

Виталий Оплачко

К 100-летию рейса парохода «Руслан»

Как велико должно быть их отчаянье,
Как огненна их безнадежность, чтобы они решили
Оставить страну, в которой пустили глубокие корни
Клевета и наветы... Погромы и пытки...
Истребление имущества и оскорбление святынь.

К. Бархин. Одесские новости, 12.11.1919

В этом году холода наступили рано. Море парило. Стрелки часов на башне возле Нового мола застыли ровно на трех. Их неподвижная отрешенность была особенно странной среди сумятицы, царившей на причале. Посадка была окончена еще третьего дня, но по неизвестным причинам капитан порта не давал разрешение на отход, и только сегодня все разрешилось. Редкая цепь солдат ВСЮР* и таможенных стражников, стоявших вдоль ограды у линии причала, отделяет отъезжавших от огромной толпы. Люди все прибывают, кажется, на причале собрался весь город. Цветы в руках, слезы и слова прощанья с теми, кто решил навсегда покинуть Россию. Вдруг начинается дождь. На палубе группа сионистов в канотье, в котелках с бело-голубыми ленточками затыгивает «Ха-Тикву»**. Многотысячная толпа на причале подхватывает гимн:

Еще не угасла надежда,
Надежда двух тысяч лет—

* Вооруженные силы юга России под командованием генерала А.И. Деникина.

** Гимн «Надежда».



Быть свободным народом
На нашей земле,
Земле Сиона и Иерусалима.

Доктор Клаузнер, придерживая пенсне, поднимается на спардек. Над ним взвивается бело-голубой флаг. От имени отъезжающих он произносит речь. Его почти не слышно из-за гула голосов. Неожиданно прибывает группа хасидов из Прилук. Крытые атласом бекешы, плоские шапки «чернобл», отороченные мехом куницы, черные шали с золотыми нитями их жен, рыжие пейсы детей выделяют их из толпы преимущественно городского люда. Протискиваются к трапу, седобородый глава семьи протягивает бумагу – разрешение. Небольшая заминка, вздох облегчения – пропустили! Последним поднимают на носилках раненного бойца еврейской самообороны. Кто-то передает вдогонку его фуражку с бело-голубым околышем. Аплодисменты провожающих. Напряжение и на палубе, и в толпе на причале нарастает – слишком долго ждали этого момента. Наконец убирают сходни, солдаты

помогают отдать швартовы, и под долгий тоскливый прощальный гудок пароход «Руслан» отходит от причала.

1.

Ранней весной 1919 года около 150 жителей Палестины, главным образом из Цфата и Тверии, спасаясь от преследований турецких властей, добрались через Сирию и Константинополь в Одессу. И попали из огня да в полымя. Об их прибытии стало известно только через пару дней, и семьи с детьми провели это время на морском берегу. Затем местные евреи перевезли их с пляжа на Большом Фонтане в пустующие склады, организовали раздачу продовольствия, денег и одежды. Но жить так постоянно, без работы и средств к существованию, в стране, раздираемой гражданской войной, было невозможно.

Палестина освобождена британскими войсками от турецкого владычества, опубликована «Декларация Бальфура» о благожелательном отношении правительства ее величества к созданию национального очага еврейского народа на территории подмандатной Палестины. А в приютившей их стране сменяющие друг друга власти, разгул бандитизма, грабежи и нехватка продовольствия. И мысли о возвращении на родину овладевают беженцами. Кроме них в городе было много людей, приехавших в Одессу по торговым делам или навещавших родственников и застрявших здесь в связи с прекращением регулярного пароходного сообщения.

Очень скоро в городе был создан «Комитет по делам беженцев из Эрец-Исраэль» во главе с Давидом Хахамовичем и его заместителем Моше Гольдиным-Захави. У комитета возникла идея зафрахтовать пароход и отправить на нем в Палестину не только реальных беженцев, но и всех желающих эмигрировать, в том числе молодежь из организации «Ге-Халуц»*. Были отпечатаны на трех языках – русском, иврите и французском – удостоверения беженцев следующего содержания: «Данное удостоверение выдано предъявителю сего в том, что он – беженец из Эрец-Исраэль,

* Ге-Халуц (пионер, первопроходец) – молодежные сионистские кружки, ставшие своей целью подготовку юношей и девушек к поселению в Палестине, приобретению рабочих профессий.



из города (поселения)... и зарегистрирован в «Палестинском комитете»... и в «Комитете беженцев» среди подлежащих возвращению домой». Этот документ заверялся подписями председателей Комитета беженцев и Одесского палестинского комитета**. Но для получения подписи последнего требовалось сдать нечто вроде экзамена – продемонстрировать знание географии и обычаев «родины-Палестины». Немедленно возникли курсы палестиноведения, на которых псевдобеженцы получали пакет необходимых сведений.

В конце 1918 года на Версальской мирной конференции, помимо прочего, решался вопрос о переселении евреев в Палестину. В работе конференции приняли участие ряд видных сионистских деятелей, в том числе руководитель Палестинского комитета Менахем Усышкин. Делегация получала регулярную информацию

** Палестинский комитет – российская организация, способствовавшая эмиграции евреев в Палестину.



о положении дел в России и, в частности, в Одессе. В октябре 1919 года по просьбе делегатов в Одессу был направлен специальный консул, гражданин Великобритании, еврей по национальности. У него на приеме побывали представители еврейской общины города и заявили, что в Одессе собралось более 500 палестинских беженцев, испытывающих ужасные лишения и желающих немедленно вернуться на родину. Консул вполне сочувственно отнесся к просьбе и обещал всяческое содействие. К счастью, в одесском порту находилось несколько судов, возвращенных командованием Белой армии бывшим владельцам. И один из них, пароход «Руслан», принадлежавший компании «Российское транспортное и страховое общество» («Ространс»), был зафрахтован для перевозки беженцев из Одессы в Яффо.



Однако посадка пассажиров и отход судна все время откладывались. Газеты называли разные причины задержки и новые даты отхода. Сначала это был якобы запрет капитана порта из-за возможной перегрузки и нехватки имевшихся на судне спасательных средств, потом понадобился «небольшой ремонт». Вероятно, причина заключалась главным образом в отсутствии необходимой коммуникации между штабом ВСЮР и представителями английского правительства.

Нигде в воспоминаниях не упоминается о противодействии отправке беженцев со стороны местных властей. Все они, вне зависимости от цвета флагов, были рады избавиться от лишних жителей в трудные времена. С письмом от английского консула глава одесской еврейской общины доктор М.С. Шварцман и представитель

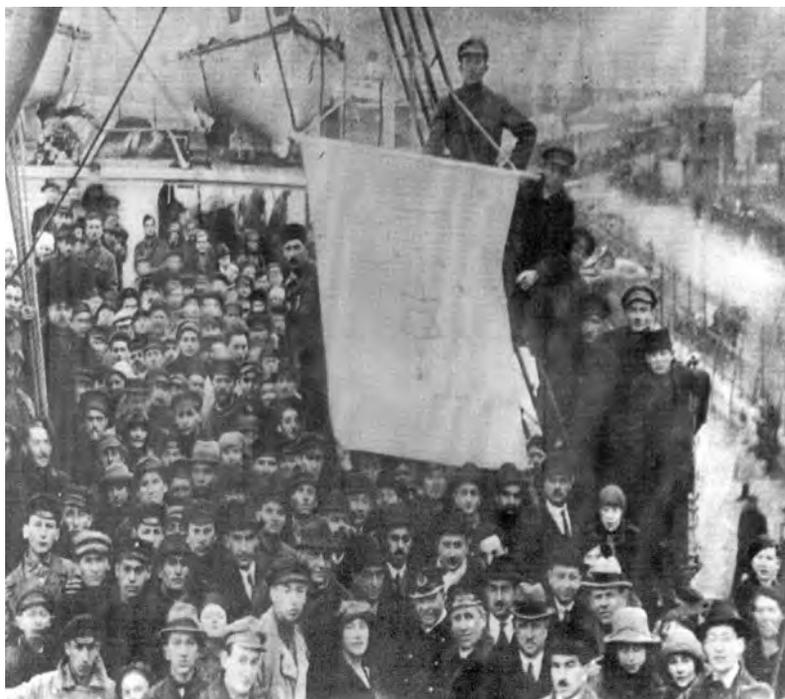


беженцев Л.В. Роках обратились к командующему войсками Новороссийской области генералу Н.Н. Шиллингу. Их просьба была подкреплена звонком командующего генерала А.И. Деникина, информированного представителями Антанты о желательности срочно отправить еврейских беженцев домой, в Палестину. К этому времени смогли получить разрешение на выезд в Палестину около 650 человек. Причем среди них были не только жители города. Приехали евреи из всей Украины и даже Польши. Пробрались через фронты солдаты и офицеры из Первого ударного еврейского куреня Армии ЗУНР*, уходили командиры и бойцы Еврейской самообороны. В дальнейшем именно из них составились отряды Хаганы – прообраза Армии обороны Израиля.

2.

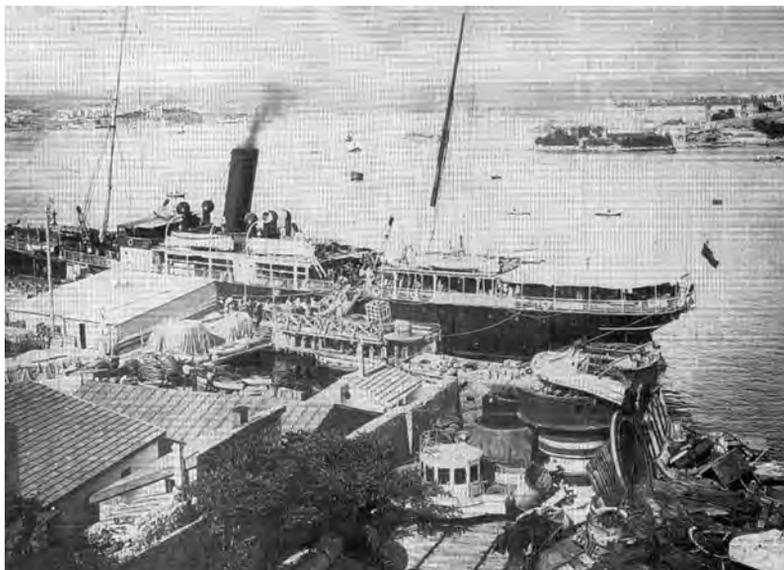
Если вы наберете в поисковике слова «п/х Руслан», то почти все ссылки дают текст такого содержания: «Руслан отплыл из Одессы и после пяти недель плавания, 19 декабря 1919 года, на третий день праздника Ханука, стал на якорь в порту Яффы». Пять недель? Почти невероятная продолжительность рейса для судна, имевшего скорость 12 узлов. В путеводителях для право-

* Регулярная армия Западно-Украинской Народной Республики.



славных паломников по Святой земле маршрут по круговой александрийской линии из Одессы с заходами в Константинополь, Смирну, остров Хиос, Мерсин – Латтакия – Триполи – Бейрут – Яффа и далее Порт-Саид и Александрия занимал 12-14 дней в одном направлении. Ропитовские суда, стоявшие на этой линии, «Одесса», «Россия» и др., имели скорость, как и пароход «Руслан», не более 12 узлов.

День прихода на рейд Яффы отмечен во всех воспоминаниях как день зажжения третьей свечи, то есть на 27 день месяца кислев 5680 года. И это действительно совпадает с 19 декабря по григорианскому календарю на 1919 год. Хуже обстоят дела с датой отхода из Одессы. Почти как с Октябрьской революцией, которую отмечали в ноябре.



«Еврейская мысль»: «Отъезд палестинских беженцев. В четверг, 14 ноября с. г., в 5 с пол. час. веч. с Нового мола отплыл пароход «Руслан», увезший палестинских беженцев. Уехало в Палестину 644 человека, томившихся в ожидании отъезда в Одессе долгие месяцы... Пароход отчалил при раздававшемся из тысяч уст пении «Ха-Тиква»... При отходе парохода был поднят бело-голубой флаг».

Там же: «Палестинские беженцы. От выехавших из Одессы палестинских беженцев получено сообщение. Палестинцы благополучно прибыли в Константинополь. На «Руслане» по выходе из Одессы была устроена маленькая дешевая столовая, причем беднейшие пассажиры получали горячую пищу бесплатно. В К-ь эмигранты были встречены представителями палестинского информационного бюро и местного еврейского населения».

«Вечерние одесские новости» 14 ноября 1919 года: «На палубе громадного парохода «Руслан», отходящего сегодня в Палестину, суета...».

«Одесские новости», 15/28 ноября: «Отъезд палестинских беженцев наконец состоялся 14/27 нояб. Всего на пароходе отбыло 644 пассажира. Посадка была произведена еще третьего дня».

Чехарда с датами вполне понятна: с 1 марта 1918 года в Украине начал действовать новый стиль (григорианский календарь), отличный от старого на 13 дней. Но одним из первых распоряжений коменданта города, когда в августе 1919 года Одессу заняли белые (ВСЮР), было требование перевести летоисчисление снова на старый стиль. Поэтому путали и газетчики, зачастую выставляя две даты – старого стиля и в скобках нового, и позднейшие исследователи, для которых долгое путешествие в пять недель добавляло драматизма всей этой истории. Полагаю, определенно можно считать, что рейс парохода «Руслан» длился 22 дня.

3.

В «Кратком путеводителе по Палестине для туристов евреев», изданном в городе Вильне в 1911 году, его составитель Сай Фрумкин писал: «Удобнее всего попасть в Яффу пароходом из Одессы, который отбывает каждую субботу и плывет туда через Константинополь, Смирну и Бейрут. Стоимость путешествия в первом классе – 74 руб. 95 копеек (включая питание), в третьем классе, на палубе, – 55 руб.45 копеек (без питания). Пассажирские суда в портах Хайфа или Яффа становятся на якорь на расстоянии приблизительно версты (1,06 км) от берега. Пассажиры доставляются на берег лодками».

Именно так и произошло. Пароход «Руслан» прибыл на рейд Яффо и стал на якорь при относительно спокойной погоде. Поэтому часть пассажиров и багажа лодочники успели перевезти на берег, где их встречали под дождем с зонтами и ханукальными свечами местные жители и представители Сионистской комиссии во главе с Менахемом Усышкиным. Было подано угощение, произносились приветственные речи. «От суеты и возбуждения упал замертво один из пассажиров, не по своей воле ставший первой жертвой алии на «Руслане» (Журнал «Кафедра», апрель 2003 г. Автор – Гур Альрон).

Из-за разыгравшегося шторма капитан парохода «Руслан» был вынужден сняться с якоря и уйти в Порт-Саид с оставшейся частью пассажиров. Через пару дней погода улучшилась, и судно вновь подошло к Яффо. Подоспевшие гребные лодки перевезли отчаявшихся пассажиров на желанный берег Эрец-Исраэль. Долгие дни морского перехода закончились.

В распоряжении исследователей тех событий очень мало свидетельств очевидцев, некоторые из них (воспоминание доктора Клаузнера «Дорогой возрождения и освобождения», книга А. Рефаэли (Ценципера) написаны на иврите и недоступны для русскоязычного читателя. Художественная литература представлена двумя романами: «Тысяча сердец» Дана Цалка и «Свидетельство» Йохи Брандес. Достоверность описания в этих книгах вызывает много вопросов, а приведенные факты не внушают доверия. Так в первой из них Цалка пишет: «В действительности «Руслан» был убогим грузовым суденышком. 4 каюты на корме, каюта красноглазого капитана, каюта его заместителей – изредка трезвого лоцмана (?) и вечно пьяного механика, каюта господина Усышкина и каюта богатого торговца Йекутиэля Шубова и его толстой жены. Помимо этих кают на «Руслане» не было ни единой кровати». Ладно с нетрезвым портовым лоцманом, оказавшимся в штате экипажа. Но вот точно известно, что Усышкин отплыл с семьей на французском корабле «Амазон» еще 8 января 1919 года.

Не жалеет темной краски и Брандес: «Великий корабль» «Руслан», открывший третью алию в Эрец-Исраэль – был просто поломанным корытом. Мы заходили в Турцию и Грецию, но отнюдь не для того, чтобы полюбоваться красотами, а чтоб помыться...». Действительно, путешествие для такого числа пассажиров и отсутствие элементарных гигиенических удобств – четыре деревянных туалета на палубе и ограниченный запас пресной воды – не выглядели роскошным плаванием. Особенно для тех, кто описывал мучительные тяготы по прошествии десятков лет, оценивая их с точки зрения современного человека, живущего в комфорте.

«Руслан» не был круизным лайнером. Небольшое судно длиной всего 78 метров и шириной по миделю 10,8 м. При постройке



в Бельгии (завод «Cockerill», город Нобокен) заказчик, «Российское транспортное и страховое общество», предусмотрел 60 мест в каютах первого и второго класса и 459 для пассажиров третьего класса, то есть на палубе. Такого типа грузопассажирские суда были вполне типичны на Средиземноморской линии.

В 1914 году с начала Первой мировой войны пароход «Руслан» был мобилизован и включен в состав военного флота России на Черном море в качестве военного транспорта под номером 95. Вполне вероятно, были произведены некоторые изменения в судовой архитектуре, в том числе обустройство нар на твиндеках во всех трюмах. Для военной операции по высадке десанта на побережье близ входа в Босфор, которую союзники требовали от России, было необходимо мобилизовать все грузопассажирские суда частных компаний и соответственно переоборудовать их для перевозки пехоты. В 1918 году после недолгого пребывания у властей советских, немецких, во флоте «Украинской державы» гетмана Скоропадского пароход «Руслан» стал штабным кораблем командующего Транспортной флотилии белых контр-адмирала А.А. Хоменко. Скорее всего, для размещения штаба понадобились дополнительное переоборудование кают и кубриков.



Выходившая в Одессе газета «Еврейская мысль» до своего закрытия советами в 1920 году публиковала в нескольких номерах впечатления одного из пассажиров «Руслана», Наума Хесса под названием «Письма с пути». Он, в отличие от позднейших романистов, дает детальную характеристику условий на судне, настроения пассажиров. Вызывает восхищение способность к самоорганизации нескольких сотен прежде незнакомых друг с другом людей:

«Целуются, поздравляют. Открывают бутылки вина, пьют за светлое будущее, за счастливую поездку, за оставшихся.

Чувство грусти от оставления близких, Одессы вытесняется буйной, вырывающейся наружу радостью. Мы все-таки выехали и едем в Палестину. Что еще нужно? Нет нужды, что начинается качка. Веселье, крики радости, тосты, пение и танцы. В кают-компаниях второго класса молодежь празднует отъезд в Палестину. «Ха-Тиква» сменяет палестинские песни. Радостно и торжественно».

«...Сконструирована наша «республика» следующим образом. Высшей дискреционной властью среди беженцев является комитет. Председатель его доктор И.Л. Клаузнер. При комитете несколько комиссий – медицинская из нескольких врачей и сестер, багажно-хозяйственная, контрольная над кухней. Имеется кошерная кухня, которой ведает частное лицо, но она находится под контролем судового комитета. Есть аптека, дежурные врачи и сестры, и оказывается постоянная медицинская помощь. В нашем распоряжении 4 помещения: 2-й класс и 3-й класс, и 2 полукубрика – верхние части трюмов. В каждом помещении свой ко-

мендант, следящий за порядком у себя... На пароходе довольно тесно. Едет 650 человек, уместить же «Руслан» может в расчете на столь продолжительное путешествие не более 400-500 человек. Приходится тесниться, заполнены все свободные уголки, все проходы, всякое место, где можно прилечь, уложить свои вещи.

Конечно, кроме кают и кубриков использовались и твиндечные помещения, никто не оставался на открытой палубе в штормовом зимнем море.

4.

Недостаток припасенной провизии некоторым образом объясняет не только продолжительную стоянку в Константинополе, но и заход в Пирей. В своей записке начальник отдела эвакуации при штабе ВСЮР в Одессе просит министерство промышленности и торговли разрешить «650 беженцам из Палестины, отправляющимся на родину на пароходе «Российского общества», беспрепятственный вывоз из гор. Одессы провизии на 10 (!) дней и багажа, состоящего из носильного платья, домашнего имущества и ручного инструмента». В своем третьем письме тот же Наум Хесс сообщает: «Благодаря энергии д-ра Райснера, председателя ашкеназийской общины и председателя Американского комитета помощи эмигрантам, нам было доставлено 900 кило хлеба, маслины, сыр, сахар». Эта провизия была получена накануне отхода из Константинополя, и поэтому без особых роскошеств ее должно было бы хватить на два-три дня перехода. Тем не менее в воспоминаниях д-ра Клаузнера и других упоминается заход в Пирей.

Однако заход в порты Греции с большим отклонением от прямого маршрута совсем не предусматривался. Более того, перед отходом военный командир порта Константинополь англичанин Эллис дал формальное заверение судовому комитету, что пароход «Руслан» отправится в Яффу без каких бы то ни было остановок по дороге, при этом «вы должны следить за тем, чтобы капитан судна выполнил это распоряжение, в противном случае вы должны сообщить об этом английским властям первого же порта». Поэтому о причинах захода в Пирей мы можем только гадать. Встречающиеся

в мемуаристике упоминания, что на пароходе «Руслан» кроме беженцев-евреев и их багажа было погружено некоторое количество пшеницы, которую капитан якобы рассчитывал продать по дороге, вызывает большое сомнение. Ситуация с продовольствием в Одессе того времени была до предела напряженной, и вряд ли командование ВСЮР позволило бы владельцам загрузить судно пшеницей и получить дополнительный барыш к тому огромному фрахту, который они потребовали за перевозку на условиях «люмпсум» пассажиров и их багажа. В очень хорошо документированной статье на русском языке историка Ури Миллера приводится такой текст фрахтового договора между «Российским транспортным и страховым обществом» и Комитетом палестинских беженцев: «Настоящим сообщаем, что, согласно состоявшемуся между нами и Вами соглашению, мы приняли на себя перевозку шестисот пятидесяти палестинских беженцев на одном из наших пароходов от порта Одесса до порта Яффо, причем за означенную перевозку пассажиров и их багажа в количестве шести тысяч пудов Вы имеете внести в кассу нашего общества 3.000.000 (три миллиона рублей) до отправления парохода».

К сожалению, мы можем только предполагать, какими рублями хотели получить фрахт судовладельцы. На юге Украины наиболее востребованной валютой в 1919 году был бумажный романовский рубль, выпущенный еще до февральской революции. Его можно было свободно обменять за границей на иностранную валюту, он котирировался на иностранных биржах и был основным денежным знаком для внешней торговли. За один рубль золотом давали 10 бумажных романовских, на черном рынке цена доходила до 16-17 рублей. Керенки и думки (денежные знаки, выпущенные Временным правительством) котирировались на 15-20% ниже номинала. Еще хуже котиривались денкинские «колокольчики». Для мелкой торговли использовались так называемые «разменные билеты города Одессы». Не думаю, что контора «Ространс» могла бы согласиться на альтернативу романовским рублям. В то время в России за один американский доллар давали около 72,5 романовских рубля, то есть сумма фрахта в долларах составляла более 41000. Довольно сложно дать эквивалент этой суммы в современных долларах из-за того, что котировки менялись.



Но вот информация, приводимая в отношении помощи, оказанной «Джойнтом» европейским евреям за годы Первой мировой войны, дает цифру в 16,4 млн долларов и добавляет, что это составляет примерно 236 млн современных долларов. Принимая такой условный коэффициент, сумма, которую запросили судовладельцы, – 589000 долларов, кажется на сегодняшний день совершенно невероятной. Для судна подобного тоннажа фрахтовая ставка вряд ли превысила бы 100-120 тысяч долларов. Естественно, собрать такую сумму было непросто. Среди беженцев было значительное число неимущих или потерявших деньги в результате погромов и грабежей. Для такого случая производился сбор пожертвований на того или иного человека или даже на целую семью. Так, например, на возвращение Рахель Блувштейн, ставшей впоследствии знаменитым народным поэтом Израиля, деньги были собраны на благотворительном вечере в одесской синагоге. Тем не менее собрать такую сумму еврейская община города не смогла бы без помощи европейских и американских сионистских организаций.

Израильская историография в отношении этого рейса парохода «Руслан» и его пассажиров отражает внутренние политические противоречия в оценках значимости этого события для будущего страны. Так для сионистов и левых партий пароход «Руслан» открыл новую страницу в истории возвращения –

третью алию. Его торжественно сравнивают с кораблем английских пилигримов «Мэйфлауэром». Другие, в числе которых упоминавшийся историк Гур Альрои, сомневаются в обоснованности столь трепетного отношения к пассажирам и рейсу «Руслана» и считают, что на нем ехали не столько халуцим, мечтавшие возродить древнюю родину, сколько эмигранты, бежавшие из разоренной гражданской войной России.

Как считает Ури Миллер: «Это событие совершенно не нуждается в привязывания к той или иной группе. Поскольку обладает самостоятельной, непреходящей исторической енностью». Этот Ноев ковчег вмещал такое количество замечательных ученых, философов и врачей, художников и поэтов, что перечень их имен занял бы несколько страниц. Их прибытие в Эрец-Исраэль, как благотворный дождь, оплодотворило землю полудикой Палестины и во многом определило будущее Государства Израиль.

Судьба легендарных кораблей всегда печальна. В 1623 году после смерти капитана Кристофера Джонса галеон «Мэйфлауэр» был разобран и продан на дрова в лондонских доках. Владельцы парохода «Руслан» в 1921 году продали его английской фирме, и под именем «Minadora», затем «Virginia May» судно продолжало бороздить моря и океаны вплоть до окончания Второй мировой войны. Затем его покупает пакистанская компания, и под именем «Pakistan Progress» в 1953 году он совершает свой последний рейс в Гонконг, где его разделяют на металлолом.

В честь подвига моряков и пилигримов «Мэйфлауэра» сооружены монументы в Великобритании и США. Ничто, кроме названия маленького переулка в Тель-Авиве, не напоминает о рейсе «Руслана». Хотелось бы, чтоб на Новом молу в одесском порту был сооружен мемориал судну и его пассажирам с короткой надписью: «Отсюда на пароходе «Руслан» они отправились через моря искать свободу и счастье в Землю отцов».

