



Министерство культуры Челябинской области
Челябинский государственный краеведческий музей

ГОРОХОВСКИЕ ЧТЕНИЯ

*Материалы пятой региональной
музейной конференции*

Челябинск
2014

УДК 908
ББК 63.3(235.55)
Г703

Издание осуществлено при финансовой поддержке
Министерства культуры Челябинской области

Редакционная коллегия:

Н. А. Антипин, Д. Г. Графов, И. Н. Козырева

Г703 **Гороховские чтения** : материалы пятой региональной музейной конференции / сост., науч. ред. Н. А. Антипин. — Челябинск, 2014. — 436 с.

ISBN 978-5-905081-10-1

Сборник материалов пятой региональной музейной конференции «Гороховские чтения» включает несколько разделов. Главной его темой стала Первая мировая война и судьбы южноуральцев. Авторы рассматривают различные аспекты жизни Южного Урала в годы войны: жизнь беженцев и перевод промышленности на военные рельсы, размещение формируемых войсковых частей и особенности культуры и образования в этот период. В ставших уже традиционными разделах «Вопросы истории Южного Урала» и «История музеев — история в музее» представлены результаты исследований различных проблем прошлого; сотрудники музеев Челябинской области делятся опытом фондовой и научной работы. В разделе «Генеалогия» публикуются статьи, в которых авторы представляют результаты исследований истории российских родов.

УДК 908
ББК 63.3(235.55)

ISBN 978-5-905081-10-1

© Александров А. В., Алексеев Н. А.
и др., статьи, 2014
© Челябинский государственный
краеведческий музей, 2014

Содержание

Часть I. Южноуральцы на фронтах Первой мировой войны: имена и биографии.....	7
<i>В. А. Кузнецов.</i> «...Единственное утешение, прибежище и надежда солдата во всех опасностях». Традиции православия и ислама в русской армии.....	8
<i>А. В. Шалагин.</i> Участие казаков Второго и Третьего военных отделов Оренбургского казачьего войска в сражениях Первой мировой войны.....	18
<i>А. М. Вернигоров.</i> Верхнеуральцы-«очаковцы» — герои Первой мировой войны.....	26
<i>В. С. Кобзов.</i> Георгиевские кавалеры — уроженцы Варненской земли.....	32
<i>М. А. Меньшикова.</i> Оренбургское казачество в Первой мировой войне (на примере станицы Коельской).....	38
<i>Р. К. Хайфратдинов.</i> Пластовчане в годы Первой мировой войны.....	42
<i>В. Г. Семенов.</i> Герой Первой мировой войны из Челябинска.....	44
<i>С. А. Сигалов.</i> Верный сын Отечества — генерал Ханжин.....	48
<i>А. Г. Любимов.</i> Солдаты Великой войны.....	55
<i>Ю. Я. Козлов.</i> Вернуть России имена сынов, погибших на полях сражений.....	65
<i>И. А. Новиков.</i> Военная страница в биографии знаменитого уральского краеведа: участие В. П. Бирюкова в Первой мировой войне.....	70
<i>О. А. Осечкина.</i> Солдатские тропы Петра Погожих.....	77
<i>А. Н. Терехов.</i> Крейсер «Варяг» в воспоминаниях южноуральского матроса Федора Сызранкина.....	81
<i>С. А. Сергеев.</i> Первая мировая война и приходы Златоуста.....	85
<i>В. А. Черных.</i> Уфалей и уфалейцы во Второй Отечественной войне.....	89
<i>А. И. Таплин.</i> Дом в Багаряке.....	102
<i>В. С. Кобзов, Т. К. Махрова.</i> Неизвестный документ Первой мировой.....	105
Часть II. Военное время: мобилизация, промышленность, беженцы.....	109
<i>С. А. Кусков.</i> Военно-мобилизационная работа в Челябинске накануне Первой мировой войны (1910–1914).....	110
<i>С. А. Кусков.</i> История 163-го пехотного запасного полка (по документам Объединенного государственного архива Челябинской области).....	114
<i>Б. Ф. Щитацев.</i> Забытая война. К столетию со дня начала Первой мировой войны.....	132
<i>Ю. П. Окунцов.</i> Златоустовский горный округ в годы Первой мировой войны (1914–1917).....	135

КРЕЙСЕР «ВАРЯГ» В ВОСПОМИНАНИЯХ ЮЖНОУРАЛЬСКОГО МАТРОСА ФЕДОРА СЫЗРАНКИНА

В феврале 2014 года исполнилось 110 лет со дня подвига легендарного крейсера «Варяг», в котором наиболее ярко проявились смелость, мужество и героизм российских моряков и офицеров, их несгибаемая сила духа и воля к победе¹.

Русский крейсер вступил в бой с 14 мощными бронированными японскими кораблями. Но не о смерти, не об ужасе боя думали русские моряки. Японцы, наверное, были удивлены, когда с русских кораблей покатило мощное «Ура!».

«Мы все равно пойдем в бой и поддержим честь русского флага,— сказал экипажу командир “Варяга” капитан первого ранга В. Ф. Руднев,— помните, братцы, что мы будем сражаться до последней возможности и сдаваться не будем!..»

Начался неравный бой. В крошечный ад превратился «Варяг». Японские снаряды разнесли ходовой мостик, надстройки, трубы... Всюду видны были следы разрушения. Крейсер, у которого было затоплено котельное отделение, перестал слушаться руля и накренился на левый борт. Повсюду лежали бездыханные тела, но уцелевшие матросы (многие были ранены, контужены, оглушены взрывами) с невиданным упорством продолжали бой. Русский крейсер выпустил по врагу 1105 снарядов. Они вывели из строя японский броненосный крейсер «Асама», нанесли тяжелые повреждения крейсеру «Чиода», потопили миноносец. Но и русские корабли несли большие потери. Около половины орудий «Варяга» вышли из строя, в корпусе корабля зияли многочисленные пробоины. Для устранения повреждений русские корабли вернулись на рейд Чемульпо, но осмотр показал, что продолжать бой было невозможно. Чтобы корабль не достался японцам, не сдавшиеся русские моряки потопили его.

«Варяг» был затоплен на мелководье, поэтому во время отлива его борт все время обнажался. С помощью спасательных судов «Санто-Мару» и «Киото-Мару» японцам удалось снять с него все орудия и другое ценное оборудование. 8 августа 1905 года «Варяг» был поднят японцами. Своим ходом он прибыл в порт Йокосука, где прошел в 1905–1907 годах капитальный ремонт. Ремонтные работы стоили японским властям миллион иен. Крейсер был введен в строй в качестве военного корабля высшего военного училища под названием «Сойя».

В ходе Первой мировой войны появилась необходимость сформировать флотилию Северного Ледовитого океана для охраны русского побережья Баренцева моря и торгового пути из Англии в Мурманск. Для этого приказом Морского генерального штаба был сформирован отряд судов особого назначения под командованием контр-адмирала А. И. Бестужева-Рюмина (1878–1917). В отряд были включены бывшие корабли 1-й Тихоокеанской эскадры, вошедшие в состав японского флота: эскадренный броненосец «Танго» («Полтава», переименованный затем в «Чесму»), выкупленный русским правительством за 4,5 миллиона иен; броненосец «Сагами» («Пересвет»), проданный за 7 миллионов иен и переведенный в класс крейсеров; учебный крейсер «Сойя» («Варяг»), выкупленный за 4 миллиона иен. 21 марта 1916 года эти три корабля под флагом японского контр-адмирала Яманака прибыли во Владивосток для передачи русскому командованию. Крейсеру «Сойя» было возвращено старое название. Он стал укомплектовываться членами Гвардейского флотского экипажа (командир — капитан второго ранга

фон Ден). В составе машинной роты в экипаже «Варяга», начинающего свою вторую жизнь, был наш земляк — южноуралец, уроженец города Белорецка Федор Николаевич Сызранкин (1886–1978)².

Из воспоминаний Ф. Н. Сызранкина: «В конце 1915 г. меня из Севастополя направили в Петроград. Там на набережной Екатерининского канала издревле стоит красивое кирпичное здание. На полукружье больших ворот перед парадным подъездом славянской вязью выведено: “Гвардейский флотский экипаж”. Сюда со всех концов России и с фронта стали присылать матросов для укомплектования крейсера “Варяг”, поднятого японцами еще в 1905 году с морского дна и проданного ими России. Я попал в четвертую машинную роту, где встретил своих земляков — участников революции 1905 г. Ивана Маркина из Златоуста, Михаила Макеева из Тагила, Бориса Зеркина из Авзяно-Петровска и других. Ребята надежные. С ними вместе создали инициативную большевистскую группу...»³

Нетрудно себе представить, в каком состоянии находился крейсер, выкупленный у японцев. Восстановить у него качества современного боевого корабля было невозможно, тем более путем ремонта, выполненного наскоро.

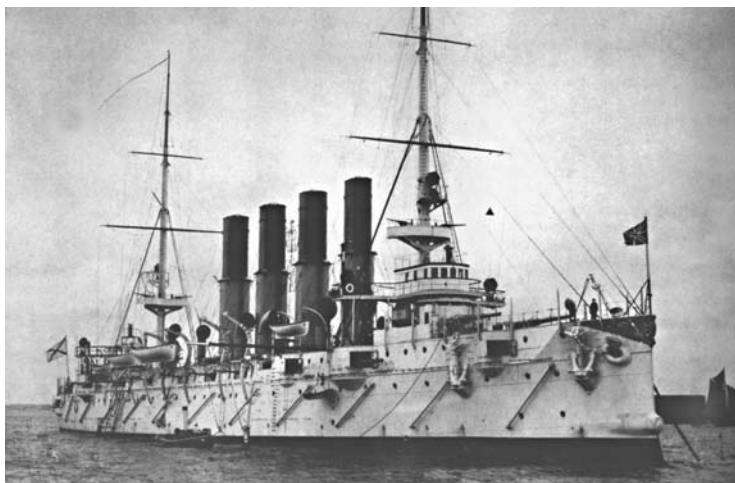
«27 марта 1916 г. на крейсере “Варяг” с соблюдением всех морских традиций был поднят Андреевский флаг, гюйс и вымпел. Команда напряженно работала, осваивала боевую технику. Заново монтировались все узлы корабля: ведь с момента подъема со дна моря на нем ничего не менялось. Японцы использовали “Варяг” (они именовали его “Сойя”) как учебное судно. Было совершенно очевидно, что сделать старый “Варяг” современным мощным боевым кораблем путем ремонта невозможно. Однако наше высшее начальство, стремясь заработать благодарности и награды, заставляло нас, матросов, ремонтировать корабль с рассвета до ночи. При этом главное внимание уделялось внешнему виду корабля. Работа наша была не только тяжела, но и унижительна, так как приходилось терпеть мелочные издевательства и придирки господ офицеров. Отвратительным было и питание» (из воспоминаний Ф. Н. Сызранкина).

15 июня 1916 года «Варяг» и «Чесма» вышли в Уссурийский залив для отработки задач по совместному маневрированию. 11 июня в районе острова Аскольд прошли совместные испытательно-учебные стрельбы.

В июне 1916 года в составе отряда кораблей крейсер «Варяг» вышел из Владивостока и взял курс на Мурманск — через восемь морей и три океана.

Пять месяцев продолжалось это нелегкое плавание длиной в 25 тысяч миль. 26 июня 1916 года корабли прибыли в Гонконг, где провели некоторое время, готовясь к плаванию в тропических водах. 7 июля корабли вышли из Гонконга и 12 июля прибыли в Сингапур. Поход часто задерживался из-за поломок на «Варяге». 19–26 июля был совершен переход Сингапур — Коломбо, где команды кораблей произвели ремонт механизмов и погрузку угля.

Крейсер «Варяг»



«Изношенные и поврежденные топки “Варяга” поглощали огромное количество угля. От порта до порта они сжигали до 1200–1500 тонн. А погрузка топлива шла обычно вручную. Труд каторжный! В одном порту погрузка шла с помощью крана и, конечно, без соблюдения элементарной техники безопасности. Офицер, руководивший погрузкой, допустил перегрузку крана. Двадцать мешков с углем сорвались со стрелы. Это стоило жизни четырем матросам» (из воспоминаний Ф. Н. Сызранкина).

4 августа корабли покинули Коломбо и 11 августа бросили якоря в порту Виктория на Сейшель-

ских островах; 21–27 августа отряд совершил переход в Аден. По мере приближения к районам военных действий на кораблях усиливалась боевая готовность: ночью шли без огней, вахты неслись по боевому расписанию.

Пройдя Баб-эль-Мандебский пролив, «Чесма» и «Варяг» через Красное море и Суэцкий канал прибыли 6 сентября 1916 года в Порт-Саид. 8 сентября контр-адмирал А. И. Бестужев-Рюмин перенес свой флаг на «Варяг», который отбыл на Мальту, а затем, пройдя Бискайский залив и пролив Ла-Манш, прибыл 17 ноября 1916 года на рейд Мурманска, войдя в состав флотилии Северного Ледовитого океана.

Ф. Н. Сызранкин вспоминает: «Да, нелегким было это пятимесячное плавание. Наконец позади осталось двадцать пять тысяч миль. 17 ноября 1916 г. “Варяг” бросил якорь в порту Романов-на-Мурмане (ныне Мурманск). В своем дневнике писарь крейсера, член нашей подпольной партийной ячейки Ядров записал в тот день: “Холодно. На горах снежок. На берегу слышны стук молотков, работа кипит, с каждым часом город растет. Сегодня вечером было хорошо видно северное сияние в разных формах”. Крейсер “Варяг” первым из военных кораблей пришел на север страны и встал на охрану Мурманского побережья».

Около трех месяцев нес «Варяг» охрану Мурманского побережья от немецкого нападения. На Новоромановском рейде «Варяг» встретил Рождество и Новый 1917 год. В новогоднюю ночь флотилию подняли по тревоге: наблюдательная вахта обнаружила неприятельскую лодку в позиционном положении. «Варяг» возглавил поход и даже нашел врага, но не смог ни догнать лодку, бросившуюся уходить в надводном положении со скоростью около 17 узлов, ни пристрелить: в который раз подвели отсутствие качественной прицельной оптики и разболтанность старых орудийных лейнеров. На обратном пути у «Варяга» окончательно сдали подшипники правой машины, и флагман был доставлен на рейд при помощи отбуксировавшей его «Ксении». Стало совершенно ясно, что кораблю нужен неотложный капитальный ремонт. Флагманский инженер флотилии штабс-капитан М. Ф. Гарденин составил ремонтные ведомости на «Варяга», и 12 января А. И. Бестужев-Рюмин отослал их заказным письмом в Адмиралтейство. Руководство МТС приняло решение выводить крейсер на ремонт в Англию и подписало договор с британцами о союзнической помощи в ремонте. В качестве ремонтной базы предполагался завод «Камлиль-Лэрд» под Ливерпулем, и прибыть туда крейсеру следовало в период с 17 по 25 марта 1917 года. 25 февраля «Варяг» снялся с якоря и малым ходом отправился в Англию.

В феврале 1917 года, когда «Варяг» находился в открытом море на пути в Англию, в Петрограде началась революция. Радист «Варяга» Федор Козеровский принял радиogramму о революции в России. Несмотря на угрозу командира крейсера, он сообщил о содержании радиogramмы матросам.

«Впечатление было ошеломляющим. Стихийно собрались все на палубе, горячо обсуждали крутой поворот в жизни Родины. Моряки понимали, что наступает новая полоса жизни каждого из них. Всем хотелось быть в этот решающий час вместе со своим народом. События перепугали командира корабля. Он принял срочные меры: у караула отняли патроны и штыки, офицерам было приказано днем и ночью не расставаться с револьверами. От Шетландских островов крейсер сопровождали два английских миноносца. Охрана была организована по просьбе офицеров “Варяга”, боявшихся своих матросов» (из воспоминаний Ф. Н. Сызранкина).

В Ливерпуль «Варяг» прибыл 4 марта 1917 года с развевающимся красным флагом на мачте. Здесь ему была подготовлена встреча: заранее предупрежденные английские власти распорядились оцепить порт солдатами и полицейскими, вооруженными пулеметами. 24 апреля, согласно распоряжению Центробалта, «Варяг», все еще приписанный к Балтийскому флоту, сформировал из своего экипажа выборный комитет.

«По поручению партячейки судовой комитет потребовал от командира крейсера удалить из экипажа самых ненавистных офицеров, а также немедленно приступить к ремонту корабля. Большевистская группа разъясняла матросам, что “Варяг” должен служить революционному народу. Тем временем к нам на крейсер одна за другой приходили делегации английских пролетариев. Рабочие поздравляли нас, крепко жали руки...» (из воспоминаний Ф. Н. Сызранкина).

1 мая 1917 года около 400 матросов с крейсера «Варяг» приняли участие вместе с рабочими судостроительного завода в демонстрации.

«В день демонстрации матросы полностью взяли на себя командование крейсером. Офицеров мы держали под домашним арестом. Среди них, правда, не было капитана: к тому времени он уехал в Лондон. Через день по просьбе Временного правительства России английские власти выставили на «Варяге» вооруженную охрану. Морякам было запрещено сходить на берег. Вскоре последовало распоряжение: команду расформировать и по частям отправить в Россию, корабль оставить в Англии» (из воспоминаний Ф. Н. Сызранкина).

На крейсере было оставлено 50 моряков. Офицеров и матросов отозвали в Россию на фронт, около 40 матросов отправили в Америку — забирать закупленные для Мурманской флотилии тральщики. В этой части команды оказался и Ф. Н. Сызранкин. Варяжцы вернулись в Россию в январе 1918 года. Сначала они прибыли во Владивосток, затем эшелон с матросами проследовал через Забайкалье и Сибирь к Уралу. Шесть матросов — уроженцев Урала — остались для участия в борьбе с дутовщиной. А эшелон отправился дальше, в Петроград. Матрос с крейсера «Варяг» Федор Сызранкин принял активное участие в Гражданской войне на Южном Урале⁴.

В своих воспоминаниях Ф. Н. Сызранкин написал о крейсере «Варяг»: «Дальнейшая его судьба окутана туманом. По официальной английской версии, «Варяг» затонул при переходе через Ирландское море в 1918 г. По другим сведениям, бывший русский военно-морской атташе в Англии контр-адмирал Волков, не желая возвращать крейсер Советской власти, продал его на слом частной фирме».

...Крейсер «Варяг», который был тайно продан англичанами в 1923 году частной фирме на слом, во время перехода под буксирами к месту ликвидации сел на камни в 900 метрах от побережья Лендалфута. Попытки стащить корабль с мели были совершенно безуспешны, у крейсера оказался перебит киль. До 1925 года «Варяг» оставался на камнях. Осенью этого года после жестокого ноябрьского шторма последний изъеденный ржавчиной фрагмент носовой части крейсера перестал возвышаться над водой. В 1966 году Р. М. Мельников определил точные координаты места гибели «Варяга»: 55 градусов северной широты, 5 градусов западной долготы.

Так закончилась история легенды русского флота. Идут века, но крейсер «Варяг» навсегда остается символом верности и отваги⁵.

Примечания

¹ День смыслом наполняя. Православный церковный календарь с душеполезными чтениями, 2014. М., 2013. С. 25–26.

² Терехов А. Н. Наш земляк служил на «Варяге» // *Лидер*. 2004. 9–15 февр.

³ Сызранкин Ф. Н. Рабочие — солдаты революции. М., 1973.

⁴ Плотников И. Ф. Сызранкин Федор Николаевич // *Челябинская область : энциклопедия* / гл. ред. К. Н. Бочкарев. Т. 6. Челябинск, 2006. С. 358–359.

⁵ Терехов А. Н. Реликвии крейсера «Варяг» в России // *Танкоград*. 2009. Авг.