



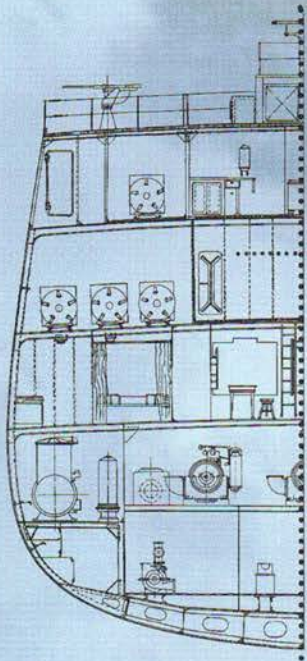
МИДЕЛЬ-  
Шпангоут

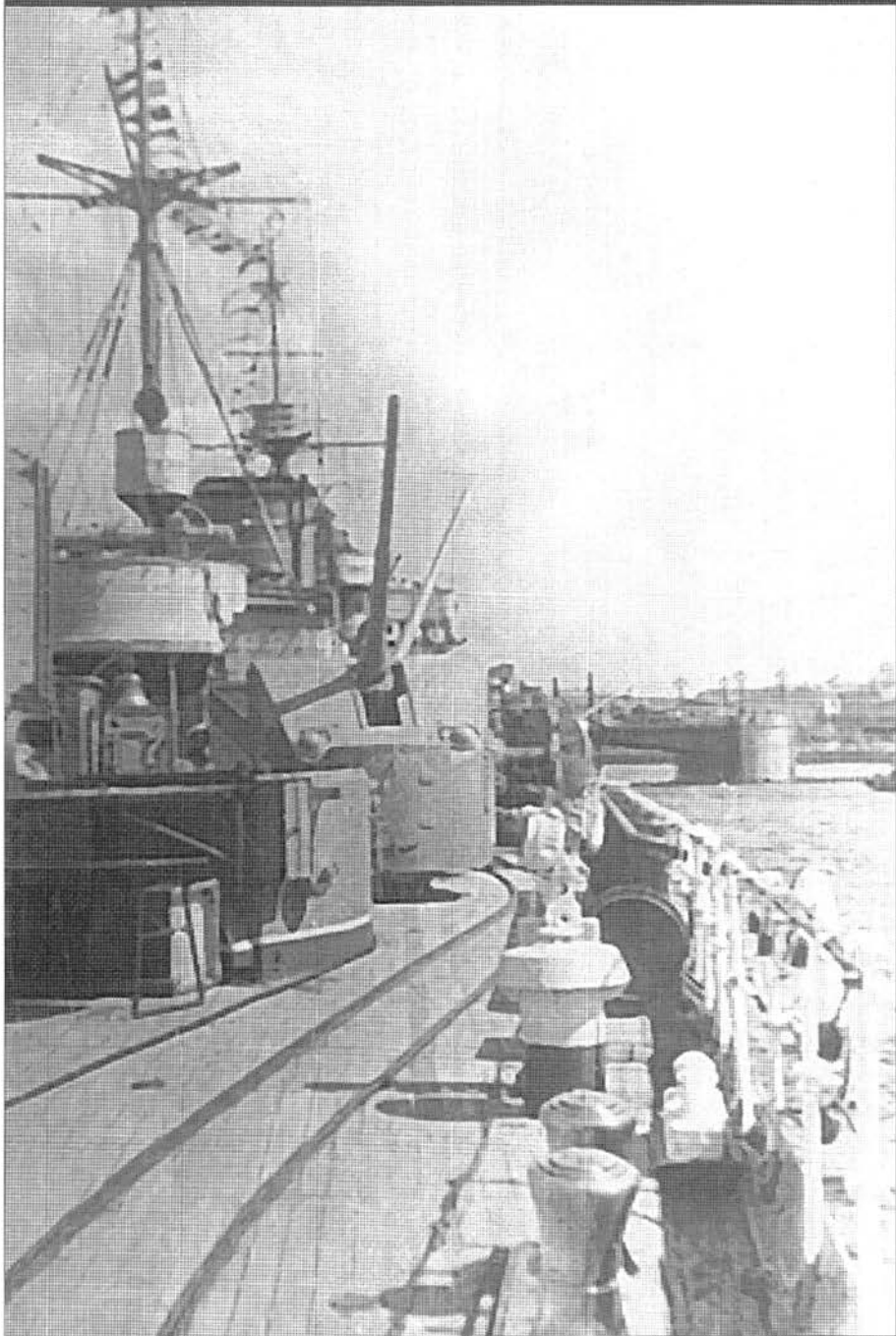
№ 14 2008

Г. И. Зуев

# МИННЫЙ ЗАГРАДИТЕЛЬ

# «МАРТИ»





издательство  
**Гангут**  
Санкт-Петербург 2008



Издается при участии Российского государственного архива  
военно-морского флота

# МИННЫЙ ЗАГРАДИТЕЛЬ «МАРТИ»

Г.И. Зуев

## Содержание:

Императорская яхта «Штандарт».....	3
Устройство яхты «Штандарт» .....	6
Под штандартом государя .....	17
Проектирование и переоборудование яхты в минный заградитель.....	22
Боевой путь минного заградителя «Марти» .....	31



## «Марти» —

Among our naval ships the minelayer «Marti» takes a special place. The brightest moments of her fates are the military operations in the Baltic Sea Fleet complement during the Great Patriotic war. «Marti» became one of the firsts to be given the title of a Guards ship for the perfect fulfillment of the battle missions and heroism of the crew.

вступление в строй этого минного заградителя ознаменовало собой подлинный успех отечественного кораблестроения в создании военных кораблей подобного класса. Оценивая его тактико-технические элементы, начальник отдела кораблестроения УМС РККА Б.Е. Алякрицкий в рапорте руководству военно-морскими силами страны особо отметил, что «Краснознаменный Балтийский флот получил лучший в мире минный заградитель. В ходе модернизации бывшей императорской яхты «Штандарт» успешно освоено конструирование механизации транспортировки и постановки мин, а в «Судпроекте» и на заводе им. Марти созданы опытные кадры по строительству специальных надводных кораблей».

Среди кораблей советского ВМФ минный заградитель «Марти» занимает особое место. Наиболее яркими страницами его службы стали боевые действия на Балтике в начальный период Великой Отечественной войны.

«Марти» стал одним из первых отечественных кораблей, награжденных за отличное выполнение заданий командования и за героизм личного состава высоким гвардейским званием.

Представленная работа знакомит любителей истории отечественного флота с наиболее яркими страницами службы этого легендарного корабля.

Все даты до 1 февраля 1918 года приведены по старому стилю.

# Императорская яхта «Штандарт»

В 1892 году русское правительство для пополнения Добровольного флота заказало датской судостроительной фирме «Бурмейстер ог Вайн» новый пароход, который при необходимости можно было переоборудовать в крейсер. Однако в 1893 году, когда корпус корабля уже стоял на стапеле, император Александр III, гостивший в Дании, неожиданно для всех принял решение переделать его в императорскую яхту. В связи с вынужденной переработкой проекта постройка судна была прервана почти на полгода.

1 октября 1893 года вечерние газеты Санкт-Петербурга сообщили, что в Копенгагене, на судостроительной верфи «Бурмейстер ог Вайн», в присутствии прибывших в Данию на яхте «Полярная звезда» императора Александра III, императрицы Марии Федоровны и цесаревича Николая была произведена закладка новой императорской яхты, способной отвечать задачам поддержания престижа России и величия императорского дома на международной арене. Временно управляющий Морским министерством генерал-адъютант А.К. Кремер издал по Морскому ведомству приказ № 123, оповещавший о решении императора Александра III «... строящийся в Копенгагене пароход наименовать императорской яхтою "Штандарт"».

Закладка судна проводилась торжественно. Верфь была празднично украшена, а суда, стоявшие на рейде, расцвечены флагами. Императорскую чету и наследника приветствовали члены правления верфи и около тысячи рабочих, которым предстояло строить яхту. Оркестр «Полярной звезды» исполнил российский гимн, после чего император вбил первый гвоздь в символический киль будущей яхты.

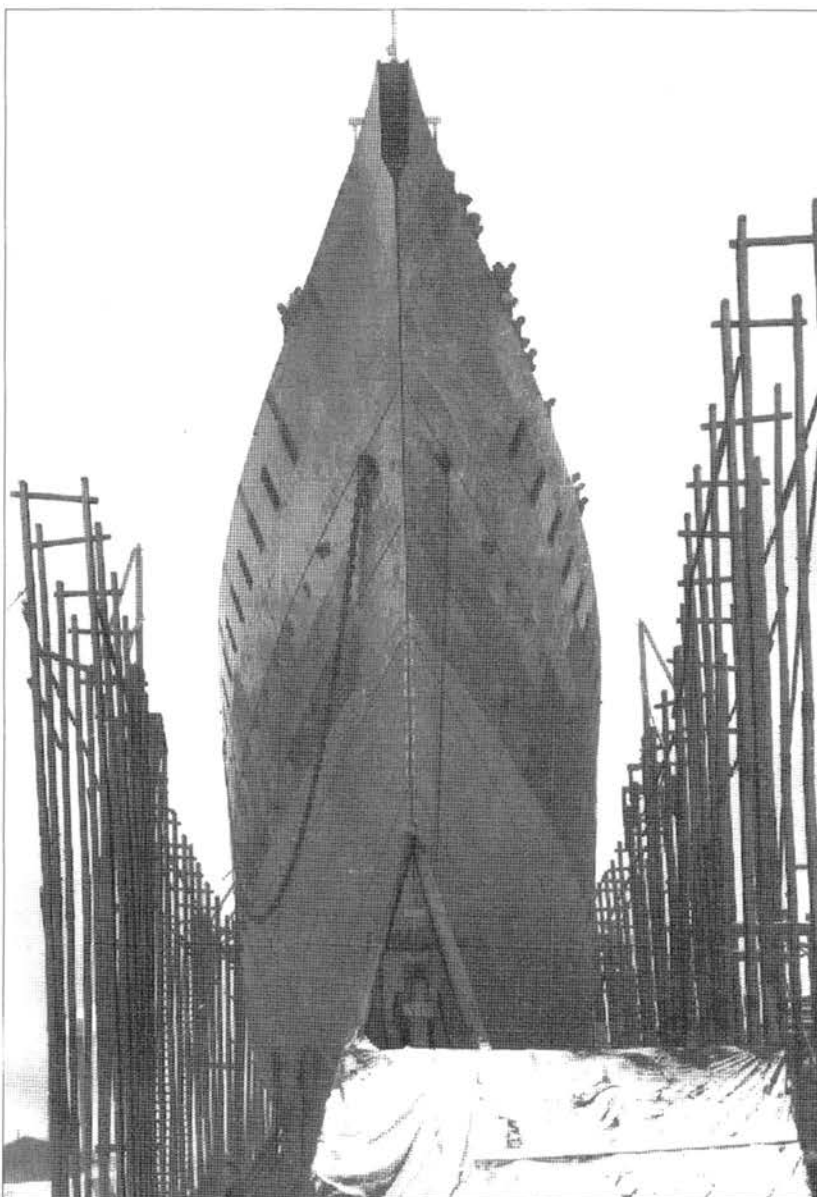
Общее руководство постройкой корабля осуществлял датский корабельный инженер Нильсен. Для надзора за строительством «Штандарта» в Копенгаген командировали старшего судостроителя Николая Васильевича Долгорукова и капитана 1 ранга Василия Николаевича Фредерикса — командира яхты «Царевна», ставшего затем первым командиром «Штандарта».

Спуск новой яхты на воду был назначен на 26 февраля 1895 года — в день рождения Александра III (но он вскоре умер, так и не дожив до этого события). На церемонии спуска корабля на воду присутствовала датская королевская чета во главе с кронпринцем Фридриком, представители дипломатического корпуса и государственные чиновники.

Присутствовавший на церемонии адмирал Ф.В. Дубасов телеграфировал из Копенгагена

*Яхта «Штандарт»  
перед спуском на воду*

*The yacht «Standard»  
before launching*





Закладная доска императорской  
яхты «Штандарт»

The keel-laying board  
of the Emperor's yacht «Standard»



в Петербург: «Сегодня 26 февраля 1895 года, в 2 ч 15 мин императорская яхта «Штандарт», невзирая на лед, замечательно плавно сошла на воду».

Начало сдаточных испытаний «Штандарта» совпало с пребыванием в Дании нового российского императора Николая II, который 3 сентября 1896 года побывал на яхте, подробно ее осмотрел и дал высокую оценку проведенным на ней работам. Особенно ему понравилась внутренняя отделка кают и салонов, выполненная по проекту датского художника Л. Монберга, которого русский монарх наградил серебряными часами.

В начале того же месяца «Штандарт» при выходе в море развил скорость 17,5 уз. Однако испытания пришлось прервать, в связи с тем, что судно должно было участвовать в заграничном плавании в Англию вместе с яхтой «Полярная звезда». 8 сентября 1896 г. Николай II впервые вышел в море на борту «Штандарта». В Плимуте царская семья перешла на «Полярную звезду» и уже на ней в сопровождении новой яхты направилась в Шербур для официального визита во Францию.

Во время ходовых испытаний присутствовали русские специалисты, прибывшие в Копенгаген в октябре того же года. В приемо-сдаточную комиссию были включены инженер-механик полковник Владимир Петрович Ведерников (впоследствии, с 1896 по 1901 год — старший судовой механик императорской яхты «Штандарт»), флагманский инженер-механик Николай Алексеевич Пастухов; профессор, инженер-механик Федор Александрович Брикс и инженер-механик Александр Иванович Францкевич.

19 октября в море были проведены 12-часовые ходовые испытания. Машины судна работали плавно, без стука в подшипниках и травления пара через сальники цилиндров. Яхта уверенно развила ход в 22 уз (средняя скорость составила 21,13 уз). Экономический ход «Штандарта» был зафиксирован на уровне 14 уз, при задействованных 12 паровых котлах.

Условиями контракта с заводом-строителем предусматривалась установка на нем двух главных машин тройного расширения. Их проектная индикаторная мощность определялась в 10600 л. с. при частоте вращения гребных валов 91 об/мин. Однако на приемных испытаниях паровые машины яхты уверенно развили мощность в 12 000 л. с.

Два котельных отделения «Штандарта» были оборудованы 24 котлами системы Бельвиля, изготовленными на Франко-Русском заводе в Санкт-Петербурге.

Проектная вместимость угольных ям составляла 680 т, а принятая из расчета дальности плавания корабля экономическим ходом около была 1400 миль (полным ходом — 1000 миль).

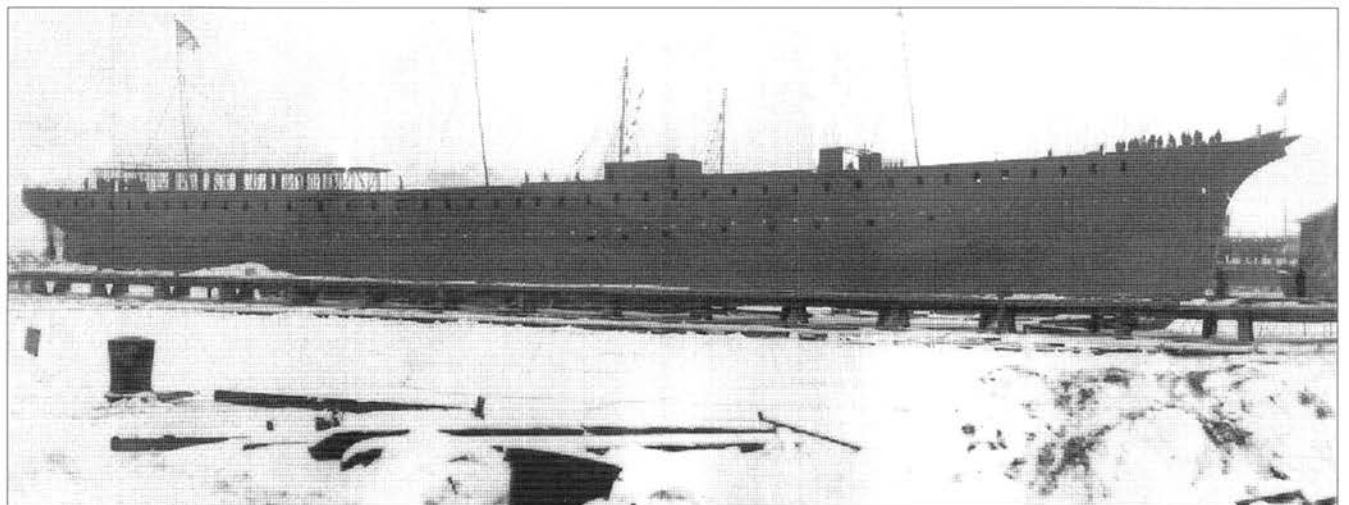


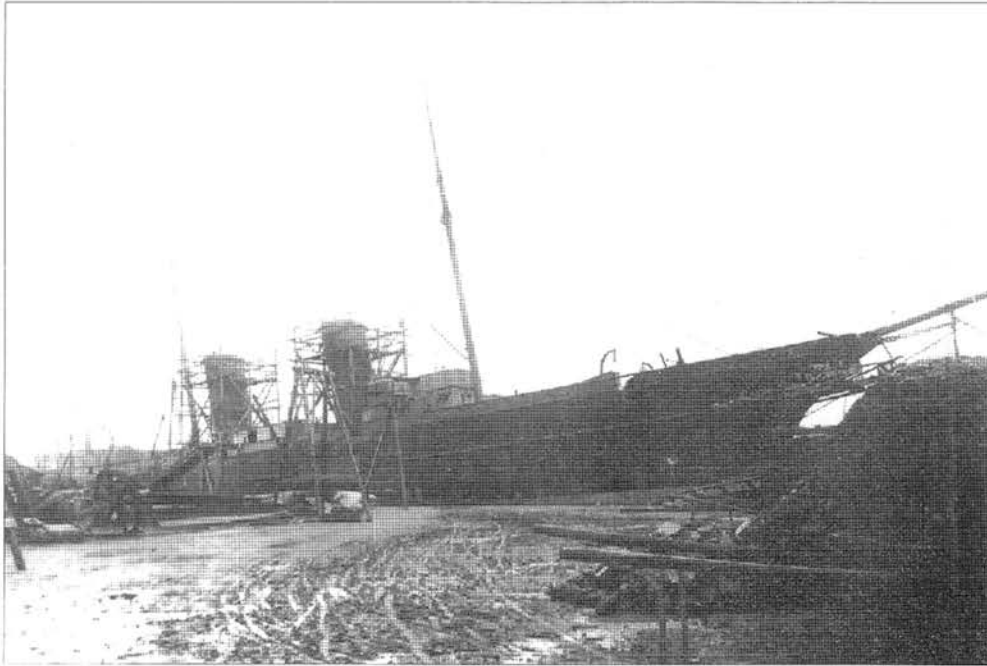
Император Александр III

Emperor Alexander III

«Штандарт» после спуска на воду

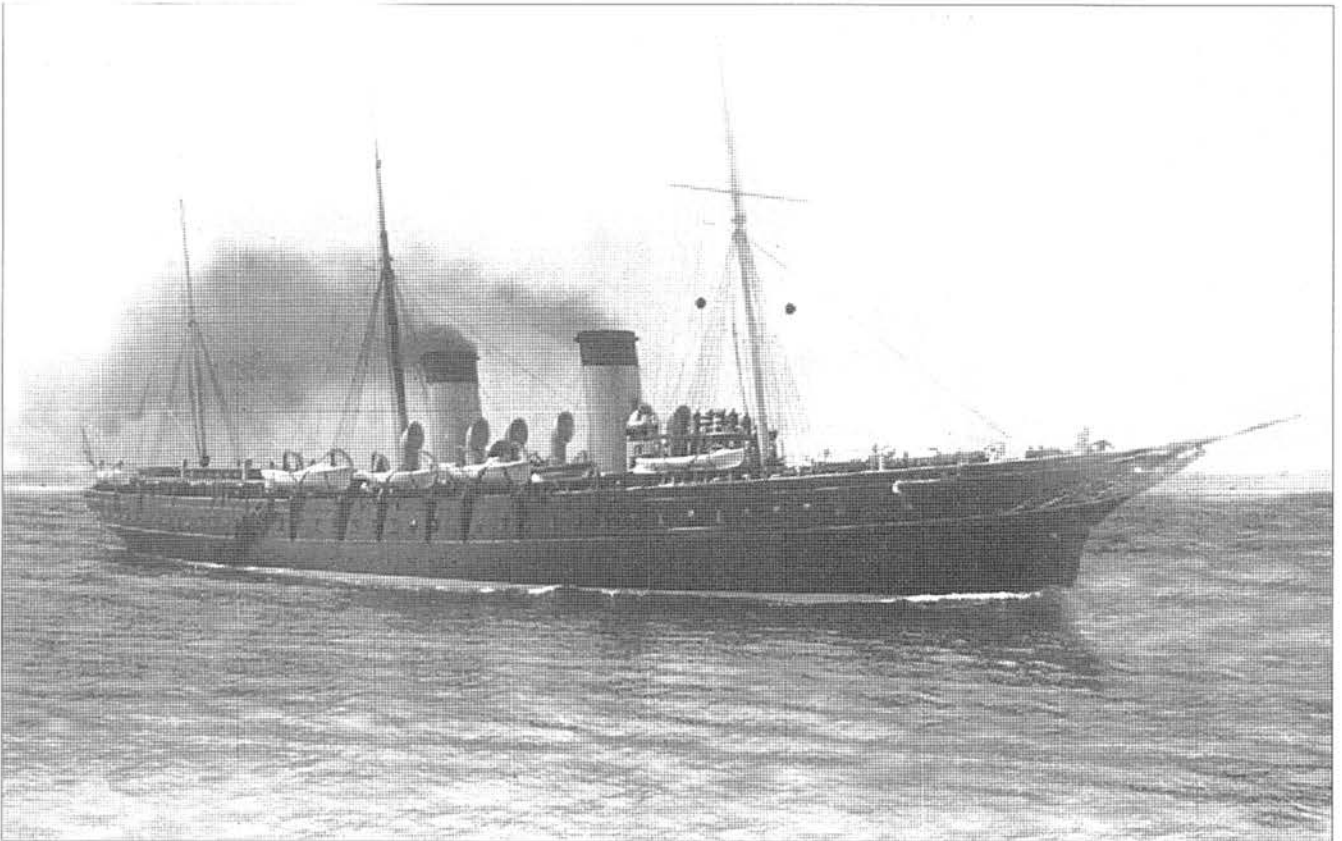
«Standard» after launching





*«Штандарт» в достройке  
у стенки завода*

*«Standard» during completion  
at the yard wall*



21 октября успешно прошли испытания всех вспомогательных механизмов, а 30 октября яхту поставили в док, для осмотра забортной артиллерии и винто-рулевого комплекса.

После подписания комиссией акта о приеме судна, яхту «Штандарт» зачислили в состав Балтийского флота и причислили к Гвардейскому экипажу.

*Императорская яхта «Штандарт»  
после вступления в строй*

*The Emperor's yacht «Standard»  
after commissioning*



## Устройство яхты «Штандарт»

Новая яхта «Штандарт» представляла собой двухвинтовое судно с гафельным парусным вооружением, к которому позднее добавили брифок. Изящное по своей корабельной архитектуре, судно имело хорошие мореходные качества, а по отделке и оформлению интерьеров стало примером высокого художественного мастерства.

Императорская яхта «Штандарт» стала четвертым по счету кораблем, носящим это имя.

Главные размерения яхты, имевшей в нормальном грузу водоизмещение 5400 т, составляли: длина 128, ширина 15,4 м. Углубление в нормальном грузу и при нормальном водоизмещении: носом — 5,8, кормой — 6,6 м.

«Штандарт» имел узкий длинный корпус. Острый клиперштевень, украшенный золоченой носовой фигурой летящего орла, придавал ему индивидуальность и подчеркивал стремительность лучшей в мире яхты, выделяясь среди других судов и привлекая к себе внимание.

Его корпус был выкрашен до ватерлинии черной голландской сажей на олифе и покрыт лучшим каретным лаком. Дымовые и вентиляци-

онные трубы «Штандарта» окрасили в палевый цвет, как и его подводную часть, а верхнюю часть дымовых труб покрыли черной краской в виде широких колец.

Стальной корпус судна с двойным днищем, в междудонном пространстве которого размещался запас пресной воды, разделялся водонепроницаемыми переборками на семь отсеков. По бортам располагались угольные ямы, вмещавшие до 750 т угля. На борту яхты разместили семь катеров, в том числе два больших «императорских» паровых катера.

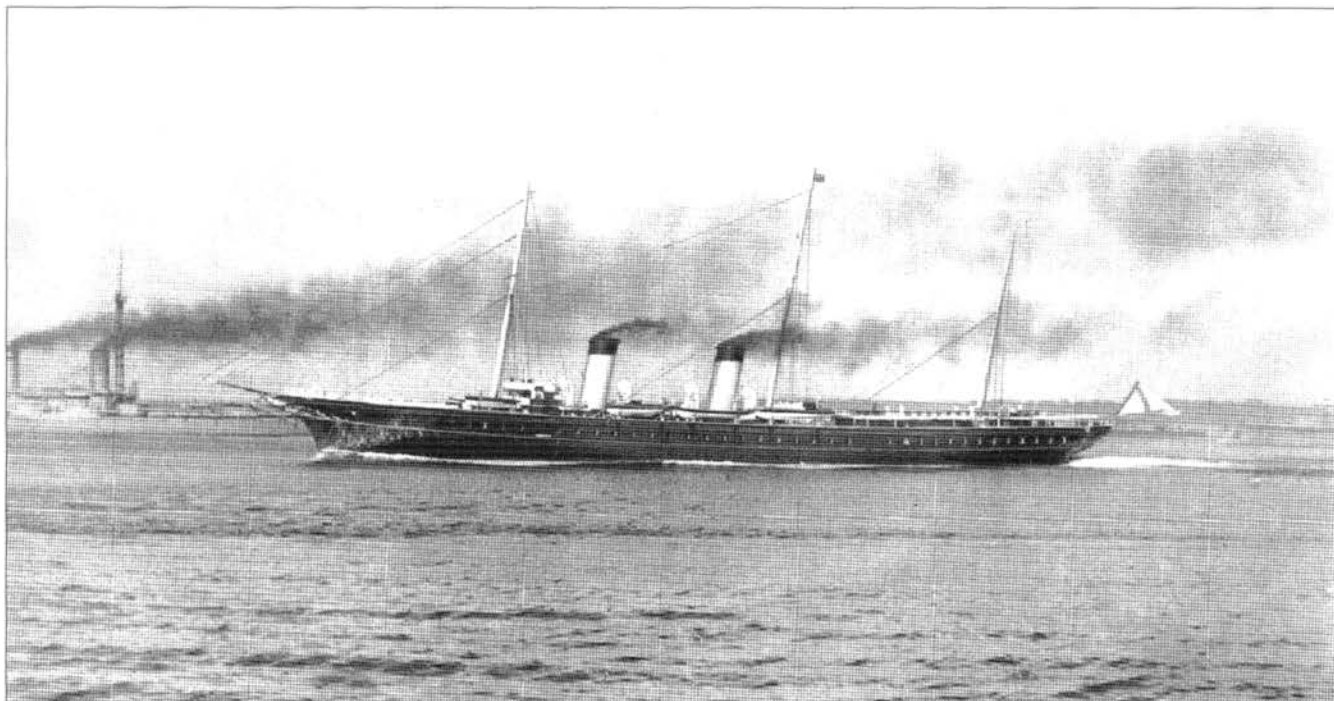
Все судовые помещения были электрофицированы. Жилые помещения и рубка яхты отапливались пароводяными батареями системы Креля, кубрики — батареями парового отопления.

Для салютов на верхней палубе «Штандарта» установили восемь 47-мм пушек Гочкиса с никелированными стволами.

На всех мостиках яхты действовали электрические машинные телеграфы, а в штурманской рубке — и механический. Судовые помещения обеспечивались надежной телефонной

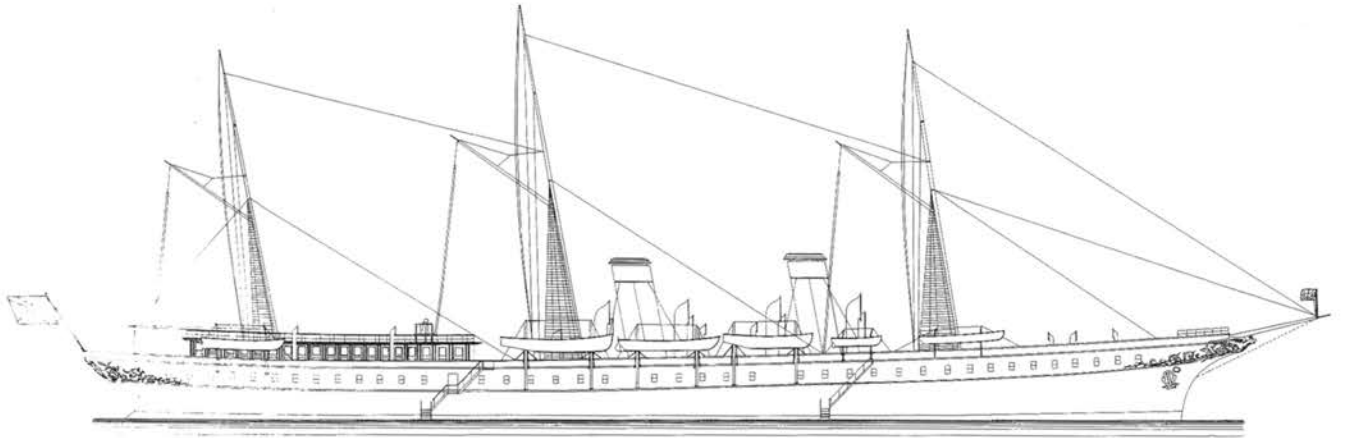
«Штандарт» на Балтике.  
1910-е годы

«Standard» at the Baltic Sea, 1910s





Императорская яхта «Штандарт».



связью. На яхте был установлен совершенный для того времени беспроволочный телеграф.

В период завершения строительства «Штандарта» закончилась служба императорской яхты «Держава». Решением морского командования вся мебель и каютное убранство с нее были назначены на вновь строящуюся в Копенгагене яхту. Однако это мероприятие, в основе которого лежало, вероятно, стремление сохранить уникальное убранство яхты «Держава», не было реализовано.

Когда имущество с «Державы» доставили в Копенгаген, на завод строился «Штандарт», то наблюдающий за постройкой яхты старший судостроитель Н.В. Долгоруков, в довольно категоричной форме, направил в адрес Морского министерства рапорт, в котором отмечал, что «...значительная часть мебели красного дерева требует такого капитального ремонта, что несравненно выгоднее иметь вместо нее новую, менее громоздкую, нежели существующая, так как эта последняя даже не вмещается в предназначенные для нее каюты царской прислуги, в которой она только и могла бы быть установлена».

Все присланное пришлось возвратить в Петербург, куда вещи прибыли в очень плохом состоянии (поломанными, с изодранной, в большинстве своем, обивкой мебели, дорогие зеркала и мраморные доски разбиты). Однако все старинное столовое обеденное серебро яхты «Держава» безоговорочно пополнило царскую столовую «Штандарта».

Для отделки императорских покоев на новой яхте использовался менее широкий набор ценных пород дерева по сравнению с его разнообразием на яхте «Полярная звезда». На

«Штандарте» преобладало красное дерево, вишня, палисандр и орех.

Помещения, занимаемые вдовствующей императрицей, великими князьями и княжнами, были отделаны карельской березой и палисандром. В отделке столовой преобладал ясень, а коридоров — дуб, клен под птичий глаз и белый бук.

Стены и мебель в императорских жилых каютах облицовывались разноцветной кожей или обтягивались кретоном. По особому распоряжению Николая II золочение нигде не применялось. Для отделки помещений экипажа яхты в основном использовались дуб и сосна.

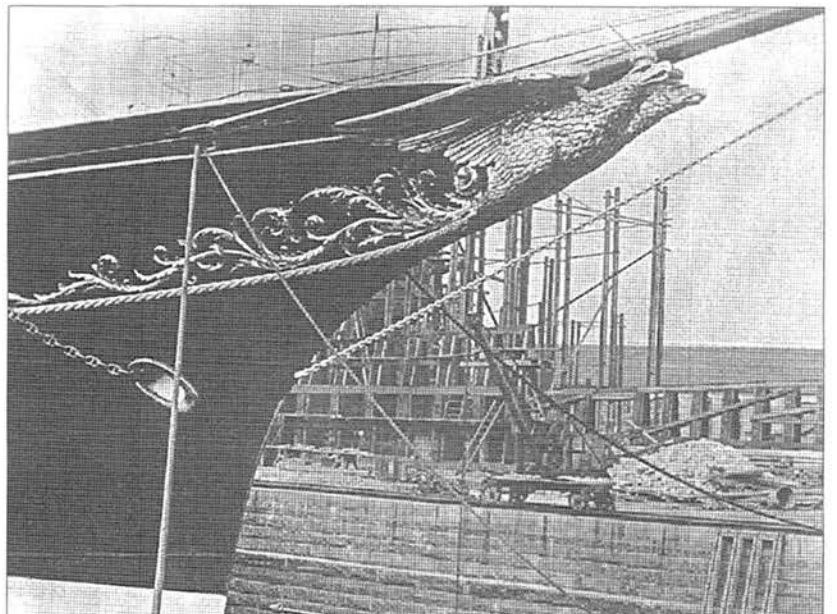
На просторной верхней палубе «Штандарта», покрытой тщательно пригнанными досками американского белоснежного тиса, вместо фальшборта смонтировали поручни из медных

Один из проектных чертежей яхты.  
РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 157. Д. 5

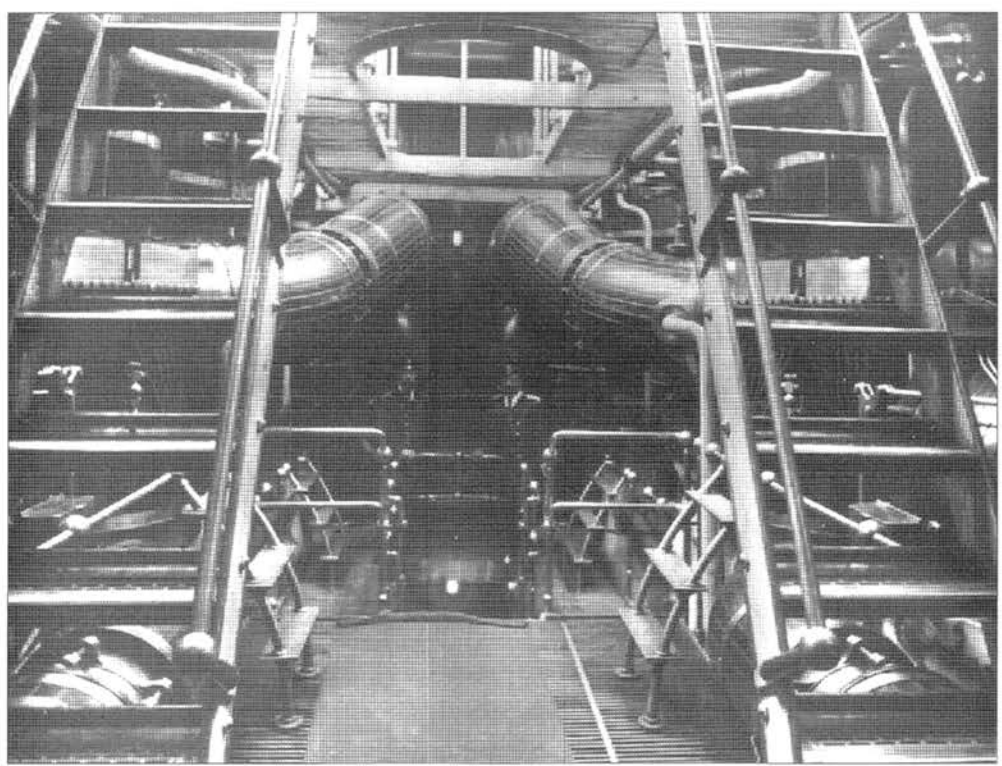
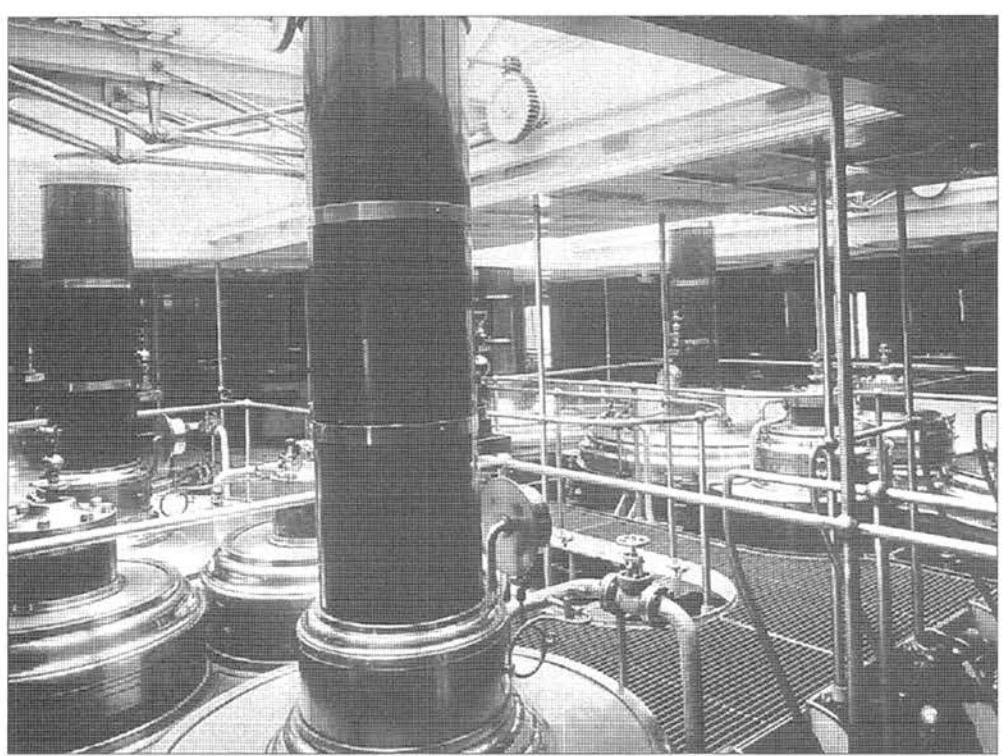
One of the yacht drawings  
(from the Russian State Naval  
Archives funds)

Носовое украшение императорской яхты «Штандарт»

The bow decoration of the Emperor's yacht «Standard»

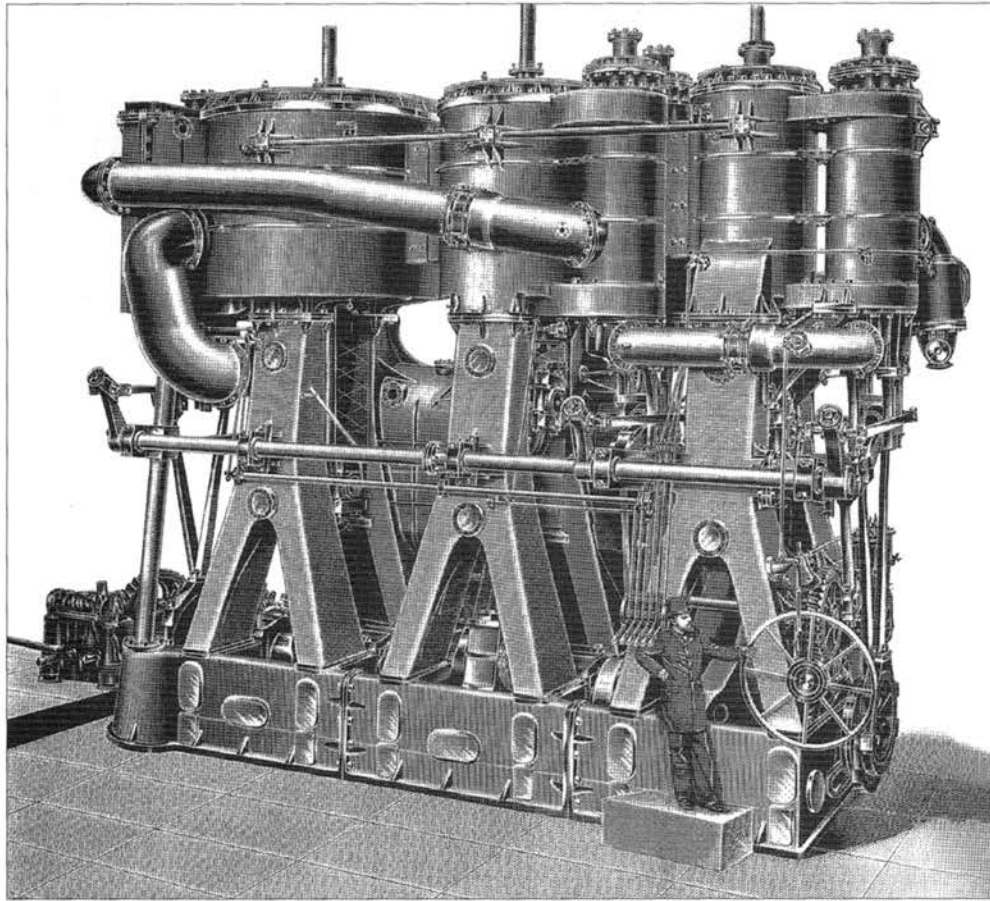


В машинном отделении яхты «Штандарт»  
The yacht «Standard» engine room



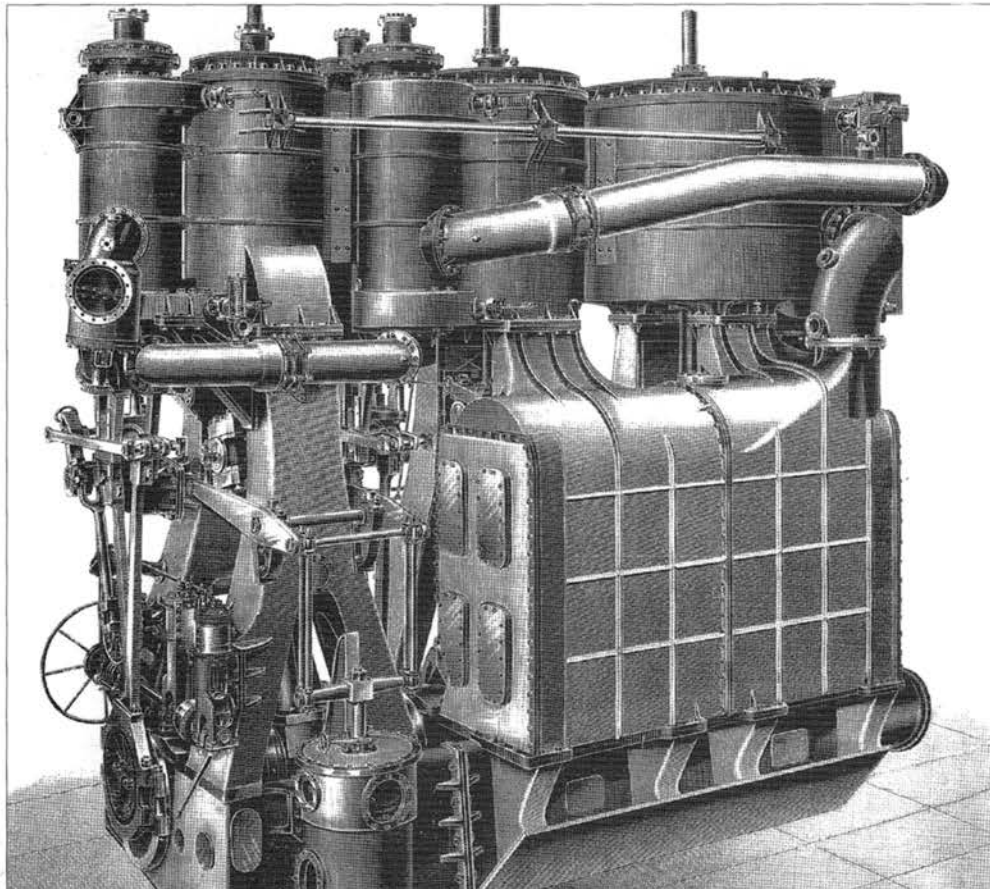
стоек с деревянным планширем, на которые во время качки для безопасности надевалась мелкая сетка из лня. На верхнюю палубу вели четыре трапа: два носовых (служебных) и два кормовых (парадных), причем правый кормовой трап считался царским. Кроме трапов, в корпусе яхты имелись два больших, герметически

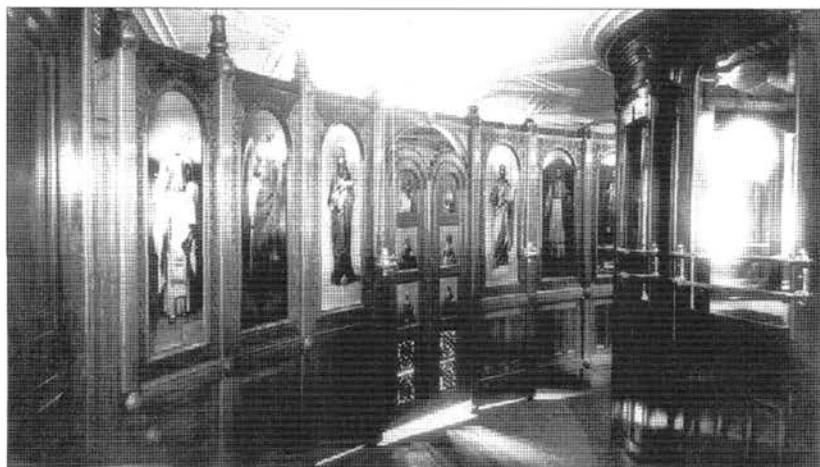
закрывающихся порта, позволявших со средних площадок кормовых трапов входить прямо на «царскую палубу» в районе люка машинного отделения, а также производить необходимые погрузо-разгрузочные работы. Командный мостик находился на верхней палубе позади фок-мачты, непосредственно



Паровая машина яхты  
«Штандарт»

The yacht «Standard» steam engine





над рубкой с электрическим машинным телеграфом, в которой также располагались каюта для ведения вахтенного журнала при стоянке «Штандарта» на якоре и походная каюта (кабинет и спальня) его командира. На командном мостике размещалась ходовая рубка, в состав которой входили штурманское отделение и штурвальная рубка.

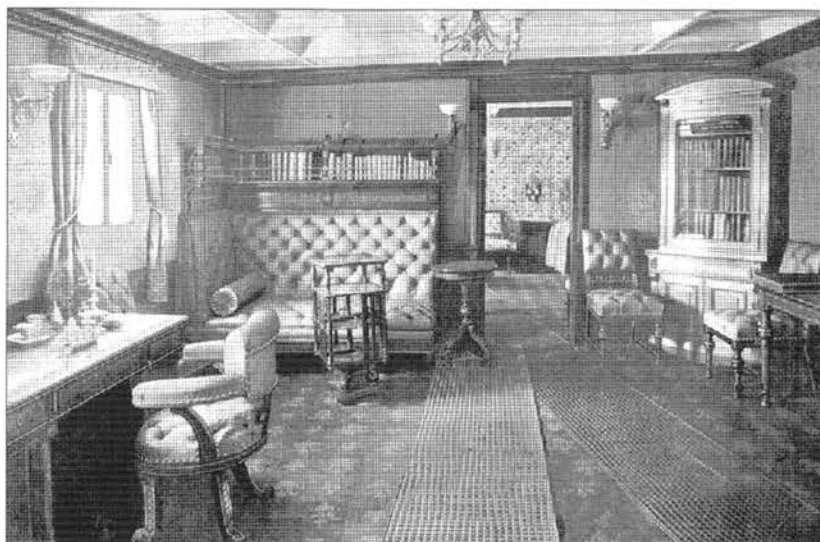
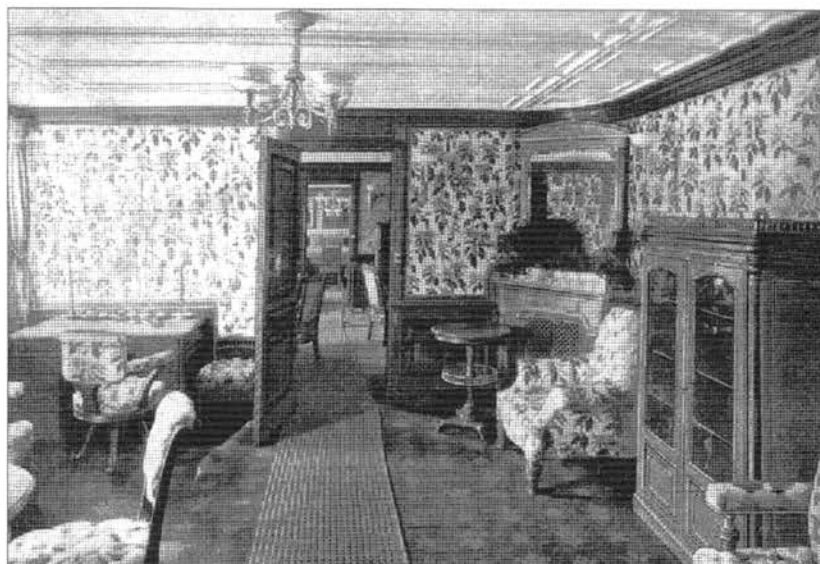
Выше на легком ажурном мостике, рядом со штурвалом, связанным с главным штурвалом в штурманской рубке, обычно находился вахтенный начальник. В рубке, кроме электрического и механического машинных телеграфов, находились телефоны судовой связи и аппарат для подводного улавливания маячных сигналов. Все рубки командного мостика были построены из темного красного дерева.

За надстройкой командного поста на верхней палубе шли котельные кожухи и основания двух корабельных дымовых труб. Вдоль бортов, напротив кожухов, размещались сетки для матросских коек. Между трубами, при одном из кожухов, были обустроены камбуз для команды, офицерская кухня, помещение для хранения хлеба и радиопост. Вокруг труб размещались вентиляционные раструбы котельного и машинного отделений яхты.

Сразу же за грот-мачтой на верхней палубе находился световой люк машинного отделения. Его зеркальные стекла предохранялись от возможных ударов прочными никелированными решетками.

В кормовой части верхней палубы, на шканцах, традиционно для императорских яхт, располагалась большая рубка (царская зала-столовая), в которой могли разместиться 75 гостей. При входе в нее, на поперечной переборке, висело большое зеркало с жардиньерками для цветов. В нем отражалась вся зала протяженностью 25 м, шириной 5 м и высотой 4 м, с большим обеденным столом и проходящей через столовую бизань-мачтой, на которой были укреплены электрические часы и большой образ Святого Великомученика Георгия Победоносца.

В конце зала-столовой стояло пианино, а у стен, облицованных белым кленом и голубым линолеумом, располагались диваны. Тяжелые, массивные стулья, расставленные вокруг обеденного стола, были обиты синей тисненной шагреновой кожей. Во всю длину зала проходил световой люк, который вместе с боковыми окнами обеспечивал равномерное естественное освещение столовой в дневное



Интерьеры помещений императорской яхты «Штандарт» (сверху вниз): корабельная церковь, салон императрицы, приемная императора

The Emperor's yacht «Standard» interiors (from the top down): ship's chapel, Empress saloon, Emperor reception-room

время. Вечером помещение освещалось тремя большими хрустальными люстрами и настенными бра. Крыша зала служила прогулочной площадкой («променад-деком») и имела поручни. Рядом с царской столовой на палубе всегда стояли легкие плетеные кресла для отдыха на свежем воздухе. Зал-столовая заканчивался на юте навесом, под которым были установлены диваны и плетеные кресла.

От салона залы-столовой на верхней палубе трап вел вниз, на «царскую палубу», в прихожую гостиной и приемного кабинета Николая II. Из кабинета императора и салона открывался отличный вид на всю палубу до самого бака.

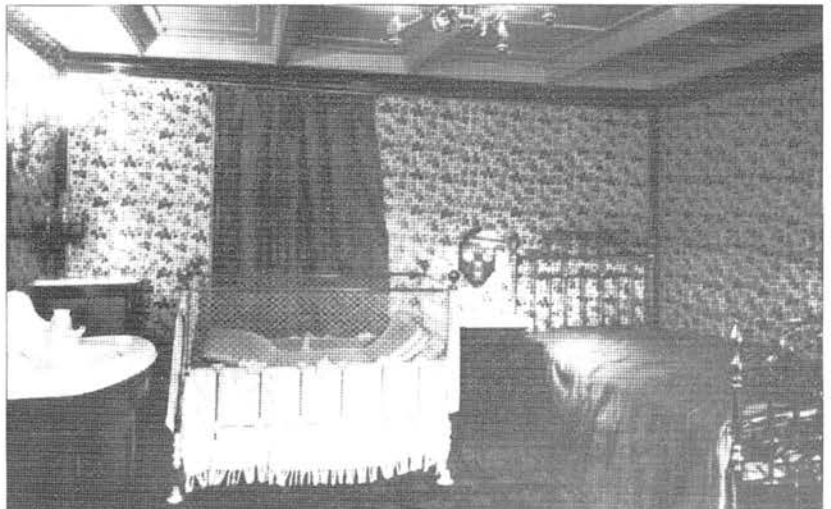
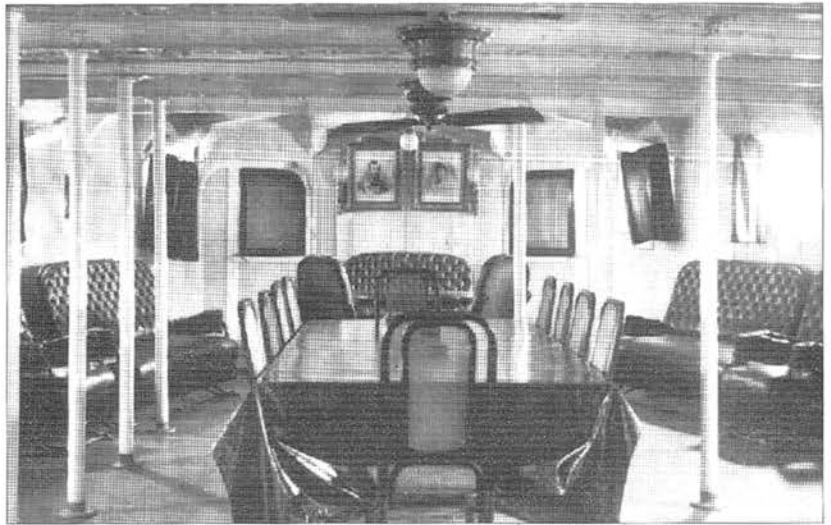
«Царская палуба» начиналась от носовой части яхты, где размещались брашпильное отделение, изолированная каюта с астрономическими часами, офицерские каюты, каюты старшего врача, минного офицера, судовых чиновников, капельмейстера оркестра Гвардейского экипажа, священника, двойная каюта старшего офицера яхты, каюты младших офицеров и механиков, вахтенных начальников, штурмана и ревизора. Между жилыми каютами располагалась офицерская кают-компания со световым люком, за ней — находилось котельное отделение.

По одну сторону котельных кожухов размещались каюты для низших чинов императорского двора, а за ними — каюты флаг-офицера при флаг-капитане, две каюты (с ванной) флаг-капитана и каюта командира «Штандарта».

По другую сторону кожухов находились каюты гофмаршала, лейб-медика, дежурного флигель-адъютанта и министра Двора. Здесь же, при одном из котельных кожухов, располагался «царский камбуз» со световым люком, хлебопекарней, электрожаровней и помещением для хранения продуктов. За котельным отделением следовало машинное отделение с люком для связи с верхней палубой. Вокруг люка было свободное пространство, в котором в холодное и дождливое время устраивали гостиную для царских особ.

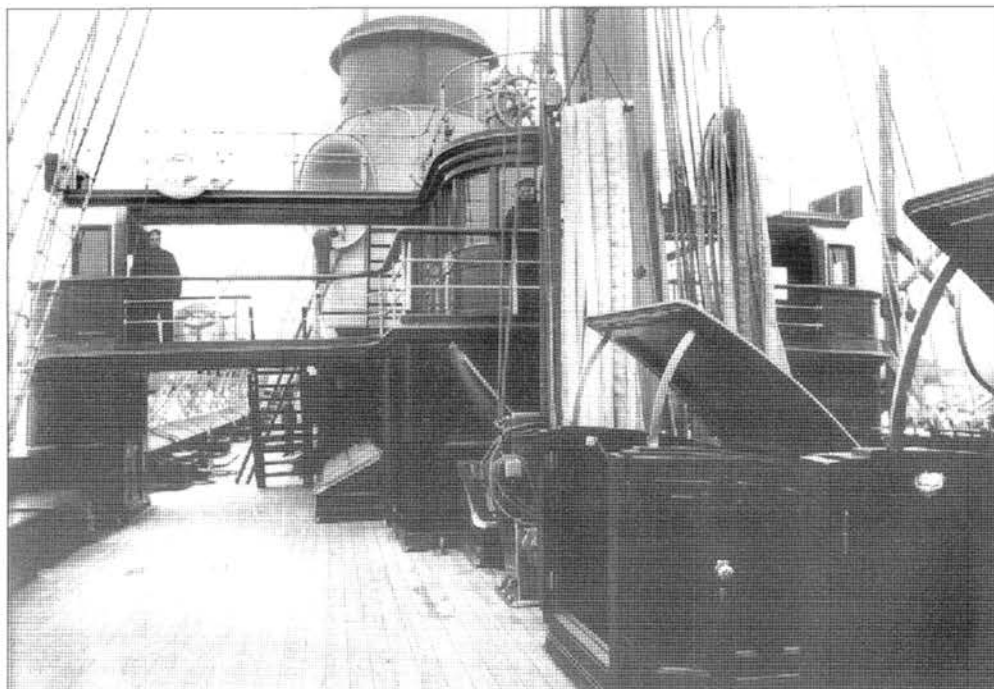
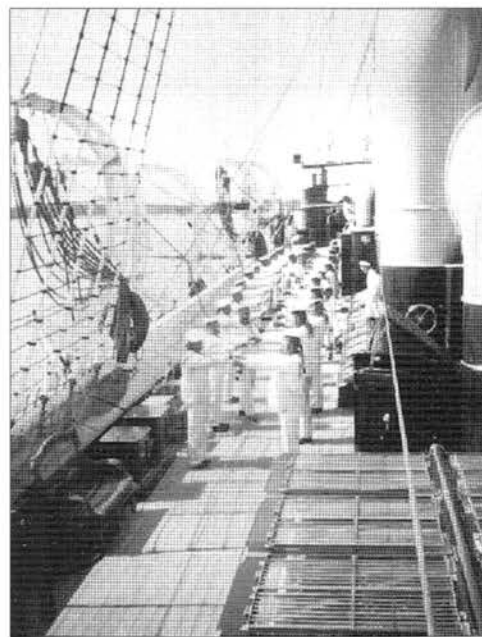
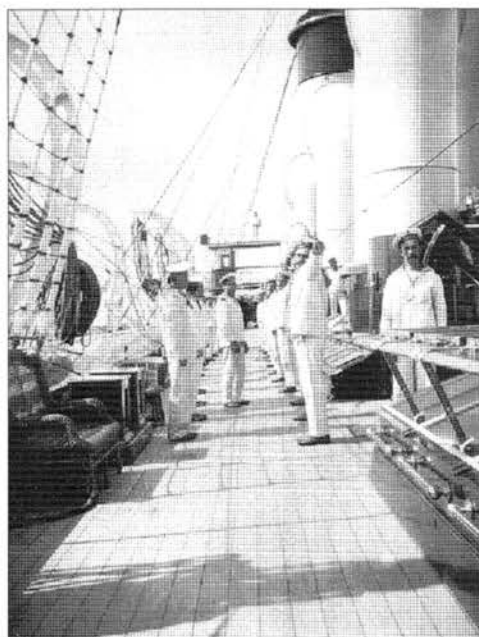
Далее на главной палубе яхты располагались собственно царские апартаменты. Каждый блок кают императора, императрицы и вдовствующей императрицы состоял из гостиной, спальни и ванной. На этой же палубе находились столовая, салон, каюты великих князей.

В вестибюле царских апартаментов, отделанном красным деревом, находилась



Интерьеры помещений императорской яхты «Штандарт» (сверху вниз): кают-компания, одна из кают, царская зала-столовая

The Emperor's yacht «Standard» interiors (from the top down): wardroom, one of the staterooms, tsar's dining room

*Ходовая рубка и фок-мачта**Pilot house and foremast**Занятия с матросами на верхней палубе**Lessons for the sailors on the upper deck*

походная церковь с иконостасом из светлого дуба, с богатой серебряной утварью. При церкви находилась судовая икона «Хождение по водам Христа Спасителя» — подарок императрицы Александры Федоровны команде «Штандарта».

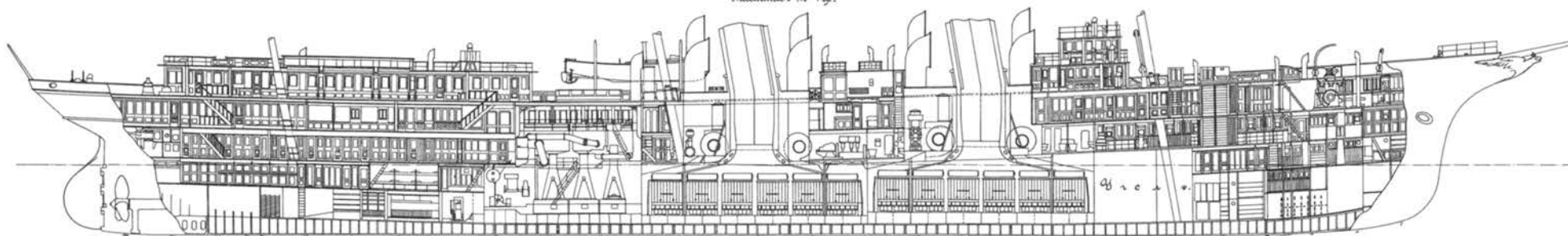
Вестибюль вел в гостиную их величеств, стены которой были обтянуты плотным шелком цвета морской волны. Из гостиной две двери вели в кабинеты царя и царицы. Стены кабинета императора, обтянутые серым пергамоидом, придавали ему деловой и уютный вид. Каби-

нетная мебель красного дерева, обитая темно-зеленой кожей, изготавливалась мастерами по эскизам лучших специалистов. В спальне императора, интерьер которой был выдержан в темных тонах, находился мебельный гарнитур красного дерева с позолоченными бронзовыми накладками царских вензелей.

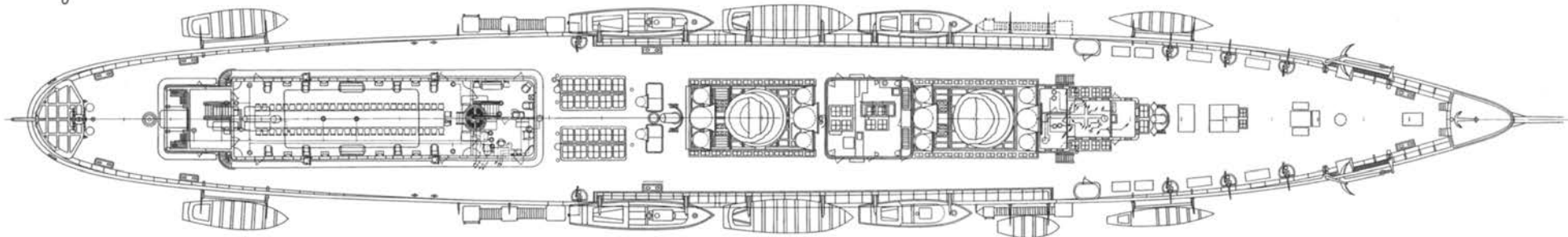
Кабинет императрицы был обит глянцево-красным цветным кретоном и укомплектован мебелью из палисандрового дерева. На ночном столике в спальне царственных особ стояли электрические часы, которые при зажигании

а

Императорская яхта «Штандарт»:  
Продольный разрез.  
Планировка № 1 об.

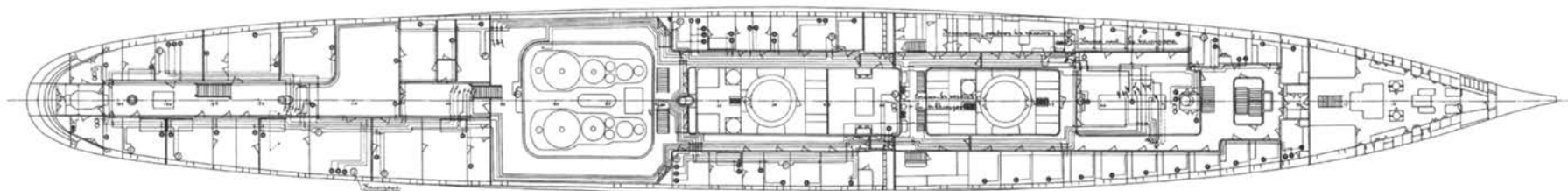


б



в

Императорская яхта «Штандарт»:  
Главная палуба.  
Планировка № 1 пр.



Императорская яхта «Штандарт»:

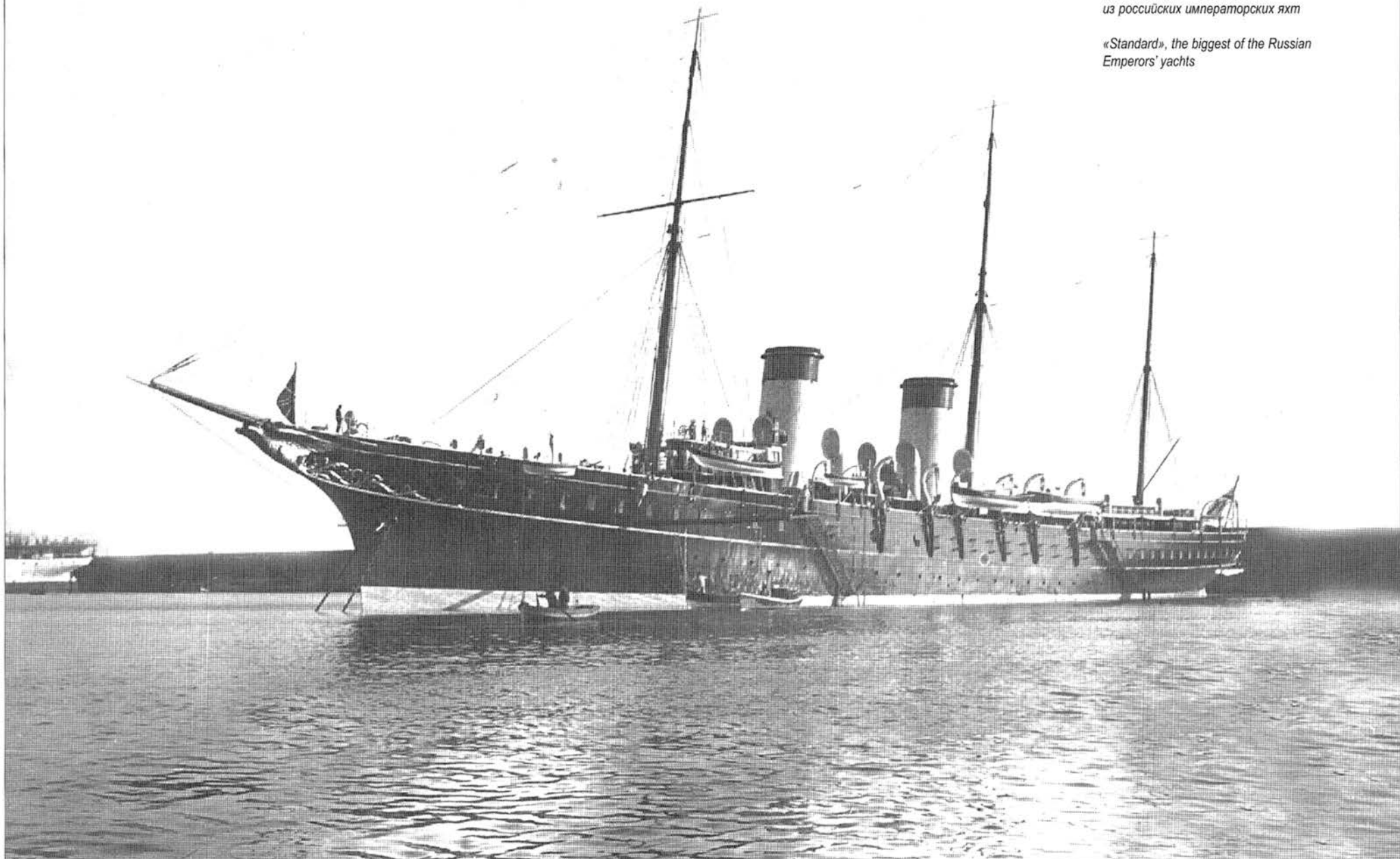
а — продольный разрез (чертеж датирован 30 октября 1907 года); б — план верхней палубы; в — план главной палубы.

РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 157. Д. 1, 522, 523

The Emperor's yacht «Standard»: а — longitudinal section (the drawing dated October 30, 1907), б — upper deck plan, в — main deck plan. From the Russian State Naval Archives funds

*«Штандарт» — крупнейшая  
из российских императорских яхт*

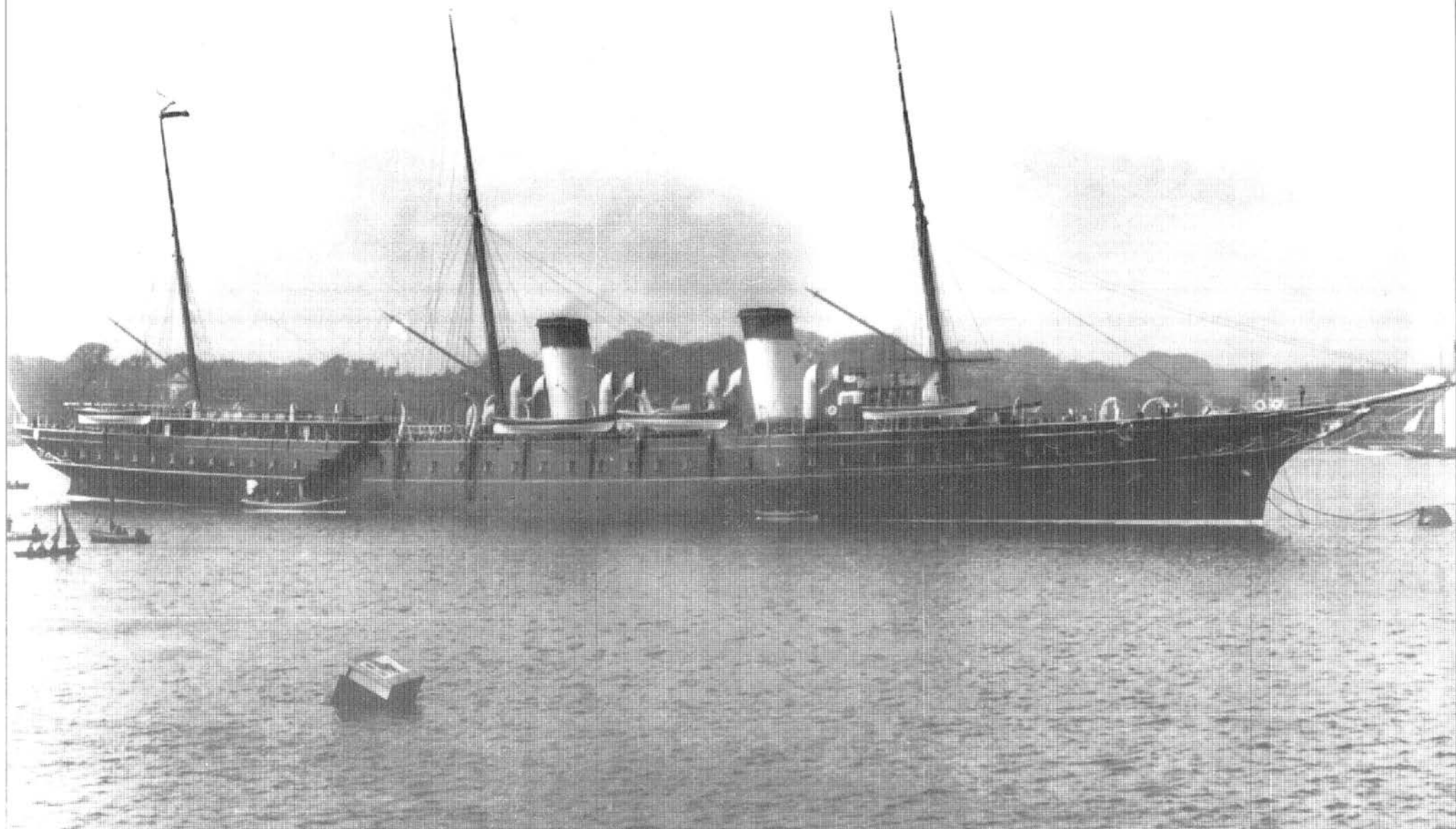
*«Standard», the biggest of the Russian  
Emperors' yachts*





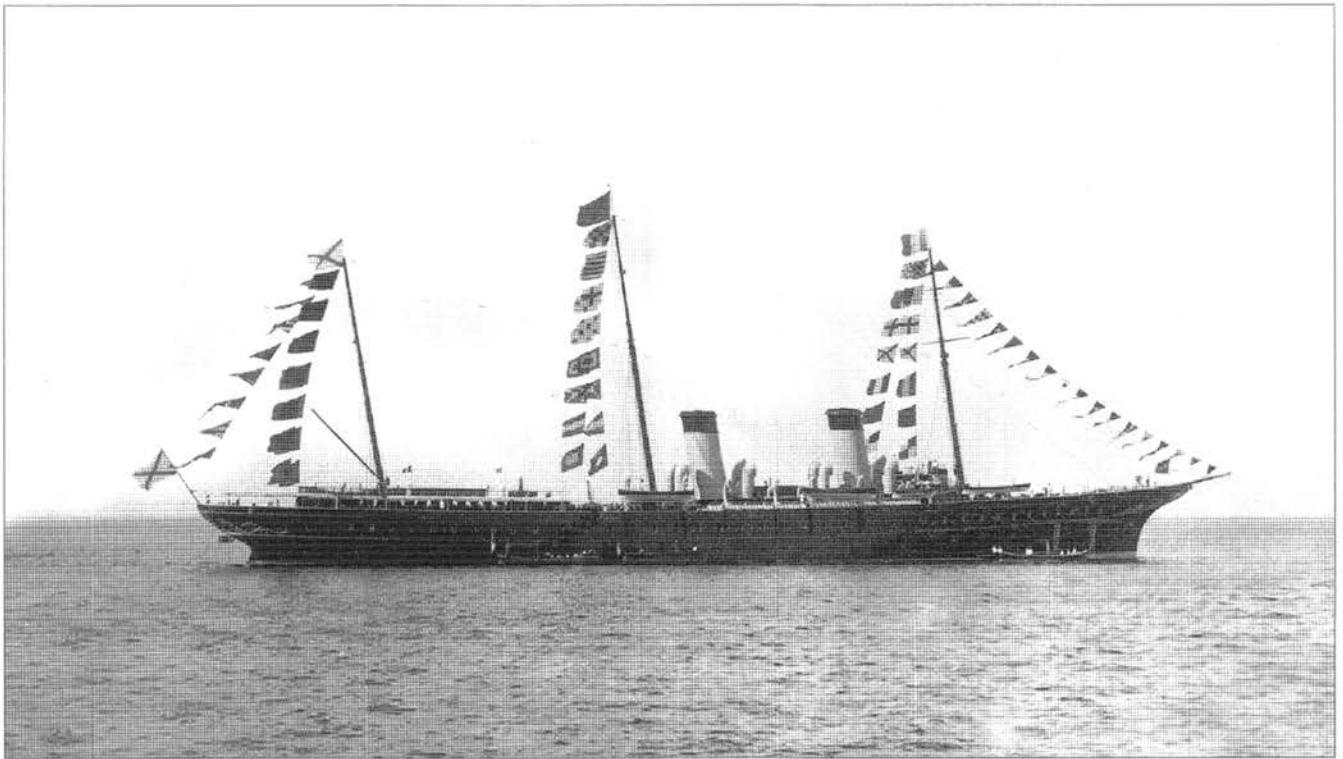
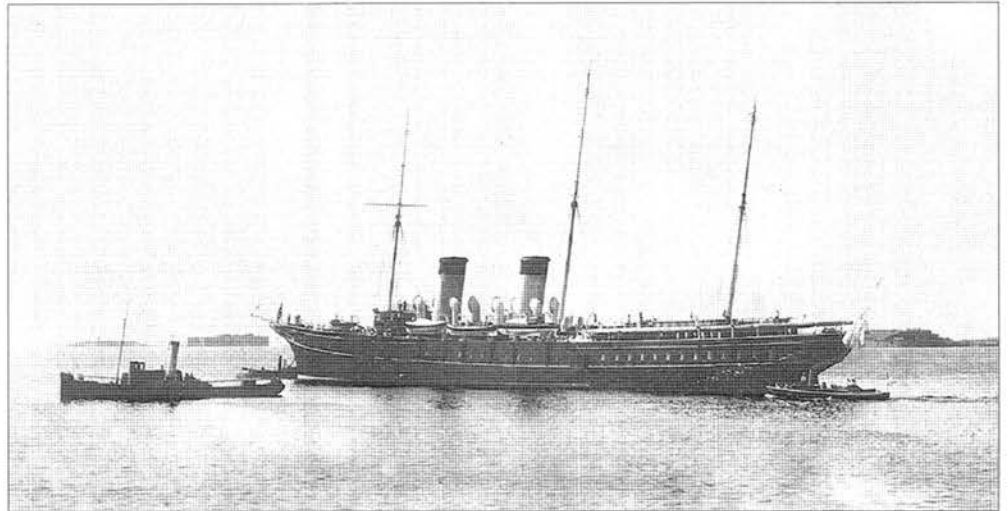
*«Штандарт» на рейде*

*«Standard» at roads*



«Штандарт» в праздники и в будни

«Standard» on high and week days



света проектировали на потолке циферблат со стрелками в увеличенном размере.

Из гостиной царской четы третья дверь вела в большую каюту цесаревича Алексея, которая при необходимости превращалась в учебный класс. За царской гостиной, ближе к корме, располагались две каюты фрейлин.

Из апартаментов императрицы узкий трап вел вниз на третью (жилую) палубу, где в двух каютах располагались Великие княжны.

Эта палуба с иллюминаторами для естественного освещения и вентиляции начиналась

с носа яхты лазаретом для команды. Далее располагались матросские кубрики, котельное и машинное отделения. За последним отделением, в корме, размещались свитские каюты и румпельное устройство.

На нижней палубе, на платформе, под командной палубой, находились хозяйственные отделения (с ледником для хранения провизии и вин), помещения для прислуги и душевые кабины. В носовой части нижней палубы яхты располагались грузовой трюм и пороховой погреб.

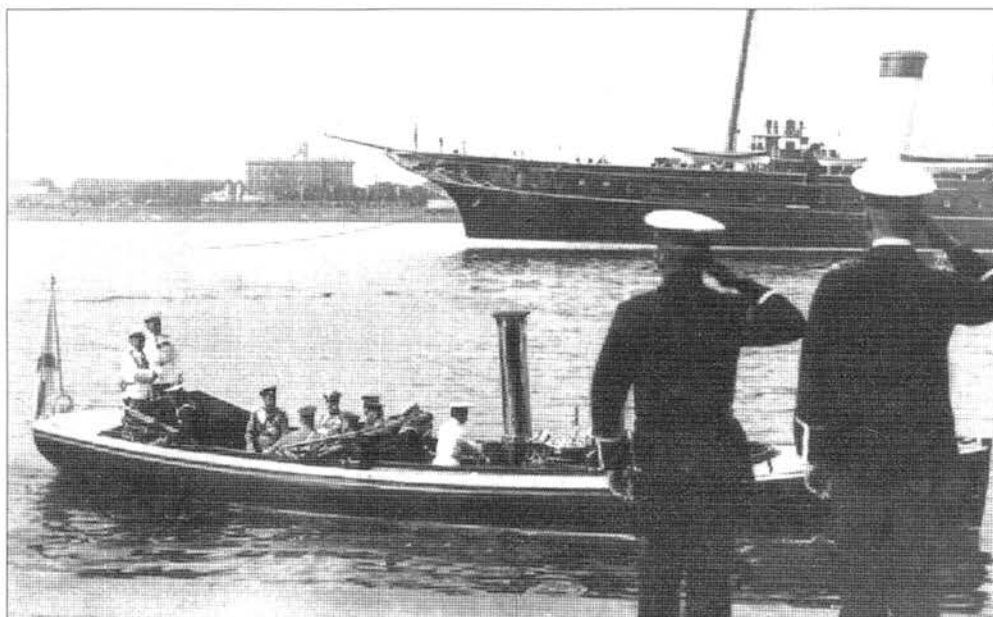
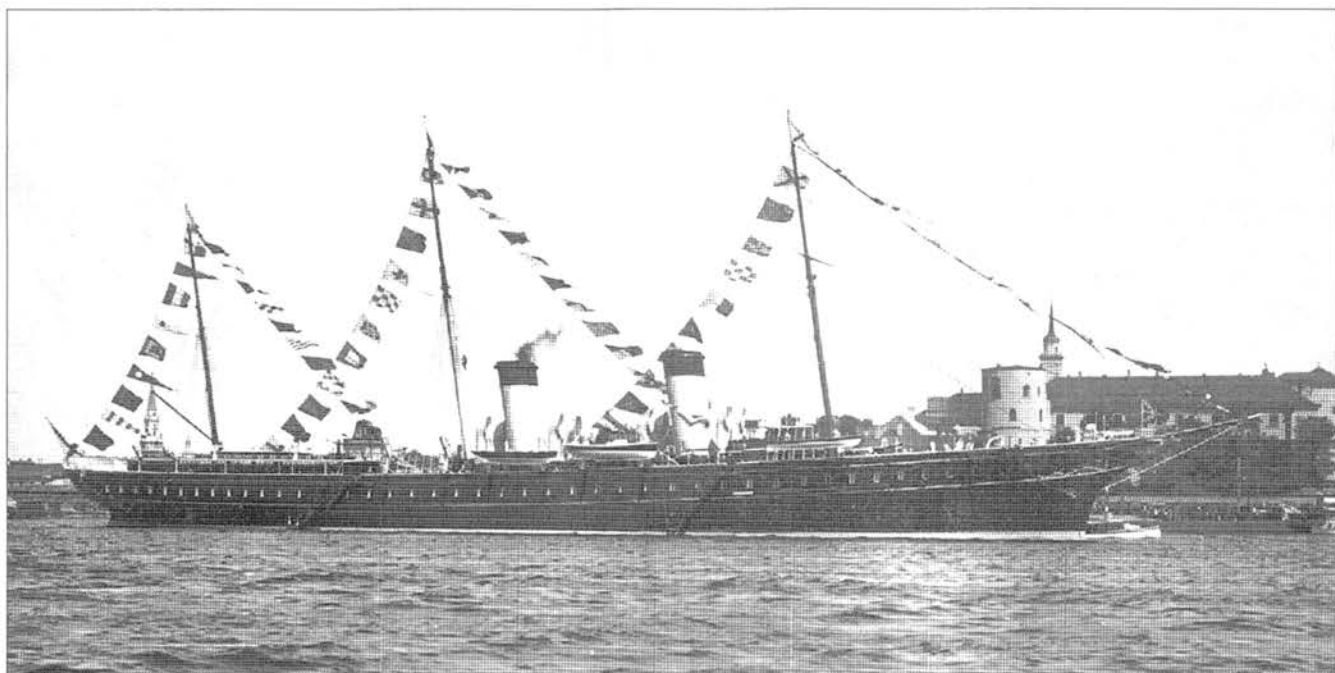
# Под штандартом государя

Члены императорской семьи регулярно совершали на «Штандарте» путешествия по Балтийскому и Черному морям, наносили официальные визиты главам других государств. Плавала яхта сравнительно мало, но ежегодно весной начинала кампанию, а спускала вы-

мпел глубокой осенью. «Штандарт», всегда готовый к походу, постоянно стоял на якоре на Кронштадском рейде. На нем несли службу командиры и офицеры из Гвардейского экипажа, кандидатуры которых утверждались самим царем. Как правило, это были моряки, имев-

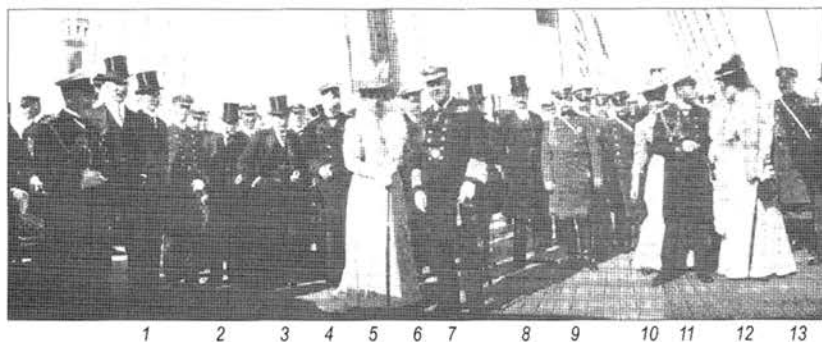
*Императорская яхта «Штандарт»  
с флагами расцвечивания*

*The Emperor's yacht «Standard»  
with decoration flags*



*«Штандарт»  
на Западной Двине в Риге.  
На первом плане паровой катер  
с Николаем II (третий слева)  
отходит от пристани к яхте*

*«Standard» on West Dvina, at Riga.  
In the foreground: a steamboat  
with Nicolas II (the third from the left)  
leaves the landing stage for the yacht*



Групповой снимок на борту императорской яхты «Штандарт», сделанный вдовствующей императрицей Марией Федоровной и пересланный ею сэру Джону Фишеру. 1909 год:  
1 — лорд Гамильтон-Далзелл; 2 — шевалье де Мартино; 3 — сэр Артур Николсон;  
4 — премьер-министр П.А. Столыпин; 5 — императрица Александра Федоровна; 6 — министр иностранных дел М. Извольский; 7 — сэр Джон Фишер; 8 — сэр Чарльз Хардинг; 9 — барон Фредерикс; 10 — Великая княжна Ольга; 11 — император Николай II; 12 — княжна Виктория; 13 — Великий князь Михаил Александрович

Photograph, taken and sent to Sir John Fisher by the Empress Marie of Russia, of a group on board H.M.S. «Standard», 1909:  
1 — Lord Hamilton of Danzell; 2 — the Chevalier de Martino; 3 — Sir Arthur Nicholson; 4 — m. Stolypin, russian prime minister; 5 — the Czarina; 6 — m. Isvolsky, russian minister of foreign affairs; 7 — Sir John Fisher; 8 — Sir Charles Hardinge; 9 — Baron Fredericks; 10 — the Grand Duchess Olga; 11 — the Czar; 12 — the Princess Victoria; 13 — the Grand Duke Michael

Император Николай II  
и наследник-цесаревич Алексей

Emperor Nicolas II and Crown Prince  
Alexi



Николай II и Александра Федоровна  
на «Штандарте»

Nicolas II and Aleksandra Fyodorovna  
on board «Standard»



шие определенный опыт службы на других кораблях и побывавшие в боевых операциях. На бескозырьках 355 матросов «Штандарта» развевались на ветру черно-оранжевые георгиевские ленты.

Николай II ежегодно с семьей и свитой летом некоторое время проводил в плавании на яхте «Штандарт» в финских шхерах, осматривая живописные бухты и острова. Летом 1907 года яхта, которую вел опытный финский лоцман И. Блумквист, 35 лет водивший корабли в районе шхер, села на камни. Фарватер, по которому должен был идти корабль, опасений согласно карте, не вызывал. Лоцман также уверенно подтвердил полную безопасность фарватера для прохода «Штандарта».

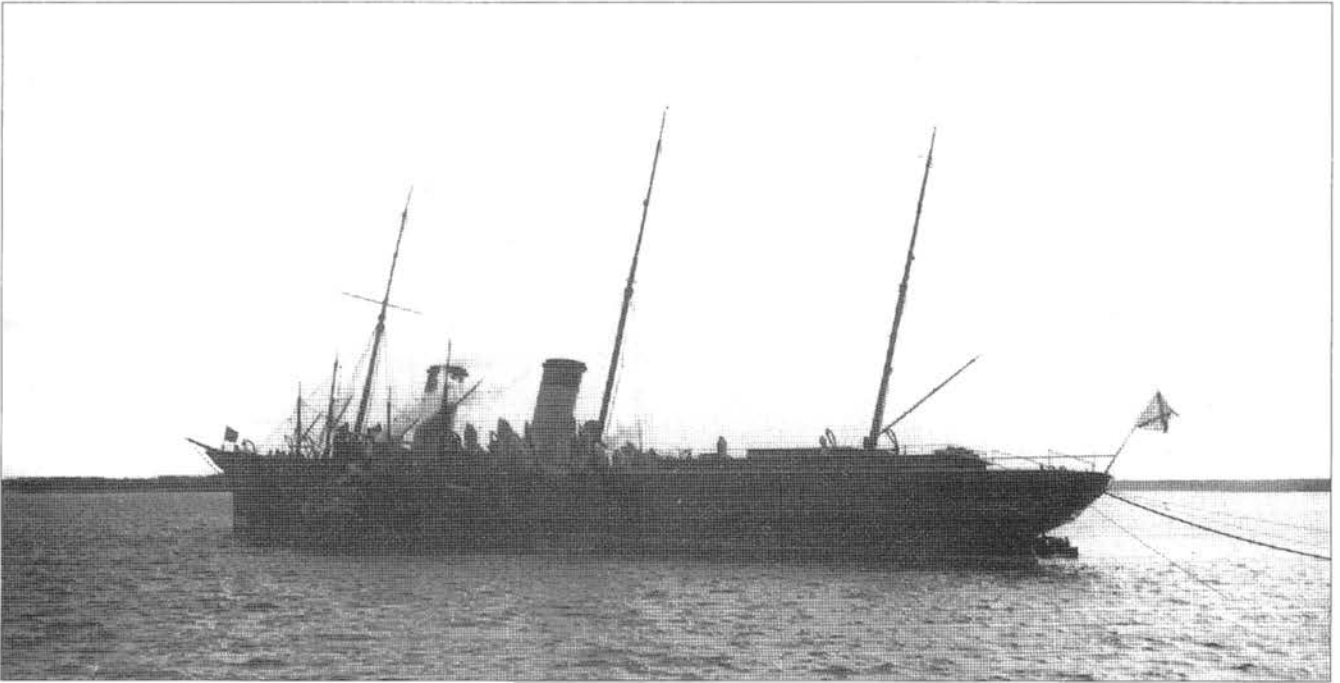
Однако 29 августа в 4 ч 55 мин на расстоянии полукабельтова от острова Граншер он неожиданно наскочил на камень, не указанный на карте. Мягко качнувшись, судно остановилось с креном на правый борт.

Машины были остановлены, и на яхте объявили аварийную тревогу. При ударе о камень дал трещину форштевень, появились две пробоины в носовой части, были затоплены две передние коцегарки, помято первое дно под машиной и выгнут фундамент в кормовой коцегарке. Императорскую семью пересадили на посыльное судно «Азия» и доставили на борт колесной яхты «Александрия».

12 ноября 1907 года в зале Морской библиотеки Главного адмиралтейства в Санкт-Петербурге состоялся суд над виновниками аварии, в числе и над командиром «Штандарта» И.И. Чагиным. Суд, ввиду его боевых заслуг в Цусимском сражении, где он командовал крейсером «Алмаз», объявил командиру яхты выговор и отстранил от командования судном. Кассационный же суд, состоявшийся 21 декабря, полностью оправдал капитана 1 ранга И.И. Чагина и восстановил его в качестве командира «Штандарта». Позднее его даже зачислили в свиту царя и произвели в контр-адмиралы.

Любопытно, что через несколько лет «Штандарт» снова едва не потерпел аварию, получив вмятину в борту все в тех же шхерах. По особому распоряжению водолазы достали злополучный камень со дна моря, привезли в Кронштадт и положили с соответствующей надписью в Петровском парке.

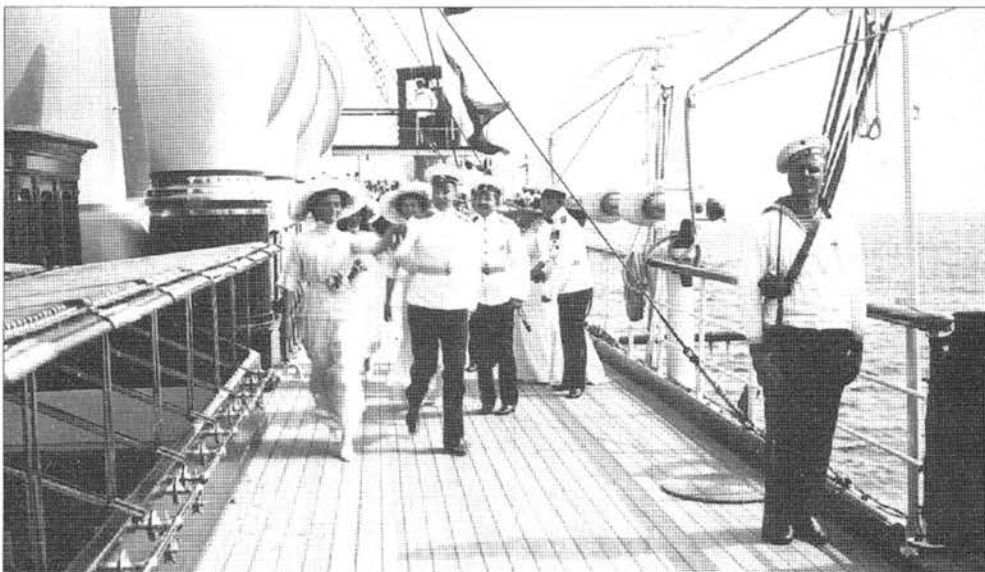
В 1906 году на яхте смонтировали совершенные по тому времени приборы дальней



связи, которые прошли технические испытания в условиях длительного плавания.

1 июня командир судна направил в управление Морского генерального штаба рапорт с отчетом о результатах испытаний нового искрового телеграфа: «На вверенной мне яхте установлены аппараты искрового телеграфа системы "Телефункен". Контрольный район действия 100 миль, как для отправления, так и для получения радиogramм».

Наибольшее расстояние, с которого были получены радиogramмы на ленту, составило 180 миль с форта Меншиков и с учебного судна «Океан» и крейсера «Адмирал Корнилов».

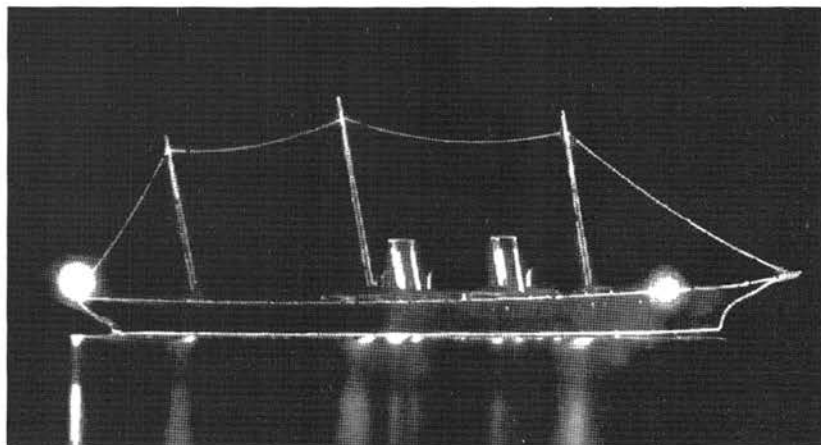


*Нередко при плавании в шхерах яхта садилась на мель (вверху), а у о. Граншер наскочила на камень*

*When sailing in skerries, the yacht ran aground quite often, and struck a rock near Gransher Island*

*Праздник на борту «Штандарта»*

*A festive occasion on board the yacht «Standard»*



«Штандарт» в огнях ночной иллюминации

«Standard» with night illumination

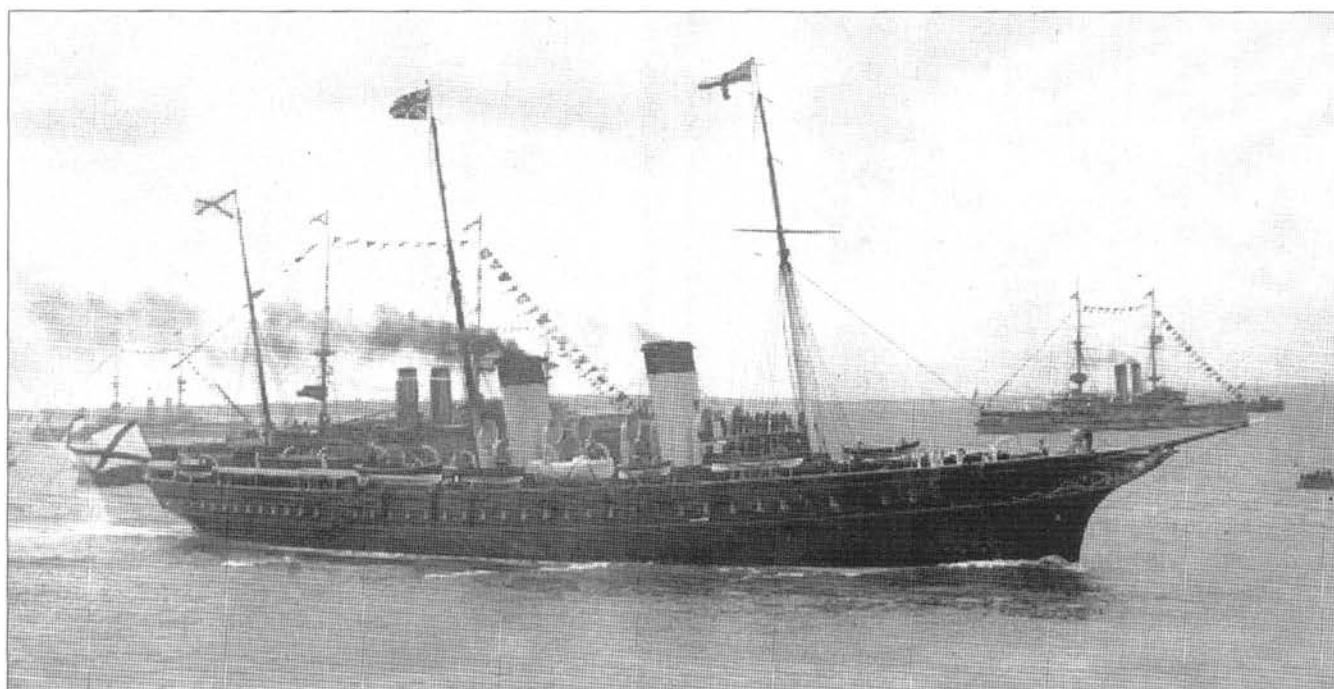
Германский император Вильгельм II на «Штандарте»

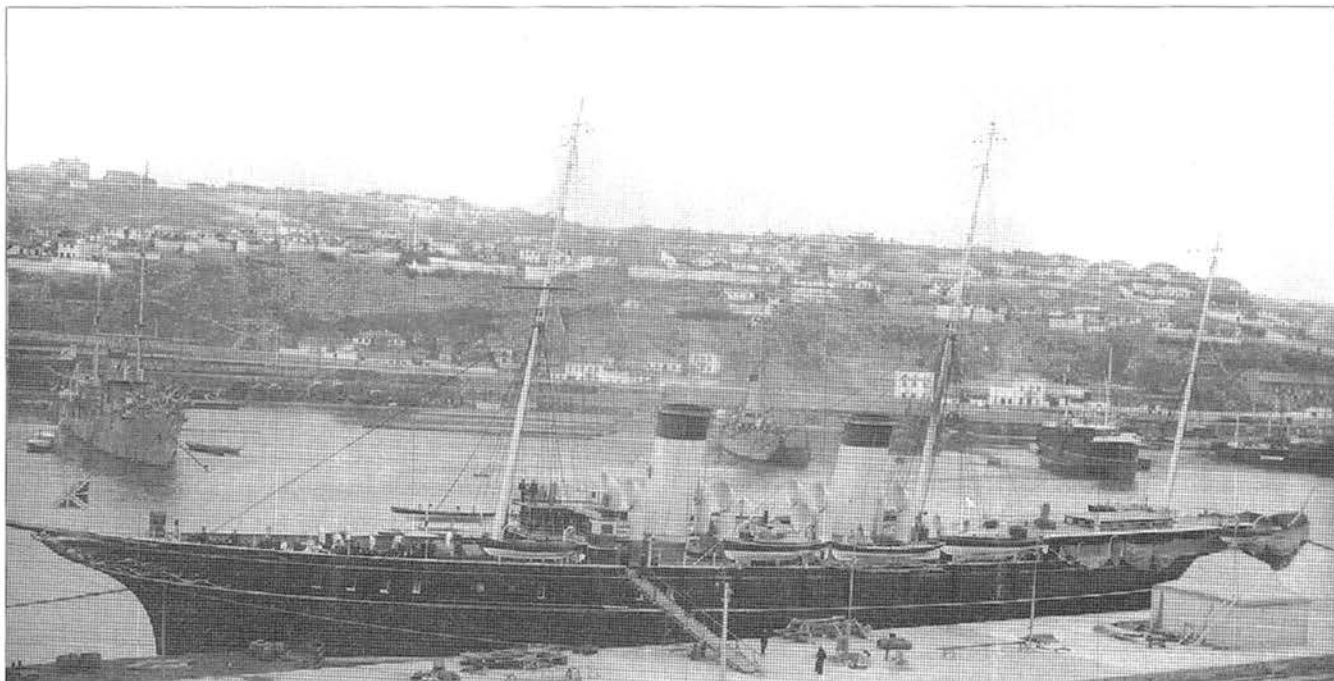
The German Emperor William II on board «Standard»



«Штандарт» в Портсмуте

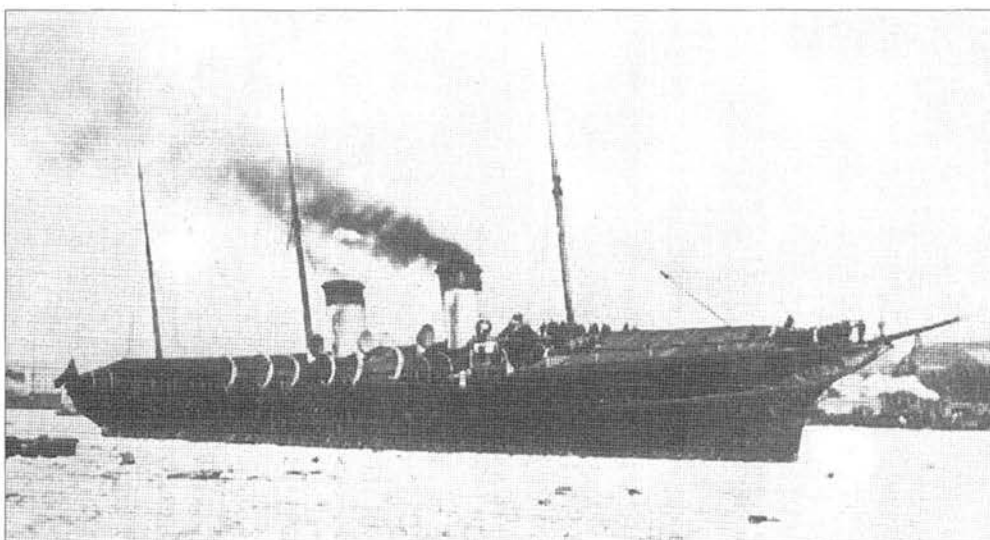
«Standard» at Portsmouth





Яхта «Штандарт» у царской пристани в Севастополе

«Standard» at the tsar's landing stage at Sevastopol



Бывшая императорская яхта «Штандарт» уходит из Гельсингфорса. Апрель 1918 года

The former Emperor's yacht «Standard» leaves Helsingfors. April 1918

Началась Первая мировая война. В 1915–1916 годах «Штандарт» использовался в качестве посыльного судна, ходил из Кронштадта в Гельсингфорс.

В 1917 году, в дни Февральской революции судно стояло у одной из пристаней Петроградского военного порта. С этого времени «Штандарт» стал числиться уже «бывшей» императорской яхтой и в середине июля ушел в Гельсингфорс.

По условиям Брестского мирного договора, заключенного 3 марта 1918 года с Германией, Советская Россия обязывалась вывести из портов Эстонии и Финляндии свои военные

корабли в русские порты или немедленно их разоружить.

12 марта начался Ледовый поход Балтийского флота из Гельсингфорса в Кронштадт. Бывшая императорская яхта «Штандарт» в составе третьего отряда кораблей, используя канал, пробитый ранее ледоколами, самостоятельно ушла из Гельсингфорса в Кронштадт, где ее сразу же вывели в резерв и вскоре поставили на долговременное хранение в Военную гавань Кронштадта. Незадолго до этого «Штандарт» по требованию матросов переименовали в «18 марта», в память первого дня Парижской коммуны.

## Проектирование и переоборудование яхты в минный заградитель

23 октября 1920 года Совет Труда и Оборона (СТО) принял постановление, которым Петроградскому Совдепу и Комитету Оборона Петрограда поручалось обратить особое внимание на ускорение работ по восстановлению Балтфлота. Специально созданная комиссия отобрала наиболее боеспособные корабли и суда, пригодные для ремонта и модернизации. Среди прочих организационных вопросов Управлением Военно-Морских Сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии (УВМС РККА) рассматривалась возможность пополнения кораблей специального назначения путем вооружения и переоборудования прежних царских яхт, и «Штандарта» в первую очередь.

14 января 1927 года начальник 1-го технического управления Балтфлота докладывал

руководству ВМС о том, что «...яхта «Штандарт» по постановлению СТО передана в 1927 году Комцветфонду. В настоящее время стоит в Военной гавани Кронштадта. По полученной в УВМС ориентировочной ведомости восстановительные работы потребуют около 350 000 рублей (на работы по приведению ее в порядок). Особенно сильно пострадала внешность корабля и его внутренние помещения. Машины, по видимому, удовлетворительны. Котлы, не смонтированные при капитальном ремонте в 1914 году (предназначенные для «Штандарта» котлы были установлены на крейсере «Аврора»), требуют замены. Яхта «Штандарт», как корабль, переданный Комцветфонду УВМС, предложенный для ее дальнейшего использования не имеет».

Ответ с практической рекомендацией передачи яхты «Штандарт» на слом не удовлетворил руководство ВМС РККА, и оно настоятельно потребовало более серьезного и технически обоснованного решения по перспективам восстановления корабля, с учетом сложившейся на флоте обстановки.

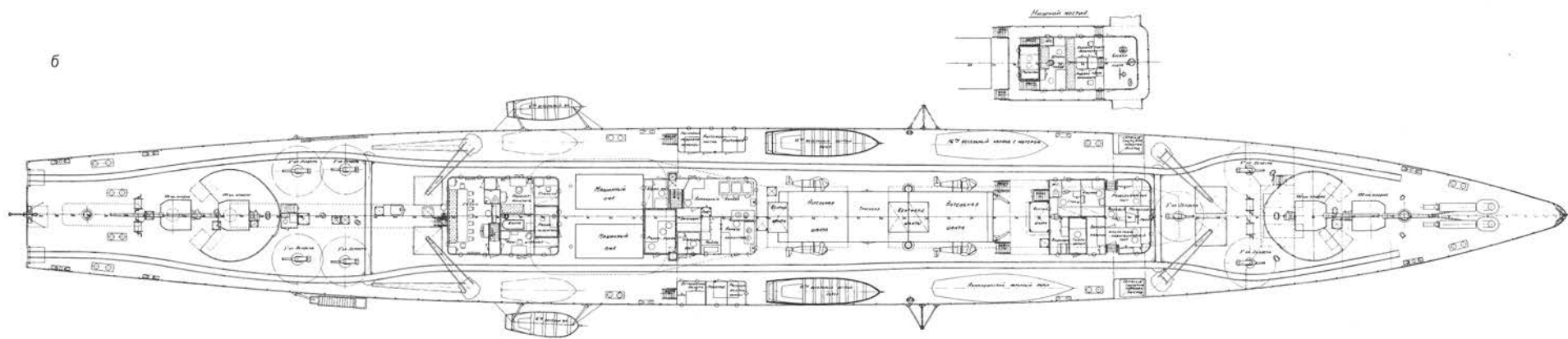
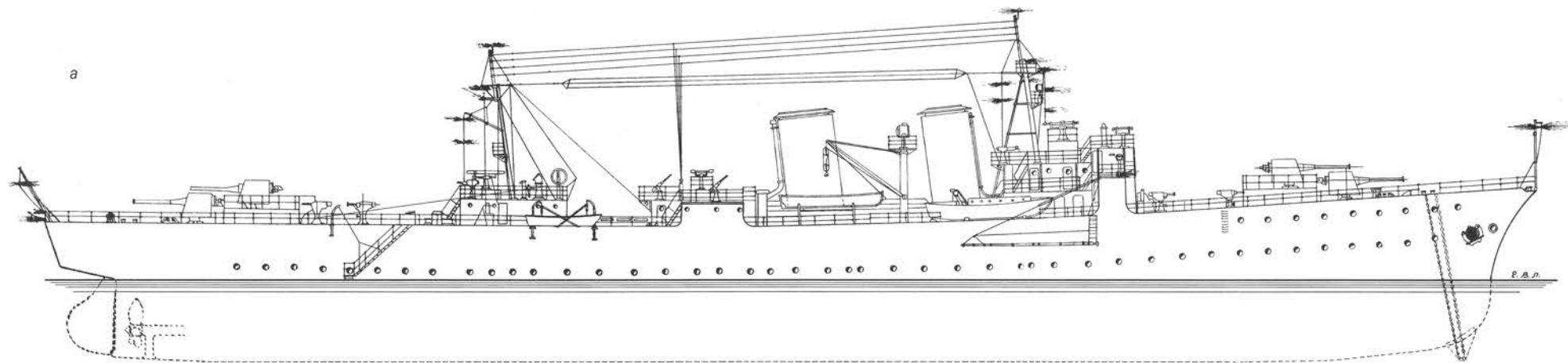
1 октября 1928 года Учетно-строительное управление ВМС сообщило письмом в адрес начальника Управления ВМС РККА: «Учетно-строительное управление, обсудив вопрос о возможности использования бывшей яхты «Штандарт» в перспективе нового строительства (указание наморси), пришло к следующему заключению: решить судьбу яхты (разбор или переоборудование) возможно после специального осмотра корабля военно-морской комиссией, которая должна дать заключение о возможности его использования под базу для подводных лодок... Одной из таких плавбаз может быть «Штандарт», переоборудование которого обойдется значительно дешевле, чем постройка новой специальной базы... Яхту необходимо переоборудовать для обслуживания дивизиона подводных лодок с установкой на ней дизелей для зарядки аккумуляторов, с трюмами, мастерскими, а также палубами для размещения 200 че-



Яхта «Штандарт» во время  
Ледового похода.  
Апрель 1918 года

The yacht «Standard»  
during the «Ice cruise»,  
April 1918



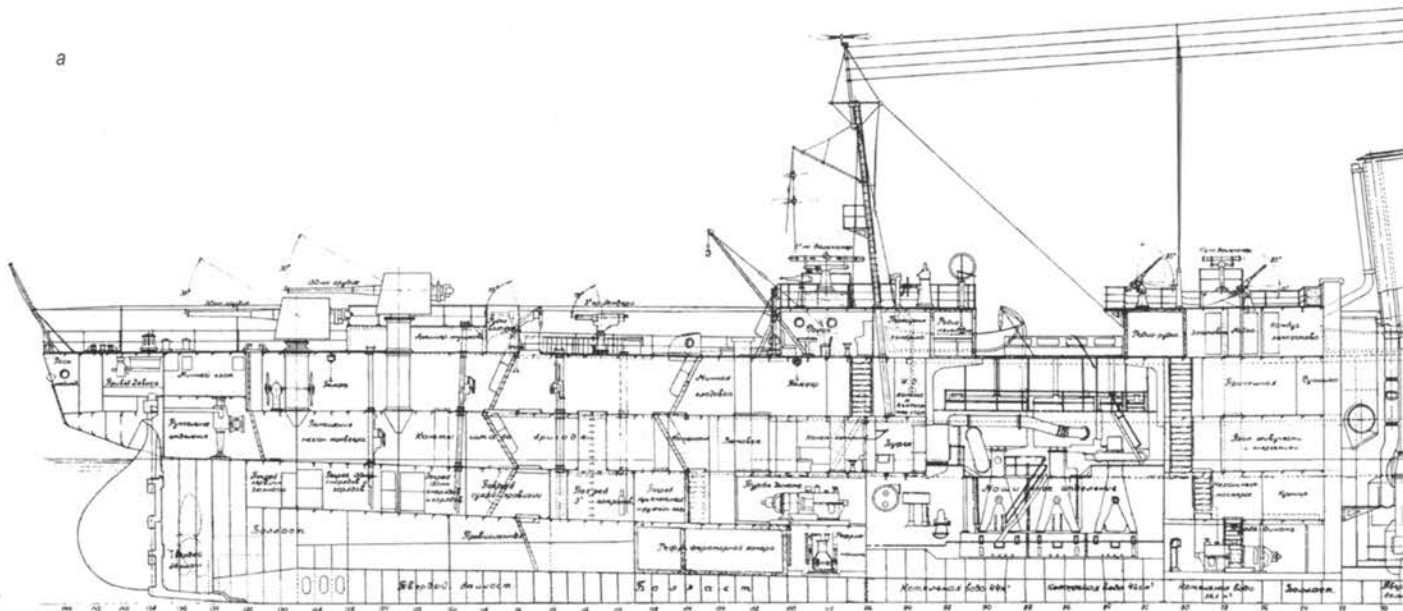


Проект переоборудования бывшей яхты «Штандарт» в минный заградитель.  
 а — вид сбоку; б — план верхней палубы.  
 С чертежей датированных 1933 (б) и 1934 (а) годами.  
 Публикуются впервые. Из собрания ЦВММ. Инв. №№ 46967/8 и 46967/3.

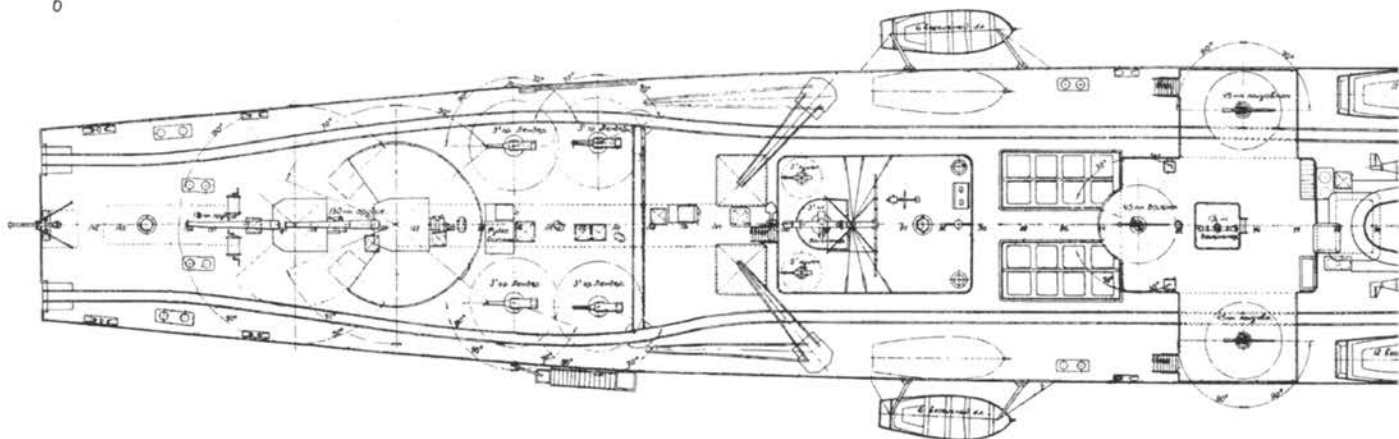
The project of the former yacht «Standard» conversion into a minelayer:  
 а — lateral view; б — upper deck plane.  
 From the drawings dated Year 1933 (b) and Year 1934 (a).  
 Published for the first time. From the Central Naval Museum funds



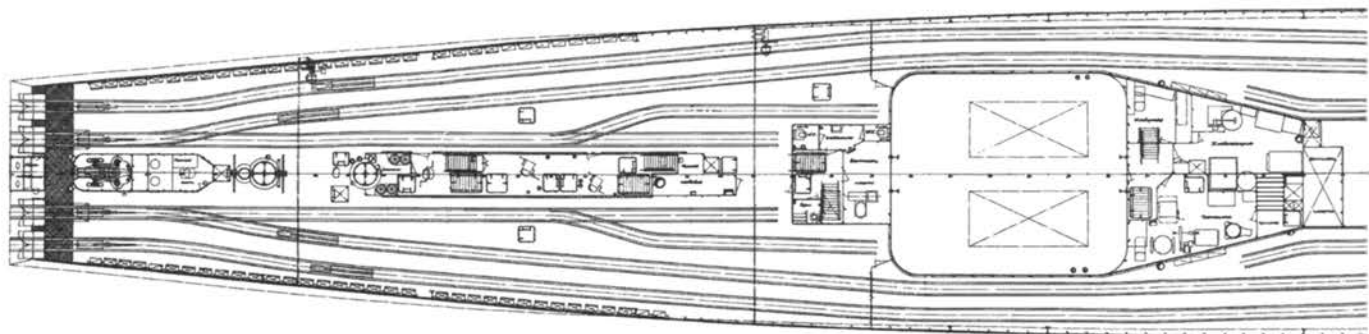
а



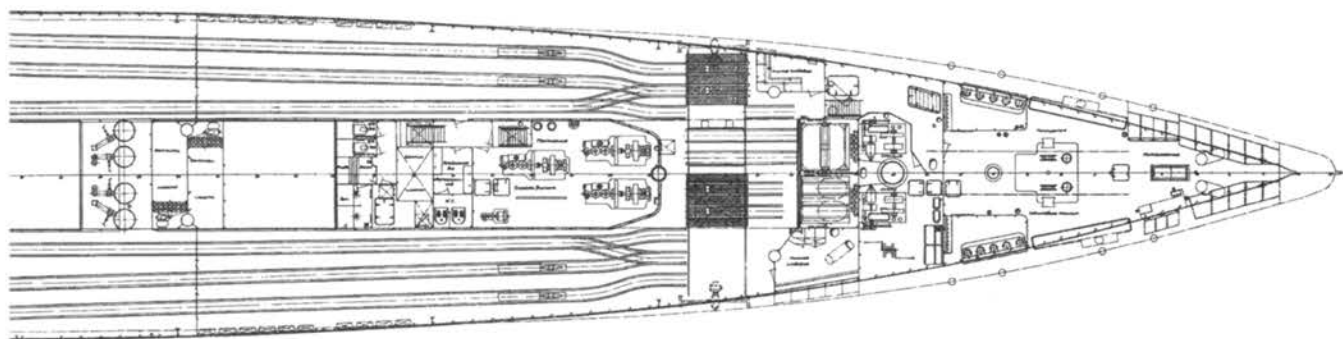
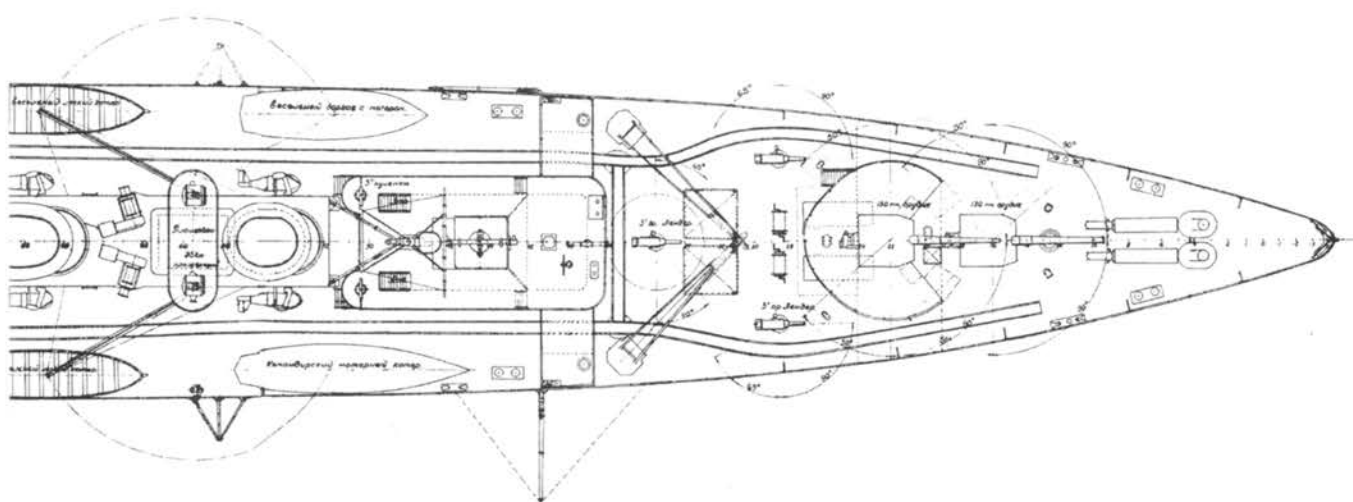
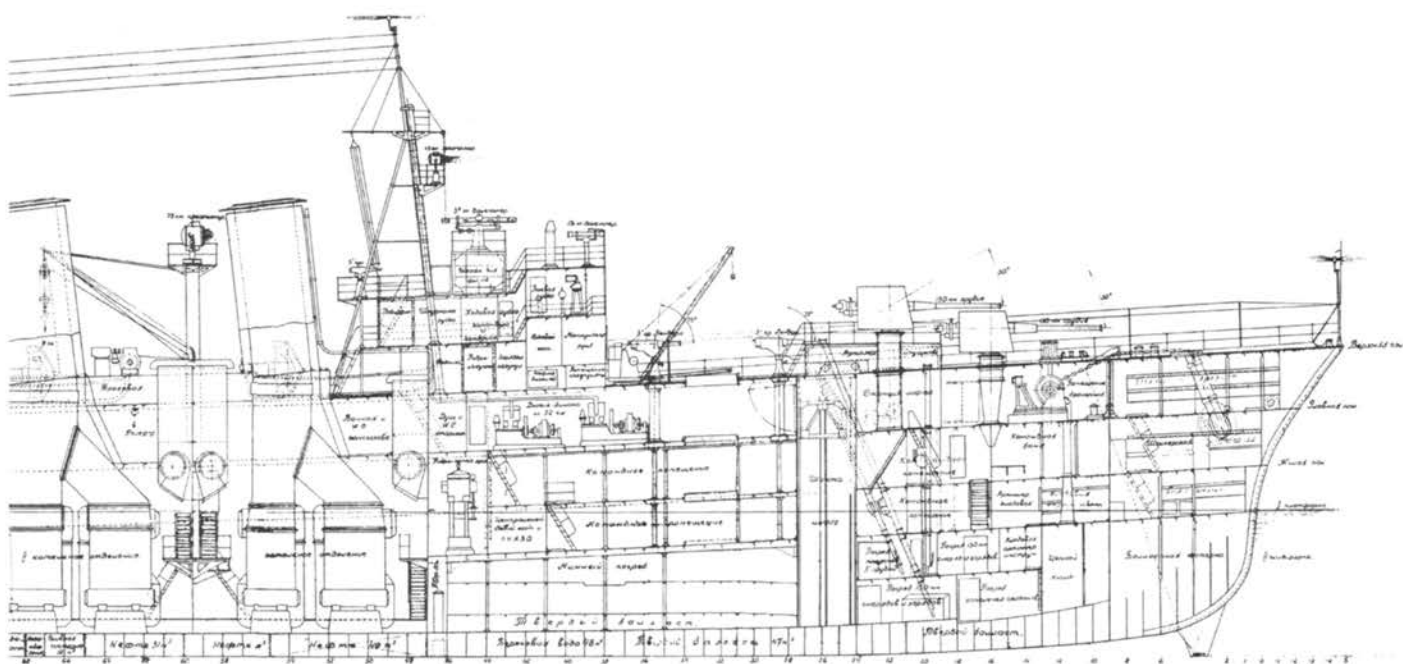
б



в

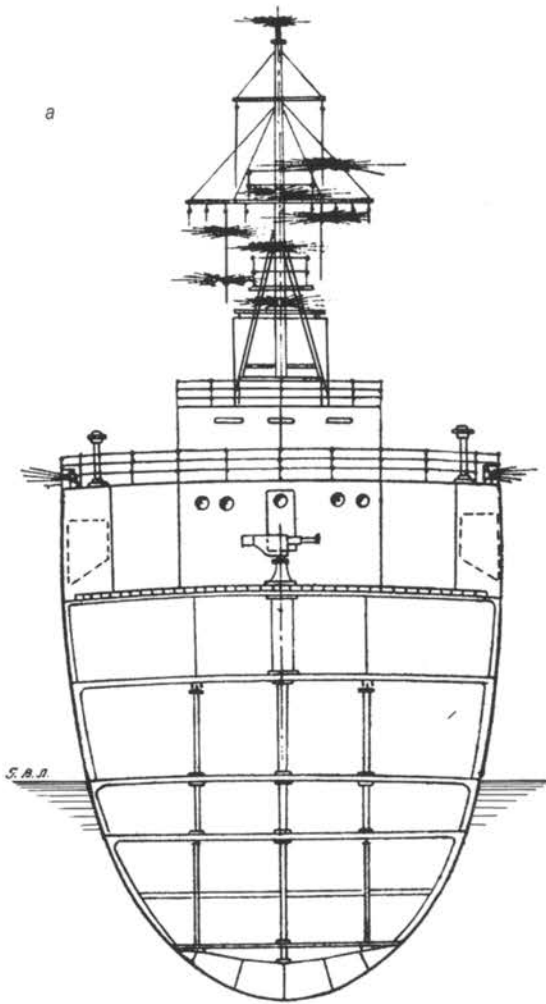


Проект переоборудования бывшей яхты «Штандарт» в минный заградитель.  
 а — продольный разрез; б — вид сверху, в — план главной палубы.  
 С чертежей, датированных 1933 (а, б) и 1935 (в) годами.  
 Публикуются впервые. Из собрания ЦВММ. Инв. № 46967/2 и 46968/1.

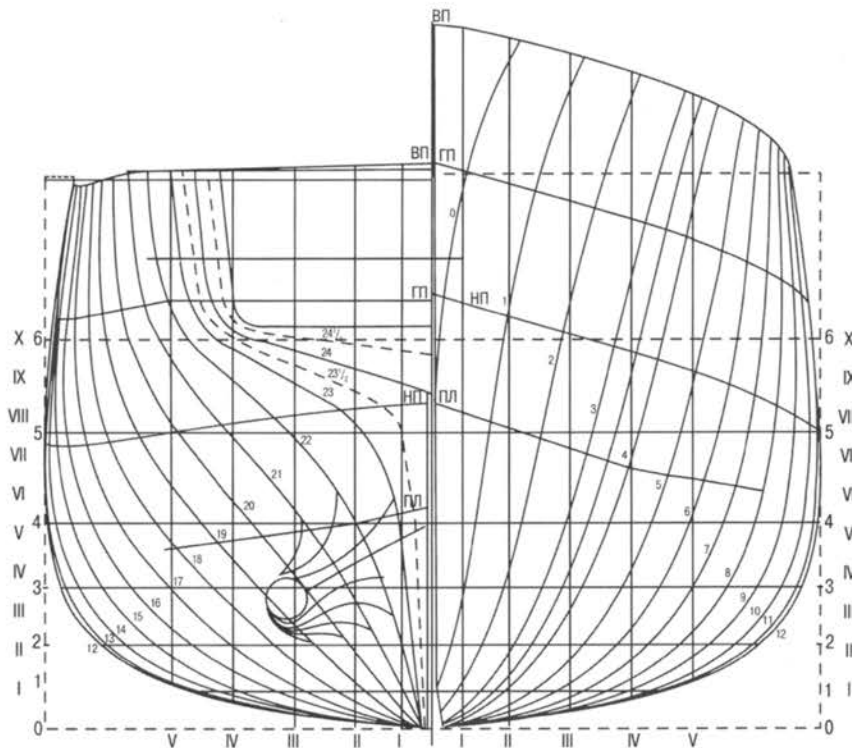
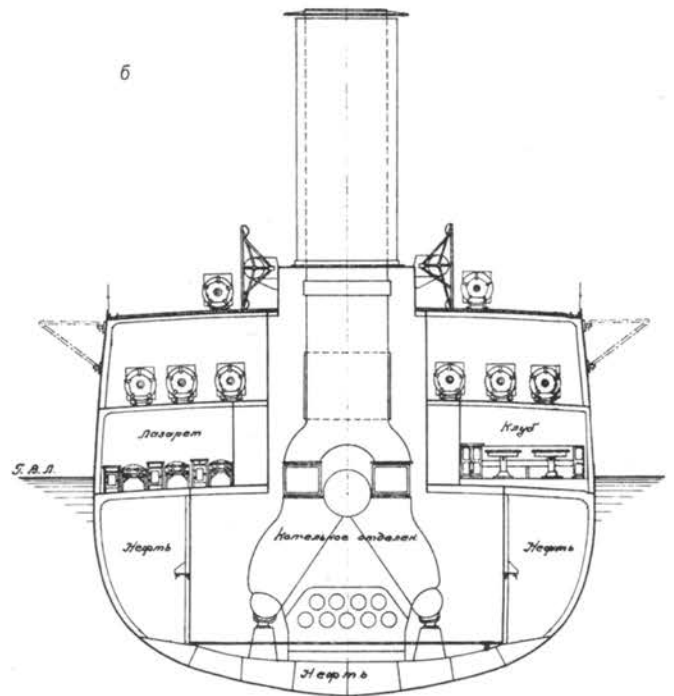


The project of the former yacht «Standard» conversion into a minelayer:  
 a — longitudinal section; б — top view; в — main deck plane.  
 From the drawings dated Year 1933 (a, б) and Year 1935 (в).  
 Published for the first time. From the Central Naval Museum funds

Проект переоборудования бывшей яхты «Штандарт» в минный заградитель.  
 а — сечение по фок-мачте; б — сечение по 57 шп. (см. в корму).  
 С чертежей датированных 1933 (а) и 1934 (б) годами. Публикуются впервые.  
 Из собрания ЦВММ. Инв. №№ 46967/3 и 46967/5



On the last page of the inset (at the top):  
 The project of the former yacht «Standard» conversion into a minelayer:  
 а — section at the foremast; б — section at Frame 57 (see to the aft).  
 From the drawings dated Year 1933 (а) and Year 1934 (б). Published for the first time.  
 From the Central Naval Museum funds



Проекция «корпус» теоретического чертежа  
 минного заградителя «Марти».  
 Масштаб 1 :150.  
 Публикуется впервые.  
 Из собрания ЦВММ. Инв. № 46967/1

The «hull» projection of the minelayer «Marti» lines  
 drawing.  
 Published for the first time.  
 From the Central Naval Museum funds

ловек команды. В мирное время яхта может служить станцией по зарядке и перемещаться с помощью буксиров. Одновременно с работами по переоборудованию «Штандарта» следует приступить к восстановлению его механизмов. Яхта за время стоянки значительно пострадала, особенно ее корпус, так как в 1920 году она тонула в Кронштадтской гавани».

Почти одновременно с этим проектом начальнику IV Управления ВМС РККА было направлено письмо с предложением транспортировки торпедных катеров на боевых кораблях Балтфлота и возможном приспособлении для этой цели яхты «Штандарт». По мнению начальника Технического управления Балтфлота, «вооруженный новыми мощными шлюпбалками или стрелами модернизированный корабль мог бы разместить на своей палубе до 46 торпедных катеров. Скорость хода «Штандарта» допускает плавание модернизированного судна совместно с эскадрой». Авторы этого предложения полагали, что это была бы первая попытка транспортировки торпедных катеров и решения задачи их сосредоточения для удара вдали от своих берегов.

Изучив все предложения командования Балтфлота по возможному использованию яхты «Штандарт» в военное время, Управление ВМС РККА приняло собственное решение: «Оставить корабль в резерве ВМС и признать более целесообразным переделать его в минный заградитель». Флот заградителей, доставшихся Советской России, просуществовал недолго. Одни корабли были сданы на слом, другие переоборудованы.

В итоге к 1930 году в составе Красного Флота числился лишь один минзаг — ветеран «25 октября» (бывшая «Нарова»), проплававший более полувека и потерявший всякую боевую ценность. Поэтому для экстренного оснащения флотов специализированными заградителями кораблестроителям пришлось приступить к переоборудованию торговых и устаревших боевых судов. Безусловно, самым необычным проектом переделки вспомогательного судна в минный заградитель стал «Марти».

Идея создания современного минного заградителя, переоборудованного из бывшей императорской яхты «Штандарт», была достаточно реальной и давала значительный эффект. Планировалось, что скорость нового минного заградителя должна быть около 18 уз, что, по мнению руководства флотом, было

вполне достижимо для «Штандарта» без его значительной переделки.

Задание, утвержденное наморси Р.А. Муковичем в 1931 году, предусматривало для нового минного заградителя 650 мин заграждения образца 1926 года и артиллерийское вооружение из четырех 102-мм, четырех 76-мм зенитных орудий и шести пулеметов. Ограничивая расходы на перестройку суммой 1,5 млн рублей, руководство УВМС рассчитывало на использование существующей машинно-котельной установки для достижения полного хода 18 уз и дальности плавания 2020 миль 10-узловым экономическим ходом.

Проектирование было поручено Кронштадтскому военному порту (Кронпорту), который оперативно разработал эскизный проект переоборудования «Штандарта» под минный заградитель в четырех вариантах. Проекты были рассмотрены авторитетным совещанием Учетно-строительного управления Военно-Морских Сил РККА. 31 октября 1931 года наморси, флагман 1 ранга В.М. Орлов утвердил четвертый вариант проекта перестройки «Штандарта», рассчитанного на 545 мин образца 1926 года, из них 310 размещались на главной палубе, 125 — на верхней, а 110 — в специальном

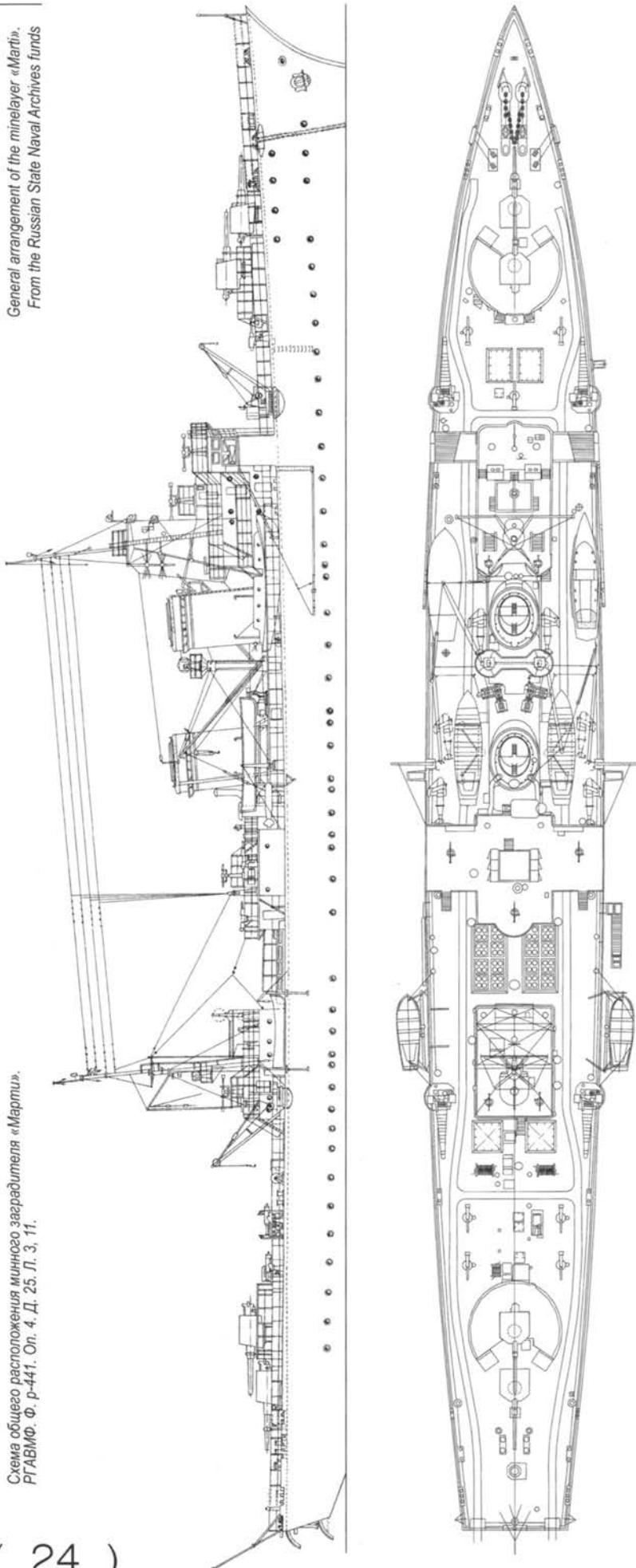
*На долговременном хранении в порту. На первом плане бывший учебно-артиллерийский корабль «Петр Великий», за ним бывшая императорская яхта «Штандарт». Середина 1920-х годов*

*The long-term mooring at the harbour. In the foreground are the former artillery training ship «Pyotr Veliky» and the former Emperor's yacht «Standard» behind her. Middle 1920s*



General arrangement of the minelayer «Martii».  
From the Russian State Naval Archives funds

Схема общего расположения минного заградителя «Марти».  
РГАВМФ. Ф. р-441. Оп. 4. Д. 25. Л. 3. 11.



минном погребе впереди носового котельного отделения. Работа четырех электрических кранов (по 1,5 т каждый) и двух лифтов (на 2 мины каждый) обеспечивала прием полного минного запаса в течение 3,5 часов. Расчетное время постановки всех мин составляло 30 минут. Утверждая проект, новый наморси приказал довести его артиллерийское вооружение до четырех 130-мм орудий.

Срок готовности корабля был установлен к 1 августа 1933 года. Полная стоимость переоборудования бывшей императорской яхты в минный заградитель составила 1730 тыс. рублей.

В принятом на совещании специалистов Управления ВМС РККА решении рекомендовалось провести переоборудование «Штандарта» на Морском заводе в Кронштадте.

Справедливости ради следует отметить, что данное решение в тот период абсолютно не соответствовало реальным возможностям Морского завода и выполнение этого заказа ему было явно не по силам. Сказывался перерыв в кораблестроении в годы Гражданской войны, приведший к потере опытных заводских кадров: проектировщиков, конструкторов, рабочих-кораблестроителей — и утрате опыта, технологического оборудования и нарушению кооперации Морского завода с заводами-поставщиками.

Все практически приходилось начинать заново. Поэтому тяжелое положение Морского завода, вынужденного подчиниться приказу наморси, заставило его администрацию обратиться 6 июля 1931 года к командиру главного военного порта Морских сил Балтийского моря с письмом, в котором указывалось на практическую невозможность выполнения заказа по модернизации яхты в указанные сроки. Заместитель начальника Морского завода Курдюков, в частности, отмечал, что «...принятый РВС вариант переоборудования «Штандарта» потребует значительных материальных и людских затрат. Учитывая значительную занятость коллектива предприятия по первоочередным ремонтным работам, Морской завод переоборудование «Штандарта» взять не может, так как завод сам переоборудуется медленно, рабочую силу набирать не может по жилищным условиям. Работы по «Штандарту» затянутся на 3 года. Необходимо отметить, кроме того, что техбюро у нас не справляется сейчас с работой в необходимые для производства сроки,

и изготовление детального проекта, чертежей займет бюро целиком на несколько месяцев. Если все-таки решение наморси останется прежним, необходимо резко увеличить ассигнование по переоборудованию основных производственных цехов завода, закончив их в 1932 году. Необходимо также срочно увеличить техническое бюро, принять экстренные меры по жилищному строительству для рабочих (500 чел.) и увеличить сверх комплекта штат руководящего состава завода...»

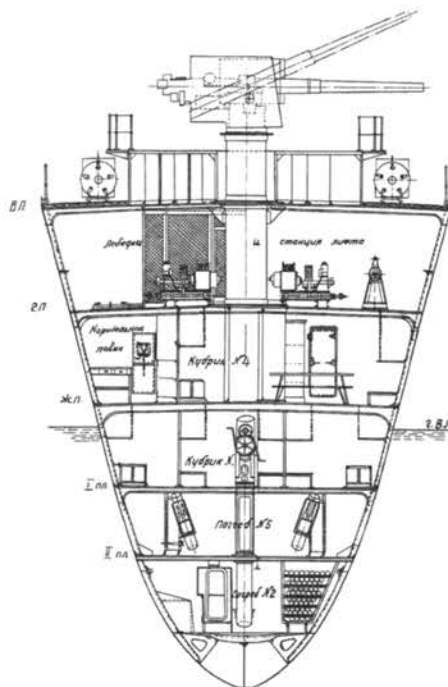
Эти доводы морское командование посчитало убедительными, и переоборудование судна передали ленинградскому судостроительному заводу им. Марти. Руководителем работ назначили Ф.Г. Грачева.

Впоследствии начальник отдела кораблестроения Управления ВМС РККА инженер-флагман 2 ранга Б.Е. Алякрицкий отмечал в рапорте командованию ВМС, что «...завод им. Марти начал и вел эту работу крайне неохотно, все время под сильным нажимом УМС РККА. Администрация завода уделяла очень мало внимания этому кораблю, что в итоге привело к значительному опозданию в сдаче корабля (2 года). Новая проектная организация "Судопроект" не сочла возможным разрабатывать рабочие чертежи по общему проекту Кронштадтского Морского завода и заявила о необходимости составления нового уточненного общего проекта корабля».

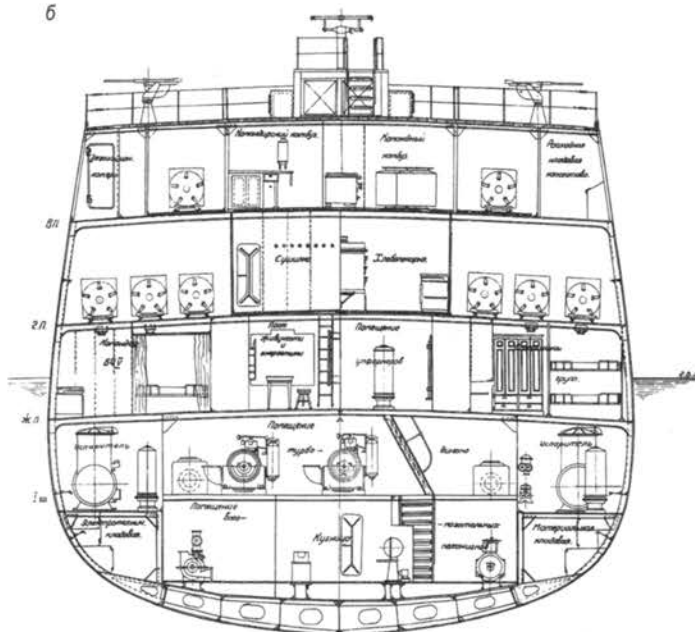
Работа над проектом минного заградителя действительно оказалась достаточно сложной, ибо потребовала обязательной проработки целого комплекса принципиальных вопросов, решение которых было тесно связано с необходимостью считаться с уже существующей конструкцией яхты. Кроме того, предстояли тщательный доковый осмотр корпуса судна на предмет его годности, очистка всех внутренних помещений, снятие отдельных деталей корпуса и механизмов, а также проверка чертежей и обмеры конструкций как снаружи, так и внутри корпуса корабля. От выполнения этих мероприятий во многом зависел срок сдачи проекта. При работе над ним конструкторское бюро ставило перед собой задачу по возможности максимально использовать старый корпус яхты, его подводную часть.

Второй общий проект минного заградителя был утвержден наморси 8 сентября 1933 года. В решении начальника ВМС РККА В.М. Орлова отмечалось:

а



б



1. Одобрить общий проект минного заградителя и представить его на утверждение РВС СССР.

2. Предусмотреть при разработке рабочих чертежей минзага использование минного трюма в качестве запасного нефтехранилища для возможно большего увеличения района плавания корабля.

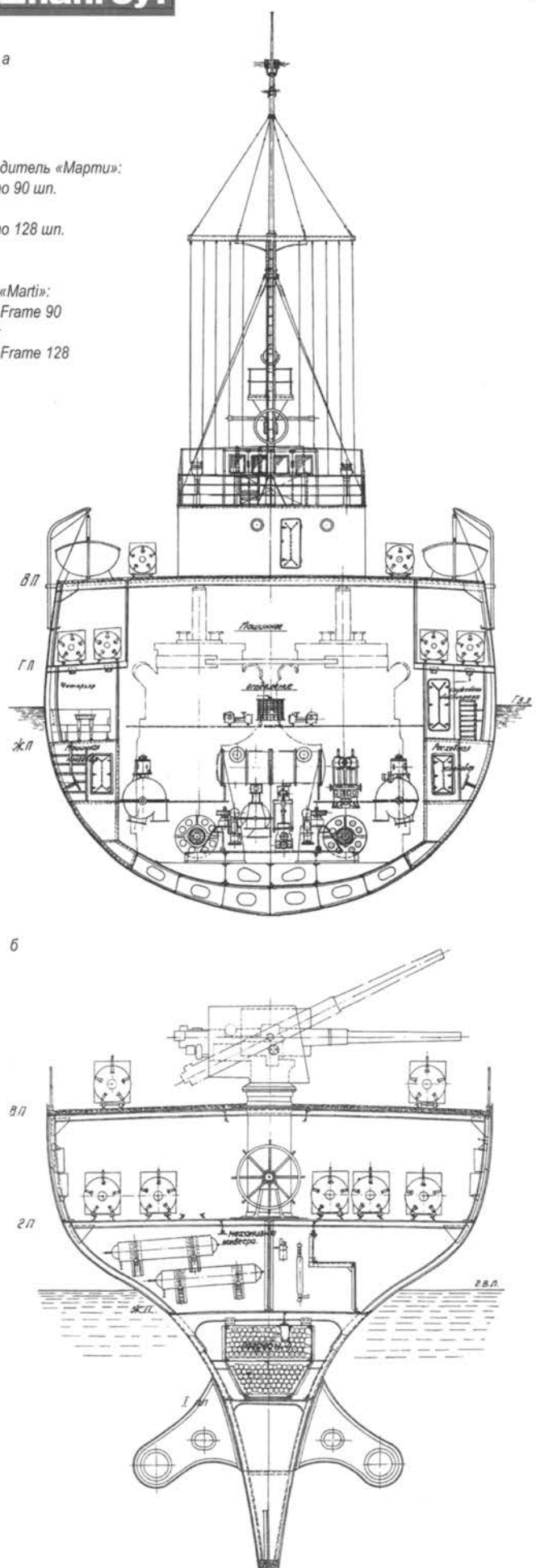
3. Начальнику Управления кораблестроения и начальнику Управления вооружений вести специальное наблюдение за своевременным и успешным проведением работ по

Минный заградитель «Марти»: а — сечение по 22 шп. (см. в нос); б — сечение по 74 шп. (см. в корму)

The minelayer «Marti»: а — section at Frame 22 (see to the bow); б — section at Frame 74 (see to the aft)

Минный заградитель «Марти»:  
 а — сечение по 90 шп.  
 (см. в корму);  
 б — сечение по 128 шп.  
 (см. в корму)

The minelayer «Marti»:  
 а — section at Frame 90  
 (see to the aft);  
 б — section at Frame 128  
 (see to the aft)



конструированию и по постройке всех приспособлений для механизированной подачи мин (лифты, транспортеры и т. п.).

Позднее начальник Главного морского штаба утвердил тактико-техническое задание на проект минного заградителя, получившего заводской номер 200.

Приказ начальника ВМС РККА о строгом контроле над работами по модернизации «Штандарта» на ленинградском судостроительном заводе им. Марти выполнялся неукоснительно. Об этом, в частности, свидетельствует выписка из решения от 18 декабря 1933 года начальника Морских Сил РККА по докладу директора завода о ходе выполнения заказа УВМС. В документе не только жестко критиковалось нежелание руководства предприятия работать над модернизацией «Штандарта», но и ставились довольно строгие условия:

1. Категорически подтвердить заводу Марти и ГУСПу (Главное управление судостроительной промышленности), что минзаг «Штандарт» не позднее 1 августа 1934 года должен быть предъявлен к официальным сдаточным испытаниям.

2. Констатировать совершенно неблагоприятное состояние постройки этого корабля вследствие необеспеченности его рабочими чертежами, не размещением до сих пор контрагентских заказов (электрооборудование, подъемники для мин, приборы управления механизмами и т.д.), исключительно слабым развертыванием работ по котлам.

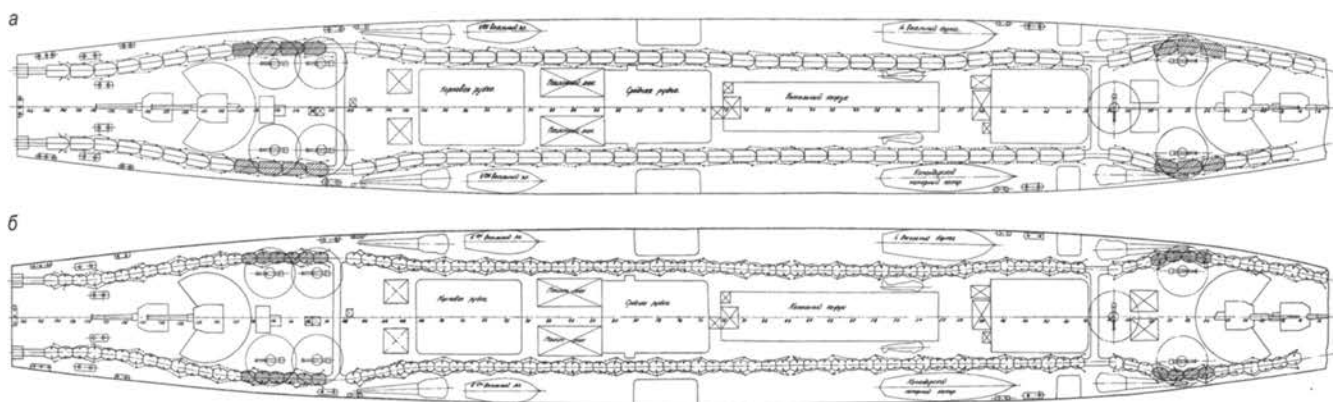
3. Просить начальника ГУСП немедленно ликвидировать прорыв в работе «Судпроекта» и добиться своевременной подачи чертежей в сроки, обеспечивающие предъявление корабля к сдаче 1 августа 1934 года.

4. Предлагаем директору завода Марти немедленно разместить все контрагентские заказы и в декадный срок оформить их договорами с соответствующими заводами.

22 января 1934 года командующий Морскими силами Балтийского моря член РВС М.Л. Галлер подписал приказ № 011 о переименовании бывшей императорской яхты: «РВС Морских сил Балтийского моря приказывает переименовать минный заградитель «Штандарт» в минный заградитель «Марти».

Модернизация «Штандарта» проводилась также под строгим контролем командира и главных специалистов боевых частей корабля, которые постоянно предъявляли админис-





трации завода новые дополнительные требования по установке более совершенных или переделке старых устройств, не предусмотренных утвержденным техническим заданием (увеличение числа переговорных труб для связи командных пунктов корабля, установка телефонов в командном посту и на носовом мостике, добавление второго пелоруса на верхнем мостике, изготовление запасных блоков золотника и цилиндра высокого давления для обеих машин, отделка корабельной мебели натуральной кожей и т. д.). Завод, постоянно срывающий планы строительных работ, игнорировал подобные требования, что являлось поводом к частым конфликтам и обоюдным жалобам в различные официальные инстанции, вплоть до командующего ВМС РККА.

Особое беспокойство у командира и механика минного заградителя вызывало состояние главных машин, которые не менялись с 1893 года. Дело в том, что в блоках цилиндров высокого давления и золотниках были обнаружены трещины. Из-за невозможности их заварки ограничились постановкой ввертышей-ограничителей. Чтобы исключить попадание воды, глухое кольцевое пространство, куда выходила трещина, было заполнено суриком.

7 марта 1936 года командир минного заградителя «Марти» капитан 2 ранга Иван Григорьевич Карпов направил руководству флотом следующее письмо: «7 марта завод Марти пропустил все допустимые сроки готовности корабля и, желая отделаться поскорее от надоевшего заказа, готов сдавать отдельные механизмы и устройства в любом виде — лишь бы сдать. Все это требует от нас тщательности в приемках. Начальник постройки корабля т. Клементьев, спасая положение, думает сейчас об ускоренной сдаче и ухудшает качество работ».

20 марта завод посетил командующий КБФ флагман 2 ранга Л.М. Галлер. Ознакомившись на месте с состоянием работ на минном заградителе «Марти» и выслушав доклады заместителя директора завода и командира корабля, он вынужден был принять следующее решение:

1. Принять к сведению заявление директора о том, что корабль к ходовым испытаниям будет готов 10 мая и окончательная сдача его состоится не позднее 15 июня 1936 года.

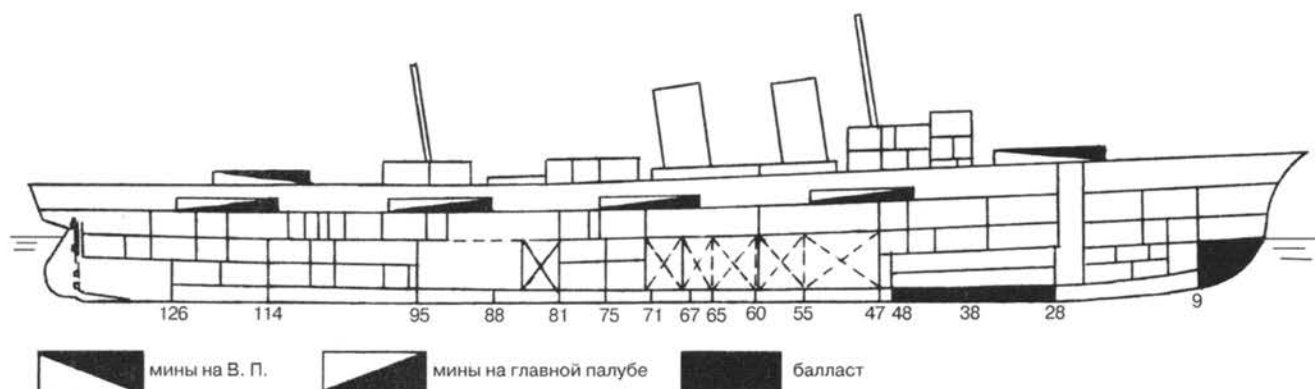
2. Признать, что отсутствие на заводе до настоящего времени пружин Вольвиля для ленты минного транспортера создает угрозу неготовности сдачи корабля к 15 июня.

Схема размещения мин заграждения на верхней палубе:  
а — для мин образца 1931 года;  
б — для мин образца 1912 года.  
РГАВМФ. Ф. р-441. Оп. 4. Д. 27.  
Л. 36, 33

Arrangement of mines on the upper deck:  
a — for the Year 1931 model mines;  
b — for the Year 1912 model mines.  
From the Russian State Naval Archives funds

Схема продольного разреза минного заградителя «Марти», использовавшаяся для расчета устойчивости корабля.  
РГАВМФ. Ф. р-441. Оп. 4. Д. 26.  
Л.17

The minelayer «Marti» longitudinal section diagram used for the ship's stability calculations.  
From the Russian State Naval Archives funds



3. Считать необходимым изготовить в запас два новых цилиндра для главных машин, ввиду наличия дефектов (трещин) в старых.

4. Не сносить бортовых командных мостиков, построенных заводом в соответствии с утвержденными чертежами.

5. Устройство приемного нефтетрубопровода из минных трюмов и междонных отсеков под ними теперь не проводить, ввиду большого объема работ и связанного с этим удлинением срока готовности корабля. Эти работы следует произвести в том случае, когда появится необходимость в приспособлении указанных помещений под топливные хранилища.

6. Переговорных труб из кормового и носового мостиков к орудиям не прокладывать. Вопрос о необходимости указанных труб выяснить в период приемных испытаний корабля.

7. Признать возможным не задерживать сдаточных испытаний корабля из-за неготовности механической посудомойки и подметочной машины.

8. Считать необходимым оборудование сигнализации на входных дверях котельных отделений, установку шестереночного поворотного устройства к одноцилиндровой помпе, прокачивающей холодильник, и устройство поддонов ко всем лагунам питьевой воды на корабле.

9. Командиру минзага «Марти» прекратить предъявление к заводу дополнительных требований по оборудованию новых или переделке старых устройств, не предусмотренных утвержденными чертежами.

7 мая 1936 года приказом начальника Морских Сил РККА (№ 049) была назначена комиссия для приемных испытаний минного заградителя «Марти». В состав комиссии входили капитан 1 ранга И.И. Талин (заместитель председателя) и члены комиссии — флагманские специалисты, командиры кораблей и кораблестроители.

В октябре — ноябре были успешно проведены приемосдаточные испытания минного заградителя «Марти». Завод предъявил к испытаниям все механизмы корабля в соответствии с условиями спецификаций и технических заданий, обусловленных договором. До ходовых испытаний были опробованы все вспомогательные механизмы, как капитально отремонтированные, так и новые. Механизмы, обслуживающие главные машины и котлы, предварительно испытали на якоре «на исправное действие». Их окончательную про-

верку произвели одновременно с выполнением программы ходовых испытаний главных машин при работе на полную мощность. Скорость корабля определялась по результатам пробегов на мерной миле. По требованию отдела кораблестроения УМС число таких пробегов должно было быть не менее трех.

20 октября завершились испытания минных транспортеров и пневматических сбрасывателей, а также проверена работа верхних скатов путем постановки мин на Толбухинском полигоне при состоянии моря от 0 до 3 баллов.

29 ноября 1936 года комиссия в составе председателя капитана 1 ранга Н.К. Никонова, заместителя председателя военного инженера 1 ранга В.Е. Эмме, при участии директора завода В.Н. Сушунова и главного инженера Н.А. Смоленцева, закончив испытания и приемки согласно договору № 260907 от 21 сентября 1934 г. и дополнительным соглашениям к нему, спецификации и программе испытаний, составила приемный акт (№ 229). В акте комиссия отметила, что минный заградитель «Марти», переоборудованный и капитально отремонтированный заводом им. Марти в Ленинграде, принимается в состав Военно-Морских Сил РККА с обязательством «выполнить все работы, поименованные в прилагаемом к этому акту списке, в сроки, в них указанных».

Приемным актом были зафиксированы полученные на испытаниях данные (см. табл.).

В приемном акте комиссия также отметила следующее:

1. Цилиндр ВД правой машины имеет трещину.

2. Турбо-динами не сданы на параллельную работу.

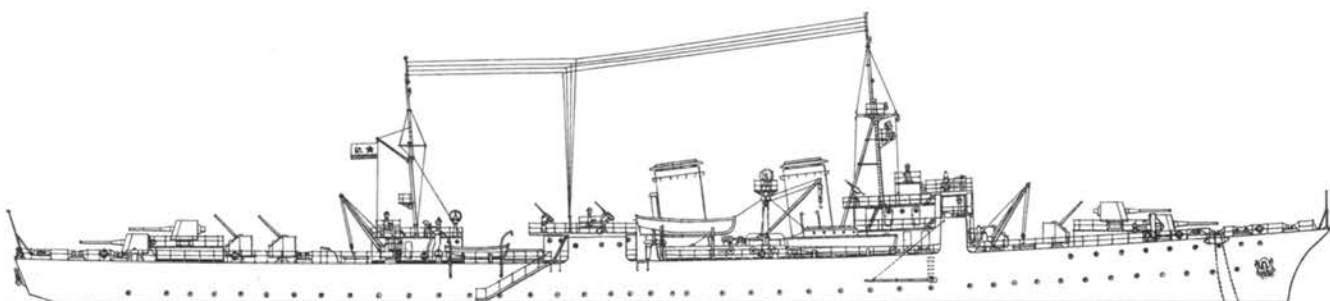
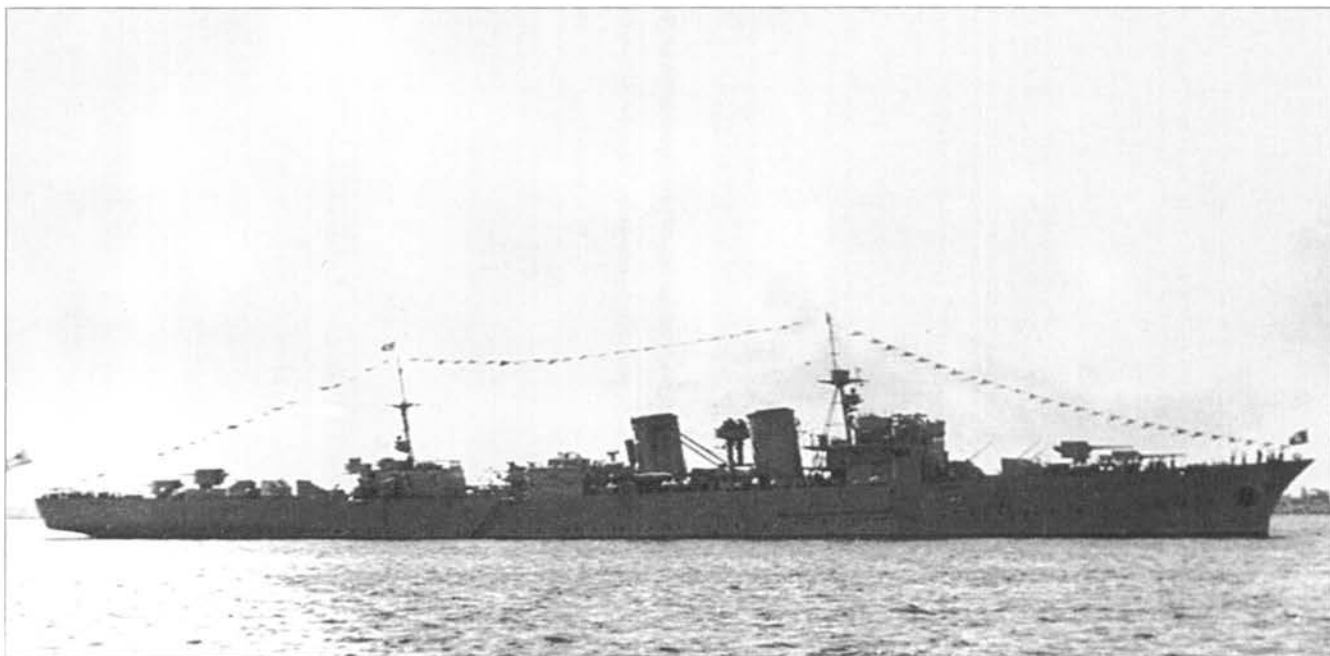
3. Не установлены 4 принимающих прибора высоты у 130-мм орудий, 3 дальномера и ночное освещение прицелов.

4. Радиостанции не поставлены.

5. Гидроакустика и трансляция не установлены.

6. Отсутствует связь наблюдателей за подводными лодками с боевой рубкой.

Ознакомившись с приемным актом, начальник отдела кораблестроения УМС РККА инженер-флагман 2 ранга Б.Е. Алякрицкий в своем рапорте руководству флота отмечал, что «Краснознаменный Балтийский флот получил лучший в мире минный заградитель. В ходе модернизации бывшей императорской яхты успешно освоено конструирование



**Нагрузка масс минного заградителя «Марти»**

Наименование статей грузов	Масса, т
1. Корпус с оборудованием, системами, устройствами и главными механизмами (корабль порожнем)	4882
2. Артиллерийский боезапас	86
3. Мины заграждения	538
4. Вода береговая, питьевая и в напорных цистернах	80
5. Экипаж	35
6. Снабжение	34
<b>СТАНДАРТНОЕ ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ</b>	<b>5635</b>
7. Топливо (половина запаса)	184
8. Котельная вода (половина запаса)	83
<b>ИТОГО ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ НА ОФИЦИАЛЬНЫХ ИСПЫТАНИЯХ</b>	<b>5922</b>
9. Топливо и котельная вода (добавленные до полного запаса)	267
<b>ИТОГО ПОЛНОЕ ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ</b>	<b>6189</b>

Примечание. Таблица составлена по РГАВМФ. Ф. р-441. Оп. 4. Д. 25. Масса главных механизмов составляла 488,2 т, артиллерийского вооружения (без боезапаса) — 116,9 т, минного (без мин) — 155,2 т (РГАВМФ. Ф. р-441. Оп. 4. Д. 26).

*Минный заградитель «Марти»  
(после замены 76-мм орудий  
Лендера на 76-мм установки 34-К)*

*The minelayer «Marti»  
(the 76-mm Lender guns replaced  
by the 76-mm 34-K gun mounts)*

**Размещение мин заграждения на заградителе «Марти» на момент вступления в строй**

Наименование палубы	Образец мины					
	1931 года	1926 года	1926 года с универсаль ным якорем	1912 года	1908 года	Минный защитник
Верхняя палуба	103	115	105	172	170	165
Главная палуба	231	285	245	351	140	370
1-й ярус трюма	44	52	44	—	—	—
2-й ярус трюма	31	37	31	—	—	—
<b>Итого</b>	<b>409</b>	<b>489</b>	<b>425</b>	<b>535</b>	<b>310</b>	<b>535</b>

Примечание. Таблица составлена по данным РГАВМФ. Ф. 441. Оп. 4. Д. 27.

**Тактико-технические элементы минного заградителя «Марти»**

Наименование элементов	По спецификации	На испытаниях
<b>ВООРУЖЕНИЕ</b>		
Артиллерийское: количество установок × количество стволов — калибр, мм / длина ствола в калибрах, тип установки	4×1 — 130/55, Обуховского завода 7×1 — 76/30, Лендера 3×1 — 45/46, 21-К 4×1 — 7,62 пулемета	
Минное: тип мин — количество	Обр.1931 года* — 411 Или обр.1926 года — 492 Или обр.1912 года — 598 Или обр.1908 года — 552 Или минных защитников — 522	Обр.1931 года* — 409 Или обр.1926 года — 489 Или обр.1912 года — 523 Или обр.1908 года — 310 Или минных защитников — 535
Противоминное: тип параванов — количество	К-1 — 2	К-1 — 2
<b>КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ</b>		
Водоизмещение, т	6070	6139
Главные размерения, м:		
длина наибольшая		122,3
ширина наибольшая		15,4
осадка средняя	6,51	6,65
Метацентрическая высота, м	0,78	0,74
Скорость хода наибольшая, уз	18,5	18,86
Дальность плавания, миль:		
полным ходом	760	1150
экономическим ходом	Около 1900	2100
Мощность главной энергетической установки, л. с.	11400	11426
Запас топлива, т	369	430

\* Один из вариантов модернизации мины образца 1926 года, на вооружение не принят; возможно, являлся прототипом мины КБ, принятой на вооружение в 1940 году.



Первый командир минного заградителя «Марти» капитан 2 ранга И. Г. Карпов

The first commander of the minelayer «Marti», captain of the 2st rank I.G. Karпов

механизации транспортировки и постановки мин, а в «Судопроекте» и на заводе им. Марти созданы опытные кадры по строительству специальных надводных боевых кораблей».

25 декабря 1936 года «Марти» официально вошел в состав КБФ, и на его флагштоке взвился Военно-морской флаг СССР.

Модернизация настолько изменила внешний и внутренний облик бывшей императорской яхты, что в английском справочнике «Jane's Fighting Ships» утверждалось, что «...это совершенно новый корабль, не имею-

щий ничего общего с прогулочной яхтой..., что явствует хотя бы из контуров и внешнего вида корабля». Англичане, с учетом значительных размерений минного заградителя, именовали его минным крейсером.

Кораблестроители, высоко оценивая тактико-технические элементы минного заградителя «Марти», сожалели, что стремление к экономии помешало заменить главные машины «Штандарта» турбинами, которые, безусловно, намного увеличили бы скорость хода этого корабля.

# Боевой путь минного заградителя «Марти»

Минный заградитель «Марти» и его экипаж вписали яркие страницы в историю Балтийского флота. Немалая заслуга в этом его командира, капитана 1 ранга Н.И. Мещерского.

Николай Иосифович Мещерский был назначен командиром «Марти» в 1938 году, после ареста первого командира корабля И.Г. Карпова. Иван Григорьевич был арестован Особым отделом НКВД КБФ по ложному доносу, несмотря на прекрасную характеристику, данную ему командованием Балтийского флота, аттестовавшим капитана 2 ранга Карпова как командира, который: «...в процессе постройки минного заградителя добился хорошего качества строительных работ. Разработал и установил на минзаге приборы, обеспечивающие точные расчеты при минных поставках. К концу компании 1937 года корабль занял первое место по работе Б 4-1, Б 4-3 и Б 4-5...».

5 февраля 1939 года капитан 2 ранга И.Г. Карпов был освобожден и полностью реабилитирован. Командуя впоследствии минным заградителем «Урал», он активно участвовал в боевых операциях Балтийского флота во время Великой Отечественной войны.

Новый командир минного заградителя капитан 1 ранга Н.И. Мещерский был человеком сильной воли и большого личного мужества, он являл собой прекрасное сочетание ума, образованности, знания минного дела и умения

разбираться в людях. Имя этого опытного командира было чрезвычайно популярно в среде моряков Балтийского флота.

Однако многим сослуживцам, знавшим биографию Николая Иосифовича, назначение его командиром флагманского корабля соединения показалось необычным для того тревожного и трагического времени. Приказ о назначении капитана 1 ранга Н.И. Мещерского был издан в страшный год жестоких и несправедливых репрессий, массовых арестов и расстрелов военных моряков — от командующих флотами до командиров кораблей. На должность же командира «Марти» в 1938 году назначили не только потомственного дворянина, но и человека, принадлежавшего к древней династии известных русских князей.

Николай Иосифович в 1916 году с отличием окончил Морской кадетский корпус, гардемаринном принимал активное участие в боевых действиях русского флота. После Октябрьской революции остался вместе с братом Владимиром в России. Откликнувшись на призыв V съезда Советов к бывшим офицерам царской армии и флота: «честно и добросовестно работать над развитием и упорядочением военной мощи Советской России», братья-близнецы князя Мещерские вернулись на флот.

Строгий и взыскательный командир «Марти» никогда не был груб с подчиненными. Его



Капитан 1 ранга Н.И. Мещерский.  
1941 год

Captain of the 1st rank  
N.I. Meshchercky

Минный заградитель «Марти».  
Фотография с автографом  
командира корабля капитана  
1 ранга Н.И. Мещерского

The minelayer «Marti».  
A photo with an autograph  
of the ship's commander,  
captain of the 1st rank N.I. Meshchercky



принцип гласил: «Строгость и грубость — понятия противоположные, и сколь первая нужна, столь вторая вредна». Николай Иосифович командовал кораблем в самые горячие дни на Балтике. Боевые заслуги военного моряка были отмечены орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Ушакова, Нахимова, Отечественной войны I степени и боевыми медалями.

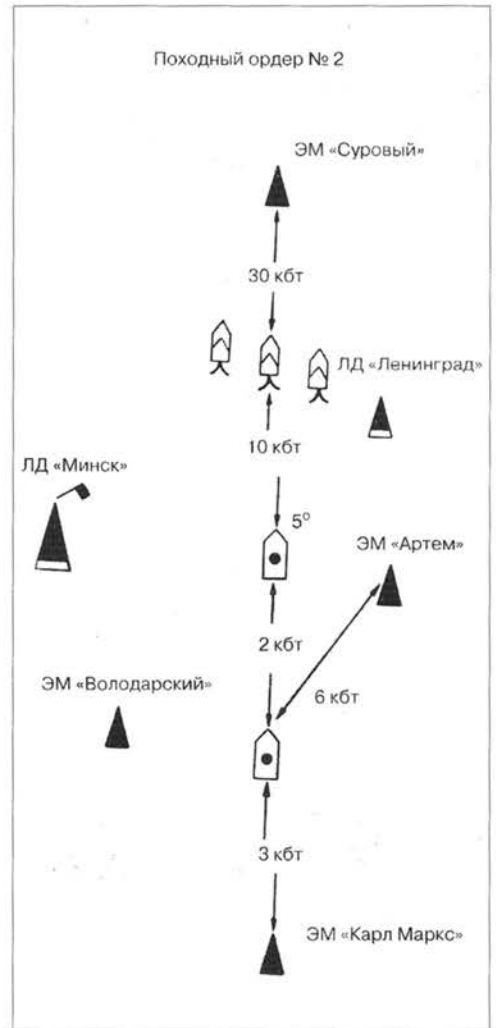
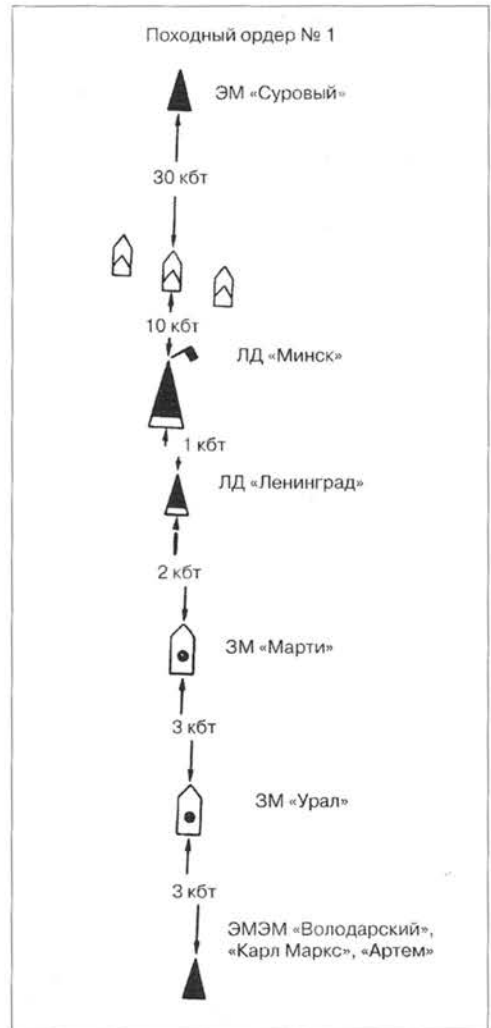
Под руководством Н.И. Мещерского «Марти» стал образцовым кораблем — флагманом соединения заграждения и траления Краснознаменного Балтийского флота. Заградитель под его командованием выходил в море в любую погоду и сутками не возвращался на базу.

В 1939 году, во время советско-финской войны, корабль мастерски выполнил постановку мин у побережья Финляндии (в проливе Бьерке-Зунд, в районе Койвисто). За эту первую боевую операцию командир «Марти» и его команда были отмечены благодарностью Военного Совета Балтийского флота. С при-

соединением к СССР республик Прибалтики минный заградитель вместе с отрядом кораблей Балтийского флота базировался в Лиенае и Таллине, активно осваивая новые районы плавания и продолжая совершенствовать технику постановки минных заграждений.

Командир корабля капитан 1 ранга Н.И. Мещерский имел прекрасных помощников — специалистов в лице военкома А.А. Ковалева, старшего помощника командира В.Н. Неручева, командиров боевых частей К.М. Кононова, Л.Е. Линдермана, С.М. Сизоненко, Н.И. Мартыновича, М.И. Губенкова.

В первые же дни войны командование Балтийским флотом приказало группе кораблей, в состав которой входили минные заградители «Марти», «Урал» и эскадренные миноносцы, поставить мины в устье Финского залива, чтобы не допустить туда немецкий флот и прикрыть морские базы, фланги и тыл советских войск, действовавших на южном побережье залива.



Схемы походных ордеров № 1 и № 2 при выходе минных заградителей «Марти» и «Урал» с кораблями охранения на первую минную постановку в устье Финского залива в ночь с 23 на 24 июня 1941 года

The diagrams of the No.1 and No.2 cruise orders when putting out the minelayers «Marti» and «Urals» with the convoy ships for the first mine-laying at the Finnish Bay mouth at night on June 23/24, 1941

В ночь с 23 на 24 июня 1941 года отряд кораблей в составе минных заградителей «Марти» и «Урал», лидеров «Ленинград» и «Минск», эсминцев «Яков Свердлов», «Артем», «Карл Маркс» и «Володарский» вышел в море под прикрытием авиации. Цель задания ни у кого из моряков не вызвала сомнений — стоило лишь взглянуть на палубы, буквально забитые черными рогатыми шарами мин. И то, что первой боевой операцией Балтийского флота стала минная постановка, можно считать символическим: именно этот вид оружия с огромным размахом применялся обеими воюющими сторонами в течение всей войны на Балтике. «Суп с клецками» — так с долей мрачного юмора называли матросы нашпигованный минами Финский залив.

Основным средством морской обороны Ленинграда в Великой Отечественной войне являлась Центральная минно-артиллерийская позиция. Она включала две линии — против надводных кораблей (два с половиной ряда мин и два ряда минных защитников) и противолодочную (один ряд мин в два яруса). Операция была закончена в девять дней. Всего было выставлено 3059 мин и 498 минных защитников.

Ночью 26 июля «Марти» с полным запасом мин на борту вышел на минную постановку в район острова Осмуссар, где был атакован немецкими бомбардировщиками. По инструкции командиру следовало отдать приказ сбросить мины за борт, так как детонация хотя бы одной из них от попадания пули или осколка стала бы катастрофой. Однако Н.И. Мещерский поступил иначе. В сложной боевой обстановке он принял смелое решение: умело маневрируя, повел корабль к острову, где береговые зенитные установки и орудия минного заградителя сумели отогнать вражеские самолеты. Боевое задание было выполнено.

В другом походе «Марти» должен был выставить мины вблизи вражеского берега. Получив повреждение от попадания бомбы, корабль продолжил операцию по постановке мин, после чего благополучно вернулся на базу через свое же минное поле.

Имелись и определенные трудности при выполнении минных постановок. Так, «Марти» к началу войны не имел совершенного гирокомпы и эхолота, не говоря уже о наличии автопрокладчика. Недоставало лоций военного времени и карт с фарватерами и нанесенными данными о минной обстановке.

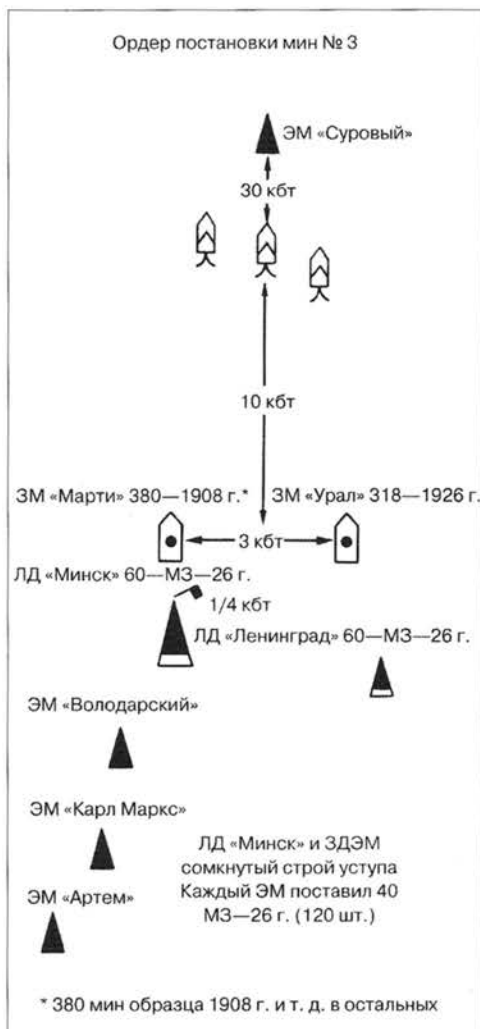


Схема ордера постановки мин № 3 кораблями Краснознаменного Балтийского флота в устье Финского залива в ночь с 23 на 24 июня 1941 года

The diagram of the No.3 mine-laying order for the Baltic Sea Fleet ships at the Finnish Bay mouth at night on June 23/24, 1941

Не всегда выполнялись и заявки кораблей. Так, например, в сентябре 1941 года при выходе на постановку мин в восточной части Финского залива не была выполнена заявка «Марти» о включении Южно-Гогландского маяка, в связи с чем он не мог точно определить свое местонахождение. В свою очередь, маяки Нарген, Шепелевский, Сейвясто, Толбухин и другие долгое время не затемнялись. В итоге сильный свет Шепелевского маяка демаскировал корабли ночью при его проходе, что давало возможность батареи противника на мысе Сейвясто вести прицельный огонь по нашим кораблям, о чем речь пойдет ниже.

7 августа 1941 года минный заградитель «Марти» выполнил последнюю минную постановку в устье Финского залива, а 8 августа немецкие войска вышли на побережье залива в районе от Юминды до Кунды и окружили Таллин с суши. Теперь вражеская артиллерия, установленная на берегу, контролировала прибрежные фарватеры. В этих условиях мин-



Налет германской авиации  
на Кронштадт.  
1941 год

A German air raid against Kronstadt,  
Year 1941

ный заградитель не мог продолжать постановку мин. 9 августа 1941 года капитан 1 ранга Н.И. Мещерский получил приказ командования идти в Кронштадт.

За время пребывания в районе Таллина экипаж «Марти», как, впрочем, и экипаж минного заградителя «Урал», многое сделал для обеспечения надежной защиты Финского залива. Действия этих балтийских минзагов высоко оценил командующий флотом вице-адмирал В.Ф. Трибуц: «Нельзя не отметить добрым словом тех, кто выполнял основные минные постановки — прежде всего экипажи минных заградителей «Марти» и «Урал» под командованием капитана 1 ранга Н.И. Мещерского и капитана 2 ранга И.Г. Карпова. Труд военных моряков этих кораблей был воистину самоотверженным и героическим».

Эффективность работы «Марти» вынужден был признать и немецкий гросс-адмирал Э. Редер, заявивший, что «при очистке Ревеля было установлено чрезвычайно сильное дейст-

вие минных заграждений. Много судов и других видов морского транспорта нарвались на мины на южном крае заграждений в Балтийском море, это причинило потери в людях и технике».

В Кронштадте, куда согласно приказу прибыл «Марти», обстановка была крайне напряженной. Противник 8 августа 1941 года перешел в наступление на Красногвардейском, а 10 августа — на Новгородско-Чудском направлении. Минный заградитель сразу же включился в боевую работу. Почти ежедневно он выходил в залив и проводил минные постановки.

21 сентября на стоянке в гавани Кронштадта «Марти» попал под массированный налет немецких самолетов. Бомба разорвалась в нескольких метрах от его форштевня. Громкий столб воды обрушился на палубу. Свет в отсеках погас. В борту появились пробоины, взрывной волной и осколками были повреждены надстройки и мачта, снесены леерные стойки; были убиты и ранены. В шкиперской возник пожар.





Минный заградитель «Урал»

*The minelayer «Urals»*

23 сентября «Марти» вновь подвергся массированному бомбовому налету немецкой авиации. На этот раз крупная бомба упала рядом с правым бортом минного заградителя. Корабль, стоявший с полным комплектом мин, получил более трехсот мелких пробоин. Вышла из строя правая машина и была пробита бензоцистерна. Пожар охватил ходовой мостик...

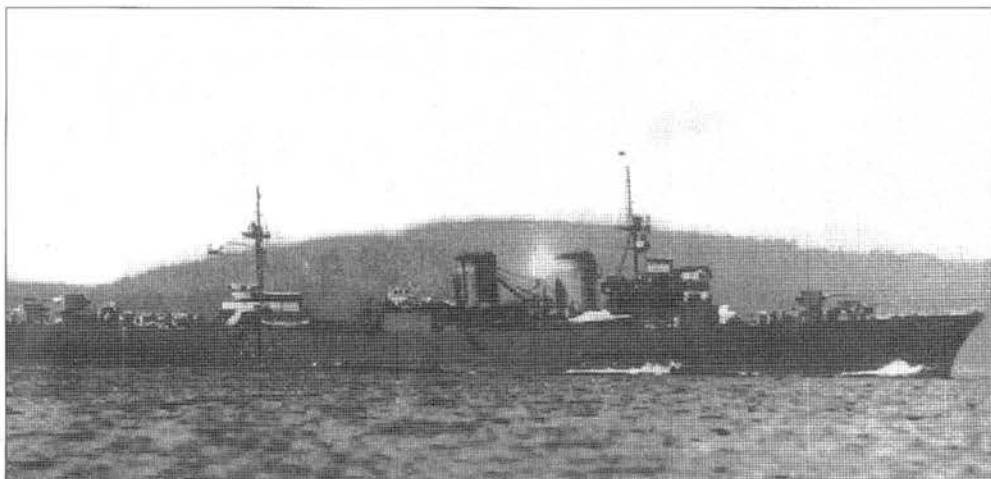
Оставаться в гавани с запасом мин на борту было слишком рискованно. «Марти» вышел на Большой Кронштадтский рейд. Сразу же после постановки на якорь командиру доложили о положении дел в боевых частях. Оно было далеко не блестящим: потери личного состава, серьезные повреждения корпуса корабля, механизмов, оружия. Для устранения повреждений требовался серьезный ремонт в заводских условиях.

Однако военная обстановка внесла свои коррективы в планы командира корабля. Был

получен приказ произвести минную постановку в одном из наиболее опасных районов Финского залива.

Необходимо было в сложной обстановке закрыть фарватер в минных заграждениях в районе банок Грекова — Агамемнон, чтобы усилить оборону подступов к Кронштадту. Надо отметить, что точных координат ранее поставленных минных заграждений командир этого отряда кораблей, капитан 1 ранга Н.И. Мещерский не знал, что осложняло выполнение задачи.

Командование флота возложило выполнение основной задачи по заграждению фарватера на минный заградитель «Марти». Заградитель после налетов авиации противника в Кронштадте 21–23 сентября имел значительные повреждения. Параванное устройство, противоминная обмотка, носовой компас были выведены из строя. Экипаж корабля потерял



Минный заградитель «Марти» в походе

*The minelayer «Marti» at a cruise*



На мостике «Марти». Слева направо: командир корабля капитан 1 ранга Н.И. Мещерский, старший помощник старший лейтенант М.И. Шапов и командир штурманской боевой части старший лейтенант К.М. Кононов. 1942 год

On the «Marti» bridge. From left to right: ship's commander, captain of the 1st rank N.I. Meshcherky, his mate, senior lieutenant M.I. Shapov, and navigation department commander, senior lieutenant K.M. Kononov. Year 1942

30 человек, в том числе командира минной группы.

В связи с полученным приказом быть готовым к боевому походу 25 сентября под огнем немецких батарей корабль ушел с Кронштадтского рейда в Ленинград на Балтийский завод



Командование минного заградителя «Марти»: командир минной боевой части С.М. Сизоненко, командир корабля Н.И. Мещерский, старший помощник М.И. Иванов (стоит), штурман корабля К.М. Кононов

The minelayer «Marti» commanding officers: mine department commander S.M. Sizonenko, ship's commander N.I. Meshcherky, his mate M.I. Ivanov (standing), navigator K.M. Kononov

для устранения повреждений. В течение дня личный состав с помощью рабочих завода исправил гирокомпас, а также устранил ряд существенных повреждений на корабле. Пробойны заделали деревянными пробками. На обратном переходе корабль подвергся интенсивному артиллерийскому обстрелу с занятого противником побережья, но благодаря поставленным дымовым завесам новых повреждений не получил и благополучно прибыл в Кронштадт. Вскоре он начал принимать мины.

Произведя с участвующими в походе командирами необходимые расчеты на переход и постановку мин и уточнив вопросы, касающиеся взаимодействия с обеспечивающими кораблями, капитан 1 ранга Н.И. Мещерский принял решение: мины выставить зигзагообразной линией, интервал между минами 60 м, углубление около 2,5 м.

Постановку заграждения начинать с западной точки линии, чтобы иметь свободный путь для отхода кораблей в Кронштадт.

В 4 ч 11 мин 26 сентября заградитель «Марти» в сопровождении быстроходных тральщиков № 204 («Фугас»), 205 («Гафель»), 207 («Шпиль») и шести малых охотников вышел на выполнение боевой задачи. Метеорологические условия благоприятствовали ее решению. Облачность была сплошная и низкая, сила ветра достигала 3 баллов. Пройдя буй «Олег», тральщики начали траление фарватера, по которому следовал заградитель. Из-за того что корабли могли идти на постановку только фарватером у северного побережья Финского залива, батареям противника, находившимся в этом районе, удалось их обнаружить.

При подходе к восточной точке линии минного заграждения, намеченной в плане, корабли попали под обстрел батареи с мыса Сейвьясто. Так как мины на корабле были уже окончательно подготовлены к постановке, даже попадание одного снаряда могло привести к катастрофе. Снаряды ложились в одном-двух кабельтовых от борта минного заградителя. Создалось исключительно критическое положение.

Учитывая возникшую угрозу, командир корабля принял решение: вопреки намеченному плану начать постановку мин не с западной начальной точки, а с восточной. Это позволяло резко сократить время нахождения под обстрелом вражеской батареи, сделавшей по отряду уже 13 залпов. Однако такой порядок постановки минного заграждения отрезал пути

отхода в базу по фарватеру, так как он заграждался минами.

В этих условиях отход можно было осуществить только через вражеское минное заграждение, но иного выхода не было. В течение 50 мин фарватер заградили, выставив 270 мин. Окончив постановку, корабли отряда направились через вражеское минное заграждение в Кронштадт. Спустя несколько минут раздался взрыв мины в трале быстроходного тральщика № 205. Одновременно немецкий самолет на бреющем полете сбросил три мины с целью преградить путь отхода нашим кораблям. Затем тральщик № 204 подсек вторую мину, от встречи с которой заградитель уклонился маневром. Обнаруженную мину расстрелял малый охотник. Заграждение было успешно форсировано.

Около 9 ч батарея противника с мыса Колгомпя открыла огонь по минному заградителю. Тральщикам было приказано убрать тралы, а катерам поставить дымовую завесу, но сильный ветер так и не дал возможности за ней укрыться. Тогда командир минного заградителя увеличил скорость и начал уходить зигзагом из-под артиллерийского огня. За 25 мин обстрела батарея сделала 35 залпов, так и не добившись попаданий в корабли. Когда дистанция между батареей и отрядом кораблей достигла 150 кабельтовых, она прекратила огонь.

Уже на подходе к Шепелеву маяку по отряду открыла огонь батарея с мыса Сейвясто, затем появились вражеские самолеты и сбросили на заградитель до 30 бомб, но безрезультатно. В середине дня корабли благополучно возвратились на базу.

В конце октября 1941 года Военный совет Ленинградского фронта приказал приступить к эвакуации героических защитников полуострова Ханко, которые своей стойкой обороной сковывали в этом районе часть сил противника, отвлекали их от Ленинграда и тем самым помогли войскам Ленинградского фронта остановить немецкие войска на суше, а Балтийскому флоту — до конца 1941 года удержать рубеж Ханко-Осмуссар.

«Марти» стоял в Ленинграде, на ремонте, когда командир получил приказ готовиться к переходу Ленинград — Гогланд — Ханко для эвакуации защитников полуострова в Ленинград.

Операция проводилась скрытно, в несколько этапов. Первый отряд кораблей в составе эскадренных миноносцев «Стойкий» и «Слав-

ный» и минного заградителя «Марти» 29 октября 1941 года снялся со швартовых и, пользуясь наступающей темнотой, в сопровождении базовых тральщиков двинулся к Гогланду.

Эта часть пути оказалась на редкость спокойной. На вторые сутки отряд кораблей благополучно покинул рейд Гогланда.

Стояла светлая и безветренная ночь. Было удивительно: лаг отсчитывал милю за милей, а немцы не давали о себе знать. Инженер капитан-лейтенант Гудков и политрук Сапожников находились на верхней палубе.

— Не нравится мне эта тишина, — заметил Гудков, — как бы...

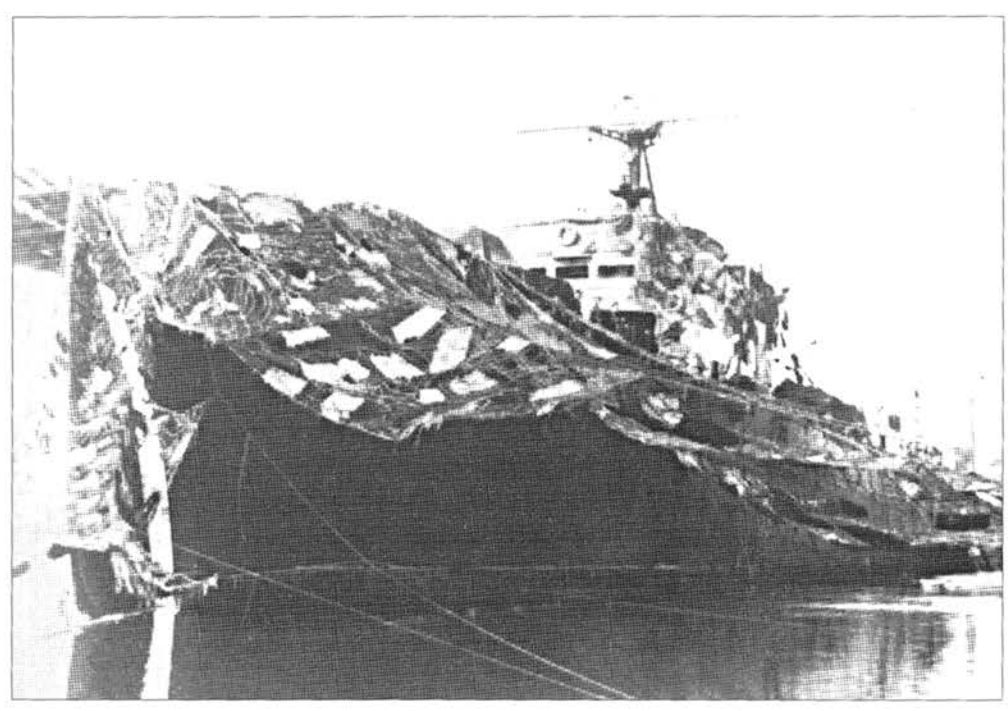
Договорить он не успел. Раздался грохот и по правому борту встал огромный столб воды. Корабль качнуло влево, вода обрушилась на палубу, и «Марти» начал крениться на правый борт... Крен не уменьшался. Казалось, корма ушла под воду и корабль как будто начал тонуть...

Командир электромеханической боевой части капитан 3 ранга Губенков свидетельствует: «Мы были на пути к Ханко, когда ночью в правом параване взорвалась мина... Раздался грохот, и сразу же погас свет. Какой-то момент корабль стоял на ровном киле, а затем начал крениться. От сотрясения вышел из строя генератор. Моментально перешли на запасной, и свет вновь вспыхнул... Казалось, что корабль получил большую пробоину... Начали поступать доклады боевых постов. Оказалось, что по правому борту перебит трубопровод



*Поход на Ханко в ноябре 1941 года. Аварийная ремонтная работа на «Марти»: С.Е. Костылевский, Е.П. Петров и А.П. Ждановский поднимают крышку цилиндра высокого давления*

*The cruise for Khanko in November 1941. Emergency repairs on board «Marti». S.E. Kostylevsky, E.P. Petrov and A.P. Zhdanovsky hoist the high-pressure cylinder cover*



Минный заградитель «Марти» в блокадном Ленинграде

The minelayer «Marti» in blockaded Leningrad



свежего пара. Потухли топки питающихся мазутом котлов. В первом котельном отделении сорвался с переборки щит пожарного насоса. Потек котел № 3 в лапах крепления...

Корабль же, накренившись после взрыва влево, выровнялся и быстро покатился на правый борт. Стрелка кренометра остановилась на пятом градусе, а затем поползла обратно. Под ногами ровная палуба. Корабль жив.

И действительно, пробоины не оказались. Но все же мина была настолько крупной, а взрыв произошел так близко, что вызвал довольно серьезные повреждения. Три котла дали течь, а один из них, № 9 пришлось вообще вывести из строя. Но машины работают, корабль идет...»

Взрывом в рубке сорвало штурвал, и некоторое время, пока рулевой матрос не принял управление на запасном посту, корабль двигался без управления. В гиропосту остановился компас, но его вскоре исправили и ввели в действие. Вышли из строя почти все грузоподъемные средства правого борта.

Силой взрыва был погнут шток одного из цилиндров машины, и выпрямить его вне заводских условий не представлялось возможным.

К Ханко подошли малым ходом с поврежденной машиной. Здесь на «Марти» погрузили два дивизиона 343-го артполка, всю артиллерию 270-го стрелкового полка и боезапас.

Осадка корабля значительно увеличилась — на борт заградителя приняли сверх нормы 300 т груза, составляющего почти 14% водоизмещения.

За время обратного перехода «Марти» десять раз уклонялся от плавающих мин, был обстрелян береговой батареей противника. Пять раз мины взрывались прямо по носу в тралах лидирующего тральщика. Погнутый шток в результате трения о сальник перегрелся, смазка не помогала, и масло начало гореть. Из сальника цилиндра повалил дым. Командир боевой части инженер 3 ранга Губанов, с разрешения командира, принял решение идти на риск и не останавливая машины отжать сальник. В условиях стоянки это сделать нетрудно, но во время работы машины ослабить шпильки, которыми сальник прикреплен к нижней крышке цилиндра



Командующий Краснознаменным Балтийским флотом вице-адмирал В.Ф. Трибуц вручает Гвардейский Военно-морской флаг экипажу минного заградителя «Марти». 5 сентября 1942 года

*The Baltic Sea Fleet Commander-in-Chief, Vice-Admiral V.F. Tributs presents the Guards naval flag to the crew of the minelayer «Marti» on September 5, 1942*

ра, без риска для жизни невозможно. С одной стороны сальника кулиса, с другой — головной подшипник с балансиром, а расстояние между ними от 280 до 320 мм. Операцию проделали добровольцы — старшина 1 статьи Ждановский и матрос Костылевский. При работе дым ел глаза, брызги горячего масла обжигали лицо и руки. Ремонт проводился в непосредственной близости от работающих деталей машины. Сальник был отжат. Для охлаждения шток обильно полили мыльным раствором. Машина заработала на полных оборотах.

Однако вскоре начал греться мотылевый подшипник. Старший инженер-лейтенант Кравченко определил причину — расплавившийся баббит попал в маслопровод, по которому к шейке вала подавалась смазка. Повреждение угрожало вывести машину из строя. Максимальное охлаждение эффекта не давало. Пришлось сбавить ход корабля и таким образом дойти до базы.

Корабль с тяжелыми повреждениями выполнил боевое задание и, преодолев десятисантиметровый лед, благополучно доставил в Кронштадт 2029 защитников Ханко и 60 орудий.

Уже после возвращения в Ленинград, когда «Марти» поставили к стенке судостроительного завода для исправления повреждений, ремонтники удивлялись тому, как вообще он мог двигаться.

В ремонте минного заградителя принял участие личный состав корабля. Матросы сняли громоздкий погнутой шток, таями подняли

его на палубу, переправили на стенку и на санях перевезли на завод.

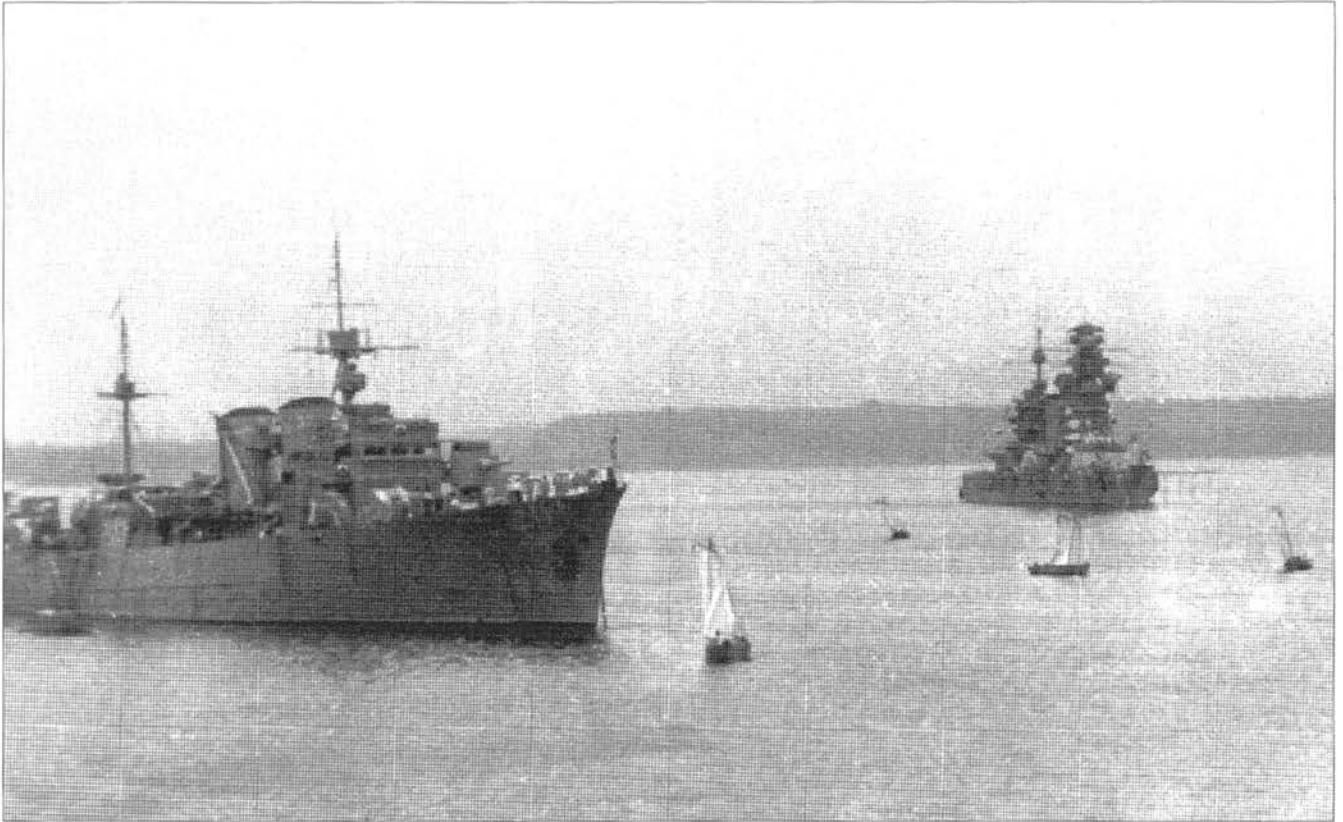
После установки отремонтированного штока на прежнее место необходимо было проверить машины. Для этого требовалось топливо. Мазут собирали буквально по граммам, урезая норму, отпущенную на отопление жилых помещений, в которых температура воздуха редко поднималась выше 7 °С.

Однако для опробования работы машины требовались сотни килограммов мазута. Пришлось отложить его до лучших времен.



Подъем Гвардейского флага на минном заградителе «Марти». 5 сентября 1942 года

*Hoisting the Guards flag on board minelayer «Marti» on September 5, 1942*



*В 1948 году корабль в третий раз сменил имя, получив новое, традиционное для заградителей российского флота, в честь реки — «Ока». На втором плане справа — линкор «Октябрьская революция»*

*In 1948 the ship changed her name for the third time taking a traditional one for the Soviet minelayers, after the river, «Oka». At the background to the right there is the battleship «Oktjabrskaya revolyutsiya»*

Находясь в осажденном Ленинграде, минный заградитель «Марти», как и все корабли и батареи береговой обороны Балтийского флота, во взаимодействии с артиллерией сухопутных войск вел борьбу против вражеских батарей, обстреливавших город.

Более ста матросов, старшин и офицеров минного заградителя ушли в те тяжелые дни на сухопутный фронт, в части морской пехоты.

Суровой, полной испытаний и лишений стала для экипажа «Марти» зима 1941–1942 года. Сквозанный льдом, он не имел возможности двигаться и маневрировать. Обстрелы и налеты вражеской авиации не прекращались. Хотя «Марти» был хорошо замаскирован, в него все же были попадания.

За период военных действий минный заградитель «Марти» прошел по переполненному



Минный заградитель «Ока»

The minelayer «Oka»

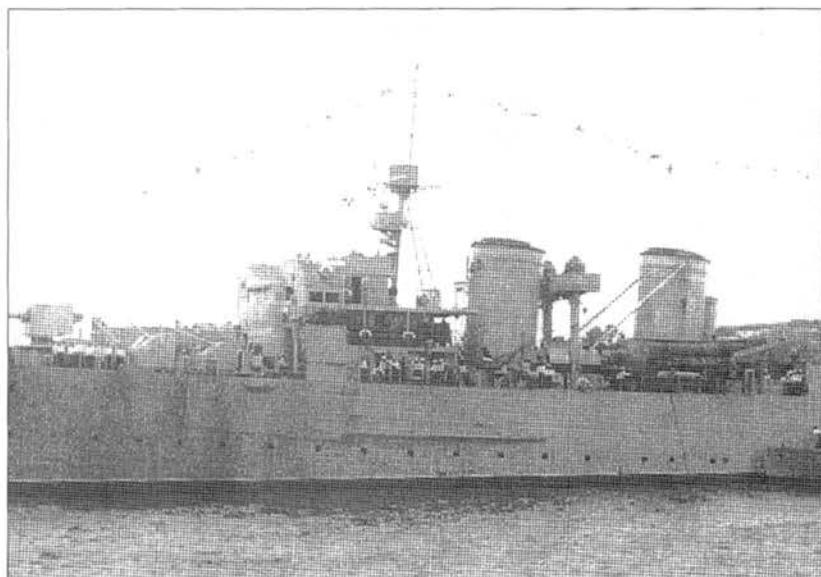
минами Финскому заливу 4252 мины, выставил 3159 мин. Отражая атаки вражеской авиации, его команда сбила шесть самолетов противника. Боевых наград удостоились 117 матросов, старшин и офицеров.

3 апреля 1942 года в газетах блокадного Ленинграда было опубликовано постановление: «В Народном Комиссариате ВМФ СССР. Об отнесении экипажа крейсера «Красный Кавказ», эскадренного миноносца «Стойкий», минного заградителя «Марти»... к гвардейским». За отличное выполнение заданий командования, за героизм личного состава в боях минный заградитель «Марти» в числе первых военных кораблей советского флота удостоился гвардейского звания. Гвардейский флаг был вручен экипажу 5 сентября 1942 года.

В 1943 году зенитное вооружение «Марти» несколько изменилось: вместо 7,62-мм пулеметов было установлено три 12,7-мм пулемета: два ДШК и один «Виккерс».

В конце августа 1943 года на минном заградителе были закончены ремонтные работы. Все механизмы корабля были введены в строй. Успешно завершились ходовые испытания. После долгого перерыва возобновились регулярные вахты команд у действующих механизмов.

Вскоре «Марти» получил приказ: «подняться вверх по Неве и огнем главного калибра подавить немецкую батарею тяжелых орудий, расположенную в Павловском парке». Эта хорошо замаскированная батарея регулярно обстреливала завод «Большевик», 5-ю ГЭС, жи-



*Минный заградитель «Ока»  
в парадном строю*

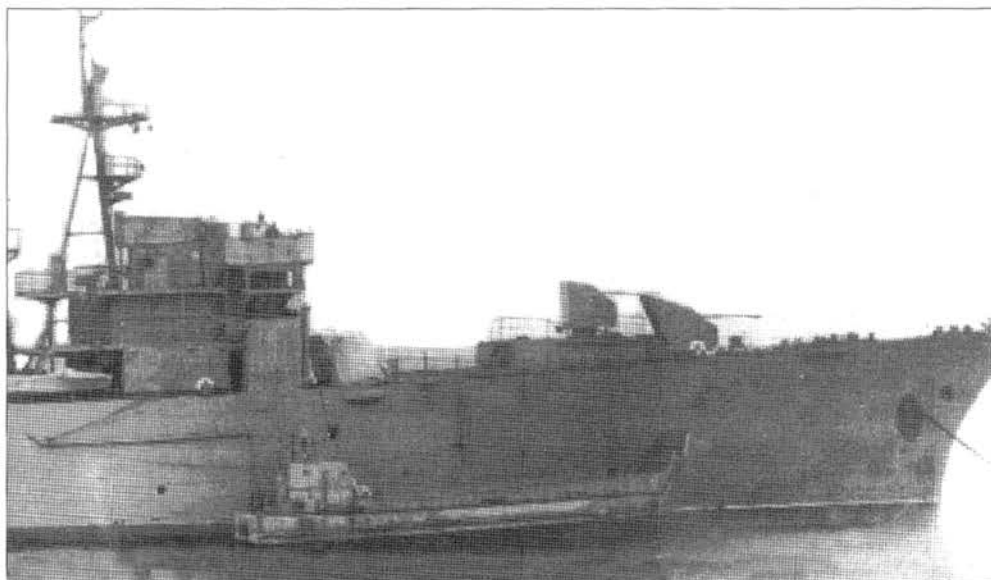
*The minesweeper «Oka»  
in a review formation*

лье дома и госпитали. После пристрелочного залпа орудий главного калибра «Марти» огонь был перенесен на батарею противника.

Десять двухорудийных залпов минного заградителя заставили ее замолчать. Операция показала, что за месяцы тяжелой блокады, несмотря на бомбежки и обстрелы, корабль не утратил боевых качеств и был способен решать любые задачи.

До конца войны минному заградителю «Марти» больше не пришлось участвовать в боевых операциях. Сделав несколько учебных выходов в море, корабль встал к стенке завода на ремонт.

Война окончилась, но «Марти» еще несколько лет находился в строю. В 1948 году газета «Юманите» опубликовала резкое

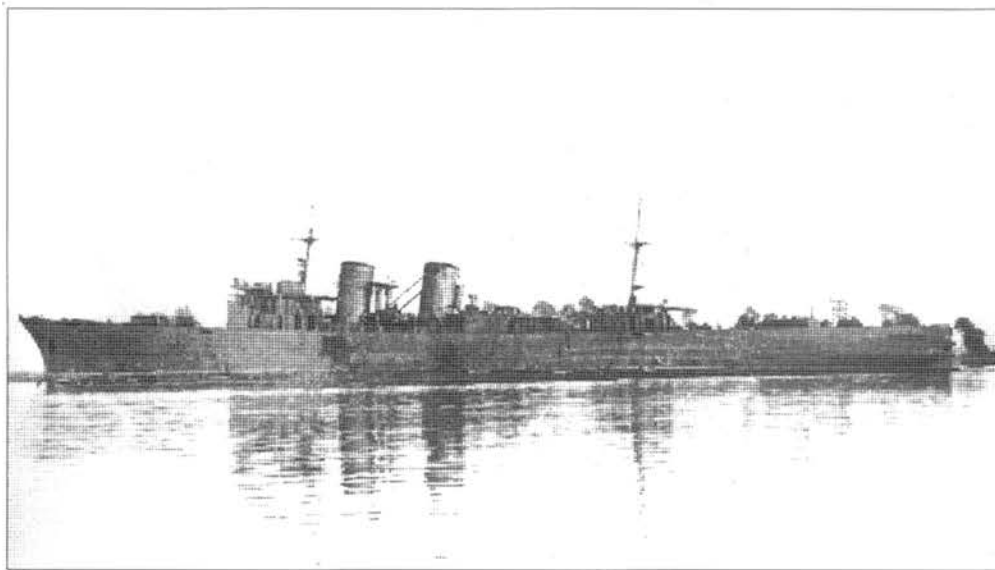


*Минный заградитель «Ока»  
в Кронштадте*

*The minesweeper «Oka» at Kronstadt*

*В составе флота «Ока» находилась до конца 1950-х годов*

*«Ока» was in the Navy complement up to the late 1950s*



*«Штандарт» — «Марти» — «Ока» после переоборудования в плавказарму*

*«Standard» — «Marti» — «Oka» after conversion into floating barracks*

критическое выступление виднейшего деятеля французской компании Андре Марти в адрес ВКП(б) и ее главы — И.В. Сталина. Этого оказалось достаточно, чтобы внести его в список ярых антисоветчиков и дать указание о незамедлительном снятии его имени с предприятий, заводов и, конечно, кораблей. «Марти» переименовали в минный заградитель «Ока».

В этот период, как в годы своей молодости, корабль снова поднял на мачту Андреевский флаг, «сыграв» роль вспомогательного крейсера «Елизавета» в художественном фильме «Мичман Панин», вышедшем на экраны страны в 1960 году.

В конце 1950-х годов корабль-ветеран вывели из боевого состава флота, разоружили и переоборудовали в плавучую казарму.

Гвардейский флаг сдали в Центральный военно-морской музей в Ленинград, туда же доставили одно из орудий героического корабля.

Время неумолимо, и поступил приказ о списании ветерана Балтики на слом. Однако командование решило использовать его как мишень для первых испытательных стрельб нового ракетного оружия на морском полигоне. С «Оки» сняли остатки оборудования, якоря и три буквы его имени. Буксиры доставили корабль-цель на морской полигон.

Корпус впоследствии передали на слом.



## Литература и источники

Ермолаев В., Коновалов А. Герои «Оки». — М., 1960.

РГАВМФ. Ф. 249. Оп. 1. Д. 67; Ф. 360. Оп. 2. Д. 686; Ф. 417. Оп. 1. Д. 1017, 1043; Ф. 418. Оп. 1. Д. 148; Ф. 910.

Оп. 1. Д. 73; Ф.р-360. Оп. 20. Д. 408; Ф.р-441. Оп. 5. Д. 143; Оп. 10. Д. 25; Ф.р-914. Оп. 1. Д. 57; Ф.р-2067.

Оп. 2. Д. 193; Ф. 421. Оп. 1. Д. 967; Ф. 427. Оп. 1, Д. 212, 967; Оп. 6. Д. 134, 212; Ф. 421. Оп. 1, Д. 967.

Зуев Г.И. Две ипостаси императорской яхты «Штандарт» // Судостроение. — 1999. — № 2.

Зуев Г.И. Минный заградитель «Марти» // Гангут. — 2001. — Вып. 26.

Парионов А.Л. Из истории императорских яхт российского флота // Гангут. — 2000. — Вып. 24.

Моряки-балтийцы на защите Родины. 1941–1945. — М. : Наука, 1986.

Нечаев Г.А. Судьба императорской яхты «Штандарт». — М., 1996.

Попов В.Ф. Звали его уважительно: «Батя» // Гардемарин. — 15.02.2001.

## Об авторе

Георгий Иванович Зуев родился в 1930 году во Владивостоке. Окончил Ленинградский медицинский институт, аспирантуру, заведовал доцентским курсом врачебно-трудовой экспертизы.

С 1964 года находился за рубежом, работая советником Международной Организации Труда при Европейском отделении ООН в Женеве.

С 1979 по 1996 год возглавлял Санкт-Петербургский научно-исследовательский институт медико-социальной экспертизы и организации труда инвалидов. Одновременно с новым назначением Ассамблеей Ассоциации социального обеспечения был избран президентом комитета научных исследований этой международной организации.

Автор многочисленных учебных пособий, международных программ, научных статей и монографий по проблемам врачебно-трудовой реабилитации больных и инвалидов.

Много лет занимается изучением истории отечественного флота, восстанавливает биографии несправедливо забытых военных моряков и малоизвестные судьбы заслуженных кораблей российского ВМФ. Подготовил более ста статей на эту тему, опубликованных в периодических изданиях, посвященных истории флота и судостроения (научно-популярном сборнике «Гангут», научно-техническом и производственном журнале «Судостроение», русском военно-историческом журнале «Новый Часовой», историко-литературном сборнике «Кают-компания» и др.).

Член Ассоциации флотской прессы при Санкт-Петербургском Союзе журналистов.





### Вниманию читателей!

В мае-июле 2008 года

в издательстве «Гангут» вышли в свет:  
сборник «Гангут» вып. 48 (300 руб.),

воспоминания участника Русско-японской войны 1904–1905 гг. В. П. Костенко «На «Орле» в Цусиме» (550 руб.),  
альманахи «Кортик» № 6 (250 руб.) и «Подводный флот Отечества» № 14 (180 руб.).

Стоимость изданий указана с учетом почтовых расходов.

По вопросам приобретения обращайтесь по адресу: 191024, Санкт-Петербург, а/я 71;  
тел. (812) 314-18-25, 325-28-21, E-mail: gangutprint@yandex.ru.

---

Издательство и автор выражают благодарность за помощь в подготовке издания  
редактору отдела истории журнала «Судостроение» Н.Н. Афонину.

Фотографии из собраний Н.Н. Афонина, Л.А. Кузнецова, Б.В. Лемачко и зарубежной периодической печати.

Обложка: на 1-й стор. — минный заградитель «Марти»; на 2-й стор. — на палубе минного заградителя «Марти».

На первом плане 6-мм зенитная установка 34-К; на 3-й стор. — императорская яхта «Штандарт»;

на 4-й стор. — императорская яхта «Штандарт» (вверху) и минный заградитель «Марти».

Научно-популярное издание  
«Мидель-шпангоут», выпуск 14

Минный заградитель «Марти»  
Зуев Георгий Иванович

ISBN 5-85875-068-0

© Г.И. Зуев, 2008

Директор издательства Ю.А. Жильцов  
Коммерческий директор В.М. Хитров  
Корректор Т.В. Руксина  
Компьютерная верстка, дизайн обложки  
и подготовка иллюстраций Н.Г. Комова

Подписано в печать 28.07.2008.

Формат 60×84/8.

Гарнитура Arial Narrow. Печать офсетная.

Тираж 500 экз. Изд. № 356.

Лицензия ИД № 04631 от 26.04.2001.

ООО «Издательско-полиграфический комплекс «Гангут».

191024, Санкт-Петербург, а/я 71;

(812) 314-18-25, 325-28-21, 336-50-08

E-mail: gangutprint@yandex.ru.

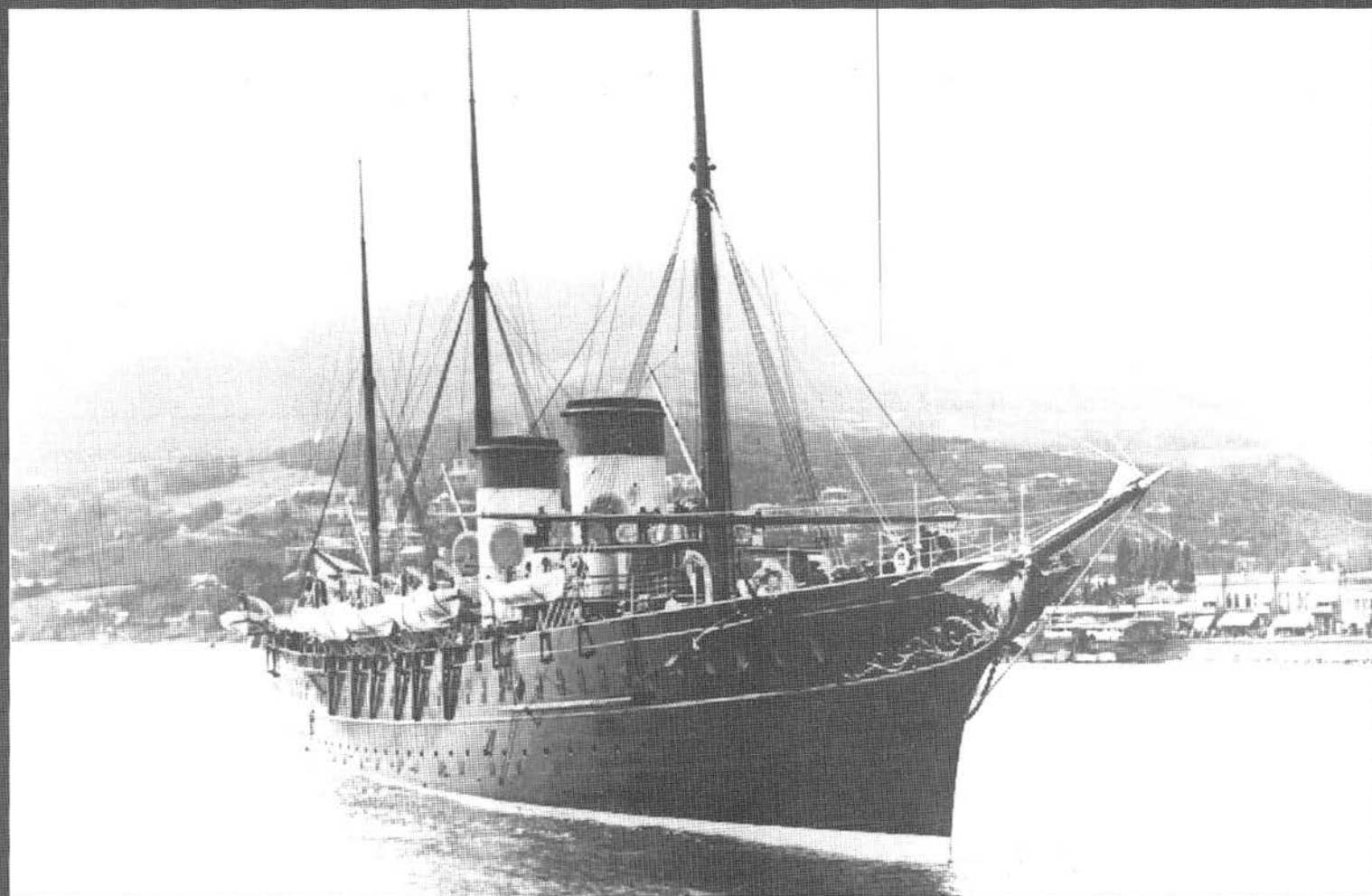
Типография ООО «А-Принт».

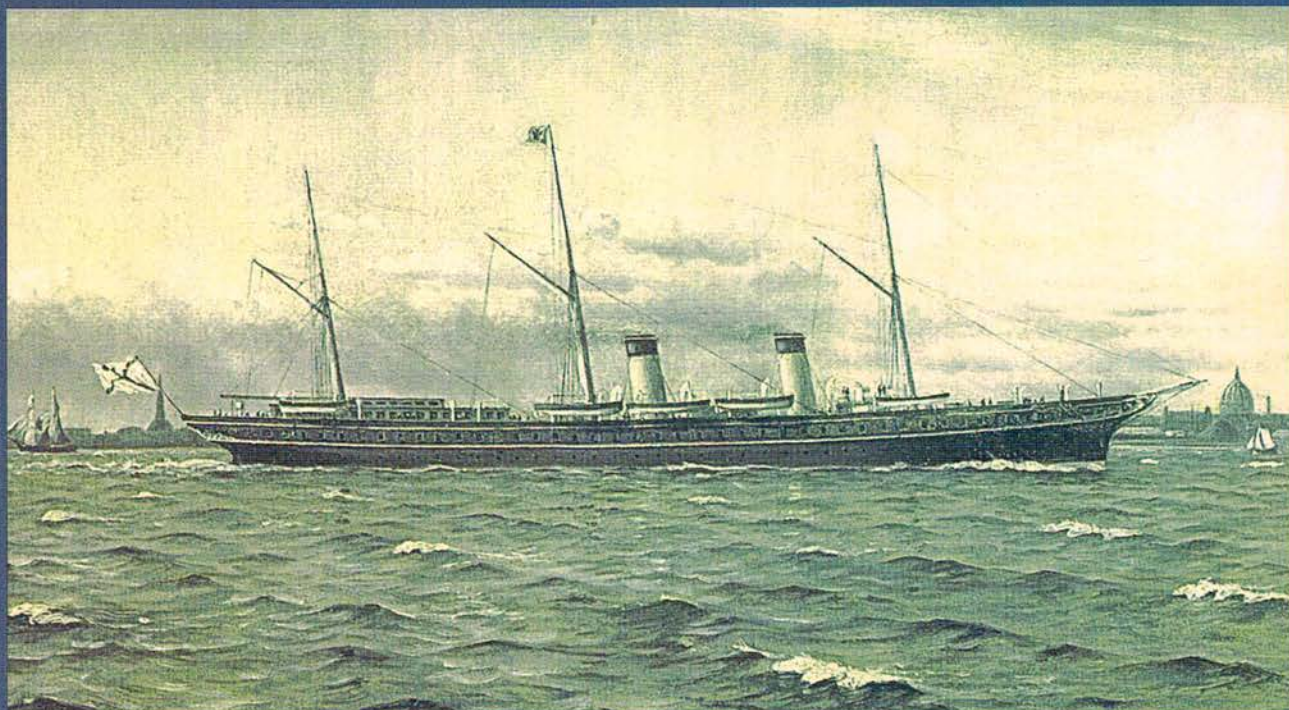
Санкт-Петербург, ул. Большая Монетная, д. 16,

офисный центр 2, офис 16,

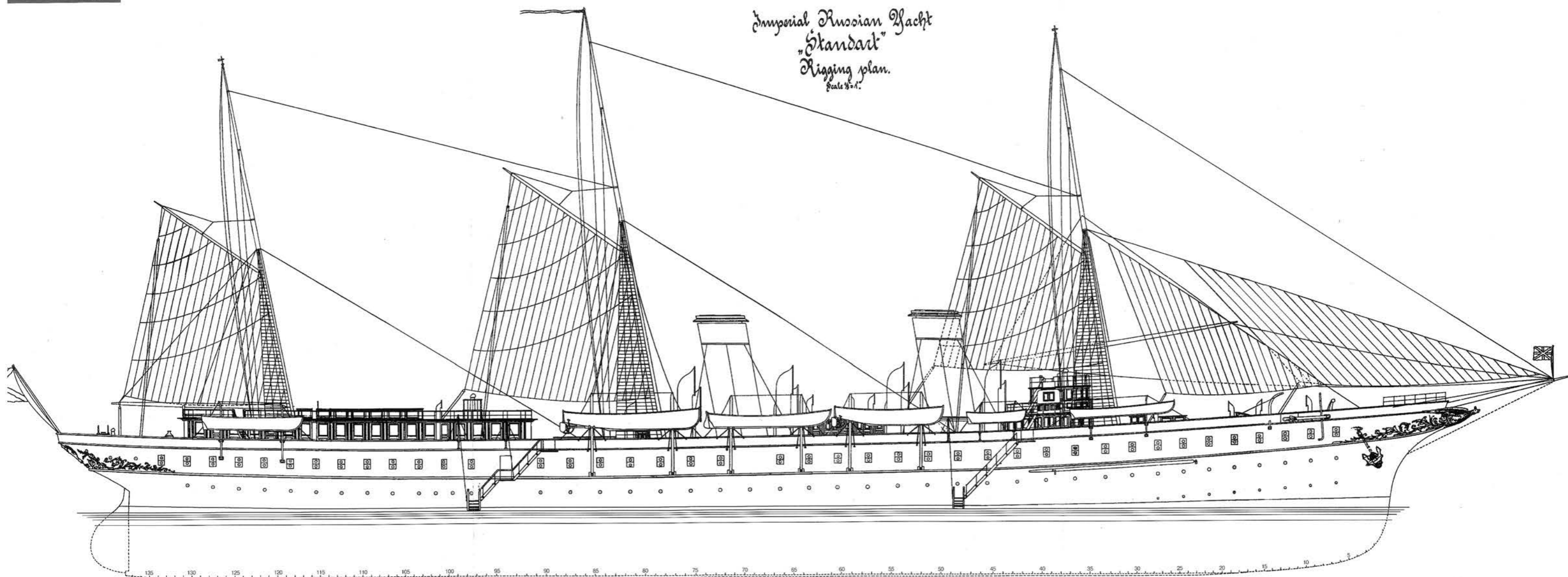
тел. (812) 325-28-21, 336-50-08,

www.a-print.spb.ru

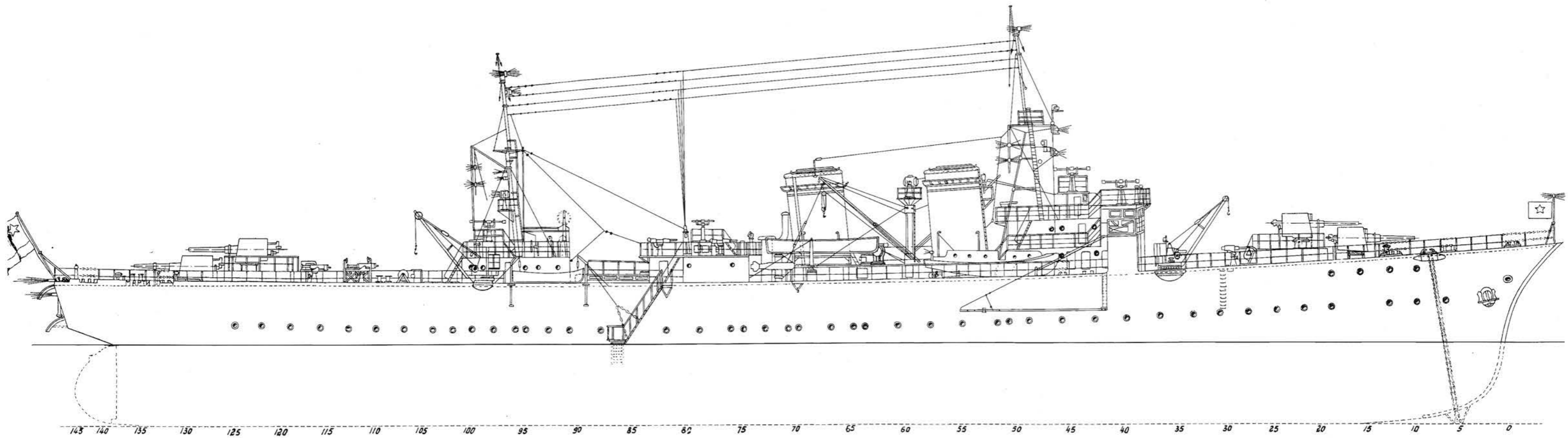




Imperial Russian Yacht  
"Standart"  
Rigging plan.  
Scale 1/4".



Императорская яхта «Штандарт». Чертеж рангоута и парусности. В носовой оконечности яхты втягивающийся в клюз якорь Холла (проектный вариант).  
РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 126. Д. 51



Минный заградитель «Марти». Вид сбоку (по отчетным чертежам Ленинградского судостроительного и механического завода им. А. Марти).  
РГАВМФ. Ф. р-441. Оп. 4. Д. 25