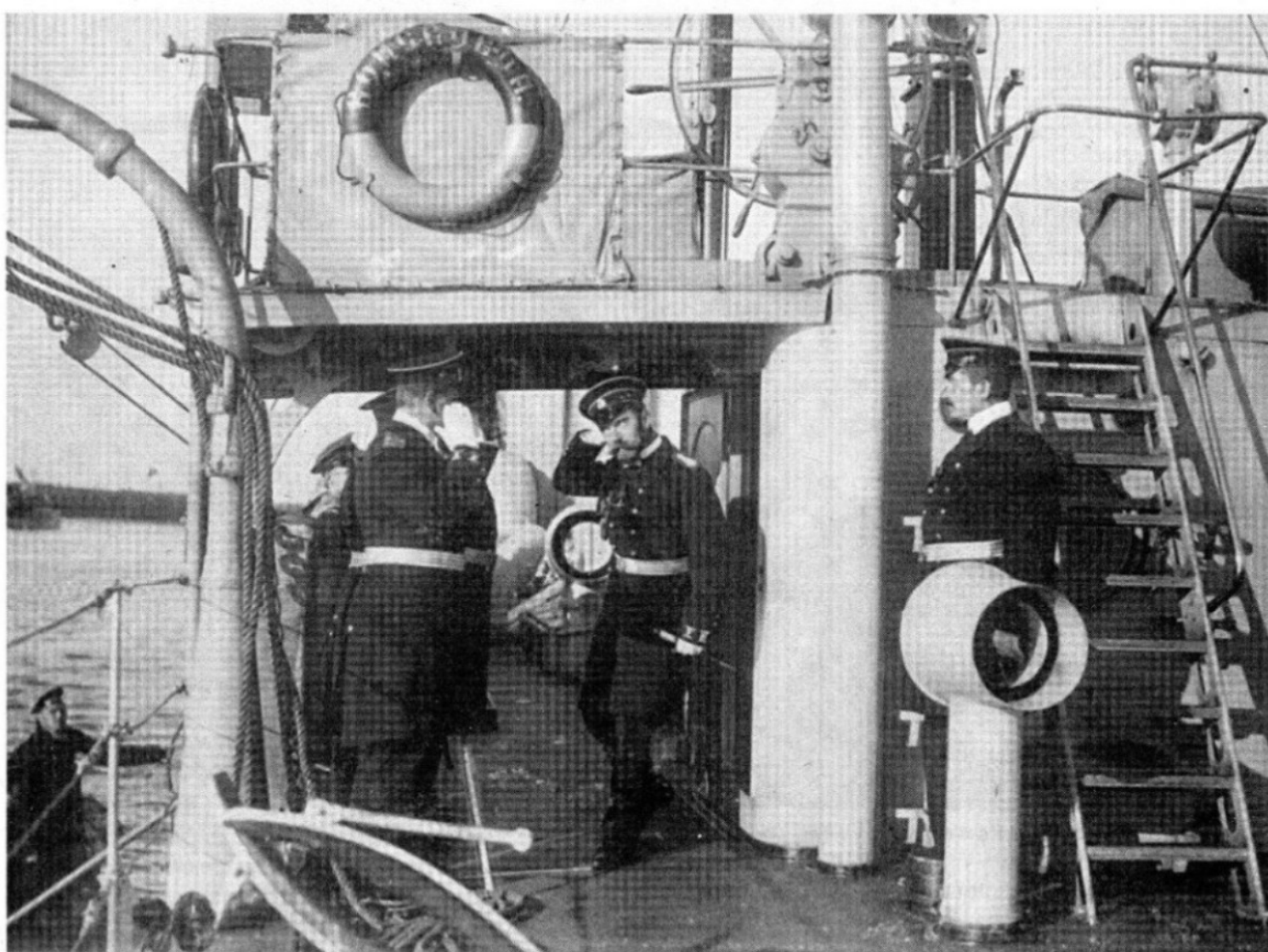
20 октября 1894 г. Александр III умер в Ливадии. А 27 октября гроб с телом императора установили на крейсере «Память Меркурия», который в сопровождении брига «Двенадцать Апостолов» и крейсера «Орел» пошел в Севастополь.

Немедленно после смерти Александра III в Крестовоздвиженской церкви Ливадии был провозглашен манифест о вступлении на престол Николая II.

Новый император любил путешествовать с комфортом. Сам ли он придумал или кто ему подсказал, но при нем впервые царские яхты стали гонять с Балтики на Черное море и обратно. 22 июня 1893 г. яхта «Штандарт» покидает Кронштадт и идет в Севастополь. 14 августа Николай II отправляется из Петергофа в Севастополь,



Развлечения Николая II на палубе «Штандарта»



Николай II принимает рапорт на «Штандарте»

но уже по железной дороге. Погостив в Москве, царь в 10 часов утра 21 августа прибывает в Севастополь. Замечу, что в Севастополе вокзал специально был устроен так, что царь прямо из вагона, пройдя буквально 20 м, попадал на причал, где его уже ждал катер со «Штандарта».

Четыре дня Николай II осматривал Севастополь, но ночевал только на «Штандарте». И вот наконец 25 августа он отправляется в Ялту. Предоставим слово самому Николаю: «25 августа. Вторник. Около 2-х вышли из Севастополя... Ровно в 5 подошли к молу Ялты, где расстались с милым «Штандартом». Подъезжая к Ливадии были окроплены дождем. У дворца стоял почет. кар. от 14-го стрелкового полка».

Замечу, что «Штандарт» шел под эскортом миноносцев: «Печальный случай произошел здесь на эскадре: с миноносца № 252-й смыло командира, лейтенанта Гаевского, перед самым Севастополем, когда они возвращались после конвоирования «Штандарта»!».

12 декабря 1898 г. царь возвращается на «Штандарт» в Севастополь, в пути традиционно 3 часа. За день до этого крейсер «Память Меркурия» забрал царский багаж и отвез его в Севастополь. Ну а «Штандарт» опять вокруг Европы пошел на Балтику. Итак, ради

двух трехчасовых прогулок императорская яхта размером с броненосный крейсер дважды обошла вокруг Европы!

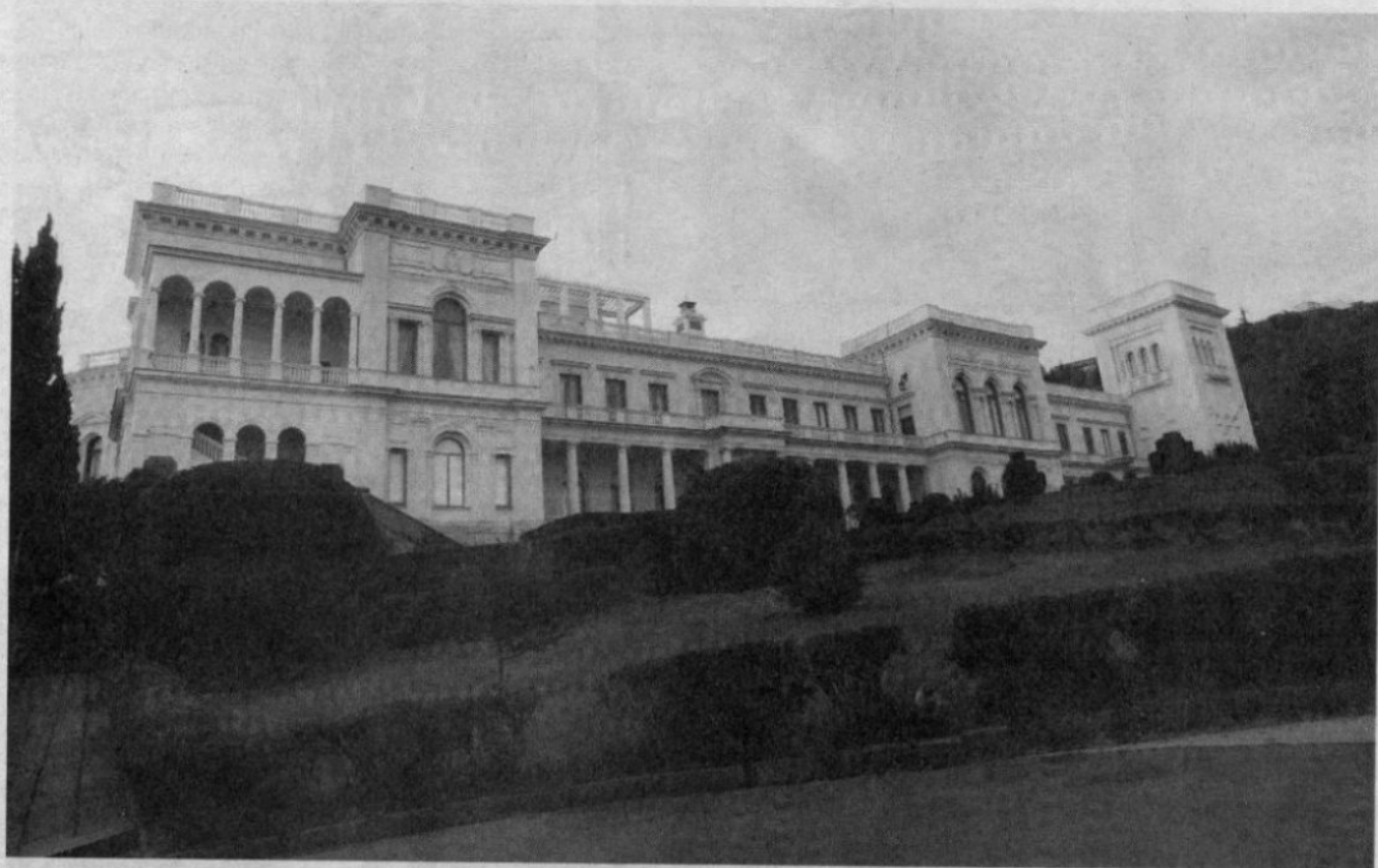
В 1899 г. Николай II длительное время гостил у родни в Дании и Германии, и в Ливадию выбрался лишь в 1900 г.

В 1902 г. Николай II вновь отдыхал в Ливадии. Но в революционные и послереволюционные годы (1905–1908) царь боялся ехать в Севастополь и отсиживался в Александровском дворце и на Нижней даче в Петергофе.

В мае 1909 г. яхта «Штандарт» в сопровождении «Полярной звезды» и пяти эсминцев вывезла царское семейство в Финские шхеры. Далее последовали визиты в Швецию, Англию и Германию.

Почти сразу после возвращения из вояжа по северным морям в Кронштадт «Штандарт» стал готовиться к походу вокруг Европы в Севастополь. Выход состоялся 19 августа. Царь приехал в Крым в сентябре 1909 г. И тут дипломаты попросили Николая II съездить в Италию, якобы, рутинная поездка — «отдать визит» итальянскому королю Виктору Эммануилу III. Монарх, как всегда, решил поехать на «Штандарте».

Глубокой ночью «Штандарт» под конвоем четырех миноносцев из Ливадии двинулся в Одессу. Оттуда поездом августейшая особа отправилась в Италию. 10 (23) ок-



Ливадийский дворец. Восточный фасад. (Фото А. Широкограда)

тября 1909 г. в замке Раккониджи близ Турина состоялась встреча императора Николая II с итальянским королем Виктором-Эммануилом III.

Монархи хорошо посидели за столом, а на следующий день отправились охотиться в окрестностях замка. Наиболее яркое впечатление на царя произвел королевский дворец, и он решил немедленно построить себе такой же в Ливадии. А тем временем министры иностранных дел Томмазо Титтони и Александр Извольский составили секретное соглашение. Там было много пустой болтовни типа: «Россия и Италия должны в первую очередь стремиться к сохранению status quo на Балканском полуострове». Суть же была в том, что Италия обязывалась



Ливадийский дворец. Южный фасад. (Фото А. Широкограда)



Николай II с детьми в Ливадии



Николай II с дочерьми на автомобильной прогулке в Крыму



Внутренний дворик Ливадийского дворца. (Фото А. Широкограда)



Ливадия. Дворец министра двора барона Фридерикса. Северный фасад. (Фото А. Широкограда)

«относиться благожелательно к русским интересам в вопросе о проливах». Со своей стороны, царская дипломатия обещала такую же «благожелательность» «к интересам Италии в Триполитании и Киренаике». Фактически это было разрешением Италии оккупировать Ливию, а что получала взамен Россия? Пустые обещания...

И вот Николай возвращается на «Штандарте» через Одессу в Ливадию. По плану царь должен был вернуться в Петербург 26 ноября, но вернулся лишь 22 декабря 1909 г. И дело не в погоде, как пишет Саблин. Царь занят проектами нового дворца.

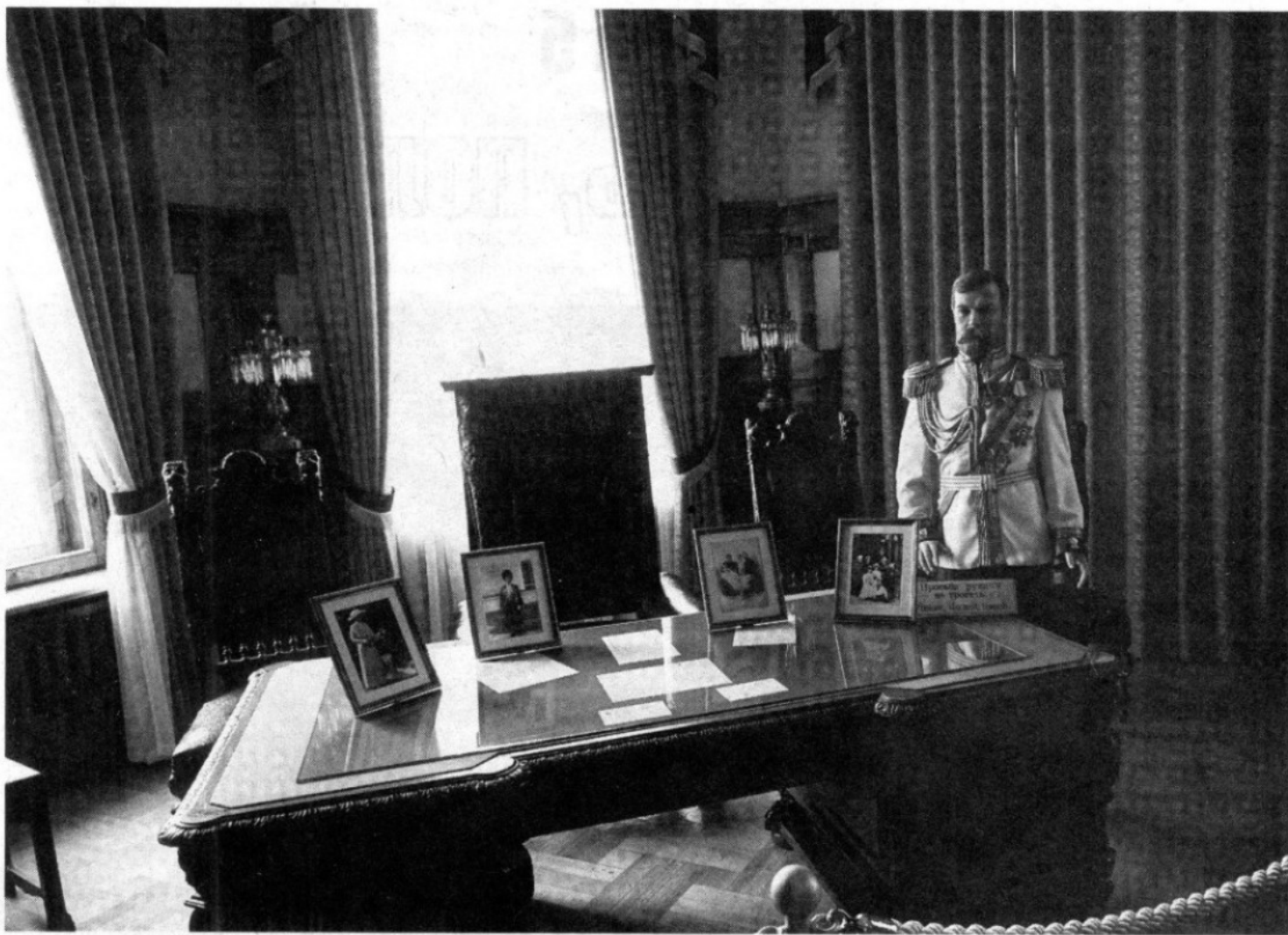
12 декабря 1909 г. на классного художника архитектуры губернского секретаря Н.П. Краснова «высочайшею волею» были возложены «все работы по сломке и сносу существующих в имении Его Императорского Величества «Ливадия» здания Большого дворца, Фрейлинского и Кухонного домов при нем и по возведению там же Нового дворца, свитского дома и кухни, а также и производства всех сооружений и переустройств, связанных с постройкой этих новых зданий, оборудование и меблировка новых зданий, полный ремонт существующего здания дворцовой церкви».

К строительству приступили 21 января 1910 г. Дворец должен был быть построен в рекордный срок — 17 месяцев. Строился дворец из мрамора.

Рядом с дворцом были возведены мощная электростанция и монументальный гараж. Замечу, что в первые годы царствования Николай II неприязненно относился к «самодвижущимся экипажам». «Пока я живу в Ливадии, автомобили не должны появляться в Крыму», — заявил царь, и действительно, до 1903 г. использование автомобилей на полуострове было запрещено. Но в 1903 г. во время визита к родственникам в Гессен брат императора Эрнст Великий герцог Гессенский после изрядной попойки покатал Николая «на моторе». В результате царь кардинально изменил свое мнение и велел завести для себя «авто». Весной 1909 г. в Ореадне (рядом с Ливадией) был заложен первый гараж на два царских автомобиля, а через год в Ливадии построили просторную «коновязь» уже на 25 автомобилей. Сейчас там размещен гараж Ялтинского таксопарка. Всего к 1914 г. в царском гараже имелось около полусотни автомобилей — больше, чем у любого другого монарха мира.

В Ливадийском дворце были установлены четырехместные лифты с диванами. Обслуга дворца (без охраны) составляла 430 человек.

Несколько слов стоит сказать и об охране Ливадийского дворца. Места, где были расположены царские резиденции, становились запретными. Это касалось, прежде всего, районов Петергофа и Царского Села,



Кабинет Николая II в Ливадийском дворце. (Фото А. Широкограда)

Южного берега Крыма и Беловежской пуши. Въезд и выезд в эти районы строго контролировался. Приехать туда из Петербурга или Москвы можно было только по специальному разрешению полиции. Так, было отказано в поездке на Южный берег ряду известных ученых, писателей и общественных деятелей весьма умеренного толка. Отказы ничем не мотивировались и не подлежали обсуждению.

Специальная охранная стража, подчинявшаяся непосредственно дворцовому коменданту, вела наблюдение за всеми жителями населенных пунктов дворцового ведомства (Царское Село, Петергоф, Гатчина и Павловск, с окрестностями). В помощь им были приданы сверхштатные околоточные надзиратели со специальной задачей — производить проверку и регистрацию населения.

На снимках, запечатлевших царя в парках Ливадии, Царского Села и Петергофа, не видно охранников. Дело в том, что они находились в специальных окопчиках. Николай II прекрасно это знал и периодически кидал в окопчики золотые монеты. Однако стражникам разрешалось поднимать их лишь после удаления царя.

В парках императорских резиденций были установлены будки с телефонами, откуда охрана сообщала о передвижениях членов царской семьи и гостей. Александру Федоровну это стало раздражать, и она в 1913 г. приказа-

ла убрать 11 таких будок из парка Ливадийского дворца. Приказ выполнили. Однако вскоре великая княжна Анастасия заметила, что охрана звонит с телефонов, установленных в дуплах деревьев или даже в специальных нишах, выдолбленных в стенах зданий. После окончания разговора ниша закрывалась деревянными дверцами, окрашенными под цвет стены.

7 сентября 1914 г. Николай II планировал вновь отправиться в Ливадию, но началась Первая мировая война. Теперь важная экскурсоводша в Ливадийском музее объясняет посетителям, что государь не считал возможным отдыхать в столь роскошном дворце, когда шла война. «А как насчет 280-мм пушек «Гебена»?», — непроизвольно вырвалось у меня. Наступила тягостная пауза...

Линейный германский крейсер «Гебен» мог своей артиллерией за две минуты разнести всю Ливадию. Но в отсутствие царя в Ялте у него не было достойных целей. Однако 4 февраля (н. ст.) 1915 г. легкий крейсер «Бреслау» с дистанции 40 кабельтовых (7,2 км) все же дал 8 залпов из 105-мм орудий по Ялтинскому порту. По сему поводу 27 января (ст. ст.) императрица писала царю в Ставку: «Мой дорогой Ники! Какая гнусность — этот обстрел Ялты с «Бреслау» — это сделано только назло — слава Богу нет жертв... Как бы мне хотелось, что бы потопили этот гнусный маленький «Бреслау»».

Глава 5

ЯХТЫ, ВЛАСТЬ, ПОЛИТИКА



Пароход «Святитель Николай» — ныне музей в Красноярске.

Рассказ об охране Николая II начнём с переправы через Енисей.

Летом 1891 г. из Владивостока в Петербург вояжировал наследник престола цесаревич Николай, будущий император. Чтобы преодолеть Енисей и попасть в Красноярск, в селе Берёзовке (Березовское) еще в 1840 г. была создана паромная переправа (плашкоут). За год до цесаревича Николая, 29 мая 1890 г., на том же месте у парома оказался Антон Павлович Чехов. 6 июня 1890 г. он писал родным: «Енисей — широкая глубокая река, красавец, лучше Волги. И паром через него замечательный, хитро устроенный, плывущий против течения, и об устройстве сей штуки расскажу дома».

Но для высочайшей персоны переправляться на каком-то пароме бы слишком просто. К пристани Берёзовки подогнали самый быстрый пароход «Святой Николай», он выгребал 8 верст в час против течения. Там наследнику отвели лучшую каюту.

Пароход имел шесть кают 1-го класса — одно-, двух- и трехместных; восемь кают 2-го класса — четырёх-, шести- и восьмиместных. Пассажиры 3-го класса устраивались с багажом на полу, со временем на пароходе для их удобства были построены двухъярусные нары.

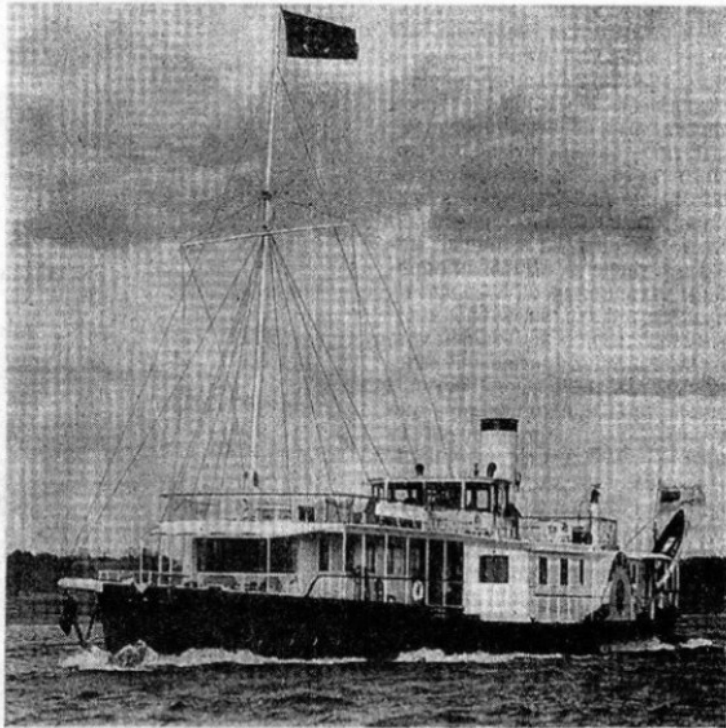
В 8 часов утра цесаревич изволил выехать в экипаже в село Берёзовку, а в 10 ч. 30 мин. пароход «Святитель Николай» перевёз будущего святого Николая до пристани Красноярска. По пути «Святителя Николая» конвоировал пароход «Граф Игнатъев» с отрядом казаков и жандармов.

Любопытно, что через 6 лет, с 30 апреля по 1 мая 1897 г., в соседней каюте 1-го класса того же «Святителя Николая» ехал в ссылку лучший друг святого царя — Ульянов-Ленин.

Россия — великая речная держава, поэтому начнём рассказ с речных царских яхт. Формально подобных яхт в Российской империи не существовало, однако в 1885 г. на Сормовском заводе по заказу министерства путей сообщения были заложены два парохода «для служебных поездок». «Межень» и «Стрежень» представляли собой красивые яхты с обводами клиперов. Внутренние помещения их были отделаны драгоценными породами дерева, а мебель и гобелены были в стиле Луи XIV. Однако оба судна в справочнике судов Речного регистра числились «буксирами с железными корпусами».

Увы, особы императорской фамилии редко путешествовали по рекам. Так, «Межень» впервые была использована по назначению лишь на три дня в июле 1899 г., когда великий князь Владимир Александрович изволил вояжировать из Ярославля до Рыбинска. В июле 1910 г. на «Межени» совершила паломнический тур великая княгиня Елизавета Фёдоровна. В историю же «Межень» вошла в 1913 г. в ходе торжеств по случаю 300-летия династии Романовых.

Было решено, что царское семейство прибудет в Нижний Новгород поездом, а затем проследует на «Межени» вверх по Волге до Ярославля. Для этого сформировали специальную эскадру в составе путейских (казённых) пароходов «Нижний Новгород», «Межень», «Стрежень»,



Пароход «Межень», на котором изволили следовать по Волге Ихъ Императорскія Величества.

Императорская речная яхта «Межень»

«Екатерина», «Орёл» а также больших пассажирских пароходов общества «Самолёт» — «Император Александр Благословенный» и «Царь Михаил Фёдорович».

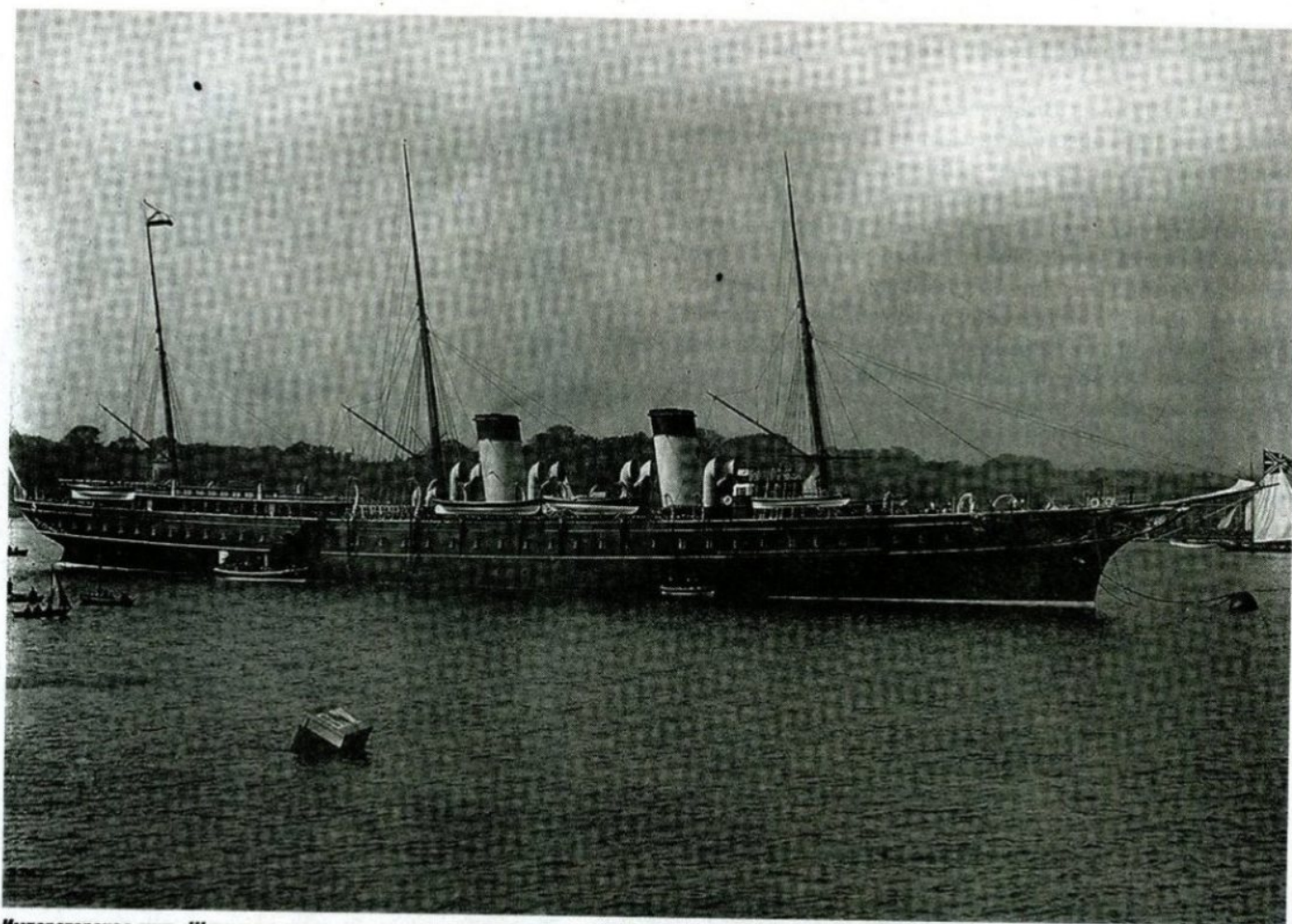
Заранее на Волгу отправилась большая группа офицеров с моряками морских царских яхт. Под их руководством «Межень» и «Стрежень» были переделаны с особой роскошью. Удалось установить даже весьма внушительные ванны для купания Высочайших особ.

Начиная с апреля 1913 г., весь фарватер шириной в 50 саженей от Нижнего до Ярославля неоднократно протралили на предмет мин (?) и естественных препятствий (корчей, топляков, камней и т. д.). Выставили сотни бакенов и вех. Между Нижним и Ярославлем организовали двести специальных постов, на каждом из которых имелось по две лодки и не менее трёх сторожей.

В мае 1913 г. вся «эскадра» совершила пробный рейс из Нижнего в Ярославль и обратно. За три дня до приезда высочайших особ было приказано на Волге и прилегающих реках прекратить сплав леса, а за 12 часов до подхода царской флотилии должно было быть прекращено движение всех грузовых и пассажирских судов. Так что «Межень» на своем пути не встретила ни одной лодочки.

За 12 часов до высочайшего отбытия из Нижнего Новгорода вверх по реке вышел пароход путей сообщения в сопровождении двух моторных баркасов. На их борту находилось несколько десятков полицейских, которые должны были останавливать все встречные суда, идущие как сверху, так и снизу, и заставлять их становиться на якорь вне фарватера. После чего на каждом из остановленных судов оставался один нижний чин полиции.

После прохода царской флотилии, идущий сзади казённый пароход в сопровождении баркаса снимал с задержанных частных судов полицейских и разрешал су-



Императорская яхта «Штандарт»

дам продолжать свой путь. Одновременно на казённом пароходе наблюдали, чтобы идущие снизу суда не обгоняли его.

За три дня до отплытия царя из Нижнего было запрещено движение по Волге всех частных моторных лодок. Кроме того, населению категорически запрещалось разжигать на берегу костры.

На всякий случай на пути из Москвы в Нижний Новгород впереди царского поезда с интервалом в 1 час пустили два поезда — литер «Св» (свитский) и литер «Б». Оба поезда не имели внешних отличий от царского. Поезд с Николаем II прибыл в Нижний Новгород в 10 часов утра 17 мая. А уже вечером царь пересел на яхту «Межень». Свита разместилась на трёхпалубном пассажирском пароходе «Царь Михаил Фёдорович». Министры Коковцов, Маклаков, Рухлов и чины охраны отправились на других пароходах.

Царь посетил Ипатьевский монастырь, Кострому и Ярославль. В полночь на 22 мая царский поезд умчал Николая II из Ярославля в Москву. Обратим внимание, что все ночи император почивал на борту «Межени».

В каждом городе Николай II проезжал между выстроенными шпалерами гимназистами и гимназистками. Гимназистам отменяли ежегодный экзамен и переводили в следующий класс по средним отметкам. Они были в восторге!

За гимназистами стоял строй солдат, и лишь потом — «народ». «Народ» был непростой: он состоял из членов Союза русского народа («черносотенцев») и Добровольной охраны Государя. Местная полиция заранее собрала досье на каждого функционера из обеих организаций. Под личную ответственность каждому из них было разрешено взять с собой несколько родственников и знакомых.

Гимназисты же в волжских городах, равно как и в других поездках царя, должны были служить живым щитом на случай покушения. Дело в том, что еще в 1905 г. эсер Каляев не решился кидать бомбу в карету с великим князем Сергеем Александровичем, поскольку в ней были дети. Любопытно, что учителям и гимназистам, отправленным встречать царя, запрещалось иметь зонты, бинокли и цветы.

Для охраны царя привлекались и войска. Так, в Костроме и Ипатьевском монастыре его безопасность обеспечивали 13-й Лейб-гвардейский Эриванский полк, Пултуский и 17-й Кизляро-Гребенский полки Терского казачьего войска. В Ярославле охранял царя 181-й пехотный Остроленский полк.

Террористы и революционеры сорвать путешествие царя не пытались. Единственным происшествием, озабогившим генерала Джунковского, заведовавшего охраной, стало прибытие в Кострому Григория Распутина с епископом Варнавой. Как писал Джунковский, Распутин

«потребовал от билетного бюро выдачи ему билета на все торжества. Стремоухов оставил это до моего приезда. Я дал совет — билета отнюдь не давать, но и не удалять из города. Если хочет быть на торжествах, то с народом может быть где ему угодно, это никого не касается, билеты же даются лицам официальным, а Распутин, не занимая никакой должности, права на билет не имеет. А в случае, если б Распутин настаивал, я сказал Стремоухову, чтобы он объявил, что мне его просьба была доложена и я отказал. Все же Распутин прошел в Ипатьевский собор и стоял в алтаре, будучи проведен туда по приказанию императрицы агентом дворцовой охраны, затем он присутствовал и при закладке на площади, стоял в стороне с этим агентом дворцовой охраны».

Как видим, за все время длинного путешествия Николай II с семьей ночевал исключительно в поезде или на борту яхты «Межень».

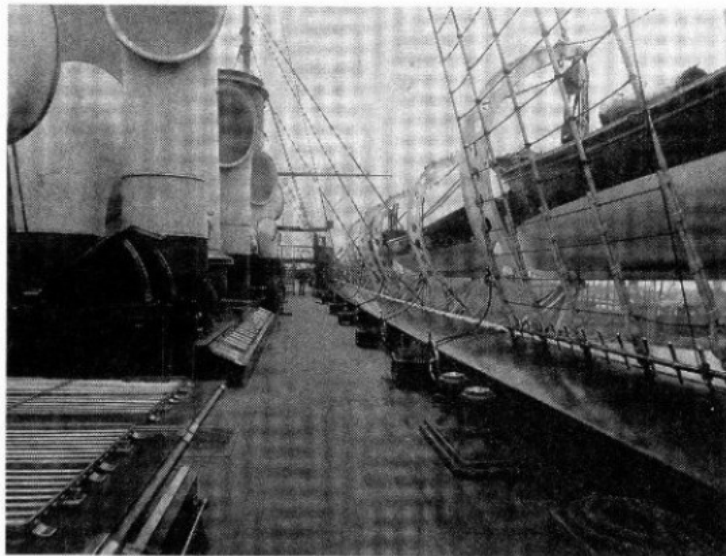
Перед приездом императора в любой город там производились превентивные аресты всех подозрительных лиц. После убийства царя их обычно выпускали. Благодаря принятым охраной мерам путешествие царя по Волге в мае 1913 г. прошло без инцидентов. Более царь и его семья речными яхтами не пользовались.

Морские прогулки на яхтах всегда нравились монархам, хотя содержание яхт было весьма накладно для госбюджета. Например, с 1954 г. у британской королевы имелась всего одна большая яхта «Британия», причем она была построена так, что в военное время обращалась в госпитальное судно. На яхте за 42 года было совершено 928 государственных визитов. Но, увы, с 1997 г. «Британия» стоит на приколе. Елизавета II даже публично поплакала по сему поводу, но Парламент остался непреклонен — денег на ремонт и модернизацию яхты так и не выделили.

С 1894 по 1914 год среди монархов мира самую большую флотилию яхт имело августейшее семейство Романовых. По суммарному тоннажу яхты не уступали тоннажу всех крейсеров Порт-артурской эскадры, причем большие яхты по своим размерам не уступали броненосным крейсерам того времени, хотя и Александр III, и Николай II всего лишь несколько раз совершали визиты на яхтах в Англию, Францию, Данию и Германию. А в основном яхты плавали между Петергофом и Финскими шхерами и Южной бухтой Севастополя и Ялтинским портом.

Любопытно, что бы хоть как-то соблюсти приличия и на законных основаниях выкачивать деньги из бюджета Морского ведомства, Александр III придумал новый тип кораблей — «яхта-крейсер». Так, в 1887 г. началось строительство крейсера «Память Меркурия» по типу английского крейсера «Линдер». Вооружение его должно было состоять из восьми 152-мм, четырех 107-мм, шести 47-мм пушек и двух торпедных аппаратов. Крейсер предназначался для действий на океанских коммуникациях, и дальность плавания его должна была составлять 12 500 миль.

В ходе строительства крейсера в его конструкцию вносились изменения. Заодно царю объяснили, что название не очень подходит для прогулочного судна и корабль был переименован в «Полярную Звезду». В итоге, когда «Полярная Звезда» в марте 1891 г. вошла в строй, она оказа-



Вид части палубы «Штандарта»

лась не крейсером, а роскошной яхтой с четырьмя 47-мм пушками. Стоимость судна составила 3 557 100 р. Для сравнения стоимость параллельно строившегося броненосного крейсера «Память Азова» составила 3 690 254 р., включая артиллерию. Замечу, что и «Память Азова» строили с роскошными салонами для перевозки высочайших особ.

В 1892 г. Морское ведомство заказало датской фирме «Бурмейстер ог Вайн» крейсер. Но в октябре 1893 г. Александр III приказал переделать его в императорскую яхту. В строй она вошла под названием «Штандарт» в 1896 г. уже при новом царе. Водоизмещение её составило 5480 т. Для салютов яхта имела восемь 47-мм пушек Гочкиса.

Любопытно, что в ходе русско-японской войны капитан 1 ранга Н.Л. Кладо предложил вооружить большие царские яхты, включая «Штандарт» и «Полярную Звезду», и отправить их на Тихий океан, то есть реализовать идею Александра III о яхтах-крейсерах, то его... отправили на две недели под арест.

Идею яхты-крейсера воплотили большевики в 1933—1936 гг., модернизировав яхту «Штандарт» в минный заградитель «Марти». Замечу, что в западных военно-морских справочниках «Марти» числился как крейсер-заградитель или как просто крейсер. «Марти» успешно действовал в Великую Отечественную войну и один из первых во флоте, 3 апреля 1942 г., удостоен звания гвардейского.

Кроме этих яхт у высочайшего семейства имелось ещё не менее дюжины яхт — «Царевна», «Александрия», «Держава» и др.

Для многочисленных царских родственников было построено несколько «яхт-крейсеров». Для генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича — яхта-крейсер «Светлана» водоизмещением 3727 т, поскольку Алексею не хватало морской яхты «Стрела» постройки 1890 г. Для наместника на Дальнем Востоке адмирала Алексеева (внебрачного сына Александра II) была построена яхта-крейсер «Алмаз» водоизмещением 3285 т. Однако отправка «Алмаза» в Порт-Артур задержалась, и



Кайзер Германии Вильгельм II приходился Николаю II двоюродным братом и отношения между ними были весьма тёплыми. Но только до начала Первой мировой войны, которая сделала монархов врагами и лишила трона обоих.

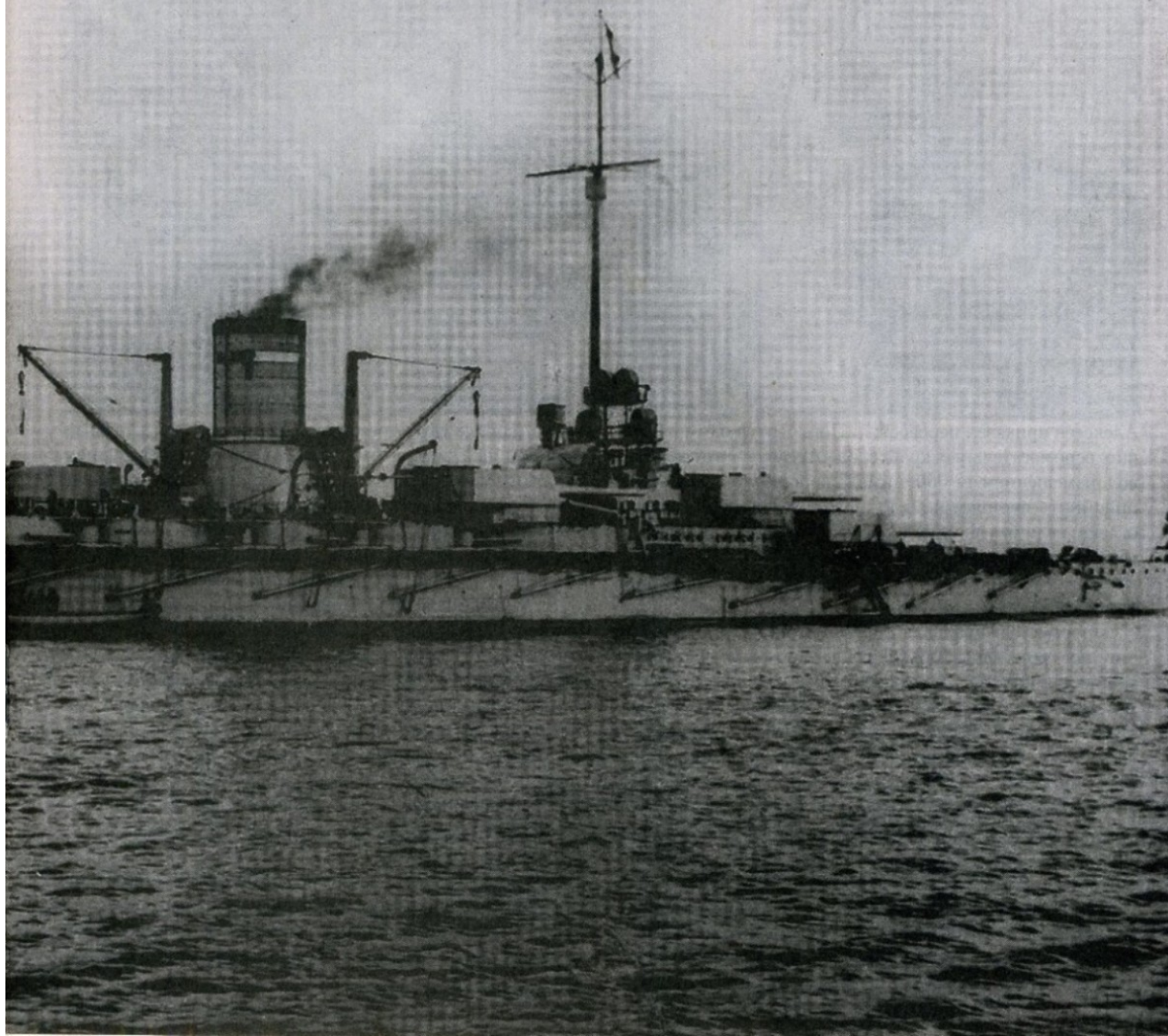


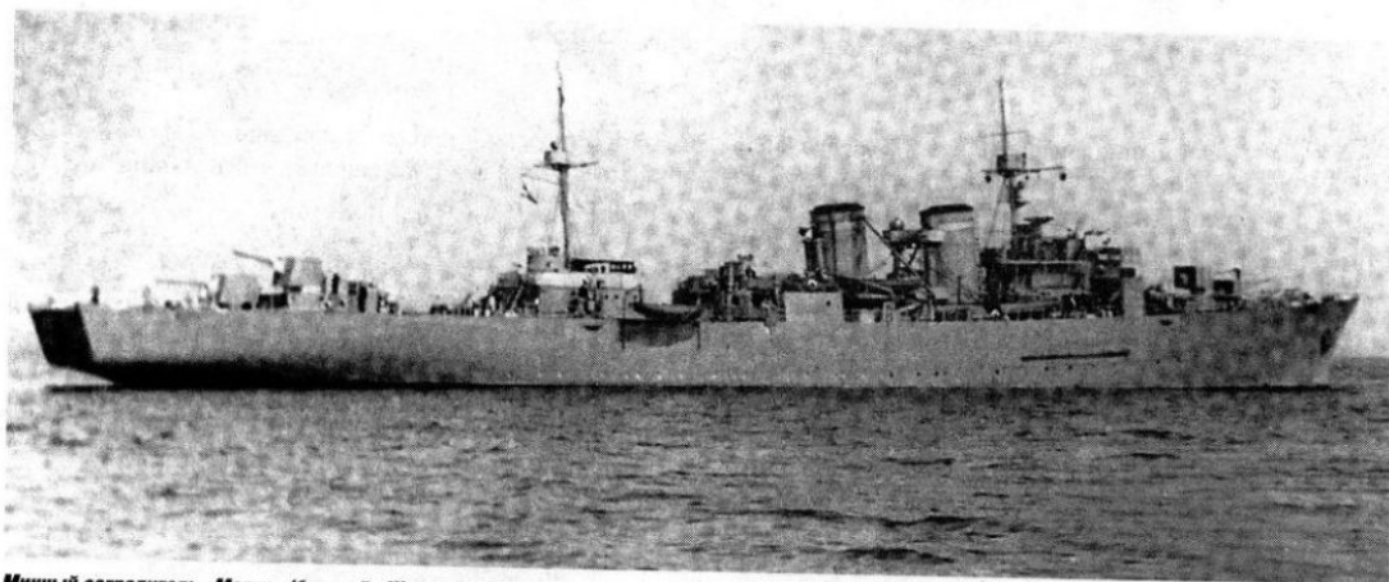
Линейный крейсер «Гёбен» (Goeben): водоизмещение – 23 000-25 000 т, скорость 28 узлов, 10 орудий главного калибра 280 мм.

Прорыв эскадры из германских крейсеров «Гёбен» и «Бреслау» в Чёрное море привёл к вступлению Турции в войну на стороне Германии. Дарданеллы оказались закрытыми для прохода судов с российским зерном, импорта вооружения, техники и прочих стратегических поставок, при этом через незамерзающий «Южный поток» шло до 90 % товарооборота страны. Блокировав, одновременно и Балтику, Германии удалось практически полностью отрезать Россию от союзников Антанты. В результате

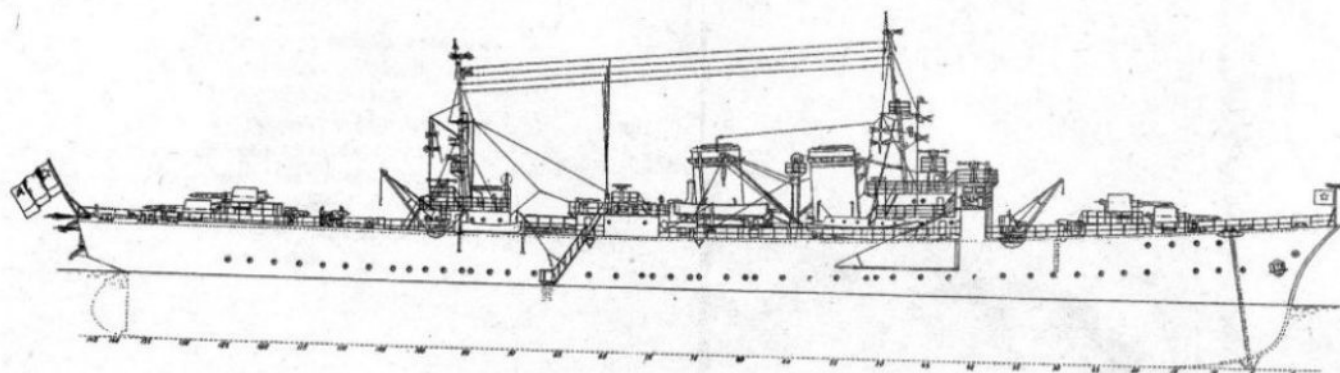
экономический кризис и неудачи на фронте привели империю Романовых к революции и краху.

Кораблей, подобных «Гёбену», в России не строили, поэтому для его нейтрализации приходилось «поднимать» почти весь Черноморский флот. И если калибр пушек русских линкоров был и больше чем у противника, то по скорости и в дальности стрельбы тяжёлые корабли под Андреевским флагом сильно проигрывали. Постоянная опасность появления немцев у крымского побережья вынудила царя покинуть на время войны резиденцию в Ливадии.





Минный заградитель «Марти» (бывший «Штандарт»)



Чертеж минного заградителя «Марти»

Алексеев приказал перевести в Порт-Артур один из лучших вспомогательных крейсеров «Ангару». Этот корабль водоизмещением 12 050 т имел скорость 20,1 узла и мог причинить японцам немало хлопот в ходе рейдерства в океане, если бы он остался во Владивостоке. Но как наместнику высочайшей крови остаться без яхты? И «Ангара» бесславно сгинула в Порт-Артуре вместе с остальными кораблями эскадры.

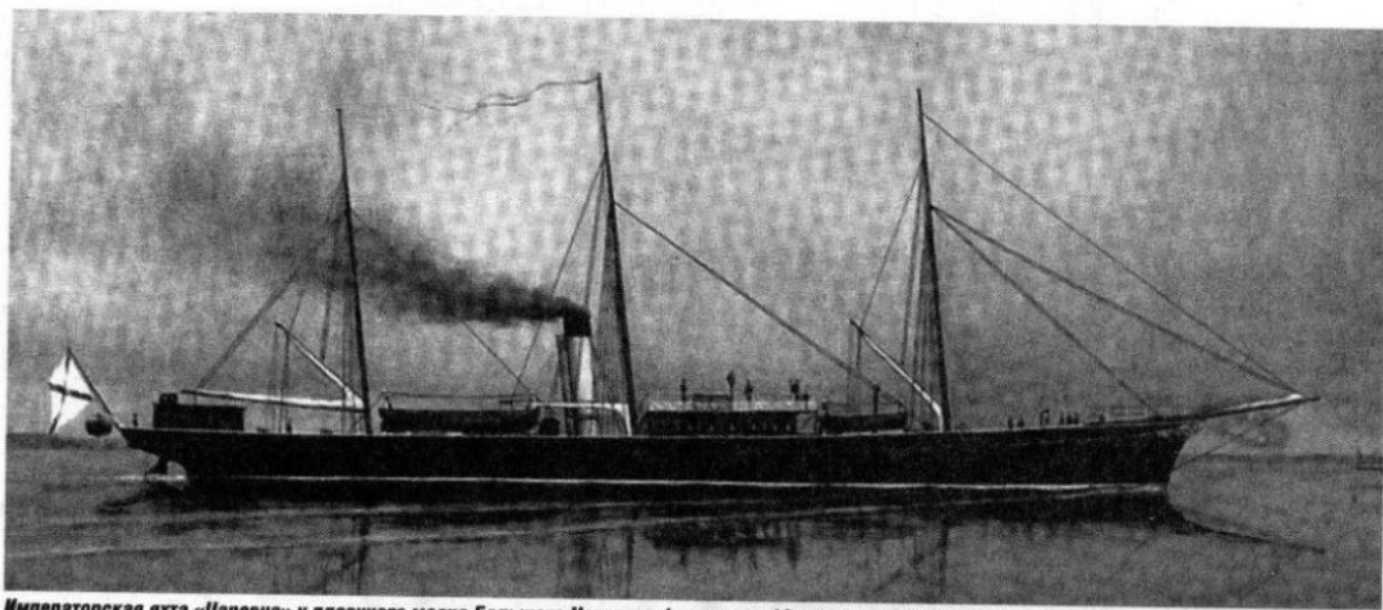
Простые адмиралы не получили больших яхт. Зато они для своих ближних служебных поездок (час-три на миноносце) требовали подавать им большие крейсера. Так, адмирал Григорович ездил из Севастополя в Ливадию не на автомобиле (3 часа) и не на миноносце (1,5 часа), а на новейшем крейсере «Кагул». А адмирал Иессен решил 15 мая 1904 г. совершить инспекцию посёлка Посыет в 100 верстах от Владивостока по Амурскому заливу не иначе, как на крейсере «Богатырь». В пути адмирал фактически отстранил командира от управления крейсером, в результате «Богатырь» налетел на камни, выйдя из строя до самого конца русско-японской войны.

Замечу, что в 1901–1903 гг. корабли русской Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре в основном находи-

лись в «вооружённом резерве». «Необходимо сказать, что вооруженный резерв был вынужденным изобретением Морского министерства, бюджетных средств которого не хватало для постоянного нахождения флота в море. Поэтому значительная часть кораблей систематически отставивалась в гаванях, занимаясь лишь рейдовыми учениями, но сохраняя готовность к немедленному выходу в море».

Зато яхта-крейсер «Штандарт» два раза в год отправлялась с Балтики на Чёрное море только для того, чтобы отвезти императора из Севастополя в Ялту. Правда, жалеть начальство, команду и прислугу особенно не приходится. Царские яхты не подлежали таможенному досмотру и... Бесспорный рекорд по провозу контрабанды держала яхта «Полярная Звезда» на маршруте Копенгаген — Кронштадт. По этому маршруту вояжировала вдовствующая императрица Мария Фёдоровна. Конечно можно было и за пару дней на поезде «прикатить», но на яхте оно как-то веселее.

Любопытно, что 3 часа от Южной бухты Севастополя до набережной Ялты «Штандарт» шёл не один, а в сопровождении целой эскадры кораблей Черноморского флота. Так, 30 марта 1914 г. его сопровождали крей-



Императорская яхта «Царевна» у плавучего маяка Большого Невского фарватера. (Фрагмент) Худ. А.П. Алексеев

сер «Кагул», яхта «Алмаз» и четыре эсминца. И это, замечу, был не только почётный эскорт. Дело в том, что яхта «Алмаз» по своему силуэту почти не отличалась от «Штандарта». Поэтому в течение шести лет, с 1906 по 1911 гг., «Алмаз» служил яхтой-двойником «Штандарту» на Балтике. Периодически царская яхта менялась стоянками в Финских шхерах с двойником. Современники утверждали, что в 1907 г. при входе в Коткинскую бухту была обнаружена плавучая мина. Но при этом на стоянке, предназначенной для «Штандарта», была пришвартована яхта «Алмаз».

В начале 1911 г. «Алмаз» прошёл ремонт (кстати, в 1908 г. его официально включили в число императорских яхт), а 23 июля того же года он навсегда покинул Балтику и отправился на Чёрное море сопровождать «Штандарт».

Если на Чёрном море на «Штандарте» царь обычно проводил несколько часов по пути из Севастополя до Ялты и обратно, то на Балтике он пребывал на «Штандарте» неделями. Николай II и его семья любили отдыхать с конца июня до начала августа на островах в Финских шхерах. Чаще всего у поселка Виролахти. Сейчас

он находится в нескольких километрах с финской стороны, а тогда был территорией Российской империи. Безопасность царя помимо Дворцовой охраны, численность которой составляла от 50 до 200 человек, обеспечивали несколько тысяч матросов на кораблях конвоя и окружающих островах.

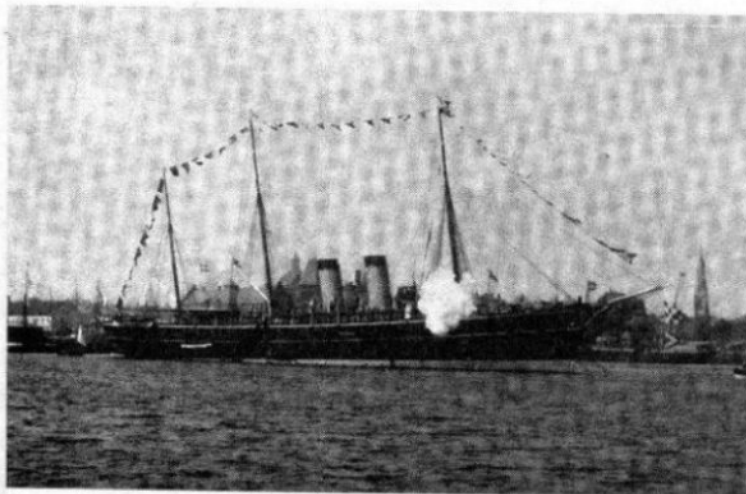
В сентябре 1906 г. царь писал родственникам: «С нами здесь «Украина» и «Фини», миноносцы «Видный», «Резвый» и «Гремящий», «Царевна», «Генерал-адмирал» и «Азия». Все они по ночам светят боевыми фонарями кругом яхты». Замечу, что «Азия» и «Генерал-адмирал» представляли собой старые крейсера. На «Азии» размещались чины дворцовой охраны, а на «Генерал-адмирале», видимо, находились тоже какие-то части охраны. «Украина» и «Фини» — эсминцы, построенные на пожертвования населения в ходе русско-японской войны.

С 1911 г. для размещения дворцовой охраны стал использоваться специально построенный в 1910–1911 гг. на Невском судостроительном заводе транспорт «Печора» водоизмещением 2000 т. На нём помимо прочего имелись большая фотолаборатория, а также помещение для полицейских собак.

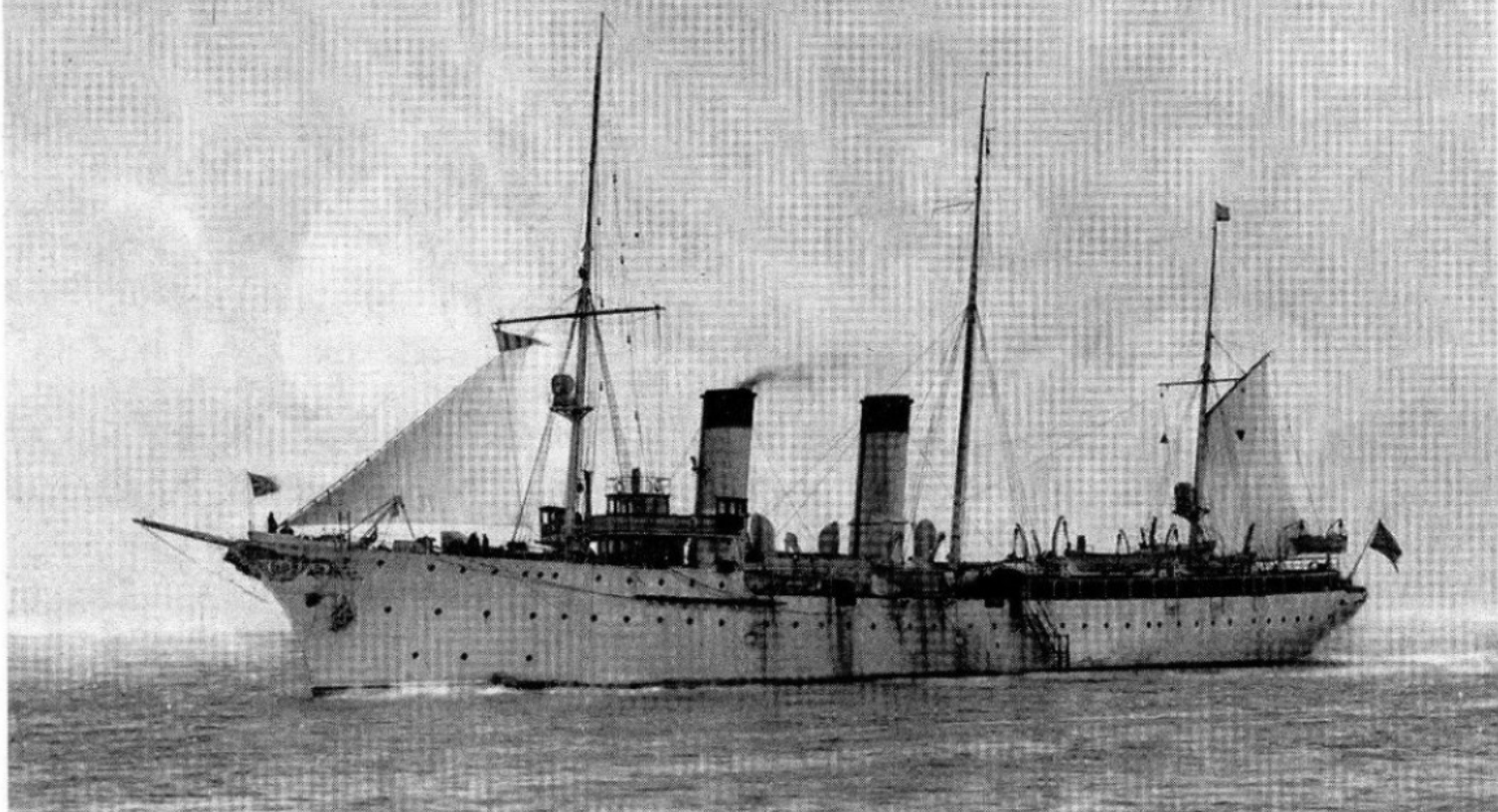
Кроме того, в состав царской флотилии входили угольная баржа, судно-баня, водовоз «Водолей» и госпитальное судно.

А вот состав царского конвоя в Финских шхерах в конце августа 1907 г. (обычно в это время царь уже был в Ливадии, но из-за волнений на Черноморском флоте об отдыхе в Крыму не могло быть и речи). Впереди «Штандарта» шли эсминцы «Украина» и «Выносливый»; сзади — «Азия», яхты «Элекен» и «Александрия», а также конвоиры царских яхт «Дозорный» и «Разведчик». Замечу, что именно при Николае в составе русского флота появился новый тип кораблей — «конвоиры царских яхт». В 1900–1904 гг. были построены четыре таковых — «Конвоир», «Спутник», «Дозорный» и «Разведчик».

Шхерный район, где вояжировал «Штандарт», был заранее хорошо оборудован в гидрографическом отноше-



Императорская яхта «Полярная Звезда»



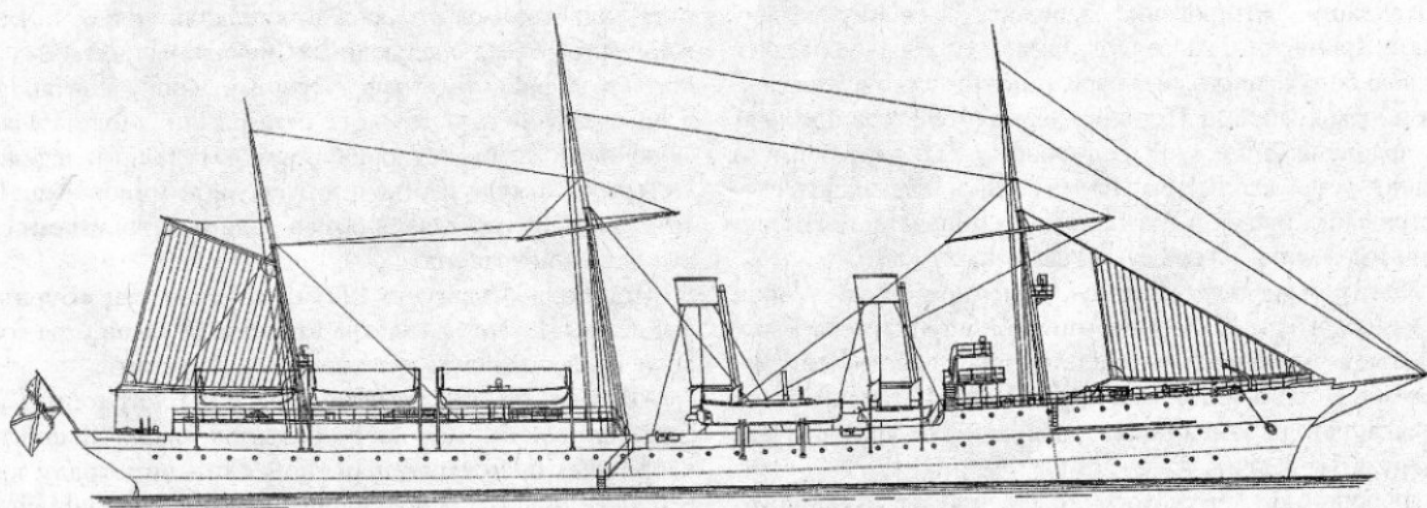
Яхта-крейсер «Алмаз»

нии: взорваны подводные камни, поставлены буи, четко обозначены фарватеры. Тем не менее, 29 августа 1907 г. на траверзе острова Граншер «Штандарт» налетел на узкий камень на глубине 5,5 м, не обозначенный на карте. Приняв 1200 т воды, «Штандарт» накренился. Царская семья немедленно перешла на яхту «Александрия».

Охрана «Штандарта» имела чёткие указания не допускать любые суда к царской яхте. Как-то раз во время отдыха царя какой-то финн, незнакомый с русскими порядками, подплыл на лодке к сторожевой линии, чтобы продать яблоки. Снайпер охраны метким выстре-

лом сбил с финна шляпу. А в 1907 г. потопили финскую лайбу, которая шла прямо на «Штандарт», игнорируя пароходные гудки и даже предупредительный выстрел. В итоге один из миноносцев пошел на таран и потопил лайбу. Пятеро финских рыбаков были спасены командой миноносца. На допросе выяснилось, что они не имели злого умысла, а просто хотели посмотреть поближе на императорскую яхту.

В другой раз более серьезный инцидент произошел с английским пароходом «Вудберн». Грузёное лесом судно приближалось к стоянке «Штандарта», чтобы обогнуть



Чертеж яхты-крейсера «Алмаз»



Николай II с Александрой Федоровной на «Штандарте»

яхту на расстоянии трех кабельтовых. «Вудберн» начали оттеснять миноносцы, уклоняясь, тот дал задний ход, и его нос оказался повернутым прямо на «Штандарт». Немедленно конвоиры царской яхты открыли предупредительный огонь, эсминец «Эмир Бухарский» всадил 76-мм снаряд в борт английского судна. В итоге был поврежден паропровод и ранен кочегар. Последовавший за этим скандал русские дипломаты с большим трудом замяли.

Ряд нынешних весьма компетентных историков утверждают, что император Вильгельм II, осматривая «Штандарт», «откровенно завидовал» своему кузену Ники. Кроме того, кайзер, оказывается, больше опасался за свою безопасность, чем царь, и поэтому его единственная мореходная яхта «Гогенцоллерн» (1892 года постройки, водоизмещение 4200 т., скорость — 21,5 узлов) имела мощное вооружение: три 105-мм пушки, двенадцать скорострельных пушек и два торпедных аппарата. А «Штандарт» имел лишь восемь 47-мм салютных пушек.

На самом же деле, «Гогенцоллерн» представлял собой боевой корабль. А бытовые потребности кайзера были более чем умеренные и удовлетворялись вестовыми матросами. В то время, как Николаю II на «Штандарте», по выражению современника, прислуживали «раззолоченные пузатые лакеи».

Любопытно, как велось снабжение «высочайших» пассажиров яхты.

«Поскольку все стоянки «Штандарта» были заранее определены, то еще до начала плавания «полковники от котлет» Гофмаршальской части отправили из Петербурга в Финляндию вагон с различным хозяйственным барахлом, включая и кухонное. Также из Петербурга в Финляндию регулярно отправлялся вагон-ледник, в котором перевозили мясо и молочные продукты.

О том, что необходимо Пьеру Кюба на «Штандарте», Гофмаршальская часть узнавала по самому современному на то время средству связи — радиотелеграфу. «Маршрут» радиограммы от Кюба до «полковников от котлет» в Петергофе был следующим. Сначала радиограмма поступала на радиотелеграф в Главный Морской штаб (т. е. в Адмиралтейство), затем её передавали в Гофмаршальскую часть Зимнего дворца, а уже оттуда по телефону в Петергоф, откуда и отходил очередной миноносец. Так, 19–20 августа состоялся обмен радиотелеграммами следующего содержания.

Петергоф, 19 августа 1907 г.: «Миноносец «Бурный» выйдет из Петергофа завтра вторник 10 часов утра сообщите кому признаете нужным». Кн. Путятин.

«Штандарт», 20 августа 1907 г.: «Благоволите выслать сливок 50, молока 50 бутылок, масла 20 фунтов, дворцовых оранжерей персиков, слив, винограду, крыжовнику, по возможности цветов разных для убранства стола».

К этому чувствительному посланию был приложен проект союзного договора. «В случае, если одна из двух империй подвергнется нападению со стороны одной из европейских держав, — гласил проект, — союзница её придет к ней на помощь всеми своими сухопутными и морскими силами. В случае надобности обе союзницы будут также действовать совместно, чтобы напомнить Франции об обязательствах, принятых ею на себя согласно условиям договора франко-русского союза».

Осуществление немецкого проекта означало либо создание антианглийского континентального блока под руководством Германии и России, либо разрыв франко-русского союза.

Примерно в это же время британский министр иностранных дел лорд Ленсдаун заявил: «Германия преисполнилась готовности угрожать Франции войной шестидесяти миллионов против сорока. Англия не может допустить уничтожения Франции или её превращения в провинцию Германии и в её раболепного союзника против Англии. В случае такого акта агрессии Англия в интересах самозащиты должна будет воевать, и война, если только она разразится, явится ужасной. Она приведет к тому, что мы должны будем создать огромную сухопутную армию, чтобы помочь Франции против её врага».

В случае хотя бы дипломатического выступления Германии, России и Франции против Англии, последней ничего не оставалось бы, как пойти на любые уступки. Вот тогда-то русские рейдеры могли бы спокойно ловить нейтральные суда, везшие груз в Японию, не только в Красном море, но и в Ла-Манше. Вопрос заключался бы только в том, сколько месяцев продержится Япония без европейских товаров, сырья и топлива.

А теперь обратимся к царскому дневнику:

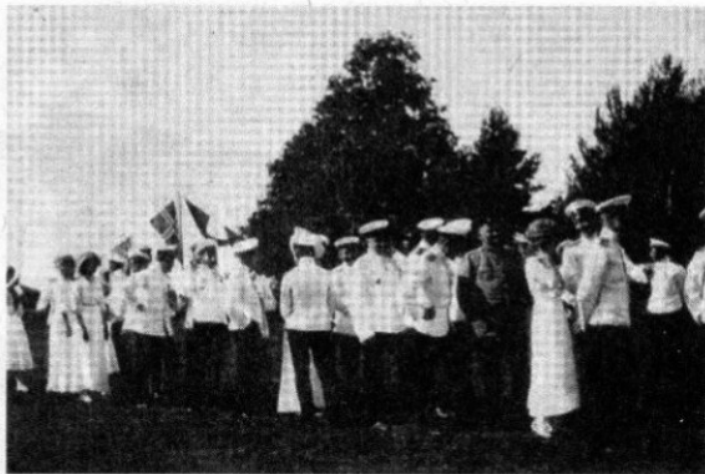
«10 июля. Воскресенье.

Встали в 9 час. с жаркой погодой с тёмными тучами. После ранней обедни простился в дорогой Аликс и детьми на Ферме и отправился с Мишей на «Александрии» в Кронштадт. Ровно в час вышел на «Полярной Звезде» в Бьорке, куда прибыл в 4 часа. Стали на якорь у ост. Равица. Были две грозы с сильнейшим ливнем, но температура очень приятная. С 7 час. ожидали прихода «Гогенцоллерна», кот. запоздал на два в $\frac{1}{2}$ часа. Он подошел во время нашего позднего обеда. Вильгельм приехал на яхту в отличном расположении духа и пробыл некоторое время. Затем он отвез Мишу и меня к себе и накормил поздним обедом. Вернулись на «Полярную Звезду» в 2 ч.

11 июля. Понедельник.

Проспал подъем флага и встал в 9 $\frac{1}{4}$. Погода была солнечная, жаркая, со свежим SO. В 10 ч. прибыл Вильгельм к кофе. Поговорили до 12 ч. и втроем с Мишей отправились на герм. крейс. «Берлин». Осмотрел его. Показали арт. учение.

Завёз Вильгельма к нему и вернулся на «Полярную». Было полчаса отдыха. В 2 часа у нас был большой завтрак. Слушали музыку Гвар. Эк. и разговаривали все время стоя до 4 $\frac{1}{2}$. Простился с Вильгельмом с большой сердечностью. Снялись в 5 час. одновременно и до маяка Веркомоталы шли вместе; затем разошлись. Миша пошел



Финские шхеры. Игры на берегу. Великие княжны и офицеры Гвардейского экипажа

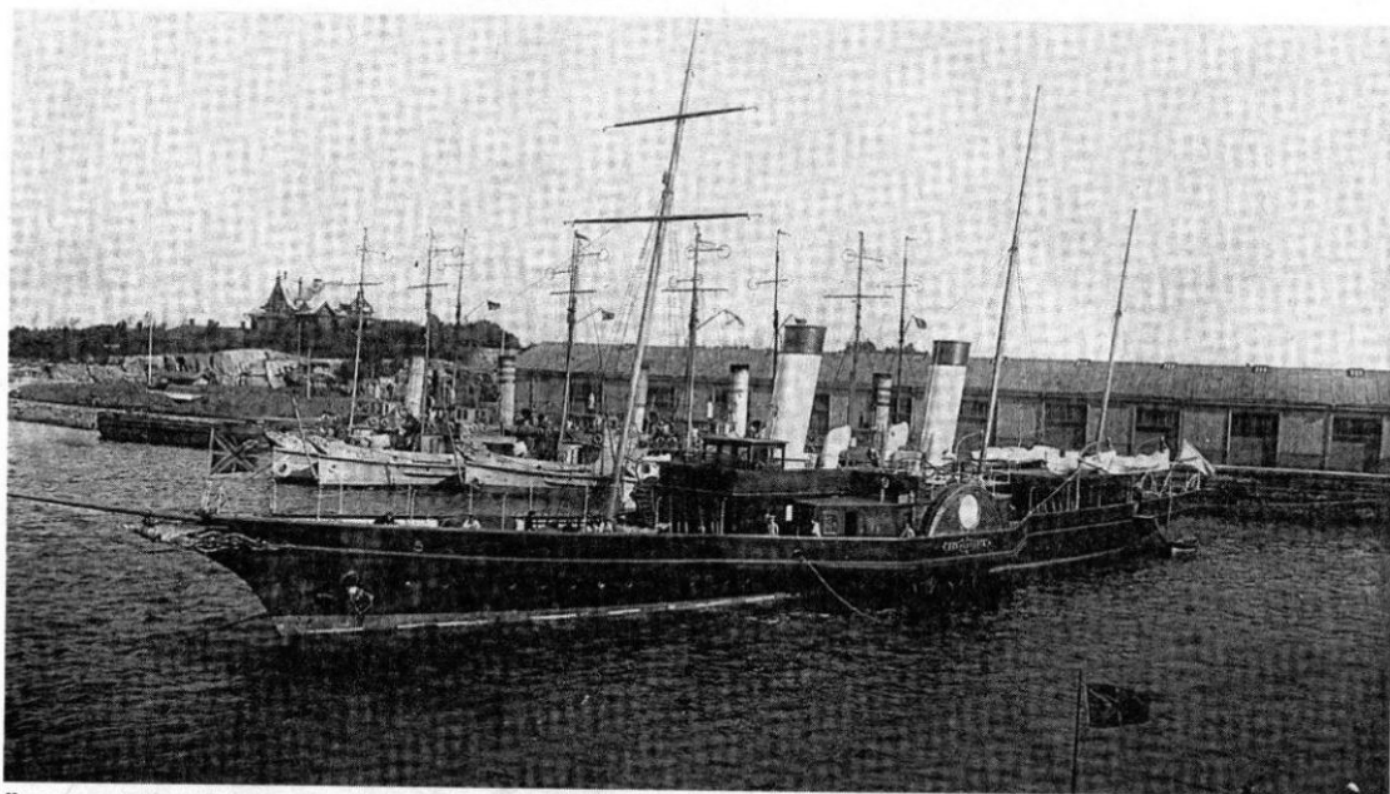
на новом минном крейс. «Украина», кот. перегнал «Полярную» на 17 $\frac{1}{2}$ узл. ходу, идя 24 узл. ходом. Пришел в Кроншт. отличным вечером в 9 час. На «Александрии» прибыл в Петергоф в 10 час. Аликс встретила нас у морских ворот. Вернулся домой под самым лучшим впечатлением проведенных с Вильгельмом часов!».

Между тем 10 июля Николай II и Вильгельм подписали на борту яхты «Гогенцоллерн» так называемый «договор в Бьорке». Этот договор не был направлен против Франции, а наоборот, подписанты предлагали ее присоединить к союзу России и Германии.

27 июля 1905 г. (нов. ст.) из Пиллау кайзер пишет кузену Ники: «24 июля [по нов. ст. — А.Ш.] 1905 г. будет краеугольным камнем европейской политики; этот день начинает собой новую страницу в истории; это будет страницей мира и доброжелательного друг к другу отношения держав европейского материка, политика которых, основанная на дружбе и доверии, будет направлена к достижению общих всем интересов. С того момента, как известие о новой «groupement» (группировке) распространится по земному шару, более мелкие государства: Голландия, Бельгия, Дания, Швеция, Норвегия, — все окажутся привлеченными к этому новому крупному центру притяжения, в силу естественного закона тяготения мелких тел к телам более крупным и более плотным. Они начнут вращаться в орбите союза великих держав (Россия, Германия, Франция, Австрия, Италия), доверчиво следуя за ними. Двойственный союз, слившись с Тройственным, образует пятерный союз, вполне способный призвать к порядку каждого беспокойного соседа и водворить мир даже силой, если бы нашлась держава, достаточно легкомысленная для того, чтобы пожелать его нарушить».

Если бы договор в Бьорке вступил бы в силу, то история человечества пошла бы совсем по иному сценарию. Вполне может быть, что не было бы ни Первой мировой войны, ни Гражданской войны в России. Так или иначе, но Николай II в Бьорке принял самое мудрое решение за всё свое царствование.

Увы, министры и в первую очередь премьер Витте и министр иностранных дел Ламсдорф пришли в ужас и буквально заставили царя отказаться от союза с Германией.



Императорская яхта «Александрия». 1910-е гг.

«Штандарт», 21 августа 1907 г.: «Благоволите выслать: пива пильзенского 20 бутылок, баварского 80, квасу монастырского 50, кдюквенного 20, хлебного 80, конфет 20 фунтов, бисквит 5, преимущественно простых, карамели сливочной 4 фунтовых коробки. Грибов рыжиков свежих, если найдутся немного для закуски, молоко для Их Величеств просят послать при каждой оказии не кипяченным».

«Штандарт», 26 августа 1907 г.: «Ебегиевелю 70 бутылок, Рислингу 30, Цельгингер 30, Мадеры № 1 20, Коньку 15, Листовки 3, и еще много разного пива и кваса. Шампанского 60, Спирта 15, Английской горькой 20, Виши 10, Портеру 50, сыру честеру 6 фунтов, швейцарского 6 фун-

тов, английского имбирного 2 полукоробки. 500 карточек белых для кувертов».

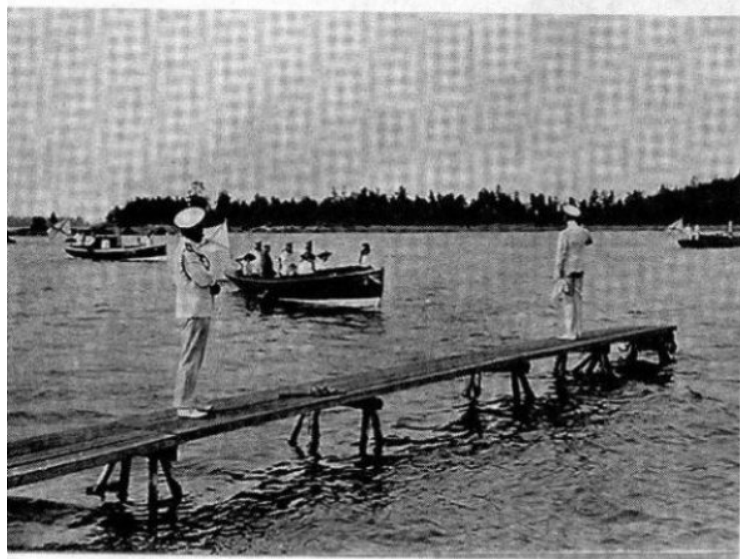
«Штандарт», 27 августа 1907 г.: «Кофе в деревянных ящиках 4 пуда, сахару 1 голову, и пиленого 10 пудов, сахарной пудры 10 фунтов, горчицы 3 фунта, чаю № 1 3 фунта, сыру швейцарского, честеру, конфет. Молоко для Их Высочеств отправляйте при всякой случайной оказии».

«Штандарт», 30 августа 1907 г.: «Благоволите приказывать послать кухонных фартуков 20 дюжин, цедильников 2, дюжины скатертей 10 штук для Кюба, а также дармштадтских сухарей 1 ящик и лимонов».

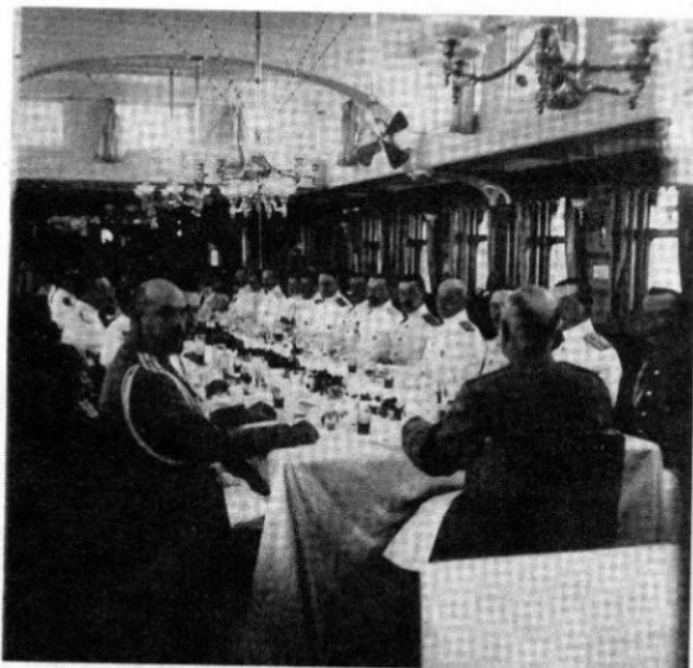
Несколько слов стоит сказать о «дипломатии яхт», то есть использовании яхт для встреч Николая II с главами иностранных государств. Следует заметить, что яхты не случайно выбирались в качестве места для проведения переговоров. В чем-то это были спецоперации, в которых важную роль играли разведка и охранка. Судите сами.

В 1904–1905 гг. Россия потерпела страшное поражение на Дальнем Востоке. Англия поддерживала Японию, а Германия — Россию. Еще 16 октября 1904 г. Николай II телеграфировал Вильгельму: «Германия, Россия и Франция должны объединиться. Не набросает ли ты проект такого договора? Как только мы его примем, Франция должна присоединиться к своей союзнице. Эта комбинация часто приходила мне в голову».

Ответ Вильгельма гласил: «Дорогой Ники! Твоя милая телеграмма доставила мне удовольствие, показав, что в трудную минуту я могу быть тебе полезным. Я немедленно обратился к канцлеру, и мы оба тайно, не сообщая об этом никому, составили, согласно твоему желанию, 3 статьи договора. Пусть будет так, как ты говоришь. Будем вместе».



Мостки в Финских шхерах



В столовой «Штандарта»

Теперь царю ничего не оставалось, как идти на поклон к тётушке Антанте. И вот в Россию собрался с визитом британский король Эдуард VIII. Ну, и как положено в соответствующих случаях, он пожелал посетить столицу Российской империи.

Начальник охранного отделения А.В. Герасимов писал: «Говорили, что ему очень хотелось посмотреть нашу столицу и самому понаблюдать её жизнь. Этот план отпал, так как Государь самым решительным образом высказался против него. Я не знаю, какой официальный предлог был приведен в дипломатических сношениях для того, чтобы убедить Эдуарда VII согласиться на свидание в другом городе, но действительные мотивы, как мне рассказывал Столыпин, состояли в том, что пребывание английского короля в Петербурге было не по душе Государю.

— Он привык у себя в Англии свободно повсюду ходить, а потому и у нас захочет вести себя также, Я его

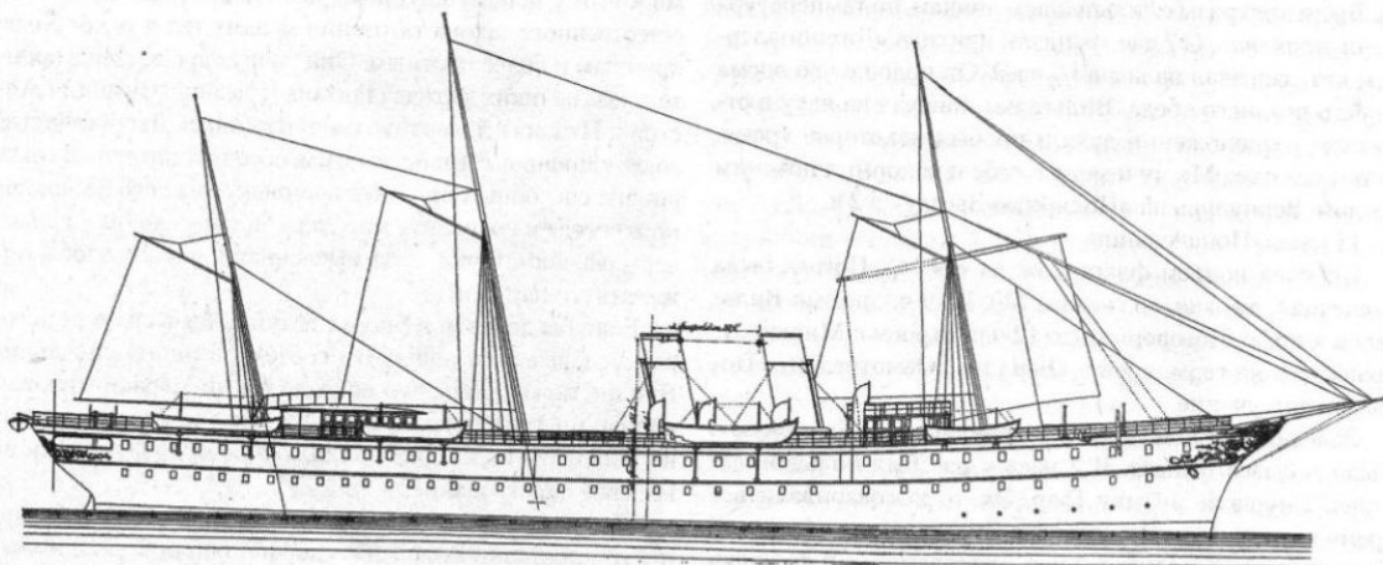
знаю, он будет посещать театры и балет, гулять по улицам, наверно захочет заглянуть и на заводы, и на верфи. Ходить с ним вместе я не могу, а если он будет без меня — вы понимаете, какие это вызовет разговоры. Поэтому будет лучше, если он сюда не придет, — так мотивировал Государь свое решение.

В результате дипломатических переговоров местом встречи монархов был избран Ревель, который был для этой цели очень удобен. Там была военная гавань, чрезвычайно приспособленная для встречи имеющей прибыть английской эскадры. Там легко было и все остальные торжества организовать так, чтобы пребывание монархов на суше было сведено к минимуму. Согласно разработанной программе, кажется, все без исключения торжественные приёмы должны были происходить на судах русской и английской эскадр. Никто из террористов, которые захотели бы организовать покушение на жизнь высоких особ, не мог приблизиться к ним на сколько-нибудь близкое расстояние. С точки зрения охраны особы Государя условия в Ревеле не оставляли желать лучшего, — а это было в высшей степени важно, так как революционеры, как только узнали о предстоящем свидании в Ревеле, решили использовать поездку Государя для совершения на него покушения».

Очевидно, что если встреча в Ревеле планировалась на яхте «Штандарт», то и Николаю II следует прибыть в Ревель на этой яхте.

Но царь испугался террористов и решил в последний момент ехать в Ревель на поезде. Тем не менее, террористы узнали об изменении царского маршрута и подготовили покушение на царский поезд. Однако глава «Боевой организации» эсеров Евно Азеф, получивший от своего информатора условную телеграмму о времени выхода царского поезда, нарочно задержал её и сообщил о телеграмме своим товарищам и «Боевой организации» только тогда, когда ехать для нападения было поздно.

Даю слово Герасимову: «Ревельские торжества прошли в полном порядке. Государь и государыня прибыли в Ревель 27 мая 1908 г. Торжественно встреченные на вокзале, они поехали в открытой коляске через весь го-



Императорская яхта «Полярная Звезда». Чертеж, утвержденный генерал-адмиралом 22 февраля 1892 г.



Николай II с экипажем «Штандарта»



Суперагент Евно Фишелевич Азеф

род к гавани. Был ясный, солнечный день. Вдоль улиц шпалерами стояли солдаты, матрасы, ученицы и ученики местных учебных заведений. Все в белом и всюду масса цветов. Я, конечно, принял меры предосторожности и бросил в Ревель все имевшиеся в моем распоряжении силы. — хотя и знал от Азефа, что в тот момент в городе нет ни одного из известных ему террористов. В порту, в местном яхт-клубе, Государь принял представителей местного самоуправления и депутации от сословий, после чего царская чета проследовала на «Штандарт». Несколькими часами позднее прибыла английская яхта «Виктория и Альберт» с королевской четой на борту. Ее эскортировала эскадра из 8 судов...

После салюта от борта яхты отвалил баркас, на котором находилась королевская чета — Эдуард VII и Александра Датская. На борту яхты «Полярная Звезда» их приветствовали Николай II и Александра Федоровна. Зная пристрастие русского императора к униформам и различным регалиям, Берти произвел Ники в чин адмирала британского флота. Царю преподнесли красивый мундир и морскую саблю образца 1827 г., чем несказанно порадовали нашего самодержца. В ходе королевского визита было на высшем уровне согласовано создание Антанты — союза, направленного против Германии.

14–15 июля в Ревель прибыл президент Франции Арман Фальер. Он пришёл не на яхте, а на пятитрубном линкоре «Верньо». Линкор был последним французским кораблем додредноутного типа, но по огневой мощи, бронированию и водоизмещению почти не уступал первым британским дредноутам.

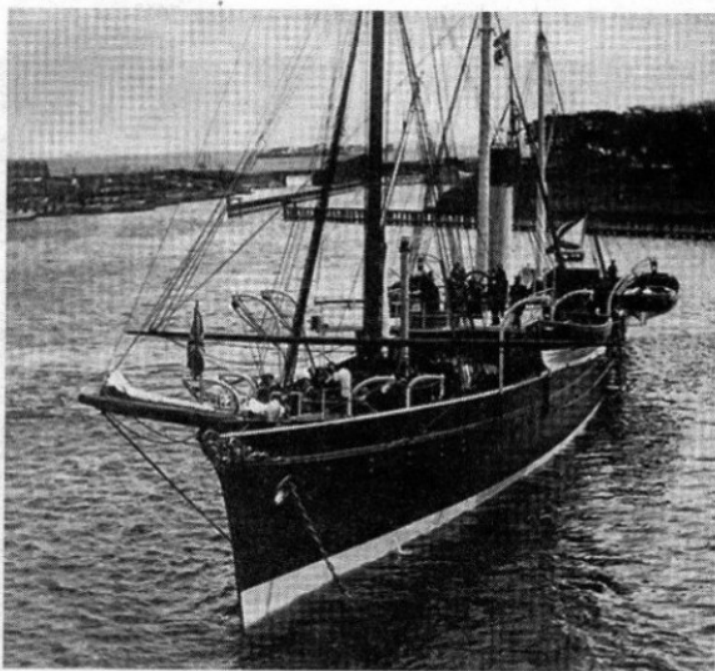
В Ревеле французскую эскадру встречала эскадра царских яхт «Штандарт», «Полярная звезда», «Царевна» и др.

Когда катер с президентом причалил к «Штандарту», судовой оркестр заиграл «Марсельезу», Николаю II пришлось отдать честь, а матросы закричали «Ура»!

Чтобы угодить Николаю, Фальер после завтрака поднёс детям игрушки, которые доставили на яхту заранее. Наследник получил громадную электрическую железную дорогу. Игрушку расставили на юте, и, как только включили ток, все вагоны покатались, зажглись сигнальными фонариками. Но это больше забавляло взрослых, чем Алексея. Старшие княжны получили севрский фарфор, а младшие — дом с куклами.

Все последующие переговоры проходили только на борту «Штандарта». Царь и президент не выходили на берег, и Николай II даже не посетил «Верньо».

Россия окончательно вступила в Антанту. Обратный отсчет времени начала Первой мировой пошёл на борту яхты «Штандарт».



Императорская яхта «Царевна»

Глава 6

Железные дороги
для одного пассажира

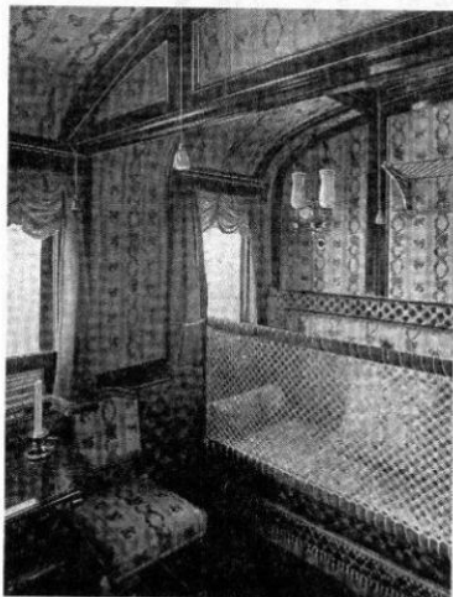
Александра Федоровна в купе императорского поезда. 1910-е гг

В России сложилась парадоксальная ситуация: в 1850—1914 гг. густота железных дорог в империи была меньше, чем в любой стране Западной и Центральной Европы. Давно пора во всех учебниках истории поместить карту Польши по состоянию на 1914 г. В немецкой ее части густота железных дорог была в 4—5 раз больше, чем в русской части.

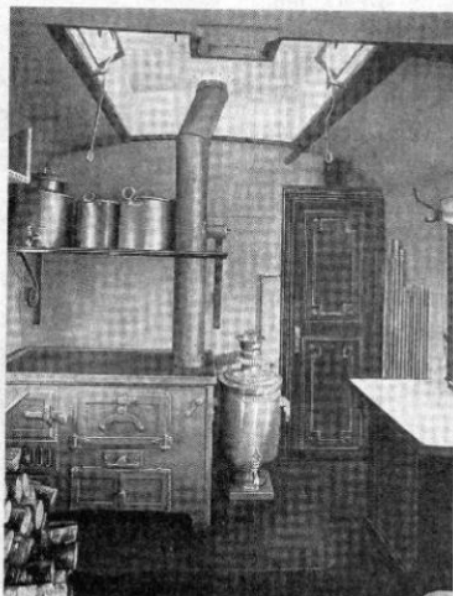
Ну а, с другой стороны, наши цари обожали пользоваться железнодорожным транспортом. А в конце XIX — начале XX веков расходы на царские поезда были больше, чем аналогичные расходы всех монархов Европы вместе взятых.

В 1851 г. завершилось строительство железной дороги Санкт-Петербург — Москва. Николай I решил лично проехать до Москвы. Для этого был построен специальный железнодорожный состав. Он состоял из английского паровоза, вагона-салона, вагона-кухни, вагона-опочивальни, вагона-столовой, служебного вагона и свитских вагонов (давших престижную аббревиатуру СВ). Вагоны соединялись крытыми переходами. Часть этих вагонов уже была российского производства, их построили в 1850—1851 гг. на Петербургском Александровском заводе.

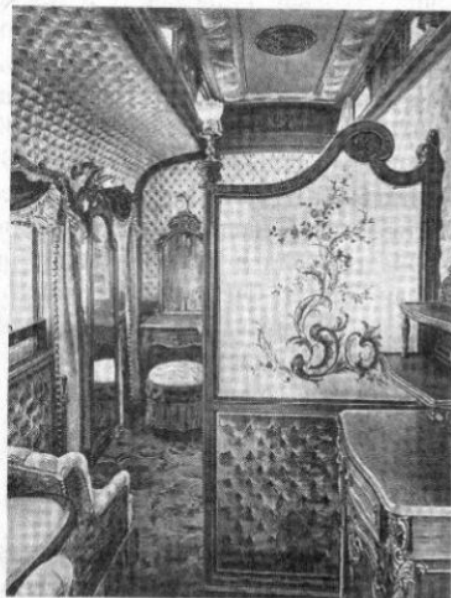
Длина «Собственного» императорского вагона составляла 25,25 м, и он опирался на две четырехосные тележ-



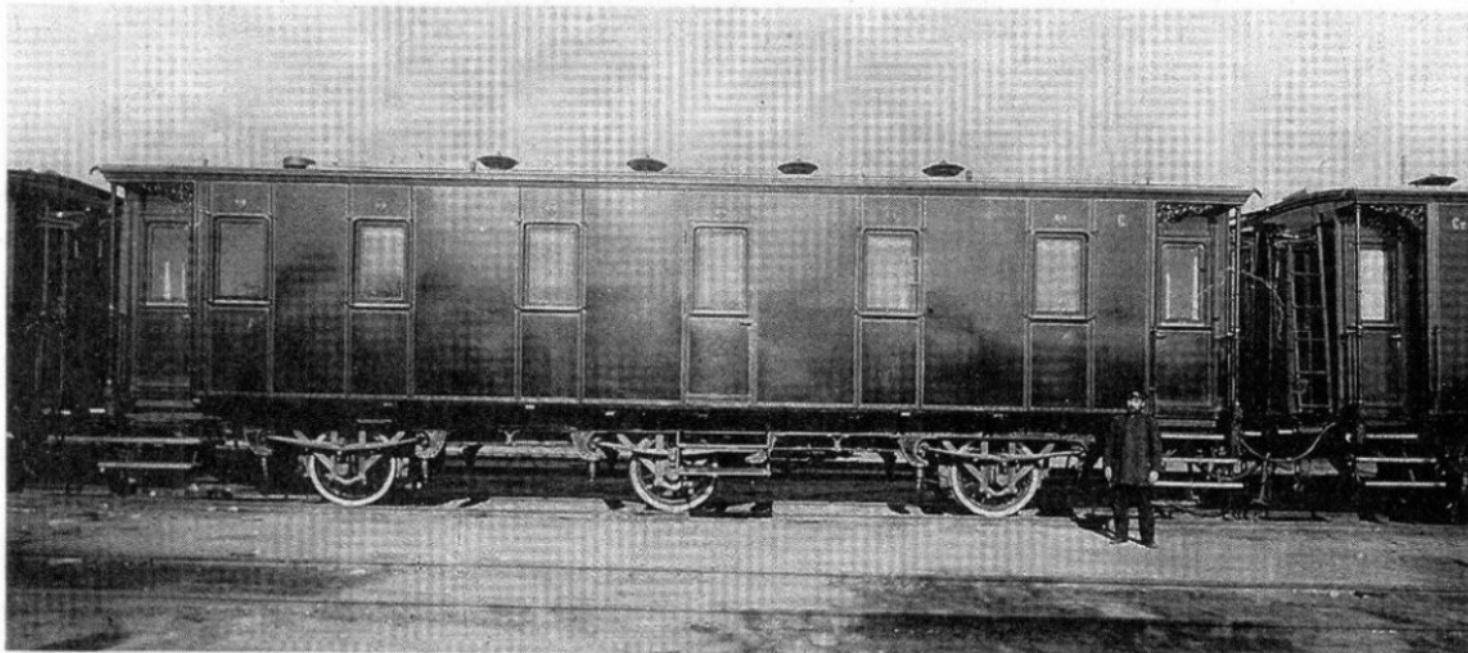
Купе с детской кроваткой



Кухня в царском поезде



Туалетная комната в царском поезде



Вагон императорского ширококолейного поезда для путешествий по России.

ки, что было новым и необычным не только для середины XIX-го, но и для начала XX в.

Время в пути должно было составить 18 часов, но Николай I прибыл в Москву лишь спустя 23 часа.

Специально для императора в 1872 г. во Франции закупили семь вагонов, что обошлось казне в 121 788 р. Приспособление их к широкой российской колее Главным обществом Российских железных дорог обошлась еще в 17 787 р. Закупленный отдельно от этой партии за 1839 р. товарный вагон был оборудован ледником и приспособлен под перевозку провизии.

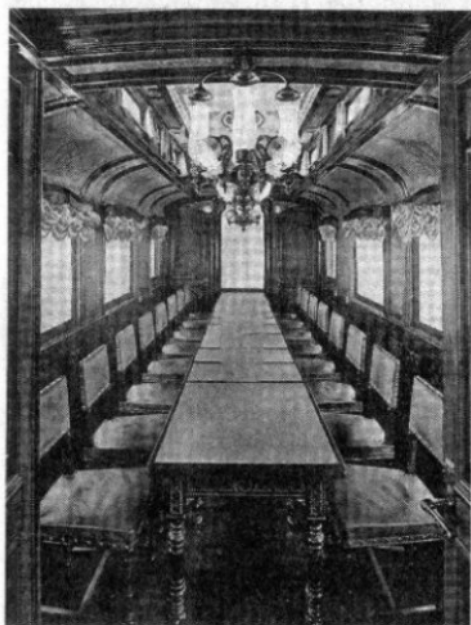
Специально для заграничных поездок, где была узкая колея, на заводе «Мильтона Рау и Ко» за 51 620 р. купили еще четыре вагона.

Большие средства ушли на переоборудование вагонов. Так, при температуре снаружи от $+8^{\circ}$ до -20°C в составе должна поддерживаться постоянная температура $+13-$

$+15^{\circ}\text{C}$, причем как «у пола, так и у потолка». Можно было изменять температуру в купе независимо от температуры в коридоре. Для этого в купе установили сигнальную кнопку. В вагоне императрицы и в большом салоне установили «увлажняющие аппараты» для поддержания определенного уровня влажности (зимой 48–58 %). В четырех вагонах состава смонтировали вентиляторы-кондиционеры для охлаждения летом поступающего в вагоны воздуха. При закрытых дверях и окнах температура в вагонах должна была быть ниже наружного воздуха на 5°C .

В вагоне императрицы установили серебряный умывальник. Любопытно, что хотя в это время ватерклозеты в вагонах уже предусматривались, по традиции в перечне заказанных предметов упоминается и о «белых с позолотой ночных фарфоровых сосудах».

18 октября 1888 г. царский поезд, в котором ехал Александр III с семейством, возвращаясь из Ливадийского



Столовая в царском поезде



Охрану царских поездов на железных дорогах обеспечивали и жандармы на велосипедах



Крушение царского поезда 18 октября 1888 г. у станции Борки.

дворца, сошел с рельсов у станции Борки под Харьковом. В поезде было 15 вагонов, которые везли два паровоза со скоростью 68 км/ч. Таким образом, были нарушены все тогдашние технические нормативы для движения железнодорожного транспорта. С рельсов сошли 10 хвостовых вагонов. Пять головных вагонов и паровозы остались на путях. Погиб 21 человек, но Высочайшее семейство не пострадало.

Через 10 дней после катастрофы была учреждена специальная комиссия по проектированию новых царских поездов.

28 июня 1889 г. министр путей сообщения А.Я. Губенет доложил Александру III о проделанной подготовительной работе. В ходе доклада обсуждалась необходимость строительства нового поезда для заграничных путешествий Высочайшего семейства, поскольку имевшийся специальный поезд для заграничных путешествий устарел и не отвечал требованиям безопасности движения. Таким образом, в октябре 1888 г. предполагалось построить два состава: для внутренних и для заграничных поездок царской семьи.

Поезда строились как дворцы на колесах. В них, помимо роскошного убранства и наличия удобств для путешествующих, предусматривались плавный ход и соответствующий уровень безопасности. Для определения количества людей, сопровождающих императора в его заграничных поездках, охрана составила список пассажиров, обычно сопутствующих царю в его путешествиях. В

результате было принято решение, что в состав царского поезда войдут 11–12 вагонов общим весом около 400 т.

Вагоны должны были следовать в следующем порядке: в первом вагоне — электростанция с обслуживающим ее персоналом. Второй вагон — багажный. В третьем вагоне с купе первого и второго класса размещалась служба. В четвертом вагоне в семи купе располагались первые лица царской свиты. Пятый вагон на шесть купе предназначался для министра Императорского двора, командующего главной императорской квартирой, начальника охраны, гофмаршала, лейб-медика и одно купе было запасное. Шестой вагон, также на шесть купе, был дамским — для дочерей царя и их obsługi. Седьмой вагон на пять купе назывался великокняжеским. Первое купе предназначалось для наследника-цесаревича Николая Александровича. Во втором двухместном купе размещались младший сын царя великий князь Михаил Александрович и его гувернер. Третье купе предназначено для среднего сына Александра III великого князя Георгия Александровича. В этом вагоне имелись два туалета.

Два следующих вагона назывались императорскими. В восьмом вагоне, спальном, имелись две отдельные опочивальни — для Александра III и для императрицы Марии Федоровны. Девятый вагон представлял собой императорский салон и рабочий кабинет царя.

В десятом вагоне находилась императорская столовая, он разделялся на три отделения: столовую, закусочную и буфет.

Этими четырьмя из 10 вагонов поезда (опочивальной, салоном-столовой, детской и великокняжеским), отличающимися особенной роскошью отделки, пользовались только члены «августейшего семейства».

Два замыкающих состав вагона были хозяйственные. В одиннадцатом вагоне находилась кухня, также состоявшая из трех отделений: кухни, буфета и отделения для провизии. В двенадцатом вагоне второго класса располагались купе для четырех поваров и четырех официантов, а также 14 спальных мест для прислуги и 6 мест для казаков охраны. Всего вагон был рассчитан на 32 спальных места при одном общем туалете.

Для связи между всеми вагонами имелась специальная телефонная сеть.

Отопление вагонов было паровое. Для охлаждения вагонов в летнее время имелись специальные «ветродуихолодильники», прообразы будущих кондиционеров. Воздух попадал через специальные воздухозаборники в изящно отделанные ящики с каналами, обложенными льдом с солью, и, охладившись, шел в вагон. Все трубы водоснабжения были медными.

Еще в ходе строительства поезда для заграничных поездок императора было решено использовать его и для внутренних поездок царской семьи. Для этого разработали процедуру смены колесных пар заграничной колеи в 1435 мм на русскую колею в 1524 мм. Кроме этого конструкция состава предусматривала возможность его переправы на паромов через проливы Большой и Малый Бельт, поскольку Александр III часто гостил у родственников своей жены в

Дании. Первоначально на смену колесных пар каждого вагона уходило до трех часов, а на весь состав, соответственно, до трех суток. В экстремальных случаях можно было уложиться и в 18 часов. Но все равно это было неудобно для царя и его семейства, поэтому ускорения процесса на пограничной станции Вержболово в 1903 г. установили специальный вагоноподъемник стоимостью в 206 тыс. р.

Первая пробная поездка царского поезда для заграничных путешествий состоялась 20 января 1893 г. Свитский вагон прошел от Санкт-Петербурга до станции Тосно и обратно.

Царские поезда не обязательно ходили в полном составе, и отдельные вагоны имели разный пробег. Так, на 1 января 1907 г. пробег императорского вагона-опочивальни по территории России составил 28 003 версты, а великокняжеского вагона — 44 876 верст. За границей пробег вагона-опочивальни составил 72 957 верст, а великокняжеского вагона — 71 816 верст.

К 1903 г. парк императорских поездов состоял уже из пяти составов. Первый — это Императорский поезд Николаевской железной дороги для путешествий вдовствующей императрицы Марии Федоровны с вагонами на четырехосных тележках. Состав включал 10 вагонов.

Второй — «Собственный Его Императорского Величества» для дальних путешествий по России, сданный в эксплуатацию в 1897 г., на четырехосных тележках.

Третий — Императорский поезд «для заграничной колеи», вошедший в строй в 1894 г., состоял из 11 вагонов на четырехосных тележках.



100-летие Бородинского сражения. Семья Николая II посетила главный монумент на Бородинском поле



Салон в царском поезде



Салон Николая II



Купе-спальня Николая II

Четвертый — «пригородный Императорский поезд» с трехосными вагонами для путешествий в окрестностях Санкт-Петербурга, включавший 13 вагонов.

Пятый — Императорский поезд Курской железной дороги «для путешествий иностранной и местной знати» с 16-ю трехосными вагонами.

Чтобы спутать карты потенциальным террористам, в начале 1900-х годов началось создание второго русского Императорского поезда. Строительство этого состава завершилось к 1905 г.

Именно железнодорожные составы-близнецы обеспечивали «прикрытие» царя, постоянно меняясь местами на трассе проезда. Подобная практика в охране царя сложилась еще в конце 1870-х гг. при Александре II. В поезде-дублере ехала комнатная челядь, которая должна была постоянно мелькать в окнах вагонов, придавая им жилой вид.

Начальник канцелярии Министерства двора А.А. Мосолов вспоминал: «В первом вагоне находились конвой и прислуга. Как только поезд останавливался, часовые бегом занимали свои места у вагонов Их Величеств».

Вагоны императорских поездов старались держать на каждом из железнодорожных маршрутов царя. Поэтому Императорский состав мог быть быстро укомплектован необходимым числом вагонов. Эти маршруты, как правило, были постоянными, поскольку поездки царя по пригородным дворцам, в Беловеж, Ливадию и Спалу велись из года в год.

Еще в 1876 г., когда для обслуживания и охраны императорских поездов на базе гвардейского Саперного батальона образовали 1-й Железнодорожный батальон. В конце 1870-х годов были составлены инструкции по охране передвижений царя по железной дороге: во-первых, вся информация о поездках царя была засекречена; во-вторых, на маршрут выпускалось одновременно два совершенно одинаковых внешне эшелона, царский (литер А) и свитский (литер Б), которые периодически меня-

лись местами; в-третьих, обслуживание императорских поездов и комплектование железнодорожных бригад велось только из состава нижних чинов 1-го Железнодорожного батальона. Железнодорожные пути первоначально не охранялись.

Сразу после вступления на престол Александра III были разработаны новые правила охраны «поездов особой важности». Впервые эти правила вступили в силу в ходе поездки Александра III из Петербурга в Москву в 1882 г.

По инструкции железнодорожная жандармерия должна была контролировать все население и все работы вдоль полотна. Для обеспечения безопасности «экстренных поездов чрезвычайной важности» вводились специальные пропуска («билеты») разных цветов. Инструкцией предусматривалось, что за 10 минут до прохождения поезда всякое движение на переездах прекращалось, к полотну железной дороги запрещалось приближаться ближе чем «на 100 сажень в обе стороны». Войска, несшие охрану, подчинялись жандармским офицерам. В результате в 1882 г. вдоль полотна Николаевской железной дороги было сконцентрировано около 30 тыс. солдат.

В октябре 1883 г. были введены инструкции для армейских частей, охранявших железную дорогу во время следования царских поездов. В ней устанавливалась норма плотности войск — «на каждую версту протяжения дороги приходилось в среднем не более как по 10 чел. нижних чинов», то есть один нижний чин на 150 м железнодорожного полотна. В случае нападения на пост или открытого сопротивления солдатам предписывалось «отражать силу силою, причем употребляется в дело оружие без ответственности за последствия». Говоря современным языком — стрелять без предупреждения. За эту службу солдатам полагалось «провианта и приварочных денег по 15 коп. на каждого человека в сутки».

Накануне прохождения царского поезда войска занимали линию постами и часовыми на расстоянии пря-

мой видимости, «причем на линию выставляются все без исключения нижние чины, присланные на дорогу для охраны пути». Для всех, несущих охрану, категорически предписывалось во время прохождения царского поезда смотреть не на поезд, а по обеим сторонам железнодорожного полотна. Для охраны царского поезда в пригородах Петербурга привлекались и гвардейские части.

У железной дороги дно рек исследовали водолазы непосредственно перед прохождением царского поезда — все помнили резиновые мешки с динамитом, опущенные Желябовым на дно Екатерининского канала.

Генерал Богданович писал в дневнике: «...несмотря на благополучный переезд, все-таки переехали через 5 солдат, которые стояли на линии, так как многие, по случаю утомления, ложились спать на рельсы» (!). Циркулировали слухи о людях, застреленных охраной, когда они по незнанию пытались перейти охраняемое полотно железной дороги перед прохождением царского поезда.

Железнодорожные вокзалы строились так, что царь и его родственники минимальное время находились на открытом воздухе при переходе с поезда на другой вид транспорта. Как уже говорилось, в Севастополе железнодорожный вокзал был устроен в нескольких метрах от причала Южной бухты. А как быть в Царском Селе? Неужели Николаю II, сделавшему своей резиденцией Александровский дворец, ехать в карете до Царско-сельского вокзала целых 2,5 версты?! А подать состав к подъезду! И вот в 1895 г. началось строительство специальной императорской ветки железной дороги от Императорского павильона Витебского вокзала в Петербурге до Царского Села. Эта ветка шла параллельно основной ветке железной дороги, но после Средней Рогатки (в районе поселка Шушары) отклонялась вправо, шла через поля, огибая окраину села Большое Кузьмино, пересекала шоссе у Египетских ворот Царского Села и оканчивалась у «Царского павильона». Длина ветки — 2,8 км.

Но показалось мало, и в 1897—1898 гг. построили еще и второй путь в 2,5 км, чтобы царский поезд мог идти без остановки в обоих направлениях.

Но и этого показалось мало! В 1900 г. было принято решение построить от Витебского вокзала в Петербурге особую ветку («третий путь») длиной в 22 км до Александровского дворца («Царского павильона»). Проектом предусматривалось, чтобы никакие другие составы кроме царского по «третьему пути» не ходили.

28 ноября 1901 г. «третий путь» был введен в эксплуатацию. Строительство этого пути обошлось казне в 4 164 612 р.

Рядом с «Царским павильоном» построили казармы и служебные помещения 1-го Железнодорожного батальона. От вокзала до Александровского дворца проложили шоссе длиной в километр.

К 1903 г. на собственной императорской станции в Царском Селе уже имелись: вокзал, платформа длиной 200 м (в том числе крытая — 100 м), две казармы 1-го Же-

лезнодорожного батальона со вспомогательными службами, паровозный поворотный круг диаметром 20 м, сторожевые и стрелочные будки, железнодорожные пути с четырьмя стрелочными переводами.

В связи с увеличением парка императорских поездов и объемов работ по их техническому обслуживанию и ремонту в 1908 г. разработали проект реконструкции всей станции. Станцию расширили, к ней проложили еще две шоссе: Липовую аллею от Александровского дворца и дорогу вдоль железнодорожных путей в Царское Село (в настоящее время Академическая улица). Был усовершенствован поворотный паровозный круг, количество стрелочных переводов достигло 21, расширили и количественно увеличили казармы, вспомогательные сооружения, появились новые платформы.

В 1904—1905 гг. охрана железных дорог во время царских поездок существенно усилилась. Мосолов писал, как он, будучи начальником Канцелярии Министерства Императорского двора, иногда еще в полдень не знал, что «поезд назначен в три часа пополудни». А во время поездок по железной дороге двух царских составов даже «начальники движения не знали, в каком поезде едет царь». Кроме этого, инструкции предписывали, что во время прохождения императорского поезда через станции все грузовые составы должны стоять с закрытыми и опломбированными дверями. С пассажирскими составами царский поезд также старались «разводить» по времени.

В 1905—1908 гг. царь не покидал своих резиденций в Александровском дворце и Нижней даче в Петергофе.

5 января 1911 г. на царской станции произошел пожар, в результате которого сгорели все станционные постройки, уцелели лишь часть навеса и платформа. В 1912 г. рядом со старым фундаментом возвели новый «Императорский павильон», или «Царский вокзал». Его выстроили в любимом Николаем II псевдорусском стиле. В том же стиле были возведены казармы Собственного конвоя и Железнодорожного полка.

Охрана царских поездов при Николае II была организована на высочайшем уровне, и царю рекомендовалось во время коротких поездок на празднования в городах империи ночевать в поезде. Так, во время поездки в 1913 г. в ходе торжеств по случаю 300-летия династии Романовых царь и его семейство ночевали только в поезде или на яхте «Межень».

В июне 1909 г. Николай II должен был приехать на место Полтавской битвы на торжество, связанное с ее двухсотлетием. По такому случаю от станции Полтава-город до Шведской могилы (на самом деле в этом кургане были похоронены русские солдаты), где располагалась царская ставка, была проложена специальная железнодорожная ветка. Царь приехал на своем поезде и в нем же ночевал. Во сколько обошлось строительство ветки, царского павильона (вокзала) и других сооружений, мне найти не удалось. Но в целом на празднование юбилея Полтавской битвы было ас-

сигновано 240 тыс. р. Реально это сумма была существенно превышена.

Точно также летом 1912 г. для празднования 100-летия Бородинского сражения от железнодорожной станции Бородино для царского поезда проложили специальную ветку в две версты. На месте сражения Николай II жил в своем поезде.

В конце ветки возвели целый город: два перрона (для царского и свитского поездов), большой павильон (вокзал), колоннаду, две арки, «буфетное здание», почтово-телеграфное отделение и т.д. Павильон был построен по проекту Н.И. Струкова в стиле ампира. Строительство одной железнодорожной ветки обошлось в 36 120 рублей. Сюда не вошли иные траты, как, например, годовая аренда земли под ветку у помещицы Никитиной. После окончания торжеств ветку и все строения разобрали или забросили.

Бронировались ли царские поезда? Данных об этом в период с 1882 по 1914 год нет. Но я уверен, что бронировались, но только частично — снизу. Так, в 1900 г. в ходе восстания «боксеров», которое перекинулось и на Маньчжурию, в пассажирских вагонах 1-го и 2-го классов ставилась броня по высоте до вагонных окон. При обстреле пассажирам рекомендовалось лечь на койки или даже на пол. Подобное бронирование поездов было введено крайне оперативно, что наводит на мысль, что такие мероприятия проводились и ранее.

В 1900 г. Испытывалась и царская полностью бронированная карета, но она оказалась чересчур тяжела и склонна к опрокидыванию из-за высокого центра тяжести.

За месяц до начала Первой мировой войны дворцовый комендант В.Н. Воейков поднял вопрос о строительстве полностью бронированных вагонов для императорского поезда. В письме от 27 июня 1914 г. с грифом «Совершенно секретно. Лично» к министру путей сообщения С.В. Рухлову Воейков объяснял это совершенствованием техники террора и возможностью «допущения нового вида попыток совершения покушений путем метания разрывных снарядов с летательных аппаратов». Он предлагал министру «безотлагательно выработать особый тип бронированных вагонов для включения таковых в качестве опочивальни, салона и столовой для Августейшей семьи, в состав Собственного Их Величеств поезда, причем вагоны эти, при минимальном по возможности весе, в то же время должны обладать наибольшей сопротивляемостью против разрушений, производимых взрывами».

Осенью 1914 г. началось проектирование бронированных вагонов. Первым делом предполагалось построить три вагона — опочивальню, детский вагон для цесаревича и столовую. Вагоны должны были строиться цельнометаллическими с двухслойной броней из хромоникелевой стали. Первый броневой лист толщиной в 6 и второй в 3 мм с расстоянием между ними в 15–30 мм с наполнителем из пробки. Эти вагоны должны были быть готовы через три года.

20 сентября 1914 г. императорский поезд впервые отправился на фронт. Для обеспечения безопасности дворцовый комендант Воейков никогда заранее не оповещал свиту о поездке. За его наградили прозвищем «генерал Секрет».

При движении царского поезда для обеспечения его безопасности, как это было принято со времен Александра II, «Собственный его величества поезд» («литерный А»), периодически по распоряжению дворцового коменданта менялся местами со свитским поездом («литерный Б»).

В районе Ставки Верховного главнокомандования царский поезд загоняли на особую ветку. В этом районе действовала особая система охраны, обеспечивавшаяся чинами Дворцовой полиции. В 1914 г. начальник Дворцовой полиции полковник Б.А. Герарди составил записку, в которой предполагалось командировать от Дворцовой полиции в Ставку для охраны царя 71 человека.

Охрана должна была обеспечивать пропускной режим, сопровождать и устанавливать личность прибывавших лиц, поддерживать «порядок, тишину и благочиние» на территории Ставки, вести наблюдение «за населением Ставки», наблюдать за незаконной продажей спиртного, прослушивать телефонные разговоры.

Во время своих визитов в Ставку Николай II жил в своем поезде. Царский поезд в районе Ставки охранялся в три линии. Первая линия — цепь часовых от Сводного пехотного полка, своего рода «живая изгородь». В ночное время количество солдат в первой линии увеличивалось.

Главной задачей ставилось препятствование проникновению посторонних лиц через «живую изгородь» на территорию Ставки. Всех проходящих в охраняемый район направляли на пропускные пункты. Охране сообщались пароль и отзыв. Вторая линия охраны состояла из часовых из 1-го Железнодорожного полка. Расстояние между линиями было не менее 100 шагов. Третья линия охраны — это конные разъезды Собственного конвоя, действовавшие от сумерек до рассвета.

В апреле 1916 г. Дворцовый комендант В.Н. Воейков предложил срочно создать «Особого поезда охрану Высочайших путешествий». Фактически это был поезд прикрытия. Главная задача — постоянное сопровождение императорского состава и оборона Ставки. Предполагалось, что в 35 вагонах и платформах Особого поезда разместятся «батарея артиллерийской обороны» и «авиационный отряд».

По штатам батарея артиллерийской обороны включала в себя пулеметную команду (16 человек) и четыре зенитных орудия, расположенных на пятитонных грузовиках. Артиллерии придавались автомобиль с прожектором и генератором, два мотоцикла с колясками для разведчиков, автомобиль с боеприпасами и автомобиль-кухня. То есть это подразделение было полностью моторизовано и включало 11 автомобилей. Всю технику обслуживало 79 человек.

Глава 7

Моторизация по-царски

Как уже говорилось, Николай II покатавшись в Гессене с герцогом Гессенским «на моторе», велел завести для себя «авто».

Еще ранее завели «авто» великие князья Дмитрий Константинович и Михаил Александрович. Последний оказался большим энтузиастом «самодвижущихся экипажей».

12 мая 1904 г. Николай II записал в дневнике: «В среду, к обеду приезжал в Царское Село Миша из лагеря на автомобиле». Тут император впервые пишет слово «автомобиль», в то время как раньше он писал «мотор». В дневниках Николая II встречается и новое слово — «помоторили».

Уже знакомый нам генерал А.В. Богданович записала в дневнике 16 августа 1906 г.: «Фаворит же теперь кн.

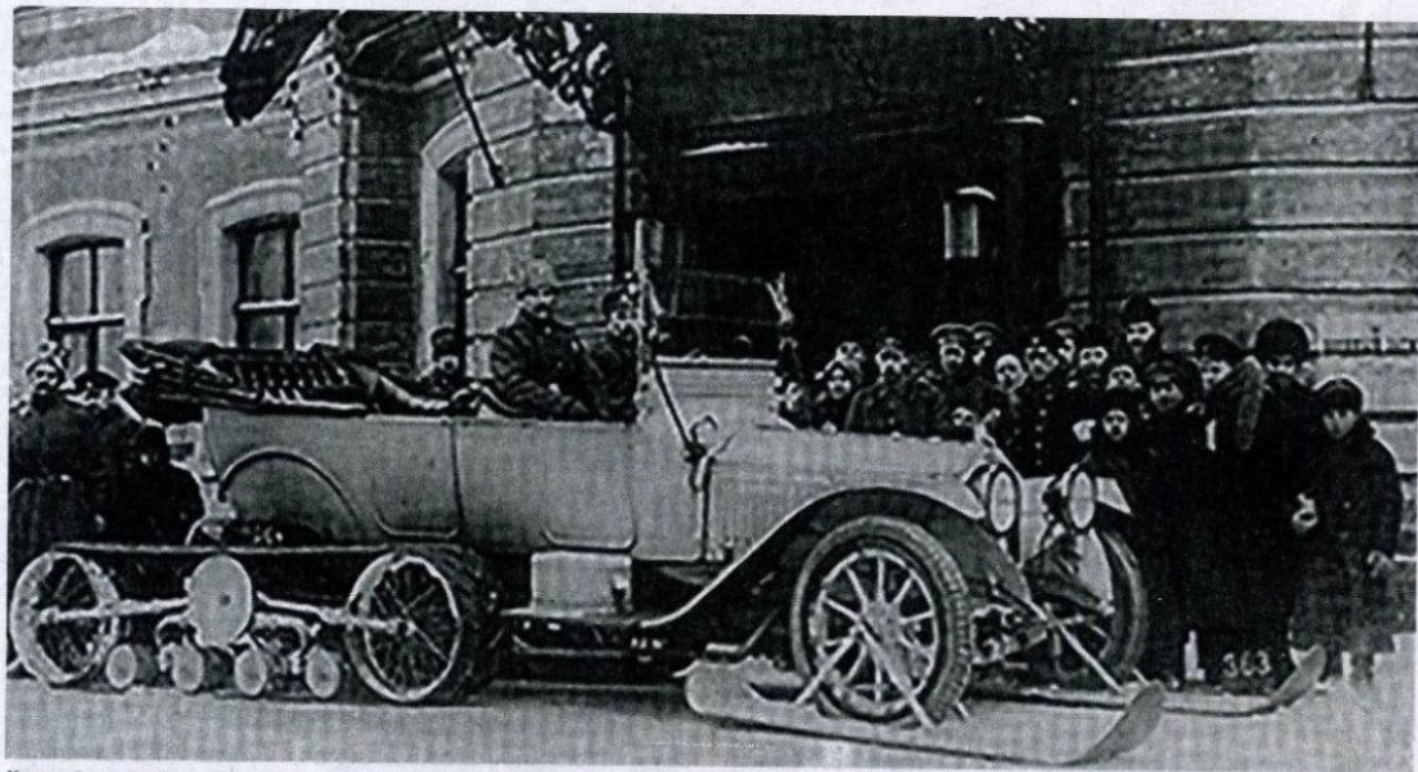
Орлов, который ежедневно катает царскую чету в своем автомобиле. Это единственное теперь их увлечение и развлечение».

Первые автомобили, закупленные Орловым для императора, появились в Александровском дворце в конце 1905 г. Это были французские и немецкие изделия. Во Франции был куплен представительский лимузин (фэтон) фирмы Delaunay-Belleville (Делоне-Бельвиль). Он использовался для коротких поездок по пригородам и Петербургу. Для дальних рейсов приобрели несколько быстроходных автомобилей Mercedes модификации 16-40.

Князь В.Н. Орлов предложил открыть Императорскую школу шоферов. Он же подобрал и личного шофера Николаю II — француза с безупречными рекоменда-



Императорский автомобиль «Делоне-Бельвиль С.М.Т.» За рулем А. Кегресс. Николай II садится в автомобиль.



Царский автомобиль «Паккард» (Packard SIX 3-38), переделанный А. Кегрессом в «снеговой мотор», реквизируемый большевиками.

циями 25-летнего Адольфа Кегресса. Первое время В.Н. Орлов постоянно ездил с новым шофером, проверяя его мастерство.

Императрица Александру Федоровну и Марию Федоровну возил другой выпускник школы — Степан (Станислав) Казимирович Гиль. Тот самый, который с конца 1917 г. по 1924 г. будет личным шофером Ленина.

В 1905 г. в Царском Селе и Петергофе возвели Императорские гаражи. В 1906 г. они получили официальный статус. К концу 1906 г. в гаражах стояло уже шесть автомобилей, которые обошлись казне в 100 000 р.

Теперь затраты на оборудование гаражей и покупку автомобилей неуклонно росли. Так, в 1906 г. на гаражи было потрачено 77 277 р., в 1908 г. — 69 700 р., в 1909 г. — 65 000 р., в 1910 г. — 33 000 р. Больше всего на гаражи было потрачено в 1911 г. — 96 681 р. В 1911–1912 гг. затраты составляли порядка 58 600 р. Так что даже по самым скромным подсчетам с 1905 по 1912 гг. на покупку автомобилей, оборудование Императорских гаражей и строительство новых помещений для гаражей Министерство Императорского двора потратило более полумиллиона рублей.

Вскоре гаражи появились не только в Царском Селе и Петергофе, но и в других царских резиденциях — в Зимнем и Аничковом дворцах в Петербурге, в Гатчине, в Ливадии.

К 1910 г. в Императорских гаражах имелся 21 автомобиль самых разных модификаций, в том числе пять открытых ландо, предназначенных лично для Николая II и его семьи.

Николай II поначалу предпочитал роскошные французские автомобили фирмы Delaunay-Belleville. В 1909 г. по заказу российского Императорского двора

фирма изготовила специальную версию автомобиля, с кузовом «шоффер-купэ» парижской фирмы Kellner. Она была обозначена как Delaunay-Belleville — 70 S.M.T. Сокращение «S.M.T.» (Sa Majesti le Tsar), от французского — «Его Величество Царь». Это был мощный и надежный автомобиль весом в 4 т с мощностью двигателя в 70 л. с. (объем 6-цилиндрового двигателя — 11,5 л), развивающий скорость до 100 км/ч.

Любопытно, что автомобиль имел большой баллон со сжатым воздухом. Он был необходим для запуска двигателя. Дело в том, что первый в мире электростартер появился только в 1912 г. на автомобиле «Кадиллак» М.30. До этого автомобильные двигатели запускались с помощью «кривого стартера». Но для царя в целях безопасности ввели пневмопуск.

Кроме того, при остановке бензинового двигателя включался пневматический двигатель, с помощью которого машина могла проехать от 100 до 800 м, в зависимости от качества дороги.

На царских автомобилях использовалась не цепная передача от двигателя к колесам, а более надежная — карданная.

Личный шофер императора Адольф Кегресс занимался проблемой улучшения проходимости автомобиля по заснеженным дорогам. Он заменил передние колеса на лыжи, а задние — на мягкие гусеницы, которые сначала изготавливали из сежи, а затем из толстого верблюжьего войлока. В дальнейшем такие гусеницы стали резиновыми. Автосани Кегресса одержали победы в ряде гонок по снегу.

В 1912 г. его приспособление в виде гусениц было установлено в Царском гараже на Mercedes с двигателем в 45 л. с., который Кегрессу выделил Николай II «для опытов».

Позже Кегресс модернизировал автомобиль «Паккард» (Packard SIX 3-38) в «снеговой мотор» с гусеничным двигателем собственной конструкции («мотором» тогда называли не двигатель, а сам автомобиль).

В 1910 г. ежегодное содержание Императорского гаража обходилось Министерству Императорского двора в 126 тыс. р. Для обслуживания техники в гараже работал 21 водитель, из расчета по одному на каждую машину.

«Собственный гараж» продолжал интенсивно развиваться. Так, в 1911–1912 гг. для него закупили еще 14 современных автомобилей различного класса, в том числе четыре открытых автомобиля-ландо, пять фаэтонов и два автобуса. Для дворцового коменданта также приобрели два новых мощных открытых автомобиля. Замечу, что кузова для всех царских автомобилей изготавливала с 1909 г. только одна французская Keller, хотя автомобили покупали на разных шасси (Rolls-Royce, Renault, Peugeot, Mercedes). В 1910 г. был приобретен гоночный четырехцилиндровый Mercedes с двигателем в 40 л. с.

В августе 1910 г. министр Императорского двора В.Б. Фредерикс доносил Николаю II, что из-за роста числа автомобилей Императорского гаража возникла острая необходимость в строительстве второго каменного здания для него в Царском Селе, новых зданий в Петергофе и Петербурге. Самым важным положением этого документа было то, что Фредерикс предлагал построить новое здание в Царском Селе «всего» на 35 машин (30 автомобилей, 2 грузовика и 3 автомобиля для дворцового штата).

В 1913 г. и девятилетнему цесаревичу Алексею подарили крохотный двухместный автомобильчик «Bebe Peugeot» с двигателем в 10 л. с.

Весной 1909 г. в Ореадне (рядом с Ливадией) был заложен первый гараж на два царских автомобиля, а через год в Ливадии построили просторный гараж уже на 25 мест.

При поездках императора по стране автомобили перевозили первоначально на открытых железнодорожных платформах. Но в 1914 г. появились четыре специальных вагона-гаража длиной по 20 м. В каждом вагоне помещалось пять машин. Вагон-гараж подцеплялся к хвосту царского состава. Автомобили выезжали из него по специальным стальным пандусам в торце вагона.

Дороги, по которым двигались царские автомобили, охранялись не хуже железнодорожных магистралей. Так, в Петербурге была намечена сеть улиц, являвшихся «обычными путями» следования на прогулках по городу, и эти «обычные пути» были обставлены постоянными постами агентов Охранной команды, занимавшими их ежедневно с 10 часов утра до 6 часов вечера или до возвращения царя домой, если это случалось позже 6 вечера. Кроме того, часть агентов оставлялась «в резерве» для охраны путей следования в тех случаях, кого Николай II изволил выезжать за пределы «обычных путей» и для замены больных постовых агентов. К 7 июня 1907 г. личный состав Охранной команды Санкт-Петербурга составлял 256 человек. Правда, основной работы у них не было — царь с начала 1905 г. по декабрь 1909 г. появляться в столице даже на пару часов не рисковал.

Большие проблемы Охранной команды в Петербурге доставляли чины Охранной агентуры, подведомственной Дворцовому коменданту. «Господа офицеры, участвующие в охране путей Высочайших проездов, открыто появляются на них в форменном платье и сво-



Николай II на автомобиле «Делоне Бельвиль» в прифронтовой зоне. Конец 1914 г.

ими обращениями с вопросами и замечаниями к агентам проваливают агентов и провешивают таким образом путь предстоящего проезда... Люди Охранной Агентуры, находясь на постах по пути Высочайшего проезда, отнюдь не стараются держать себя конспиративно, а наоборот, выходят на середину улицы и принимают на себя исполнение чисто полицейских функций: задерживают извозчиков с седоками, сворачивают их в сторону, задерживают лиц, переходящих через улицу, чем зачастую нарушают порядок, вызывая совершенно справедливые нарекания. Случаи эти отнюдь не являются единичными, а составляют следствие принятой системы и одобряются Заведующим Охранной Агентуры, хотя и не встречают сочувствия со стороны некоторых офицеров той же Агентуры».

А вот пример охраны царского выезда в провинцию. В мае 1913 г. в Ярославской губернии планировался проезд царя по дороге в 14 верст. Для охраны их губернатор Д.Н. Татищев требовал «наряда двух классных чинов, трех урядников, 116 конных и 312 пеших стражников».

В 1911 г. при следовании Николая II из Киева в Овруч на протяжении 43 км вдоль дороги через каждые пять метров в шахматном порядке были расставлены солдаты и конная стража. Охрана тщательно обследовала на пути движения царя все дома, проверяя их обитателей. Только солдат во время спецоперации было задействовано 4135.

При проезде царского автомобиля в городах все движение перекрывалось как по основной магистрали, так и по переулкам. Прохожим запрещалось переходить улицу. Нарушителя просто давили автомобили охраны. Полный список всех инцидентов отсутствует. Но вот, например, 22 июня 1915 г. на шоссе Пружаны — Беловеж автомобиль охраны на полном ходу сбил насмерть незадачливого крестьянина Илью Сахарчука.

Надо сказать, что на рубеже веков в Российской Империи еще вообще не было автомобилей. Ни своих, ни чужого производства. Не было толком и дорог с твердым покрытием, как бы за ненадобностью такового. Конные экипажи как-то вполне обходились без асфальта, пешее население — тем более. Мучались только бедные велосипедисты. В той же второй столице — Москве асфальтированных улиц была пара, кое-где в центре была брусчатка (оставленная как памятник ныне только на Красной площади и на «революционной» Пресне около зоопарка),

а в основном мостовые были булыжными, что давало им преимущество, пожалуй, только в дождь и весенне-осеннюю распутицу. Улицы малых городов и «шоссейки» были сплошь грунтовыми.

Соответственно не было ни Правил дорожного движения, ни тех, кто заставлял бы эти правила соблюдать. Поэтому каждый проезд Высочайшей колонны можно было приравнять к чуду и стихийному бедствию одновременно.

1 ноября 1914 г. в субботу «в 10 часов утра прикатил в Гродну» (из дневника царя). Для охраны дороги, по которой собирался ездить царь, потребовалось только из местной охраны 176 стражников, 23 урядника и 11 классных чинов полиции.

На всех дорогах были намеренно выставлены учащиеся всех (!) гродненских учебных заведений.

В Гродно царь пробыл всего 12 часов. На посещение форта № 4 и батареи № 19 ушло около трех часов, включая дорогу туда и обратно. Остальное время — приемы, хлеб-соли и «энтузиазм населения».

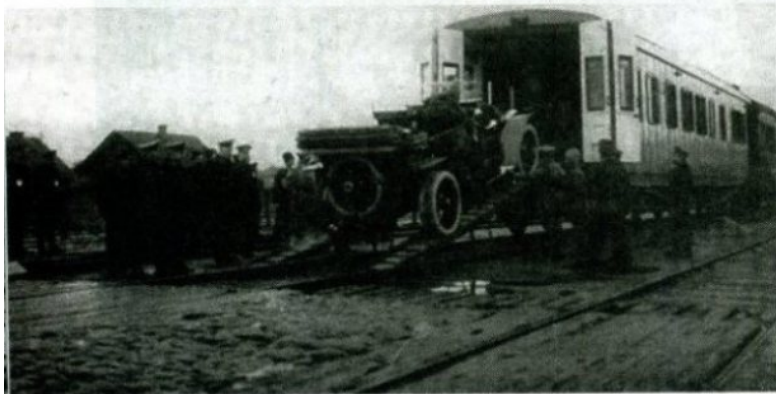
Маршрут движения царского «мотора» не знал никто. Заранее полиция изучала несколько вариантов. Часто автомобили свиты шли по основному маршруту, а царская машина с автомобилем охраны двигалась окольным путем.

Особо тщательно готовилась коронация Николая II в 1896 г. Еще в декабре 1895 г. начальник царской охраны П.А. Черевин ездил Москву, чтобы решить все организационные вопросы. Он провел совещание с местными властями, лично осмотрел все здания, в которых предполагалось проводить коронационные мероприятия, а также утвердил положение о форме и порядке раздачи специальных билетов на трибуны.

На коронацию выехали почти все чины Дворцовой полиции, а также прикомандированные к ней жандармские и полицейские офицеры с нижними чинами. Всего из Петербурга в Москву выехало 208 жандармов и полицейских.

Первая партия чинов Дворцовой полиции прибыла в Москву 15 апреля 1896 г. Ими еще раз были тщательно проверены все здания, в которых намечались торжества, городские были распределены по дворцам и постам в Кремле, тщательно проверены водопровод и канализация.

Помимо этого в Москву прибыли две воинские части, обеспечивавшие безопасность императорской фамилии. Четырьмя эшелонами приехал Собственный конвой императора (579 человек), также несший службу во дворцах. Только дважды за весь период коронации он в полном составе передавался в распоряжение Дворцового коменданта Гессе «для полицейской службы»: 14 мая — в день коронации и 18 мая — в день Ходынской катастрофы. В этот день все три сотни терских и кубанских казаков срочно были стянуты в конном строю к Петровскому дворцу, где жил царь. Замечу, что до этого все российские монархи останавливались в Кремле. Петровский путевой дворец находился от Кремля в часе езды экипажем в районе нынешней станции метро «Динамо». Он был специально построен для



Погрузка царского автомобиля в царский поезд

ночевки высочайших особ перед торжественным въездом в Москву.

Охрана Николая II превзошла все разумные нормы. К примеру, сохранились документы, как Николай II с женой и дочерьми ездил в июле 1903 г. на поклонение мощам Серафима Саровского в Саровскую пустынь Тамбовской губернии.

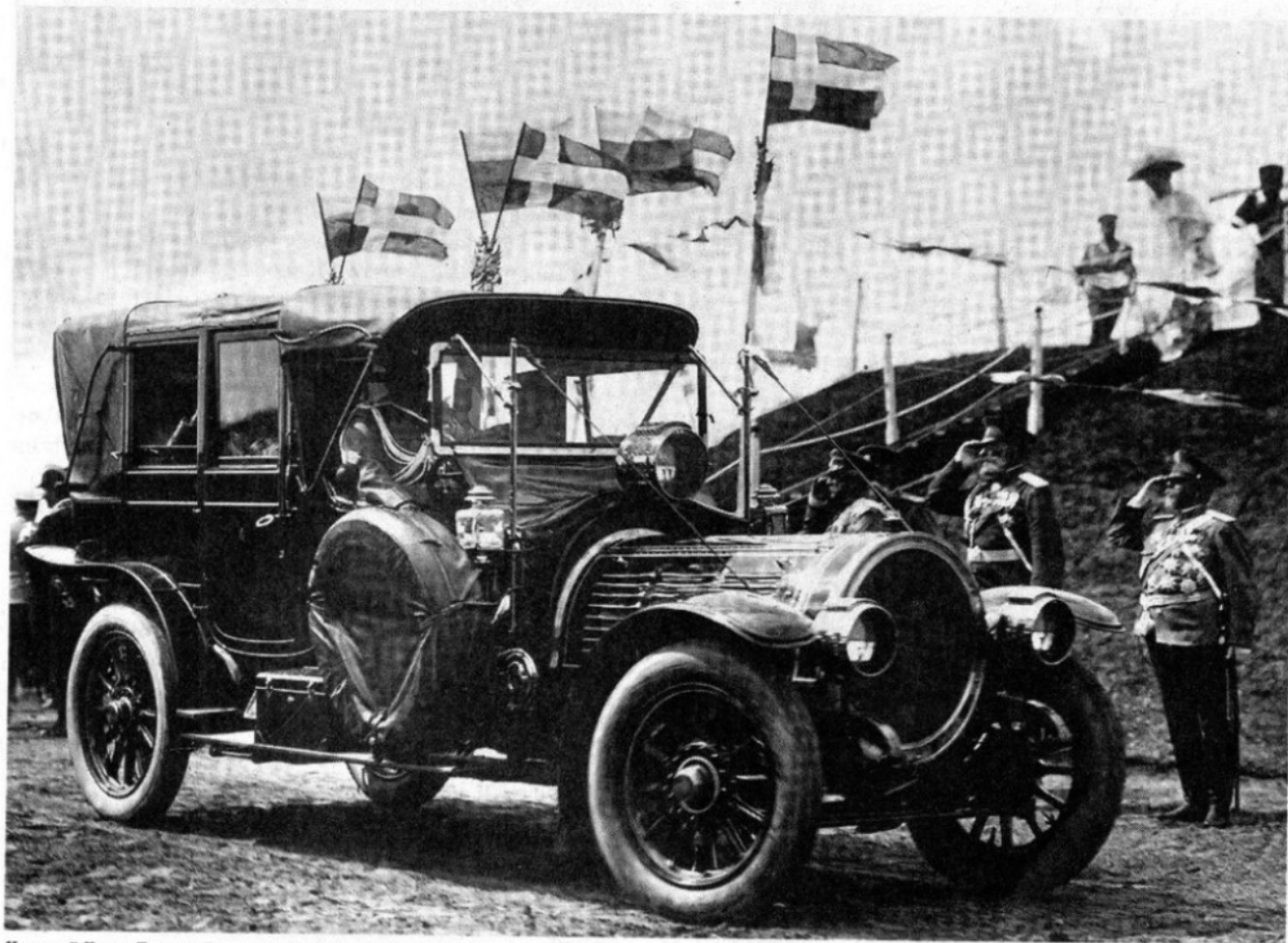
Подготовка к поездке заняла несколько месяцев. Заранее были специально сделаны сверхточные карты пути царского кортежа. Земствам было предложено исправить дороги и мосты, исправить и уширить проселочные дороги и поставить столбы. В пособие земствам было отпущено 15 тысяч р. На пути остановки царского поезда у станции Арзамас были построены платформы и павильон. Перед каждым селом и деревней на пути проезда были выстроены арки (шириной не менее трех саженей).

На охрану царя были брошены десятки тысяч человек — солдат, полицейских и добровольных охранников. Отбор крестьян в «Добровольную охрану» производили особые комитеты. Всего охранников было набрано свыше 37 тысяч. На проезд к месту назначения и на продовольствие было отпущено 30 тысяч рублей. Охранники были разделены на десятки, сотни, отряды во главе с десятскими, сотниками и земскими начальниками. Начальники отрядов и земские начальники должны были заботиться

об обеспечении на специальные средства охранников продовольствием, водой, топливом и помещениями. Для этого во всех селениях по пути проезда были заготовлены дрова, в селе Дивеево была создана хлебопекарня и, кроме того, крестьяне нескольких сел должны были выпекать хлеб из казенной муки. Особые трудности вызвало обеспечение охранников водой, так как в селах по пути следования царского кортежа не хватало хорошей питьевой воды даже для местного населения. Было вырыто 3 новых колодца, очищено 36 колодцев, к 3 колодцам поставлены насосы. В селениях Глузове, Пузем и Елизарово было заготовлено 5 баков от 200 до 400 ведер каждый. В эти баки накачивали воду, чтобы иметь ее в запасе 17 и 20 июля, когда поднятие воды с 17-саженной глубины могло вызвать задержку в доставке ее расставленным по линии проезда охранникам.

Охрану несли еще и три батальона 10-го гренадерского Малороссийского полка, 3 сотни 1-го Донского казачьего полка, 6-я отдельная казачья сотня и саперные команды.

Нижегородский губернатор Унтербергер изволил приказать, чтобы во всех деревнях по пути следования царя «те строения, в которых нет особой надобности для хозяев» опечатывались за два дня до приезда царя. Одновременно все лица, «к семьям хозяина не принадлежащие», выселялись из домов. Не могу удержаться от длинной цитаты:



Николай II на «Делоне-Бельвиль С.М.Т.» на учениях в Царском Селе

«— за сутки до проезда в каждый дом, находящийся по пути следования, помещаются два охранника, которые следят, чтобы никто из посторонних в дом и во двор не входили.

— За четыре часа до проезда помещаются с задней стороны домов, лежащих по пути, охранники, стражники или воинские чины, по мере надобности, которые следят за тем, чтобы на дорогу, по которой имеет быть проезд, никто не выходил.

— Все выходящие на улицу слуховые окна или отверстия на чердаках заколачиваются.

— С раннего утра для высочайшего проезда в попутных селах все собаки должны быть на привязи и находящийся в селениях скот загнан».

С 17 июля (дня приезда царя в пределы Нижегородской губернии) по 20 июля (день отъезда) все питейные заведения и казенные винные лавки во всех селах по пути проезда были закрыты, а за сутки до проезда была запрещена топка печей во избежание пожара.

Нетрудно представить, в какой неописуемый восторг приходили крестьяне, имевшие несчастье жить вблизи пути следования царского кортежа.

В день проезда царя полиция расставляла членов Добровольной охраны по местам, причем с этих мест они не имели права сходить даже после прохода кортежа. Таким образом, роль местного населения в большинстве случаев играли добровольные охранники и чины полиции, переодетые в штатское.

Интересно, что и добровольным охранникам полиция не очень доверяла. Согласно приказу губернатора все котомки охранников должны быть отнесены на несколько десятков саженей от дороги, там складываться, и разбираться лишь после проезда. В руках ни у охранников, ни у посторонних лиц не должно быть никаких предметов, кроме шапок. Охранники должны были следить за тем, чтобы не вздумал кто-либо встать на колени или броситься вперед для подачи прошения, и за тем, как бы не появился кто-либо на дороге. Всякое движение по дороге в этот день было приостановлено.



Детский автомобиль «Бобо-Пejo» цесаревича Алексея, 1914 г.

Так царь ехал на богомолье в Саровскую пустынь. А там его приезда ждали богомольцы: 11-й гренадерский Фанагорийский пехотный полк в составе 600 нижних чинов, три сотни 1-го Донского казачьего полка; командированные чины полиции — их Петербурга и Москвы 2 пристава, 4 помощника, 24 околоточных и 100 городских, и из Тамбовской губернии — 6 помощников исправника, 121 конный урядник, и 324 пеших стражника, начальник тамбовского губернского жандармского управления с четырьмя жандармскими офицерами и 21 унтер-офицером, 150 стражников охранной агентуры их Петербурга и Москвы и 40 «наблюдательных агентов», Добровольная охрана в составе 38 земских начальников, 185 волостных старшин, 594 депутатов от населения губерний и 1000 представителей от хоругвеносных обществ.

Даже среди монахов пустыни была проведена «чистка». Часть из них выслали на время пребывания царя на отдаленные хутора.

В заключение процитирую выдержки из инструкции охране царя в театре от 17 января 1912 г.:

«При посещении ГОСУДАРЕМ ИМПЕРАТОРОМ ИМПЕРАТОРСКИХ Театров:

1. В Театр назначаются:

а) на места в партере — Вы [Начальник филерского отделения охраны императора — А.Ш.] или офицер по моему особому назначению и интеллигентный филер КОРНИЛОВ;

б) на места у входов, а где таковых мест нет — в проходах три филера.

в) на балкон — 2 человека;

г) на галерею — 3 человека;

д) у вешалок внизу, в зависимости от числа их, от 3 до 5 человек. Выбор филеров на посты, указанные в п. п. в), г) и д), предоставляется Вашему усмотрению.

2. Назначаемые в театры и особенно в партер филеры должны быть безусловно прилично одеты, т. е. на парадных спектаклях — во фраках, на обыкновенных — в смокингах или сюртуках.

3. Всему наряду, назначенному в театр, надлежит прибывать к началу съезда, дабы успеть просмотреть публику во время самого съезда и познакомиться с агентами Охранной Команды, наряжаемыми в театр.

4. Филерам, назначенным в театр, надлежит преподать следующие указания:

а) главное их назначение — опознание известных им по их предыдущей службе революционных деятелей;

б) во время действия и в антрактах они должны оставаться на своих местах, тщательно наблюдая за теми лицами из публики, действия которых являются подозрительными (нервничает, встал с места, наблюдает за ИМПЕРАТОРСКОЙ ложей, направляется к последней и т. д.)...

д) у вешалок филеры, независимо опознания известных им революционеров, должны присматриваться, не будет ли кто-либо из публики вынимать чего-либо подозрительного из карманов верхнего платья...

и) что никакие замены их другими филерами, а тем более женами, не допускаются».

Глава 8

Система ПВО для борьбы... с собственной авиацией



Пушка Лендера на палубе корабля Пинской флотилии

Одним из белых пятен «Великой войны» является мощная система ПВО в районе Царского Села под Санкт-Петербургом. Система отвечала всем требованиям к 1917 г. и резко контрастировала с убогой ПВО русской армии.

К 1914 году русские армия и флот, в отличие от германских, не имели зенитных орудий. В результате в 1914–1916 годах были созданы десятки кустарных «самоделок на коленке» — приспособлений для стрельбы по самолетам из состоявших на вооружении орудий — из 76-мм полевых пушек обр. 1900 и 1902 гг, 75-мм морских пушек Кане, 57-мм капонирных пушек Норденфельда и даже из 122-мм гаубиц. Так, к примеру, поручик Рекалов

создал 76-мм зенитную установку на базе паровой молотилки.

Уже осенью 1914 года для защиты резиденции царя — Александровского дворца в Царском Селе — отправили первую зенитную батарею на кустарных установках. А 15 апреля 1915 года была сформирована Отдельная батарея для воздушной охраны Императорской Резиденции в Царском Селе. Она состояла из трех полубатарей с двенадцатью 76-мм полевыми пушками образца 1900 г. на неподвижных кустарных установках системы генерала Розенберга, и автомобильной полубатареи с четырьмя пушками образца 1914 г., а также пулеметной команды.

Заказ на первые зенитные установки Розенберга для защиты Александровского дворца был выдан Санкт-Петербургскому арсеналу уже 18 сентября 1914 г.

Пушка образца 1914 г. — это первый образец 76-мм пушек конструкции Ф.Ф. Лендера — первого отечественного специального зенитного орудия.

Зенитная батарея была непосредственно подчинена Дворцовому коменданту, форма одежды прислуги установлена походная «по образцу гвардейской легкой артиллерии».

76-мм пушки Лендера были установлены на бронированных автомобилях, которые для «самообороны» были оснащены 7,62-мм пулеметами Максима. Вот от кого «самообороны»? От парашютистов кайзера?

Кроме того, в батарее было четыре броневики, выполнявших функции зарядных ящиков. В каждом из них перевозилось по 96 трехдюймовых шрапнельных выстрелов и 330 кг бензина и масла.

Руководство дворцовой охраны понимало, что действие 76-мм зенитных орудий на малых и сверхмалых высотах малоэффективно. Поэтому еще 5 октября 1914 года был выдан заказ на изготовление в США 40-мм автоматов типа Виккерс.

Причем Морское министерство заказало автоматы на тумбовых станинах, а Военное ведомство — 16 зенитных автоматов, установленных на бронеавтомобилях и четыре автомата на полевых колесных лафетах системы Депо-ра. Общая стоимость заказа Военного ведомства составила 319,2 тыс. р.

Замечу, что автоматы Виккерса действительно были эффективным средством ПВО. Тем стрельбы их составлял около 300 выстрелов в минуту, а ленточное питание и водяное охлаждение ствола позволяли вести длительную стрельбу. В этом отношении они даже превосходили

основные советские автоматические пушки времен Великой Отечественной войны — 37-мм армейскую 61К и морскую 70К.

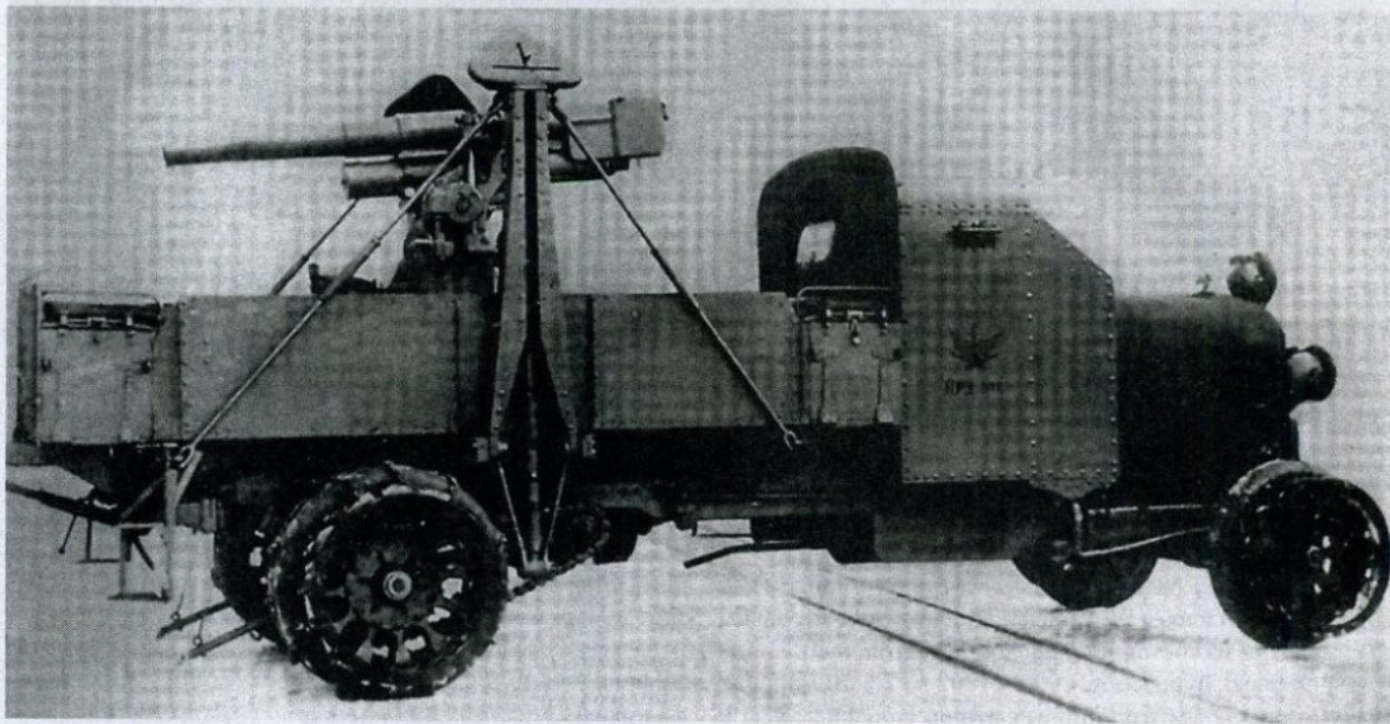
40-мм автоматы Виккерса монтировались на тумбах в кузове бронированного трехтонного грузовика «Пирлесс». Первые автоматы прибыли в Архангельск 21 марта 1916 г. без автомобилей. Начальник Морского Генерального штаба потребовал немедленно отправить орудия в Ревель «для срочной установки на миноносцы Балтийского флота». Однако по пути автоматы были переадресованы в Царское Село — там они нужнее!

В Царском Селе мобильные 76-мм и 40-мм установки использовались достаточно эффективно. Во время приезда царя их перемещали в район вокзала. А когда царица отправлялась в госпиталь в Феодоровский городок, она ведь числилась сестрой милосердия, туда отправлялись и зенитные бронеавтомобили.

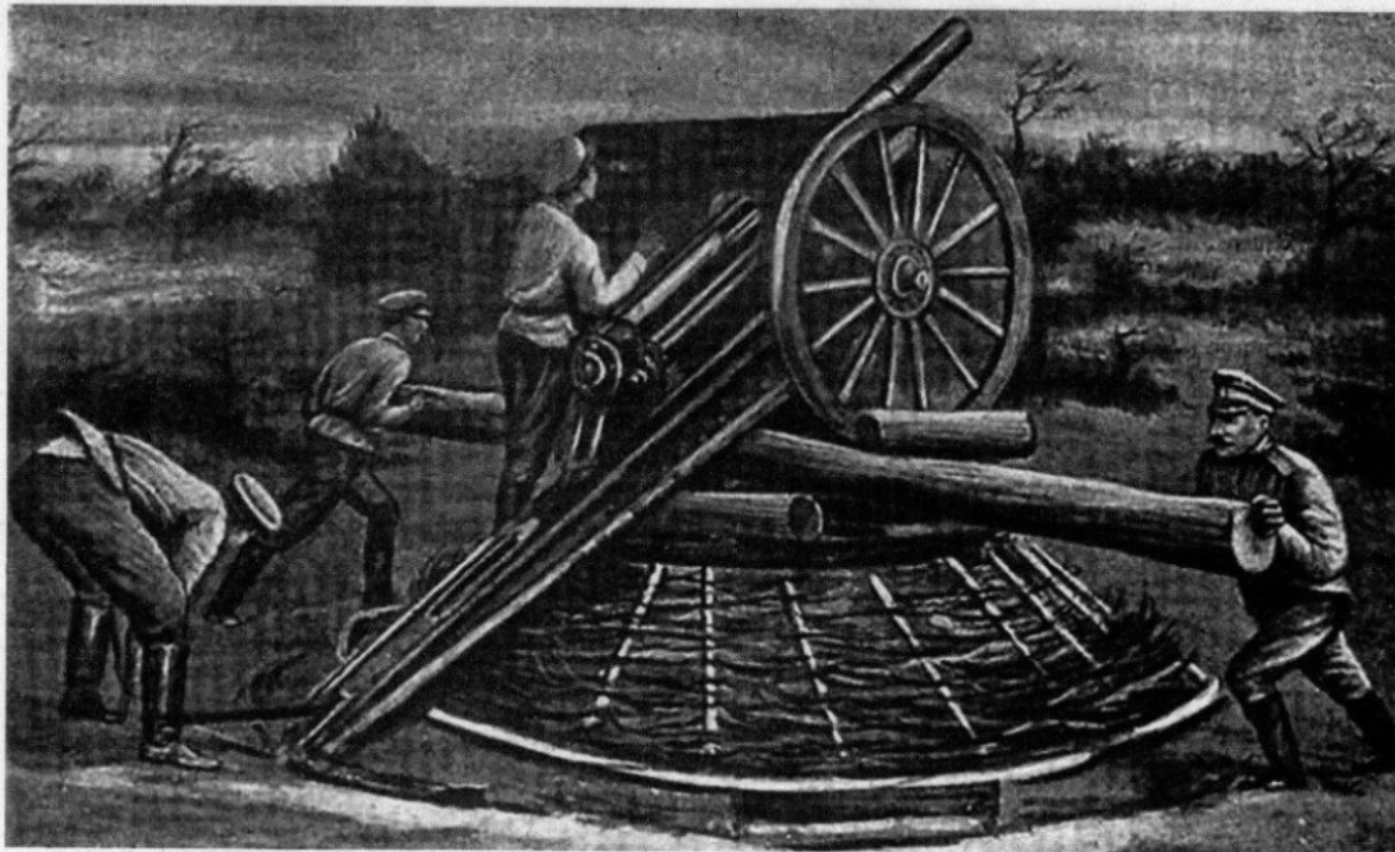
Замечу, что первые четыре 3-дм пушки на зенитных установках Розенберга прибыли в Царское Село еще в октябре 1914 г. Формально они числились в составе роты Офицерской артиллерийской школы. Руководил ими капитан Владимир Никанорович Мальцев. С 15 апреля 1915 г. и до 3 марта 1917 г. он командовал уже Отдельной батареей.

В 1916 г. именно солдаты Отдельной батареи рыли могилу Григорию Распутину. Мальцев, ставший к тому времени полковником, 21 декабря 1916 г. руководил погребением «старца».

Обратим внимание, что в состав Отдельной батареи Мальцева входили стационарные пулеметные расчеты: на Белой башне в Александровском парке, на Певческой башне у Екатерининского Дворца, на Орловской башне близ Софийских казарм царскосельского гарнизона и на крыше церкви в селе Большое Кузьмино. Как не вспом-



76-мм пушка Лендера на бронеавтомобиле



Использование 3-дм полевой пушки как зенитной

нить строки из стихотворения Анны Ахматовой, посвященного Царскому Селу:

*На Белой башне дремлет пулемет,
Вокруг дворца гусарские разьезды...*

В конце 1916 г. был разработан проект замены обычной крыши Александровского дворца на блиндированную, то есть бронированную. Автор проекта — придворный архитектор С.А. Данини. Бронированное укрытие, защищающее от бомб малого и среднего калибра, должно было быть установлено над Александровским дворцом весной 1917 г. Дворец предполагалось окружить рвом «с откосами, отражающими осколки взрывающихся бомб в стороны, противоположные наружным стенам Александровского дворца».

Наземных средств ПВО для защиты Царского Села Николаю II показалось мало, и вот по приказу Ставки от 4 июня 1915 г. в Царском Селе формируется специальный авиационный отряд под командованием капитана Виктора Алексеевича Павленко. Он в 1912—1913 гг. учился в Качинской авиационной школе, а с 20 июля 1914 г. по 4 апреля 1915 г. служил в 18-м корпусном авиаотряде. В Царское Село Павленко прибыл вместе со своим самолетом — трофейным германским бипланом «Румплер».

Первоначальный штат отряда состоял из восьми двухместных самолетов (пилот и пулеметчик). Экипажи комплектовывались проверенными офицерами.

12 июня 1915 г. генерал-адъютант Рузский утвердил Инструкцию для действий специального авиационного отряда для воздушной обороны императорской резиден-

ции: «Отряд назначается для воздушной обороны императорской резиденции в Царском Селе.

Отряд должен быть расположен в Царском Селе.

По тревоге отряд изготовляется к подъему, на что необходимо около 20 мин.

По приказанию Заведующего обороной императорской резиденции отряд поднимается над Дворцом на разные высоты от 1700 м до 3000 м. Для подъема на высоты от 1700 м до 2500 м необходимо около часа.

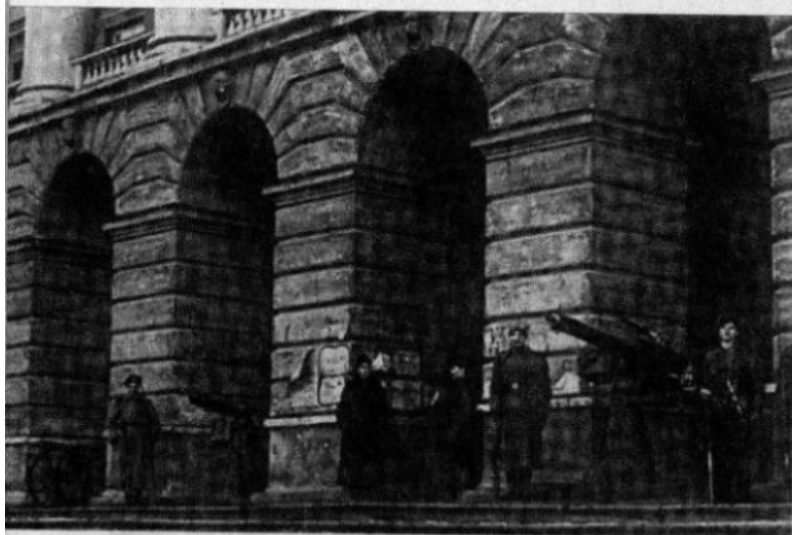
О подъеме каждого аппарата отряда Заведующий обороной Царского Села предупреждает каждый взвод батареи отдельно.

Задача отряда — не допустить неприятельский аппарат появиться над Дворцом, причем преследовать противника вне района Царского Села воспрещается».

Личный состав специального авиаотряда разместился в казармах 1-го Железнодорожного полка в селе Большое Кузьмино, рядом с Царским павильоном собственной железной дороги.

Там же разместили и авиационную технику. Первоначально предполагалось, что аэропланы в случае авиационной атаки на Царское Село будут взлетать прямо с Кузьминского шоссе. Но затем в Царском Селе построили специальный аэродром.

В 1916 г. планировалось усилить авиаотряд еще одним подразделением. У станции Средняя Рогатка на 13-й версте Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги началось строительство аэродрома и служебных помещений для авиаотряда, который предполагалось перевести с Гатчинского аэродрома.



40-мм автоматы Виккерса использовались большевиками для охраны Смольного

Как видим, в Царском Селе была создана образцовая для Первой мировой войны ПВО. Беда лишь в том, что в 1915–1916 гг. Царское Село отстояло от линии фронта на расстояние свыше 700 верст, и никаких аэропланов, способных долететь туда и вернуться обратно даже без бомб, у немцев не было. Чисто теоретически можно было предположить налет «Цеппелинов». Но какой был резон кайзеру бомбить Александру Федоровну и Распутина? Вспомним манифест царя Фердинанда в октябре 1915 г. о вступлении Болгарии в войну: «Клика Распутина объявила нам войну». Перефразируя Вольтера, можно сказать, что если бы Александры Федоровны и Распутина не существовало, Вильгельму их следовало выдумать.

Так что, если бы что и стали немцы бомбить, так это Обуховский завод — крупнейший артиллерийский завод России и единственный, где производилась морская артиллерия и артиллерия большой и особой мощности.

Но, увы, до февраля 1917 г. ни Обуховский, ни Путиловский, ни Адмиралтейский, ни другие военные заводы Петрограда не имели ни одной зенитной пушки прикрытия.

В Царском же зенитчики, похоже, готовились к встрече... собственных самолетов.

А это не фантазия автора? Ведь подобного никогда не было в мировой истории. Увы, увы, в России многое делалось впервые...

В 4 часа утра 23 мая 1881 года на площади Коннетабля рядом с гатчинским дворцом со страшным грохотом вдруг рухнул огромный обелиск. Судя по всему, в медный шар, венчавший его, ударила молния. Однако в Петербурге все, от министров до лавочников, были уверены, что обелиск был уничтожен бомбой, сброшенной народо-вольцами с аэростата. Александра Викторовна Богданович — жена генерала от инфантерии, товарища министра внутренних дел Е.В. Богдановича, записала в дневнике: «Не дай Бог, что б это была правда, но от нигилистов всего можно ожидать, они до всего дойдут».

И «нигилисты», и сановники рассказывали анекдоты о «гатчинском пленнике революции». Всех интересовало, каким способом злодеи решат достать Александра III, и,

как видим, уже тогда просвещенная публика считала, что лучший способ — это удар с воздуха.

Однако организацией первого в истории воздушного теракта занялся в 1906 г. руководитель боевой организации эсеров Евно Азеф.

Проектирование аэроплана, который должен был бомбить царскую резиденцию, вел инженер Сергей Иванович Бухало. Он эмигрировал из России и жил в Мюнхене. О своем детище Бухало сообщил эсерам минимум сведений — аппарат должен лететь со скоростью аж 140 верст в час и поднимать большой груз. На строительство аэроплана Бухало запросил у Азефа 20 тысяч — огромную по тем временам сумму.

В кассе боевой организации таких денег не оказалось, и Евно Фишелевич обратился к эсеру Гершуни, бежавшему в США с Акатуйской каторги, с просьбой набрать там необходимую сумму. Тот немедленно согласился: «У меня голова кружится от этого дела, это такой грандиозный план». Гершуни удалось собрать, в основном у американских еврейских кругов, 160 тыс. долларов — деньги тоже немалые!

Если верить мемуарам Бориса Савинкова, в январе 1907 г. он высказал свои сомнения: «Я слушал слова Азефа, как сказку. Я знал об опытах Фармана, Делагранжа и Блерио, знал и о том, что в Америке братья Райт достигли в воздухоплавании крупных успехов. Но аппарат, развивающий скорость в 140 километров в час и поднимающий на любую высоту большой груз, казался мне несбыточной мечтой. Я спросил: «Ты сам проверял чертежи?» Азеф ответил, что он в последнее время специально изучал вопрос о воздухоплавании и сам проверил все формулы Бухало.

Тогда я сказал: «Ты веришь в это открытие?» Азеф ответил: «Я не знаю, сумеет ли Бухало построить свой аппарат, но задача, повторяю, в теории решена верно»...

Я посетил Бухало в его мастерской, в Моссакхе около Мюнхена. За токарным станком я нашел еще не старого человека лет 40, в очках, из-под которых блестели серые умные глаза. Бухало был влюблен в свою работу: он за-



Император Александр III и его семья в Гатчинском дворце



Германские самолеты «Румпьер»

тратил на нее уже много лет своей жизни. Он принял меня очень радушно и с любовью стал показывать мне свои чертежи и машины. Подойдя к небольшому мотору завода Антуанетт, он сказал, хлопая рукой по цилиндрам:

— Привезли его. Я обрадовался. Думал, у него душа. А теперь пожил с ним, вижу — просто болван. Придется его переточить у себя...

Точно так же, как к живым существам, он относился к листам стали, к частям машин, к счетной линейке, уже не говоря о его чертежах и сложных математических вычислениях. От каждого его слова веяло верой в свой аппарат и упорной настойчивостью. О революции он говорил мало, с пренебрежением отзывался о нелегальной литературе и отмечал многие, по его мнению, ошибки в тактике партии. Зато террор он считал единственным верным средством вырвать победу из рук правительства. Уезжая из Мюнхена, я уносил с собой если не веру в ценность его открытия, то полное доверие к нему.

В разговорах с Савиновым и Верой Фигнер Азеф превозносил возможности аэроплана: «Подъемная сила позволяла сделать попытку разрушить весь Царскосельский или Петергофский дворец». Фигнер писала в своих воспоминаниях: «Он [Азеф — А.Ш.] под большим секретом посвятил меня в проект истребления всей царской семьи посредством аэроплана, с которого можно бросить на дворец достаточное количество бомб».

Уверен, кто-то возмутится — бомбить дворцы, культурные ценности, да там еще будет сотня убитых. Да, но это лишь план одной стороны. А на совести другой стороны реалити: расстрел рабочих с семьями 9 января 1905 г., Ленский расстрел 1912 г., массированное применение артиллерии против безоружного крейсера «Очаков», рабочих районов Пресни в декабре 1905 г. и т.д.

Разоблачение Азефа в самом начале 1909 г. вынудило руководство боевой организации задуматься над дальнейшей судьбой аппарата Бухало. В конце концов, решили перенести его мастерскую из Мюнхена в окрестности Штуттгарта, подстраховавшись таким образом на случай выдачи Азефом ее местоположения жандармам и последующего захвата ее германской полицией. Раскрытие же самого плана авиаудара эсеров не беспокоило, поскольку реальных средств защиты у полиции тогда не было.

В начале 1910 года Бухало приступил к сборке аэроплана, но вскоре дело застопорилось — денег потребовалось гораздо больше, нежели планировалось.

Эсеры же давать новые средства отказались, хотя касса их в 1910—1912 годах вовсе не пустовала.

В итоге Бухало продал документацию на свой аэроплан немецкому заводчику. В августе 1913 года Бухало с горечью писал Савинкову: «Работал для России, получит Пруссия; работал для мира, получит военное ведомство».

Любопытно, что и «охранка» тщательно следила за успехами в воздухоплавании. Так, жандармский генерал А.В. Герасимов летом 1909 года писал своему агенту эсеру А.А. Петрову: «Читал в газетах, что в первых числах октября в Париже будет какой-то конкурс аэронавтики, и мне пришла в голову мысль — не воспользуется ли наша братия этим новым изобретением для своих высоких целей? Как Вы думаете — сообщите».

В 1915 году идеей авиационного теракта заинтересовались военные. Дело в том, что еще русско-японская война показала полнейшую неспособность Николая II управлять империей. А в 1914 году целый ряд прозорливых людей из всех сфер общества указывали на неизбежность краха монархии и революции в России в случае начала войны с Германией. Среди них были министр вну-

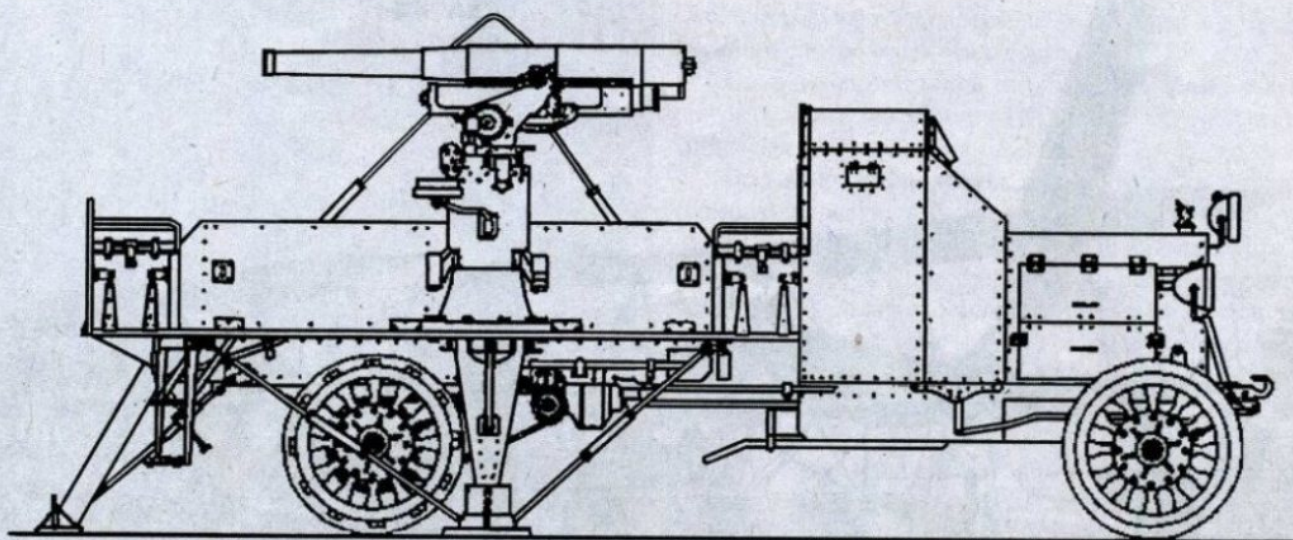


Схема установки 76-мм пушка Лендера на бронев автомобиле (Рис. А. Лютова)

тренних дел Петр Николаевич Дурново, великий князь Николай Михайлович и другие. Поражения 1915 года, министерская чехарда и многое другое заставили прийти к аналогичным выводам сотням, если не тысячам русских офицеров.

Ну а, как известно, у думающих военных застольные разговоры о любви к отечеству автоматически приводят к вопросам: «почему все так плохо?», «кто виноват?», «что делать?» и «с чего начать?».

Уже в конце 1915 г. военные заговорщики разработали два варианта устранения императора — «железнодорожный» и «авиационный».

История «авиационного варианта» покрыта тайной. А.Ф. Керенский в книге «Россия на историческом повороте» писал, что в 1915 г. одну из версий «авиационного варианта» предложил летчик-истребитель капитан Костенко. О том же глухо упоминают и другие авторы.

Как мне удалось становить, Николай Михайлович Костенко в 1904 г. окончил Николаевское инженерное училище и через три года был зачислен в состав Брест-Литовского воздухоплавательного отделения. Дело в том, что с конца XIX века при больших крепостях начали создавать воздухоплавательные отделения, а с 1910—1911 годов — авиационные отряды. Где-то в это время Костенко и перевелся в авиационный отряд при Брестской крепости. Замечу, что в 1912 г. Инженерное ведомство заставило построить подземные бетонные ангары для этого отряда.

Если верить воспоминаниям современников, было два основных способа реализации «авиационного варианта» — разбомбить императорский автомобиль с горизонтального полета на сверхмалой высоте или сбросить бомбу из пикирующего самолета. В последнем случае не было ясно, сумеет ли летчик вывести аппарат из пике. Скорей всего, он в этом случае стал бы камикадзе, хотя такого слова еще тогда не знали.

Но вот грянула Февральская революция. В 17.00. 27 февраля телефоны в Александровском дворце, где находилась царская семья, были отключены по указанию

руководителей переворота. 28 февраля в 21.00. к Александровскому дворцу по тревоге были вызваны две роты Сводного полка, две сотни Конвоя, рота Железнодорожного полка и взвод зенитных орудий (две 76-мм пушки Лендера на бронев автомобилях).

Увы, кто-то из генералов по дурости, а может и с умыслом, разместил в Царском Селе запасные армейские части. Солдаты этих частей меньше всего мечтали попасть на фронт и, как только власть покачнулась, с большим удовольствием, объявив себя «революционными войсками», приступили к разграблению винных магазинов.

Около 5 часов утра 1 марта прислуга батареи 1-го дивизиона запасной тяжелой артиллерии (судя по всему, это были английские гаубицы) решила пострелять по Александровскому дворцу. Однако был выпущен всего один снаряд, который полетел выше крыши дворца, упал в сад и не взорвался. Но этого оказалось достаточно, чтобы броневые автомобили с 76,2-мм пушками укатили к себе в казармы.

Весной 1917 г. Отдельная батарея и Особый авиационный отряд Царского Села были расформированы и частично отправлены на фронт. Причем, не менее двух 40-мм автоматов Векерса были взяты большевиками для охраны Смольного.

Любопытно, что два «героя-авиатора» — подполковник Костенко, собиравшийся бомбить царя, и подполковник Павленко, хоронивший Распутина, — весной 1917 г. отправились в Киев делать карьеру в структурах Центральной Рады. Далее они последовательно служили гетману Скоропадскому и Симону Петлюре. С 1 апреля по 12 ноября 1918 г. Костенко служил начальником Технического отдела Управления инспектора воздухоплавания при «державной» армии. Павленко с ноября 1918 г. до декабря 1920 г. был командующим авиацией Армии Украинской Народной Республики. Самолетов там было «трошки», но все же командующий!

Потом Виктор Алексеевич подался в эмигранты, но за границей бедствовал и в 1926 г. вернулся в СССР на родную Кубань, где умер своей смертью в 1932 г.

Вместо заключения

В царствование Николая II в России была создана грандиозная система охраны царя на суше, море и в воздухе, равной которой не было в истории человечества, по крайней мере, до 1991 г.

Какова же была ее эффективность? В узком смысле система работала безукоризненно. С 1894 по 1917 гг. все покушения на монарха были пресечены на стадии планирования, или революционеры сами отказались от них. Ни разу жизнь царя, его жены и детей не подвергалась опасности.

Однако в широком смысле охрана царя сыграла негативную роль в истории России. Она легла тяжелой ношей на бюджет империи. Прежде всего, пока еще никто не посчитал, во что обходилось России содержание семейства Романовых и его охрана.

И это еще не все. Царская охранка, получив огромные средства и полную безнаказанность, стала играть в свои игры. Хвост, что называется, начал вертеть собакой. Руководители Департамента полиции, используя агентов-провокаторов, стали создавать свои подпольные типографии, а затем успешно их ликвидировать, докладывая наверх об успехах. Начались взаимные разборки с убийством министров и конкурентов в жандармских мундирах. Само собой, не обошлось и без финансовых афер,



Грандиозность памятников не помеха их разрушению...

особенно в этом преуспело руководство Зарубежной агентуры. Оно же устроило и ряд несанкционированных правительством внешнеполитических авантюр.

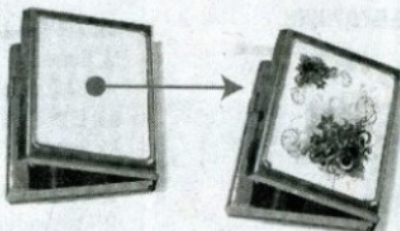
Вся эта долгая история закончилась грандиозным крахом монархии, а затем и убийством всей царской семьи. Против революции любая охрана оказалась бессильна..

LOMOND
www.lomond.ru

ТЕРМОСУБЛИМАЦИОННЫЙ ПЕРЕНОС В ДОМАШНИХ УСЛОВИЯХ

ЦЕНТР ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ LOMOND тел. +7 (495) 321-33-93

Благодаря нашей технологии вы можете
перенести любое изображение
на металл, дерево, керамику, стекло и ткань.



Содержание журнала «Техника – Молодёжи» за 2016 г.

СПЕЦВЫПУСКИ

А. Широкоград. Артиллерийские батареи Крыма	3
А. Широкоград. Взятие Крыма	
Тайны генерала Врангеля и командарма Фрунзе	11–12
А. Широкоград. Тайны февральского переворота	
Секреты царской охраны и технологии спецслужб	15–16

СДЕЛАНО В РОССИИ / РОССИЙСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

...Как планеты вокруг Солнца	2
Н. Шапова. Академик Готье: «В 2013 году мы сделали сто сердец»	7–8
Ю. Ермаков. Происхождение и отмирание технических терминов	9
М. Бирюков. Алмазов выходит на линию	10
Ю. Егоров. Наследники Леонардо	10

TOP SCIENCE

Достижения науки в 2015 г.	1
Седьмой ряд заполнен!	1
О. Фейгин. Возвращение великолепной девятки	2
О. Фейгин. Тайны антигравитирующей материи, или можно ли создать кейворит?	7–8
Б. Швилкин. Обнаружение гравитационных волн и вклад российской науки	7–8
С. Белов. Земля: из планеты в звезду	10
С. Николаев. Пророки снова пролетели... ..	13–14

ЛЮДИ НАУКИ / ТВОРЦЫ

Г. Черненко. Биологическая радиосвязь – фантазия или реальность?	2
Г. Черненко. Принцип Ползунова	6
В. Голубинов. Племянник чародея	7–8
Т. Громова. «Гаагское чудо»	9

ИНЖЕНЕРНОЕ ОБОЗРЕНИЕ / ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ

М. Жаров. Моторы с приставкой DESMO	1
А. Кашкаров. Чайник в автомобиле	2
М. Бирюков. Ловим волну!	4
Е. Фёдоров. Авторобореволюция	5
К. Молчанов. Домашняя работа	5
К. Арсеньев. Технологии побеждают вандализм	6
К. Арсеньев. Персонально ваш!	9
Михаил Ройтберг: «Можно овладеть IT-ремеслом и не быть фанатом программирования!»	10

ВОЕННЫЕ ЗНАНИЯ

С. Суворов. Турецкий танковый марш	4
М. Бирюков. Про ШКАС, легендарный и мифологический	6
А. Митрофанов. Новинки российского морского флота	13–14

УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ

Эль-ниньо бьёт по живому	1
Тает на глазах... ..	1
Планета температурит!	1
Н. Шапова. Климатические экстримы	5
К. Смирнов. Энергетика никогда не будет «зелёной»!	7–8
С. Данилов. Пусть выиграют лучшие: спортсмены или препараты!	9
Е. Фёдоров. На службе без... опасности	10

ПРОБЛЕМЫ И ПОИСКИ / ОКНО В БУДУЩЕ

М. Бирюков. Viking Lady на страже экологии	2
М. Бирюков. Обмануть врага!	2
Г. Тищенко. Ефремов показал, как писать фантастику	4
М. Бирюков. Рождённый водой — рожающий воду	4
Б. Картозия. Землескребы растут вниз	7–8
С.В. Александров. «Световой барьер»: последняя граница или очередной рубеж?	7–8

С. Данилов. Полёты и фантазии новой аэрокосмонавтики	10
М. Бирюков. Мода на жизнь, или Почему трудно быть оракулом	10
М. Бирюков. Алкогольная альтернатива	13–14

МЕДИЦИНА / ИНСТИТУТ ЧЕЛОВЕКА

М. Гольдереер. Новое призвание «Ортопилота»	1
А. Барсуков. Маленький орган с огромным значением	9
К. Арсеньев, О. Дёмина. Электронная парочка из ванной комнаты	13–14

СМЕЛЫЕ ПРОЕКТЫ / ИДЕИ НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ

С. Славин. Дорога за облака	1
Э. Вейцман. А время гонит лошадей	4
Сквозь тернии на Марс. И так 12 раз!	13–14

СМЕЛЫЕ ГИПОТЕЗЫ

Ю. Ларин. Звезда во Вселенной или Вселенная в звезде?	9
Ю. Ларин. О чём не договорил Клод Шеннон?	10

ИСТОРИЧЕСКАЯ СЕРИЯ. КОРАБЛИ БЕЛОГО ФЛОТА

Н. Кузнецов. Бронекатера типа «Барс»	1
Н. Кузнецов. Вооружённый пароход «Иртыш»	2

ИСТОРИЧЕСКАЯ СЕРИЯ

В. Липатов. Отечественные вездеходы	2
В. Липатов. 12 ЯГ-12	4
В. Липатов. АТ-Л	5
В. Липатов. «Харьковчанка»	6
В. Липатов. Аэросани «Север-2»	7–8
В. Липатов. ЗИЛ-Э167	9
В. Липатов. ГТ-Т	10
В. Липатов. ЗИС-Э134	13–14

МУЗЕЙ ПАЛУБНОЙ АВИАЦИИ

М. Дмитриев. Самолёты подводных лодок	1
М. Дмитриев. «Падающие звёзды» «Аичи»	2

МУЗЕЙ НЕОБЫЧНОЙ БРОНЕТЕХНИКИ

А. Ардашев. «Бронезэкзотика». Открываем новый «Музей ТМ»	4
А. Ардашев. Турусы на колёсах	4
А. Ардашев. Бронемонстры	5
А. Ардашев. Танк по-пластунски	6
А. Ардашев. Бронеклобки	7–8
А. Ардашев. Панцирная гусеница	9
А. Ардашев. Многоглавые	10
А. Ардашев. Безбашенные	13–14

ВРЕМЯ – ПРОСТРАНСТВО – ЧЕЛОВЕК / ПАНОРАМА

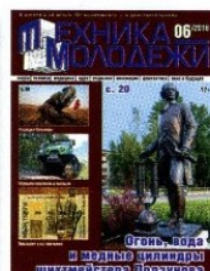
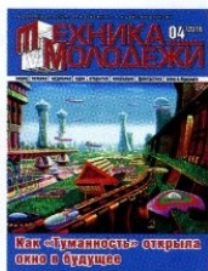
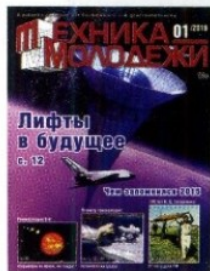
С. Данилов. Синхронизаторы мозга и гиперхимеры в эру новых паразитов	1
С. Данилов. Дерматофагоид беспокоит женщин за 40, госорганы и испытателей природы	4
С. Данилов. Не приведёт ли импортозамещение к самовывозу мозга?	5
Самые технологичные отели	5
С. Данилов. Top Marques Monaco 2016: вперёд в прошлое	9
С. Данилов. Телегония умной пыли	13–14

ВЫСТАВКИ / МУЗЕИ / РЕПОРТАЖ

М. Бирюков. Моторы войны с «войны моторов»	4
Ж. Киктенко. С чем идём к HeliRussia 2016	4
Ю. Егоров, Т. Новгородская. «Архимед» из «Комиссионки»	5
М. Бирюков. «Мурашки» побежали!	6

МИР УВЛЕЧЕНИЙ / УМЕЛЬЦЫ

Р. Майзингер. Монетизация криптив	1
---	---



А. Бабушкина. Детская мастерская – Playmat	2
Р. Майзингер. По следу мая... на дензнаках	5
Р. Майзингер. Художества от купюр и курьёзы «ходячек»	6
К. Арсеньев. Умное видео из гнезда ястреба	9
Фантастический «Фанкластик»	13–14

НЕВЕРОЯТ

С. Славин. Не так уж глупо, как может показаться...	13–14
---	-------

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ / ИЗ ИСТОРИИ СОВРЕМЕННОСТИ

М. Бирюков. «Миссис Кулибин» из Голливуда	2
Г. Черненко. Странное путешествие Александра Дюма	4
И. Боечин. При невыясненных обстоятельствах	6
В. Плужников. Сотня за сотней	7–8
И. Боечин. С ним было трудно... но интересно!	7–8
Г. Черненко. Английские корни Климента Тимирязева	9
В. Васильев. Арт-объект вместо автозавода	10
Г. Черненко. Летописец летающей России	13–14

РЕЛИКВИИ НАУКИ И ТЕХНИКИ / ПАМЯТНИКИ ТЕХНИКИ

В. Липатов. Паровые автомобили Оланда Брукса	2
В. Васильев. Кабриолеты в парадных шинелях	6
Молчание Биг-Бена	9

ЗАГАДКИ ИСТОРИИ

Г. Настенко. Учёные-олимпиадники: от Пифагоров до Боров	9
Р. Майзингер. Ануннаки и дензнаки	13–14

АНТОЛОГИЯ ТАИНСТВЕННЫХ СЛУЧАЕВ

С. Виноградов. Энрозадира Бледных гор	2
Г. Черненко. Пленник австралийских канибалов	5
Г. Тищенко. Координаты для заглядывания в будущее	6

ПО СЛЕДАМ СЕНСАЦИЙ

М. Яблоков. Биопринтуем и телепортируем!	5
С. Славин. В космос на ядре!	7–8

КОЛОНКА ГЕРМАНА СМЕРНОВА

Комсомольские манагеры	1
Средневековые ростовщики отдыхают...	2
Символ семьи	4
Уроки «Репки»	5
Садовая «Сибирь»	6
Не думай свысока о пустяках...	7–8
Что есть «разное»?	9

Без настоящего спросу!	10
Аквариум для крупных рыб	13–14

ЮБИЛЕИ

Г. Смирнов. Его называли Леонардо XX века...	1
Ю. Ермаков. «Всё прицельно видеть»	1
Ю. Ценин. Театр одного актёра!	1
Ю. Егоров. Горнолыжный пресс-тур по-советски	1

КЛУБ ЛЮБИТЕЛЕЙ ФАНТАСТИКИ

А. Анисимов. Король запахов	1
В. Гвоздей. Ажиотажный спрос	1
П. Подзоров. Ветка сирени	1
А. Чутко. Тот самый...	2
Ю. Молчан. Инженеры разумной жизни	2
В. Марышев. Экскурсия	2
А. Анисимов. Один день урбаниста	4
Д. Зарубина. Николенька	4
В. Гвоздей. По доступной цене	4
В. Бохов. Изделие	5
В. Гвоздей. Доминантная форма жизни	5
В. Марышев. Мифландия	5
К. Чихунов. Сор из избы	5
А. Анисимов. Вступительный экзамен	6
Ю. Молчан. Вирус среди людей	6
Ю. Лойко. Бессмысленный шум	6
Г. Панченко. Дело о паровом элефанте	7–8
В. Гвоздей. Возможны сбои	7–8
Р. Таиров. Экзамен 2050 года	7–8
А. Анисимов. Благоприятные условия	9
В. Лугинин. Цветок	9
С. Хортин. Ещё раз об относительности вещей	9
В. Гвоздей. Стратегический ресурс	10
А. Чутко. Без надежды в рай	10
В. Марышев. Выход	10
Г. Тищенко. Альтернативный вариант	13–14
М. Загирняк. Защита от коррупции	13–14
А. Анисимов. Столкновение	13–14

ВРЕМЯ ИСКАТЬ И УДИВЛЯТЬСЯ	1, 2, 4–10, 13–14
---------------------------	-------------------

ЭВМ	1, 2, 4–9, 13–14
-----	------------------

ВОКРУГ ЗЕМНОГО ШАРА	1, 2, 4–10, 13–14
---------------------	-------------------

КЛУБОК	4–7–8
--------	-------

