

УДК 929

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ ВОЕНАЧАЛЬНИК Е. К. КРАФТ В ЗЕРКАЛЕ ДЕЛОПРОИЗВОДСТВА ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА ВРАНГЕЛЯ И БЕЛОЙ ЭМИГРАЦИИ

Володихин Д. М., Богомазова А. А.

*Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова,
Москва, Российская Федерация
E-mail: volodih@mail.ru*

Разрозненность и хаотизм делопроизводственной документации, связанной с белым движением в России в целом и, в частности, на территории Крыма, ставят целый ряд барьеров к реконструкции биографий крупных деятелей белого дела, включая генералов и адмиралов. Биография крупного российского флотского военачальника вице-адмирала Е. К. Крафта хорошо известна до его отставки в 1914 году. Но участие его в белом движении в Крыму и жизнь в эмиграции по сию пору не получили даже самого беглого описания. Состояние документированности белого дела позволяет частично, с пробелами, осветить позднюю часть его судьбы.

Ключевые слова: Е. К. Крафт, архивные источники, Белое движение, Черноморский флот, белая эмиграция.

Евгений Карлович Крафт происходил из морской офицерской семьи. Его отец был капитаном Корпуса флотских штурманов, его брат Виктор получил первый офицерский чин в один год с ним, а сыновья Евгения Карловича также пошли на службу в российский императорский флот. Сам он родился в Одессе 22 июля 1861 года, был крещен в православие, женился на Маргарите Александровне Перотте, бывшей моложе него на один год [ГА РФ. Ф. Р-6792. Оп. 1. № 56. Л. 33].

Воспитанник в Морском кадетском корпусе, Е. К. Крафт был выпущен гардемаринном в 1881 году [22, с. 293]. Годом позднее он получил мичманский чин.

В карьере Евгения Карловича было три пика, связанных либо с историческими событиями, либо со служебными успехами. В итоге к преддверию Первой мировой войны он стал известной на флоте личностью.

В 1882 году его назначили исполнять штурманскую службу на паровой корвет «Скобелев», ранее носивший прославленное имя «Витязь». В 1870–1874 годах «Витязь» совершил кругосветное плавание и, в частности, доставил знаменитого ученого Н. Н. Миклухо-Маклая в Новую Гвинею. А в 1882–1885 годах корвет совершил еще одно кругосветное плавание, вновь связанное с именем Миклухо-Маклая: на борту корабля он перебрался из Батавии в Манилу.

10 ноября 1882 года директор канцелярии Морского министерства контр-адмирал Н. И. Кознаков предписал командиру корвета «Скобелев» В. В. Благодареву немедленно отправиться в Сидней, взять там в конце марта Миклухо-Маклая и вместе с ним следовать сначала на Берег Маклая (в Порт-Константин и Порт-Алексей), а затем к островам Хермит и далее к островам Палау (Каролинские острова). В действительности Н. Н. Миклухо-Маклай взшел на борт и начал путешествие уже в феврале 1883 года. «Во всех этих местах,— писал

Казнаков,– Вы должны будете внимательно осмотреть и описать берега, наметив пункты, где, по Вашему мнению, было бы удобно устроить склады угля, произвести промер этих мест, обратить особенное внимание на местное производство, если есть какое-нибудь, и могут ли суда получить на месте провизию, какую именно и в каком количестве. Вместе с тем,– указывалось далее в инструкции,– обратите внимание на климатические условия местности, соберите, если возможно, сведения о состоянии погоды и господствующих ветрах в разное время года и вообще составьте самое подробное и точное описание этих мест» [3, с. 72].

Экипаж «Скобелева» под командой чрезвычайно опытного мореплавателя В.В. Благодарева действительно занимался исследованием Ново-Гвинейского моря: были открыты и подверглись описанию ранее не известные бухты, острова. Евгений Карлович участвовал, как и некоторые другие офицеры, в сборе ценных предметов, принадлежащих культуре аборигенов. От его имени и от имени командира корвета в Кунсткамеру поступило 5 вещей с островов Океании [11, с. 112].

В. В. Благодарев придерживался благородной традиции: он щедро давал имена младших офицеров островам, которые открывал и подвергал описанию. В Тихом океане появились остров Лебедева (Адмосин), остров Смирнова (Мегас), остров Плансона (Улимал), остров Азбелева и... остров Крафта (Тауш) [14, с. 200]. В. И. Лебедев, И. П. Азбелев и В. С. Смирнов служили в чине мичмана, К.А. Плансон был прапорщиком корпуса флотских штурманов. Что же касается собственной фамилии, ее Благодарев так и не дал ни одному из найденных островов, зато название своего корабля, а вместе с тем и память о русском генерале, герое недавней войны с турками, связал с островом, который сейчас чаще называют Сек.

Остров Крафта входит в архипелаг Довольных людей, который, в свою очередь, является частью большого архипелага Бисмарка у побережья Новой Гвинеи. Ныне он принадлежит государству Папуа – Новая Гвинея.

Так первое значительное плавание Евгения Карловича сделало фамилию и биографию молодого офицера строкой в хронике географических открытий.

В 1883 году из команды корвета «Скобелев» Крафт перешел в экипаж полуброненосного фрегата «Герцог Эдинбургский». Это был новый мощный корабль, введенный в строй всего восемью годами ранее и оснащенный восьмидюймовыми орудиями главного калибра. Служба на нем – очень хорошая школа. Тем более, что «Герцог Эдинбургский» совершал, как и корвет «Скобелев», длительное плавание по Тихому и Индийскому океанам: посетив в 1883-м Филиппины, корабль отправился к Гонконгу, а оттуда – в Нагасаки и Посьет. Оттуда он двинулся на Сингапур, затем к Цейлону, Адену и прошел через Суэц [18, приложение 2].

В долгом плавании по южным морям на долю Е. К. Крафта выпало познакомиться с людьми, которые через много лет взойдут на первые места в иерархии российского императорского флота. Среди них Андрей Августович Эбергард (возглавит Черноморский флот в годы Первой мировой войны), Константин Антонович Плансон (знаменитый гидрограф, начштаба Черноморского флота в той же Первой мировой) и Иван Федорович Бострем (ему предстоит

занимать посты вице-председателя Адмиралтейств-совета и военного губернатора Севастополя, стать крупной фигурой в белом движении).

В 1888 году Крафту пожаловали чин лейтенанта, в 1889–1890 годах он служил флаг-офицером при младшем флагмане Практической эскадры Балтийского моря, затем окончил Минный офицерский класс (1891 г.), что означало поворот в карьере – переход от штурманского дела к минной специализации, которая в ту пору считалась весьма перспективной. Недолгое время Евгений Карлович даже преподавал в Минной школе Учебно-минного отряда. Тогда же, в 1891-м, он получил под команду свой первый боевой корабль – миноноску № 67¹. Это было крошечное судно, ценность которого состояла в возможности атаковать крупную неприятельскую боевую единицу и поразить ее торпедой. После успешного применения минного оружия в русско-турецкой войне 1877–1878 годов императорский флот приобрел множество миноносок, однако за все время службы они не торпедировали ни единого вражеского корабля. Тем не менее миноноски по-своему пригодились: их использовали как разведывательные и посыльные суда, их применяли для разного рода испытаний оружия и технического оснащения.

В 1893 году Крафт переходит минным офицером на крейсер «Память Азова» [17, глава «В морях и океанах». Электронная версия: http://wunderwaffe.narod.ru/Magazine/ВКМ/Pamat_Azova/05.htm (19 апреля 2016)], а четыре года спустя его повышают до старшего минного офицера на том же корабле.

«Память Азова» – новый броненосный крейсер, помимо сильного артиллерийского вооружения оснащенный тремя торпедными аппаратами, двумя минными катерами, способный также ставить мины. Корабль много плавал по Индийскому и Тихому океану, заходил в Японию с наследником престола на борту. Но это всё происходило до включения Евгения Карловича в его экипаж. В те годы, когда Крафт плавал на борту крейсера, «Память Азова» посетил Тулон и острова Архипелага в Эгейском море. Прием французами российских моряков, союзников, превратился в целый каскад празднеств. По словам историка флота Р. М. Мельникова, «тулонские торжества, знаменуя спасительный для Франции союз с Россией, прошли в непревзойденной атмосфере нескончаемых и самых горячих чествований русских моряков. Газеты переполнялись восторженными репортажами о русских моряках и русско-французской дружбе, радость и оживление царили везде, где появлялись моряки с эскадры. Все слои французского общества с присущей нации экспрессией словно бы соревновались в выражении самых теплых восторженных дружеских чувств к экипажам кораблей. Дождь наград, как в Сиаме и Японии, пролился на офицеров. Ф. К. Авелан к командорскому кресту ордена почетного легиона, полученному в 1891 г., прибавил теперь большой офицерский крест. Г. П. Чухнин, как и остальные командиры, получил офицерский крест Ордена. Изящно выполненным значком с изображением незабудки... женщины Франции выражали обуревавшие их чувства сердечности,

¹ Бывший «Зяблик», включенный в списки Балтфлота в 1878 году. Водоизмещение – 23 тонны, вооружение – 1 381-мм торпедный аппарат, экипаж – 7 человек [Приложение: Состав миноносок российского флота. В электронной версии: <http://wunderwaffe.ru/Magazine/Midel/04/chap11.html> (19 апреля 2016)].

любви и привязанности к русским. «Празднества следовали непрерывно. Начальник эскадры с командирами и многими офицерами посетил Париж, где также были устроены блестящие праздники в честь наших моряков», – говорилось в отчете по Морскому ведомству за 1890–1893 года» [17, глава «В морях и океанах». Электронная версия: http://wunderwaffe.narod.ru/Magazine/ВКМ/Pamat_Azova/05.htm (19 апреля 2016)].

Позднее корабль совершил плавание в Гонконг и далее – в Чифу и Владивосток, в составе эскадры Тихого океана. «Память Азова» крейсерствовал по морям Дальнего Востока до 1899 года, а в 1900-м вернулся в Кронштадт. Евгений Карлович мог вынести бесценный опыт из такого рода флотской работы, тем более, плавая под командованием знаменитого Г. П. Чухнина – блистательного флотского военачальника, будущего командующего Черноморским флотом, великого контрреволюционера, который успешно подавил Севастопольский матросский мятеж, а впоследствии отдал жизнь за государя и отечество¹.

Крафтом как офицером довольны, по службе ему идут ордена. В 1899 году карьера Евгения Карловича выходит к новому пику, и на нее вновь ложится отблеск великих дел. Список занимаемых должностей и дальних плаваний заставляет видеть в нем чрезвычайно опытного офицера, притом хорошо понимающего, что такое океанский поход. Вероятно, этот опыт сыграл ведущую роль, когда флотское начальство решило доверить Крафту важное дело: его назначили старшим офицером на новейший бронепалубный крейсер «Варяг», который следовало перегнать из Филадельфии, с американских верфей.

Стоит сразу же оговориться: Евгению Карловичу не суждено было участвовать в известном бою «Варяга» и «Корейца» с японской эскадрой в Чемульпо, он вообще не попадет на театр военных действий Русско-японской войны. Но судьба «Варяга» – дело историческое, а потому всё связанное с ним обретает оттенок величия.

Русский экипаж был доставлен в США на российском почтовом пароходе. Он провел подготовку корабля к ходовым и артиллерийским испытаниям, затем (весной 1901 года) совершил плавание в Кронштадт. Оттуда крейсер перешел в Порт-Артур, отдав ряд официальных визитов (в Германию, Данию, Францию).

Плавание к Порт-Артуру проходило в атмосфере настороженности. Сам факт появления русского флага в Персидском заливе должен был, как явствовало из инструкции, подтвердить доступность этих вод для плавания кораблей всех наций «в противоположность стремлениям великобританского правительства обратить Персидский залив в закрытое море, входящее в сферу его исключительных интересов». Визит «Варяга» должен был также «...подтвердить отсутствие стремлений к территориальным приобретениям и каких-либо тайных намерений русского правительства. Поэтому командиру предписывалось соблюдать особую осторожность и осмотрительность, чтобы не дать повода к недоразумениям или превратным толкам, во всем придерживаться общепринятых норм международной вежливости и не допускать ничего воинственного или вызывающего в поведении офицеров и всего личного состава. Обострение положения в зоне Персидского

¹ Вице-адмирал Г. П. Чухнин в 1906 году пал от рук террориста-эсера.

залива объяснялось в инструкции активизацией политики Турции, планировавшей строительство железной дороги через Багдад, и беспокойством Англии, всегда считавшей этот район входящим в сферу своего влияния... Во время стоянок в портах рекомендовалось избегать увольнений команды на берег из-за опасности эпидемических заболеваний... Стоянки в попутных портах разрешались только для пополнения запасов провизии и воды. О полученном задании не должно было проникнуть никаких сведений в печать, и до выхода из Адена запрещалось сообщать офицерам о предстоящем маршруте. Каково же было смятение В. И. Бэра, когда еще до постановки на якорь в Саламинской бухте к нему на мостик явился... Е. К. Крафт и в растерянности доложил, что поставщики уже знают, что крейсер идет в Персидский залив. О содержании шифрованной телеграммы на «Варяге», кроме В. И. Бэра и Е. К. Крафта, никто не знал, и в сообщении об этом происшествии в ГМШ В. И. Бэр делал вывод, что либо здесь в Греции разбирают русский шифр, либо в штабе недостаточно внимательны к сохранению тайны» [6, глава «Секретное поручение». Электронная версия: http://cruiserx.net/melnikov/m131_138.htm (20.04.2016)]. Как сам Бэр, так и Евгений Карлович, по некоторым отзывам, проявляли склонность к жесткой воинской дисциплине [13, электронная версия: http://gazeta.zn.ua/SOCIETY/odisseya_kreysera_varyag.html (19.04.2016)].

9 декабря 1901 года состоялось участие Крафта в делах дипломатических. Как потом вспоминал командир корабля капитан I ранга В. И. Бэр, «...на следующий день по приходе в Кувейт на крейсер прибыл с визитом старший сын Кувейтского шейха Джабер, управляющий Кувейтом в отсутствие отца шейха Мубарака... управляющий консульством в Бушире надворный советник Овсеенко вместе со старшим офицером капитаном 2 ранга Крафтом и 5 офицерами, отдав визит сыну Кувейтского шейха, верхом поехали к шейху Мубараку в Джахару, где были встречены самим шейхом, который им оказал крайне радушный, гостеприимный и более чем внимательный прием, показал свои войска в лагере и устроил по случаю приезда гостей военную пляску и джигитовку, кроме того, просил передать, что он очень будет рад, если русские суда будут возможно чаще посещать его владения и что он, если настанут трудные времена для Кувейта, предпочтет обратиться за помощью к русским, чем к кому-либо другому...» [5, с. 45]

Вообще, подобного рода визиты нередко имели ярко выраженную дипломатическую нагрузку. Поэтому русские морские офицеры довольно часто получали от гостеприимных хозяев награды, имевшие, главным образом, этикетное значение. За время плаваний на «Памяти Азова» и на «Варяге» Евгений Карлович удостоился награждения пятью иностранными орденами: Кавалерский крест ордена Почетного Легиона (Франция), орден Османие (Турция), орден Красного Орла (Пруссия), Кавалерский крест ордена Данеброга (Дания), а также Командорский крест ордена Черной Звезды (Франция от имени Дагомеи).

Гораздо больше значения имело для него продвижение в чинах на российской службе. А по итогам службы на «Варяге» 6 декабря 1902 года Е. К. Крафт стал капитаном II ранга.

В этот момент его карьера на подъеме: офицер с блистательной, многосторонней подготовкой, огромным опытом дальних плаваний, притом на

хорошем счету у флотского начальства. Честолюбив: в 1904 году Евгений Карлович оканчивает курс военно-морских наук при Николаевской Морской академии, что открывает для него дорогу к более высоким чинам. А еще в январе 1903-го он становится командиром контрминоносца «Прочный», а в конце 1904-го переходит с него командовать минным крейсером «Украина».

В сущности, продвижение Крафта в должностях выглядит логично: офицер, имеющий ярко выраженную «минную» специализацию, командовавший миноносной, а затем минным хозяйством на крейсере, переходит на всё более крупные корабли, основным вооружением которых считаются торпедные аппараты. До поры до времени это свидетельствует об исправной службе и о том, что Евгения Карловича ценят.

Но что такое контрминоносец (истребитель миноносцев) «Прочный» и минный крейсер «Украина»? Позднее оба корабля будут классифицироваться как эсминцы. В сущности, оба они представляли собой воплощение одной идеи: слабо вооруженные, обладавшие низкой мореходностью миноносцы старой постройки следовало заменить боевыми единицами с большим водоизмещением, лучшими ходовыми качествами, а также усиленным артиллерийским вооружением. И какое-то время в российском императорском флоте происходит постепенное, шаг за шагом, движение в эту сторону, долго не создававшее качественно новых кораблей, а просто улучшавшее корабли традиционной постройки. «Прочный» (бывший «Ястреб») был спущен на воду в 1898 году; водоизмещение – около 220 тонн; скорость – 26,8 узла (на испытаниях); его вооружение составляла одна 75-мм пушка, три 47-мм пушки, а также два 381-мм торпедных аппарата; в экипаж входило около 50 человек, живших в спартанских условиях [2, глава «Описание конструкции» и Приложения. Электронная версия: http://www.wunderwaffe.narod.ru/Magazine/MK/2004_02/04.htm ; http://www.wunderwaffe.narod.ru/Magazine/MK/2004_02/09.htm (19.04.2016)]. «Украина», какое-то время гордо именовавшаяся «минным крейсером» (т. е., в сущности, очень большим миноносцем), была спущена на воду в 1904 году (Крафт получил новейший корабль и занимался доведением его до испытаний и вводом в строй), водоизмещение – около 500 тонн; скорость – 25 узлов (по контракту для всей серии); его вооружение составляли две 75-мм пушки и четыре 57-мм пушки, два пулемета, а также два 381-мм торпедных аппарата; в экипаж входило около 90 человек [16, глава II «Корабли Особого комитета». Электронная версия: <http://www.wunderwaffe.narod.ru/Magazine/BKM/Dobr/03.htm> (20.04.2016)]. «Украина» выглядел как развитие класса «минных крейсеров», но изначально низкая скорость, слишком незначительное усиление артиллерии, крайне медленное введение кораблей его типа в строй и целый ряд слабостей конструкции превратили его из высокоскоростного корабля нового типа в сторожевик, устаревший чуть ли не на стапеле. «1 марта 1905 года, оставаясь еще не полностью отделанным... минный крейсер “Украина” начал кампанию, подняв Андреевский флаг и вымпел. Командовал кораблем 44-летний капитан 2 ранга Е. К. Крафт... Нелегкая задача предстояла наспех подобранным офицерам – освоить почти никому не знакомые скоростные корабли. Лишь через два месяца напряженной работы крейсер “Украина ”, завершив заводские испытания, устранение заводских

недоделок и заменив недостающие предметы вооружения 15 тоннами балласта, вышел на официальные испытания в Рижский залив», – пишет историк флота Р. М. Мельников. 15 августа 1905 года на Петергофском рейде пять вступивших на тот момент в строй минных крейсеров: “Украина”, “Войсковой”, “Трухменец”, “Эмир Бухарский” и “Финн” под предводительством великого князя Александра Михайловича выходили в море для отработки маневров совместного плавания. «На следующий день Петергофский рейд стал свидетелем состоявшегося на кораблях высочайшего смотра. “Украина”, подняв брейд-вымпел императора, повела корабли в Биорке. Здесь на яхту “Полярная звезда” вместе с императором перешли сопровождавшие его обе императрицы, великие княгини Ксения Александровна (жена великого князя Александра), Ольга Александровна и принц Петр Александрович Ольденбургский. Корабли вернулись на Петергофский рейд, где 21 августа смотр был продолжен» [16, глава II «Испытания в дни смуты». Электронная версия: <http://www.wunderwaffe.narod.ru/Magazine/VKM/Dobr/04.htm> (19.04.2016)].

Формально Е. К. Крафт командовал новым кораблем, оказывался «в приближении» к представителям царствующего дома, однако действительная боевая ценность его «Украины» и перспективы продвижения по службе оставляли желать лучшего. Командование малыми боевыми единицами не могло вывести его к более высокому чину. К тому же период после Русско-японской войны 1904–1905 годов, в которой императорский флот понес страшные потери, оказался исключительно тяжелым для морских офицеров. Пресса травила их за Цусиму. А лучшие боевые корабли в огромной массе своей пошли ко дну или оказались трофеем неприятеля. Поэтому для многих знающих и опытных командиров просто не находилось достойного места: где служить, если боевых единиц тривиально не хватает? И не хватает чудовищно: Балтфлот, с которого выгребли множество крупных кораблей во 2-ю Тихоокеанскую эскадру, отныне представлял собой огромную брешь в обороне империи. Он располагал всего одним мощным и вполне современным кораблем, а именно эскадренным броненосцем «Слава». Всё остальное представляло собой либо малые боевые единицы, либо малопригодных к современным боевым действиям «ветеранов».

Современник послевоенных событий через много лет вспоминал: «Сразу же после Цусимы всё обрушилось на флот: пресса, общественное мнение, особенно либеральное, и даже, к сожалению, многие сухопутные военные... русские морские офицеры, возвратившись к себе на Родину, после мук и испытаний, были встречены градом насмешек... в этот тяжелый для флота период многие молодые офицеры стремились уйти со службы... Кораблей почти не осталось... Флот, детище Петра Великого, казалось, умирал...» [23, с. 80].

Совершенно ясно, почему Евгений Карлович проводит длительный период с 1906 по 1909 год, командуя старенькими и откровенно дряхлыми кораблями: учебным судном «Моряк» (ему присвоен ранг крейсера, но это, в сущности, парусно-паровой корвет, притом постройки 1892 года) [6, с. 75–78], а затем «крейсерами»-систершипами «Генерал-адмирал» и... старый знакомый – «Герцог Эдинбургский» (их отремонтировали, несколько модернизировали и сменили артиллерию на более

современную, но это крейсера лишь по названию, а по сути – два древних старца¹, ранее классифицировавшихся как полуброненосные фрегаты и к началу XX века переквалифицированных в учебные суда) [18, глава «Служба». Электронная версия: <http://coollib.com/b/234027/read> (19.04.2016)]. Во-первых, он переходит к командованию кораблями более высокого ранга – тот же «Герцог Эдинбургский» имел водоизмещение около 5000 тонн, т. е. ровно в десять раз больше, чем «Украина». Во-вторых, он находит отличное применение навыкам минного офицера: понимая, что Балтфлот в его тогдашнем состоянии не может преградить потенциальному противнику путь в Финский залив с помощью артиллерийского боя линкоров (подходящих линкоров нет!), флотское командование делает ставку на устройство оборонительной «минно-артиллерийской позиции», т. е. многослойного минного заграждения, защищаемого огнем береговых батарей и немногочисленных боевых единиц флота; это значит, что жизненно важно поставить в строй как можно больше крупных минных заградителей; строить их – долго, а вот переделать в них большие и относительно исправные учебные суда – вполне разумный выход; именно поэтому «Генерал-адмирал» и «Герцог Эдинбургский» становятся минными заградителями «Нарова» и «Онега». Подобное переустройство предполагает очень большую работу офицеров и команды, а также высокую квалификацию командира. По всей видимости, Крафт справился со своей задачей успешно: в 1906 году он получает долгожданный чин капитана I ранга, а в 1909 году Евгений Карлович, судя по его послужному списку, становится командиром нового минзага «Онега»... не сходя с палубы старика «Герцога Эдинбургского».

В 1907 году Евгения Карловича начинают пробовать на административных постах. Ему поручают заведование учебной командой строевых квартирмейстеров. Эту должность Крафт будет совмещать с другими постами до 1911 года.

Наконец, в 1911 Евгений Карлович достигает третьего и последнего пика в своей служебной деятельности. Его ставят на должность, которая имеет не только военное, но и геополитическое значение и особенно важна в преддверии большой войны. Итак, сначала он исполняет обязанности начштаба начальника Действующего флота Балтийского моря. А 6 декабря 1911 года из исполняющих обязанности Е. К. Крафта переводят в статус начштаба командующего Морскими силами Балтийского моря, дают орден Св. Станислава 1-й степени² и чин контр-адмирала. В его обязанности входит подготовка флота к масштабным боевым действиям, составление оперативных планов, забота о создании той самой минно-артиллерийской позиции, о необходимости которой заговорили за несколько лет до его назначения. На этом посту Евгений Карлович пробудет до 7 мая 1913 года. Уже 8 мая он числится начальником Учебно-артиллерийского отряда Балтфлота и отсюда уйдет в отставку с производством в чин вице-адмирала в январе 1914 года, незадолго до начала Первой мировой [22, с. 48, 761; 8, с. 176].

¹ Спущены со стапеля соответственно в 1873 и 1875 годах!

² К тому времени из крупных российских наград Е. К. Крафт был удостоен орденами Св. Анны 3-й и 2-й степеней, Св. Станислава 2-й степени и Св. Владимира 4-й степени с бантом (за 25 лет в офицерских чинах).

Отставка не сопровождалась каким-либо скандалом, напротив, видны все признаки благополучного завершения службы, вплоть до ввода в состав Морского ученого комитета... Все, кроме одного: конечно же, командование Учебно-артиллерийским отрядом – важное и ответственное дело, но его начальник не сравнится по своему влиянию на военно-морские дела с начальником штаба Балтфлота. Что послужило причиной своего рода понижения? Можно лишь предположить: либо слабость здоровья (в 1914 году Е. К. Крафту исполняется 53 года), либо некая интрига в верхах военно-морского руководства России. Во втором случае следует учитывать позицию Н.О. фон Эссена, по представлению которого был назначен преемник Крафта, контр-адмирал Л. Б. Кербер (Корвин). Вероятно, Эссену, возглавлявшему тогда Балтфлот, в большей мере понадобился широкий опыт Кербера как боевого офицера, разведчика, дипломата и высокого чина в Морском Генштабе, нежели более специализированный опыт Крафта – прежде всего отличного мореплавателя и минного офицера¹.

Авторы статьи не располагают данными о судьбе Евгения Карловича в промежутке с 1914 по 1920 год, когда документы белого движения явно указывают на его службу у Врангеля. Возможно, Крафт присоединился к белому делу задолго до того: в 1930 году он засвидетельствует боевую службу в Вооруженных силах на Юге России артиллериста Н. А. Яковлева с лета 1919 года, что косвенно говорит и о его собственном присутствии на стороне белого движения в это время.

Итак, твердо известно, что в Крыму, как минимум в 1920-м году, Е. К. Крафт вновь оказывается на военной службе, перейдя с Балтийского на Черноморский флот.

Вместе с Евгением Карловичем у Врангеля служил его сын Михаил. Последний стал видной фигурой в Черноморском флоте белых. Из Первой мировой в Гражданскую он шагнул старшим лейтенантом, награжденным Георгиевским оружием (1916). Михаил Евгеньевич был в разное время штурманским офицером и командиром подводной лодки «Тюлень», использовавшейся белыми в боевых действиях весьма интенсивно. 28 марта 1920 года его повысили в чине до капитана II ранга².

В белом Крыму вице-адмирал Крафт занял «по вольному найму» пост заведующего плавбазой Дивизиона подлодок Черноморского флота. Этой плавбазой в разное время служили блокшив № 9 (бывший товарно-пассажирский пароход «Меркурий» 1879 года постройки, с апреля 1919 года входит в состав Черноморского флота Врангеля); затем пароход «Добыча» (он же старый турецкий корабль «Иттихад» 1883 года постройки, конфискованный как трофей в ходе Первой мировой) [12, с. 68]³.

¹ Л. Б. Кербер участвовал в боевых действиях Русско-японской войны 1904–1905 годов.

² РГА ВМФ. Ф. Р-72. Оп. 1. № 6. Л. 39 об. – приказ командующего Черноморским флотом адмирала Канина от 20 февраля 1919 года по резолюции от 23 января 1919 года о назначении старшего лейтенанта Крафта на подлодку «Тюлень» штурманским офицером с годовым окладом 5.850 руб.; РГА ВМФ. Ф. Р-338. Оп. 1. № 78. Л. 10 об. – Крафт указан единственным офицером на подлодке «Тюлень» (следовательно, он и был тогда ее командиром) в списке офицеров Черноморского флота 1919 года, не имеющим более четкой датировки [7, с. 249–250; 9, с. 220].

³ «Меркурий», характеристики: водоизмещение 3043 т, скорость 14 узлов, вооружение – одно 120-мм орудие. – http://rosimperfleet.narod.ru/chf/bl_ch.html (22.04.2016); «Добыча», характеристики: вместимость 921 брт, длина 72,9 м, ширина 12 м, осадка 4,5 м, мощность машин 1440 л. с., скорость 12 узлов, дальность хода 2500 миль. Бывший турецкий пароход «Иттихад», построен в Англии в 1883 г. В августе 1914 году интернирован в одном из русских портов, впоследствии конфискован и

Должность, по внешней видимости, скромная – для бывшего начштаба Балтфлота, вице-адмирала и опытного командира. Но, во-первых, белый флот был перенасыщен офицерами высоких чинов и адмиралами (напротив, хороших офицеров среднего звена, опытных матросов и специалистов катастрофически не хватало), притом имевшими за плечами несколько лет боевых действий, чего в служебной биографии Е. К. Крафта нет. Во-вторых, Евгений Карлович приближался к порогу шестидесятилетия, а в условиях Гражданской войны на важнейшие командные должности уместно ставить людей помоложе, обладающих отличным здоровьем и энергией. Так, все белые адмиралы, возглавлявшие Черноморский флот в 1919–1920 годах (М. П. Саблин, А. М. Герасимов, Д. В. Ненюков, М. А. Кедров) имели военный опыт, трое из них были заметно моложе Крафта, и лишь один (Герасимов) являлся его погодком [20, с. 95–96, 140–143, 220, 275–276]. То же самое можно сказать и о других ведущих флотских начальниках белого дела на Юге России: А. И. Тихменеве, П. П. Остелецком, М. А. Беренсе, И. А. Кононове, А. Н. Заеве, А. Д. Бубнове, С. В. Евдокимове, В. Я. Клочковском, Н. Н. Машукове – все моложе Е. К. Крафта, все воевали [20, с. 53–54, 67–68, 121–122, 125, 154, 225–226, 305–307].

Впрочем, у должности Е. К. Крафта были свое немалое значение и свои плюсы. Все-таки плавбаза подводок обслуживала одну из грозных сил белого флота: в состав Дивизиона подводок входили 4 боевых единицы: «Буревесник», «Тюлень», «Утка» и «АГ-22». Наконец, эта должность позволяла Евгению Карловичу быть ближе к сыну Михаилу...

Кроме того, на том же дивизионе подводок Черноморского флота белых служил еще один Крафт, и тоже Евгений, но не вице-адмирал, а кадет. Его назначили на должность старшего электрика на подводке «Утка», и скорее всего, это представитель всё того же морского офицерского семейства Крафтов, не исключено, что внук Евгения Карловича и сын Михаила Евгеньевича¹. Из-за этого создается некая путаница: 15 февраля 1920 года приказом командующего Черноморским флотом за № 724 «охотник Евгений Крафт» был зачислен «в Черноморский флотский экипаж с назначением на дивизион подводных лодок» [РГА ВМФ. Ф. Р-72. Оп. 1. № 20 (старая ссылка: ЦГАОР. Ф. 4434. Оп. 1. № 6). Л. 64 об.], – но кто это был, вице-адмирал в отставке или кадет, понять сложно: положение «охотника» в чинах редко отражалось в делопроизводстве белого флота, хотя порой в «охотники» попадали очень значительные люди, в т. ч. князь Друцкий-Соколинский. Конечно, вероятнее, что это именно Е. К. Крафт, т. к. он уже вышел из призывного возраста и не мог быть принят на службу как военнообязанный, а вот как охотник, т. е. «по вольному найму», – пожалуйста; юного же кадета как раз должны были взять на службу именно как военнообязанного. Однако окончательно ставить точку в этом вопросе пока рано.

переоборудован в транспорт. С апреля 1919 года – в составе Морских сил Юга России, использовался как база подводных лодок. [10, с. 488]. Трудно определить, служил ли Е. К. Крафт только на блокшиве № 9 или перешел с течением времени на «Добычу»; последнее представляется весьма вероятным.

¹ Известно, что из Крыма Е. К. Крафт эвакуировался с внуком. Однако окончательно степень родства двух Евгениев Крафтов установить не удалось.

Известно, что в октябре 1920 года «Добыча» была направлена в состав флотилии белых, обстреливавшей прибрежные позиции красных в районе Очакова, чтобы играть для нее роль корабля снабжения [4, с. 264]¹.

Позднее, на начальных этапах Крымской эвакуации, этот корабль сыграл выдающуюся роль: «Утром 1 ноября [крейсер] “Генерал Корнилов” для прикрытия эвакуации стал на якорь против Покровки и принял с берега свою десантную роту. [Канлодка] “411” уже накануне взял Алексеевскую и стрелковую роты экипажа и несколько гражданских лиц и передал всех их на “Добычу”... Утром 4 ноября капитан 1-го ранга Собецкий получил приказание отправить вооруженные баржи и катера в Каркинитский залив для оказания поддержки войскам на Перекопском перешейке... Капитан 1-го ранга Собецкий, предназначенный в предвидении возможной эвакуации Крыма начальником морской части посадки в Севастополе, должен был идти туда на “Добыче”, которая взяла на борт находившихся на крейсере гардемарин. В то же утро Тендровский залив покинули тральщик “Язон” с “Б-1” на буксире, в полдень – “Работник” с “Б-2” и “Скиф” с “Б-3” и около 17 часов – “Добыча”, буксируя “Тилли”... К вечеру поднялся сильный противный ветер, который развел большую волну. В 22 часа ввиду того, что волны заливали катера, “Смелый” стал на якорь у берега и “Добыча”, которая до входа в Каркинитский залив сопровождала другие суда, последовала его примеру... Когда “Добыча” проходила Софиевку, к берегу подскочил кавалерийский разъезд, открывший по транспорту огонь из пулемета. Вскоре транспорт был обстрелян и артиллерийским огнем, что заставило невооруженную “Добычу” повернуть в море. Ночью оторвалась не имевшая людей на борту минная баржа, а под утро – “Тилли”, которая после безуспешных попыток завести на волне новый буксир была, по снятии людей, поставлена на якорь. Камбуза для пассажиров и запаса питьевой воды на “Добыче” не было, и люди питались галетами, запивая их ржавой котельной водой. После более чем трех суток плавания “Добыча” пришла наконец в Севастополь» [4, с. 265–266].

В ноябре 1920 года Евгений Карлович стал частью Великого Исхода.

По данным, любезно предоставленным авторам этой статьи историком флота Н. В. Манвеловым, Е. К. Крафт эвакуировался с женой, невесткой, внуком и племянницей в Константинополь на огромном транспорте-мастерской «Кронштадт», принявшем на борт колоссальное количество беженцев. Сын морского врача, участник крымской эвакуации Р. Д. Сазонов вспоминал: «Пароход “Кронштадт”, на котором мне суждено было уйти из России, благодаря своим солидным размерам, выходил из Южной Бухты одним из последних. На нем находились Севастопольский Морской Госпиталь, в штат которого был включен мой отец, офицерский состав Черноморского экипажа с семьями, Минно-Артиллерийская школа, несколько гардемарин и кадет Морского Корпуса (включая и автора), некоторое число кадет различных сухопутных Корпусов, Рота Особого Назначения под командой кап. Семенова, группа военных летчиков и много других, военных и штатских с семьями и без. Командовал кораблем кап. 1-го ранга, имени которого я не запомнил, но кроме него на мостике находились еще... 6 адмиралов,

¹ Официально 30 августа / 12 сентября 1920 года пароход «Добыча» был временно назначен «базой 3-го отряда судов», т. е. отряда судов Каркинитского залива [РГА ВМФ. Ф. Р-72. Оп. 1. № 6. Л. 80 об.].

из которых я знал только одного – контр-адмирала Вяткина» [21, с. 555]. Среди этих шести адмиралов был, очевидно, и Е. К. Крафт. Плавание складывалось неудачно: у мыса Фиолент «Кронштадтом» был протаранен и пущен на дно небольшой болгарский транспорт «Борис»; на буксире громадный пароход вел 4 других судна, сильно затруднявших движение; из-за качки буксирные канаты рвались один за другим, три судна оторвались и были потеряны (слава Богу, они шли без команд). До Константинополя удалось довести лишь эсминец «Жаркий», на борту которого оставались лишь командир, механики и рулевые. Но именно благодаря громадному «Кронштадту» тысячи людей спаслись из Крыма, от беспощадной расстрельщины.

Из Константинополя вице-адмирал с супругой были отправлены на пароходе «Владимир» в Королевство сербов, хорватов и словенцев. Это произошло 11 декабря 1920 года.

Специалисты по истории белой эмиграции очень хорошо знают, что главным сосредоточением моряков-эмигрантов, вывезенных из врангелевского Крыма, стал небольшой городок в Тунисе – Бизерта. Там функционировал кадетский корпус, выпускавший из своих стен молодых морских офицеров, там стояла на якоре огромная эскадра, в том числе два линейных корабля, там разместились тысячи офицеров, матросов, морских чиновников, их жен и детей. По данным белого морского офицера, капитана I ранга Н. Р. Гутана, там оказалось 6.388 беженцев из России, в то числе 5.000 офицеров, учащихся Морского кадетского корпуса и нижних чинов, 13 священников, 90 докторов и фельдшеров [24, с. 199].

Однако немногие обращали внимание на тот факт, что вторым по значимости после Бизерты местом жительства русских моряков-эмигрантов стало Королевство СХС. Если бизертинцы не оставляли мыслей о том, что новый раунд борьбы с красным правительством России еще возможен, пытались сохранить корабли в работоспособном состоянии, подумывали о деятельном противостоянии большевикам, то в Королевство СХС отправляли тех, кто собирался спокойно дожить век или, если Бог даст, устроиться на приличную службу, но не помышлял об активном продолжении войны. Поэтому среди моряков-беженцев здесь высокий процент составили люди преклонного возраста, да и просто старики; люди семейные; военные и чиновники высокого ранга, избыточные для бизертинской эскадры, где хватало молодых людей в офицерских чинах, пригодных для энергичного выполнения боевых и административных задач.

В Королевство СХС было направлено 3 волны русской морской эмиграции: «сербская», «английская»¹ и – самая большая – крымская. К 1 июля 1921 года в стране собралось 339 чинов флота и Морского ведомства России, а также сравнимое количество членов их семей. Только на одном пароходе «Владимир», доставившем Крафта к месту жительства, вместе с ним отправилось в эмиграцию еще 138 офицеров и чиновников, в том числе 12 человек в адмиральских чинах (!). Их сопровождали жены, дети и другая родня. Со временем «морская эмиграция» в Югославии постепенно уменьшалась (это видно по спискам чинов флота и Морского ведомства, поселившихся там) из-за смерти старейших и слабейших здоровьем ее членов, а также из-за выезда в другие страны, но все же очень долго оставалась значительной [ГА РФ.

¹ Имеются в виду потоки эмигрантов из Одессы и Новороссийска.

Ф. Р-5903. Оп. 1. № 542. Л. 189, 193, 233; № 603. Л. 32; № 605. Л. 36–40; № 607. Л. 14–16; Ф. Р-5982. Оп. 1. № 95. Л. 1–1об.; Ф. Р-6792. Оп. 1. № 643. Л. 17–19]¹.

Крафт с самого прибытия на сербскую землю был отправлен в Нову-Градишку, где и поселился женой Маргаритой Александровной, урожденной Перотте, дочерью коллежского секретаря, когда-то владевшей имением Вознесенское (Корочанский уезд Курской губернии)². Его супруга была моложе мужа лишь на год, однако смогла устроиться на работу. Как видно, она сохранила доброе здоровье, несмотря на все перипетии нищей опасной жизни в годы Гражданской войны и послевоенного устройства. В карточке с личными данными Евгения Карловича за 1924 год рядом с именем жена проставлено: «трудосп[особна]» [ГА РФ. Ф. Р-6792. Оп. 1. № 56. Л. 33].

Крафты жили на Прерадовичевой улице в доме 284.

У Евгения Карловича в браке появилось пятеро детей. Два из них, Владимир и Михаил, служили офицерами в российском императорском флоте еще до Первой мировой [22, с. 207, 234]. Однако в период югославской эмиграции никто из них не жил с отцом. Об одном из сыновей, Михаиле Евгеньевиче, как уже говорилось, видном офицере врангелевского флота, известно, что он оказался среди бизертинцев, командовал в составе тамошней эскадры новым эсминцем «Поспешный», а затем эмигрировал во Францию [7, с. 249–250]³. В списках русской морской эмиграции на землях Королевства СХС назван некий Гавриил Крафт с пометкой «суд. пр.» (судебный пристав). Он прибыл на том же «Владимире», однако это может быть однофамилец: он жил не в Нове-Градишке, а в Топуске [ГА РФ. Ф. Р-6792. Оп. 1. № 643. Л. 18, 77].

На протяжении долгого времени морякам-беженцам оказывалась финансовая помощь. Субсидии им направляли через военно-морского агента российского правительства в Королевстве СХС капитана 2-го ранга Б. П. Апрелева. В задачи агента входили организация морских перевозок вооружения и обмундирования для белых армий на Юге России, а также оказание материальной помощи эмигрировавшим морским чинам и членам их семей. Первые, самые ранние выдачи денег Е. К. Крафту прослеживаются по документам от 1921 года. В 1921 году решался вопрос, сколько получать «крымцам»: средств на них явно не хватало, слишком большим оказалось число людей, нуждавшихся в помощи. Поэтому изначально была даже установлена норма: беженцам из Крыма полагалось 60 % от ссуд, которые выплачивались персонам, прибывшим с прежними волнами эмиграции [ГА РФ. Ф. Р-5903. Оп. 1. № 603. Л. 1]. Этот трудный вопрос удалось решить, и уже по 1921–1922 годам выдачи видны совершенно ясно. Первые из них обнаруживаются в бумагах за лето–осень 1921 года: Е. К. Крафт как минимум дважды получает вспомоществование в сумме 1000 динаров [ГА РФ. Ф. Р-5903. Оп. 2. № 173. Л. 14–16, 19, 42]. В феврале 1922-го из Югославии идет доклад, исполненный сопереживания: «Мы полагаем, что ввиду очень тяжелой зимы и

¹ Списки 1921–1922 годов, Крафт с супругой везде в них присутствуют. Русские адмиралы, эмигрировавшие тогда в Королевство СХС: а) контр-адмиралы Свешников, Травлинский, Григорьев, Сергеев, Дитерихс, Степанов, Циммерман и Евдокимов; б) вице-адмиралы Крафт, Ненюков, Вяткин и Скаловский.

² С ее родственником, А. А. Перотте (брат?) и Н. И. Перотте, Евгений Карлович учился в Морском кадетском корпусе. [19, с. 293, 296].

³ Волков не вполне корректно именует «Поспешный» миноносцем.

запаздывания правительственных ссуд необходимо выдать пособия некоторым нашим офицерам и их семьям по списку» [ГА РФ. Ф. Р-5903. Оп. 1. № 542. Л. 199]. В список попал и Крафт... Кому-то деньги выдавали в меньшем количестве, кому-то в большем. Их размер зависел от количества членов семьи, от того, есть ли у кого-то из них самостоятельный заработок и, очевидно, от прежнего положения получателя в российском императорском флоте и Черноморском флоте белых. Крафт получал намного выше среднего. Так, 9 марта 1922 года ему выдано 1200 динаров, в то время как выплачивались суммы, главным образом, около 500 динаров; более 1000 – редкие исключения [ГА РФ. Ф. Р-5903. Оп. 1. № 542. Л. 189, 193, 233]. А в сентябре 1922 года вице-адмирал получает 1500 динаров [ГА РФ. Ф. Р-5903. Оп. 1. № 542. Л. 583, 586, 622, 669].

Тем не менее Евгений Карлович, а с ним еще 65 человек в октябре 1922 года попали в список наиболее нуждающихся строевых флотских офицеров, проживающих в Королевстве СХС. Видимо, положение его было незавидным. Еще 1 сентября он подал прошение на имя Апрелева, по которому можно судить, в каких условиях находилась семья Евгения Карловича: «Милостивый государь Борис Петрович. Крайне тяжелое материальное положение, в котором я нахожусь в последнее время, вследствие утраты большей части заработка моей жены, побуждает меня обращаться к Вам с покорнейшею просьбой не отказать мне в выдаче денежной помощи в виде ссуды в высшем размере. Если просьба моя будет уважена, то прошу Вас направить эту помощь по нижеуказанному адресу. Прошу Вас принять уверение в совершенном моем к Вам уважении и таковой же преданности. [Подпись:] Е. Крафт» [ГА РФ. Ф. Р-5903. Оп. 1. № 523. Л. 93]. После этого ему, помимо сентябрьской ссуды, выдали еще одну, в следующем месяце (еще 500 динаров), чтобы помочь «подготовиться к зиме» [ГА РФ. Ф. Р-5903. Оп. 1. № 542. Л. 667–668, 722].

Некоторым давали деньги «безвозвратно», для других устанавливали срок возвращения ссуды. Крафт, как видно, имел надежду устроить свои дела, получить работу или, возможно, имелась такая перспектива у его жены. Во всяком случае, он никогда не брал денег, не обязавшись их вернуть. Обыкновенно ему устанавливали срок возврата в 4–5 лет. Так, в марте 1922 года Крафт обещал оплатить долг не позднее 1 марта 1926 года; 15 сентября и 22 октября 1922 года он обязался вернуть ссуды не позднее 1 октября 1926 года; 23 октября 1924 года Евгений Карлович получил очередные 500 динаров («ввиду наступающей зимы»), подписав обязательство отдать их не позднее 1 ноября 1928 года; а в декабре того же 1924-го берет еще 500 динаров до 1 января 1929 года [ГА РФ. Ф. Р-5903. Оп. 1. № 517. Л. 78; № 542. Л. 583, 586, 654–655, 659; № 568. Л. 75–81; № 570. Л. 2, 33, 71].

Несмотря на эту помощь, положение семьи, очевидно, оставалось нелегким. Адмиралу и его супруге, вошедшим, по нынешним представлениям, в пенсионный возраст, не удавалось добиться обеспеченной жизни. Но для других русских моряков, оказавшихся в Югославии, обстоятельства, несмотря на доброе отношение местных жителей, складывались порой еще хуже. Поэтому ссуды не росли, они оставались мизерными, приходилось распределять их между десятками страждущих, руководствуясь жесткими правилами. Так, в 1924 году Крафт

ходатайствовал о восстановлении ему с женой пособия в прежнем размере (700 динар) ввиду «тяжелого материального положения и болезненного состояния». Резолюция Державной комиссии о назначении пособий русским эмигрантам – отклонить [ГА РФ. Ф. Р-6792. Оп. 1. № 56. Л. 33–33 об.]. Видимо, сказала та самая «трудоспособность» Маргариты Александровны, о которой мы писали выше: раз может зарабатывать сама, значит, большим количеством денег пользоваться не может...

Евгений Карлович являлся авторитетным человеком в русской эмигрантской общине. В сентябре 1930 года к нему, а также к полковнику И. Приходько обращаются с тем, чтобы они удостоверили службу артиллериста Николая Андреевича Яковлева в Русской армии Врангеля. Крафт и Приходько подтвердили: действительно, Яковлев служил в белой армии с 1 июня 1919 года до 14 ноября 1920 года сначала как вольноопределяющийся в 3-й легкой батарее 1-го Армейского корпуса 3-й артиллерийской генерала Дроздовского бригады, а затем как юнкер Сергиевского артиллерийского училища [ГА РФ. Ф. Р-5942. Оп. 1. № 156. Л. 158–159, 161, 162]. Это заставляет предположить, что Крафт и сам мог присутствовать в белых войсках задолго до получения должности на «Добыче». Однако подтвердить эту гипотезу нечем.

По данным историка офицерского корпуса России С. В. Волкова, в 1935–1937 годах Евгений Карлович все еще жил в том же Нове-Градишке [7, с. 249].

В 2015 году в Сербии была обнаружена запись о кончине вице-адмирала Е.К. Крафта. Он был погребен на Русском кладбище в городе Кикинда (Сербия). Известно, что Евгений Карлович скончался в 1942 году [25, с. 204]. Прежде историки флота не имели сведений о времени ухода из жизни этого выдающегося русского морского военачальника. Возможно, адмирала погребли именно здесь, поскольку он мог попасть в русский приют для престарелых, когда-то размещавшийся в Кикинде.

Мореплаватель, когда-то бороздивший на боевых кораблях Российского императорского флота волны трех океанов, блистательный офицер, входивший в экипаж легендарного «Варяга», влиятельный адмирал, приложивший руку к подготовке Балтфлота к Мировой войне, военачальник на флоте Врангеля, Евгений Карлович упокоился в сербской глуши. Стоит ли обсуждать, сколь много отняла у него, у подобных ему людей и у русского флота новая, «революционная» власть? Лучше закончить краткий очерк его жизни и службы напоминанием о том, что для всякого христианина время честолюбия, карьеры, славы должно естественно сменяться временем смирения... Холодно было русскому старику, носившему когда-то адмиральские погоны, на чужбине, но у него оставались Бог, честь, память и сознание до конца выполненного долга.

Список использованных источников и литературы

1. Афонин Н. Н., Яровой В. В. Миноноски российского флота. СПб., 2002.
Afonin N. N., Yarovoi V. V. Minonoski rossiiskogo flota. SPb., 2002.
2. Афонин Н. Н., Балакин С. А. Миноносцы типа «Сокол». М., 2004.

- Afonin N. N. , Balakin S. A. Minonostsy tipa «Sokol». М., 2004.
3. Вальская Б.А. Плавание Н.Н. Миклухо-Маклая на корвете «Скобелев» в 1883 г. // Страны и народы Востока. Вып. XXIV. М.: Наука, 1982.
Val'skaya B. A. Plavanie N. N. Miklukho-Maklaya na korvete «Skobelev» v 1883 g. // Strany i narody Vostoka. Vyp. XXIV. M. Nauka. 1982.
4. Варнек П. Действия флота в северо-западном районе Черного моря // Флот в белой борьбе / Составитель С. В. Волков. М., 2003.
Varnek P. Deistviya flota v severo-zapadnom raione Chernogo morya // Flot v beloi bor'be / Sostavitel' S. V. Volkov. M., 2003.
5. «Варяг» в Персидском заливе [Отрывки из рапорта В. И. Бэра] / Малевинская М. Е., подг. к публ. // Восточная коллекция. 2005. № 2 (21).
«Varyag» v Persidskom zalive [Otryvki iz raporta V. I. Bera] / Malevinskaya M. E., podg. k publ. // Vostochnaya kolleksiya. 2005. № 2 (21).
6. Васильев Д. М. Учебное судно «Моряк» // Судостроение. 2010. № 4.
Vasil'ev D. M. Uchebnoe sudno «Moryak» // Sudostroenie. 2010. № 4.
7. Волков С. В. Офицеры флота и Морского ведомства: опыт мартиролога. М., 2004.
Volkov S. V. Ofitsery flota i Morskogo ведомstva: opyt martirologa. M., 2004.
8. Волков С. В. Генералитет Российской империи. Энциклопедический словарь генералов и адмиралов от Петра I до Николая II. Т. 1. А–К. М., 2010.
Volkov S. V. Generalitet Rossiiskoi imperii. Entsiklopedicheskii slovar' generalov i admiralov ot Petra I do Nikolaya II. T. 1. A-K. M., 2010.
9. Гончаренко О. Последние битвы императорского флота. М., 2011.
Goncharenko O. Poslednie bitvy imperatorskogo flota. M., 2011.
10. Гражданская война в России: Черноморский флот / Составитель В. Доценко. Справочник – В. Гончаров. М., 2002.
Grazhdanskaya voina v Rossii: Chernomorskii flot / Sostavitel' V. Dotsenko. Spravochnik – V. Goncharov. M., 2002.
11. Иванова Л. С. О чужеродных вкраплениях в коллекции Н. Н. Миклухо-Маклая из Океании // Историко-культурные связи народов Тихоокеанского бассейна: Маклаевские чтения, 2002–2006 гг. / Отв. ред. Е. В. Ревуненкова. СПб., 2006.
Ivanova L. S. O chuzherodnykh vkrapleniyakh v kolleksii N. N. Miklukho-Maklaya iz Okeanii // Istoriko-kul'turnye svyazi narodov Tikhookeanskogo basseina: Maklaevskie chteniya, 2002–2006 gg. / Otv. red. E. V. Revunenkov. SPb., 2006.
12. Кадесников Н. Краткий очерк Белой борьбы под Андреевским флагом на суше, морях, озерах и реках России в 1917–1922 годах // Флот в белой борьбе / Сост. С. В. Волков. М., 2002.
Kadesnikov N. Kratkii ocherk Beloi bor'by pod Andreevskim flagom na sushe, moryakh, ozerakh i rekakh Rossii v 1917–1922 godakh // Flot v beloi bor'be / Sost. S. V. Volkov. M., 2002.
13. Кравцевич-Рожнецкий В. Одиссея крейсера «Варяг» // Зеркало недели. Украина. 22.03.2002.
Kravtsevich-Rozhnetskii V. Odisseya kreisera «Varyag» // Zerkalo nedeli. Ukraina. 22.03.2002.
14. Масленников Б. Г. Морская карта рассказывает. Изд. 2-е. М., 1986.
Maslennikov B. G. Morskaya karta rasskazyvaet. Izd. 2-e. M., 1986.
15. Мельников Р. М. Крейсер «Варяг». Изд. 2-е. Л., 1983.
Mel'nikov R. M. Kreiser «Varyag». Izd. 2-e. L., 1983.
16. Мельников Р. М. Эскадренные миноносцы класса «Доброволец». СПб., 1999.
Mel'nikov R. M. Eskadrennye minonostsy klassa «Dobrovolets». SPb., 1999.
17. Мельников Р. М. Полуброненосный фрегат «Память Азова» 1885–1925 гг. СПб., 2003.
Mel'nikov R. M. Polubronenosnyi fregat «Pamyat' Azova» 1885–1925 gg. SPb., 2003.
18. Несолёный С.В. Полуброненосные фрегаты «Генерал-адмирал» и «Герцог Эдинбургский» (1869–1917). СПб., 2011.
Nesolenyi S. V. Polubronenosnye fregaty «General-admiral» i «Gertsog Edinburgskii» (1869–1917). SPb., 2011.
19. Обзор преобразований Морского кадетского корпуса с 1852 года. СПб., 1897.
Obzor preobrazovaniy Morskogo kadetskogo korpusa s 1852 goda. SPb., 1897.

20. Рутыч Н. Н. Биографический справочник высших чинов Добровольческой армии и Вооруженных Сил Юга России: Материалы к истории Белого движения. М., 2002.

Rutyuch N.N. Biograficheskiy spravochnik vysshikh chinov Dobrovol'cheskoi armii i Vooruzhennykh Sil Yuga Rossii: Materialy k istorii Belogo dvizheniya. M., 2002.

21. Сазонов Р. [Д.] Уход // Исход Русской армии генерала Врангеля из Крыма / Флот в белой борьбе / Сост. С. В. Волков. М., 2003.

Sazonov R. [D.] Ukhod // Iskhod Russkoi armii generala Vrangelya iz Kryma / Flot v belo bor'be / Sost. S.V. Volkov. M., 2003.

22. Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства. Июль 1913-го. СПб., 1913.

Spisok lichnogo sostava sudov flota, stroevykh i administrativnykh uchrezhdenii Morskogo vedomstva. Iyul' 1913-go. SPb., 1913.

23. Федоровский В. М. Император Николай II и его флот // Государь император Николай II Александрович. Нью-Йорк, 1967.

Fedorovskii V. M. Imperator Nikolai II i ego flot // Gosudar' imperator Nikolai II Aleksandrovich. N'yu-York, 1967.

24. Ширинская А. А. Бизерта: последняя стоянка. СПб., 2006.

Shirinskaya A. A. Bizerta: poslednyaya stoyanka. SPb., 2006.

25. Живановић М. Брижљиво чувајући трагове: руски емигранти у Великој Кикинди и монахиње из манастира Хопово. М., 2016.

Zhivanoviћ M. Brizhљivo chuvajuћi tragove: ruski emigranti u Velikoj Kikindi i monakhиње iz manastira Khorovo. M., 2016.

Volodikhin D. M., Bogomazova A. A. Russian naval commander E. K. Kraft in the mirror of the wrangel's Black sea fleet and the white emigration documents.

Fragmentation and holism record keeping documents associated with the white movement in Russia in general and, in particular, on the territory of Crimea, raise a number of barriers to the reconstruction of the biographies of the major figures in the white movement, including generals and admirals. Biography of a major Russian naval commander Vice-Admiral E. K. Kraft is well known to his resignation in 1914. But his participation in the white movement in the Crimea and lives in exile to this day have not received even the most cursory of descriptions. The condition of the white movement's documentation partially, with spaces allows to cover the later part of his destiny.

Keywords: Naval commander E. K. Kraft, archival sources, white movement, Black sea fleet, white emigration.