

Делать это приходится весьма ограниченными средствами, которые продиктованы канонами жанра. Успехом следует признать случай, когда энциклопедия обладает продуманной композицией и художественным оформлением. Эти достоинства вполне могут быть отнесены к энциклопедическому словарю “Первая мировая война”, удачно совместившему в себе информативность и объективность универ-

сального справочного издания и научного произведения, проникнутого особым пафосом, отвечающим значению и масштабам великой мировой трагедии, которая спустя 100 лет служит назиданием современному миру.

*И.Н. Гребенкин,*

доктор исторических наук, профессор  
Рязанского государственного университета

### **В.С. Христофоров, А.П. Черепков. СЕКРЕТЫ РОССИЙСКОГО ФЛОТА. Из архивов ФСБ. М.: изд-во “Вече”, 2014, 448 с.**

В московском издательстве “Вече” в серии “Военные тайны XX в.” издана книга начальника Управления регистрации и архивных фондов Федеральной службы безопасности (ФСБ) России, доктора юридических наук, профессора В.С. Христофорова и его соавтора – заместителя начальника Центрального архива (ЦА) ФСБ А.П. Черепкова “Секреты Российского флота”.

На основе уникальных документов из архивов ФСБ России в книге рассказывается о таинственных событиях в истории Российского флота 1916–1945 гг. Работа состоит из двух разделов; первый охватывает 1916–1940 гг., второй – годы Великой Отечественной войны. Читатель узнает подробности о гибели линкора “Императрица Мария” в 1916 г., о кронштадтских событиях 1921 г., о противостоянии советской и немецкой морских разведок накануне и в годы Великой Отечественной войны и об участии морской пехоты в знаменитых операциях Великой Отечественной.

Исследование В.С. Христофорова и А.П. Черепкова содержит ценную информацию, которая ранее была недоступна историкам: источники, составляющие ее основу, хранились в архивах ФСБ под грифами “секретно”, “совершенно секретно”, “хранить вечно”. Приводимые авторами документы органов госбезопасности – оперативные донесения, служебная переписка, протоколы допросов, докладные записки – позволяют не только по новому взглянуть на описываемые события, но и изменить устоявшуюся в литературе точку зрения на них.

Так, например, выясняется, что следствие по делу арестованных в Николаеве и обвиненных в гибели “Императрицы Марии” немецких агентов Вермана и Сгибнева было закончено в 1934 г. Вызывает недоумение легкость понесенного ими наказания. Первый был выдворен за пределы СССР в марте 1934 г., второй – приговорен к 3 годам лагерей. В 1989 г.

оба агента были реабилитированы как жертвы политических репрессий (с. 18). Линкор, вернее, то, что от него осталось, был поднят на поверхность 8 мая 1918 г. В 1941–1942 гг. пушки “Императрицы Марии” установили под Севастополем на 30-й батарее береговой обороны; они нанесли большой урон наступающим немецким войскам. Только 25 июня 1942 г., штурмуя 30-ю батарею, враг потерял убитыми и ранеными до тысячи человек (с. 19).

Говоря о событиях весны 1921 г. в городе и крепости Кронштадт, авторы подчеркивают, что определение этих событий как “восстание” (массовое вооруженное выступление) или как “мятеж” (стихийное восстание) не дают точного представления об их сущности. Как показал приводимый авторами анализ архивных документов, “матросы, солдаты, рабочие и местные жители Кронштадта не намеревались брать в руки оружие для борьбы с существовавшей властью” (с. 54). Кронштадтцы предлагали провести перевыборы Советов и хотели таким образом прекратить доминирование власти большевиков. Лишь после того как части Красной Армии под командованием М.Н. Тухачевского начали наступление на Кронштадт, было решено организовать оборону города и крепости. Не случайно в названии указа Президента России Б.Н. Ельцина от 10 января 1994 г. не упоминается ни о восстании, ни о мятеже в Кронштадте, а лишь “о событиях в г. Кронштадт весной 1921 года”. Обвинения матросам, солдатам и рабочим Кронштадта в участии в вооруженном мятеже признаны незаконными и противоречащими основным гражданским правам. “Таким образом, события в Кронштадте в 1921 г. представляли собой стихийное антибольшевистское выступление гарнизона Кронштадта, части сил Балтийского флота и рабочих города, которое после угрозы его подавления с применением

вооруженных сил переросло в вооруженное противостояние” (с. 55).

В.С. Христофоров и А.П. Черепков раскрывают еще одну малоизвестную страницу истории российского флота: деятельность Экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН). Эта структура в 1923–1931 гг. существовала при Особом отделе ГПУ СССР; возглавлял ее помощник начальника Особого отдела ГПУ Л.Н. Майер. На первом этапе ЭПРОН предназначался для обследования и подъема английского судна “Черный принц”, который перевозил груз золота и затонул в Крымскую войну. В дальнейшем задачи ЭПРОН были значительно расширены: в деятельность экспедиции входил не только подъем судов, техники и оборудования, но и подготовка квалифицированных водолазов, постановка минных и сетевых заграждений и выполнение других военных задач. За неполные 10 лет существования Экспедицией было поднято 110 судов, из которых 76 восстановлено. Стоимость этих плавсредств превышала 50 млн руб. (с. 66).

Авторы приводят документы о судьбах русского флота, истории русской эскадры в Бизерте, событиям вокруг судов Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ). После окончания Гражданской войны и постепенного признания СССР основными европейскими государствами Советское правительство предпринимало неоднократные попытки вернуть под свой флаг суда, находившиеся за границей. Это было жизненно необходимо, так как за период Гражданской войны 1917–1922 гг. отечественный торговый флот понес громадные потери – погибло 60 судов, а 326 (около 40% тоннажа) были уведены за границу. Документы об этом были до последнего времени засекречены: большинство моряков-участников тех событий были репрессированы в 1930-е годы.

Глава книги, рассказывающая об экспедиции “Челюскина”, имеет подзаголовок: “авантюра или оправданный риск”? О неудачном переходе в 1933–1934 г. парохода “Челюскин” по Северному морскому пути из Мурманска во Владивосток в советские времена было написано много. Однако акцент в этих публикациях был смещен с сторону описания спасения “челюскинцев”. Авторы, не умаляя героизма попавших в ледовый плен людей и их спасателей-летчиков, на основе архивных материалов пытаются проанализировать причины трагедии экспедиции, которую возглавлял начальник Главсевморпути О.Ю. Шмидт.

Уже накануне экспедиции стало ясно, что затея Шмидта “не лишена некоторой доли авантюризма” (с. 161). “Челюскин” был пред-

назначен для плавания по открытой воде по маршруту Владивосток – устье Лены, причем только в период навигации. К самостоятельному плаванию во льдах судно готово не было. Это документально подтверждает акт специального освидетельствования, произведенного Регистром СССР накануне выхода “Челюскина” в море: “болты не выдержат давления льда в 15 килограммов на квадратный сантиметр” (с. 161). Все дальнейшие события лишь подтвердили опасения специалистов. Тем не менее Шмидт пренебрег заключением экспертов Регистра. В результате его безответственного отношения более 100 человек подверглись смертельной опасности. Вероятно, как утверждают В.С. Христофоров и А.П. Черепков, Шмидт, опьяненный успешным переходом “Сибирякова”, поверил в свою счастливую звезду и рассчитывал, что и на этот раз “пронесет”. Однако Арктика сурово карает за легкомыслие (с. 162).

Особый интерес вызывает глава «База “Норд”. Что делали немецкие суда в северных портах СССР в 1939–1941 гг.» В российской и зарубежной литературе упоминается секретная немецкая военно-морская база “Норд”, якобы находившаяся в ноябре 1939 – сентябре 1940 г. на советской территории в бухте Западная Лица в районе Мурманска. Эти данные никогда официально не были подтверждены в СССР и постсоветской России. В.С. Христофоров и А.П. Черепков на основе изучения документов ЦА ФСБ России и УФСБ по Мурманской области приходят к выводу, что “в сентябре – октябре 1939 г. в Мурманске было сосредоточено большое количество немецких торговых судов, пришедших в этот северный порт (“порт-убежище”) по указанию немецких властей с целью укрыться от возможных действий английских боевых кораблей и подводных лодок... В губе Западная Лица отставалось несколько немецких судов... Эти суда находились в Западной Лице с разрешения Наркомата военно-морского флота СССР. Нахождение немецких судов в Мурманске и Западной Лице использовалось помощником военно-морского атташе посольства Германии Э.П. Ауэрбахом... для сбора разведывательной информации в зоне главной базы Северного флота – Полярного” (с. 189). Однако, по мнению авторов, германской секретной военно-морской базы не было: «база германского ВМФ “Норд”, существование которой не подтверждалось до настоящего времени ни одним документальным источником, не более, чем миф» (с. 190).

Среди секретов советского флота времен Великой Отечественной войны особый интерес историков вызовет публикация архивных документов, касающихся трагического Таллинского перехода 28–30 августа 1941 г., во

время которого наш флот на Балтике понес самые большие потери за всю войну (с. 223–257). В Таллинском переходе враг потопил почти со всем личным составом 5 эсминцев, 2 сторожевика, 1 подлодку, 10–12 транспортов. Погибло до 15 тыс. человек (с. 240)<sup>1</sup>. Это была катастрофа, сравнимая с Цусимой 1905 г.: “такой ужасной и позорной катастрофы русский флот не знал за всю свою историю” (с. 240).

Авторы рассказывают о полярных конвоях, в частности о трагической судьбе конвоя “PQ-17”, о героической обороне Севастополя, о боях за Новороссийск. Впервые приводятся документы военной контрразведки о действиях частей морской пехоты в 1941–1942 гг., а также добытый советской разведкой у англичан документ о действиях в 1943 г. кораблей Северного флота.

---

<sup>1</sup> Главком ВМФ адмирал флота Советского Союза Н.Г. Кузнецов приводит такие цифры: «Из 195 кораблей, транспортных и вспомогательных судов 53 погибли на переходе... Из 17 с лишним тысяч человек, находившихся на тонущих судах или уже в воде, более 12 тысяч человек удалось спасти и доставить в Кронштадт». – *Кузнецов Н.Г.* Накануне. Курсом к победе. М., 1991, с. 367, 368.

В книге опубликована документальная хроника уничтожения в 1944 г. на Балтике немецкой подводной лодки “U-250” и протоколы допроса ее командира капитан-лейтенанта В.-К. Шмидта, который сообщил данные о состоянии, численности, технике и вооружении подводного флота Германии (с. 406–432). На борту поднятой с глубины 27 метров “U-250” были обнаружены секретные документы и шифровальная машина “Энигма”. Советские и британские специалисты получили возможность изучить находившиеся на борту подлодки новейшие немецкие секретные торпеды “Т-5”, оборудованные системой акустического самонаведения.

Книга “Секреты Российского флота” – важный шаг на пути к изучению новейшей истории, и не только военно-морской, по реальным фактам и документам. Разумеется, при таком прочтении событий в них окажется гораздо меньше пафоса и победных реляций, но значительно больше правды истории, знать которую необходимо не только специалистам-историкам, но политикам, военным, всем людям, интересующимся прошлым нашей Родины.

*Б.Л. Хавкин,*  
кандидат исторических наук,  
профессор Академии военных наук РФ

## **Г.С. Остапенко. БРИТАНСКАЯ МОНАРХИЯ ОТ КОРОЛЕВЫ ВИКТОРИИ ДО НАСЛЕДНИКОВ ЕЛИЗАВЕТЫ II: КОНЦЕПЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ И ЛИЧНОСТЬ СУВЕРЕНА. М.: изд-во АРГАМАК-МЕДИА, 2014, 378 с.**

В работе доктора исторических наук, ведущего научного сотрудника Института всеобщей истории РАН Г.С. Остапенко предпринята попытка объяснить удивительный феномен выживаемости британской монархии на фоне эрозии данного института власти в других европейских странах. Автор сосредотачивает основное внимание на концепции монархического правления, сформированной в период правления королевы Виктории, во многом определившей основы современного института монархии и обстоятельно прослеживает, какую модификацию эта концепция получила при потомках королевы. Хронологически монография охватывает период со времен правления королевы Виктории (начиная с 1837 г.) вплоть до сегодняшних дней, отмеченных началом передачи королевских прерогатив нынешней королевой Елизаветой II ее старшему сыну принцу Чарльзу (2014 г.) Хотелось бы отметить, что в заявленном аспекте и на

протяжении столь широкого хронологического периода проблема британской монархии в российской научной литературе не ставилась.

Характеристика личности и особенностей правления королевы Виктории, давшей свое имя целой эпохе, занимает одно из центральных мест в рецензируемой работе. Автор обоснованно выделяет несколько этапов ее нахождения на троне. В первый период, от обретения короны до свадьбы с немецким принцем Альбертом (1841 г.), королева главным образом вникала в обязанности конституционного монарха и скорее играла роль “послушной ученицы”. Второй (1841–1861 гг.) – явился во многом классическим примером дуалистической монархии, когда страной фактически правили два монарха – королева и ее супруг. Г.С. Остапенко, в частности, обращает внимание на компетентность и трудолюбие принца Альберта, проявленные в эти годы. Третий период начинается со смер-