

Ценные реликвии и архивные документы, связанные с историей российского Императорского флота, были переданы музею Балтийского флота в декабре 2006 года. Это Андреевский флаг с эсминца «Звонкий», некогда входившего в состав Русской эскадры в 1920–1924 годах, а также личные бумаги (паспорта, аттестаты, дипломы, свидетельство о дворянстве, письма) морского офицера Петра Гуссаковского и его семьи, покинувших в составе последней Крымский причал.

Все документы и флаг были переданы в посольство Российской Федерации в Алжире и доставлены в Балтийск большим десантным кораблем «Калининград». Офицеры Балтийского флота не замедлили передать все реликвии в музей. Эти раритетные экспонаты стали «живыми свидетелями» трагической истории России почти сто лет назад. Ещё одной из уникальных предметов среди прочих была гвардейская ленточка с бескозырки миноносца «Звонкий». Видимо, её когда-то носил старший лейтенант Императорского флота Пётр Гуссаковский.

Он эмигрировал с Русской эскадрой в ноябре 1920 года вместе со своей женой Василисой и сыном Всеволодом. Также с ними ушли на миноносеце «Звонкий» и его два брата – Владимир и Николай. Ну, а позже к Петру Гуссаковскому в Алжир приехала из России и его сестра Валентина.

Родился Пётр Николаевич 2 марта 1884 года в семье потомственного дворянина Николая Павловича Гуссаковского и его жены Елизаветы Николаевой. В 1902 году окончил Мариупольскую Александровскую гимназию. В 1910 году получил диплом Санкт-Петербургского политехнического института императора Петра Великого и по окончанию электро-механического отделения, Гуссаковскому было присвоено звание инженера-электрика.

В 1914 году он держал при Морском инженерном училище Императора Николая I в Кронштадте экзамен на звание инженер–механика флота. Высочайшим приказом от 29 декабря того же года он был произведен в инженер–механики, и получил чин мичмана. Затем продолжил обучение в Харьковском Императорском университете на юридическом факультете, но за неуплату денежного взноса был отчислен в августе 1914 года. До революционных событий в стране проживал в городе Петрограде. В 1918 году являлся начальником Ижорского завода Морского Министерства, а в конце 1920 года эвакуировался вместе с семьей из Крыма на миноносеце «Звонкий». С марта 1921 года находился в составе Русской эскадры в Бизерте в Тунисе, а затем в лагере Айн-Драхам, позже в лагере Надор. После ликвидации эскадры уехал с женой и сыном в алжирский город Бон, где открыл электротехнический салон. Так сложилось, что у Петра Николаевича было две семьи. Первой он создал с супругой Ксенией Филипповой, которая 20 июля 1907 году в Петрограде родила сына Виктора. Но, к сожалению, Ксения очень рано скончалась, почти сразу после появления ребёнка. Второй женой Гуссаковского стала Василисса Васильевна Карапач, которая родила ему второго сына Всеволода 2 января 1913 года в городе Мариуполе. И это всё, что нам известно о семье Гуссаковских. Позже, после Второй Мировой войны, младший сын Всеволод подал документы на восстановление себя в правах гражданина Советского Союза.

Но обо всём по порядку. Почти сто лет отделяют нас от трагических событий 10 ноября 1920 года, когда началась эвакуация кораблей из Крыма. Октябрьская революция разделила Россию на два непримиримых лагеря. Началась гражданская война, которая принесла России много страданий. Одним

из них явилась судьба Российского Императорского флота. В середине ноября 1920 года его корабли покинули Крымский полуостров и больше уже не вернулись, найдя своё последнее пристанище у берегов Северной Африки, в тунисской Бизерте.

И так случилось, что два корабля Балтийского флота крейсер 2 ранга «Алмаз» и тральщик «Китобой» разделили свои последние дни с участием Русской эскадры в Бизерте. А Бизертовская эпопея стала одной из самых достойных уважения страниц морской истории. Оторванные от дома, терпящие массу лишений, русские моряки смогли сохранить не только дух флота, но и его боевую организацию.

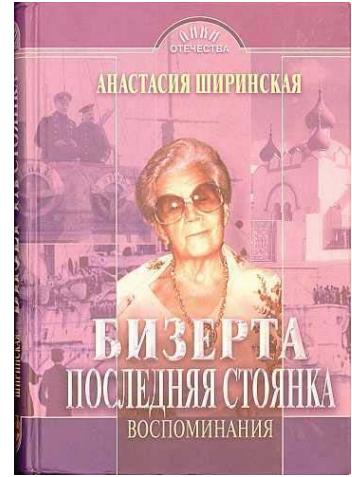
....Но обо всём по порядку. 10 ноября 1920 года вышел приказ по Черноморскому флоту об эвакуации из Крыма, которым и завершилось отступление Добровольческой армии. В течение трёх дней на 126 кораблей были погружены войска, семьи офицеров, часть гражданского населения крымских портов – Севастополя, Ялты, Феодосии и Керчи. В добровольное изгнание отправились 150 тысяч человек. Из всех судов лишь два не дошли до Турции: эскадренный миноносец «Живой», который затонул в черноморской пучине, и катер «Язон», шедший на буксире парохода «Эльпидифор». Ночью команда, насчитывавшая 10-15 человек, обрубила буксируемые тросы и вернулась домой.

21 ноября 1920 флот был реорганизован в Русскую эскадру, состоящую из четырех отрядов. Её командующим был назначен контр-адмирал Кедров. 1 декабря 1920 Совет Министров Франции согласился направить Русскую эскадру в город Бизерта в Тунисе. Как только Бизерта была определена французским правительством окончательной базой стоянки, корабли вышли в море. Эскадра не принадлежала ни одному из государств, находилась под покровительством Франции и шла под конвоем французских кораблей. Андреевские стяги реяли за кормой, но на гротмачтах подняли французские. Переход совершился в самое ненастное время года. Прибыв в Константинополь, большая часть гражданских беженцев и военных частей осталась в Турции, а затем переместилась в Грецию, Сербию и Болгарию. Начался один из самых драматических эпизодов истории русского флота — пребывание его на чужбине. Вопрос об отправке кораблей Русской эскадры и чинов флота и Морского ведомства в Бизерту – базу французского флота, расположенную на территории французского Тунисского протектората – решился положительно 2 декабря. При этом французское командование не скрывало того, что в Бизерте оно хотело бы видеть как можно меньше русских людей и кораблей, поскольку, как объясняли французы, Бизерта — необорудованный порт и разместить в нём значительное количество семей офицеров не представлялось возможным.

Для перехода в Бизерту Русская эскадра была разделена на три отряда. Несмотря на неприспособленность большинства личного состава эскадры к морской жизни, а также сравнительно большое количество женщин и детей среди пассажиров, заболеваний и несчастных случаев, вызванных условиями перехода, к счастью, не произошло. В конце декабря 1920 года корабли Русской эскадры начали прибывать в тунисский порт. 23 декабря первым в Бизертский порт вошёл пассажирский пароход «Великий князь Константин». На борту, кроме команды, было множество гражданских лиц, среди которых – историк Николай Кнорринг. Русская эскадра прибыла в Бизерту со своими корабельными церквями и морским духовенством. К середине февраля 1921 года в тунисский порт Бизерта прибыла вся эскадра – 33 корабля, включая два линкора «Генерал Алексеев» и «Георгий Победоносец», крейсер «Генерал Корнилов», вспомогательный крейсер «Алмаз», 10 эскадренных миноносцев, 3 подводные лодки и ещё 14 кораблей меньшего водоизмещения, а также корпус недостроенного танкера «Баку». На судах было около 5400 беженцев.

Вот как описывает первые дни своего пребывания Анастасия Манштейн-Ширинская, дочь морского офицера, командира миноносца «Жаркий»: «На землю эту мы вступили не сразу. Вначале был долгий карантин, французы боялись «красной чумы», они в каждом русском матросе видели большевика. Наши офицеры и матросы сдали своё оружие сразу же по прибытию в Бизерту, и теперь корабли на рейде охранялись тунисскими часовыми... Мы могли спускаться на берег сколько угодно. Но денег ни у кого не было, покупать мы ничего не могли, мы никого не знали....»

В Бизерту пришли русские подводные лодки последних проектов. Флагман эскадры – линкор «Генерал Алексеев» был одним из самых современных кораблей того времени, лёгкий крейсер «Ал-



маз» – один из первых авианесущих кораблей Российского флота с «летающей лодкой» на борту. Был также транспорт «Якут», пришедший в Крым из Владивостока перед самой эвакуацией. На нём в Бизерту эвакуировали кадетов и гардемаринов Морского корпуса. Однако больше всего в порт Бизерты пришло эскадренных миноносцев типа «Новик», это был самый современный класс кораблей. Миноносцы «Беспокойный», «Гневный», «Дерзкий», «Пылкий», «Поспешный» были первыми в русском флоте серийными турбинными эсминцами.

Для местных властей приход эскадры стал полной неожиданностью. Первоначально они имели инструкции о необходимости осуществления для русских кораблей карантина, срок окончания которого не устанавливался. Кораблям запретили не только сообщение с берегом, но и между собой, поскольку на «Генерале Алексееве» обнаружили больного тифом. Несколько случаев заболеваний, похожих по некоторым симптомам на тиф, произошли и на других судах.

Постепенно семейных чинов эскадры начали переводить в лагеря на берегу. Лагеря располагались в mestechkax Aйн-Драгам (в горах северо-восточной части Тунисского протектората), Табарка (на берегу моря, недалеко от Aйн-Дрангама), Монастир (приморский городок на юге), Сен-Жан, Эль-Эиш, Рара (последние три – в горах близ Бизерты). Морской корпус базировался в форте Джебель-Кебир. Часть семей офицеров эскадры разместили на старом линкоре «Георгий Победоносец», который играл роль своеобразной плавучей гостиницы.

Начиная с первых чисел февраля и до 10 марта все корабли поочерёдно прошли через дезинфекцию сернистым газом в порту Сиди-Абдалла, затем крупные вернулись на рейд Бизерты, а малые были поставлены в бухтах Понти и Караба, после чего командам разрешили съезд на берег. Предоставленной возможностью сразу воспользовались многие матросы. Это и неудивительно, поскольку для многих воинская служба тянулась уже не первый год, включая и нелёгкое время Гражданской войны.

Вообще период, начиная с середины марта и до начала мая 1921 года можно назвать наиболее тяжёлым для эскадры, поскольку её правовое положение в данный момент оказалось весьма неопределённым и целиком зависевшим от воли французского командования. Последнее, в свою очередь, не было полностью готово к приёму и размещению столь значительного количества людей и кораблей.

В целом с самых первых моментов правительство Франции рассматривало русские корабли фактически, как свою собственность, не собираясь ни возвращать их Советской России, ни участвовать в возможных боевых действиях против неё. Люди, находившиеся на кораблях, стали для французов настоящей обузой. Многие решения, связанные с судьбой Русской эскадры, принимавшиеся на высшем уровне (в Морском министерстве, министерстве финансов) просто не доводились до сведения её командования, и о них можно узнать только по материалам, опубликованным много десятков лет спустя. Впрочем, надо отметить, что морское начальство, непосредственно контактировавшее с русскими моряками, с пониманием относилось к их тяжёлому положению — невзирая на разного рода обстоятельства, русские и французские моряки были коллегами и союзниками по Великой войне.

Для решения вопросов, связанных с жизнью эскадры и получения денежных средств, её командающий вице-адмирал Кедров 31 декабря 1920 года отбыл в Париж. Временным командающим, как оказалось впоследствии — постоянным, он назначил старшего по чину — контр-адмирала Михаила Евгеньевича Беренса. Начальником его штаба стал контр-адмирал А.И. Тихменев, флагманским инженер-механиком — генерал-майор В.Г. Максименко.

Черноморцы начали свою жизнь фактически с нуля, несмотря на чины и звания. Французы забрали у них в счёт оплаты снабжения все ценности и личные счета. Но несмотря ни на что, жизнь на эскадре входила в свое мирное русло. На кораблях, как положено, поднимались флаг, гюйс, проводились учения, были организованы артиллерийские, штурманские курсы и курсы подводного плавания. К тому же, часть морских офицеров приняла решение создать в Бизерте Морской корпус, который в дальнейшем готовил младших офицеров и гардемаринов.

В состав Морского корпуса в Бизерте было набрано 235 гардемарин, 110 кадет, 60 офицеров и преподавателей, 40 человек команды и 50 членов семей. Начальником корпуса оставался вице-адмирал А.М. Герасимов, начальником строевой части стал капитан 1-го ранга М.А. Китицин. В его ведение входило непосредственное наблюдение за воспитанниками и организация жизни на форту. Преподавателями в корпусе являлись офицеры эскадры и лица из гражданских специалистов, которые начали работать ещё в Севастополе. Так как никаких учебников в их распоряжении не имелось, то каждый из преподавателей написал свой курс лекций. Впоследствии эти курсы удалось размно-

жить в корпусной типографии. С целью подготовки воспитанников к возможной будущей учёбе в иностранных вузах в программы и учебные планы вносились некоторые изменения.

Перед преподавателями и воспитателями Морского корпуса стояли очень непростые задачи по обучению подопечных. Ведь перед ними были молодые люди, которые прошли через ад гражданской войны, воевали, а значительная часть из них осталась сиротами. Офицерам и штатским преподавателям во главе с Герасимовым и Китицыным предстояло не только дать детям и юношам необходимые знания, но и адаптировать их к мирной жизни. И они с этой задачей справились.

Всего за четыре с половиной года Морской корпус выпустил 300 человек, многие из которых продолжили свое образование в различных высших школах Европы, а некоторые — и службу в иностранных флотах. Деятельность Морского корпуса в условиях постоянных требований французов о сокращении личного состава эскадры и тотальной нехватке самых необходимых вещей, от учебников до предметов обмундирования, является уникальным примером в истории русского военного образования.

В мае штаб эскадры объявил об открытии трёхмесячных «Курсов по механической части», поскольку не хватало квалифицированных механиков. Предполагалось не только теоретическая, но и практическая учеба непосредственно на кораблях эскадры. Заведующим обучением назначили инженер-механика капитана 2-го ранга И.И. Пайдаси. Офицерами и преподавателями стали почти все имевшиеся в наличии инженеры-механики и офицеры корпуса корабельных офицеров из бывших кондукторов. Курсы просуществовали почти до конца года и, хотя дали не очень большое число специалистов, определённую пользу эскадре они принесли.

10 июня при 3-м отряде судов были организованы курсы подводного плавания, которые возглавил капитан 2-го ранга М.В. Копьев. На них зачислили 20 человек, но просуществовали они до ноября месяца, когда из-за очередного сокращения французами численности личного состава эскадры их пришлось расформировать за месяц до окончания обучения. В итоге почти полный курс прошли 2 лейтенанта и 17 мичманов, которые получили временные свидетельства об окончании.

В июне 1921 года в Бизерте началось издание собственного журнала — «Морского сборника». Его редактором и издателем стал капитан 2-го ранга Монастырев, командир подводной лодки «Утка». Журнал задумывался, как преемник старейшего отечественного морского издания, основанного под таким же названием в 1848 году, хотя нужно отметить, что выпуск «Морского сборника» не прекращался и в Советской России. В нём публиковались, как статьи по различным вопросам жизни флота, так и многочисленные исторические материалы, многие из которых на сегодняшний момент являются поистине бесценными историческими источниками. Местом размещения редакции стала подводная лодка «Утка». Печатался же журнал в типографии Морского корпуса. Тираж его составлял несколько сотен экземпляров, зато регион распространения оказался весьма велик и включал в себя даже РСФСР. До октября 1923 года, когда издание журнала прекратилось, вышло 26 номеров.

Офицеры эскадры сумели также обеспечить высоким медицинским обслуживанием не только свою колонию, но и местное население. Помимо этого, черноморцы сумели сохранить высокий культурный уровень своей жизни: читали лекции на самые разные темы, ставили самодеятельные спектакли, создали хор, библиотеку.

Вскоре французские власти поняли, что Русская эскадра в Бизерте надолго и мощное вооруженное формирование им здесь было не нужно, поэтому они постановили её сократить.

26 сентября 1921 года морскому префекту Бизерты поступила телеграмма от Морского министерства в Париже с требованием сократить личный состав эскадры до минимума, а «излишек» списать в лагеря. В связи с этим решением командующий эскадрой вице-адмирал Кедров писал председателю Совещания российских послов в Париже: «.... Не говоря уже о тяжёлом положении Эскадры, остающейся с ничтожным числом сторожей, я в высшей степени обеспокоен судьбой этих отборных офицеров и матросов. В поисках насущного заработка они неминуемо рассеются по всему миру, потеряют всякую связь с Эскадрой и навсегда будут потеряны для Русского Флота».

Списание на берег влекло за собой нехватку жилья. Проблема эта вскоре проявилась со всей остротой. Тогда в плавучее общежитие быстро переоборудовали бывший броненосец «Георгий Победоносец», где поселили семейных моряков. Остальных разместили в лагерях, оборудованных под Бизертой и с самого начала предназначенных для гражданских беженцев.

Остававшиеся на кораблях моряки продолжали нести свою, теперь вдвое нелёгкую службу. Надо было содержать в порядке вооружение, механизмы, машины. Зачастую это приходилось делать

офицерам, ибо матросов не хватало. Надлежало ещё проводить учения по боевой подготовке и осуществлять текущий и доковый ремонт.

К 1 ноября 1923 года на эскадре оставалось 468 человек: 72 офицера, 138 унтер-офицеров и матросов, 70 человек преподавательского состава, включая семьи, 80 кадетов — воспитанников Сиротского дома и 6 матросов при нём, 93 человека из числа семей русских беженцев, живших на «Георгии Победоносце», 9 человек в Морском госпитале.

Однако уже в начале следующего, 1924 года стало ясно, что, скорее всего, Франция признает правительство большевиков, о чём командование эскадрой неоднократно предупреждал бывший морской агент России в Париже В.И. Дмитриев. Вскоре большинству русских моряков стало очевидно, что долго эскадре не продержаться. Всё большее число из них стремилось найти себе работу на берегу.

Не довольствуясь сокращением личного состава и упразднением гардемаринских рот, власти взялись и за корабли, а начали французы с малых судов. Чтобы восполнить недавние потери своего флота в мировой войне, они ещё в июле 1921 года увезли из Бизерты самый современный корабль эскадры — транспорт-мастерскую «Кронштадт», дав ему новое название «Вулкан». Во время Первой мировой войны он конкурировал в ремонте кораблей с севастопольским портом. Здесь, в Бизерте, он давал работу сотням квалифицированных матросов. Ледокол «Илья Муромец» стал французским минным заградителем «Поллукс». Морское министерство приобрело и недостроенный танкер «Баку».

28 октября 1924 года Франция признала законность существования советского правительства и установила с ним дипломатические отношения. После этого пребывание в Бизерте Русской эскадры под Андреевским флагом стало невозможно юридически.

Офицеры это прекрасно понимали. Командующий Русской эскадрой Михаил Евгеньевич Беренс был оповещен с 1921 года о том, что признание Францией Советского Союза будет иметь последствием возвращение эскадры правительству СССР. В 1924 году становилось всё более и более ясно, что это событие не заставит себя долго ждать. 27 июня председатель Совета министров Франции Эдуар Эррио писал президенту Франции в Тунисе, что «правительство Республики не может отказать Советскому правительству вернуть ему военный русский флот, пребывающий в Бизерте в течение четырёх лет».

Адмирал Эксельманс, морской префект в Бизерте, получив телеграмму, предписывающую ему приступить к ликвидации эскадры, собрал на миноносце «Дерзкий» русских офицеров и гардемарин, чтобы лично пережить с ними тяжёлую новость.

Необычайно трогательно это историческое событие описано в журнале «Кадетская перекличка» в №15 за 1976 год в Нью Йорке. «Стало ясно, что приходит конец существования эскадры. 15/28 октября 1924 года утром, вице-адмирал Эксельманс, сообщил контр-адмиралу Беренсу, что просит всех офицеров нашей эскадры к 15 часам собраться на нашем флагманском корабле для важного сообщения. К указанному времени все офицеры были на эскадренном миноносце «Дерзкий». Морской префект Бизерты, объявил о признании Францией С.С.С.Р., выразил свое соболезнование и развил свою точку зрения о том, как должны в данном случае поступить русские морские офицеры.

Адмирал Эксельманс сообщил о совершившимся факте, он был бледен, видно было, что он очень волновался и вместе с нами переживал наступивший момент. Перед собранием всех офицеров он произнёс речь, полную симпатий к старой России, в которой, со слезами на глазах, объявил о необходимости покинуть корабли.

«Вам, офицерам без страха и упрека, — сказал он, — будет сделано всё, чтобы смягчить тяжёлую минуту, и надеюсь, что мне не придётся отдавать приказ о спуске Андреевского флага!» Затем, очевидно вспоминая, что ещё недавно, по окончании 1-ой мировой войны, германцы приведя свой флот для передачи его англичанам, сами потопили его на глазах у англичан, адмирал Эксельманс снова обратился к нашим офицерам и сказал: «Не правда ли вы даёте мне честное слово, вы не потопите ваших кораблей?» Но наше офицерство стояло как вкопанное, сохраняя молчание. Тогда Адмирал Эксельманс повторив свой вопрос, подошел к ближе всего к нему стоящему офицеру и, протянув ему руку, как бы прощаясь: «Не правда ли Вы обещаете?» .

На другой день- 16/29 октября 1924 года в 17час.25 минут флаги на русских кораблях были спущены по сигналу русского адмирала с церемонией установленной уставом Флота для спуска флага по окончании компании... Раздалась команда: «На флаг и Гюйс смирно!» и через минуту — «Флаг и Гюйс спустить!» и видно было, как на всех кораблях флаги стали очень медленно спускаться. На «Генерале Алексееве» горнист стал играть сигнал «Спуск флага...», но нервная спазма свела муску-

лы горла и он не был в состоянии его докончитьФлаг спустили до вышины человеческого роста, чтобы все присутствующие, подходившие по старшинству, могли его поцеловать. Так был спущен исторический Андреевский флаг, данный Русскому флоту императором Великим в 1703 году после занятия русскими силами устьев Невы».

Андреевский флаг Черноморской эскадры долгое время находился в Австралии на хранении в эмигрантской Кают-компании русских морских офицеров. В 1975 году капитан М.И. Максимов, оставшийся последним из членов Кают-компании, передал флаг на хранение Михаилу Протопопову, священнику и сыну офицера Российской Императорской армии. В последний раз флаг выносился на публику в 1985 году в Мельбурне во время похорон офицера Черноморского флота.

В 2014 году при содействии Уполномоченного РВИО по делам казачества в США Валерия Анненко стяг был передан Российскому военно-историческому обществу и отреставрирован в государственном научно-исследовательском институте реставрации. 15 августа 2014 года, в ходе встречи Президента России с деятелями культуры в Ялте, председатель Российского военно-исторического общества, Министр культуры РФ Владимир Мединский передал Владимиру Путину отреставрированный Андреевский флаг с последнего корабля Русского Императорского флота.

Морской префект Бизерты вице – адмирал Эксельманс очень сочувственно относился к русским морякам и, возможно, в душе не был согласен с решением своего правительства. Однако, занимая официальную должность, он не мог уклониться от выполнения приказа. Когда стало ясно, что для осмотра кораблей в Бизерту прибудет советская комиссия, Эксельманс в неофициальном порядке обратился к Морскому министру Франции с просьбой об отчислении его от должности морского префекта. Его просьбу удовлетворили, и вскоре он отправился в отпуск «по состоянию здоровья». Советских специалистов принимал вновь назначенный префект — контр-адмирал К. Клеман.

Прошло около недели со дня спуска флага и опальный адмирал, сдавший свои обязанности, покидал Бизерту. Не крейсер был ему предоставлен для возвращения во Францию, как полагается адмиралу, занимавшему такой высокий пост, он уезжал на небольшом пассажирском пароходике, регулярно совершающем рейсы между Бизертой и Марселеем, уезжал в штатском, как обыкновенный обыватель. Никаких почестей со стороны французских властей оказано не было, но зато вся русская колония Бизерты была на пристани. Все пришли проводить адмирала, пожертвовавшего своею карьерой ради русского дела.

Он был уже на корабле, когда среди провожавших увидел адмирала Беренса, тоже в штатском. Эксельманс тотчас же спустился по трапу на пристань и оба адмирала крепко пожали друг другу руки. Михаил Андреевич протянул адмиралу Эксельмансу связку ленточек, которые матросы носят на бескозырке с названием своего корабля. В этой связке были ленточки всех кораблей, некогда входивших в состав Русской эскадры, которой командовал адмирал Беренс. Протягивая эту связку Эксельмансу, он сказал: «Вот это всё, что у меня осталось от моей эскадры». Оба адмирала обнялись и расцеловались....»

В конце 1924 года. из Парижа в Бизерту прибыла техническая комиссия из Москвы. В её состав входили брат адмирала М.А. Беренса Евгений Андреевич — военно-морской атташе в Англии и Франции, капитан 1-го ранга Императорского флота, а также выдающийся русский кораблестроитель А.Н. Крылов, инженеры А.А. Иконников, П.Ю. Орас.

Члены комиссии в Бизерте с чинами Русской эскадры контактов никаких не имели, да и французы старались оградить их от таковых. Более того, командующий эскадрой адмирал Беренс на всё время пребывания комиссии в Бизерте с 28 декабря 1924 года по 6 января 1925 года покинул город, не желая компрометировать родного брата, которому предстояло возвращаться в страну.

На период осмотра кораблей советскими экспертами Михаил Андреевич уехал из Бизерты в столицу. Братья, которые не виделись столько лет, так и не встретились! Почему? Разгадку нашли потом во французских архивах: французы взяли с членов советской комиссии подпись, что у них не будет никаких контактов ни с русскими офицерами, ни с тунисцами!

Комиссия ни до чего не договорилась с французами. Флот, покровителем которого в своё время объявила себя Франция, стал предметом торга. Франция соглашалась передать военные корабли только в том случае, если Советский Союз признает дореволюционные долги России Франции....

Комиссия уехала из Бизерты ни с чем. Переговоры длились годами, русские корабли так и стояли в озере и в арсенале Ферривиль. Все матросы и офицеры вынуждены были их покинуть. После спуска Андреевского флага это уже не была территория России.

Необходимо сказать несколько слов о том, как сложилась судьба кораблей эскадры после её ликвидации. Советское правительство очень надеялось увеличить мощь своих морских сил за счёт Русской эскадры. Требования вернуть корабли большевики начали выдвигать с августа 1921 года, однако в тот момент юридического обоснования у подобных претензий не имелось.

Члены комиссии составили перечень кораблей, намечавшихся для возвращения в СССР: линкор «Генерал Алексеев», крейсер «Генерал Корнилов», 6 эсминцев типа «Новик» и 4 подводные лодки. Остальные корабли и суда, находившиеся в ветхом состоянии, решили продать на слом. Однако идея передачи кораблей советской стороне не встретила поддержки французского Сената и общественности, усматривавших в этом факте «угрозу французским колониальным владениям от общих замыслов Советского правительства».

И Москва так и не дождалась передачи обещанных кораблей. В Западной Европе поднялась волна протестов против выполнения франко-советской договоренности до части передачи эскадры. Большинство государств опасалось, что это приведет к чрезмерной активизации советской внешней политики. Особенно были встревожены правительства причерноморских и прибалтийских стран. С ними соглашалась и Англия.

Корабли эскадры остались в Бизерте, но их судьба была незавидной. Лишённые необходимого повседневного ухода и с годами капитального ремонта, суда, несмотря на попытки консервации механизмов, ветшали, утрачивали мореходные и боевые качества. Одни из них французы успели продать тем или иным странам. Другие были обречены на демонтаж, продажу на металлолом. В обоих случаях экипажи снимали корабельные орудия, отсоединяли замки к ним, а затем сбрасывали те и другие в море.

По сути, большинство русских кораблей было оставлено на произвол судьбы. По два, по три, по четыре в год их продавали на металлолом. Вслед за этим корабли были проданы на слом. Началась агония русской эскадры, всё ещё стоявшей на рейде. Агония эта длилась 11 с лишним лет...

И здесь особо стоит упомянуть о судьбе двух кораблей Балтийского флота «Алмазе» и «Китобое». В исторической летописи Российского флота крейсер «Алмаз» занимает особое место. Корабль оказался участником не только памятных морских походов, но и знаменитых сражений, стал свидетелем трагических событий в русской истории. Он числился в списках посыльным судном, крейсером II ранга и яхтой, минным заградителем и авиатранспортом, вспомогательным крейсером... Побывал в составе Балтийского флота и Тихоокеанской эскадры, служил на Чёрном море и закончил свою жизнь на Средиземном. В роскошных апартаментах корабля бывали и царь, и великие князья, там же заседал революционный трибунал... «Алмаз» называли «ножной “Авророй”», но его имя выбито и на мраморной доске в память погибшей на чужбине Бизертовской эскадры... «Алмаз» 14 ноября 1920 года в составе Русской эскадры ушёл в Бизерту под флагом контр-адмирала Остелецкого, а 29 декабря 1920 года был интернирован там французскими властями. После установления дипломатических отношений между Францией и Советской Россией, 29 октября 1924 года корабль был признан собственностью СССР и продан «Рудметаллторгом» на слом французской фирме. В 1934 году разобран на металл.

«Китобой» — тральщик Российского императорского, Рабоче-крестьянского и Белого флотов. Спущен на воду в 1907 году с Санкт-Петербургских верфей. Маленький «Китобой», попавший в отряд сторожевых судов, пережил и отобразил своей службой всю трагическую историю русского флота начала XX века — Первую мировую войну, развал самодержавия, смену множества властей, Гражданскую войну. Испытал на себе грабёж «дженетльменов»-союзников и стойкость своего экипажа. За свою короткую 16-летнюю жизнь побывал под флагом пяти иностранных держав, но остался верен своему российскому Андреевскому флагу.

В одних источниках «Китобой» называют тральщиком, в других — посыльным судном, но то, что на нём было два морских орудия, и он носил военно-морской Андреевский флаг, делало его полноценным военным кораблём.

Корабль, обогнув всю Европу, добрался до Севастополя только 15 ноября 1920 г., в разгар эвакуации Белой армии из Крыма, в чём и принял непосредственное участие. В 1923 году «Китобой» был реквизирован французским правительством в счёт покрытия расходов по содержанию эскадры. В 1926 году бывший русский корабль был продан в Италию и получил новое название — «Итало». На 1939 год это судно было зарегистрировано в генуэзской судовладельческой компании. За месяц до вступления Италии во Вторую мировую войну «Итало» был реквизирован военно-морским флотом и стал име-

новаться «G79». Судно занималось дноуглубительными работами в Генуэзском заливе. 10 сентября 1943 года, опасаясь захвата корабля немецкими войсками, команда «G79» затопила его в порту Генуи.

Несмотря на то, что Русская эскадра перестала существовать, её судьба болью отзывалась в сердцах русских эмигрантов, причём не только моряков. Память русского флота решили увековечить, построив в Бизерте православный храм, в котором были бы установлены памятные доски с начертанными на них названиями кораблей. Была образована специальная комиссия под председательством контр-адмирала С.Н. Ворожейкина, занимавшаяся организационными вопросами и прежде всего сбором пожертвований. Идею активно поддержали эмигрантские военные журналы — на страницах пражского «Морского журнала» и брюссельского «Часового» постоянно печатались обращения с призывом присыпать пожертвования на строительство храма. Деньги поступали со всех уголков мира.

В период Второй мировой войны он сильно пострадал в результате авианалётов на Бизерту. В 1949 году под руководством игумена Феодосия, организовавшего сбор средств, его восстановили. А год спустя в храме установили мраморную доску, на которой были высечены названия всех кораблей, пришедших в Бизерту в 1920–1921 годы. Французское правительство выделило на ремонт 975 тысяч франков, остальные суммы, около полутора миллионов франков, были собраны среди верующих. Этот храм существует и по сей день, олицетворяя собой духовную связь между русскими эмигрантами и Россией.

Часть чинов эскадры и членов их семей осталась жить в Тунисском протекторате. До Второй мировой войны в Тунисе существовала кают-компания офицеров русского флота под председательством контр-адмирала М.А. Беренса. Моряки входили в отдел Общества русских офицеров — участников войны, возглавлявшийся капитаном 2-го ранга А.П. Кублицким. Но постепенно число русских людей редело: кто-то уезжал из Северной Африки, кто-то уходил в мир иной. Много русских, имевших французское гражданство, покинуло Бизерту после обретения независимости Тунисом в 1956 году.

До 2009 года в Бизерте жила одна из представителей русской эмиграции Анастасия Манштейн-Ширинская, дочь старшего лейтенанта Александра Манштейна, командовавшего эсминцем «Жаркий», входившего в состав Русской эскадры. Именно благодаря этой женщине удалось сохранить и увековечить память о русских моряках не только в Бизерте, но и в России.

Пять лет маленькая Анастасия с родителями, как и другие семьи русских, жила на корабле «Георгий Победоносец». На кораблях была и школа, и ремонтные мастерские. Корабли в бухте стояли плотно, прижавшись бортами, а между палубами были переброшены мостики. Моряки говорили, что это военно-морская Венеция или последняя стоянка тех, кто остался верен своему императору. И каждое утро на палубе поднимался Андреевский стяг.

Русская диаспора в Тунисе жила сплочённо. Позже семья Манштейн перебралась на берег и проживала в Бизерте по улице Пьера Кюри, 4. Родителям Анастасии приходилось нелегко. Отец работал на разных низкооплачиваемых работах, мать была домработницей. В 1929 году Настя окончила среднюю школу Лякор и была принята в предпоследний класс колледжа «Стефан Пишон», благодаря хорошим результатам экзаменов. С этого времени она начала давать частные уроки. Дальнейшее образование она получила в Германии и возвратилась в Тунис в 1934 году. А год спустя вышла замуж за прямого потомка крымско-татарского рода Ширинских и родила троих детей. Сын Сергей долгое время жил с матерью в Тунисе, скончался 4 мая 2013 года, а дочери Татьяна и Тамара переехали во Францию, так как именно Анастасия Александровна настояла на том, чтобы они уехали из Туниса и стали физиками.

Сама Анастасия Александровна параллельно преподаванию занималась общественной деятельностью. Каждый день у неё был расписан по часам. Она присматривала за христианским кладбищем в Бизерте, где похоронены русские моряки, в том числе и её отец. Могилы моряков были разрушены, разграблены. Найти следы многих русских захоронений удалось только благодаря её стараниям. Анастасии Манштейн вела обширную переписку с родственниками моряков — писали их дети, внуки, правнуки, племянники.

В 1989 г. в газете «Советская культура» появилась статья С.В. Жданова под названием «Сквозь пелену времен». В ней автор на основе бесед с Анастасией Александровной впервые попытался рассказать правду о Русской эскадре. После этого стали появляться новые статьи и телепередачи. На место последней стоянки русского флота стали приезжать журналисты, воинские почести могилам моряков отдавали экипажи заходивших в Бизерту кораблей.

И только 17 июля 1997 года в Посольстве России в Тунисе Анастасии Александровне был торжественно вручен российский паспорт с изображением двуглавого орла. Закончилась 70-летняя эпопея:

все эти годы она жила с Нансеновским паспортом – паспортом беженца, выдаваемого в Европе в 20–30-х годы, в котором была надпись: «Данный паспорт выдан для всех стран, кроме России». 21 декабря 2009 года Анастасия Александровна Ширинская-Манштейн скончалась в своём доме в Бизерте. Ушла из жизни последний свидетель трагических событий Гражданской войны в Крыму, свидетель судеб многих моряков и офицеров Русской Эскадры. Похоронена она была на христианском кладбище в Бизерте, рядом с могилой отца. На одном из венков на кладбище было написано «От русских моряков».

За многолетнюю подвижническую деятельность русская православная церковь наградила Анастасию Александровну орденом Сергея Радонежского. Она единственная женщина, которую Санкт-Петербургское морское Собрание удостоила ордена «За заслуги». В апреле 2003 года Указом президента Российской Федерации Анастасия Ширинская-Манштейн награждена орденом Дружбы. В апреле 2009 года вышел полнометражный документальный фильм «Анастасия», который рассказал о жизни легенды Русской эскадры и получил кинопремию «Ника» Российской киноакадемии.

«Нелегко истребить память народа. Придёт время, когда тысячи русских людей станут искать следы народной истории на тунисской земле. Усилия наших отцов по их сохранению не были тщетны», – эти слова Манштейн-Ширинская написала в 1999 году, готовя к печати первое издание своих воспоминаний на русском языке.

Вот так со смертью Анастасии Александровны закончилась, возможно, одна из самых скорбных, но и гордых страниц истории Русского флота. В течение четырех лет оторванная от России эскадра существовала на чужой земле. За это время её командованию удалось не только спасти тысячи людей, дав им приют и «твёрдую почву» под ногами для дальнейшей эмигрантской жизни, но и подготовить новую смену моряков — питомцев Морского корпуса. Правда, им не удалось послужить под Андреевским флагом, но воспитание в традициях Русского флота в дальнейшем оказалось влияние на всю их жизнь.

...Осенью 2001 года в Бизерту пришёл ракетный крейсер «Москва». На нём доставили мраморную плиту для могилы последнего командующего Русской эскадры контр-адмирала Михаила Беренса. Когда эскадра перестала существовать, он уехал в Тунис, устроился на работу в местную сельскохозяйственную дирекцию. До последних дней жизни активно участвовал в делах местного отдела Военно-морского союза, пользовался авторитетом у французских властей. Тем не менее, в начале 30-х годов Михаил Андреевич был уволен, отказавшись принять французское гражданство в соответствии с законом о государственных служащих. До самой смерти он перебивался случайными заработками. Герой Порт-Артура и Ирбена изготавлял деревянные игрушки и женские кожаные сумочки. Скончался Михаил Андреевич 20 января 1943 года. Немного друзей пришло проводить русского адмирала в его последний путь – на севере Африки шли боевые действия, Бизерта и Тунис подвергались налётам авиации, транспорт практически не работал.

...С годами в запустение пришли русские кладбища. Увы, но могила Михаила Андреевича Беренса была утеряна. Однако благодаря подвижничеству хранительницы традиций и истории русской колонии в Тунисе Анастасии Александровны, а также инициативе в то время президента фонда «Москва–Севастополь» адмирала Игоря Касатонова и при поддержке командующего Черноморским флотом России адмирала Владимира Комоедова, безымянная могила была отыскана, а останки М.А. Беренса достойно преданы земле. Его память была увековечена в сентябре 2001 года в Тунисе во время визита ГРКР «Москва» под флагом начальника штаба Черноморского флота вице-адмирала Александра Татаринова.

Мемориальную плиту, изготовленную в России, положили на столичном кладбище Боржель. Под звуки Гимна Российской Федерации, при Андреевских флагах, с соблюдением воинских почестей на кладбище был открыт памятник русскому адмиралу. Потом мимо него, под марш «Прощание славянки» прошёл почетный караул в белых форменках, белых тужурках при золотых погонах. Над моряками разевался Андреевский флаг. Всё было так, как и должно было быть полвека назад.

P.S Может быть, удивительно, а может, наоборот, закономерно: должное воздано и старшему брату командующего Русской эскадры. Могила Евгения Андреевича Беренса, находящаяся на Новодевичьем кладбище рядом с памятником Н. Г. Кузнецовой и В. М. Альтфатеру, пребывала в неудовлетворительном состоянии. Адмирал И.В. Касатонов лично взялся за возвращение памяти – на могиле Евгения Беренса появился достойный монумент. Примечательно и символично: обе плиты на местах упокоения братьев – и в Москве, и в Тунисе – сделал черноморец, севастопольский скульптор Станислав Александрович Чиж.