

Научно-популярный сборник статей
по истории флота и судостроения

№ 39/2006

Гангут

издается с 1991 года при участии
Российского государственного архива
военно-морского флота

Главный редактор
А.А.Кузнецов

Редакционная коллегия:

В.А.Александров
В.Г.Андрienko
Ю.И.Головнин
Г.А.Гребенщикова
В.Ю.Грибовский
А.Ю.Емелин
С.Д.Климовский
В.Я.Крестьянинов
(ответственный секретарь)
В.П.Кузин
А.В.Кутейников
М.Е.Малевиная
С.В.Молодцов
А.Б.Морин

Директор
издательства
«Гангут»
И.А.Чумаков

Содержание

100 лет подводным силам России

- 3** Е.Н. Шанихин
«Малахит» на службе
подводным силам России

В дыму морских сражений

- 15** Н.В. Митюков, З. Фрифогель
«Кубань» — последний
рейдер Русско-японской
войны

- 31** Н.В. Федоров
«Размышления, вызванные
битвой в Японском море»

История судостроения

- 37** А.И. Францкевич
Испытания ледокола
«Надежный»

- 42** С.И. Титушкин
Легкий крейсер «Керчь»

Судоходство и мореплавание

- 62** Г.А. Гребенщикова
Вооруженный нейтралитет
Екатерины II и морское право

- 74** Р.В. Кондратенко
О морских мерах длины
и скорости

Роковые сороковые...

- 79** Е.А. Шитиков
«Дорога жизни» начиналась
с катастроф

О подробностях не сообщалось...

- 88** В.Г. Андрienko
Продажа русской эскадры
Испании в 1817–1818 годах

XX век: война на море

- 101** Э.А. Журавлев
«Жестяные головостики»

Прошлое без купюр

- 113** С.В. Славин
На «игреке» к берегам
Испании

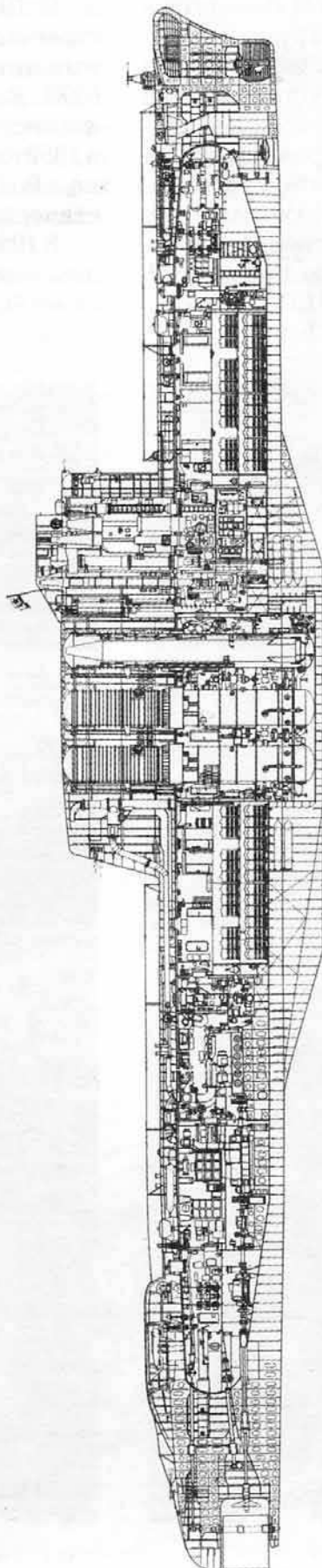
Корабли мира

- 116** В.Ю. Грибовский
Броненосец «Victoria»

Кают-компания

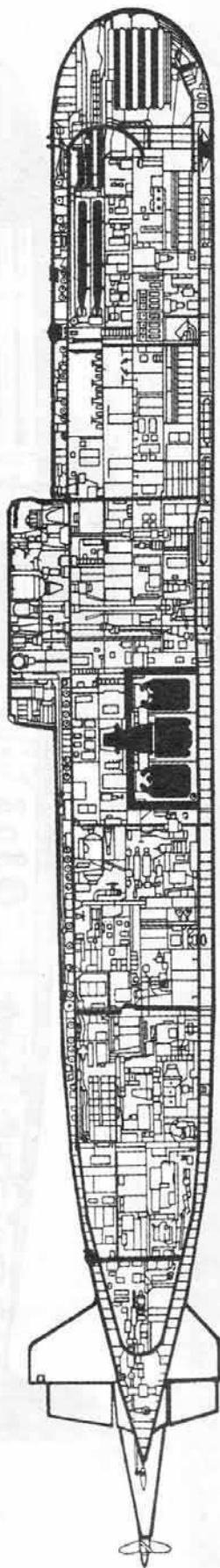
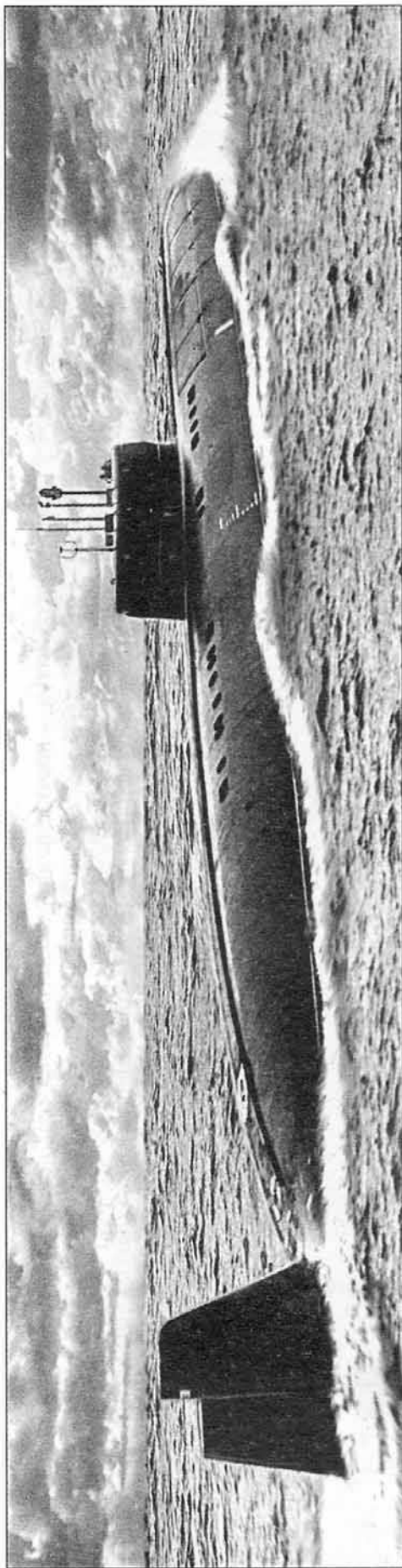
- 130** Г.М. Рогачев
Корабли, пронизанные
солнцем...

- 137** Ю.В. Давыдов
Водолазные истории



Ракетная подводная лодка проекта 629А.

Основные тактико-технические элементы: водоизмещение нормальное — 2792 м³; длина наибольшая — 98,9 м; ширина наибольшая — 8,2 м; осадка средняя — 8,1 м; глубина погружения предельная — 300 м; скорость подводная: полный ход / экономический ход — 12,5 / 2 уз; дальность плавания подводная: полный ход / экономический ход — 15 / 290 миль; автономность — 70 сут.; численность экипажа — 83 чел.; тип ЭУ — дизель-электрическая; состав ЭУ (количество и мощность): АВС типа 37А — 3 × 2000 л. с.; ГЭД типа ПГ-101, ПГ-102, ПГ-104, шт. — 1 × 2700 + 2 × 1350 + 1 × 140 л. с.; АБ типа 48СМ (групп, количество) — 4 × 112; движители — 3 ВФШ; вооружение: ракетное — баллистическое (комплекс Д-4), шт., тип ракет — 3 × Р-21, торпедное (количество, калибр) — 6 × 533-мм ТА, боекомплект, ракет / торпед — 3 / 6 шт.; радиоэлектронное вооружение: гидроакустическое — МГ-10, «Арктика-М», МГ-15, МГ-13, МГ-17, радиолокационное — «Хром-КМ», «Накат», РЛК-101, навигационное — комплекс «Сигма-629А», радиосвязное — Р-641, Р-647, Р-670, Р-673, «Рейд-И», система управления стрельбой — ПУТС-А6-4, «Ленинград-629», «Изумруд», «Ставрополь», «Доломит», КСПО, ИПЭСУ; перископ командирский / зенитный, тип — «Сегмент-8» / ПЗН-9



Первая в мире скоростная атомная подводная лодка проекта 661 с титановым корпусом, вооруженная крылатыми ракетами подводного старта «Аметист».

Основные тактико-технические элементы: водоизмещение нормальное — 5197 м³; длина наибольшая — 106,9 м; ширина наибольшая — 11,5 м; осадка средняя — 8,1 м; глубина погружения предельная — 400 м; скорость подводная (полный ход) — 42 уз; автономность — 70 сут.; численность экипажа — 80 чел.; тип ЭУ — АЭУ; состав ЭУ (количество и мощность): ВВРД типа В-5 — 2 × 177,4 МВт, ГТЗА-618 — 2 × 40000 л. с., автономный ТГ ОК-3 — 2 × 3000 кВт, АБ типа 424Щ (групп, количество) — 2 × 152; движители — два 5-лопастных ВФШ; вооружение: ракетное, комплекс КР «Аметист» — 10 шт.; торпедное (количество, калибр) — 4 × 533-мм ТА, боекомплект, ракет / торпед — 10 / 12 шт.; радиоэлектронное вооружение: гидроакустическое — комплекс «Рубин», радиолокационное — «Нихром», РЛК-101, МТП-10, навигационное — «Сигма-661», «Самум-1», радиосвязное — «Искра-1», «Брусника-М-ПА», «Глубина», «Графит-1», «Панорама-ВК», «Калина», «Лука», «Черника», «Вишня» и др.; система управления стрельбой — «Ладога-И-661», УБЗ, УСТА-661, система управления кораблем — «Шпат», «Турмалин», «Сигнал»; перископ командирский / зенитный, тип — 1 / ПЗНС-9

лям, потопленным лодками Фландрских баз, отправив на дно канонерскую лодку «Niger» на рейде Downs.

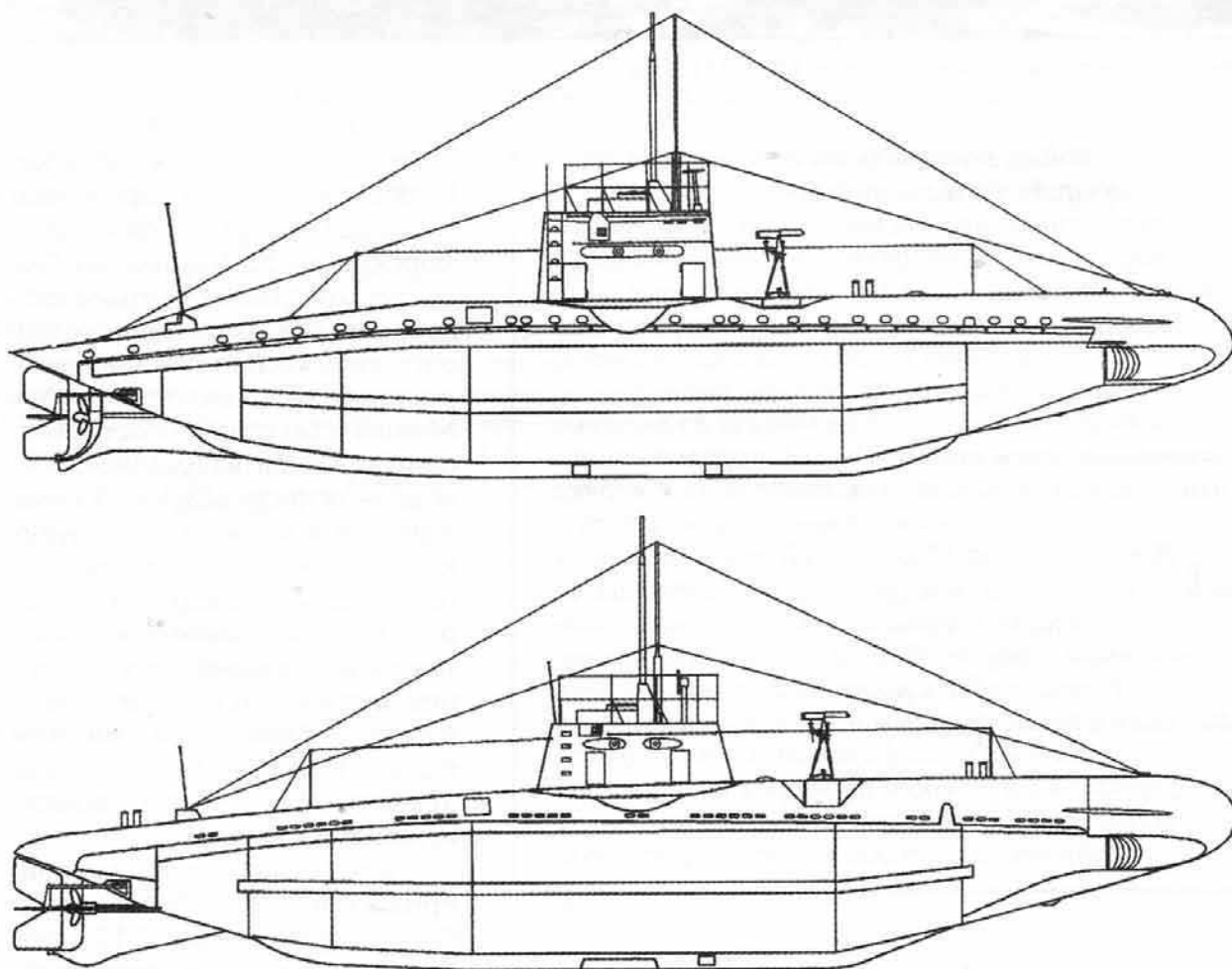
18 августа 1914 года Военно-морское министерство (RMA) поставило перед Инспекцией подводных лодок (UI) с задачей разработать подводную лодку небольшого размера с коротким сроком постройки, чтобы они успели войти в строй до окончания войны (немцы твердо верили в скорое окончание войны — максимум осенью 1915 года).

В Инспекции считали, что подводные лодки водоизмещением 150–200 т, не могут быть построены быстрее, чем за 14 месяцев, при условии прекращения работ по ранее заказанным подводным лодкам. Такой ответ был отправлен в Морское министерство 25 августа 1914.

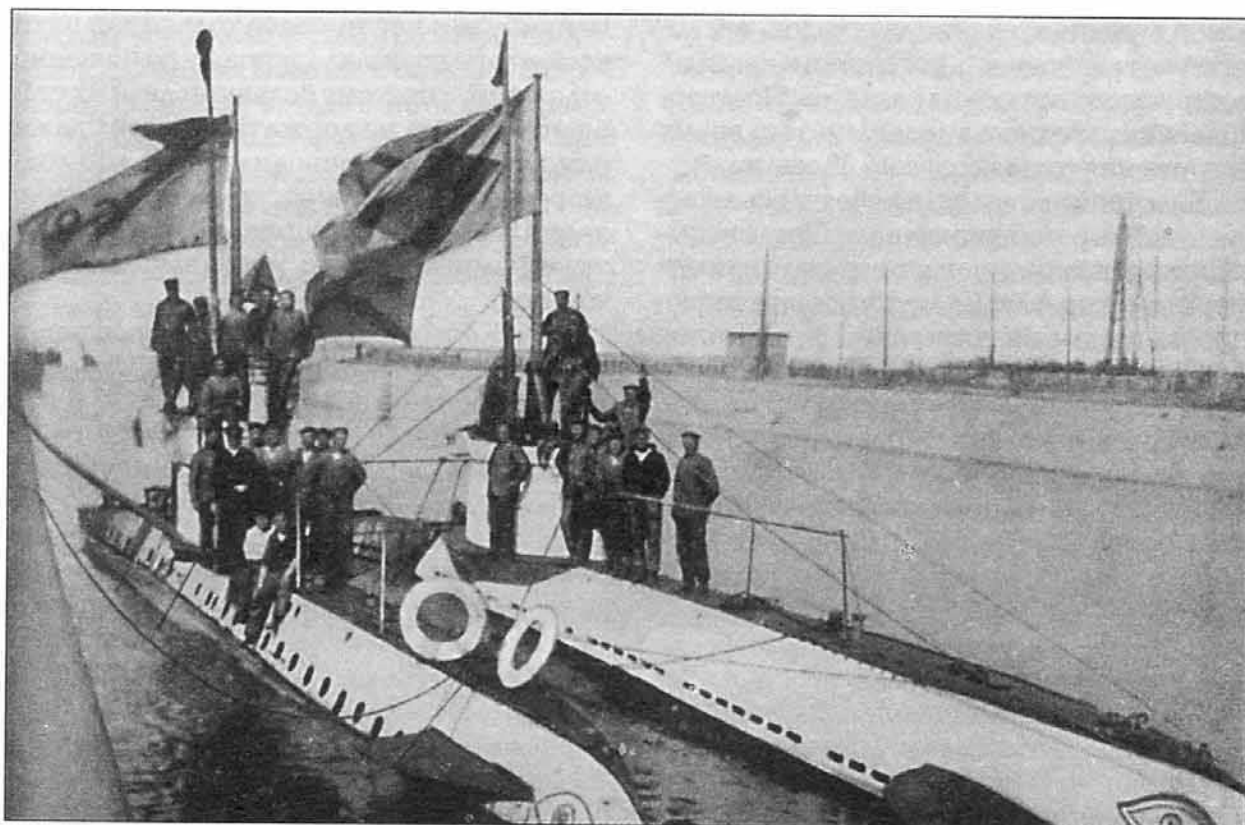
Инспекция подводных лодок более детально проработала требования моряков, и 13 сентября сообщила свои соображения

на этот счет. Ею предлагалась к постройке подводная лодка водоизмещением 80 т, с единым электрическим двигателем, вооруженная одним торпедным аппаратом (проект 32). При этом сообщалось, что срок строительства, при самых благоприятных обстоятельствах, составит не менее четырех месяцев.

Тем временем немецкая армия в Бельгии вела активное наступление, и протяженность захваченного побережья выросла до безопасных размеров. Требования строительства прибрежных лодок звучали все громче, непременным условием при проектировании была возможность быстрой разборки на части, что обеспечивало перевозку лодок по железной дороге, но, в свою очередь, накладывало ограничения на габариты самой лодки. Рассмотрев несколько предоставленных Инспекцией проектов, министерство остановило свой выбор на проекте под но-



Вид сбоку германских подводных лодок UB 1 — UB 8 постройки завода «Germaniawerft» (вверху) и UB 9 — UB 17, строившихся на заводе AG Weser



Подводные лодки UB 2 и UB 16 в Зеебрюгге. 1915 год

калибра смертельны — лодка погрузилась носом так быстро, что англичане успели выпустить всего девять снарядов, не допустив ни одного промаха.

Из экипажа не спасся никто. К. Гросса подняли на борт, но раненый первым взрывом командир UB 4 уже умер.

Впоследствии за потопление лодки экипаж «Inverlyon» наградили премией, но вот получали они ее до 1923 года.

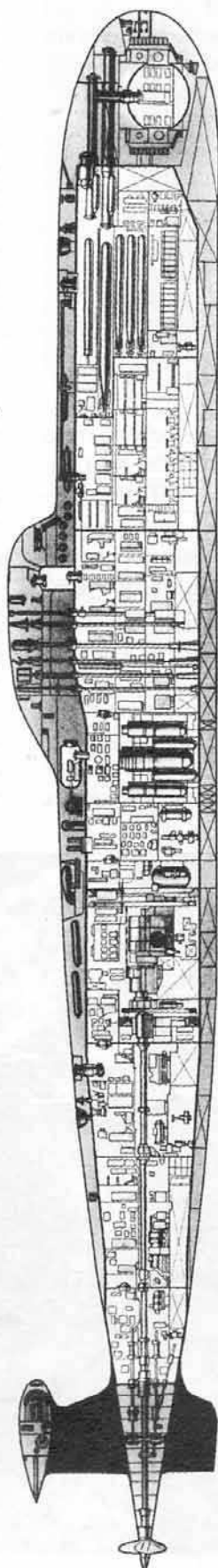
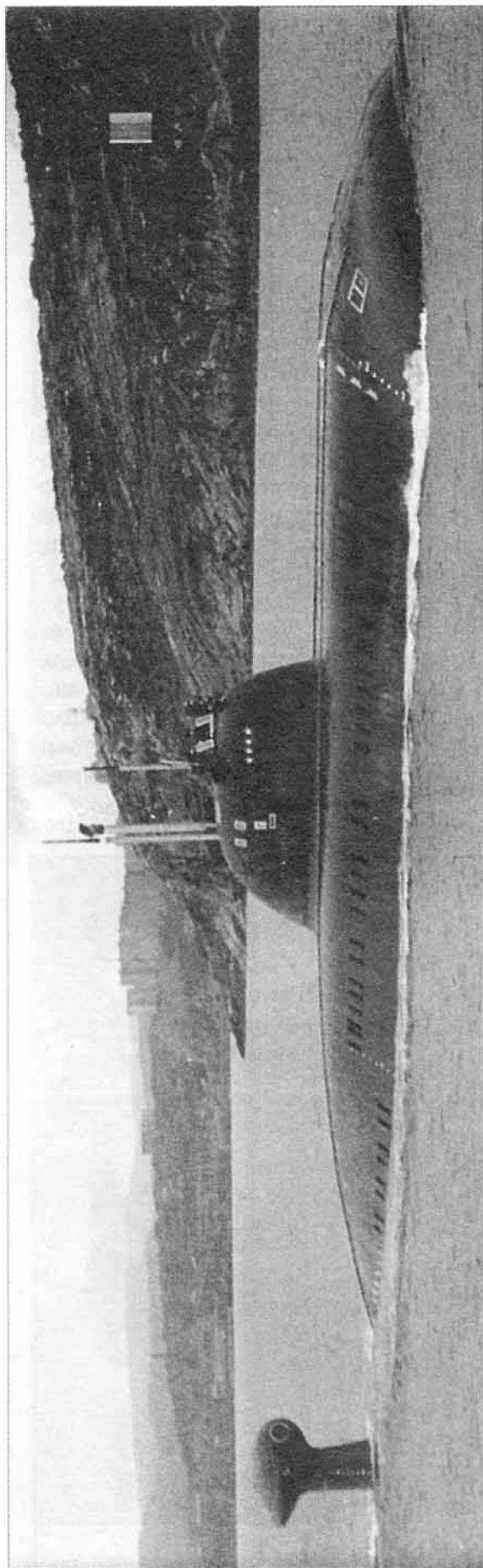
UB 1 сразу после постройки доставили по железной дороге в Полу. 4 июня 1915 года она вошла в состав флота двуединой монархии как U 10. Вначале экипаж был немецким, командовал обер-лейтенант цур зее Ф. Вагер. 26 июня 1915 года лодка потопила итальянский миноносец 5 P.N. (водоизмещение 125 т). В следующем месяце ее передали австрийскому экипажу. 9 июля 1918 года U 10 подорвалась на mine в районе итальянского порта Каорле, но экипаж сумел посадить лодку на мель. После экстренного ремонта ей удалось самостоятельно сняться с мели и дойти до Триеста. В конце января 1920 года, по решению Парижской конференции, лодку передали Италии, где ее вскоре разобрали.

UB 2 воевала в составе Фландрской флотилии. Ею непродолжительное время командовал будущий кавалер Four le Merit В. Фюрбрингер. В марте 1916 года лодку перевели во флотилию «Курляндия», в составе которой она до декабря действовала против Балтийского флота России. С января 1917 года и до конца войны UB 2 входила в состав Учебной флотилии подводных лодок.

UB 3 отправили служить на Адриатику во флотилию «Пола». 23 мая 1915 года она в первый раз вышла в море для перехода из Каттаро в Измир и пропала без вести. Погиб весь экипаж во главе с командиром обер-лейтенантом цур зее З. Шмидтом.

UB 5 с октября 1915 года до сентября 1916 года входила в состав флотилии «Балтика», совершила 24 боевых похода, потопила два судна противника. Затем была переведена в состав Учебной флотилии, где и встретила окончание войны.

UB 6 совершила 59 походов в составе флотилии «Фландрия», потопила 15 вражеских судов, 1075-тонный английский миноносец «Recruit» (в первом же походе). Во время шестидесятого выхода в море лодка села на мель в территориальных водах Гол-



Большая многоцелевая крейсерская атомная подводная лодка второго поколения проекта 671РТМ. В 1972—1978 годах было построено семь подлодок проекта 671РТ, а в 1977—1992 годах — 26 лодок проекта 671РТМ.

Основные тактико-технические элементы: водоизмещение нормальное — 4780 м³; длина наибольшая — 104 м; ширина наибольшая — 10 м; осадка средняя — 7 м; скорость подводная (полный ход) — ок. 40 уз; автономность — 60 сут.; автономность экипажа — 100 чел.; тип ЭУ — АЭУ; состав ЭУ (количество и мощность): ВВРА типа ВМ-4, ГТЗА-615, резервный ГЭД типа ПГ-137 — 2 × 375 кВт, автономный ТГ типа ОК-2 — 2 × 2000 кВт, АГ-460 — 2 × 460 кВт, АБ типа 426 (групп, элементов) — 2 × 112; движители: один 5-лопастной ВФШ и два 2-лопастных ВФШ; вооружение ракетно-торпедное (количество, калибр) — 2 × 650 + 4 × 533-мм ТА, боекомплект — 24 шт.; радиоэлектронное вооружение: гидроакустическое — комплекс «Скат-Б», радиолокационное — комплекс «Молния-А», навигационное — комплекс «Медведица-РТМ», радиосвязное — комплекс «Дунами-БМ», система управления стрельбой — «Омнибус-РТМ»; перископ командирский / зенитный, шт. — 1/1

На «игреке» к берегам Испании

С.В. Славин

Во время Гражданской войны в Испании в 1936–1939 годах СССР оказался фактически единственной страной, оказывавшей на государственном уровне крупномасштабную военно-техническую помощь республиканскому правительству в его борьбе с мятежом генерала Ф. Франко.

Различные грузы (стрелковое и артиллерийское вооружение, боеприпасы, самолеты, танки и проч.) доставлялись исключительно морским путем на транспортах, которые в силу секретности выполняемых ими рейсов условно обозначались «игреками». Об одном из таких рейсов и рассказывает участник тех далеких событий С.В. Славин.

Семен Васильевич Славин родился в 1905 году в городе Сольвычегорске Архангельской губернии. Его отец В.С. Славин, будучи призванным на флот с третьего курса Петербургского технологического института в 1904 году, служил в годы Русско-японской войны младшим инженер-механиком на крейсере «Аскольд». В возрасте 13 лет, уже живя в городе Котельнич, С.В. Славин начал свою трудовую деятельность, тогда же вступил в комсомол и вскоре стал бойцом ЧОН. В 1920 году С.В. Славин был направлен работать помощником начальника 2-го района милиции в Котельничском уезде. Спустя пять лет поступил и в 1928 году закончил вторым по успеваемости Военно-морское училище им. М.В. Фрунзе и получил назначение на эсминец «Петровский». В 1930–1933 годах командовал бронекатером, дивизионом бронекатеров, стоявшим монитором «Активный», был флагманским артиллеристом Днепровской военной флотилии. В 1934–1936 годах — слушатель Курсов усовершенствования командного состава в Москве. В 1936–1938 годах в звании капитан-лейтенанта добровольцем участвовал в гражданской войне в Испании, а по возвращении на родину был назначен начальником штаба дивизиона эсминцев Черноморского флота с присвоением звания капитана 3 ранга. С октября 1939 по июнь 1941 года и в 1948–1952 годах — военно-морской атташе в Италии. С начала Великой Отечественной войны и до конца 1942 года — начальник морской разведки войск Северокавказского направления. Участвовал в боях под Севастополем, Ростовом-на-Дону, на Северном Кавказе. Под станцией Куцевской был тяжело контужен. В 1943–1944 годах — начальник разведывательного отдела Тихоокеанского флота, капитан 1 ранга.

В начале 1945 года С.В. Славин был назначен заместителем Полномочного представителя СССР в Консультативном совете по вопросам Италии, где, в частности, вел переговоры с союзниками по разделу итальянского флота. В 1952–1954 годах — начальник Отдела внешних сношений Военно-морского министерства. После тяжелого инфаркта Семен Васильевич вынужден был выйти в запас. В 1960-е годы работал в ВИНТИ зам. заведующего сектором кораблестроения. Скончался 13 октября 1992 года.

Был награжден: орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени и двумя — Отечественной войны, Красной Звезды, медалями — «За участие в революционной войне в Испании», «За оборону Севастополя», «За оборону Кавказа» и другими наградами.



Капитан 3 ранга Семен Васильевич Славин.
1941 год

держались крейсера «Barham и «Fearless». Расстояние между колоннами больших кораблей составляло 6 кб.

Перед постановкой на якорь адмирал Д. Трайон задумал изменить курс эскадры на обратный, посредством последовательного поворота обеих колонн на 16 румбов навстречу друг другу, что, по его мнению, должно было уменьшить до минимума расстояние между колоннами броненосцев.

Командир «Victoria» капитан 1 ранга Бурк и старший штурман броненосца сразу отметили опасность такого маневра, так как при перекладке руля на 28° (обычная практика того времени) диаметр циркуляции «Victoria» составлял около 4 кб. Учитывая, что «Camperdown» имел примерно такие же параметры циркуляции, задуманный адмиралом маневр неизбежно вызывал опасность столкновения. Старший штурман броненосца «Victoria» предположил увеличить расстояние между колоннами до 8 кб, но Д. Трайон, вроде бы согласившись с ним, вскоре сигналом подтвердил свое прежнее решение (6 кб). Очередное напоминание капитана Бурка о диаметре циркуляции своего броненосца адмирал также оставил без внимания.

«Адмирал Трайон был настолько же властолюбивый, сколько и способный офицер, — писал Х.У. Вилсон, — он... любил рассуждения, но строго придерживался дисциплины».

Поэтому командир и штурман «Victoria» молча остались при своих сомнениях, строго выполняя явно безумное приказание. Столь же исполнительным оказался и контр-адмирал Маркхэм, который пытался уточнить смысл маневра, сославшись на то, что он не вполне понимает сигнал. Но заминку с сигналами на «Camperdown» старший флагман расценил как промедление с выполнением приказа. Поскольку же грозный Д. Трайон ждать не любил, то исполнительный Маркхэм решил повиноваться фатальному сигналу, поднятому в 15 ч 28 мин: «Второй отряд изменить курс последовательно на 16 R вправо, не изменяя строя эскадры» (цитируется по Х.У. Вильсону).

Оба флагманских броненосца по исполнительному сигналу начали поворот практически друг на друга. На мостике «Victoria», которая циркулировала при крайнем положении руля на борт (35°), вскоре стала ясна

неизбежность столкновения. Замедленная реакция адмирала Д. Трайона на тревожные доклады капитана Бурка усугубила ситуацию. Задний ход был дан с опозданием, и всего за одну минуту до удара на броненосце были отданы команды: «задраить водонепроницаемые двери» и «вынести пластырь».

Столь же запоздавшими оказались и попытки предотвратить столкновение, предпринятые на «Camperdown» адмиралом Маркхэмом и командиром корабля капитаном 1 ранга Джонстоном. Предполагая, что «Victoria» обойдет второй флагманский корабль снаружи (по левому борту, как бы повернув несколько позднее), Маркхэм и Джонстон ограничились перекладкой руля на 28° и буквально перед самым столкновением дали команду на реверс машин.

Около 15 ч 34 мин «Camperdown» на скорости 5–6 уз ударил в правый борт «Victoria» впереди башни почти под прямым углом. Как уже отмечалось выше, флагманский корабль Д. Трайона был буквально отброшен в сторону на расстояние около 70 футов (21 м), а таранивший его «Camperdown», работая машинами назад, спустя примерно две минуты после удара «освободил» броненосец «Victoria», который двинулся вперед, получив пробоину площадью не менее 125 кв. футов (11,6 м²). Согласно расчетам У. Уайта, передняя точка тарана «Camperdown», углубленного на 3,6 м, вошла в глубь корпуса «Victoria» на 2,7 м, а верхняя кромка форштевня — на 1,8 м. Пробойна протиралась от планширя вниз на 8,5 м при наибольшей ширине 3,3 м. Площадь ее ниже грузовой ватерлинии составляла 9,3–10,2 м². Через такую пробоину каждую минуту могло вливаться 300 т воды.

Сам «Camperdown» в результате таранного удара получил значительные повреждения: острый край броневой палубы «Victoria» сделал в его корпусе пробоину длиной около 3 м и шириной до 1,8 м, а форштевень оказался сломанным ниже тарана и свернут влево. Из-за быстрого поступления воды команда не успела задраить водонепроницаемые двери в носовой части броненосца, и корабль сел носом на 9,7 м против 8,46 м в нормальном грузу. Но «Camperdown», несмотря на серьезные повреждения, был спасен и благополучно добрался до порта, где стал на ремонт.

он, которого последний раз видели по-прежнему на мостике.*

Помимо многих не умеющих плавать, погибли моряки, пораженные обломками броненосца или затянутые водоворотом, а также все находившиеся в машинных и котельных отделениях: они не успели выполнить запоздалую команду о выходе наверх.

Военно-морской суд, собравшийся в Лавалетте на о. Мальта, признал виновником столкновения вице-адмирала Д. Трайона, оправдав оставшихся в живых капитана Бурка и офицеров «Victoria». Судьи отдали должное порядку и дисциплине на корабле в момент трагедии. Суд также выразил сожаление по поводу того, что контр-адмирал Маркхэм не дал знать сигналом старшему флагману о своих сомнениях насчет возможности выполнения поворота. Адмиралтейство циркуляром объявило порицание капитану Джонстону за то, что он не сделал соответствующих распоряжений ввиду назревавшего столкновения.

В том же самом циркуляре указывалось, что «Victoria» пошла ко дну не вследствие недостатков в постройке или недостаточной остойчивости. Многие водонепроницаемые двери и люки в носовой части броненосца не были задраены, и вода, вместо того чтобы заполнить, самое большее, два отделения, залила всю носовую оконечность. От поступившей воды нос осел, и вентиляционные дефлекторы на верхней палубе, часть которых не удалось задраить, очутились под водой, которая хлынула в жилую палубу. Затем вода вливалась в пушечные порты в башне, в отверстия переборки перед башней, в передние порты 6-дюймовой (152-мм) вспомогательной батареи — во все отверстия, оставшиеся открытыми. Заполнив угол, образовавшийся между бортом и сильно наклоненной палубой, вода скопилась здесь, и корабль опрокинулся, утратив остойчивость. Если бы все водонепроницаемые двери были задраены, а порты и вентиляторы закрыты, то «Victoria», без сомнения, удержалась бы на воде, хотя и с сильным креном.

Нельзя не заметить, что вердикт британского Адмиралтейства строго охранял «честь мундира». Конкретный виновник был

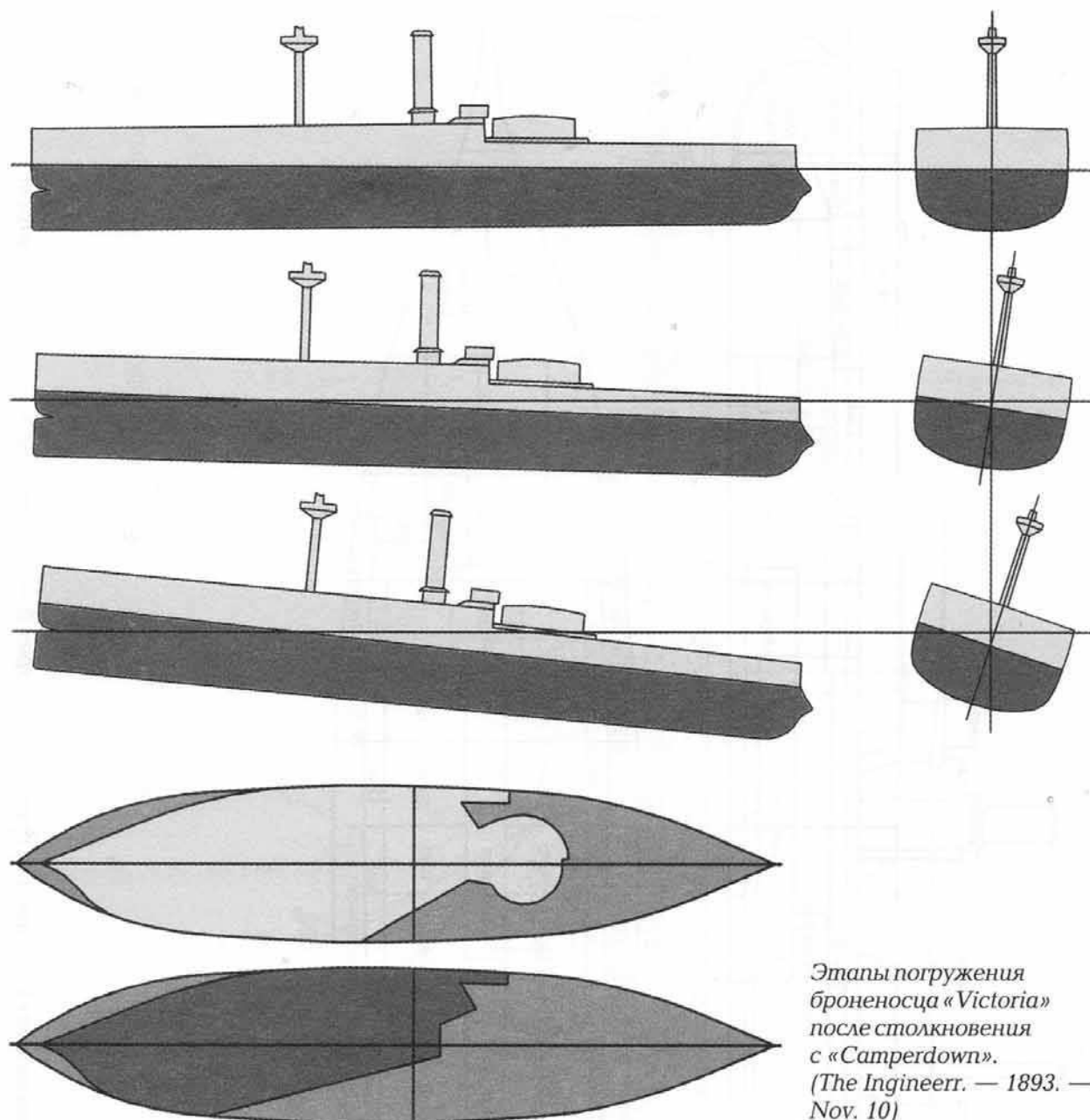
выявлен, но он (адмирал Д. Трайон. — *Авт.*), по образному выражению Х.У. Вильсона, «искупил свою вину смертью и с благородным великодушием сознался в своей ошибке». Между тем тот же Вильсон отмечал, что «потеря "Victoria" не увеличила доверия к броненосцам английского типа с их большими небронированными оконечностями». Некоторые эксперты высказывали мнение, что корабли, подобные «Victoria», должны считаться не броненосцами, а просто «судами с броневой палубой». Они также считали, что при повреждении в бою снарядами переборок в носовой части «Victoria» и подобные ей корабли должны сесть носом на 1,5 м (5 футов) и утратить боеспособность.

Надо отдать должное Н. Барнаби, который много сделал для обеспечения непотопляемости британских кораблей путем подразделения их на многочисленные водонепроницаемые отделения. В то же время в переборках носовой части было очень много дверей, а на палубах — множество люков, снабженных водонепроницаемыми крышками, которые при аварии следовало задраить. Зачастую в залитых водой отделения это было невозможно выполнить.

На «Victoria» не было водонепроницаемых переборок на жилой палубе, а держать все переборочные двери ниже ее и люки в самой палубе задраенными считалось невозможным из-за трудностей управления кораблем столь больших размеров и сложной конструкции.

Так или иначе, но гибель флагманского корабля адмирала Д. Трайона, одного из самых крупных и сильнейших броненосцев своего времени, не вызвала радикальных изменений в системе кораблестроения не только в Великобритании, но и в других государствах. Решение военно-морского суда также не содержало оценки борьбы за живучесть на обоих броненосцах после их столкновения. Судьи обратили внимание лишь на опоздание в задраивании водонепроницаемых дверей и люков. Вовремя выполнить это оказалось невозможно не только на таранившем корабле (из-за позднего приказа), но и на «Victoria», где для выполнения этих действий осталось не более одной минуты.

* Данные о числе погибших приведены по книге Х.У. Вильсона. С.О. Макаров, очевидно, основываясь на других публикациях, отмечал, что с кораблем погибли адмирал, 22 офицера и 336 нижних чинов.

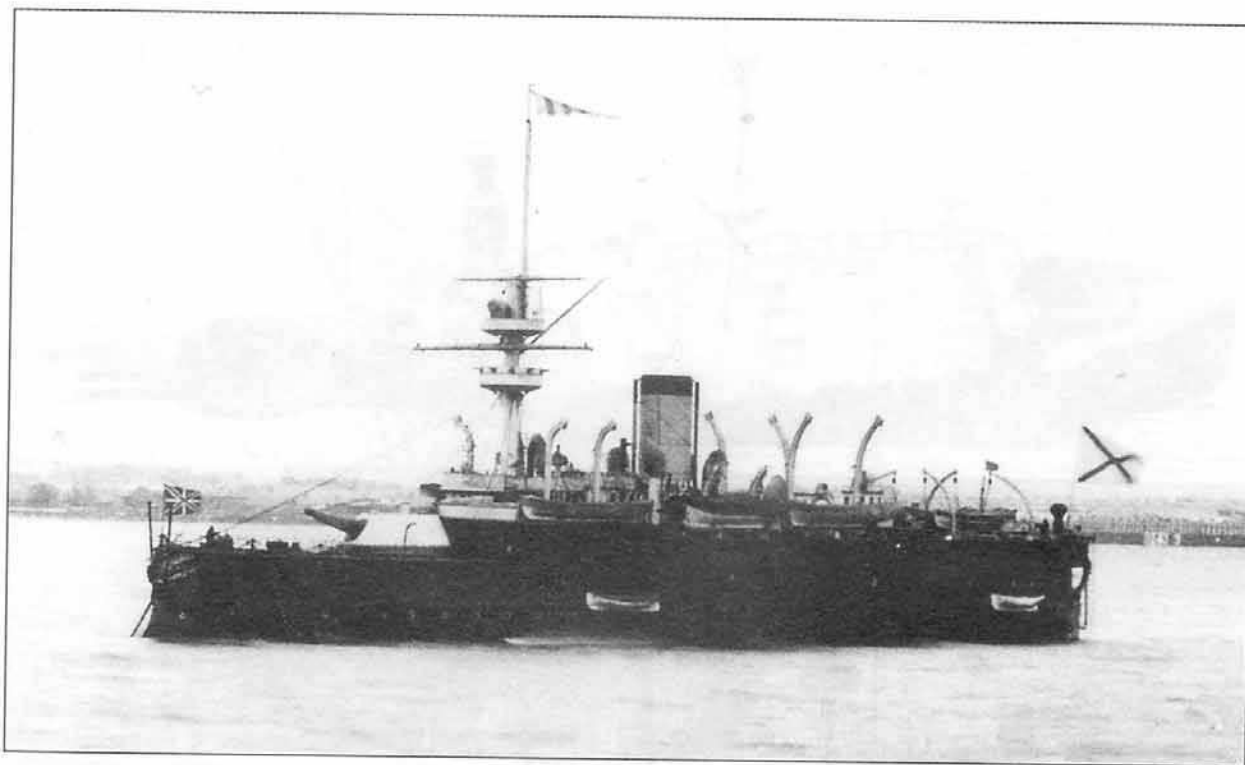


*Этапы погружения
броненосца «Victoria»
после столкновения
с «Camperdown».
(The Engineer. — 1893. —
Nov. 10)*

Складывается впечатление, что адмиралы и кораблестроители владычицы морей, как, впрочем, и других стран, были поражены болезнью длительного мирного времени. Оно позволяло избежать суровых боевых испытаний гигантским (по прежним меркам) кораблям нового поколения. Но среди «миролюбивых» флагманов и судостроителей находились исключения. Самым ярким из них был наш соотечественник контр-адмирал С.О. Макаров, который в деликатной форме, но весьма обоснованно подверг критике мнение такого авторитета, как преемника Н. Барнаби — У. Уайта, приглашенного Адмиралтейством в качестве технического эксперта.

Мнение лордов Адмиралтейства о причинах катастрофы основывалось на заключении У. Уайта, который в силу своего служебного положения вряд ли мог выступить с обличением принятых принципов обеспечения непотопляемости, хотя был, безусловно, человеком выдающихся способностей. Позже мы увидим, что и в Российском флоте те же принципы и с такой же убежденностью защищал столь же выдающийся корабельный инженер Н.Е. Кутейников.

В обстоятельной записке по поводу катастрофы У. Уайт показал, что в отделения под броневой палубой «Victoria» влилось 1000 т воды, а над броневой палубой — все-



Эскадренный броненосец «Гангут», спроектированный в развитие идей, аналогичных тем, что были использованы при создании английских броненосцев «Conqueror» и «Victoria» — бой на носовых курсовых углах

ла З.П. Рожественского и смекалке российских инженеров и мастеров.

Командир аварийного броненосца капитан 1 ранга В.В. Линдстрем в 1900 году представил в редакцию «Морского сборника» обширную статью, в которой отметил слабость днища и переборок, отсутствие водонепроницаемости переборочных дверей, сложность и неудобство установки водоотливных средств, распространение воды (после аварии) через систему вентиляции и уплотнения трубопроводов и кабелей в переборках.

Статья попала на отзыв главному инспектору кораблестроения Н.Е. Кутейникову, который весьма подробно обосновал невозможность ее публикации. В отзыве, подписанном председателем МТК вице-адмиралом И.М. Диковым (явно не уступавшим в волевых качествах Д. Трайону), было указано, что броненосец «Генерал-адмирал Апраксин» представляет собой тип «в конструктивном отношении до известной степени устарелый». В.В. Линдстрем же очертил его недостатки в обобщенном виде, а это могло создать в обществе «ложные представления о современном судостроении». Оказалось,

что почти все недочеты в судостроении за последние два года (1899—1900. — *Авт.*) устранены постановлениями МТК, а конкретный вопрос об «Апраксине» будет обсужден в комитете после официального доклада того же С.О. Макарова, приложившего к нему дубликат статьи командира броненосца.

На основании столь авторитетного отзыва управляющий Морским министерством адмирал П.П. Тыртов (старший брат С.П. Тыртова, товарища Д. Трайона по несчастью), запретил публикацию статьи в «Морском сборнике». Официальный печатный орган министерства не должен был давать повода для нападок «на порядки, существующие на флоте».

Российское морское ведомство, впрочем, не являлось в этом плане исключением. Все большие первоклассные броненосцы У. Уайта, построенные в 1889—1904 годах (типа «Royal Sovereign», «Majestic», «Formidable» и т. п.), при всех их достоинствах, в том числе увеличенной площади бронирования борта, по-прежнему не имели водонепроницаемых переборок, доведенных до верхней палубы. Во всех флотах того времени не был практически решен и вопрос о спрямлении

др., наладила производство моделей российских кораблей, по заказу, в основном, их офицеров.

Вот как описывает один из заходов в Нагасаки Д.А. Лухманов (1867 — 1946) — знаменитый парусный капитан, один из родоначальников советского морского флота:

«...нельзя обойти молчанием и знаменитого «черепаховых дел мастера» Езаки. Его мастерская действительно артистически выделывала из черепаховой кости самые разнообразные вещи: и модели, и силуэты кораблей, всевозможные предметы роскоши. Модели кораблей выполнялись в точном масштабе и с изумительной тщательностью. От мастера не ускользала ни одна мелочь, даже снасти делались из тончайших черепаховых нитей. Это стоило дорого.

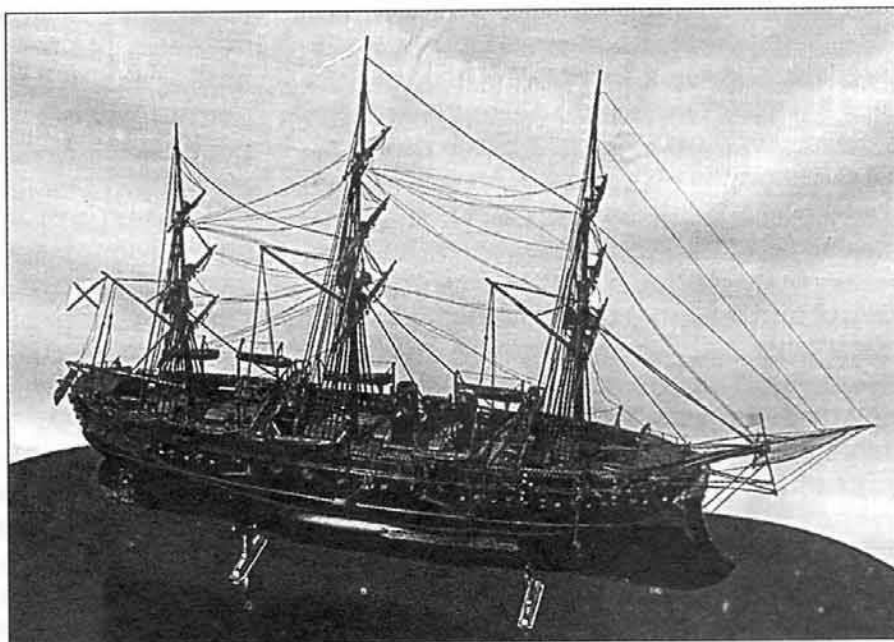
Модели кораблей заказывались для поношений высокопоставленным лицам, и они являлись, бесспорно, музейными вещами. Но черепаховые портсигары с миниатюрными силуэтами кораблей продавались по вполне доступным ценам. Было в большой моде у моряков иметь портсигар с силуэтом своего корабля, и Езаки на них специализировался.

Однако для выполнения заказанной модели, или силуэта, было необходимо получить и чертеж корабля, или его замерить и зарисовать различные детали. Для последней цели «подмастерья» Езаки постоянно околачивались на кораблях русской Тихоо-

кеанской эскадры с рулетками, масштабными линейками и рисовальными принадлежностями. Езаки почти исключительно работал на русских моряков и широко их кредитовал».

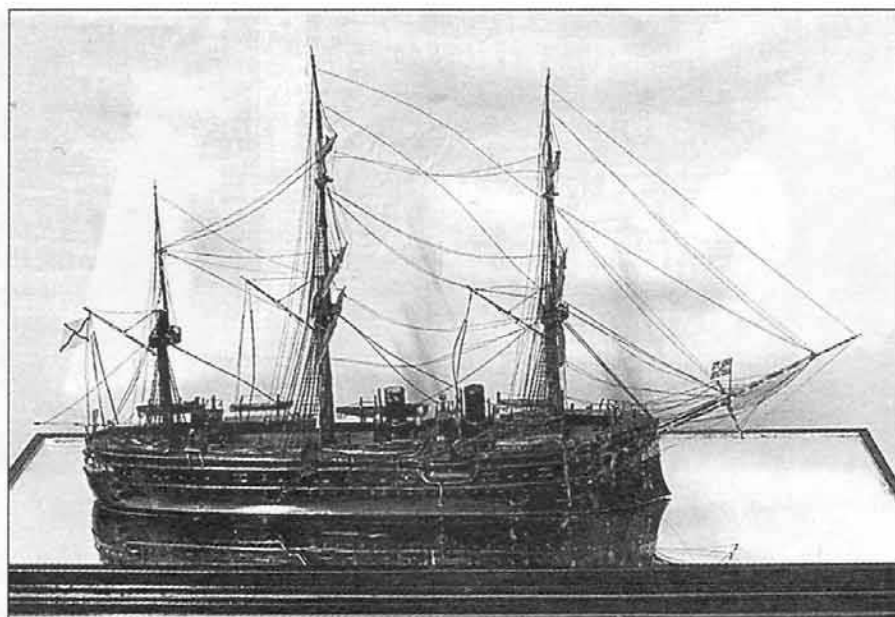
Коллекция черепаховых моделей в собрании ЦВММ насчитывает 40 единиц, из них 28 моделей кораблей полнокорпусных или по ватерлинию и 12 барельефов. Возьму на себя смелость предположить, что полнокорпусные модели изготавливались в тех случаях, когда корабль можно было увидеть в сухом доке, когда имелась возможность ознакомиться с его подводной частью. А модели кораблей по ватерлинию делались тогда, когда корабль находился на плаву.

Все они отражают виды 20 кораблей Российского императорского флота и трех национальных японских судов. 13 моделей были переданы в Морской музей императором Николаем II в 1897 году, из числа предметов, привезенных из путешествия в Японию в 1890 — 1891 годах, которое он совершил, будучи еще наследником престола. Две модели из коллекции великих князей Владимира Александровича и Константина Константиновича Романова, знаменитого «К.Р.», чьи стихи не оставляют безразличными и современных любителей поэзии. Модели винтового клипера «Разбойник» и японского торгового фунэ имеют памятные таблички, сообщающие о передаче их в музей лейтенантом В.П. Вульфом, служившим на эскадренном броненосце «Петропавловск». На



Модель броненосного фрегата «Князь Пожарский»

Модель броненосного фрегата «Дмитрий Донской»



На вооружении крейсеров и эскадренных броненосцев находились минные катера, построенные в основном судоверфью «В. Крейтон и К°» в г. Або (Финляндия). Модель такого катера с крейсера «Память Азова» представлена в нашей коллекции.

Крейсер I ранга «Адмирал Нахимов» (1885 — 1905) ко времени постройки имел самую совершенную в мире систему бронирования, послужившую прототипом для строившихся броненосных кораблей.

Модель крейсера в коллекции является своеобразным документом. Ее подарили офицеры корабля офицерам крейсера I ранга «Рында» в память о совместных плаваниях в 1893 — 1895 гг. и оставившие на покрытой серебром подмодельной доске свои автографы. Часть подписей разобрать трудно, но те, которые удалось прочесть, воскресили для потомков память о таких именах, как В. Дьяконов, Г. Глинка, А. Хитрово, Д. Бен, Деливрон, Свербеев, Дунельский, Гав. Дурново, А. Гаврилов, А. Зеленой, Якобсон, А. Шванько, Р. Бойков, Виноградов, Авелан, В. Римский-Корсаков, Небольсин, Н. Новиков, Медведев, В. Дмитриев, Вернандер, Плотников, Барон Гревещкий, Григорьев, Н. Вилков, Мих. Веселкин, Д. Горчаков и др.

Спуск крейсера «Память Азова» (1888 — 1919) был приурочен к 200-летию спуска на воду Петром I ботика — «дедушки русского флота». Церемония состоялась в полдень 20 мая 1888 года «в высочайшем присутствии», при громе музыки и грохоте салюта с боевых кораблей. Крейсер получил назва-

ние в честь 74-пушечного парусного корабля «Азов», первого в Российском флоте удостоенного Георгиевского флага за доблесть в Наваринском сражении 8 октября 1827 года. На нем впервые на Российском флоте были установлены паровые машины тройного расширения. Благодаря своим отличным ходовым качествам, этот корабль стал прототипом для более крупных океанских крейсеров. На нем в начале 1890 года Александр III решил отправить сына (будущий Николай II) в путешествие по странам Азии, а обратно он должен был возвращаться через Сибирь.

В основу проекта крейсера I ранга «Рюрик» (1892 — 1904) была заложена идея океанского рейдера с большим радиусом действия, способного одолеть в одиночном бою любой крейсер противника. На нем, впервые на Российском флоте, были установлены скорострельные орудия системы Канэ, телефонная станция и колокола громкого боя.

Крейсер I ранга «Россия» (1896 — 1922) являлся усовершенствованным типом крейсера «Рюрик». Принимал участие в Русско-японской (1904 — 1905) и Первой мировой (1914 — 1918) войнах.

На эскадренном броненосце «Петропавловск» (1894 — 1904) были в последний раз применены огнетрубные паровые котлы, гидравлические приводы башенных установок, броневые плиты максимальной (406 мм) толщины (в дальнейшем толщина брони уменьшалась за счет повышения ее сопротивляемости удару снаряда). В то же время

раз ногой, можно было выбить любую доску в заборе и, таким образом, сделать «запасной ход». Днем заводские рабочие заделывали забор, вечером все повторялось вновь. Казалось, простой выход напрашивался сам: поставить в этом месте еще одну проходную. Но руководство завода пошло другим путем. Вдоль деревянного забора была сооружена преграда из металлической сетки. Моряки посчитали это за вызов и стали носить с собой ножницы по металлу. Прорехи в заборе продолжали появляться с завидной периодичностью, заделка их усложнялась. После этого директор завода приказал возвести забор из бетонных плит. «Война» на «Тосмаре» продолжалась, и о перемирии не могло быть и речи. Ночью на одну из опор забора был заведен трос с палубной лебедки и... утром часть забора увидели лежащей на земле.

После этого вопиющего безобразия заводчане пошли на крайние меры. Вдоль забора протянули проволоку, а по ней пустили кольцо с цепью, на которой сидела огромная овчарка. В конце забора, как и положено, поставили большую будку с входом, похожим на грот. После этого дирекция завода праздновала победу. Теперь, когда кто-нибудь из моряков подходил снаружи к забору, оттуда раздавалось такое внушительное рычание, что всякое желание форсировать преграду напрочь отпадало. Вдоль «пограничного рубежа» завода воцарилась атмосфера спокойствия. Но, как выяснилось, это продолжалось недолго.

Однажды матрос со стоявшего рядом с нами в доке рыбопромыслового траулера возвращался из города на судно. Время было проведено «с пользой», благо лиепайские рестораны вполне к этому располагали. Замутненный винными парами разум забыл о проходной. Моряк, не обращая внимания на собаку, спокойно перелез через забор, но тут силы оставили его. Он сел на землю, решив немного передохнуть. Волкодав же, обалдев от такой наглости, сел рядом с ним, разинув пасть и высунув язык.

В такой вот идиллии они просидели около получаса. Вскоре погода испортилась, поднялся ветер и начался дождь. Так как до судна добраться было тяжелее, чем до Парижа, чисто рефлекторно моряк начал перемещаться к собачьей будке. Пес шел рядом, контролируя его маршрут. Четко по-

пав в проем будки, матрос тяжело рухнул на подстилку. Овчарка прилегла отдохнуть у входа. В скором времени дождь пошел сильнее. Собачка почувствовала дискомфорт и решила восстановить свои права на жилище. Глухо ворча, она полезла в будку. И тут случилось невероятное...

Трудно представить, что привиделось матросу, когда он открыл глаза и увидел перед собой страшную морду. Зажмурившись, он вцепился зубами в собачье ухо. Не ожидавший такого отпора пес взвыл. Челюсти «оккупанта» на его ухе сжимались все сильнее...

Собака не могла повернуть голову и цапнуть наглеца. Наконец обезумевший от боли и унижения пес не выдержал и, оставив в зубах у изверга кусок шерсти и кожи, вытащил морду из будки и убежал в противоположный угол забора. Так, в разных углах ринга, их и нашли вохровцы и моряки с траулера.

Очнувшись, матрос ничего не помнил о ночном приключении, зато у собаки память осталась на всю ее собачью жизнь. Первому дали выговор за аморальное поведение, а вторую перевели на менее опасный участок.

После этого заводоуправление наконец-то поставило в заборе еще одну проходную.

Подумай, прежде чем сделать доброе дело

Этим летом стояла дикая жара. Даже на водолазной базе, расположенной на дебаркадере на Неве, нечем было дышать. Казалось, воздух пропитался зноем. Все у нас завидовали водолазам, работающим на подъеме судна на Ладоге. Там можно было купаться хоть три раза в день. Людей было жалко, но еще больше — животных. Кошки и собаки лежали, высунув языки, где-нибудь в тени и явно страдали. По крайней мере, мне так казалось. На нашего кота Барсука смотреть без слез было нельзя. Он, как лунатик, ходил по помещениям, даже не ходил, а перемещался и падал через несколько метров. Палуба под ним быстро нагревалась, что заставляло его вставать и двигаться дальше. Густая шерсть еще больше усугубляла его состояние. Складывалось впечатление, что он едва дышал. На него нельзя было смотреть без сострадания. Сам я был одет в легкие брюки, тапочки и футболку. В нагрудном кармане лежал радиотелефон. Я мягко подо-

E.N. Shanikhin. «Malachite» for Russian submarine forces

A brief historical essay on activities of the «Malachite» bureau in designing missile and nuclear submarines for the native Navy. P. 3

N.V. Mityukov, Z. Frifogel. «Kuban», the last raider of Russian-Japanese war

A story of the German liner «Auguste Victoria» purchased by Russia in 1904 and converted into an auxiliary cruiser. Under the new name «Kuban» she operated on enemy sea communication lines during the Russian-Japanese war of 1904–1905. P. 15

N.V. Fyodorov. Reflections occasioned by the Japanese Sea battle

The article states some considerations of A. Mahan, a well-known sea war theorist, on the Russian-Japanese war of 1904–1905, in particular, on the Tsushima battle on May 14–15, 1904. P. 31

A.I. Frantskevich. Sea trials of icebreaker «Nadyozhny»

Some extracts from the official correspondence of the mechanical engineer A.I. Frantskevich concerning the sea trials of the icebreaker «Nadyozhny» that was built to the Russian order at the «Burmeister & Wain» yard in Copenhagen. P. 37

S.I. Titushkin. Light cruiser «Kerch»

A story of the Italian light cruiser «Emanuele Filiberto Duca d'Aosta» that was transferred to USSR in 1949 and allotted to the Soviet Navy under the name «Kerch». P. 42

G.A. Grebenshchikova. Armed neutrality of Catherine the Second and marine law

An article on the «armed sea neutrality» declared by the Russian Empress Catherine the Second in 1770 to defend commercial navigation during wars, and its influence on the international marine law. P. 62

R.V. Kondratenko. About marine measures of length and speed

An historical essay on development of speed and distance measures at sea. P. 74

E.A. Shitikov. «Road of Life» began with disasters

A story about tragic events connected with evacuation of civilians and naval students from blockaded Leningrad across the Ladoga Lake in the fall of 1941. P. 79

V.G. Andrienko. Sale of Russian squadron to Spain in 1817–1818

The article concludes a series of publications on selling Russian ships to Spain in 1817–1818 (see «Gangut», Nos. 31, 33, 35). The author tries to define the condition of the sold ships and cost of their building. There are given more details on one of those ships, frigate «Patrikiy» («Reina Maria Isabel» in the Spanish Navy) that successively operated later with the Chilean Navy. P. 88

E.A. Zhuravlyov. «Iron tadpoles»

A publication on history of creation and battle operations of the German «UB I» type submarines during the First World War. P. 101

S.V. Savin. On board «Igrek» to Spanish coast

Recollections of a participant in the events about an episode of a military cargo delivery from USSR for the Spanish republican government during the civil war in Spain in 1936. P. 113

V.Y. Gribovskiy. Ironclad «Victoria»

The second, concluding part of the publication (see «Gangut», No. 38) on the British ironclad «Victoria», in which there is told about the loss of the ship after a collision with the ironclad «Camperdown». P. 116

G.M. Rogachyov. Ships saturated with sunlight

A research worker of the Central Naval Museum in Saint Petersburg tells about some models of Russian ships from the museum funds. The models fabricated at Nagasaki in the end of XIX century are made of turtle shells and other exotic materials. P. 130

J.V. Davydov. Diver's stories

The second, concluding part of the publication (see «Gangut», No. 37) on professional activities of divers. P. 137

Научно-популярное издание

Гангут. Выпуск 39

Редакторы: *Р. В. Кондратенко, С. Д. Климовский*

Корректор: *Т. В. Руксина*

Компьютерная верстка: *Н. Г. Комова*

Подписано в печать 11.12.2006

Формат 70x100/16. Бумага офсетная.

Гарнитуры Ballica и Helios. Печать офсетная.

Усл.печ.л. 11,6 (в т.ч. 0,32 вклейка).

Тираж 500 экз. Изд. № 341.

Издательство «Гангут».

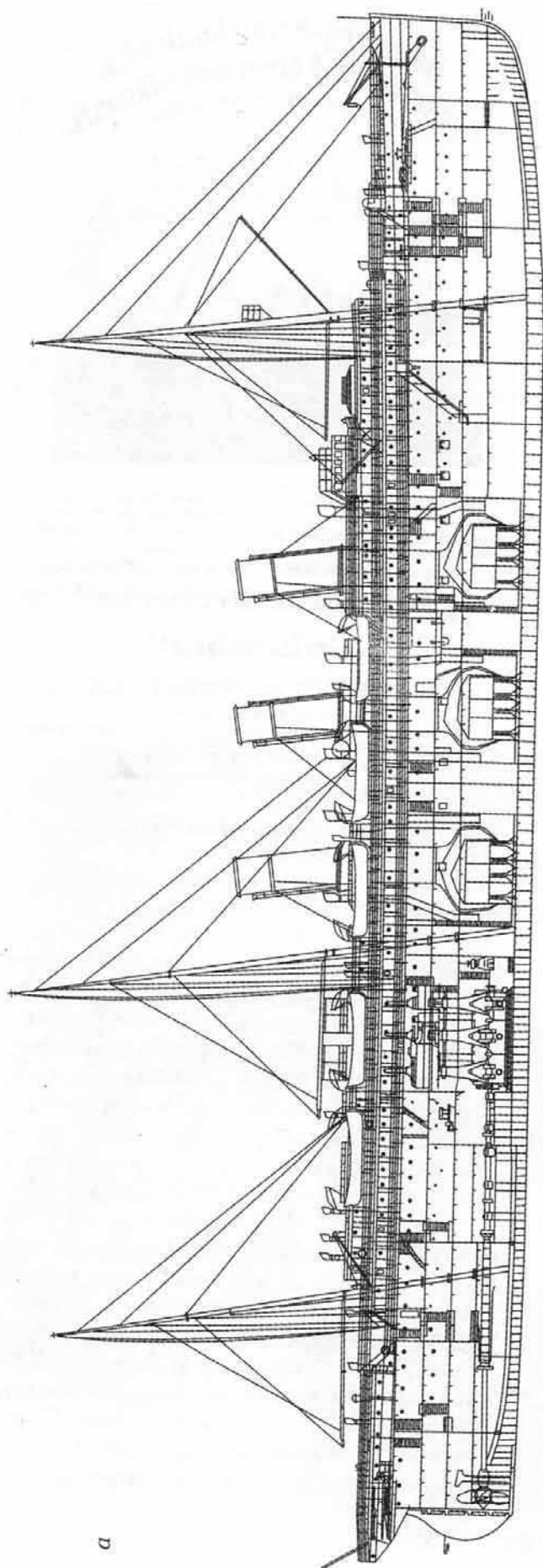
Адрес для писем: 191024, Санкт-Петербург, а/я 71;

офис: СПб, Английская наб., 38.

Тел./факс: (812) 314-18-25; тел. для справок: 736-91-38.

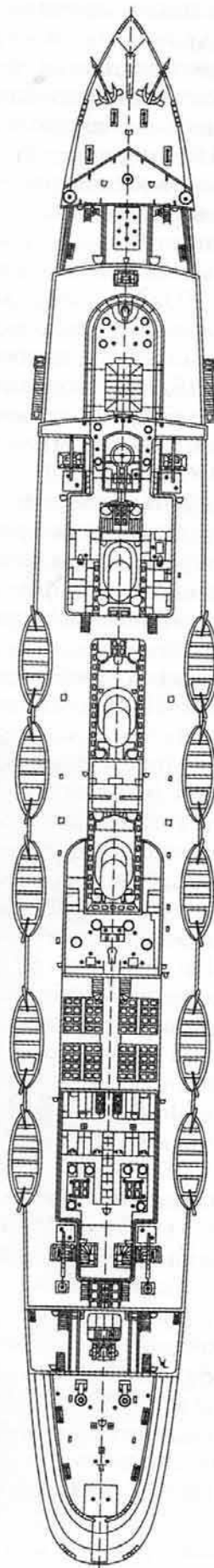
E-mail: gangutprin@yandex.ru

Лицензия ИД № 04631 от 26.04.2001.

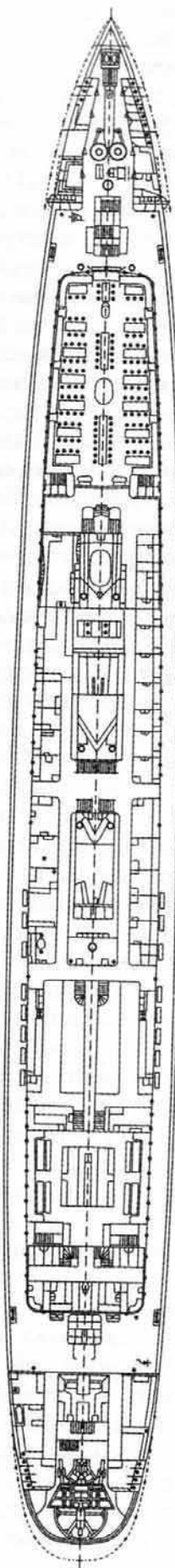


a

б



в



С этих пор круизные путешествия стали постоянным пунктом в программе НАРАГ и ряда других компаний, нередко не прекращаясь даже во время военных действий.

Другое нововведение А. Баллина пришлось на 1893 год. Объединив свои усилия с NDL, компания НАРАГ впервые открыла регулярный маршрут Генуя — Неаполь — Гибралтар — Нью-Йорк. 19 декабря в этот рейс вышла «Columbia», а 15 марта 1894 года — «Augusta Victoria». Потом она на пару с «Fürst Bismarck» стала совершать такие рейсы каждую зиму (за исключением зимы 1896 — 1897 годов, когда «Augusta Victoria» стала на модернизацию), выйдя в последний круиз лишь 8 апреля 1903 года.

В 1892 году большие убытки компании НАРАГ принесла эпидемия холеры в Гамбурге, приведшая к фактическому закрытию границ с Россией и Австро-Венгрией (основных «источников» эмигрантов) и гамбургского порта. В течение нескольких месяцев лайнеры компании были вынуждены обслуживать линию Саутгемптон — Нью-Йорк. Но даже после того как эпидемию удалось победить, в сентябре 1893 года она доставила немало проблем, вспыхнув повторно в Вильгельмсхафене.

Впрочем, справедливости ради следует отметить, что своими успехами компания была обязана в том числе и правительственной поддержке. Желая заинтересовать судовладельцев в строительстве пароходов, которые в случае войны можно было бы использовать для военных целей, германское правительство щедро раздавало им субсидии и премии. Не стала исключением и четверка лайнеров НАРАГ. В военное время их предполагалось переделать в быстроходные вспомогательные крейсера. Об удачных действиях германских вспомогательных крейсеров на английских коммуникациях в годы Первой и Второй мировых войн написано немало. Но, пожалуй, впервые с вопросом вооружения и боевого применения лайнеров немцы столкнулись, экспериментируя именно с этой четверкой. Пароходы прошли переоборудование, в ходе которого установили подкрепления корпуса в местах размещения орудий. Впрочем, в этом нет ничего удивительного: ведь и англичане провели подобные операции со своими трансатлантиками «Majestic» и «Teutonic».

Германское правительство эксперименты со вспомогательными крейсерами сочло удачными, и уже в мирное время для вооружения четверки лайнеров НАРАГ запасли вооружение: по восемь 150-мм, четыре 120-мм, два 88-мм, два 57-мм орудия и несколько пулеметов.

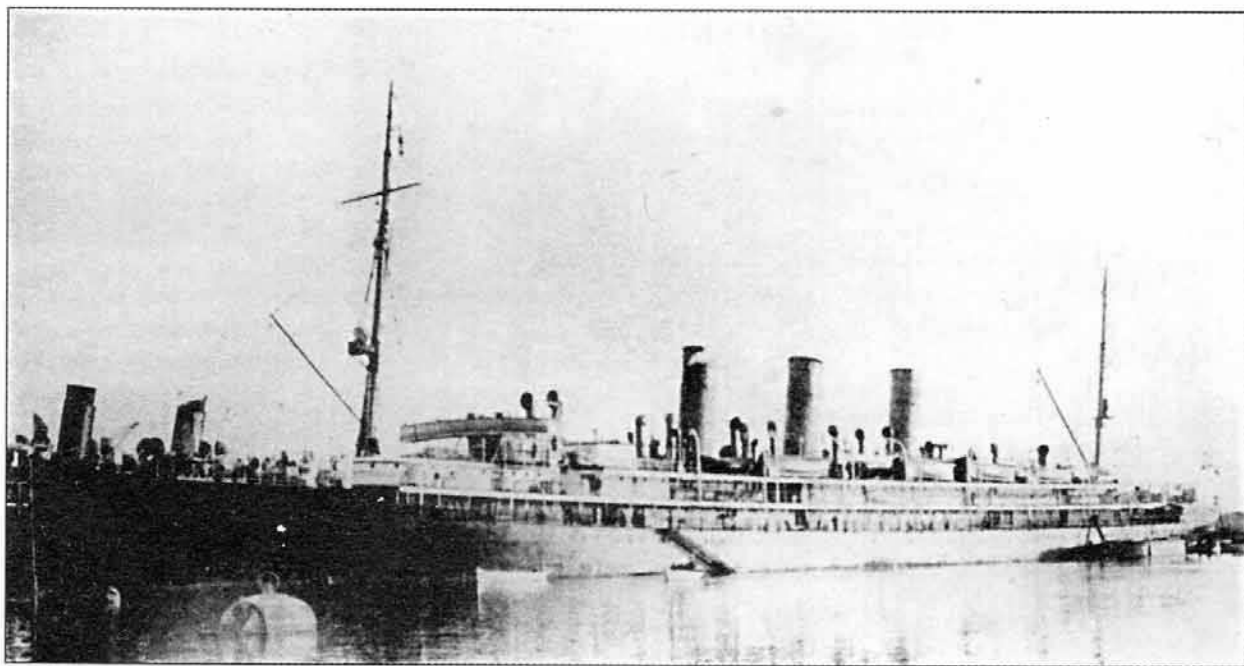
В 1897 году закончилось начатое три года назад оборудование причалов в Куксхафене. Для компании НАРАГ это сулило немалые выгоды: отпала необходимость в относительно длительном плавании по трудной в навигационном отношении Эльбе до Гамбурга. Так что теперь лайнеры осваивали маршрут Куксхафен — Нью-Йорк. Сэкономленное время суда компании могли тратить, например, на заход в Шербур.

Еще в начале 1897 года пароход «Augusta Victoria» послали в Белфаст для модернизации на заводе «Harland & Wolff». Кроме уже упомянутого возвращения «императрице» правильного наименования, срезали готмачту и вмонтировали в корпус цилиндрическую вставку, благодаря чему длина судна возросла до 163,1 м, валовая вместимость — до 8479 брт., водоизмещение — до 12 000 т. В связи с этим в корпусе удалось разместить дополнительный котел, доведя их общее число до девяти, как на более молодых «систершипках». 29 апреля 1897 года обновленная «Auguste Victoria» вышла в свой первый рейс под исправленным наименованием.

Между тем компания NDL подготовила мощный удар по своему конкуренту. Осенью 1897 года в Бремен прибыл лайнер «Kaiser Wilhelm der Grosse», в первом же рейсе через Атлантику завоевавший «Голубую ленту»! Симпатии пассажиров сразу же были отданы новому кораблю, мгновенно ставшему пароходом номер один Германии, удалившим в тень всю четверку НАРАГ.

Посрамленная компания незамедлительно начала готовить достойный ответ конкуренту, вследствие чего безо всякого сожаления лайнеры «Columbia» и «Normannia» уступили Испании. Хотя до ввода в строй трансатлантиков нового поколения и первое время после их выхода на линию ветераны-трехтрубники еще продолжали трудиться, но руководство компании ждало лишь удобного случая, чтобы избавиться от них.

16 января 1904 года «Auguste Victoria» вышла в свой последний рейс по маршруту Гамбург — Саутгемптон — Нью-Йорк. По



Вспомогательный крейсер «Кубань» после включения в состав Российского флота и подъема Андреевского флага

28 октября в 16 ч «Кубань» вышла из Либавы. Миновали Северное море, вышли в Атлантику и достигли берегов Африки.

30 ноября в Дакаре состоялась бункеровка углем. Поскольку французские власти настояли, чтобы погрузка топлива проходила вне территориальных вод, то, удалившись на несколько миль, крейсер принял около 1500 т угля с борта парохода «Frisia». Из-за сильного приливного течения и ветра крейсер и угольщик могли находиться борт о борт не более четырех часов. Основную массу угля пришлось доставлять на шлюпках, что сильно вымотало команду. Командиры вспомогательных крейсеров не раз докладывали начальству о недостаточной комплектации нижними чинами, что особенно проявлялось при бункеровке.

Тем не менее на крейсер приняли угля ровно столько, чтобы дойти до Носси-Бе (Мадагаскар). Так что, когда возникла необходимость перехватить германский пароход «Sambia» с грузом орудий для японской армии, «Кубань» ушла далеко вперед и не было возможности ее вернуть.

2 января 1905 года «Кубань» присоединилась к эскадре Рождественского на Мадагаскаре. В соответствии с приказом командующего она вошла в состав разведочного отряда (командир — капитан 1 ранга С.П. Шеин,

державший свой брейд-вымпел на «Светлане»). Поход «Кубани» в составе Второй эскадры флота Тихого океана прошел достаточно благополучно, если не считать того, что еще на Мадагаскаре во время совершения маневров броненосец «Князь Суворов» чуть было ее не таранил. Но, к счастью, все обошлось.

22 апреля, когда «Кубань» вместе с другими крейсерами разведочного отряда следовала в составе защитной завесы перед эскадрой, с нее заметили два неизвестных миноносца. На них, увидев крейсер, подняли французские флаги, и миноносцы быстро ушли. Крейсер сохранил свое место в строю, поскольку преследовать миноносцы он не смог бы при всем желании командира. Впрочем, это не помешало командующему приказом № 223 по эскадре объявить ему свое неудовольствие.

С прибытием эскадры на театр военных действий Рождественский решил использовать вспомогательные крейсера для обеспечения прорыва во Владивосток. Для этого каждому из них назначался район для действий на коммуникациях противника. Согласно приказу командующего № 380, «Кубань» и «Терек» должны были крейсировать в районе между островом Сикоку и портом Йокогама. Конкретно «Кубани» поручался

димось во вспомогательных крейсерах отпала, 10 декабря 1905 года поступил приказ: с «Кубани» «снять все вооружение и вещи, имеющие отношение к военно-морскому делу». Дело в том, что одновременно в ГМШ выясняли возможность продажи «Кубани», «Терека» и «Дона» «Обществу волжских капиталистов» для использования их с целью перевозки войск с Дальнего Востока. В Морском министерстве против такой продажи не возражали, лишь просили, чтобы по возможности продажная цена была ближе к той, по которой лайнеры приобретались. Вероятно, последнее обстоятельство сыграло решающую роль. На таких условиях покупатель вряд ли бы нашелся. В итоге сделку сначала отложили на два месяца, а потом и вовсе отменили.

В дальнейшем крейсер привлекался на Балтике лишь для несения вспомогательной службы. Наконец, осенью 1906 года особая комиссия при Совете министров признала крейсер годным для использования в отече-

ственном торговом флоте, и лайнер был предложен «Товариществу пароходных предприятий на Дальнем Востоке». Последнее поначалу собиралось приобрести «Кубань», чтобы вместе с «Тереком» использовать на трансатлантической линии Одесса — Нью-Йорк. 18 ноября того же года приказом по флоту и морскому ведомству № 300 «Терек» и «Кубань» исключались из списков судов флота, и 4 декабря их сдали в Либаве к порту под охрану и на отопление.

Поскольку оба парохода требовали серьезного ремонта, «Товарищество» от их покупки отказалось, и 19 февраля 1907 года в Либаве состоялись торги. Выставленные на них «Терек» и «Кубань» приобрела посредническая фирма «Воссидло и К°» за 442 150 рублей для перепродажи на слом. 29 марта 1907 года состоялась передача покупателю судов представителями морского ведомства. Вскоре «Кубань» отправилась на свой родной завод в Штеттине для разделки на металл.

Литература и источники

- Золотарев В.А., Козлов И.А. Русско-японская война 1904—1905 гг. Борьба на море. — М.: Наука, 1990.
- Исаенко А. Вспомогательный крейсер «Кубань» // Моделист-корабел. — 2001. — № 11.
- Костенко В.П. На «Орле» в Цусиме. — Л.: Судостроение, 1968.
- Крестьянинов В.Я. Цусимское сражение 14—15.5.1905. — СПб.: ООО «Галерея-Принт», 1998.
- Кузнецов Л.А. Урок халатности // Гангут. — Вып. 16.
- Материалы о наименовании, зачислении, вооружении и укомплектовании личным составом вспомогательных крейсеров // РГАВМФ. — Ф. 417. Оп. 1. Д. 3078.
- Новиков-Прибой А.С. Цусима. — М.: Современник, 1985.
- О вооружении вспомогательных судов флота // РГАВМФ. — Ф. 417. Оп. 1. Д. 2934.
- О крейсерских операциях вспомогательных крейсеров «Дон», «Урал», «Терек» и «Кубань» // РГАВМФ. — Ф. 417. Оп. 1. Д. 3160.
- О крейсерских операциях вспомогательных крейсеров «Кубань», «Днепр», «Терек», «Рион» в Тихом океане и о возвращении крейсеров «Кубань», «Днепр», «Рион» и транспорта «Анадырь» в Россию // РГАВМФ. — Ф. 417. Оп. 1. Д. 3162.
- О плавании крейсеров «Терек», «Урал» и «Кубань» из порта Императора Александра III до Мадагаскара вокруг мыса Доброй Надежды // РГАВМФ. — Ф. 417. Оп. 1. Д. 3141.
- О покупке транспортов «Дон», «Урал», «Терек» и «Кубань» и продаже транспорта «Дон» // РГАВМФ. — Ф. 417. Оп. 1. Д. 3151.
- С эскадрой Рождественского: Сборник статей. — СПб.: Облик, 1994.
- Kludas A. Deutsche Ozean-Passagierschiffe 1850 bis 1895. — Berlin, 1983.
- Kludas A. Deutschlands erste Zweischrauben-Schnelldampfer // Stallings maritimes Jahrbuch. — 1975/76.
- The Atlantic Records // Engineering. — 1891. — July 10.

его присутствия крейсера создавали напряженную обстановку на коммуникациях и затрудняли судоходство. С этим выводом американского морского теоретика трудно не согласиться. Впрочем, Мэхэн полагал, что крейсерские операции были бы эффективнее, если бы Владивостокский отряд состоял из многочисленных легких крейсеров. Мэхэн считал, что действия отряда были затруднены также тем, что командование боялось потерять большие крейсера «Россия», «Рюрик» и «Громобой» в рискованных рейдах. По мнению Мэхэна, эти крейсера следовало бы включить в состав Порт-Артурской эскадры. Однако в эскадре эти корабли скорее всего остались бы не у дел, поскольку изначально проектировались как истребители торговли.

Однако главной причиной малой эффективности крейсерских операций была пассивность Порт-Артурской эскадры. Как отмечал Мэхэн, она не пыталась ни нанести поражение или хотя бы серьезные потери японскому флоту в морском сражении, ни помешать высадке японской армии на континенте. Это оказало влияние на всю кампанию. Мэхэн метко заметил, что «Рождественский был настолько же разбит бездействием Порт-Артурской эскадры в бою 28 июля 1904 года, как и при Цусиме девять месяцев спустя». В этой связи Алфред Мэхэн подверг жесткой критике принцип «fleet in being» — согласно этому принципу, даже небольшой флот может препятствовать действиям флота противника, переброске войск и другим морским операциям одним фактом своего присутствия.

Задержка, предоставленная сопротивлением Порт-Артура, не была использована русским командованием, и 1-я Тихоокеанская эскадра погибла бесцельно. Однако Мэхэн отмечал, что героическая оборона крепости, хотя и не принесла победы русским, истощила ресурсы Японии и во многом повлияла на ход мирных переговоров.

Потеря Порт-Артура и гибель 1-й Тихоокеанской эскадры спутали все карты. Эскадра З.П. Рождественского, спешившая на Дальний Восток, оказалась в положении флота, «потерпевшего суровое поражение». Она оказалась без базы, на которую можно было опереться, и без ожидавшего ее в дальневосточных водах подкрепления. З.П. Рождественский хотел немедленно выйти во Вла-

дивосток, но командование на два месяца задержало русскую эскадру в Носи-Бе на Мадагаскаре, заставив ждать эскадру адмирала Н.И. Небогатова. Японцы с выгодой для себя использовали задержку, проведя ремонт своего флота после падения Порт-Артура. Мэхэн считал, что З.П. Рождественский был прав, поскольку для русских было выгоднее достичь Цусимы на два месяца раньше.

Основным залогом победы японцев при Цусиме Мэхэн считал хорошо организованную разведку, благодаря которой адмирал Х. Того обладал всей полнотой информации об эскадре З.П. Рождественского, и удачно выбранную позицию. Положение З.П. Рождественского, по мнению американского адмирала, осложнялось тем, что он должен был решать сразу две задачи — бой с японским флотом и движение во Владивосток. Такой компромисс был пусть вынужденной, но ошибкой. Русский командующий накануне сражения был поглощен в основном вопросами снабжения эскадры и достижения Владивостока и мало времени уделял подготовке к бою. Как полагал Мэхэн (и в этом с ним согласны многие современные исследователи), З.П. Рождественский не имел даже четкого плана сражения. Кроме того, управление эскадрой затрудняли взятые с собой транспорты. По мнению Мэхэна, разумнее всего было готовиться к бою уже у Пескадорских островов — отослать назад транспорты и взять на корабли достаточные запасы угля. Впрочем, Мэхэн полагал, что З.П. Рождественский планировал достичь Владивостока, стараясь не ввязываться в серьезное сражение с японским флотом, чтобы затем опереться на эту базу и поставить свой флот в более выгодную позицию.

Мэхэн отдавал определенную дань уважения З.П. Рождественскому, которого многие считали главным виновником поражения при Цусиме: «Я думаю со временем история будет смотреть на неудачливого адмирала более снисходительно, не столько преуменьшив его несомненные ошибки за последние четыре дня командования, сколько признав трудность миссии, которую он выполнил к тому времени... Во время похода он не имел ресурсов, на которые можно было опереться, за исключением благожелательного нейтралитета других наций. К этому времени заботы нужно добавить осознание им плохого состояния его эскад-

дня мы вернулись домой, чтобы переодеться и пойти к управляющему заводом переговорить относительно испытаний.

Сейчас был у нас с визитом директор завода, и мы уговорились насчет программы испытаний.

Копенгаген. 5/17 февраля 1897 года

Сегодня утром, как всегда, ходил на завод. Я проверил манометры и пружины в порту и возвратился в отель. Ледокол сегодня утром выведен из дока, и сегодня уже водой пробывали балластные системы.

Копенгаген. 6/18 февраля 1897 года

Завтра, в пятницу 7 числа встаем в 6 часов утра и отправляемся на свой ледокол и идем на пробу. Завтра же, конечно, и вернемся на завод. Сегодня на заводе проверили все вещи, которыми должен быть снабжен ледокол. Ледокол отправится из Копенгагена после испытаний во Владивосток под управлением датчан, и там его сдадут во всей неприкосновенности. После завтрака в 2 часа дня отправился к инженер-механику Афанасьеву (наблюдающий), чтобы переговорить о предстоящих пробах.

Копенгаген. 8/20 февраля 1897 года

Сегодня утром на заводе проверил окончательно инвентари по механизму и возвратился домой в час дня. Пароход выстроен хорошо, и никаких недоразумений не предвидится.

Сейчас получил карточку от офицерского клуба с приглашением бывать у них в качестве члена. Надо отдать визит.

Копенгаген. 9/21 февраля 1897 года.

Погода стоит здесь убийственная: туман каждый день и идет дождь. В четверг, вероятно, будет 2-я проба на скорость хода, а затем будет самая продолжительная проба, потому что будем искать лед у берегов Швеции и ломать лед.

Копенгаген. 10/22 февраля 1897 года

С приемкой идут дела на лад. Сегодня утром принимали вспомогательные механизмы, и все найдено в исправности. Завтра идем в море для испытания главной машины. Сегодня я порядком-таки устал: целый день возился с углем и машинами и возвратился в 7 часов вечера. Вчера в 6 часов вечера был на обеде у начальника завода и просидел там до 11 часов. Было так мило и просто, по-семейному.

Копенгаген. 11/23 февраля 1897 года

Сегодня пробы не состоялось, потому что стоит густой туман и идти в море нельзя. Собрались все утром на пароходе и ждали прояснения погоды до 3-х часов дня, безуспешно. Такая досада! Туман стоит все время, и не особенно приятно, если он будет служить причиной задержки. Будем ловить момент и каждое утро будем путешествовать на ледокол. И какая мерзкая здесь погода: туман целый день и мелкий дождь.

Копенгаген. 12/24 февраля 1897 года.

Сегодня состоялась проба, и очень удачно. Возвратились домой в 7¹/₂ часов вечера.

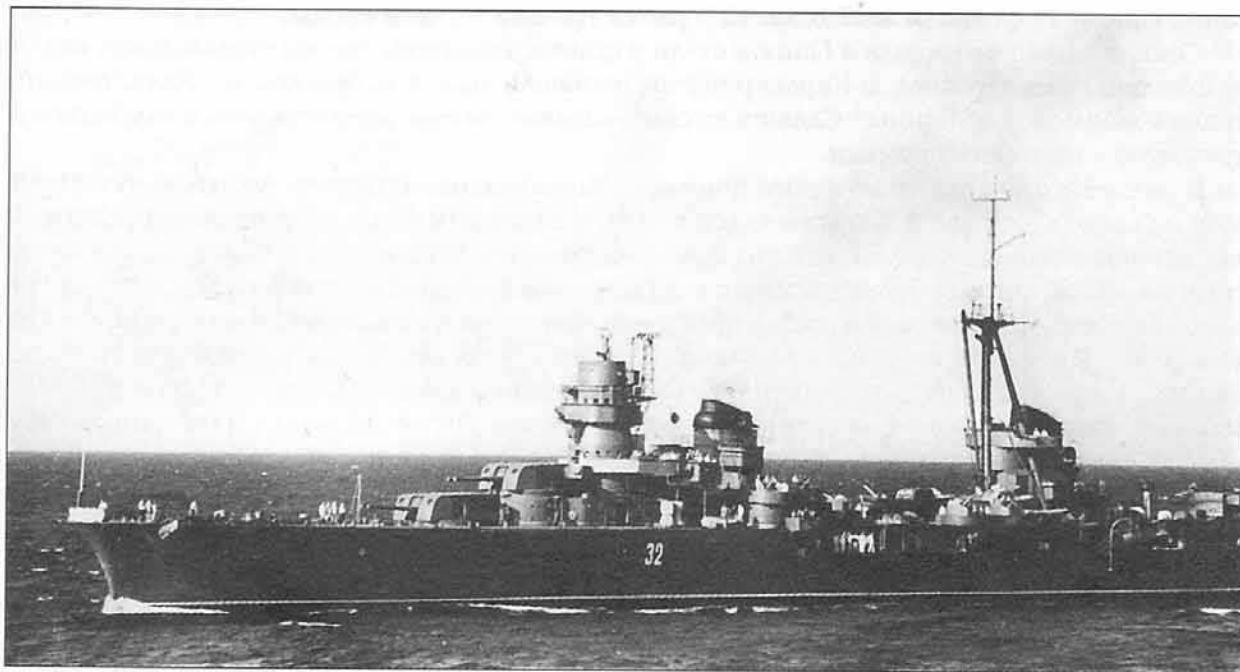
Копенгаген. 13/25 февраля 1897 года.

Сегодня в 7 часов отправились на ледокол, чтобы идти на предпоследнюю пробу. В 8 часов ледокол снялся с якоря, и мы ушли в море. Началась проба; машина работала хорошо, но вдруг около 11 часов машина сама остановилась. Начали искать причины отказа, и оказалось, что шток у парового клапана сломался. От испытаний пришлось отказаться. Завтра шток будет готов, и пойдем на пробу в субботу. Если в субботу проба пройдет хорошо, то в воскресенье отправимся искать лед. Завтра, конечно, мы не будем напрасно терять время

Легкий крейсер «Керчь»

С.И. Титушкин

Фото предоставлено А.М. Васильевым



Легкий крейсер «Керчь» (бывший итальянский «Emanuele Filiberto Duca D'Aosta»)

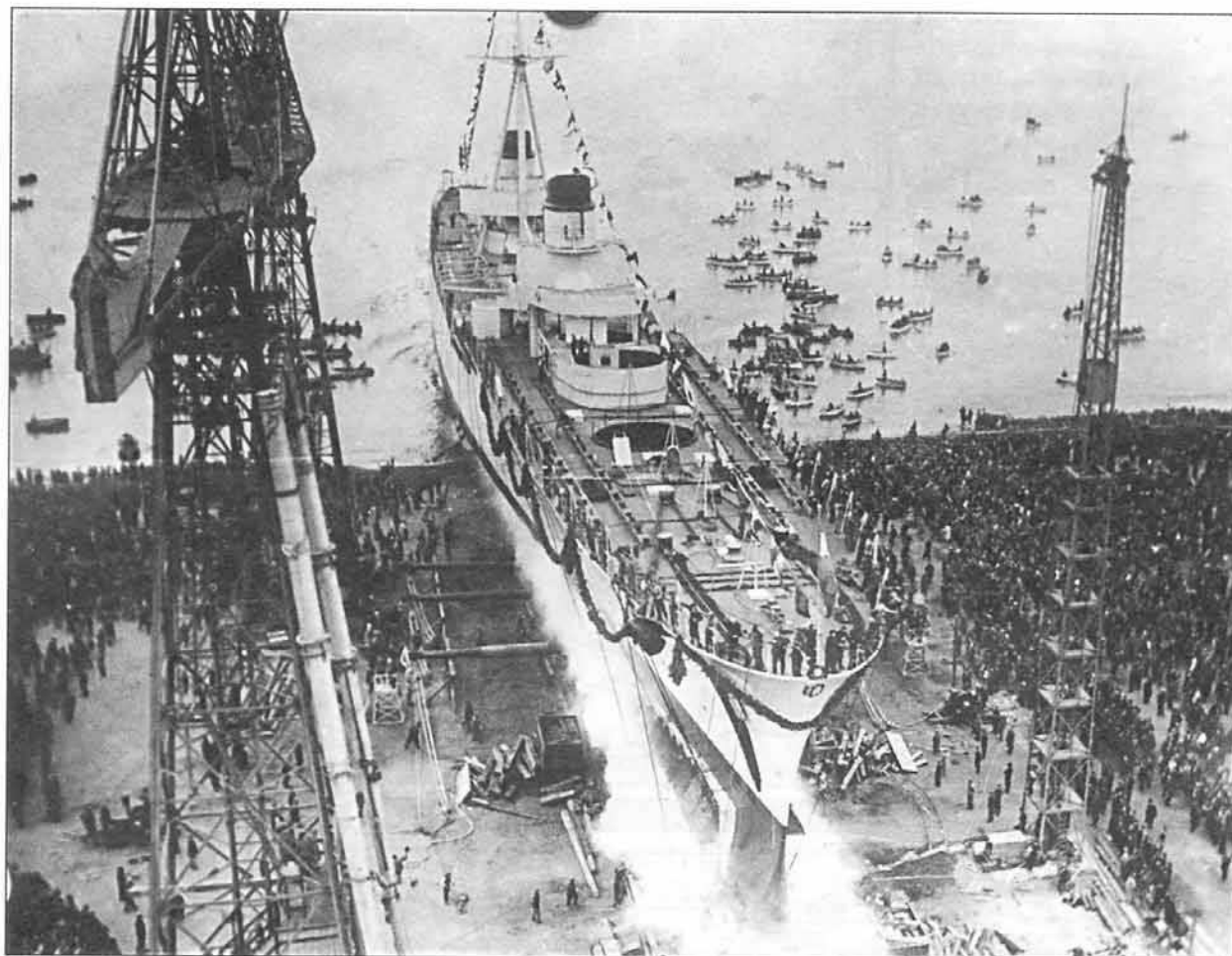
При разделе в счет репараций части кораблей итальянского военно-морского флота между союзниками по антигитлеровской коалиции нашей стране в числе других кораблей достался легкий крейсер «Emanuele Filiberto Duca d'Aosta», принадлежавший к типу «Condotieri-D».

2 марта 1949 года в гавани Одессы итальянская команда передала корабль советскому экипажу. 30 марта его зачислили в состав бригады крейсеров эскадры Черноморского флота (ЧФ) — сначала под наименованием «Сталинград», а затем, в следующем году (когда это имя получил вновь заложенный тяжелый крейсер проекта 82) — «Керчь». В тот период крейсер входил в состав бригады, а затем — дивизии крейсеров.

Четыре года — с мая 1951 по май 1955 года — крейсер «Керчь» находился в ремонте на Севастопольском Морском заводе им. С. Орджоникидзе. На следующий год (17 февраля 1956 г.) его переклассифицировали в учебный, спустя два года переформировали в опытовое судно, а менее чем через год — исключили из списков флота. Так на его судьбе отразилась достигшая и нашего флота «научно-техническая революция в военно-морском деле».

История создания довоенных итальянских легких крейсеров восходит к 1926 году, когда в кораблестроительную программу были включены первые четыре корабля этого подкласса, впоследствии получившие наименования «Giovanni delle Bande Nere», «Bartolomeo Colleoni», «Alberto di Giussano» и «Alberico da Barbiano» (тип «Condotieri-A»). Эти крейсера (как, впрочем, и два последующих) проектировались под руководством Главного инспектора кораблестроения итальянского флота генерал-лейтенанта У. Пульезе в ответ на постройку во Франции лидеров эсминцев

© С.И. Титушкин, 2006

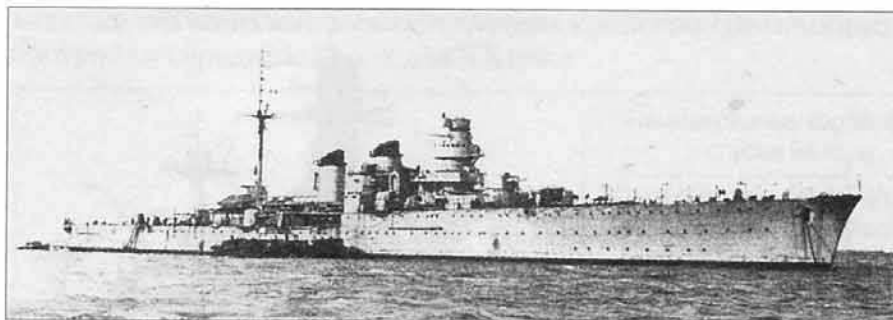


Легкий крейсер «Eugenio di Savoia» во время спуска на воду на верфи «Ansaldo» в Генуе 16 марта 1935 года (вверху) и после вступления в строй (нижнее фото из журнала: Rivisna Marittima. — 1964. — № 7–8)

Необходимо остановиться на применении сварки в судостроении, примененной фирмой при постройке корпусов.

На крейсере «Монтекукколи» размер сварки составляет приблизительно половину того, что намечено в нашей постройке (крейсер проекта 26 «Киров». — Рег.). На крейсере «Евгений Савойский» количество сварки больше, чем на «Монтекукколи», на заложенном линкоре «Литторио» сварки еще больше. Иными словами, фирма довольно осторожно внедряет сварку в военном судостроении.

На крейсере «Евгений Савойский» сваркой соединены следующие основные части: поперечные переборки, продольные переборки, кроме броневой, палуба полубака, набор двойного дна, котельный фундамент и почти все надстройки. Машинный фундамент — клепанный.



*«Giuseppe Garibaldi» —
головной в серии из двух
последних итальянских
легких крейсеров
семейства «Condottieri»*

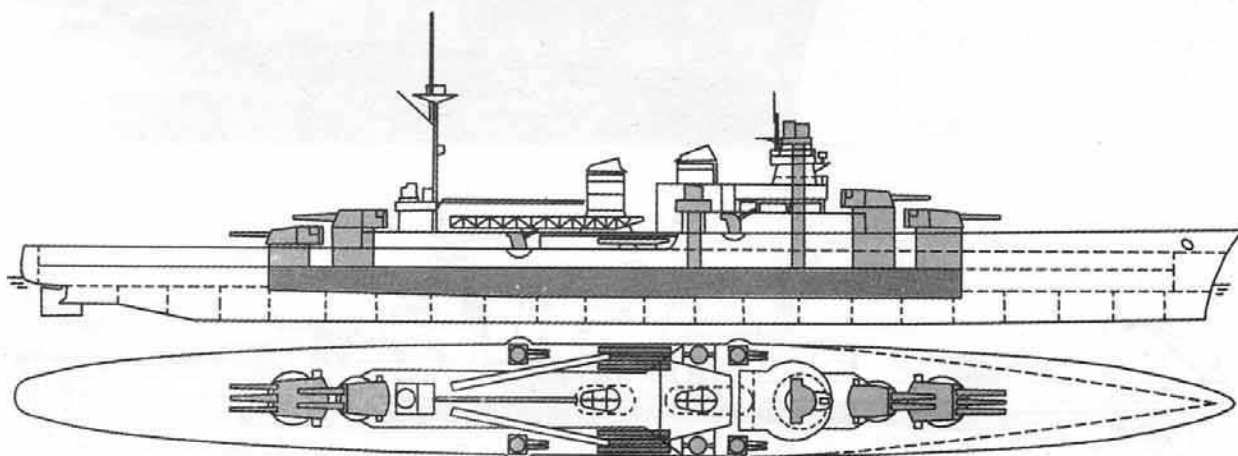


Схема расположения бронирования и вооружения легких крейсеров типа «Giuseppe Garibaldi»

крейсера («Ciano» и «Venezia»), являвшихся дальнейшим развитием типа «Garibaldi», однако их постройка в силу различных причин так и не началась.

В дальнейшем крейсера в Италии больше не строились. Вступавшие в строй в годы войны корабли типа «Attilio Regolo» являлись небронированными лидерами эсминцев со 135-мм артиллерией, высокой скоростью хода (41 уз) и умеренным водоизмещением (3400 т), а достраивавшиеся в варианте крейсеров ПВО 6000-тонные «Etna» и «Vezuvio» (заложены в 1939 г. для Таиланда) так и не были закончены.

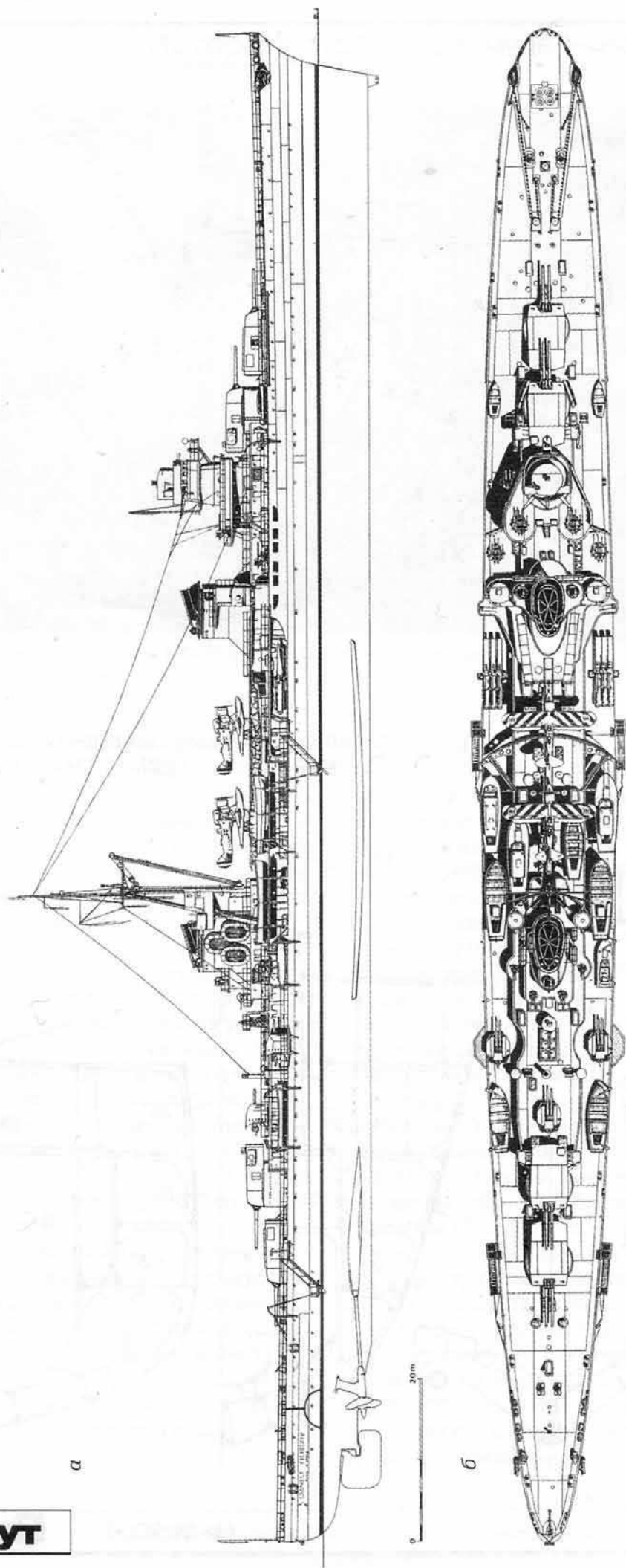
Италия вступила во Вторую мировую войну 10 июня 1940 года, располагая в составе флота 12 легкими крейсерами вполне современной постройки. Все эти корабли принимали самое активное участие в боевых действиях против английского флота на Средиземном море. И половина из них была потеряна. Первым 19 июля 1940 года погиб «Bartolomeo Colleoni» в бою с английским легким крейсером «Sydney» и четырьмя эсминцами у северо-западного побережья острова Крит — сказалась совершенно неудовлетворительная (для того, чтобы противостоять

английским 152-мм бронебойным снарядам) его броневая защита. Следовавший с «Colleoni» однотипный «Giovanni delle Bande Nere» в тот раз сумел уйти, несмотря на полученные повреждения. Лишь 1 апреля 1942 года он затонул от торпеды английской подводной лодки «Urgo» у острова Стромболи.

25 февраля 1941 года у тунисского порта Сфакс от торпеды английской подводки «Upright» отправился на дно «Armando Diaz».

Настоящая катастрофа постигла итальянские крейсера «Alberico da Barbiano» и «Alberto di Giussano» ночью 13 декабря 1941 года, когда они с грузом бензина и боеприпасов для своих сухопутных войск у побережья Туниса были застигнуты врасплох и погибли от торпед трех английских и одного датского эсминцев. 13 августа 1942 года неподалеку от порта Кальяри «Muzio Attendolo» лишился носовой оконечности от взрыва торпеды английской подводной лодки «Unbroken», а 4 декабря корабль, стоявший на ремонте в гавани Неаполя, перевернулся и затонул от попаданий авиабомб при налете на город бомбардировщиков союзников.

Судьбы уцелевших кораблей сложились по-разному. «Luigi Cadorna» использовался



а

б

Вид сбоку и сверху итальянского легкого крейсера «Emmanuele Filiberto Duca d'Aosta» (тип «Condotieri-D»). 1938 год



Легкий крейсер «Emmanuele Filiberto Duca d'Aosta» после вступления в строй. 1935 год

дующем месяце он участвовал в неудавшемся поиске английского конвоя с Мальты. В июне «Duca d'Aosta» с 8-й дивизией вел бой против английских крейсеров и эсминцев, в ходе которого был потоплен английский эсминец «Beduin».

К концу года корабль находился в Неаполе и счастливо избежал крупных повреждений при массированном налете 4 декабря на эту базу американских ВВС.

Боевая деятельность итальянских кораблей в 1943 году фактически прекратилась, главным образом вследствие нехватки топлива, но после вторжения союзников на Сицилию в начале августа крейсер осуществил неудачную попытку артиллерийского обстрела позиций союзников в районе Палермо.

12 сентября 1943 года крейсер вместе с остальными кораблями итальянского флота сдался союзникам на Мальте.

После выхода Италии из войны «Duca d'Aosta», после небольшого ремонта, вместе с «Abruzzi» и «Garibaldi» 27 октября 1943 года вышел из Таранто во Фритаун. Он произвел семь выходов на патрулирование в центральную и южную Атлантику в период с 1 ноября 1943 по 15 февраля 1944 года, перед возвращением в Италию 3 апреля. После этого корабль использовался для решения только транспортных задач и по окончании войны был выведен в резерв.

Прием «Emanuele Filiberto Duca d'Aosta» нашим экипажем не вызвал каких-либо серьезных проблем, так как он по своей кон-

струкции и типу технических средств несущественно отличался от крейсеров отечественной постройки проектов 26 и 26бис. «Керчь» являлась в тот период очень нужным кораблем для учебных целей. Вступление ее в строй ЧФ позволило вскоре вывести из его состава совершенно изношенные и устаревшие «Красный Кавказ» и «Красный Крым».

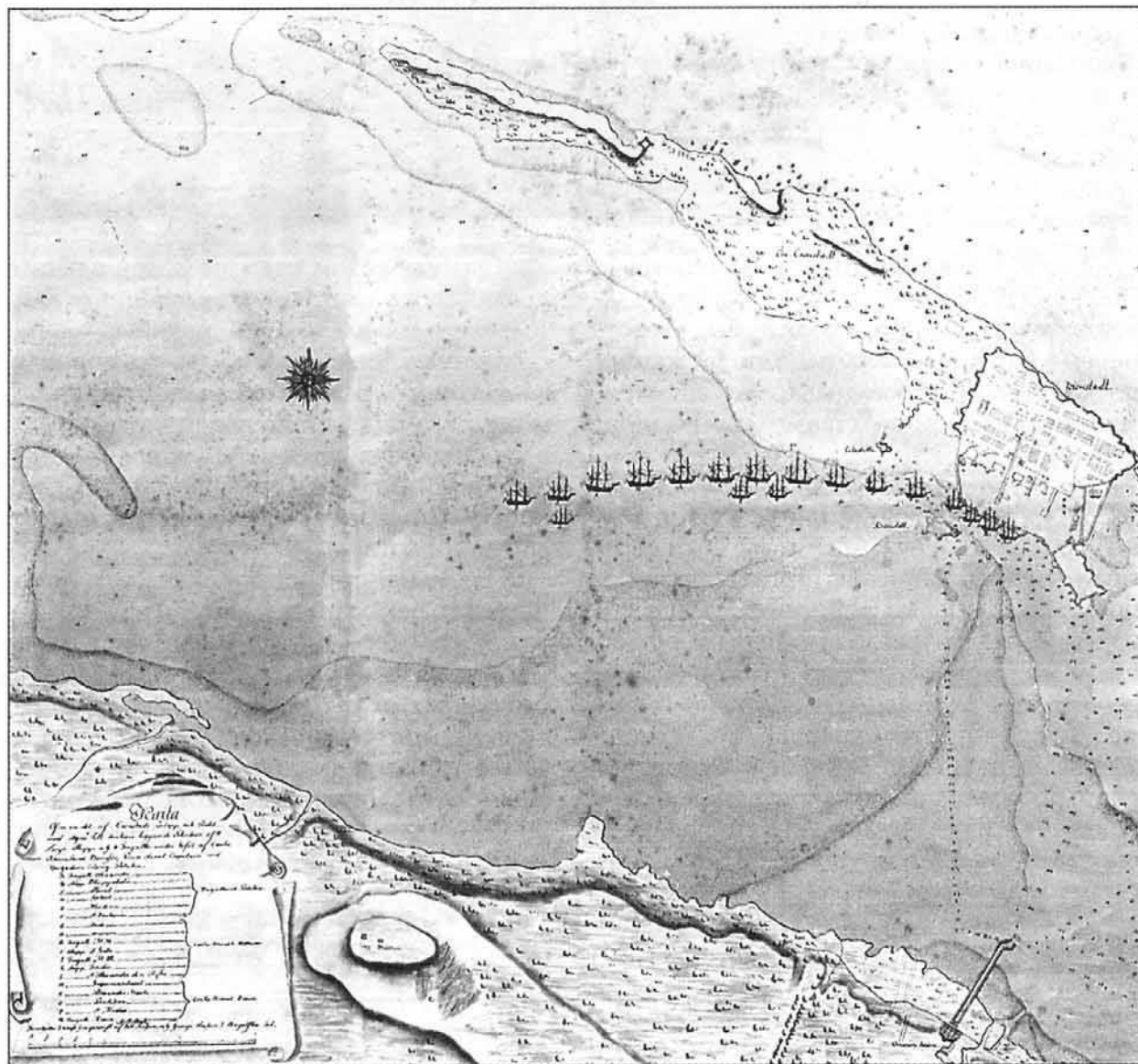
Оценивая корабль по его боевым возможностям на 1949 год, следует заметить, что он, конечно, уже уступал достраивавшимся в то время отечественным легким крейсерам проекта 68К, но находился вполне на уровне входивших в состав нашего флота крейсеров проектов 26 и 68бис.

После приема в состав Черноморского флота, в 1949—1950 годах корабль оснастили отечественными средствами радиосвязи штатных по тому времени для легких крейсеров образцов и частично перевооружили отечественной МЗА: вместо итальянских 37-мм и 20-мм зенитных автоматов установили отечественные 37-мм — четыре спаренных «В-11» и шесть одинарных «70-К». Торпедные аппараты приспособили для стрельбы отечественными торпедами.

Однако уже в мае 1951 года начался текущий ремонт крейсера «Керчь» на заводе № 497 (Севастопольский Морской завод им. С. Орджоникидзе). Этот ремонт по своему объему вскоре плавно перерос в средний, а срок его выполнения превысил таковой для капитального ремонта и составил четыре

Вооруженный нейтралитет Екатерины II и морское право

Г.А. Гребенщикова



Эскадра контр-адмирала И.А. Борисова у берегов Кронштагта перед выходом на боевое дежурство в Средиземное море для защиты торгового судоходства в свете объявленной Екатериной II декларации о Вооруженном морском нейтралитете. 1780 год. Из фондов РГАВМФ

28 февраля 1880 года российское Морское Министерство и научная общественность Петербурга и Москвы отметили заметное событие — 100-летие со дня провозглашения императрицей Екатериной II особой декларации, вошедшей в историю под названием «Вооруженный морской нейтралитет». Накануне торжественного юбилея в газете «Московские Ведомости» (1879 г., № 28) была помещена статья за подписью Н.К., кото-

© Г.А. Гребенщикова, 2006

в войну за независимость и отделение от метрополии.

Британский посланник в Петербурге Роберт Гуннинг длительное время в своих депешах уверял Лондон в том, что «российская императрица настолько дружна» с английским королем, что в любую минуту готова предоставить ему русских солдат-наемников для усмирения колонистов.⁴ 1 сентября 1775 года английский король Георг III обращается к Екатерине II с личным письмом. Он просит ее оказать Англии военную помощь и предоставить экспедиционный корпус в количестве 20 тысяч человек для подавления волнений в колониях. Король предлагал осуществить переброску войск через территорию Канады, после чего они должны были поступить под командование британских офицеров.

Георг III настолько не сомневался в поддержке Екатериной его просьбы, что Р. Гуннинг через статс-секретаря по иностранным делам графа Г. Дж. Суффолка из Лондона даже был прислан проект «трактата между русской Императрицей и королем Великобританским». Все военные, транспортные и продовольственные расходы, а также выплата жалования солдатам английская сторона брала на себя. В статье 8 проекта, например, особо оговаривалось, что «в случае, если бы Императрица Всероссийская подверглась нападению или какому-либо беспокойству в своей империи, Его Британское Величество обязуется в скором времени выслать ей обратно упомянутый корпус войск, и не только уплатить при этом двухмесячное жалование, но и предоставить бесплатно транспортные суда для их возвращения».⁵

На просьбу английского короля Екатерина II отвечала: «Такая помощь выходит за рамки моих возможностей служить Вам. Я лишь начинаю пользоваться благами мира и Вашему Величеству известно, что моя империя нуждается в отдыхе. Вам известно также, в каком состоянии армия, хотя и одержавшая победу, выходит из длительной и упорной войны. Срок до весны слишком короток даже для того, чтобы моя армия сумела оправиться и получить необходимое пополнение. К этому добавляются соображения, связанные с затихшими делами со стороны Швеции и неокончательно завершёнными делами со стороны Польши. Ни одна из держав, утвердившихся в Новом

Свете, не одобрила бы такую переброску столь значительных иностранных сил <...> Это, весьма вероятно, привело бы к нарушению спокойствия в Европе, и к открытию театра военных действий вместо спокойствия и мира».⁶

Таким образом, императрица сочла переброску войск неприемлемой для нее. Русская армия, под командованием графа П. А. Румянцева одержавшая блестящие победы над турками, действительно нуждалась в отдыхе, а империя в целом — в длительной мирной передышке, поэтому мотивация Екатерины представляется вполне обоснованной. Как указывалось выше, ранее она была согласна предоставить Англии 12 тысяч русских солдат, но это было, во-первых, до начала изнурительной войны с Турцией, а во-вторых эти войска предназначались для защиты собственных берегов Англии. За четыре года боевых действий на сухопутных и морских театрах произошло ослабление русских сил, сокращение армии и значительные финансовые издержки. Это признавал и английский посол, когда в депеше своему правительству докладывал: «Я должен сознаться, что судя по тому, что мне известно о состоянии их армии, эта цифра превосходит число войск, которые они могли бы предоставить».

Упомянув о державах, «утвердившихся в Новом Свете» и безусловно не одобрявших бы ввода русских войск, Екатерина II имела в виду не только английские поселения. На обширных землях Северной Америки обосновались переселенцы из Франции, Испании, Португалии, Дании, Голландии, сохранившие свои гражданства. Поэтому она резонно опасалась, что в случае выполнения просьбы английского короля произошло бы неизбежное осложнение отношений России с этими европейскими государствами. Это могло повлечь за собой цепочку международных вооруженных конфликтов, так как, скорее всего, ни один из монархов не оставил бы своих подданных без защиты. Впоследствии для борьбы с восставшими колонистами Георг III нанял солдат-наемников в германских княжествах, в том числе и в своих наследственных Ганноверских владениях, но категорический отказ императрицы помогать ему стал первой трещинкой, появившейся в отношениях между Россией и Англией.

Великобритании и нанесение максимального ущерба ее колониальным интересам.

За время войн с колониями и с Францией Великобритания понесла серьезные убытки вследствие упадка национальной торговли. Это побудило Сент-Джеймский кабинет вновь предписать своему посланнику обратиться к императрице с просьбой об оказании Англии вооруженного содействия и тем самым спасти ее от окончательного разорения. В сентябре 1779 года Екатерина II согласилась выслушать Джеймса Гарриса на неофициальной аудиенции. Но тем под предлогом, что она не имеет права вмешиваться в англо-французский конфликт, она отказалась предоставить помощь Англии. Из депеш и переписки Гарриса за 1778–1779 годы видны те огромные усилия, которые он предпринимал для заключения союза с Россией. Однако ему, впрочем, как и его предшественникам на дипломатическом посту в Петербурге Д. Букингаму, Д. Макартнею, и особенно лорду Чарльзу Каскарту, этого сделать не удалось.

28 февраля (11 марта) 1780 года вместо «северного концерта» Екатерина II обратилась к воюющим и нейтральным государствам с манифестом. Всем европейским государствам предлагалось присоединиться к подписанию особого акта — декларации, получившей название *Вооруженного морского нейтралитета*. Идея политической концепции «нейтралитета» принадлежала лично ей. Основной смысл провозглашенного принципа сводился к защите морской торговли стран, не участвовавших во внешнеполитических конфликтах. Англия в то время вела войну на двух театрах — с колониями, с одной стороны, и с Францией и Испанией — с другой. Две последние державы поддерживали американских колонистов, нейтральными оставались Россия, Дания, Швеция, Голландия, Португалия, Пруссия и Австрия. В период ведения боевых действий в Средиземном море и в Атлантике появились вооруженные американские, английские и испанские каперские корабли, совершавшие нападения на торговые суда. Возмущенная «дерзким разбоем», захватом купеческих кораблей и «оскорблением российского купеческого флага», Екатерина II предложила подписать декларацию о защите прав торговли стран, не участвовавших в конфликтах. Документ содержал три основных требования:

1. Свободный заход кораблей нейтральных стран в любой порт, включая порты воюющих держав. Исключение составляют места, состоящие в блокаде значительным количеством морских сил;

2. Безоговорочное соблюдение основного правила на период ведения боевых действий, а именно: «Флаг прикрывает груз». Товары, принадлежащие воюющим державам, должны быть неприкосновенны, за исключением военной контрабанды и оружия.

3. Защита торговли «без разбора наций», справедливое судопроизводство.¹⁵

6 мая 1780 года циркулярные рескрипты были отправлены полномочным министрам (посланникам) И.М. Симолину в Лондон, И.С. Барятинскому в Париж и С.С. Зиновьеву в Мадрид. Императрица предписывала посланникам проводить дальнейшие переговоры с «Великобританским и обоими Бурбонскими дворами» (французским и испанским) на предмет подписания конвенции. Она проинформировала посланников о подготовке и вооружении в Кронштадте сильной эскадры в составе пятнадцати кораблей и четырех фрегатов, которой предстояло выйти на боевое дежурство. В рескриптах указывалось: «Решились Мы часть флота Нашего, разделя на три эскадры, отправить в крейсирование по разным морям. Первая из них под командою контр-адмирала Борисова пойдет в Средиземное море и станет там плавать. Вторая под предводительством капитана Палибина имеет свое назначение к высотам Лиссабонским, а третья с контр-адмиралом Крузом выйдет к Зунду в Северное море».¹⁶

В задачи эскадр входила вооруженная защита торговых судов от произвола каперских отрядов. Командиры судов получили главную инструкцию: «Чтоб флаг Наш везде надлежащим образом уважаем был, и плавание наших торговых судов не было подвержено от воюющих ныне держав».¹⁷ Эскадрам был дан приказ «держаться неразлучно», в случае же нападения на них — «поступать по регламенту, охраняя честь флага Российского». По распоряжению императрицы командиры эскадр были снабжены аккредитивами в Ливорно «к тамошнему банкиру Жану Калламазо на достоинство 105 911 рублей 56 копеек, в Амстердам к баронам де Смет для заплаты в Лиссабоне достоинства 89 431 рубля 54 копейки». Кроме аккредитивов на необходимые расходы, им

О морских мерах длины и скорости

Р.В. Кондратенко

Нередко в работах авторов, не занимающихся военно-морской историей целенаправленно, но в силу тех или иных причин затрагивающих отдельные ее эпизоды, встречается выражение «узел в час». Оно вызывает критику со стороны некоторых читателей, знакомых только с теми значениями слова «узел», которые приняты в современном русском языке. Однако по отношению к тексту, посвященному событиям XIX в., такой подход нельзя признать правильным. Чаще всего упомянутое выражение заимствуется исследователями из источников, где им нередко пользуются моряки, и отражает языковую практику того времени. Чтобы разобраться в происхождении забытого ныне речевого оборота обратимся к употреблявшимся отечественными мореплавателями в позапрошлом веке мерам длины и скорости.

Собственно морских мер длины немного. В XIX веке к числу таковых относились сажень, кабельтов, миля и лига, тесно связанные с единицами измерения расстояний на суше. И те, и другие поначалу основывались на традиционных мерах, постепенно сменявшихся научно обоснованными. К сожалению, немало проблем для историка создает неоднозначность терминологии, также претерпевавшей изменения. Считается, что английский король Эдуард II, реформируя в 1324 г. прежнюю систему единиц измерения, установил величину дюйма (inch) в 2,54 см, соответственно длине трех ячменных зерен, а фута (foot) в 30,48 см, по размеру собственной ступни. Очевидно, обе единицы согласовывались друг с другом, так как фут не мог случайно оказаться равным двенадцати дюймам. Три фута составляли ярд (yard) — 0,9144 м. Большие расстояния англичане измеряли в статутных милях (statute mile), длина которых составляла 5280 футов или 1760 ярдов — 1609,344 м. Они впоследствии применялись для измерения скорости речных судов.

Расстояния на море измерялись близкими по величине мерами. «Книги полного собрания о навигации» С.И. Мордвинова, из-

данные в 1748 г. содержат сведения о таких мерах, как итальянская миля, длиной в 8086 английских футов или 1855 м, французская миля из 3 итальянских, а также голландская или немецкая — из 4 итальянских.¹ Как гласит «Бугерово новое сочинение о навигации», в переводе профессора Н.Г. Курганова, англичане и французы в конце XVIII века употребляли морские мили, носившие также название «лига», равные $\frac{1}{20}$ градуса «окружности Земли» исчислявшейся в 57 000 «туазов» (туазов — toises), иначе говоря, миля состояла из 2850 туазов (5529 м). Голландцы насчитывали в градусе 15 миль по 3800 туазов (7372 м) каждая. Но, как утверждал Бугер, «ко измерению расстояния суть способнее других» итальянская миля, состоявшая из 1000 двойных шагов, каждый по 5 французских футов.² Таких миль в градусе насчитывалось около 60, т. е. одна миля приблизительно равнялась минуте. Собственно, измерять расстояния милями в одну минуту земного меридиана предлагал еще в 1569 году голландский картограф Г. Меркатор, однако как сама мера, так и ее название не сразу завоевали всеобщее признание.

Упомянутая Бугером итальянская миля из 1000 шагов была равна 5000 французских королевских футов, или $833\frac{1}{3}$ туаза. Однако практиковалось округление этой мили до 950 туазов, чтобы приравнять к минуте земной окружности или трети французской морской лиги. Определить ее величину позволяют указания Бугера на размер французского фута.³ По его словам, 47,5 французских футов равнялись 50,6 английских, т. е. один французский — 0,3247 м, что близко к более поздним табличным значениям французского фута — 0,3248 м. Тогда один туаз по Бугеру равен шести французским футам — 1,94 м, а итальянская миля из 950 туазов — 5700 французских футов или 1850,79 м.

Когда на основании геодезических измерений появилась возможность точнее определить размеры Земли, была предпринята попытка установить величину одной меридиональной минуты. Французы, обмерив четверть Парижского меридиана, первыми

лесами, а позднее винтом, искажала показания. Тогда стали использовать 15-секундную склянку, умножая число узлов на 0,9. Пользовались и неравномерно развязанными линиями, откладывая от марки до первого узла 43,5 фута, до второго 45, до третьего 46, до четвертого 46,75 и т. д. Иногда поступали наоборот: первые два узла делали по 50, затем три по 49 и далее остальные по 48 футов. Но чаще просто принимали расстояние между узлами в 51 фут. Кстати, французы пошли другим путем, оставив прежний размер узла, они стали откладывать на пароходах от сектора до марки двойную длину корпуса судна.

Примеру французов последовали и российские моряки. Уже в «Руководстве» князя Голицына 1854 года говорится об откладывании двойной длины корпуса до марки. Адмиралтейств-совет журналом от 5 августа 1864 года постановил лаглинь развязывать на узлы по 48 футов, отмеривая до марки две длины корабля. Однако эта норма, доведенная до сведения командиров циркуляром Кораблестроительного департамента от 19 августа 1864 года, настолько часто нарушалась, что управляющему Морским министер-

ством пришлось подтвердить ее приказом от 29 октября 1870 года.¹⁵

Конечно, к тому времени на крупных боевых кораблях ручными лагами уже не пользовались, но в составе флота оставались десятки деревянных канонерок, транспортов и других судов, на которых скорость измеряли по старинке. Курс навигации, читавшийся воспитанникам высших учебных заведений российского военного и коммерческого флота вплоть до начала Первой мировой войны, предусматривал знакомство не только с новейшими, но и с традиционными способами определения места и элементов движения корабля. Учитывая британские корни отечественных мер, моряки сохраняли знания и об их названиях. Таким образом, определяя скорость судна, они вполне могли воспользоваться либо определением «узла», либо «узла (в значении миля) в час», но последний, несомненно, употребляли гораздо реже. В наши дни его, как устаревший, целесообразнее сохранять лишь при цитировании источников, сопровождая необходимыми разъяснениями. Такая практика поможет устранить недоразумения, возникающие в связи с изменениями терминологии.

Примечания

¹ Мордвинов С. Книги полного собрания о навигации.— СПб., 1748.— С. 26.

² Бугерово новое сочинение о навигации, содержащее теорию и практику штурманского искусства.— СПб., 1785.— С. 73.

³ Там же.— С. 97.

⁴ Шейковский А. Навигация.— СПб., 1914.— С. 18—19.

⁵ Русское судоходство.— 1890.— № 126.— С. 98—99; № 127.— С. 107—108.

⁶ Морской альманах на 1866 второй год.— СПб., 1866.— С. 42; ... на 1874 десятый год.— СПб., 1874.— С. 110; ... на 1876 одиннадцатый год.— СПб., 1876.— С. 116; Вопросы из астрономии и навигации.— СПб., 1872.— С. 274; Лукин В. Навигация.— Таганрог, 1893; Водное дело.— 1907.— № 1.— С. 43.

⁷ Мордвинов С. Указ. соч.— С. 25—26; Бугерово новое сочинение ...— С. 73; Морской альманах на 1866 второй год.— СПб., 1866.— С. 42.

⁸ Дремлюг В.В. От локтя до метра: морские единицы измерений.— СПб., 2003.— С. 31; Русское судоходство.— 1890.— № 127.— С. 108.

⁹ Дремлюг В.В. Указ. соч.— С. 60; Бугерово новое сочинение...— С. 94.

¹⁰ Бугерово новое сочинение...— С. 94—96.

¹¹ Мордвинов С. Указ. соч.— С. 25—26.

¹² Морской альманах на 1876.— СПб., 1876.— С. 123—124.

¹³ Руководство к кораблевождению. Часть 1. Навигация / Сост. Н. Зыбин.— 2-е изд.— СПб., 1876.— С. 41—45.

¹⁴ Русское судоходство.— 1890.— № 126.— С. 99.

¹⁵ Руководство к практической навигации и мореходной астрономии / Сост. Кн. Е. Голицын.— СПб., 1854.— С. 12; Коргуев Н. О лагах и лотах // Морской сборник.— 1859.— № 4. Часть неофициальная.— С. 342—345; Морской сборник.— 1858.— № 8. Официальные статьи. С. 74—75; Морской сборник.— 1870.— № 12. Официальный отдел.— С. 10; Вопросы из астрономии и навигации.— СПб., 1872.— С. 274—275.

средств на барже имелось только одно ведро (!). Около 7 ч 30 мин сообщили, что на барже много воды и что она перегибается, грозя разломиться на три части. Дали сигнал «SOS» в Новую Ладогу, Ленинград и Лодейное Поле. Ответил только Ленинград (но на этот сигнал никто не пришел. — *Авт.*). Авария произошла около маяка Сухо, в шести-семи милях от него. Канлодка «Селемджа» проходила в это время недалеко от него, но на сигналы с буксира никак не реагировала и вскоре скрылась. Баржу старались буксировать, но она становилась лагом к волне. Шторм в это время достиг 9 баллов. Одна из больших волн захлестнула баржу, снесла домик и разломил судно на три части. Сотни людей оказались в воде. На буксире обрубили конец и двинулись в самую гущу плавающих людей, стремясь спасти как можно больше. Подобрали около 200 человек (в действительности не более 160. — *Авт.*). Корма буксира осела, задним ходом вышли из этой «гущи» и пошли к Новой Ладоге. Так закончил рассказ А.Т. Заостровцев, санкционировавший отход «Орла» от гибнущей баржи.

Вице-адмирал В.С. Чероков, командовавший ЛВФ с октября 1941 по сентябрь 1944 года, в беседе с автором этих строк высказал убеждение, что буксир не должен был отходить от баржи до прихода помощи. По пути на базу «Орел» встретил одинокую самоходную баржу с красноармейцами, но, будучи перегружен, оказать помощь смог только тем, что передал сигнал о бедствии в штаб флотилии. Это была баржа № 1240, оторвавшаяся от канлодки «Селемджа».

В оперативной сводке за 16 сентября, посланной в Москву заместителю наркома ВМФ адмиралу Л.М. Галлеру, сообщается: «Отправлены 1000 курсантов ВМУЗов под охраной. Авраамов». Однако это неверно, охраны не было, так как «Шексна» уклонилась от конвоирования».

Действия личного состава на барже подробно и точно описаны участниками этих событий Н.М. Лазаревым, С.В. Дворкиным и В.Д. Солонцовым. Опросив сокурсников, Н.М. Лазарев установил, что караван вышел из Осиновца около 23 ч.*

Поделюсь некоторыми своими собственными переживаниями. Первые опасения появились ночью, когда корпус баржи стал непрерывно занудно скрипеть. Раздражающий скрип без каких-либо видимых последствий продолжался около трех часов, затем началась фильтрация воды. В темном трюме бороться с многочисленными протечками было нечем.

На палубе меня охватила жажда деятельности. В просвете облаков я увидел верхушку маяка. Мелькнула мысль плыть к нему, но тут же от нее отказался. Вместе со всеми начал передавать ведро, которым черпали прибывающую в трюм воду. Даже команда: «Черпать воду бескозырками» не показалась безумной — надо было что-то делать, даже если это дело не приносило никакой пользы. Паники не было, люди надеялись на помощь. Кульминация наступила, когда волной сорвало шкиперский домик, в котором находились женщины и дети. Раздался нечеловеческий вопль! За домиком в воду полетели куски палубной обшивки вместе с людьми. Центральная часть баржи просела, и волны одна за другой смывали оставшихся людей в холодную воду.

У Я.М. Белицкого стрелки часов остановились на 8 ч 30 мин, у других — в течение последующих полутора часов. Видимо, в это время и произошло разрушение корпуса судна, после чего люди оставались только в носовой и кормовой оконечностях баржи.

Я плавал на обломках палубного настила и старался внимательно следить за буксиром, который то приближался, то удалялся, бросая спасательные концы тонущим. Наконец один из них упал рядом, и меня втащили на судно.

В кубрике «Орла» меня охватила полная апатия из-за бессмысленной гибели друзей, женщин, детей. Если бы буксир стал тонуть, то после только что пережитого я вряд ли бы выбрался на палубу. Ничего подобного позже на фронте я не испытал. На берегу психологическое состояние улучшилось, и я относительно спокойно ожидал последним выдачу обмундирования. Мне досталась только лошадиная попона, в которой добрался до Череповца.

*Дворкин С.В. Слава «Орла» // Водный транспорт. — 1989. — 7 сентября; Лазарев Н.М. Ладога! Не знал я тебя штормовой (рукопись, 1991); Солонцов В.Д. Аннотация к триптиху «Ладога 17 сентября 1941 года» (рукопись, 1991).

низован чрезвычайно скверно. Достаточно указать на отсутствие конвоя».

Все направленные штабом корабли не спасли ни одного человека, за исключением канлодки «Нора», которая приняла людей не с баржи, а с ТЦ-122.

Достоверных данных о координатах места гибели баржи № 752 нет до сих пор. Да и трудно их установить, так как полузатопленная баржа все время дрейфовала к берегу. Наибольшие разрушения она получила между банкой Северная Головешка (координаты центра банки: широта 60° 21' сев., долгота 31° 42' вост.) и островом Сухо (60° 24' сев., 32° 05' вост.). Наиболее вероятным местом массовой гибели пассажиров баржи № 752 автор считает координаты: широта 60° 23' сев., долгота 31° 54' вост. Они близки к данным З.Г. Русакова — авария произошла в 3–4 милях юго-западнее острова Сухо.

Об обстановке на Ладоге наркома Речного флота СССР З.А. Шашкова регулярно информировал его заместитель А.А. Лукьянов. Сам же З.А. Шашков письменно докладывал ситуацию заместителям председателя Совнаркома А.И. Микояну* и А.Н. Косыгину.** Первый доклад З.А. Шашкова состоялся в полдень 17 сентября: «10 ч 45 мин п/х «Орел» сообщил по радио, что у маяка «Сухо» затонула порожня (в СЗРП считали, что баржа № 752 идет порожняком. — *Авт.*) баржа, которая следовала из Осиновца в Новую Ладогу. В 2 ч с п/х «Орел» получена вторая радиограмма, в которой сообщено, что баржа № 1240 с людьми также терпит бедствие. Баржа шла на буксире канлодки «Селемджа», причем последней у баржи нет. Команда п/х «Орел» оказывает помощь барже № 1240, оставленной в открытом озере без буксировщика».

На основании вечернего сообщения А.А. Лукьянова З.А. Шашков доложил: «Баржа № 752, имея на борту 1200 военных моряков, вследствие шторма и бомбардировки с самолета противника, переломилась. Пароходом «Орел» снято с баржи около 100 чел. (на самом деле — около 160. — *Авт.*), кроме того, канлодка «Шексна» (речники не могли себе представить, что «Шексна» бросила своих и не шла в составе конвоя. — *Авт.*) подо-

брала около 50 человек. Положение остальных не установлено, меры к спасению принимаются».

Разговор А.А. Лукьянова с З.А. Шашковым по ВЧ-связи в 13 ч 20 мин 19 сентября: «П/х «Орел» пришел в Новую Ладогу от баржи № 1240, которая была в Дубно, немного привез. Работы на барже № 1240 по спасению продолжаются. Баржа № 752 — ничего нового нет, все кончилось. В Н [овую] Ладогу с нее прибыло 185».

Последнее сообщение о барже № 752 имеется в докладе от 23 сентября адмирала Л.М. Галлера А.Н. Косыгину: «За время с 14 сентября к пунктам выгрузки прибыло 25 барж, разгружено 12... Отправлены в Новую Ладогу баржи № 752, 601, 5247, 367, 4049, 64 и 368; № 366, потерпевшая аварию, снята с камней и отправлена в Новую Ладогу для ремонта». Согласно этому докладу баржа № 752 еще в строю, хотя прошло шесть дней после ее гибели. Из-за слабого знания обстановки почти все доклады военных пестрят неточностями и ошибками.

Таковы тяжкие людские потери на «Дороге жизни» в первые десять дней ее работы. О судьбе баржи № 752 многие авторы старались не упоминать. Если они и касались даты 17 сентября 1941 года, то описывали только шторм, который действительно был сильный, но даже в такую погоду самолеты противника летали и беспрепятственно бомбили наши суда, в том числе и эту баржу. Нельзя списать трагедию только на шторм. Читатель сам смог убедиться в крайне низкой организации перевозок на «Дороге жизни» в первые дни ее существования.

Вызывает недоумение тот факт, что массовая гибель офицерского состава и курсантов ВМУзов не нашла никакого упоминания в мемуарах лиц, которые непосредственно были связаны с перевозками по Ладоге — адмиралов В.Ф. Трибуца и Ю.А. Пантелеева, контр-адмирала А.Т. Караваева — бывшего инспектора по водным перевозкам в Новой Ладоге, а ранее заместителя начальника кораблестроительного факультета ВВМИУ им. Ф.Э. Дзержинского.

Погибло более 1000 человек. Постепенно северными ветрами их тела, наконец, при-

* В 1941 году — одновременно председатель Комитета продовольственно-вещевого снабжения Красной Армии. — *Рег.*

** В 1941 — 1942 года — одновременно председатель Совета по эвакуации. — *Рег.*

писал Н.Д. Каллистов, — знает и до этого *несколько тусклых страниц...* Все исходило от Государя: всему давало тон его личное отношение... сомнение в значении флота и его необходимости для России, принижение морской идеи, подчеркнутое пренебрежение к флоту...».

Любопытно, что П.И. Белавенец, выпустивший на три года ранее Н.Д. Каллистова свой памфлет с обзором истории российского флота, в котором отметил «приниженное положение флота» при Александре I, ни словом не обмолвился о факте продажи кораблей испанцам.

Моряки-историки, скептически оценивавшие деяния Александра I «по военно-морской части», забывали ту историческую реальность, в которой жила Россия — победительница Наполеона. А страна пребывала в нищете; казна была расстроена, курс рубля оставался очень низким. При этом империя не собиралась в ближайшие годы воевать с кем бы то ни было. Как известно, Александр I экономил не только на флоте, но даже на армии, переводя часть ее на военные поселения.

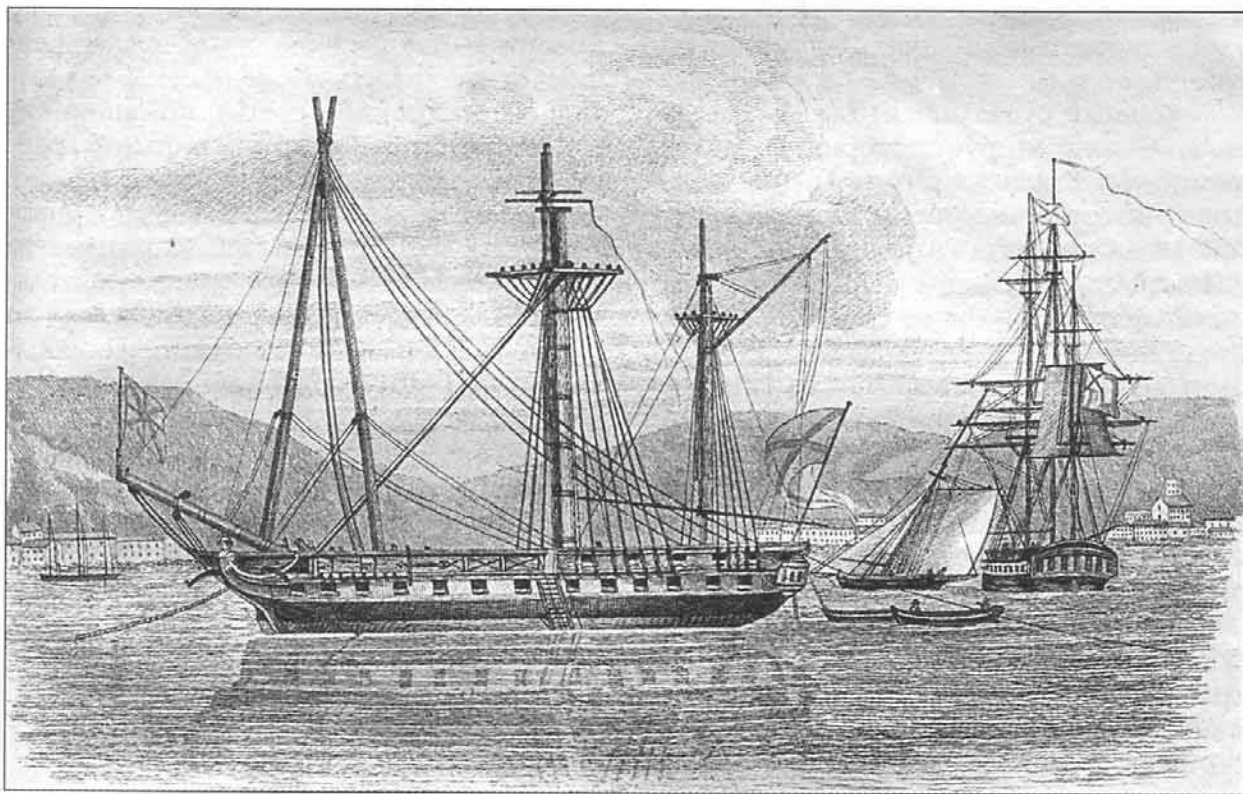
Постройка «впрок» крайне недолговечных кораблей исключительно для трениров-

ки личного состава и загруженности верфей — разве не тяжкое бремя для обнищавшего в длительных войнах государства? Вот император и воспользовался представившейся возможностью: избавился от лишних (в данный момент) судов и поддержал казну.

Испанские историки, с горечью отмечавшие покупку русских кораблей, оказавшуюся бесполезной, как ни парадоксально, менее, чем наши отечественные «политологи», категоричны в оценке их состояния.

«Прибыли ли корабли в хорошем состоянии или нет, мы так никогда достоверно и не узнаем...», писал А. Анка Аламийо в своей статье «Корабли, купленные Испанией в России», анализируя различные свидетельства приемки купленного флота. Далее испанский автор отметил, в чем же, собственно говоря, состояла абсурдность приобретения: русские суда «... были сделаны из сосны, а не из дуба, что и предопределяло их *очень короткий срок службы...*». Именно поэтому испанцы и не смогли их эффективно использовать.

Не приходится сомневаться, что испанцы своих претензиях были правы. Покупка судов производилась без каких-либо кон-



Фрегат во время установки рангоута

распространившая по всей стране слухи о приобретении Фердинандом VII негодных кораблей, в результате чего к ним и сложилось явно негативное отношение. Недаром же Д.П. Татищев констатировал, что шум, поднятый под предлогом плохого состояния купленных Испанией кораблей, не что иное, как «результат интриги, сопровождавшей приобретение русской эскадры».*

Теперь о стоимости наших кораблей. Л.Ю. Слезкин писал, что «Моллер, командир приведенной в Испанию русской эскадры, перед ее уходом из Ревеля предупредил министерство иностранных дел, что оно запрашивает цену, превышающую почти вдвое ту, которая требуется на постройку и вооружение того числа и типа кораблей, которые продает Россия. Моллер опасался, как бы в Испании не подумали, "будто из прибыли уступлена эскадра"».

Действительно, весной 1817 года во время проработки вопроса о продаже Испании судов руководству морского министерства было поручено рассмотреть вопрос об их стоимости. Согласно сохранившимся в военно-морском архиве документам, Адмиралтейств-коллегия оценила постройку, вооружение и оснащение 74-пушечного корабля в 887 866 руб., а 44-пушечного фрегата — в 201 220 руб. Моллер считал, что цена судов больше: стоимость сооружения линейного корабля (без артиллерии и снабжения) он определил в 1 млн, а фрегата — в 0,7 млн руб. Таким образом, суммарная стоимость судов (5 кораблей и 3 фрегата) составляла бы 5,0 — 7,0 млн руб. ассигнациями. Тем не менее Александр I «уступил» корабли своему пиренейскому собрату с гарантией оплаты 12 млн руб. ассигнациями. А русский посланник Татищев сумел выторговать у испанского короля сумму даже большую, чем предполагалось, — 13,6 млн руб.

Так российский император, оказывая помощь Испании, пополнял сильно оскудевшую в ходе длительных войн государственную казну. В инструкциях от 13 (25) июля 1818 года Д.П. Татищеву сообщили о производимой замене и об огорчении Александра I из-за случившегося конфуза, о его желании учитывать финансовые возможности Испании. Но одновременно предписывалось до-

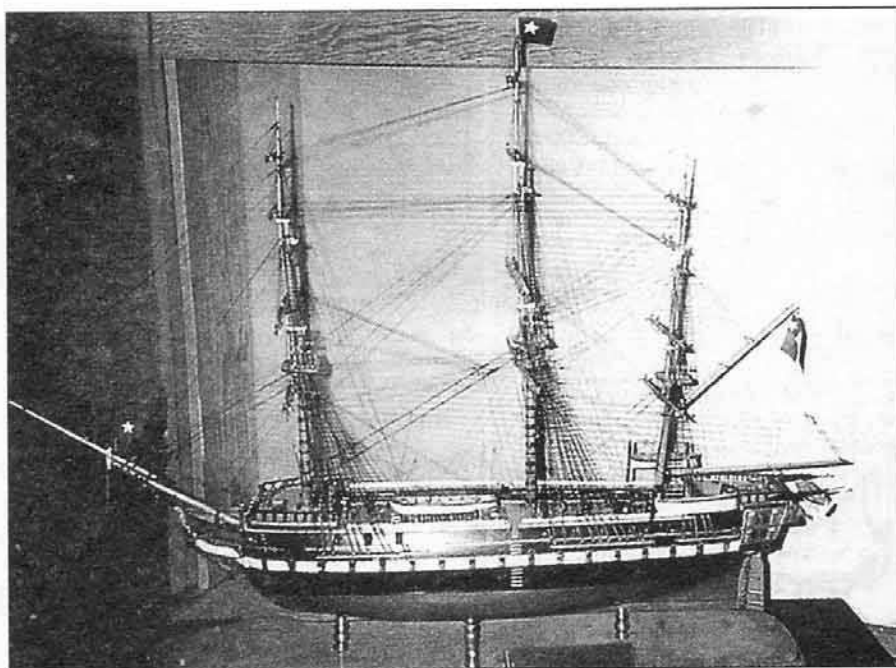
биться, чтобы окончательный расчет по старой договоренности был произведен Испанией не позже конца 1818 года (исключая сумму за два негодных заменяемых корабля), а за новые корабли — не позже следующего года, как говорилось в инструкциях, в сроки, которые будут установлены по обоюдной договоренности, но с тем, чтобы условие соблюдалось точно и министерство финансов могло рассчитывать на поступление остающихся сумм и использовать их своевременно в своих нуждах.

«Боясь дальнейшей затяжки с выплатой денег, — отмечает Слезкин в примечании к истории с продажей кораблей, — в том же году <1819 г.> настояло на заключении дополнительной конвенции. В ней предусматривалась обязательная выплата оставшихся 5 300 000 рублей с тем, чтобы к 30 декабря 1820 года расчеты были окончательно закончены... Утверждая текст дополнительной конвенции, Александр I расценил ее как принесшую казне "реальные выгоды" ...».

О том, в какую же сумму в действительности обходилась постройка каждого отечественного корабля или фрегата, можно только гадать.

Материал для постройки доставлялся с государственных лесов и государственных же крестьянами, соответственно, стоимость и леса, и рабочих рук могла быть самая произвольная... Постройка осуществлялась на государственных верфях и, опять-таки, руками государевых людей, так как рабочие на них фактически являлись теми же крестьянами, переодетыми в военную форму. Аналогичным образом производилась достройка корабля и его вооружение, т. е. установка мачт, рангоута, а также погрузка артиллерии и боезапаса (вооружение осуществлялось командой корабля перед началом кампании.) В результате финансовые средства расходовались главным образом на жалование офицеров, судостроителей и чиновников, а также на содержание соответствующих рабочих подразделений (экипажей). Некоторые суммы шли на производство артиллерийских орудий, боезапаса, а также на покупку металла (железа и меди) для креплений и дельных вещей.

* См. Гангут. — Вып. 33. — С. 91.



Модель фрегата «Maria Isabel» (бывший «Патрикий») в экспозиции «Музея военного и гражданского флота» в Чили, выполненная Э.М. Монтойа

дис, конвоируя 10 транспортов, перевозившего испанских солдат на Тихоокеанское побережье Америки... А 28 октября того же года был захвачен чилийскими повстанцами в порту Талкахауано. Первым упомянул в 1947 году об удивительной судьбе «Патрикия» русский морской офицер-эмигрант Я.К. Туманов. Он обосновался в Парагвае, и, между прочим, пописывал на досуге рассказы о российском флоте. «Фрегат, пройдя оба Атлантических океана и Магеллановым проливом, подымаясь на север, вдоль чилийских берегов, вошел в одну из бухт, — рассказывал Туманов. — Там, стоя на якоре, он был атакован импровизированным из купеческих кораблей Чилийским флотом и взят на абордаж. Перейдя во владение чилийцев, завоевавших после того свою независимость, бывший русский фрегат... стал родоначальником чилийского военного флота... я прочел и отзыв об этом корабле, который, по словам автора книги, **был прекрасным во всех отношениях кораблем**»*.

Несколько лет назад журналист В. Галенко дополнил эту историю результатами собственных изысканий и сведениями из Академии истории военного флота и мореплавания Чили.

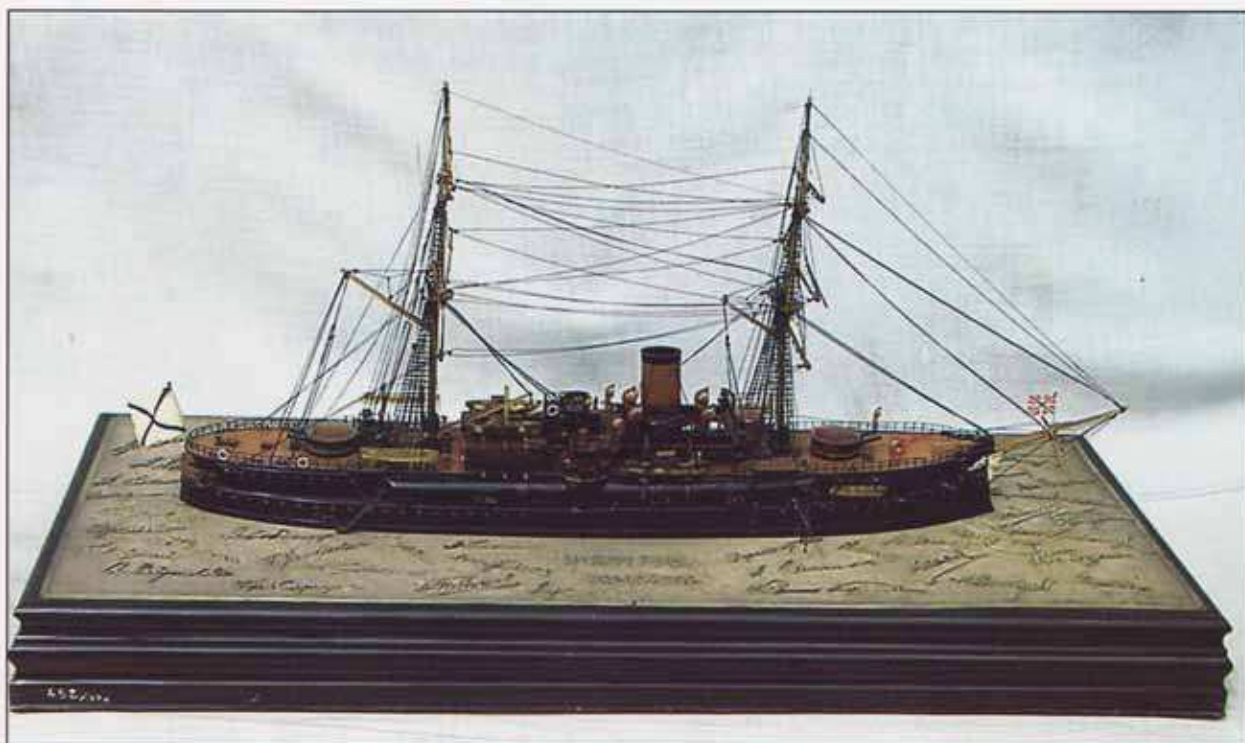
Оказалось, что чилийцы заблаговременно получили сведения об испанском конвое и для его перехвата сформировали «Первую

национальную эскадру», состоявшую из четырех довольно старых кораблей — фрегата, корвета и двух бригантин. Командовал ею капитан М.Б. Энкалада. 28 октября с чилийских кораблей заметили стоящие на якоре на рейде Талькауана фрегат «Regina Maria Isabel» и транспорты, с которых шла высадка десанта.

«Приближение чилийских кораблей вызвало панику на фрегате... Испанцы, обрубив якорный канат, стали спешно покидать корабль, который вынесло на мель. Чилийцам удалось взять корабль, пленив не успевших покинуть его испанцев. С наступлением темноты, когда бой на берегу между роялистами и республиканцами стал менее ожесточенным, испанцы на трех лодках попытались отбить фрегат, но потерпели неудачу. К утру поднявшийся ветер помог снять корабль с мели, вывести его из-под огня береговых батарей и под сверкающим флагом Чили направиться в Вальпараисо».

Детище архангельского судостроителя А.И. Курочкина превратилось во флагманский корабль чилийского флота и стало называться «O'Higgins», в честь главнокомандующего чилийских повстанцев Б. О'Хиггинса. В конце того же 1818 г. в Чили приехал известный английский моряк Т. Кокрейн, граф Дандональд, со скандалом уволенный из британского флота и приглашенный чи-

* Выделено Я.К. Тумановым.



Модель крейсера I ранга «Адмирал Нахимов». На подмодельной доске, выполненной из серебра, автографы служивших на нем офицеров



Модель винтового корвета «Витязь»

