ВОЕННЫЙ ПАРАД ИСТОРИИ

А. Б. Широкорад

РОССИЯ выходит в мировой океан

Annotation

В книге описывается период русской истории между Крымской и Русско-японской войнами. На фоне политических и династических взаимоотношений России и Англии дается довольно подробное описание флотов этих стран. В это время на смену парусным деревянным кораблям с гладкоствольной артиллерией пришли вначале композитные, железные и, наконец, стальные парусно-паровые корабли с нарезными пушками. Особое внимание автор уделяет использованию кораблей-рейдеров в борьбе с торговым судоходством.

- Александр Борисович Широкорад
  - Раздел I
    - Глава 1
    - Глава 2
    - Глава 3
    - Глава 4
    - Глава 5
    - Глава 6
    - Глава 7
    - Глава 8
    - Глава 9
    - Глава 10
    - Глава 11
    - Глава 12
    - Глава 13
  - Раздел II
    - Глава 1
    - Глава 2
    - Глава 3
    - Глава 4
  - Раздел III
    - Глава 1
    - Глава 2
  - Приложения
  - Список использованной литературы
  - Иллюстрации

- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15
  - 16
  - 17
  - 18
  - 19
  - 20
  - 21
  - 22
  - 23
  - 24
  - 25
  - 26
  - 27
  - 28
  - 29
  - 30
  - 31
  - 32
  - 33
  - 34
  - 35
  - 36
  - 37
  - 38

- 39
- 40
- 41
- 42
- 43
- 44
- 45
- 46
- 47
- 48
- 49
- 50
- 51
- 52
- 53
- 54
- 55
- 56
- 57
- 58
- 59
- 60
- 61
- 62
- 63
- 64
- 65
- 66
- 67
- 68
- 69
- 70
- 71
- 72
- 73
- 74
- 75
- 76
- 77

- 78
- 79
- 80
- 81
- 82
- 83
- 84
- 85
- 86
- 87
- 88
- 89
- 90
- 91
- 92
- 93
- 94
- 95
- 96
- 97
- 98
- 99
- 100
- 101
- 102
- 103
- 104
- 105
- 106
- 107
- 108
- 109
- 110
- 111
- 112
- 113
- 114
- 115
- 116

- 117
- 118
- 119
- 120
- 121
- 122
- 123
- 124
- 125
- 126
- 127
- 128
- 129
- 130
- 131
- 132
- 133
- 134
- 135
- 136
- 137
- 138
- 139
- 140
- 141
- 142
- 143
- 144
- 145
- 146
- 147
- 148
- 149
- 150
- 151
- 152
- 153
- 154
- 155

- 156
- 157
- 158
- 159
- 160
- 161
- 162
- 163
- 164
- 165
- 166
- 167
- 168
- 169
- 170

Александр Борисович Широкорад
Россия выходит в мировой океан
Страшный сон королевы Виктории

У России есть только два верных союзника — наша армия и флот.

Император Александр III

Раздел I
Великое противостояние

Глава 1
Жениться по любви не может ни один король…

24 мая 1819 г.[1] в г. Дувре в семье герцога Кентского родился первый ребенок — девочка. «Она полненькая, как куропаточка, — с восхищением сообщал герцог Кентский своей теще герцогине Кобургской, — и сочетает в себе силу и красоту».

Эдуард, герцог Кентский, был четвертым сыном британского короля Георга III (1760–1820), и казалось, что новорожденной будет уготовлен брак с каким-нибудь принцем или курфюрстом, в лучшем случае, и тихая семейная жизнь. Но после смерти в 1817 г. дочери принца Уэльского Шарлотты у шестерых сыновей короля Генриха III либо вовсе не было детей, либо они были холосты. А из его дочерей четверо остались старыми девами, а две замужние были бездетными. Речь, понятно, идет о законных детях.

Как писал Кристофер Хабберт, британский биограф королевы Виктории: «И хотя позже было установлено, что король Георг III имел по меньшей мере пятьдесят шесть внуков, в то время ни один из них не обладал законными правами на престол и не считался законным наследником».[2]

Именно поэтому герцог Кентский и его жена Виктория так торопились из Германии в Англию. Яхта герцога в шторм пересекла Ла-Манш, и 24 апреля 1819 г. супруги прибыли в город Дувр. Виктория себя плохо чувствовала, и высочайшая чета провела месяц в Дувре в Кенсингтонском дворце. Главное, ребенок должен был появиться на британской территории, чтобы иметь права на престол.

А почему британский принц с женой жил в Германии? Ну, во-первых, его жена Виктория была немкой и сестрой принца Леопольда Саксен-Кобургского. Любопытно, что до своей свадьбы с герцогом Кентским, состоявшейся 29 мая 1818 г., она не умела говорить по-английски. Ну а во-вторых, герцог Кентский, равно как и его отец король Георг III, был чистокровным немцем.

В Англии с начала XVIII века и до нашего времени царствует Ганноверская династия.[3] Как писал У.М. Теккерей: «Династией ганноверских монархов на нашем престоле мы, британцы, обязаны удачному браку, заключенному первым ганноверским курфюрстом Эрнстом

Августом. Спустя девять лет после того, как Карл Стюарт лишился головы, его племянница София, из многочисленного рода другого свергнутого монарха — злосчастного курфюрста Пфальцского, стала супругой Эрнста Августа и принесла ему по бедности в приданое наследственное право на все три британские короны».[4]

Племянница короля Карла I София, о которой пишет Теккерей, родилась в 1630 г. Ее родителями были сестра Карла I Елизавета и курфюрст Пфальцский Фридрих V. Увы, ни София, ни ее муж Эрнст не стали британскими монархами. На престоле до самой своей смерти в 1714 г. была королева Анна, внучка Карла I и дочь короля Иакова II (1633–1701).

Эрнст Август умер в 1698 г., София не дожила двух месяцев до кончины королевы Анны. Трон занял их 54-летний сын Георг Людвиг (1660–1727), ставший Георгом I. Он женился на немке Софии Доротее Брауншвейг-Люнебургской.

Их сын Георг стал английским королем Георгом II (годы правления 1727–1760), а дочь Елизавета вышла замуж за короля Фридриха Вильгельма I и стала матерью Фридриха II Великого.

Британский король Георг II по традиции женился на немке Каролине Бранденбург-Ансбахской. Замечу, что Георг II не знал… английского языка, и вообще предпочитал жить не в Лондоне, а в милом сердцу Ганновере.

Георг II стал прапрадедом британской королевы Виктории. Чтобы не утомлять читателя, скажу, что сын Георга II — принц Уэльский Фредерик Льюис, внук — король Георг III и правнук герцог Кентский Эдвард были также женаты на немках.

Но вернемся к нашей новорожденной. 24 июня 1819 г. в 3 часа дня состоялось ее крещение. Крестными родителями девочки стали принц Леопольд, русский император Александр I, находившийся тогда с визитом в Англии, принцесса Огаста и Мери герцогиня Глостерская. Однако на самой церемонии никого из высочайших особ, кроме Леопольда, не было. Зато новорожденная получила свое первое имя в честь русского царя, а второе — в честь матери, и стала Александрой-Викторией. Но, поскольку она вошла в историю под вторым именем, я буду впредь называть ее просто Викторией.

Я не буду утомлять читателя длинным рассказом о жизни и смерти британских королей, скажу лишь, что в 1837 г. Александра-Виктория стала королевой Англии. Новую королеву отличал уравнительно небольшой рост — 5 футов (152 см). Уже во время коронации современники отмечали ее склонность к полноте и большой бюст.

Еще до коронации родственники подыскали Виктории жениха. Разумеется, он тоже был немцем и даже ее отдаленным родственником. Это был принц Альберт, сын Эрнеста герцога Саксен-Гота-Кобургского. Принц родился 24 августа 1819 г. в Тюрингии. Как писал Кристофер Хибберт, по словам его матери, Альберт был «„слишком субтильным для мальчика“. Он действительно больше походил на девочку и отличался необыкновенной застенчивостью, скромностью, чувствительностью и слишком часто плакал по каждому поводу».[5]

В мае 1836 г. принц Альберт впервые посетил Англию. Там он «покорил всех приятной внешностью и обаянием. Но с другой стороны, его субтильная конституция не позволяла ему полноценно участвовать во всех увеселительных мероприятиях, балах, обрядах и ужинах, которые он вынужден был посещать. Кроме того, он не привык к ночной жизни и всегда стремился пораньше уйти спать. Однажды принц ушел спать в то время, которое для Виктории было просто детским. А когда на вечеринке, устроенной во дворце в честь семнадцатого дня рождения принцессы Виктории, Альберт дважды потанцевал в ней, она вдруг заметила, что тот „смертельно побледнел и чуть было не лишился чувств“. После этого он два дня отлеживался в своей комнате и восстанавливал силы. „Мне очень жаль, — писала Виктория своему дядюшке Леопольду, — что в лице принца Альберта мы получили при дворе самого настоящего инвалида“».[6]

Тем не менее Виктория готова была пойти навстречу требованиям родни и министров. Но 9 (21) апреля 1839 г. в Лондоне появился наследник российского престола, будущий император Александр II. Он был высок и статен. Даже в 60-х-70-х годах XIX века Александр II считался одним из красивейших монархов мира, а тогда ему было всего 20 лет. Добавим к этому прекрасные манеры и знание иностранных языков. Замечу, что воспитателем цесаревича был поэт В.А. Жуковский, он, кстати, и сопровождал Александра в поездке по Европе.

Как писал В. Балязин: «За год до появления Александра в Лондоне одна из придворных дам показала Виктории письмо, написанное ей женой покойного русского посла в Англии светлейшей княгиней Ливен. В нем княгиня писала: „Молодой цесаревич Александр — самый очаровательный из всех европейских принцев… Трудно себе представить более красивого молодого человека. У него привлекательное, прекрасное лицо и необыкновенно приятная манера говорить“.

Виктория конечно же запомнила это, и, когда Александр предстал перед нею на официальном приеме в Букингемском дворце, юная королева

убедилась в справедливости того, что она уже знала.

В свою очередь, и Александр помнил, что княгиня Ливен говорила о Виктории: очаровательная синеглазая красавица, с безукоризненными манерами и необычайно глубоким для ее возраста умом. Александр понравился Виктории, о чем она не преминула записать в своем дневнике…

…Виктория день ото дня все более увлекалась Александром и наконец поняла, что влюблена в него. Тогда Виктория пошла на неслыханное — особенно в среде чопорной английской аристократии — нарушение этикета: она пригласила Александра навестить ее наедине, а после того, как они вдосталь наговорились, поехала с ним на лошадях на прогулку в парк. Она записала потом в дневнике: „Я страшно была довольна, видя, как легко вскочил он на лошадь и как она понравилась ему“.

Вслед за тем Виктория дала бал в честь Александра, продолжавшийся допоздна. Однако это был не петербургский бал с сотнями приглашенных, а скорее дружеская молодежная вечеринка, где собрались несколько молодых придворных англичан, два голландских принца и свита Александра — граф Алексей Константинович Толстой, друг детства цесаревича, служивший в русском посольстве, еще два друга детства — барон Паткуль и граф Адлерберг, а также молодой князь Барятинский, флигель-адъютант полковник Юрьевич, князь Долгорукий и барон Ливен, сопровождавшие Александра.

Виктория танцевала с Александром и первый и последний танец, а на следующий день призналась премьер-министру лорду Мельбурну, что Александр ей страшно нравится. А в дневнике своем она записала: „Я покинула бальный зал в три с четвертью очень счастливой, с сердцем, полным радости“.

В том же на следующий день сознался полковнику Юрьевичу и Александр.

Полковник Симон Юрьевич был в свите одним из самых старших по возрасту. Он тут же доложил об услышанном графу Орлову, а тот по долгу службы немедленно донес Николаю. Следует иметь в виду, что все это происходило почти сразу же после того, как Александр официально посватался к своей будущей жене — Марии Гессен-Дармштадтской. И все же, несмотря на это, Александр стал обдумывать, как бы ему отказаться от сделанного Марии предложения и жениться на Виктории. Этими своими раздумьями поделился он с Юрьевичем, после чего в дневнике полковника 12 мая появилась такая запись: „На следующий день Великий Князь опять огорчил меня. Я сказал ему, что этот брак совершенно невозможен. Я

прибавил, что в случае такого поступка ему придется отказаться от своей будущей короны и что совесть его никогда не позволит ему сделать это. Он согласился со мной. Но было ясно, что он очень страдает. Выглядел он бледным и несчастным…“ и далее: „Было решено покинуть Англию 29 мая (по старому стилю). Но Царевич умолял продлить хоть немного пребывание в Лондоне. Однако я ответил ему, что наш английский визит уже и так продолжается целый месяц — это слишком долго, и ни при каком другом дворе мы не пробыли столько времени… У меня лично нет ни малейшего сомнения, что если бы Царевич сделал предложение королеве, она без колебаний приняла бы его“. Страшась гнева Николая, Орлов и Юрьевич стали всячески отвлекать Александра официальными и неофициальными приемами, экскурсиями, парадами, а Виктория должна была уехать в Виндзорский замок. Однако Александр оставил Лондон и приехал в Виндзор. Он провел там несколько прекрасных дней и вечеров. 27 мая Виктория записала: „Я совершенно влюблена в Великого Князя… Мне было так приятно и так весело танцевать с ним… Великий князь такой неимоверно сильный и так скоро кружится, что надо быстро следовать за ним, и мы кружились вихрем. Этим и закончился наш маленький бал около двух часов ночи. Я никогда не была так счастлива. Нам всем было так хорошо. Я легла в четверть четвертого, но не могла заснуть до пяти“» 29 мая: «Великий Князь сказал мне, что он очень тронут столь прекрасной встречей здесь и никогда ее не забудет. Затем он прибавил по-французски: „Это не только слова, я вас уверяю, я так действительно чувствую“. Он опять повторил, что проведенные им здесь дни навсегда останутся в его памяти. Я их тоже никогда не забуду, потому что я действительно люблю этого приветливого, милого молодого человека».

28 мая они провели вместе последний вечер. «Когда был кончен последний вальс, — записала в дневнике Виктория, — в двадцать минут третьего, я простилась со всеми джентльменами из свиты Великого Князя с чувством искренней печали… После я удалилась в маленькую синюю комнату, куда лорд Пальмерстон привел Великого Князя, чтобы попрощаться со мной. Мы остались наедине. Великий Князь взял мою руку и тепло сжал ее в своей руке. Он был бледен, и голос его задрожал, когда он сказал мне по-французски: „Мне не хватает слов, чтобы выразить все, что я чувствую“, — и добавил, как глубоко он признателен за столь любезный прием. Он сказал, что надеется еще побывать в Англии. Затем он прижался к моей щеке и поцеловал меня так тепло и с таким сердечным чувством, и потом мы опять очень тепло пожали друг другу руки».

Встретившись на следующий день с Юрьевичем, Александр бросился

к нему в объятия и заплакал. Он сказал, что никогда не забудет Викторию. [7]

29 мая (по старому стилю) Александр покинул Англию и отправился в Гаагу. Виктория была оскорблена и как женщина, и как правительница самой сильной в мире империи, «над владениями которой никогда не заходит солнце».

Замечу, что никакой политической необходимости в отказе от брака цесаревича и Виктории у Николая I не было. Даже если бы Александру пришлось отказаться от наследования российского престола, у него было еще три брата — Константин (1827–1892), Николай (1831–1891) и Михаил (1832–1909). Все трое как на подбор здоровые молодые люди, причем Константин, по мнению современников, был умнее и энергичнее своего старшего брата, а главное, был настроен более либерально. Вне всякого сомнения, Константин I мог бы стать лучшим императором, чем Александр II.

Очевидно, что Николаю I просто было забавно щелкнуть по носу зазнавшуюся девятнадцатилетнюю девчонку, но, ослепленный манией своего величия, император не понимал, чем все это может обернуться для России. Зато Виктория хорошо запомнила это оскорбление.

10 февраля 1840 г. королева Виктория вступила в брак с Альбертом Саксен-Кобург-Готским. А уже через месяц состоялась помолвка цесаревича Александра с шестнадцатилетней принцессой Максимилианой Вильгельминой Гессен-Дармштадтской. Герцогство Дармштадтское не превышало по размерам хорошего уезда в Российской империи, а таких принцесс в Германии на «ярмарке невест» было много десятков. (Кроме того, ходили достаточно аргументированные слухи, что герцог Людвиг II вовсе не является отцом невесты.)

Естественно, Виктория не могла не знать всего этого, и совсем нетрудно представить ее реакцию.

Менее всего автор склонен последующие события объяснять личной ненавистью королевы Виктории к Николаю I, Александру II и к России в целом. В Британии существует конституционная монархия, и ее политику в основном определяет кабинет министров, который в свою очередь прислушивается к мнению финансового и промышленного капитала.

И тем не менее королева Виктория сыграла за свое долгое правление во внешней политике Британии куда большую роль, чем все ее премьер-министры вместе взятые. А русофобия не покидала королеву до самых последних ее дней.

Рассказ о причинах возникновения и о ходе Крымской войны выходит

за рамки данного труда, и здесь я ограничусь констатацией сути русско-британских отношений в середине XIX века.

Решения Венского конгресса в 1815 г. стабилизировали ситуацию в Европе до 1853 г. Да, были восстания и революции, но в целом Европа почти не изменилась за четыре десятка лет. Главным и фактически единственным гарантом стабильности в Европе была Российская империя. Западные либералы, а затем и наши большевики не без основания называли Николая I «жандармом Европы».

Я соглашусь, что деятельность Николая I была тормозом развития Европы, но считаю, что такая ситуация вполне устраивала «владычицу морей». Разгромить николаевскую Россию и лишить ее возможности вмешиваться в европейские дела — это означало вызвать нестабильность в Европе, включая череду войн и революций. А войны 1859–1871 гг., в свою очередь, привели к Первой мировой войне.

Передел европейской карты был нужен Наполеону III, прусской военщине, итальянским националистами и т. д., но никак не Британии. Хотя, бесспорно, Крымская война принесла ей массу сиюминутных выгод.

И королева сделала все, чтобы частные выгоды от войны затмили долгосрочные интересы Британской империи. Во многом благодаря ей к власти пришли такие «ястребы», как лорд Пальмерстон.

Даже британский историк Хибберт пишет о приступе русофобии, охватившей Англию, объявившую 27 марта 1854 г. войну России. Бесконечные колонны войск проходили мимо Букингемского дворца, на балконе которого стояли Виктория с принцем Альбертом и детьми. Королева, приветствуя солдат, махала рукой и улыбалась.

Королева «часто проводила смотры воинских частей и военно-морских эскадр перед их отправкой в район пролива Дарданеллы, а в свободное время вязала шерстяные носки, шарфы, варежки и отправляла солдатам…

…„Уверяю тебя, — писала она принцессе Августе, — я чрезвычайно сожалею, что не мужчина и не могу участвовать в этой войне“».[8]

Глава 2
Парижский мир — домыслы и факты

Главной целью английского правительства в Крымской войне было уничтожение Черноморского флота и его главной базы в Севастополе. «Газета „Таймс“ писала: „Великие политические цели войны не будут достигнуты до тех пор, пока существует Севастополь и русский флот“. Военная экспедиция в Севастополь называлась „основным условием достижения вечного мира“. Член палаты лордов Линдхерст во всеуслышание и при всеобщей поддержке заявил: „Мы должны пойти на заключение мира только в самом крайнем случай“ — и добавил: „Было бы самым величайшим несчастьем для всей человеческой расы, если бы этой варварской нации, врагу любого прогресса… удалось закрепиться в самом сердце Европы“».[9]

В принципе Британское адмиралтейство не возражало бы против уничтожения и Балтийского флота, но сделать это было намного дороже из-за географического положения его главной базы Кронштадта, а главное, из-за огромной огневой мощи кронштадтских фортов. А с другой стороны, Балтийский флот не очень-то и беспокоил «владычицу морей». С 1830 г. по 1855 г. число океанских плаваний судов Балтийского флота можно было пересчитать по пальцам.

Балтийский флот на бумаге к 1853 г. представлял собой грозную силу. В его составе было 33 корабля,[10] 13 фрегатов, а также 11 пароходо-фрегатов.[11] Всего на этих судах имелись 3422 пушки. Кроме того, было 15 малых пароходов, вооруженных 80-мм орудиями. Однако они и до войны 1854–1855 гг. плавали в основном в Финском заливе, а в ходе войны не выходили в море из-под защиты фортов Кронштадта и Свеаборга. Всю войну флоты Англии и Франции были безраздельными хозяевами Балтийского моря.

Но вот Черноморский флот был полностью уничтожен самими же русскими адмиралами, а Севастополь сдан. Таким образом, главные цели «владычицы морей» были достигнуты, и теперь стало возможно поговорить о мире с «варварской нацией».

13 февраля 1856 г. в Париже для подведения итогов Крымской войны открылся конгресс представителей великих европейских держав. Это был самый грандиозный европейский форум после 1815 г. Со стороны России в

конгрессе принимали участие граф А.Ф. Орлов и барон Ф.И. Бруннов. Семидесятилетний граф Орлов, будучи опытным и удачливым дипломатом, выступал в роли первого уполномоченного. Барон Бруннов, бывший посланник в Лондоне, а затем при Германском союзе, был назначен вторым уполномоченным.

В работе конгресса принимали участие представители Франции, Англии, России, Австрии, Турции и Сардинии. Позднее были приглашены и представители Пруссии.

Первым актом Парижского конгресса было заключение перемирия с прекращением военных действий. 2 марта между воюющими сторонами состоялся обмен конвенциями о перемирии до 19 марта. 18 марта, после семнадцати заседаний конгресса, в Париже был подписан мирный договор, главные постановления которого заключались в следующем: восстанавливается довоенный территориальный «status quo»; султан издает фирман, подтверждающий права и преимущества его христианских подданных и сообщает его для сведения державам; последние не имеют права вмешиваться в отношения султана к его подданным и во внутреннее управление Османской империей; в мирное время Турция закрывает Проливы для всех военных судов, независимо от их принадлежности, за исключением стационеров в Стамбуле; Черное море объявляется нейтральным и открытым для торговых судов всех наций; Россия и Турция обязуются не иметь на его берегах военно-морских арсеналов и им разрешается держать на Черном море для береговой службы не более десяти легких военных судов каждой. Дунай и его устья объявлены открытыми для речных судов всех наций, причем регулирование судоходства по Дунаю передано в ведение международной комиссии; Сербия, Молдова и Валахия остаются в вассальной зависимости от Турции и сохранили все имеющиеся у них права по самоуправлению; Россия отказывается от части своей береговой полосы у устья Дуная, которая переходит к Молдове; граница России и Турции в Азии восстанавливается в том виде, в котором она существовала до войны; Россия обязуется не укреплять Аландские острова и не держать на них военных сухопутных и морских сил.

Отдельная русско-турецкая конвенция конкретизировала типы судов на Черном море. Каждая из черноморских держав могла иметь для береговой службы по шесть паровых судов длиной до 50 м по ватерлинии и водоизмещением до 800 тонн и по четыре легких паровых или парусных судна водоизмещением до 200 тонн. России и Турции следовало отныне соблюдать одинаковые ограничения. Однако для турок это было пустой

формальностью, ведь в целом на султанский флот не накладывалось никаких ограничений. И при необходимости весь турецкий флот за сутки мог проследовать из Мраморного моря в Черное. Россия же лишалась с таким трудом созданного флота.

Спору нет, Парижский мир унижал достоинство России, но фактически его грозные статьи были, мягко выражаясь, словоблудием. Никаких реальных ограничений нашей военной мощи на Черном море они не несли.

Истерия же «железного канцлера» А.М. Горчакова по поводу ограничений, навязанных России в Париже, была на руку лишь царским сановникам, получившим прекрасный повод ничего не делать для обороны юга России или, как тогда говорили, «мягкого подбрюшья империи».

Любимой поговоркой адмирала Нельсона была: «Умейте считать». Так давайте посчитаем и реально оценим ограничения Парижского мира.

Одной из причин поражения русских в Крыму в 1854–1855 гг. стало отсутствие железных дорог и ужасное состояние гужевых дорог на юге России. Волы месяцами везли тяжелую пушку или мортиру из Центральной России до Севастополя, в то время как тяжелые орудия союзников за несколько часов доставлялись по железной дороге с завода на пристань, а оттуда за неделю, максимум за две пароходом доставлялись в Балаклаву или Камышовую бухту. Замечу, что в начале 1855 г. англичане ввели в строй в Крыму железную дорогу для доставки орудий и других грузов с балаклавского причала прямо на позицию своих войск под Севастополем.

Риторический вопрос: мешал ли Парижский мир строительству железных дорог на юге России? Тогда другой вопрос: почему железные дороги были проложены в Одессу только в 1867 г., в Николаев — в 1873 г., в Севастополь — в 1875 г., в Феодосию — в 1892 г., и, наконец, в Керчь — в 1900 г.?!

Любое самое жестокое ограничение вооружения можно обойти, как это сделали немцы в 1920–1935 гг. А вот избавиться от двух главных бед России — дураков и дорог — нам вряд ли удастся даже в XXI веке.

Пойдем дальше. Кто мешал России приступить к постройке в Николаеве больших грузопассажирских судов водоизмещением от 3 до 15 тысяч тонн с мощными машинами и скоростью хода не менее 14 узлов? Сейчас такие суда назвали бы пароходами «двойного назначения». В мирное время они перевозили бы грузы и пассажиров по маршрутам Одесса — Марсель, Одесса — Владивосток и др., а в военное время вооружались и становились бы крейсерами и минными заградителями.

Никаких ограничений на строительство торговых судов на Черном море в Парижском договоре не было. Да и вообще не было предусмотрено никакого контроля за деятельностью России на Черном море.

Прусский рейхсканцлер князь Бисмарк неоднократно в частных беседах говорил своему коллеге князю Горчакову: «Чего вы разводите пустую словесную трескотню, лучше стройте потихоньку броненосцы в Николаеве».

Но, увы, нашему «железному канцлеру», равно как и Александру II, более по душе были красивые циркуляры и громкие декларации, чем строительство кораблей и железных дорог. Опять «дураки и дороги».

Итак, Парижский мир был пустой бумажкой, но царское правительство ухитрилось подписать там 4 (16) апреля 1856 г. и куда более невыгодный документ — Декларацию по морскому праву. Тут уж были повинны не Николай I и Нессельроде, а Александр II и князь Горчаков.

В первой статье Декларации говорилось об уничтожении каперства.[12] Мало того, даже пассажирский или портовый корабль, принадлежащий правительству данной страны, не может вести никаких боевых действий в море, если он не поднял военный флаг в порту своей страны, и об этом не было официально заявлено. Согласно Декларации «нейтральный флот признан прикрывающим собственность неприятеля, а нейтральные товары — не подлежащими захвату под неприятельским флагом, за исключением военной контрабанды; наконец, постановлено, что блокада обязательна только тогда, когда действительно содержится морскою силою, достаточною для преграждения доступа к неприятельским портам и берегам».[13]

Мало того, согласно этой Декларации, крейсерство было объявлено уничтоженным, признавалось право нейтрального флага прикрывать собственность неприятеля и свобода нейтрального груза под неприятельским флагом, за исключением военной контрабанды.

Наконец, Декларацией было определено понятие «блокада». До этого «блокада объявлялась не только тем воюющим, который приобретал господство над морем, но и тем, который не имел почти возможности его оспаривать; в конце концов дело доходило до того, что оба воюющих объявляли блокированными *все* берега противника с началом войны, не приступая еще к каким-либо морским операциям. Так было, например, во время войны Франции с Англией».[14]

А согласно парижской Декларации блокада должна быть реальной, а не фиктивной, то есть корабли одной стороны должны были постоянно

блокировать порт или участок побережья другой стороны. Таким образом, теперь установление блокады стало исключительным правом державы, обладавшей более сильным флотом.

К подписанию Декларации лучше всего подходят слова министра иностранных дел Франции Талейрана: «Это хуже, чем преступление, это — ошибка».

Увы, в России ни Горчаков, ни другие политики и адмиралы не осознали, какой подарок они преподнесли «владычице морей». Вот, к примеру, известный русский историк С.С. Татищев в 1902 г. написал по этому поводу: «Русские уполномоченные тем охотнее приложили свои подписи к этому акту, что провозглашенные им начала были те самые, которые положены Екатериной II в основание ее знаменитой декларации 1780 года о вооруженном нейтралитете и в течение целого столетия упорно отвергались Англией, тогда как Россия занесла их в конвенцию с Северо-Американскими Соединенными Штатами, заключенную как раз накануне Восточной войны».[15]

Да, действительно, Екатерина Великая добивалась подобной декларации. Но ведь за 70 с лишним лет ситуация кардинально изменилась. В конце XVIII века Англия почти непрерывно вела морскую войну с Францией, Америкой и т. д., но даже не помышляла о нападении на Россию. Зато британские военные корабли и каперы постоянно захватывали русские суда и российские грузы на нейтральных судах. В такой ситуации принятие декларации было крайне выгодно нашей стране.

Однако в 1854–1855 гг. Англия совершила прямое нападение на Россию на Черном и Балтийском морях, на Севере и на Тихом океане, и с тех пор до 1907 г. постоянно грозила повторить его.

В мирное время в России в 60-70-х годах XIX века большая часть зарубежной торговли шла через порты Балтики и Черного моря (до 70 %), а остальная часть приходилась на гужевой и железнодорожный транспорт. Однако с началом войны с Англией торговые пути на Балтийском и Черном морях противник мог легко прервать, как это случилось в ходе Крымской войны. И, есть ли декларация, нет ли ее, русская морская торговля сводилась к нулю. Причем следует заметить, что с развитием железнодорожного транспорта при наличии больших сухопутных границ России, любая морская блокада ее неэффективна и может привести лишь к небольшому росту цен.

Для любого островного государства (Англии, Японии и др.) эффективная морская блокада равносильна гибели. Вспомним, какой ущерб экономике нанесла в 1944–1945 гг. блокада японских островов

американским флотом. И решающую роль в блокаде Японии сыграло не столько количественное и качественное превосходство флота США, сколько метод ведения крейсерской (подводной) войны.

Представим себе фантастический вариант — американские корабли и подводные лодки в 1942 г. получили приказ вести крейсерскую войну в строгом соответствии с парижской Декларацией 1856 года. Американские крейсера и эсминцы должны были останавливаться, спускать шлюпки, сажать на них призовые партии, которые должны были осматривать японские транспорты. Подводные лодки, естественно, должны были еще и всплывать. Вся процедура занимала бы несколько часов. При таком методе ведения войны американцы в минимальном варианте понесли бы в 1941–1945 гг. вдвое большие потери, а в максимальном — проиграли бы войну.

На самом же деле командующий американским подводным флотом адмирал Локвуд отдал приказ «Sink them all!» («Топи их всех!»). И американские подводные лодки выполняли его в буквальном смысле, то есть топили любое судно в любом районе Тихого океана, где, по их сведениям, не было американских судов. Так был без предупреждения потоплен ряд нейтральных судов, включая советские. Так, подводная лодка SS-281[16] 6 июня 1944 г. потопила советский пароход «Обь» в Охотском море у берегов Камчатки.

Подписав парижскую Декларацию о крейсерской войне, Россия сделала большой подарок Англии и не только существенно сузила возможности действий собственного флота, но и лишила русских дипломатов весомых козырей в переговорах.

Русский крейсер в отдаленных районах Тихого или Индийского океана еще мог себе позволить роскошь обыскать британское судно со всеми формальностями. Но в водах у берегов Европы, насыщенных английскими военными кораблями, подобный метод означал смертельный риск для нашего крейсера. Чтобы свести этот риск к минимуму, крейсер должен был без предупреждения атаковать и потопить судно противника и немедленно уходить на полном ходу, не принимая никаких мер к спасению экипажа потопленного корабля. В море крейсер в целях маскировки должен был постоянно менять флаг, устанавливать на палубе фальшивые надстройки, мачты, дымовые трубы и т. д., то есть делать то, что делали германские рейдеры в 1914–1918 гг. и 1940–1943 гг.

Если бы у русских моряков были развязаны руки, то «владычице морей» стало бы накладно не только воевать с Россией, но и даже шантажировать ее, искусственно создавая кризисные состояния на грани войны. При действии Декларации, отправляясь в плавание в ходе

очередного русско-британского кризиса, матросы и пассажиры английских судов ожидали в самом худшем случае, что их пересадят в теплые каюты русского крейсера, а затем высадят в нейтральном порту. Совсем другое дело проснуться от взрывов снарядов и торпед, а затем искупаться в ледяной воде Атлантики. Степень риска совсем другая, и убытки от отказов на перевозку пассажиров и грузов, возрастание стоимости фрахта, страховок вполне могли привести к краху британских судоходных компаний и без объявления войны.

В заключение стоит заметить, что парижскую Декларацию о крейсерской войне не подписали Соединенные Штаты Америки, Испания, Мексика, а позже к ней так и не присоединилась Япония.

Правительство Соединенных Штатов заявило, что уничтожение каперства может быть выгодно лишь для державы, обладающей сильным военным флотом, и ни одна нация, сколько-нибудь уважающая себя, не может никому позволять определять или как-либо иначе ограничивать характер ее вооружений. И государство, не обладающее достаточно мощным военным флотом, имеет полное право прибегнуть к выдаче каперских свидетельств, чтобы нанести неприятельской морской торговле тот вред, который терпит ее собственная торговля от крейсеров противника, что неизбежно, раз частная собственность на море не признается неприкосновенной.

Единственно, чем можно хотя бы частично оправдать наших дипломатов, это международная практика, восходящая еще к римскому праву — договоры существуют, пока их выполняют обе стороны. Англичане же не привыкли на войне связывать себя какими-либо международными договоренностями, поэтому Россия могла в случае начала военных действий воспользоваться первым же нарушением морского права британским флотом и объявить о полном денонсировании Парижских трактатов.

Глава 3
Россия строит новый флот

Уже в 1854 г. выяснилось, что боевое значение всех парусных кораблей стало равно нулю, за исключением разве что крейсерских операций в отдаленных частях мирового океана. Поначалу наши старые адмиралы решили копировать Европу с отставанием на 5-10 лет, то есть строить обычные парусные линейные корабли и фрегаты со вставкой внутрь корпуса паровых машин. А чтоб еще дешевле было, попросту снабжать паровыми машинами старые парусные корабли.

Так, в 1857–1860 гг. после тимберовки паровыми машинами были оснащены парусные корабли 74-пушечные «Константин» и «Выборг» и 84-пушечный «Гангут» и 92-пушечный «Вола». Переделка этих кораблей — воплощенный образец бюрократической глупости и технической безграмотности. Эти корабли с самого начала были не боеспособны. И дело не в том, что они не могли драться с броненосными судами, они просто не могли выходить в море. В результате «Выборг» числился в строю около трех лет и в 1863 г. был исключен из состава флота, «Константин» исключили в феврале 1864 г., а «Гангут» 6 марта 1863 г. перечислили в учебно-артиллерийский корабль.

На Балтике в 1854–1860 гг. были построены три новых корабля: 84-пушечные «Орел» и «Ретвизан» и 111-пушечный «Император Николай I». В Николаеве были достроены два 135-пушечных линейных корабля, заложенные еще до войны, «Цесаревич» и «Синоп». Последний первоначально назывался «Босфор», но потом решили не срамиться и переименовали корабль. Машины в Николаеве нельзя было изготовить, и поэтому оба корабля под парусами прошли через Черноморские проливы, обошли вокруг Европы и в 1860 г. в Кронштадте на них установили паровые машины мощностью по 800 номинальных лошадиных сил (л. с.), [17] изготовленные в Англии. Понятно, что и от новопостроенных кораблей проку было мало. Из-за перегрузки они были мало мореходны. Так, к примеру, на «Ретвизане» орудия не могли стрелять даже при малейшем волнении, поскольку волны заливали открытые порты.

Куда более эффективными кораблями оказались винтовые фрегаты, корветы и клипера. Для удобства читателя я буду именовать их крейсерскими судами, хотя термин «крейсерские суда» времен Екатерины

II был забыт, а термин «крейсер» ввели позже.

Еще в феврале 1854 г. находившийся в Северо-Американских Штатах со специальными поручениями адъютант дежурного генерала Главного морского штаба капитан-лейтенант А.С. Горковенко направил генерал-адмиралу великому князю Константину Николаевичу докладную записку «О гибельном влиянии, какое имело бы на торговлю Англии появление в Тихом океане некоторого числа военных крейсеров наших, которые забирали бы английские купеческие суда около западных берегов Южной Америки, в водах Новой Голландии и Китайских».

Горковенко предложил совершенно конкретный план: «В Сан-Франциско легко можно купить нужное число клиперов… отлично-хороших ходоков, во всех отношениях способных к такому крейсерству». Команды на клипера предполагалось снять с фрегатов вице-адмирала Е.В. Путятина, находившихся на Камчатке. Автор проекта совершенно резонно отмечал: «Можно наверно сказать, что первое известие о взятых нашими крейсерами английских торговых судов произведет сильное действие на Лондонской бирже, цена страхования судов возвысится непомерно, все товары будут отправляться на американских судах и английское торговое судоходство в Тихом океане уничтожится. Те же самые крикуны, которые теперь требуют войны, попросят мира, тем более что поймать наши крейсеры на пространстве океана будет делом почти невозможным, как бы многочисленны ни были военные суда, для того отряжаемые из Англии и Франции. Небольшие клипера всегда могут укрыться там, где появление военного фрегата или корвета тотчас сделается известным…»

Интересна резолюция генерал-адмирала на этом документе: «Государю эта мысль очень понравилась, и он приказал мне лично переговорить с Нессельроде об исполнении. Пугают только деньги».

Но строить крейсерский флот пришлось не Николаю I, а его сыновьям Александру и Константину. 18 февраля 1855 г. император умер, а по другим сведениям покончил жизнь самоубийством, приняв яд, На престоле оказался Александр II. Его ближайшим сподвижником стал брат Константин, которого 22 августа 1833 г. Николай I произвел в генерал-адмиралы своего флота. Таким образом, главой флота стал пятилетний малыш. Понятно, что до смерти императора флотом управляли старые адмиралы. Одним из первых деяний нового императора Александра II стала передача 27-летнему брату всей власти в Морском ведомстве. Великий князь Константин Николаевич был произведен в полные адмиралы и морские министры.

Увы, новые назначения не очень радовали великого князя. Он писал

другу: «Пишу под грустным впечатлением всего, что вижу, и при горьком сознании, что я теперь не что иное, как генерал-адмирал без флота».[18]

Самыми малыми крейсерскими судами Российского флота стали клипера. Клипер — парусное или парусно-паровое военное или торговое судно. Парусные клипера были самыми быстроходными парусными судами дальнего плавания. Они строились с большим отношением длины к ширине, достигавшим 7:1, и имели более совершенные обводы. Русские военные клипера были парусно-паровыми с одним винтом и парусным вооружением трехмачтовых барков (бизань-мачта «сухая», не имела реев и несла только косые паруса, на остальных мачтах паруса прямые).

В июне 1855 г. великий князь Константин Николаевич приказал начальнику казенных Адмиралтейских заводов инженер-генералу А.Я. Вильсону представить соображения об изготовлении к марту 1856 г. «шести винтовых паровых механизмов высокого давления в 120 сил каждый», отправке их в Архангельск в разобранном виде «зимним путем» и сборке на месте.

Предложения Вильсона были утверждены 31 августа 1855 г., а 2 сентября направлены для исполнения управляющему Кораблестроительным департаментом Морского ведомства[19] капитану 1-го ранга М.Д. Тебенькову с припиской: «…назначение вышеупомянутых механизмов не должно ни под каким видом быть оглашено, а оставаться известным только Вашему Превосходительству».

Постройка клиперов должна была идти в условиях «чрезвычайной секретности» — великий князь готовил сюрприз англичанам.

Общее техническое руководство проектированием клиперов и их механизмов глава Морского ведомства поручил члену Пароходного комитета капитану 2-го ранга И.А. Шестакову, а чертежи судов разрабатывал корпуса корабельных инженеров поручик А.А. Иващенко.

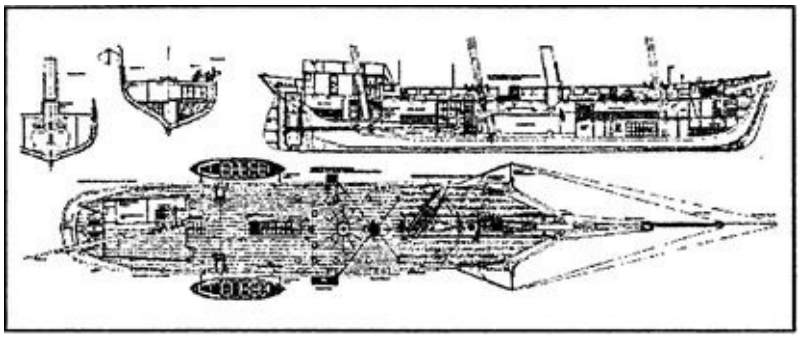
В Архангельске к предварительным работам по постройке клиперов приступили 24 сентября 1855 г. Через месяц адмирал С.П. Хрущев сообщал: «…с получением… теоретического чертежа, для построения здесь шести клиперов, разбивка на плазе сделана, лекала приготовлены, кили и штевни связаны и для наборных членов леса выправлены. Для закладки клиперов в Большом адмиралтействе, на трех некрытых и одном крытом эллинге стапель-блоки положены, а также старые два эллинга в Среднем адмиралтействе исправлены и в них стапель-блоки также на местах; теперь оканчиваются работою спусковые фундаменты, но самую постройку клиперов за неполучением практических чертежей требуется

приостановить. Уведомляя об этом Кораблестроительный департамент, прошу поспешить присылкою сюда практических чертежей означенных клиперов или корветов и чертежа вооружения их».

В середине декабря 1855 г. в Архангельск «к наблюдению для более успешного хода работ» был отправлен капитан-лейтенант А.А. Попов (1821–1898 гг.) — участник обороны Севастополя, впоследствии известный адмирал.

В самые трескучие морозы и полярную ночь 5 января 1856 г. в Архангельске были заложены первые шесть русских клиперов — «Разбойник», «Стрелок», «Джигит», «Опричник», «Пластун» и «Наездник». Любопытно, что даже в секретной переписке новые суда не называли клиперами, а именовали шхунами или винтовыми лодками.

Пока в Архангельске строили корпуса клиперов, на Ижорском заводе изготавливали их силовые установки. 28 октября начальник завода сообщил Кораблестроительному департаменту: «…к делу машин приступлено и много разных частей вчерне уже заготовлено».



Клипер 1-го поколения «Опричник» 1856 г. Боковой вид и план верхней палубы

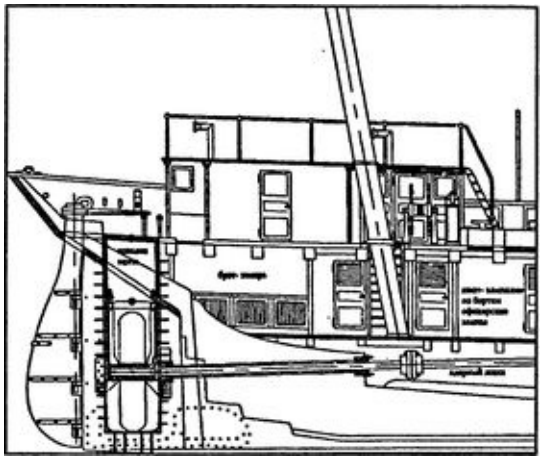
Для удобства перевозки каждая машина разбиралась на 20 частей весом от 330 кг до 2550 кг, а паровые котлы разбирались на 9 частей весом от 570 кг до 3000 кг. Суммарный вес одного механизма предварительно оценивался в 28 т, но в действительности оказался намного больше. Вес только машины, гребного вала и винта составил 33,7 т.

Кроме механизмов Ижорские заводы изготавливали камбузы, помпы и иллюминаторы.

Уже в ходе строительства клиперов в их конструкцию было внесено серьезное изменение — гребной винт решили делать подъемным. Дело в том, что на пароходах гребные колеса и винты создавали сильное сопротивление воды при движении под парусами. Чтобы увеличить ход под

парусами, было решено отсоединять гребной винт от вала и поднимать в так называемый «винтовой колодец». Замечу, что военным судам, не имевшим винтового колодца, приходилось, идя под парусами, не гасить топки, а медленно прокручивать винты, чтобы уменьшить сопротивление воды.

В связи с окончанием Крымской войны отпала необходимость возки всех механизмов клиперов в Архангельск. Железной дороги тогда и в помине не было, и перевозка машин обходилась очень дорого. Поэтому часть клиперов решили оснастить машинами в Кронштадте, куда клипера должны были прийти под парусами.



Подъемный винт на клипере 1-го поколения «Опричник»

23 мая 1856 г. капитан 2-го ранга А. А. Попов доложил Кораблестроительному департаменту: «Одна из машин, предназначенная для строящихся клиперов, отправленная через Вологду, прибыла благополучно в Архангельск, и тотчас по выгрузки будет поставлена на клипер „Опричник“. Считаю долгом присоединить ходатайство о немедленной присылке мастеровых, которых Колпинский завод обещал выслать в Архангельск на почтовых для сборки и установки машин».

Вскоре в Архангельск прибыли механизмы второго клипера и котлы для третьего клипера.

Команды клиперов были составлены в основном из моряков-черноморцев, затопивших свои корабли в Севастополе.

30 мая 1856 г. в Архангельске был спущен на воду головной клипер «Разбойник». 20 июня был спущен «Стрелок», а через 2 дня — сразу 2 клипера «Джигит» и «Пластун».

С 5 по 7 июля «Разбойник» проходил испытания в Белом море. В

отчете об испытаниях А.А. Попов записал: «Между значительным количеством разнородных судов, на которых я имел счастье служить доселе, не было ни одного столь остойчивого на волнении, как клипер „Разбойник“… Несмотря на довольно большую зыбь и соответствующую силе ветра парусность в клипер не попало ни одной брызги; 6,5 и 7 узлов хода в крутой бейдевинд[20] не могли образовать волну или пену перед носом — то и другое выходило от середины судна. Крен не превышал 2 градусов».

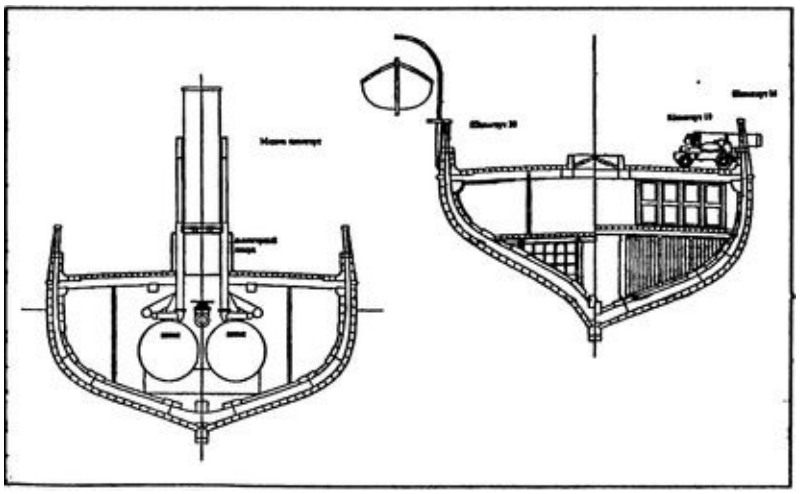
29 июля «Разбойник», «Стрелок», «Пластун» и «Джигит» ушли под парусами в Кронштадт, куда прибыли в начале сентября. На «Джигите» в разобранном виде находились его паровые котлы.

Клипера «Опричник» и «Наездник» спустили на воду 14 июля. Задержка в их строительстве объясняется тем, что машины на них устанавливались в Архангельске. Установка механизмов на этих клиперах заканчивалась 15 августа 1856 г.

25 августа «Опричник» и «Наездник» впервые вышли в море и направились к Соловецким островам. Испытания выявили ряд дефектов машин, из-за чего максимальная скорость хода не превысила 4,5 узла. Для усиления тяги решили переделать поддувала топок, а телескопическую дымовую трубу заменить более высокой, заваливающейся.

Замечу, что на большинстве корветов и фрегатов русского флота дымовая труба делалась телескопической, дабы при движении под парусами она складывалась и не мешала работе команды с парусами.

Поначалу считали, что мощность котлов мала, но позже выяснилось, что малый ход клиперов обусловлен безграмотными действиями машинной команды.



Клипер 1-го поколения «Опричник». Разрезы

К 12 сентября устранили ряд замеченных недостатков в машинах и ввели в действие устройство для подъема винта. А через 2 дня клипера отправили в Кронштадт. Уже 15 сентября клипера в густом тумане потеряли друг друга и далее шли индивидуально. В пути они задержались из-за штормов и прибыли в Балтийские проливы лишь в ноябре. Далее идти в Кронштадт было бесполезно — Финский залив вскоре должен был покрыться льдом.

Идти в русский порт Виндаву (в настоящее время Вентспилс), где навигация продолжалась круглый год, господам офицерам не хотелось — «провинциальный городишко, скука-с». В итоге зазимовали в Копенгагене.

Между тем 4 клипера, пришедшие в Кронштадт без машин, были разоружены (то есть снято артиллерийское и парусное вооружение) и введены в сухие доки Кронштадта для установки новых машин. По результатам похода вокруг Скандинавского полуострова офицеры клиперов предложили улучшить их парусное вооружение.

Зимой 1856/57 г. при участии капитана 1-го ранга А.А. Попова был составлен новый чертеж парусности. Значительно позднее, когда Попов командовал вторым Амурским отрядом, он перевооружил клипер «Опричник», добавив прямых парусов на грот-мачте и укоротив бизань-мачту. Такой тип вооружения, оказавшийся наиболее удачным, приняли и для остальных пяти клиперов.

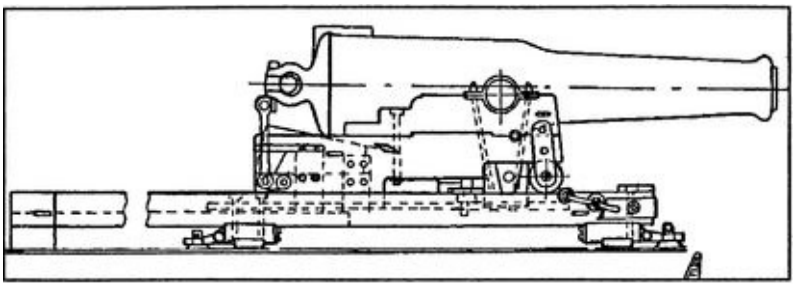
В мае 1857 г. четыре клипера с установленными машинами вывели из доков, а в начале июня в Кронштадт пришли из Дании «Опричник» и «Наездник». Все шесть клиперов были полностью готовы к выходу в Мировой океан.

Согласно проекту, длина их между перпендикулярами составляла 46,3 м, ширина 8,4 м, а осадка 3,9 м. Индикаторная же мощность машин была от 200 до 300 л. с. Двухцилиндровая горизонтальная высокого давления простого (одинарного) расширения паровая машина без охлаждения с выпуском отработанного пара в дымовую трубу работала по принципу локомотивной. Гребной винт двухлопастный, подъемный. Цилиндрические огнетрубные однотопочные пролетного типа котлы имели наибольшее рабочее давление пара 60 фунтов на кв. дюйм (0,42 Мпа).

На «Разбойнике», «Стрелке» и «Пластуне» стояло по 3 котла (запас угля около 57 т), а на «Джигите», «Опричнике» и «Наезднике» — по 2 котла с запасом угля около 95 т. По оценке Пароходного комитета, дальность плавания под парами составляла: для клипера с тремя котлами около 700 миль при 10-узловом ходе, а для клипера с двумя котлами 1730

миль при 9 узлах.

Корпуса архангельских крейсеров были построены из лиственницы, с отдельными элементами из дуба и сосны. Крепления подводной части медные, а надводной — железные.



60-фн пушка № 1 на платформе с круговым обстрелом

Все шесть клиперов имели одинаковую артиллерию: одну 60-фунтовую[21] пушку № 1 на поворотной платформе, что позволяло вести огонь на оба борта, и две 24-фунтовые пушко-карронады.[22]

В 1859 г. началось строительство трех более крупных клиперов. Головной клипер этой серии «Гайдамак» был заложен в 1859 г. в Англии на заводе Генри Питчера. Видимо, у части читателей возник резонный вопрос, а зачем англичане стали строить корабль, предназначенный для действий на британских коммуникациях? Причин этому много, и я назову лишь две основные. Во-первых, изготавливая военную технику на экспорт, государство автоматически финансирует свой ВПК, то есть повышает свой военный потенциал.

Замечу, что «Гайдамак» строили, как сейчас говорят, «под ключ». Генри Питчер поставил все оборудование для клипера, включая опреснительную установку, комплекты белья для команды и серебряную посуду для господ офицеров.

Только артиллерия и боеприпасы изготавливались в России. В марте 1860 г. они были доставлены в Лондон на пароходе «Мина» вместе с командой клипера.

Машина была заказана отдельно на заводе Модзлел, Фильда и К° за 114 730 рублей. Мощность машины 250 номинальных л. с.

Винт двухлопастный. Стандартное водоизмещение «Гайдамака» 1094 т. Длина между перпендикулярами 64,9 м, ширина 9,5 м, осадка 4,3 м.

Корпус клипера был изготовлен из английского дуба с элементами из остиндийского тика, данцигской сосны и американского горного вяза.

Первоначальное вооружение клипера состояло из трех 68-фунтовых

пушек № 1[23] на поворотных платформах и четырех 36-фунтовых пушек. Боекомплект составлял 125 снарядов на 68-фунтовую пушку и 240 снарядов на 36-фунтовую пушку. В 1862 г. клипер был перевооружен на три 60-фунтовые пушки № 1 и четыре 4-фунтовые нарезные пушки, заряжаемые с дула.

20 декабря 1860 г. был подписан приемный акт, и клипер поднял Андреевский флаг. 30 декабря «Гайдамак» вышел из Плимута и, не заходя в Кронштадт, отправился на Дальний Восток.

Стоимость постройки клиперов без машин составила: «Абрека» — 199 767 руб., «Всадника» — 194 807 руб. Машину для «Абрека» заказали в Англии фабриканту Гомфрейсу за 149 474 руб., а для «Всадника» — Бьернеборгскому механическому заводу за 143 234 руб. Англичане, понятно, сделали все как положено, чего не скажешь об отечественных заводах. Например, машину для «Всадника» еще до установки на клипер пришлось переделывать на казенном Кронштадтском пароходном заводе, и переделка обошлась в 7887 руб. 54 коп.

Боюсь, кому-то покажутся подсчеты копеек мелочностью автора, но это хорошая иллюстрация того, как с 60-х годов XIX века до 1917 г. работали наши частные и казенные заводы. К примеру, стоимость одинаковых артиллерийских снарядов на частных заводах была в полтора-два раза выше, чем на казенных, то же самое и с корабельной броней. А главное, качество продукции на частных заводах было несравненно ниже, а сроки выполнения заказов Военного и Морского ведомств постоянно срывались. Замечу, что если с иностранных заводов за просрочку контрактов наши военные брали положенные суммы, то российским частным заводам в основном все «прощалось». В результате в 70-х годах XIX века ряд частных заводов, не справившихся с военными заказами, пришлось национализировать. В частности, к Морскому ведомству отошли Обуховский Сталелитейный и Севастопольский морской заводы.

Но вернемся к многострадальному «Всаднику». «Абрек» был спущен на воду 26 мая, а «Всадник» 1 июля 1860 г. По спецификации машины обоих клиперов должны были иметь по 300 номинальных л. с. Английская машина в ходе испытаний на «Абреке» дала 1109 индикаторных л. с., а машина «Всадника», несмотря на все исправления Кронштадтского завода, только 741 индикаторную л. с.

«Абрек» вступил в строй в начале кампании 1861 г., а «Всадник» — 28 сентября 1862 г.

31 декабря 1860 г. в Петербурге на верфи «Галерный островок» (с 1908 г. Адмиралтейский судостроительный завод) были заложены клипера

«Жемчуг» и «Алмаз».

Корпуса клиперов строились из курляндского дуба с элементами тика, красного дерева и сосны. Крепление подводной части медное, а надводной — железное. Длина между перпендикулярами 76,2 м, ширина 9,4 м, осадка носом 4 м, кормой 4,7 м. Водоизмещение 1585 т. Стоимость клиперов без машин: «Жемчуга» — 294 473 руб. 70 коп., а «Алмаза» — 295 882 руб. 50 коп.

Для обоих клиперов машины заказали тому же Гомфрейсу. Машина для «Жемчуга» обошлась в 179 896 руб., а для «Алмаза» — в 165 159 руб. Мощность машин 350 номинальных л. с.

«Алмаз» был спущен на воду 5 октября, а «Жемчуг» 14 октября 1861 г. На испытаниях «Алмаз» показал 12,5 узлов при мощности машины 1453 индикаторные л. с., а «Жемчуг» также развил 12,5 узла при мощности машины 1438 индикаторных л. с.

Клипер «Изумруд» был заложен 15 июня 1861 г. в Петербурге в Новом адмиралтействе, а однотипный «Яхонт» — на Охтинской верфи. Корпуса строились из курляндского, польского и казанского дуба с элементами тика, красного дерева, лиственницы и сосны. Крепление подводной части медное, а надводной — железное. Стоимость клиперов без машин: «Изумруда» — 304 417 руб., а «Яхонта» — 358 423 руб. Размерения клиперов одинаковы с «Алмазом».

Для обоих клиперов машины заказали в Бельгии на заводе Коккериль по цене 157 274 руб. 50 коп. за машину. Мощность машин 350 номинальных л. с.

«Изумруд» был спущен 2 сентября, а «Яхонт» 6 октября 1862 г. На ходовых испытаниях «Изумруд» дал 13 узлов при мощности машины 1254 индикаторные л. е., а «Яхонт» соответственно 12 узлов при 1200 индикаторных л. с.

А теперь перейдем к артиллерийскому вооружению последних семи клиперов 1-го поколения. Главным калибром их были три 60-фунтовые пушки № 1 на поворотных платформах, способные стрелять на оба борта. Более мощных орудий пока не было.

А вот с орудиями среднего калибра у клиперов был разнобой. Так, «Абрек» получил две 8-фунтовые медные нарезные пушки. Эти пушки имели калибр 4,18 дюйма, то есть 106,1 мм, длину ствола 19,4 калибра, вес ствола 753 кг. Пушки заряжались с дула и стреляли цилиндрическими снарядами, снабженными двумя рядами цинковых выступов, которые и входили в нарезы.

В боекомплект нарезных заряжаемых с дула 8-фунтовых и 4-фунтовых

пушек входили: чугунная граната, картечная граната (примитивная шрапнель) и картечь.

8-фунтовая пушка стреляла гранатой весом 11 кг на дистанцию 3850 м при угле возвышения 16°. Дальность стрельбы картечной гранаты определялась трубкой — 1660 м. Эффективная предельная дальность картечи 550 м.

Клипера «Гайдамак», «Жемчуг», «Алмаз», «Изумруд» и «Яхонт» имели по четыре 8-фунтовые нарезные пушки.

А вот «Всадник» в качестве артиллерии среднего калибра имел два старых 1/2-пудовых единорога. Калибр единорога 6,09 дюйма (154,7 мм). Дальность стрельбы бомбой весом 8,7 кг составляла около 2000 м при угле возвышения 12°.

Следующим после клиперов классом крейсерских судов были корветы. Корветы — трехмачтовые суда с фрегатным парусным вооружением. Основное отличие от фрегатов — меньшие размеры и расположение артиллерии. В середине XIX века артиллерия фрегатов располагалась как на палубе, так и на закрытой батарее, а корветов — только на палубе.

В 1855–1856 гг. в Петербурге на Охтинской верфи были построены винтовые корветы «Боярин», «Новик», «Медведь», «Посадник», «Гридень», «Воевода», «Вол» и «Рында». В 1856–1858 гг. в Або (Финляндия) был построен корвет «Калевала», а в 1857 г. в Бордо — «Баян». В 1859–1863 гг. в Петербурге была построена серия корветов «Богатырь», «Витязь», «Варяг» и «Аскольд».

Кроме того, для Черного моря в счет судов, разрешенных статьями Парижского мира, в Санкт-Петербургском Охтинском адмиралтействе в 1855–1867 гг. были построены корветы «Волк», «Зубр», «Вепрь», «Рысь», «Буйвол» и «Удав». В Николаевском адмиралтействе для Черного моря в 1857–1860 гг. были построены корветы «Сокол», «Ястреб» и «Кречет».

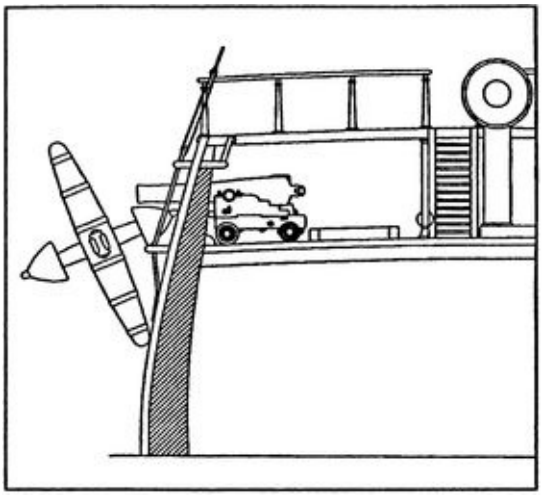
Корпуса всех корветов были деревянными. Причем корпуса корветов, спущенных в Петербурге на Охте и в Новом адмиралтействе, были сделаны из дуба и частично из лиственницы и сосны. Крепление подводной части медное, а надводной — железное. Исключение представлял корвет «Аскольд», построенный на Охтинской верфи из курляндского и прусского дуба, тика и гондурасского красного дерева. Выбор материалов корпуса и определил долговечность судна. «Аскольд» был исключен из списков судов флота лишь 31 июля 1893 г. и обращен в блокшив, а качестве которого он прослужил еще 8 лет. Интересно, что уже после закладки «Аскольда» был разработан проект установки на нем броневого пояса. Но руководство верфи запросило за переделку слишком большую сумму, и от бронирования

корвета пришлось отказаться.

Корвет «Калевала» был построен на частной верфи в Або из сосны и частично из дуба и ели. Строили плохо, и уже 23 декабря 1872 г. корвет был исключен из списков судов флота.

Корвет «Баян» был построен из французского дуба, тика и красного дерева. Набор по системе инженера Армана. Соответственно «Баян» и прослужил дольше — он был исключен из списков флота 10 января 1899 г.

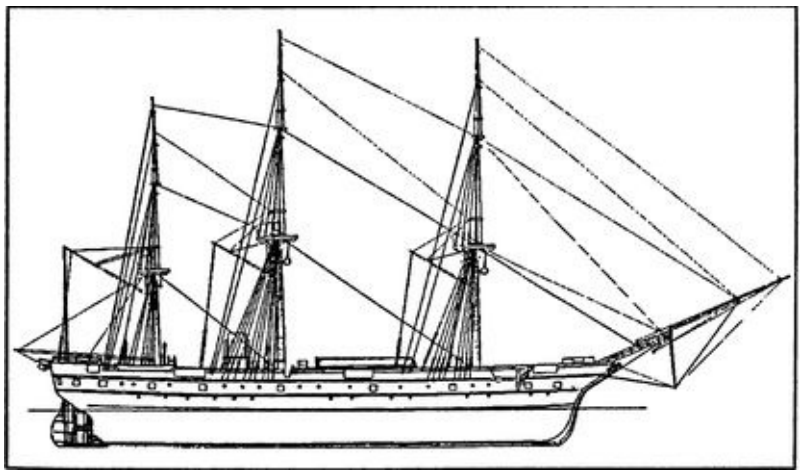
Тактико-технические данные корветов и их вооружение приведены в Приложении, чтобы не загружать текст технической информацией.



Поперечное сечение в районе носового мостика фрегата «Олег»

Самыми крупными крейсерскими судами были фрегаты. В 1857–1863 гг. в строй были введены винтовые фрегаты «Аскольд»[24], «Илья Муромец», «Громобой», «Олег», «Пересвет», «Ослябя», «Дмитрий Донской» и «Александр Невский», построенные на отечественных верфях. Кроме того, 70-пушечный фрегат «Генерал-Адмирал» был построен в Нью-Йорке, а 40-пушечный фрегат «Светлана» — в Бордо.

В качестве примера винтового фрегата, построенного на отечественной верфи, мы рассмотрим 51-пушечный фрегат «Александр Невский». По сравнению с парусными фрегатами он имел более длинный и узкий корпус, так, отношение длины к ширине у «Александра Невского» составляло 5,3 по сравнению с 3,97 у знаменитого парусного фрегата «Паллада».



60-пушечный парусно-винтовой фрегат «Светлана» 1858 г.

До спуска фрегата на воду на детали набора и наружную обшивку ушло около 7400 кубометров дуба (курляндского, казанского, прусского и наиболее прочного из всех — итальянского), свыше 2000 кубометров лиственницы, более тысячи сосновых бревен (из 5900, предназначенных на готовый корабль), 10 300 сосновых досок. На крепления израсходовали около 300 тонн железа и 57 тонн меди, свыше 30 тонн пеньки понадобилось для конопатки.

Мощность паровой машины, изготовленной на петербургском заводе Берда, составила 800/2556 (номинальных / индикаторных) л. с. На мерной миле в мае 1863 г. при средней осадке 7 м фрегат показал среднюю скорость 11,77 узлов.

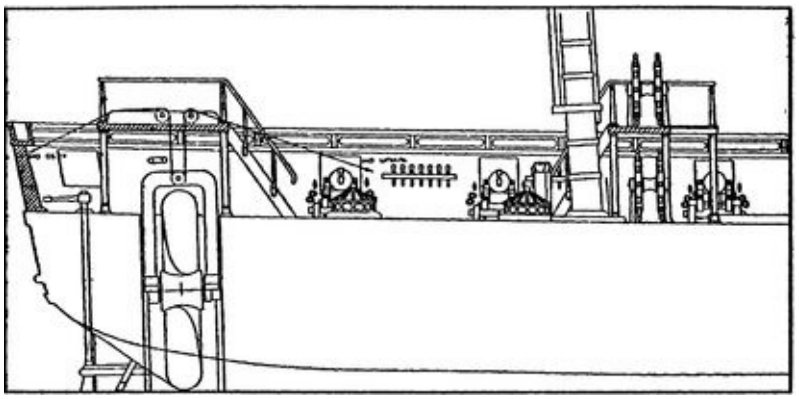
Фрегат «Генерал-Адмирал» был заложен 9 (21) сентября 1857 г. в Нью-Йорке. Корпус фрегата имел максимальную длину 99 м и ширину 16,8 м. Набирался он из прочного и долговечного так называемого «живого» дуба. Обшивка из белого дуба толщиной 6-10 дюймов была тоньше к оконечностям и усиливалась диагональными и продольными железными полосами по бортам, образующими сетку связей.

Особенностью конструкции корабля была оригинальная система вентиляции, предохраняющая корпус от гниения. Обводы корпуса были аналогичны быстроходным клиперам.

После спуска на воду 9 (21) сентября 1858 г. фрегат отвели к заводу для установки двух паровых машин общей мощностью 2000 индикаторных л. с. и шести горизонтальных огнетрубных котлов.

3 (15) июля 1859 г. «Генерал-Адмирал» прибыл в Кронштадт. Путь от Нью-Йорка до Шербура он прошел в основном под парами за невиданно короткое для военного судна время — немногим более 11 суток. Его

скорость под парами достигала 10 узлов, а под парусами —11 узлов.



Разрез кормовой части фрегата «Олег»

Русские фрегаты, корветы и клипера сочетали паровые машины с отличным парусным вооружением. Любопытно, что максимальная скорость этих судов под паром была в среднем ниже, чем под парусами. Так, фрегат «Илья Муромец» давал под паром до 8 узлов, а при свежем ветре под парусами — 12 узлов. А скорость хода корвета «Богатырь» под парусами достигала 14 узлов.

Фрегаты, корветы и клипера предназначались для действий в океане и должны были большую часть времени проводить под парусами. Машины вводились в действие лишь в штиль, в узкостях прибрежных вод и, разумеется, в бою. Чтобы не мешать действиям с парусами, на многих судах паровые трубы делались телескопическими, то есть убирающимися. Поэтому часто на фотографиях и рисунках парусно-паровые суда выглядят как чисто парусные. Чтобы гребной винт не создавал дополнительного сопротивления при ходе под парусами, его разъединяли с валом и поднимали внутрь корпуса через специальный колодец.

Парусно-паровые суда обладали огромной автономностью и могли по много месяцев не заходить в порты. И это в мирное время, а ведь в случае войны они могли пополнять запасы воды, продовольствия и угля с захваченных торговых судов.

Глава 4
Первые дальние походы (1856–1863 Гг.)

Сразу же после Крымской войны русские корабли вышли в океан. Для этого был ряд объективных и субъективных причин. Во-первых, английский кабинет постоянно грозил России войной, и присутствие русских крейсерских судов в океане было хорошим сдерживающим фактором. Во-вторых, присутствия русского флота на Средиземном море и в Тихом океане требовали государственные интересы России.

Был и субъективный фактор. В Морском ведомстве решили отказаться от ежегодного производства офицеров и перейти к системе производства только на свободные вакансии. В основу производства был положен так называемый морской ценз, по которому для получения следующего чина необходимо было пробыть определенное число лет в плавании (мичману полтора года, лейтенанту 4,5 года), а для получения чина штаб-офицера — командовать судном.

Понятно, что морской ценз надо было зарабатывать не в Финском заливе.

С подачи министра иностранных дел А.М. Горчакова поначалу приоритет был отдан Средиземному морю. Новые суда еще не были готовы, и туда пошли морально устаревшие суда.

8 октября 1856 г. из Кронштадта вышла эскадра контр-адмирала А.Е. Беренса в составе паровых судов — корабля «Выборг»[25] и фрегата «Полкан», а также парусников — фрегата «Кастор» и брига «Филоктет». При этом часть пути парусные суда шли на буксире у паровых. В декабре 1856 г. эскадра пришла на Средиземное море.

Фрегат «Полкан» был отправлен в Грецию в распоряжение русского посланника, а бриг «Филоктет» для аналогичной функции — в Константинополь. «Выборг» и «Кастор» несколько недель простояли в Ницце, а затем в Генуе в связи с нахождением там вдовствующей императрицы Александры Федоровны.

Вскоре в Ниццу прибыл и пароходо-фрегат «Олаф». Из Ниццы в Геную он перевез великого князя Михаила Николаевича.

«Выборг», «Кастор» и «Олаф» вернулись в Кронштадт летом 1857 г., «Филоктет» — в августе 1858 г., а «Полкан» — в июле 1859 г.

Замечу, что наряду с судами новейшего типа в России строились и

нелепые пароходо-фрегаты, устаревшие еще ко времени Крымской войны. Так, последний пароходо-фрегат «Рюрик» был спущен 21 октября 1870 г. Водоизмещение его составляло 1662 т, а машины имели мощность 300/739 (номинальных/индикаторных) л. с.

Пароходо-фрегаты были созданы, когда еще не существовало винтовых судов. Их громадные колеса не позволяли развивать большую скорость хода под парами и создавали огромное сопротивление воды под парусами. Сражаться не только с броненосцами, но даже с деревянными винтовыми кораблями они не могли. Из-за колес они не могли эффективно использоваться в крейсерской войне.

Пароходо-фрегаты в основном использовались для перевозки Романовых (а число августейших особ к тому времени перевалило за три десятка) из Кронштадта на историческую родину — в Германию, а также для круизов по Средиземному морю. Причем ходить вокруг Европы на пароходо-фрегатах августейшие особы обычно не решались, а прибывали на юг Франции сухим путем. В 1858 г. пароходо-фрегат «Гремящий» был послан из Кронштадта в Архангельск только затем, чтобы перевезти Александра II из Архангельска в Соловецкий монастырь. В том же году пароходо-фрегаты «Олаф», «Гремящий» и «Рюрик» неоднократно гонялись в Данию и Пруссию с менее значительными, но все же «августейшими» особами. Пароходо-фрегат «Рюрик» был построен специально для перевозки «особ».[26]

8 июля 1857 г. из Кронштадта на Тихий океан ушел фрегат «Аскольд» под командованием флигель-адъютанта Унковского. Уже в Атлантике на фрегате открылась течь в колодце, служившем для опускания и подъема гребного винта. В Индийском океане во время шторма открылась сильная течь в рулевом отделении. Течь устранили лишь через три дня, а до этого «60 человек выносили воду ведрами». Во время урагана в ночь с 18 на 19 июня 1858 г. в трюме открылась течь. Вода прибывала по 4 дюйма в час (то есть на 10 см). С большим трудом течь устранили.

Из-за всех неполадок фрегат был вынужден стать на средний ремонт в японском порту Нагасаки.

А 19 сентября 1857 г. из Кронштадта на Тихий океан впервые в истории российского флота пошла целая эскадра под командованием капитана 1-го ранга Д.Н. Кузнецова. Она получила название первого Амурского отряда, в составе которого были корветы «Воевода», «Новик», «Боярин» и клипера «Джигит», «Пластун» и «Стрелок». Российско-американская компания предоставила для них судно снабжения — транспорт «Николай I».

Впервые клипера шли в дальний поход, который с учетом сложности отношений с Англией в любой момент мог стать боевым. Понятно, что шесть быстроходных судов при первом же известии о войне немедленно бы разошлись и отправились в индивидуальное крейсерство, наделав «много шума» на вражеских коммуникациях.

Командир отряда Кузнецов писал о клиперах архангельской постройки: «Во всех портах иностранные морские офицеры любовались наружным видом клиперов… Образование носовых линий превосходное, корветы и клиперы свободно разрезают воду, не претерпевают ударов в носовую часть и на волнение всходят легко. „Джигит“, имея два паровых котла, никогда не уступал в ходу прочим судам отряда с тремя котлами, между тем топлива брал на семь дней, когда прочие клиперы имеют его не более чем на четыре или пять дней. При 24 фунтах пара ход был шесть узлов, а при 45 доходил до восьми-девяти».

Большая часть перехода осуществлялась под парусами. Так, у «Джигита» в 321-суточном плавании от Кронштадта до залива Де-Кастри из 190 ходовых суток лишь 15 суток 9 часов приходилось на долю машины, работавшей преимущественно в штиль и маловетрие.

А вот как описывал жизнь на клиперах известный писатель К.М. Станюкович, который сам служил на клиперах и корветах: «Клипер пришел на рейд накануне, перед вечером, и потому „чистота“ была отложена до утра. И вот, как только пробило восемь склянок (четыре часа), клипер ожил.

Босые, с засученными до колен штанами, матросы рассыпались по палубе. Одни, ползая на четвереньках, усердно заскребли ее камнем и стали тереть песком; другие „проходили“ голиками, мылили щетками борта снаружи и внутри и окачивали затем все обильными струями воды из брандспойтов и парусинных ведер, кстати тут же свершая утреннее свое омовение.

Под горячими лучами тропического солнца палуба высыхает быстро, и тогда-то начинается настоящая „отделка“. Несколько десятков матросских рук принимаются убирать судно, словно кокетливую, капризную барыню на бал.

Клипер снова трут, скоблят, тиранят — теперь уже „начисто“, — подкрашивают борты, подводят на них полоски, наводят глянец на пушки, желая во что бы ни стало уподобить чугунную поверхность зеркальной, и оттирают медь люков, поручней и кнехтов с таким остервенением, словно бы решились тереть до тех пор, пока блеск меди не сравнится с блеском солнца.

Перегнувшись на реях, марсовые ровняют закрепленные паруса; на марсах подправляют „подушки“ парусов у топов. Внизу — разбирают и укладывают снасти. Двое матросов висят по бокам дымовой трубы на маленьких, укрепленных на веревках дощечках, слывущих на морском жаргоне под громким названием „беседок“ (хотя эти „беседки“ так же напоминают настоящие, как виселица — турецкий диван), подбеливая места, чуть тронутые сажей, и мурлыкая себе под нос однообразный мотив, напоминающий в этих южных широтах о далеком севере…

У матросов работа кипит. Они лишь урывками бегают своей особенной матросской побежкой (вприпрыжку) на бак — курнуть на скорую руку, захлебываясь затяжками махорки, взглянуть на сияющий зеленый берег и перекинуться замечаниями насчет окружающей благодати.

Такая же отчаянная чистка идет, разумеется, и внизу; в палубе, в машине, в трюме, — словом, повсюду, до самых сокровенных уголков клипера, куда только могут проникнуть швабра, голик и скрябка и долететь крепкое словечко.

Уже восьмой час на исходе.

Уборка почти окончена. Только кое-где еще мелькают последние взмахи суконок и кладутся последние штрихи малярной кисти.

Матросы только что позавтракали, переоделись в чистые рубахи и толпятся на баке, любуясь роскошным островом и слушая рассказы шлюпочных, побывавших вчера на берегу, когда отвозили офицеров.

В открытый люк кают-компании виден накрытый стол с горой свежих булок и слышны веселые голоса только что вставших офицеров, рассказывающих за чаем о вчерашнем ужине на берегу…

Все теперь готово к подъему флага и брам-рей. Клипер „приведен в порядок“, то есть принял свой блестящий, праздничный, нарядный вид. Теперь не стыдно его показать кому угодно. Сделайте одолжение, пожалуйте и разиньте рты от восхищения при виде этого умопомрачительного блеска!

Палуба так и сверкает белизной своих гладких досок с черными, вытянутыми в нитку, линиями просмоленных пазов и так чиста, что хоть не ходи по ней („плюнуть некуда“, как говорят матросы). Борты — как зеркало, глядись в них! Орудия, люки, компас, поручни — просто горят, сверкая на солнце. Матросские койки, скатанные в красивые кульки и перевязанные крест-накрест, белы как снег и на удивленье выровнены в своих бортовых гнездах. Снасти подтянуты, и концы их уложены правильными кругами в кадках или висят затейливыми гирляндами у мачт… Словом, куда ни взгляни, везде ослепительная чистота. Все горит,

все сверкает!»[27]

В июле 1858 г. из Кронштадта на Тихий океан отправился второй Амурский отряд под командованием капитана 1-го ранга А.А. Попова. В его составе были корветы «Рында», «Гридень» и клипер «Опричник».

Почти через год, в конце августа 1859 г., на Тихий океан отправится из Кронштадта новый отряд: корвет «Посадник» и клипера «Наездник» и «Разбойник». Причем, чтобы быстрей дойти до места, им было приказано идти раздельно. Впрочем, это, видимо, была формальная причина, а на самом деле это затрудняло слежение за ними британских кораблей.

Наряду с отправкой судов на Тихий океан Морское ведомство не забывало и о Средиземном море. Еще не успели уйти из Средиземного моря корабли эскадры контр-адмирала Е.А. Беренса, как туда в 1858 г. отправилась эскадра контр-адмирала Истомина в составе линейного корабля «Ретвизан», фрегата «Громобой», пароходо-фрегата «Рюрик», корветов «Баян» и «Медведь».

Из этих кораблей «Баян» был оставлен стационером в Афинах, а «Медведь» — в Константинополе.

Как уже говорилось, после поражения России в Крымской войне в Западной Европе начался период нестабильности, произошла целая серия войн. В апреле — июле 1859 г. Франция и Сардинское королевство (Пьемонт) успешно провели войну против Австрии. 11 июня 1859 г. в Виллафранке был подписан мирный договор. Однако Сардиния сорвала его и в марте 1860 г. захватила Пармское и Моденское герцогства в центре Италии.

11 мая 1860 г. тысяча «добровольцев» под командованием Джузеппе Гарибальди высадились на острове Сицилия, который входил в Неаполитанское королевство (Королевство Обеих Сицилий). В королевстве правил Франциск II из неаполитанской ветви Бурбонов. 27 мая при Калатафими гарибальдийцы разгромили неаполитанскую армию и вскоре завладели всем островом.

19 августа 1860 г. Гарибальди высадился в Калабрии на юге Италии. 1 октября 1860 г. в сражении при Вольтурно гарибальдийцы разбили пятидесятитысячное войско Бурбонов. Теперь уже все Неаполитанское королевство было передано Сардинии. 17 марта 1861 г. сардинский король Виктор-Эммануил II был провозглашен королем Италии.

В связи с этими событиями близ итальянских берегов постоянно находилась русская эскадра. К началу декабря 1858 г. в Генуе собрались линейный корабль «Ретвизан», фрегаты «Полкан» и «Громобой», пароходо-фрегат «Рюрик» и корвет «Баян». Командовал эскадрой сам генерал-

адмирал великий князь Константин Николаевич.

Летом 1859 г. корабли этой эскадры ушли в Россию, а взамен на Средиземное море прибыла новая эскадра под командованием контр-адмирала Нордмана. В составе его эскадры были линейный корабль «Гангут», фрегаты «Илья Муромец» и «Светлана» и корвет «Медведь». Кроме того, в Геную прибыл пароходо-фрегат «Олаф», которому было поручено состоять при вдовствующей императрице.

Но вернемся к нашим клиперам на Тихом океане. Одной из причин посылки Амурских отрядов на Дальний Восток была агрессия Англии против Китая. Русское правительство не слишком сильно беспокоили боевые действия в районе Гонконга. Но 20 мая 1858 г. британская эскадра подошла к устью реки Пей-хо в Печилийском заливе и бомбардировала китайские форты. Затем последовала высадка англичан и марш-бросок к Тяньцзину, оттуда было всего 80 км до Пекина. 27 июня 1858 г. Китай был вынужден подписать унизительный мир.

Тем не менее в 1860 г. Англия, на этот раз вместе с Францией, вновь напала на Китай. Повод был анекдотичный, якобы их посланников не пропустили по какой-то причине в Пекин. Англо-французские эскадры вновь начали боевые действия в Печилийском заливе, то есть в непосредственной близости к территории Российской империи.

В такой ситуации русской эскадре на Дальнем Востоке требовался решительный командир. Им стал 34-летний капитан 1-го ранга Иван Федорович Лихачев. В 1850–1853 гг. он участвовал в кругосветном плавании на корвете «Оливуца». В Крымскую войну Лихачев был флаг-офицером начальника штаба Черноморского флота вице-адмирала В.А. Корнилова. 6 мая 1854 г. Лихачев на пароходо-фрегате «Бессарабия» участвовал в бою с тремя англофранцузскими пароходами.

10 марта 1858 г. Лихачев был назначен адъютантом генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича. Он подготовил и подал ему «Записку о состоянии русского флота», в которой доказывал необходимость дальних плаваний судов российского флота и образования в морях Дальнего Востока самостоятельной эскадры. В «Записке…» говорилось: «Только не держите эти суда в наших морях, где они как рыбы, вытащенные на берег… Не ограничивайте их поприще дорогою к Амуру и обратно… держите их в океане, в Китайском и Индийском морях, естественном поприще их военных подвигов в случае войны… У Вас образуются со временем настоящие адмиралы, которые будут бояться одной ответственности перед отечеством… которых не будет вгонять в идиотизм страх начальства».

В начале января 1860 г. в Особом комитете под председательством Александра II решили в помощь русскому посланнику Н.П. Игнатьеву собрать в китайских водах эскадру под командованием И.Ф. Лихачева. Иван Федорович срочно выехал из Петербурга во Францию и 31 января отправился на пассажирском пароходе из Марселя в Шанхай. Там он зафрахтовал французский пароход «Реми» и вышел на нем в Хакодате.

По прибытии в Хакодате Лихачев узнал, что англичане начали подготовку к высадке десанта в заливе Посьет[28] с последующей оккупацией этого района. Лихачев принимает решение в инициативном порядке занять залив Посьет, формально принадлежавший Китаю. Но фактически это была ничейная территория, и в радиусе сотен верст там не было ни китайских солдат, ни чиновников.

В то время в Хакодате находилось два русских корабля — клипер «Джигит» и транспорт «Японец». Последний был построен в 1857 г. в Нью-Йорке и числился в Сибирской флотилии. Водоизмещение его составляло 1472 т, паровая машина мощностью 300 номинальных л. с. позволяла развивать скорость 10 узлов, вооружение состояло из девяти пушек малого калибра.

«Джигит» занимался ремонтом котлов, и Лихачев отправился в залив Посьет на «Японце».

11 апреля 1860 г. транспорт «Японец» бросил якорь в Новгородской гавани залива Посьет. На следующий день Лихачев осмотрел бухту и объявил ее территорией Российской империи. Собственной властью он распорядился основать пост в бухте Новгородская и оставил там команду численностью в 21 человек под командованием лейтенанта П.Н. Назимова, которому дал специальную инструкцию. Там говорилось, что в случае появления иностранных судов надлежит поднимать русский флаг и объяснять их командирам, что бухта Новгородская и залив Посьет являются собственностью России.

Объявив район залива Посьет русской территорией, И.Ф. Лихачев рисковал лишиться чина, пенсии, а то и попасть под суд. Однако генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич, узнав о случившемся, лично написал Лихачеву: «Ты совершенный молодец, и я обнимаю тебя мысленно от всей души!.. Все письма твои я давал читать государю, и он в высшей степени доволен твоей распорядительностью и находчивостью…»

С 1859 г. русский посланник генерал-майор Н.П. Игнатьев вел трудные переговоры в столице Китая о территориальном разделении земель. Правительство богдыхана упорствовало, и Александр II решил послать в Печилийский залив эскадру с целью демонстрации Китаю серьезных

намерений Российской империи.

В связи с этим фрегат «Светлана», находившийся в Тулоне, получил секретный приказ и 7 февраля 1860 г. срочно отправился на Тихий океан. 7 мая 1860 г. фрегат прибыл в Сингапур, где его ждали клипера «Посадник» и «Наездник». Спустя 10 дней «Светлана», ведя на буксире оба клипера, вышла из Сингапура. Это было сделано для сбережения запасов угля на клиперах, куда меньших, чем на фрегате. 2 июня 1860 г. «Светлана» и клипера соединились с эскадрой Лихачева.

Кроме того, еще осенью 1859 г. из Кронштадта на Дальний Восток вышел отряд судов в составе корветов «Рында», «Новик» и клипера «Пластун». А в 1860 г. на Дальний Восток отправили корвет «Калевала», клипера «Абрек» и «Гайдамак», а также канонерскую лодку «Морж». Все суда шли раздельно. Замечу, что на «Калевале» впервые отправился в плавание семнадцатилетний кадет Морского корпуса К. Станюкович, впоследствии знаменитый писатель.

Летом 1860 г. в Печилийском заливе у порта Таку, от которого до Пекина 150 верст, стояла эскадра в составе фрегата «Светлана», корвета «Посадник», клиперов «Джигит», «Разбойник» и «Наездник», а также транспорта «Японец».

Эскадра в китайских водах оказалась весьма кстати, а посланник даже приезжал 20 мая на «Джигит» советоваться с Лихачевым. Китайская сторона стала податливее, и 2 октября 1860 г. был заключен Пекинский договор, по которому неразграниченные ранее территории отошли к России.

Замечу, что речь шла не о территориях, заселенных китайцами, а о неразделенных между двумя государствами землях. Территории, официально присоединенные к России в 1858–1860 гг., были малонаселенными. Там жили негидальцы[29] и ряд других малых народов. Никаких китайцев в этих краях не было.

Так 145 лет назад сформировались современные границы между Россией и Китаем по рекам Амуру и Уссури. Все побережье Приморья до границы с Кореей стало русским.

Заслуга Лихачева и его эскадры в заключении Пекинского договора была по достоинству оценена в Петербурге. Ему в 35 лет был присвоен чин контр-адмирала и вручен орден Святого Владимира 3-й степени. Высочайший указ Александра II от 12 июня 1861 г. гласил: «Во внимание к чрезвычайно полезным трудам эскадры Китайского моря и отличной точности, с которой были выполнены ею предначертания, послужившие к заключению трактата с Китаем, Государь Император изъявил свое

монаршее благоволение начальнику эскадры и всем командирам».

Русским крейсерским судам на Тихом океане неоднократно приходилось защищать наши торговые суда. Так, например, в начале апреля 1861 г. пароход Амурской компании «Святой Феодосий» совершил рейс по реке Янцзы до Нанкина с грузом британской компании и вернулся обратно. Шанхайский губернатор придрался к каким-то формальностям и решил конфисковать русский пароход. Русский консул попросил командира находившегося неподалеку корвета «Калевала» войти на Шанхайский рейд. После явления корвета с расчехленными орудиями все недоразумения сами собой исчерпались, и китайские власти отпустили с миром «Святого Феодосия».

Как уже говорилось, 30 декабря 1860 г. клипер «Гайдамак» покинул Плимут и отправился прямо на Дальний Восток. 7 февраля 1861 г. по пути у Порто-Гранде в Рио-де-Жанейро на клипере «прекратили пары» и приступили к подъему гребного винта, чтобы он не создавал дополнительного сопротивления при ходе под парусами. Из-за выхода из строя подъемного устройства и безграмотных действий командира винт вместе с передней частью подъемной рамы отправился на океанское дно.

Из-за этого инцидента клиперу пришлось пробыть в Рио-де-Жанейро четыре недели, которые были потрачены на ремонт подъемной рамы и установку запасного винта. «Так как подобных случаев никогда еще не было, и заводчики дорожили своими сношениями с нашим Правительством, то они приняли потерю винта на свой счет. Стоимость винта составляла 1000 фунтов стерлингов».[30]

Переход «Гайдамака» из Рио до Батавии[31] длился 56 дней. При попутном ветре ход клипера под парусами достигал 12,5 узлов. Наибольшее суточное плавание составляло 258 миль, а среднесуточное — 160 миль. С 13 по 17 мая «Гайдамак» заправлялся углем и продовольствием в Батавии. А 31 мая клипер вошел на рейд Гонконга.

В конце июня 1861 г. «Гайдамак» прибыл в залив Посьет, где у поста Новгородская гавань собралась эскадра контр-адмирала Лихачева.

Несколько слов стоит сказать и о плавании на Дальний Восток канонерской лодки «Морж». Еще в 1858 г. адмирал Е.В. Путятин предложил построить для Дальнего Востока серию канонерских лодок, которые бы совмещали сильную артиллерию и хорошую мореходность с небольшой осадкой, позволяющей безопасно плавать в Татарском проливе и устье Амура. Контракт на постройку головной лодки был заключен 23 октября 1859 г. с французским заводчиком О. Норманом, владельцем верфи

в Гавре, а 22 ноября того же года был заключен контракт с английской фирмой «Модслей и Фильд» на изготовление котлов и паровой машины мощностью 80 номинальных л. с.

Головная лодка, получившая название «Морж», была спущена 1 июля 1860 г. 7 января 1861 г. на пробе машин в Англии лодка развила скорость 9,82 узла при мощности машины 292 индикаторные л. с. Так же как и на крейсерских судах, винт лодки (диаметром 1450 мм) был сделан подъемным. «Морж» имела парусное вооружение трехмачтовой шхуны. Запас угля составлял 57 тонн и был рассчитан на пять дней плавания 9-узловым ходом (1080 миль). Материал корпуса — дуб с частями из тика и ильма[32]. Общая стоимость корпуса лодки составила 105,5 тысяч рублей, а механизмов — 32,48 тысячи рублей.

Первоначальное вооружение лодки состояло из двух 60-фунтовых пушек № 1 и четырех 4-фунтовых нарезных заряжаемых с дула пушек. Кроме того, в виде опыта была установлена нарезная пушка Армстронга, впоследствии оказавшаяся негодной.

12 января 1861 г. канонерка «Морж» под командованием капитан-лейтенанта А.Е. Кроуна вышла из Фалмута (Англия) и, не заходя на Балтику, отправилась на Дальний Восток. Отдадим должное храбрости русских моряков, которые на почти плоскодонном деревянном судне длиной 47 м и водоизмещением 457 тонн отправились зимой в Атлантику.

9 мая 1861 г. по пути из Рио-де-Жанейро в Монтевидео «Морж» попал в ураган. «Лодка черпала обоими бортами», «огромные волны часто перекатывались через нос». Однако судно без повреждений выдержало шестичасовой ураган.

«Морж» прошел Магелланов пролив и 15 августа 1861 г. бросил якорь в чилийском порту Вальпараисо. Затем лодка пересекла Тихий океан с заходом в Гонолулу и 17 марта 1862 г. прибыла в Нагасаки, где пробыла месяц, а затем отправилась в залив Святой Ольги, где 25 апреля закончила свое долгое плавание.

Замечу, что и «Моржу», и другим канонерским лодкам Сибирской флотилии приходилось выполнять обязанности пограничных судов, то есть защищать от браконьеров и контрабандистов берега на Тихом океане, выполнять обязанности стационеров в портах Китая и т. д. Нет никаких сомнений, что в случае начала боевых действий наши парусно-паровые канонерки могли бы успешно вести крейсерскую войну в западной части Тихого океана.

Следует заметить, что из-за отсутствия надежных военно-морских баз с сухими доками и ремонтными мастерскими, а также из-за нежелания

господ офицеров долго находиться вдали от Петербурга постоянно происходила ротация судов на Дальнем Востоке. Замечу, что последний, вроде бы субъективный довод вовсе не личное мнение автора. С созданием постоянного отряда судов, базировавшихся на Дальний Восток, — Сибирской флотилии, в Морском ведомстве началась серьезная дискуссия, разрешить ли жениться младшим офицерам. И, в конце концов, для Сибирской флотилии было сделано исключение — теперь даже мичман мог жениться и везти супругу во Владивосток. А вот господам офицерам судов Балтийского флота приходилось довольствоваться гейшами в Нагасаки и других портах Японии. Подробнее об этом будет рассказано в главе 11 «Корабли ищут базы».

В конце января 1861 г. корветы «Боярин», «Воевода» и клипер «Джигит» отправились с Тихого океана домой и благополучно прибыли 14 августа 1861 г. в Кронштадт.

Иная судьба ждала клипер «Опричник». 29 ноября 1861 г. он вышел из Батавии и направился в Россию. Больше о нем никто не слышал. Видимо, клипер стал жертвой урагана, бушевавшего 26 декабря в западной части Индийского океана. Не исключена и встреча с «волной-убийцей», высота которой достигает 15–18 м. Буквально накануне отправки судна в обратный путь сменились командир корабля (им стал капитан-лейтенант П.А. Селиванов) и большая часть офицерского состава, а нижние чины были набраны из разных экипажей: «Опричника», корвета «Воевода», клиперов «Наездник» и «Разведчик». И это могло сыграть свою роковую роль во время урагана.

Почти через 10 лет со времени гибели «Опричника» начался сбор средств на сооружение памятника команде клипера. К маю 1872 г, было собрано всего около 300 рублей серебром, главным образом среди родственников, товарищей и сослуживцев погибших моряков. Тем не менее было принято решение «закончить это дело приведением его в исполнение с теми небольшими средствами, которыми можно располагать». В июле 1872 г. «Государь Император… Высочайше разрешить соизволил поставить в Летнем саду в Кронштадте памятник по погибшим на клипере „Опричник“ согласно… рисунку».

По первоначальному варианту монумент должен был состоять из креста, водруженного на скале, с большим якорем и другими военно-морскими атрибутами. В окончательном проекте крест исчез, скала осталась, якорь был выполнен надломленным, появились флагшток и приспущенный Андреевский флаг. При утверждении рисунка памятника было решено «о даровании помощи из казенного имущества следующих

вещей: одного якоря весом от 40 до 50 пудов, восьми сажен цепного каната, шести пушечных орудий малого калибра и 24-х сажен такелажной цепи».

Памятник был установлен в Кронштадте перед входом в летнее помещение Морского собрания. Торжественное освящение и открытие монумента русским военным морякам при огромном стечении жителей города состоялось 31 октября 1873 г. На памятнике были укреплены две медные мемориальные доски. На одной из них, большой, значилось:

«В ПАМЯТЬ ПОГИБШИМ В ДЕКАБРЕ 1861 Г.
В ИНДИЙСКОМ ОКЕАНЕ НА КЛИПЕРЕ „ОПРИЧНИК“
Командир Капит. Лейт. Петр Селиванов»

Здание Морского собрания снесли еще при советской власти, а с наступлением эры демократии были вначале «приватизированы» медные мемориальные доски, а затем дело дошло и до чугунных элементов памятника.

Еще раньше погиб «Пластун», Весной 1859 г. клипер ходил к берегам Южного Приморья и Татарского пролива, попутно произведя опись побережья от Императорской (Советской) Гавани до залива Де-Кастри, а затем стал на ремонт в Николаевске-на-Амуре. Осенью после ремонта «Пластун» плавал у берегов Японии и в заливе Петра Великого. В честь клипера две бухты получили название Пластун — одна в заливе Рында (названном в честь корвета «Рында»), а другая в заливе Чихачева (названном в честь адмирала Чихачева).

В августе 1859 г. «Пластун» отправился с Дальнего Востока на Балтику вместе с корветами «Рында» и «Новик». Отряд судов благополучно вошел в Балтийское море, 18 августа 1860 г. прошли о. Готланд, через 2 дня будет Кронштадт.

В 5 ч. 8 мин. пополудни клипер «Пластун» шел под парусами со скоростью 10 узлов. В точке с координатами: широта 57°45′; долгота 20°5′ прогремел взрыв. Клипер окутался дымом и затонул менее чем через 3 минуты на глубине 150 м.[33]

Немедленно с корветов «Рында» и «Новик» спустили на воду три катера, вельбот и «четверку», и спасли трех офицеров и 31 нижний чин. Командир клипера лейтенант барон Дистерло, 5 офицеров, «вольный механик» Гольм и 68 нижних чинов погибли.

Для расследования причин гибели «Пластуна» была создана специальная комиссия под председательством вице-адмирала Панфилова. В ее состав вошли контр-адмирал Бутаков, корпуса морской артиллерии

генерал-майор Мещеряков и другие видные специалисты. Однако точно установить причину катастрофы комиссия не смогла. Основных версий было две: элементарное разгильдяйство и злой умысел матросов. Видимо, на судне происходила расправа офицеров над нижними чинами, о чем глухо говорится в отчете комиссии: «Таковые беспорядки и упущения на клипере, как по артиллерийской части, так и относительно обращения с нижними чинами, могут быть, по мнению Морского генерал-аудиториата, объяснены лишь тем, что клипер „Пластун“ первоначально, по случаю исправления в Монтевидео, а потом находясь в продолжительном отдельном плавании, оставался долгое время вне всякого надзора со стороны начальника отряда… Обнаруживающиеся из следственного дела упущения и противузаконныя действия должны быть отнесены единственно к вине командовавшего клипером и старшего офицера, лейтенантов барона Дистерло и Розенберга, за что и следовала бы по важности оных предать их военному суду, но за смертию обоих заключения об этом не делать.»[34]

Комиссия предложила «спасшимся с клипера „Пластун“ офицерам, медику и нижним чинам, как ни в чем не причастным к гибели клипера, выдать не в зачет… офицерам — полугодовые, а нижним чинам годовые оклады жалованья и сверх того выдать нижним чинам обмундирование, какое кому следовать будет.

На всеподданнейшем о сем докладе, в 14 день ноября 1860 г., последовала собственноручная Его Императорского Величества резолюция „быть по сему“».[35]

Заканчивая рассказ о судах Сибирской флотилии в 1859–1863 гг., замечу, что в январе 1863 г. корвет «Посадник», клипера «Наездник» и «Разбойник» покинули дальневосточные воды и 12 июля 1863 г. вернулись в Кронштадт.

Глава 5
Янки дают «урок»

6 ноября 1860 г. в США был избран президентом Авраам Линкольн — ярый сторонник освобождения негров. В ответ семь южных штатов — Техас, Луизиана, Алабама, Флорида, Джорджия и Южная Каролина — вышли из союза. За ними вскоре последовали Северная Каролина, Вирджиния, Теннеси и Арканзас. Эти одиннадцать южных штатов учредили новый союз под названием «Конфедеративные штаты Америки» и избрали в начале февраля 1861 г. президентом Джефферсона Дэвиса.

Театр военных действий занимал по площади пространство больше, чем Германия, Италия, Австро-Венгрия, Франция и лежащие между ними мелкие государства вместе взятые. Большая часть Атлантического побережья, около 900 миль, принадлежала южанам, на долю северян приходилось лишь 700 миль берега. Все побережье Мексиканского залива протяженностью 1300 миль было в руках южан. Естественно, что борьба на море имела важнейшее значение для обеих сторон.

Действия военных судов конфедератов и федералов произвели настоящую революцию в военно-морском деле. Сейчас принято отождествлять революции в военном деле с научно-технической революцией. Но ни в Гражданской войне в США в 1861–1865 гг., ни в Гражданской войне в России в 1917–1920 гг. практически не было сделано особых открытий в технике. Так что «революция» происходила не за счет изобретений новейшего оружия, а за счет нового и грамотного применения уже созданных типов оружия. Это была революция умов, когда командующими армиями и флотилиями стали молодые офицеры, а то и вообще гражданские лица, головы которых не были забиты давно устаревшими доктринами, правилами и наставлениями.

Ни бронирование кораблей, ни морские мины заграждения, ни шестовые мины не были американским изобретением, а давно уже использовались в Европе, но делалось это в целом очень осторожно и бестолково.

На счастье американцев, у них было мало военно-морских офицеров, и высшее начальство почти не лезло в морские дела. Зато было много талантливых инженеров и мелких предпринимателей, предпочитавших оригинальные идеи. Так, например, в Европе броненосные суда строились годами, а в США морские и речные суда обращались в броненосцы за

несколько суток.

Вот, к примеру, строитель-подрядчик Идс в Сент-Луисе изготовил в течение 75 дней семь новых бронированных казематных паровых судов. Это были колесные пароходы водоизмещением в 600 тонн со скоростью хода 9 узлов. Четырехугольный броневой каземат защищал колесо, находившееся посередине судна. Вооружение пароходов состояло из трех орудий (9- или 10-дюймовых) на носу, по четыре с каждого борта и два кормовых орудия. Борт был защищен 2,5-дюймовой броней, наклоненной под углом в 35°-45°. Длина пароходов составляла 175 футов (53,3 м), ширина 52 фута (15,8 м), углубление 6 футов (1,83 м). Корпус деревянный.

Через 65 дней первый пароход был спущен со стапеля вполне готовым, и через 3,5 месяца все семь пароходов были готовы к бою.

Дабы меня никто не упрекнул в низкопоклонничестве перед американцами, скажу, что и у нас в 1892–1914 гг. на кораблях царского флота замена старых орудий на новые 152-мм /45[36] пушки Кане затягивалась с учетом всех бюрократических проволочек на долгие месяцы, а то и на годы. А вот в 1918–1920 гг. матросы за день-два ставили 6-дюймовые пушки Кане на грунтовозные шаланды и нефтеналивные шхуны, которые становились грозными крейсерами.

Знаменитый «Монитор» — первое в мире башенное судно — был построен инженером Эриксоном всего за 3 месяца! Стоимость его составила 195 тысяч долларов. В башню «Монитора» были помещены две 11-дюймовые (280-мм) гладкоствольные пушки Дальгрена.

В свою очередь южане в Госпорте у Норфолка подняли сгоревший до ватерлинии и затонувший паровой фрегат «Мерримак» водоизмещением 3000 тонн. Поскольку машина и котлы уцелели, то фрегат отремонтировали и перестроили. В середине корабля поставили каземат длиной в 170 футов (51,8 м) с наклонными под углом в 35° бортами. Этот каземат был забронирован двумя слоями железных плит толщиной в 2 дюйма и железнодорожных рельсов. К форштевню прикрепили железный таран длиной в 4 фута (1,22 м). Руль и винт остались без защиты, и только рулевая рубка была забронирована. Углубление фрегата составило 23 фута (7 м). На носу и корме стояло по одному нарезному 7-дюймовому орудию, по бортам — по одному 6-дюймовому орудию и по три 240-мм гладкоствольных пушки Дальгрена. Прислугу орудий составляли сухопутные артиллеристы и несколько матросов.

8 марта 1862 г. «Мерримак» в первый раз вышел на Хэмптонский рейд, где стояла эскадра северян. Орудия северян как на кораблях, так и на береговых фортах оказались бессильны против брони «Мерримака». Зато

броненосец южан артиллерийским огнем потопил 50-пушечный фрегат «Конгресс» и таранным ударом отправил на дно 30-пушечный фрегат «Кумберленд». Северяне потеряли свыше 250 человек убитыми.

На следующий день «Мерримак» опять вышел на Хэмптонский рейд, но теперь его там ждал броненосец «Монитор». Первый в истории бой между броненосцами начался в 8 ч. 30 мин. Скорости обоих судов не превышали 5 узлов. Дистанция стрельбы колебалась от нескольких сотен до 10 (!) метров. Тем не менее ядра пушек Дальгрена не могли пробить броню и оставляли лишь вмятины в ней. Тогда оба противника решили пойти на таран. Командир «Монитора» лейтенант Уорден попытался протаранить корму «Мерримака» и повредить его гребной винт, но неуклюжая посудина промахнулась.

Наступила пауза в бою, после которой командир «Мерримака» командор Буканан ударил тараном в борт «Монитора». Но машины «Мерримака» развили скорость всего 3–3,5 узла, и удар оказался недостаточно сильным — в борту броненосца северян осталась лишь выбоина. Тогда «Мерримак» изменил тактику и стал направлять выстрелы не в башню, а в боевую рубку «Монитора». В 10 ч. 30 мин. разорвавшийся около рубки снаряд ранил через смотровую щель командира «Монитора». Броненосец, никем не управляемый, несло некоторое время по течению, но когда под командованием старшего офицера он вернулся к месту боя, «Мерримак» уже уходил в Норфолк, отказавшись от попыток справиться с противником.

Этот безрезультатный и даже в чем-то анекдотичный бой оказал огромное влияние как на судостроение, так и на морскую тактику. По его результатам адмиралы всего мира, включая русских, сделали два правильных вывода и один неверный. Стало ясно, что деревянные корабли не могут противостоять броненосцам, а также, что существующие гладкоствольные орудия не могут пробить броню. Первое же в истории паровых судов применение тарана вызвало маниакальное желание адмиралов таранить всех и вся. Замечу, что во все времена люди ограниченного ума мечтали о простом и универсальном оружии. В результате во всех странах мира стали оснащать броненосцы тяжелыми и ненужными таранами[37], а британские лорды Адмиралтейства ухитрились даже построить целую серию «судов-таранов».

Для нашей же темы главным уроком, преподанным янки в 1861–1865 гг., стала успешная крейсерская война. Как уже говорилось, США не присоединились к Парижской декларации 1856 г., запрещавшей каперскую войну. Тем не менее президент Линкольн объявил, что крейсеры

конфедератов, то есть военные суда южных штатов, будут рассматриваться как пираты.

Правительство и общественность Англии вскоре стали целиком на сторону южан. В середине апреля 1861 г. газета «Таймс» могла уже беззастенчиво писать следующее: «Южные штаты решились сражаться за свою торговлю, они отделились от союза, чтобы создать еще больше рабовладельческих штатов, т. е. чтобы увеличить производство хлопка. Они начинают войну именно для той цели, которая больше всего соответствует нашим интересам».[38]

Объявленная северянами блокада послужила предметом многих толков и пересудов. В середине мая Англия признала южные штаты воюющей державой, так что их каперы для Англии уже больше не являлись пиратами. В середине июля 1861 г. Франция, а затем и Испания также признали конфедератов воюющей державой.

В ответ на морскую блокаду северян, душившую экономику южных штатов, конфедераты уже в 1861 г. начали крейсерскую войну. Лишь один крейсер «Самтер» под командованием капитана Симса захватил в течение 1861 г. 18 торговых судов. При этом «Самтер» регулярно заходил в нейтральные порты, где принимал уголь и продовольствие.

Но наибольшую известность получил крейсер южан «Алабама». Судно было заложено в 1861 г. на верфи братьев Лэрд в г. Биркенэде в Англии по заказу правительства Южных штатов. Строительство «Алабамы» велось в строжайшей тайне, и в документах фирмы крейсер обозначался как судно № 290.

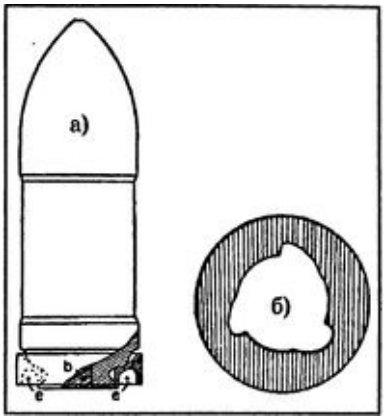
Посол САСШ (то есть федералов) в Англии неоднократно требовал ареста этого «подозрительного судна». Тогда офицеры «Алабамы» решили пойти на хитрость. Судно было закончено, но главные сдаточные испытания были назначены на 31 августа 1863 г. После ходовых испытаний планировался большой банкет. На борт «Алабамы» поднялись десятки «представителей общественности», дам «из общества» и журналистов. Но когда судно вышло в море, к нему причалил торговый пароход, на борт которого и было предложено перебраться всей честной публике. А сама «Алабама» пошла к Азорским островам.

Этот маскарад не был напрасным: через два дня после ухода «Алабамы» к выходу из бухты подошел фрегат северян «Тускарора», который должен был перехватить «Алабаму» при попытке выхода в океан.

У Азорских островов «Алабама» встретила английский пароход «Агрипину», зафрахтованный конфедератами. С «Агрипины» на «Алабаму» в нейтральных водах перегрузили артиллерию, боекомплект и

уголь.

И только теперь «Алабама» стала настоящим боевым кораблем. Корпус ее был построен из дерева, длина его составляла 213 футов (65 м), ширина 32 фута (9,8 м) и осадка 15 футов (4,6 м). Стандартное водоизмещение 1040 тонн. Паровая машина мощностью в 300 номинальных л. с. позволяла развивать судну скорость до 11,5 узлов. Артиллерия «Алабамы» состояла из одной 7-дюймовой (178-мм) нарезной пушки системы Блэкли[39], одной 203-мм пушки на поворотной платформе и шести 32-фунтовых гладкоствольных пушек, расположенных по бортам.



а — устройство снаряда системы Блэкли, б — сечение канала пушки Блэкли

Численность экипажа «Алабамы» менялась за время крейсерства от 70 до 120 человек при 24-х офицерах. Интересно, что большинство экипажа «Алабамы» составляли англичане, в том числе на «Агрипине» прибыл и командир «Алабамы», знаменитый капитан Рафаэль Симс. Ранее он командовал крейсером «Самтер», но когда корпус судна пришел в негодность, Симсу пришлось продать «Самтер». На «Агрипине» прибыли и несколько комендоров, обучавшихся ранее на учебном корабле королевского флота «Экселлент».

24 августа 1862 г. «Алабама» отправилась в крейсерство. Вскоре у Азорских островов она захватили 10 китобойных судов северян. К концу октября «Алабама» пересекла Атлантический океан и около Ньюфаундлендской банки захватила 12 судов, большей частью шедших с американским хлебом в Европу. Двигаясь на юг, «Алабама» к 1 ноября подошла на 200 миль к Нью-Йорку, где явление крейсера произвело настоящую панику. Из-за того, что место нахождения «Алабамы» стало известно северянам, капитан Симс вскоре ушел на Мартинику, где стал на

якорь в гавани Форт де Франс, чтобы загрузиться там углем с ожидавшего его транспорта «Агрипина». Однако на следующий день после прихода «Алабама» была заблокирована федеральным фрегатом «Сан-Джасинто», имевшим более сильное вооружение. Но под покровом ночи «Алабаме» удалось ускользнуть от превосходившего по силе противника и уйти к острову Бланкилла — месту условного рандеву с «Агрипиной», которая 21 ноября также подошла к Бланкилле.

Загрузившись углем, «Алабама» вышла к острову Гаити, где начала подстерегать возвращавшиеся в Америку клиперы и почтовые пароходы. Здесь «Алабама» захватила свой самый ценный приз — почтовый пароход «Ариэль», принявший «Алабаму» за военное судно северян и поэтому подошедший слишком близко. Надеясь на свое преимущество в скорости, «Ариэль» попытался бежать, но, имея на борту до 500 пассажиров, большинство из которых были женщины, отказался от этой попытки. И когда «Алабама» открыла огонь по пароходу, «Ариэль» застопорил машину.

Из захваченных на «Ариэли» бумаг капитан Симс узнал, что против порта Гальвестон северяне снаряжают десантную экспедицию. Надеясь при удаче отбить транспорты, капитан Симс пошел к Гальвестону. Предприятие это было крайне рискованным, поскольку весь берег блокировался сотней военных судов северян. Но капитан Симс стал искать боя с военным судном, чтобы доказать боевые достоинства своего крейсера, чем опровергнуть распространяемые газетами северян обидные сведения, что команда «Алабамы» состоит исключительно из подонков разных наций, недисциплинирована и никогда не будет в состоянии сразиться с настоящим военным судном.

11 января 1863 г. «Алабама» подошла к Гальвестону на 30 миль. Капитан Симс рассчитывал засветло увидеть неприятеля и ночью атаковать транспорты, но был замечен с судна федералов раньше, чем сам их увидел. За крейсером погнался, не подозревая в шедшем под парусами незнакомом судне «Алабамы», один из трех крейсеров северян, блокировавших Гальвестон. Это был железный колесный пароход «Хаттерас» водоизмещением 1100 тонн, с машиной, расположенной выше ватерлинии, что делало его весьма уязвимым от огня противника. Вооружение «Хаттераса» было довольно слабым и состояло из четырех 32-фунтовых и одной 12-фунтовой гладкоствольных пушек, а также двух 30-фунтовых и одной 20-фунтовой нарезных заряжаемых с дула пушек.

«Алабама» медленно удалялась от берега, идя под парусами, изредка давая ход машине, чтобы заманить неприятеля как можно дальше, чтобы во время боя остальные суда северян не услышали выстрелов и не пришли на

помощь. На расстоянии 28 миль от отряда «Хаттерас» подошел довольно близко к «Алабаме». Симс приказал пробить тревогу, убрать паруса и повернул на крейсер северян. На оклик с «Хаттераса», какое перед ним судно, был получен ответ, что это «Петрел» Ее Британского Величества. Но когда с «Хаттераса» спустили шлюпку, с «Алабамы» крикнули, что она конфедеративный пароход, и одновременно дали залп. На «Хаттерасе» пытались свалиться на абордаж, но «Алабама», имея преимущества в ходе, не позволила привести этот маневр в исполнение.

Через четверть часа после начала боя на расстоянии 1–2,5 кабельтовых (185–463 м) «Хаттерас» получил несколько опасных пробоин, слабая машина перестала работать, пушки были подбиты, в трех местах начался пожар, и крейсер спустил флаг. С «Алабамы» к нему подошли гребные суда, и едва только успели снять с «Хаттераса» его экипаж, как судно затонуло.

Остальные суда отряда слышали выстрелы, но решили, что «Хаттерас» преследует «блокадопрерывателей». И лишь на следующий день, найдя торчавшую из воды стеньгу затонувшего «Хаттераса», они узнали правду.

После сражения с «Хаттерасом» «Алабама» отправилась к Ямайке, где высадила пленных. Зная, что дальнейшее пребывание крейсера в Вест-Индии будет опасным, капитан Симс повел свой крейсер в другую часть Атлантического океана — в точку, где пересекаются пути из Южной Америки и Африки, и у Канарских островов захватил 5 призов.

В марте 1863 г. «Алабама» вдоль берегов Южной Америки пошла на юг, захватив при этом 24 судна. Все они были уничтожены, за исключением одного «Конрада», который под названием «Тускалоза» стал крейсером конфедератов.

После двухмесячного пребывания у берегов Бразилии «Алабама» вновь пересекла океан и, захватив по дороге два приза, зашла в Капштадт. Там капитан Симе узнал, что ожидается приход специально назначенного для его преследования быстроходного крейсера северян «Вандербалт». Тогда «Алабама» оставила Мыс Доброй Надежды и направилась в Зондский пролив, по пути захватив только один приз. А в Зондском проливе «Алабаму» сторожило военное судно федералов «Вайоминг». И капитан Симс, не желая подвергать «Алабаму» риску, поспешил покинуть опасные для нее воды пролива, все-таки захватив в них два приза.

Пройдя вдоль западного берега Борнео, «Алабама» зашла во французскую колонию каторжников на берегу Кохинхины Пуло- Кондор, где ремонтировалась в течение двух недель. Опасаясь нападения «Вайоминга», «Алабама» в Пуло-Кондоре стояла на шпринге[40], чтобы

иметь возможность обстреливать вход в гавань.

Из Пуло-Кондора «Алабама» через Сингапурский пролив пошла к мысу Каморен на восточном берегу Африки, захватив по дороге два приза, а затем, обогнув Мыс Доброй Надежды, двинулась в Шербур, куда прибыла 11 июня 1864 г. после двухлетней, страшной для торговли северян деятельности.

За все время своего крейсерства «Алабама» захватила 68 призов, не считая военного крейсера «Хаттерас». В числе призов был лишь один пароход «Ариэль». 53 приза было уничтожено, 9 выкуплено за наличные деньги, два освобождены, один обращен в крейсер и в четырех случаях был уничтожен только груз.

Через несколько дней по приходе в Шербур, 14 июля 1864 г., у входа в порт появился корвет федералов «Кирсардж». Оставаясь вне территориальных вод, он начал блокировать «Алабаму». Водоизмещение «Кирсардж» составляло 1030 тонн, и он был почти одних размеров с «Алабамой». Артиллерия его состояла из двух 11-дюймовых гладкоствольных пушек Дальгрена, четырех 32-фунтовых и одной 28-фунтовой нарезных пушек. Мощность машины составляла 400 номинальных л. е., что немного больше, чем у «Алабамы». Экипаж насчитывал 162 человека под командой капитана Унислоу.

Капитан Симс из-за своего больного самомнения решил принять бой, игнорируя азы морской тактики: задача крейсера (капера или рейдера) — это уничтожение торговых судов, а в отдельных случаях — незащищенных или слабо защищенных береговых объектов.

Успехи Симса заставили его потерять чувство реальности — он послал командиру «Кирсарджа» вызов на дуэль. Достаточно было дождаться штормовой погоды, а то и просто ночью покинуть порт. В этом случае у «Кирсарджа» практически не было шансов перехватить «Алабаму».

«Алабама» вышла из территориальных вод Франции, корвет «Кирсардж» шел впереди, пока не отошел на 7 миль от берега. В одиннадцатом часу утра он повернул и направился к «Алабаме», которая первая открыла огонь с дистанции в одну милю. Затем суда еще сблизились и вели бой с 3,5–5 кабельтовых (648–926 м). Оба судна описывали циркуляции, сражаясь правыми бортами. Снаряды «Алабамы» из-за низкого качества пороха и дистанционных трубок приносили мало вреда, но главное, комендоры «Кирсарджа» были гораздо лучше обучены. Кроме того, от 7-дюймовой пушки Блэкли проку практически не было.

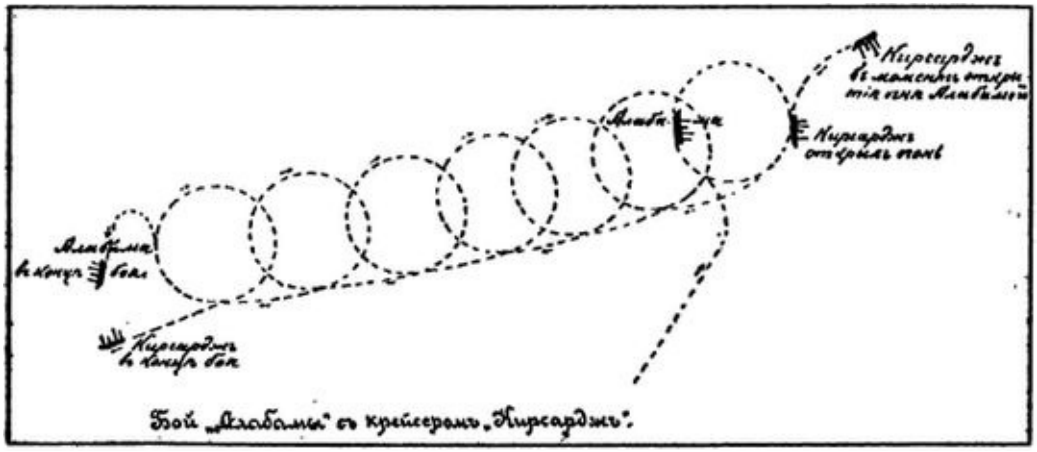
Командир «Кирсарджа» после часового боя только собрался сблизиться для решительной атаки, как «Алабама» прекратила огонь и,

подняв кливер и поставив фор-трисель, пошла к берегу. Капитан Симс пытался накренить ее, чтобы заделать пробоины правого борта, но вода быстро заливала топки. Дальнейшее сопротивление было бесполезно, и «Алабама» подняла белый флаг. Но «Кирсардж» продолжал расстреливать крейсер и прекратил огонь только когда с «Алабамы» спустили шлюпки. Одна шлюпка подошла к корвету для уточнения условия сдачи, а на другую погрузили раненых. Через несколько минут «Алабама» затонула, садясь кормой.

Яхта «Deerhound», испросив разрешение у капитана «Кирсарджа», пошла к месту гибели «Алабамы» спасать оставшихся в живых. Из воды подняли капитана Симса и 40 человек, после чего яхта пошла в Англию. На «Кирсардже», видимо, из-за повреждений, полученных в бою, не смогли спустить шлюпку, но тем не менее фрегат принял на борт 70 человек команды «Алабамы». Несколько человек подобрали лоцманские боты. Утонуло 19 человек. Убитых на «Алабаме» было 7 человек и раненых 21. На «Кирсардже» убит один человек и двое ранено.

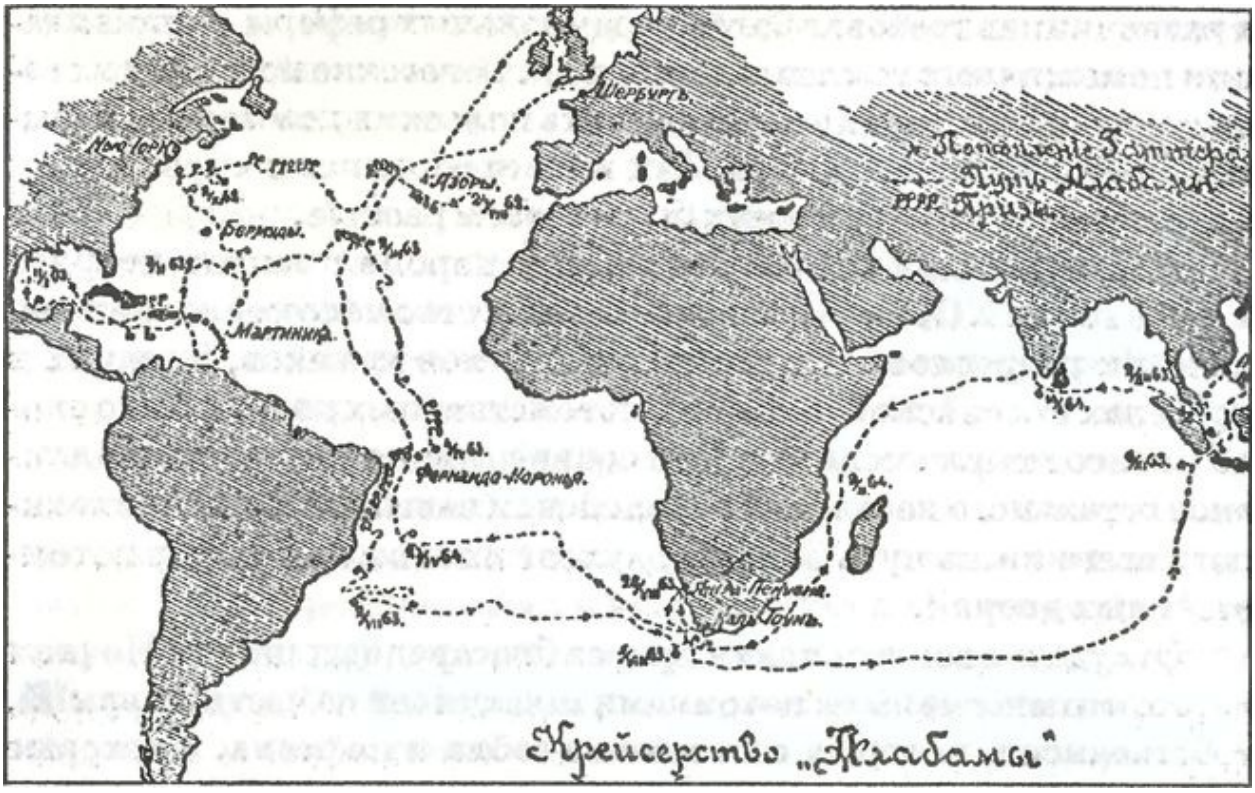
За время боя «Алабама» выпустила 370 снарядов. Из них в корпус «Кирсарджа» попало 14 снарядов, и около 30 снарядов поразили рангоут и такелаж. «Кирсардж» выпустил 173 снаряда, из которых 40 попало в «Алабаму».

Надо заметить, что косвенный ущерб, нанесенный действиями «Алабамы», во много раз превысил стоимость захваченных ею судов и грузов. Паника, распространявшаяся на мировом рынке при каждом известии о новом подвиге «Алабамы» и других крейсеров, способствовала чрезвычайному подъему фрахта и страховых премий, так как мало кто решался перевозить товары на судах САСШ, рисковавших быть захваченными или уничтоженными. Американский торговый флот исчез во всех морях и мог ходить лишь окольными путями.



Бой „Алабамы" съ крейсеромъ „Кирсарджъ".

Бой «Алабамы» с крейсером «Кирсардж»



Крейсерство «Алабамы»

Столь успешные действия одного маленького деревянного судна показали неограниченные возможности крейсерской войны.

Глава 6
Ход конем адмирала Краббе

В январе 1863 г. в Польше вспыхнуло восстание. Царское правительство по старинке стало пугать европейские правительства призраком революции, очагом которой на сей раз стала Польша. Увы, это было далеко от действительности. Восстание было поднято исключительно шляхтой и католическим духовенством, к которым присоединилось некоторое число деклассированных элементов.

Напомню, что 1863 год — это разгар реформ в Российской империи, проводимых императором Александром II: освобождение крестьян, закон о запрещении телесных наказаний, идет подготовка к созданию земств, судебной реформы и др. Другой вопрос, что довольно узкий круг русских революционеров из дворян и разночинцев требовал более кардинальных реформ — ликвидации помещичьего землевладения и др. Советские историки в своих трудах даже пытались объединить польских повстанцев и русских революционеров, мол, они вместе боролись с «проклятым царизмом». Увы, цели у них были совсем разные.

В Польше был самый большой в Европе процент дворян. К 60-м годам XIX века польское шляхетство непомерно, фантастически разрослось. Из шести миллионов поляков, живших в пределах Российской империи, потомственных дворян было около пятисот тысяч человек. Для сравнения: на пятьдесят миллионов остального населения европейской части империи приходилось всего лишь чуть больше двухсот пятидесяти тысяч потомственных дворян.

Откуда же взялась такая прорва благородных панов? Начнем с того, что многие были потомками шляхтичей из частных армий, собственность которых состояла из сабли и кафтана, и которые кормились за счет подачек магнатов. Кроме того, в Польше было сравнительно легко пролезть в дворяне всякому сброду.

В первой половине XIX века в западных областях России было обнаружено несколько еврейских контор, наладивших массовое производство документов, подтверждавших дворянское происхождение, причем качество этих документов было превосходным.

Естественно, что этим «благородным панам» позарез нужна была война и смута. Повстанцы отбирали у польского населения под «квитанцию» лошадей, подводы, одежду и продовольствие. Деньги

приобретались сбором податей за два года вперед, вымогательством у состоятельных лиц, грабежом касс и другими подобными способами. Сначала повстанцы набрали 400 тысяч злотых (1 злот = 15 коп.), потом, в июне 1863 г. в Варшаве из главной кассы Царства было похищено три миллиона рублей, и в других местах еще около миллиона.

Повстанцы не ставили своей целью провести какие-либо демократические или экономические реформы. Главным их лозунгом была полная независимость Польши в границах 1772 года «от можа до можа», то есть от Балтийского до Черного моря, с включением в ее состав территорий, населенных русскими или немцами. Диссиденты, то есть православные и протестанты, должны были кормить оголодавшую шляхту. Любопытно, что ряд польских магнатов «умеренных взглядов» предлагали русским сановникам компромиссное предложение — Польша останется в составе Российской империи под властью царя, но ее административные границы следует расширить до территориальных границ Речи Посполитой образца 1772 г., то есть попросту панам нужны «хлопы», и бог с ними, с «тиранией» и самодержавием.

Объективно говоря, в ходе восстания 1863 г. в роли революционеров выступили не паны и ксендзы, а Александр II и его сановники. Так, 1 марта 1863 г. Александр II объявил указ Сенату, которым в губерниях Виленской, Ковенской, Гродненской, Минской и в четырех уездах губернии Витебской прекращались обязательные отношения крестьян к землевладельцам и начинался немедленный выкуп их угодий при содействии правительства. Вскоре это распространилось и на другие уезды Витебской губернии, а также на губернии Могилевскую, Киевскую, Волынскую и Подольскую. Таким образом, царь резко ускорил ход реформ в губерниях, охваченных восстанием.

Подавляющее большинство польских крестьян оставались в стороне от восстания, а многие помогали русским войскам. В отчетах об уничтожении польских отрядов в Люблинской и Гродненской губерниях говорится: «Местное население (малороссы) приняли самое деятельное участие в истреблении шаек».

Возникает риторический вопрос, о чем думали паны, затевая мятеж? Как без поддержки всего населения одолеть сильнейшую в мире армию? Увы, расчеты панов опирались не на «хлопов», а на французскую армию и британский флот. И, замечу, что эти расчеты не были беспочвенны. И в Лондоне, и в Париже всерьез рассматривали планы вооруженного вмешательства во внутренние дела Российской империи. Папа Пий IX призывал всех католиков в мире помочь Польше, то есть к новому

крестовому походу. В Петербурге Александр II, вице-канцлер Горчаков и другие сановники трепетали от одной мысли о новой Крымской войне.

И тут в очередной раз империю выручили моряки на своих быстроходных клиперах, корветах и фрегатах.

Начну с того, что в октябре 1862 г. из Кронштадта в Атлантику к берегам Америки вышел клипер «Алмаз», а на Дальний Восток — клипер «Жемчуг». По ряду причин оба клипера задержались в иностранных портах для ремонта. Но, как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло. Из-за льдов до мая месяца русский флот фактически заблокирован в Кронштадте, а поляки через балтийское побережье постоянно получали французское и английское оружие. Поэтому оба похода были отменены, а «Алмаз» и «Жемчуг» получили приказ возвратиться на Балтику. В апреле 1863 г. оба клипера прибыли в Либаву, оттуда несколько раз выходили в крейсерство у берегов Курляндии, «между параллелями Либавы и Паланген [41]», с целью предотвращения перевозки оружия и личного состава в Царство Польское.

В начале 1863 г. в мире сложилась очень любопытная ситуация. Англия и Франция — поборники «свободы в Польше», одновременно выступили на стороне южан в Америке, которые вступили в войну с Северо-Американскими Штатами, чтобы не допустить освобождения черных рабов. Это в свою очередь привело к сближению североамериканских демократов с российской монархией.

Флот Северо-Американских Штатов был слишком слаб, чтобы противостоять флотам Англии и Франции, так что они могли легко высадить большой десант в любом пункте американского побережья. Не следует забывать и 35-тысячную французской армию, находившуюся к 1863 г. в Мексике, оттуда было совсем не далеко до южных штатов, примкнувших к конфедерации.

23 июня 1863 г. управляющий Морским министерством Н.К. Краббе[42] подал Александру II всеподданнейшую записку. Там говорилось: «Примеры истории морских войн прежнего времени и нынешние подвиги наскоро снаряженных каперов Южных Штатов служат ручательством в том, что вред, который подобные крейсеры в состоянии нанести неприятельской торговле, может быть весьма значителен. Не подлежит сомнению, что в числе причин, заставляющих Англию столь постоянно уклоняться от войны с Американскими Штатами, — опасения, возбуждаемые воспоминаниями об убытках, понесенных английской морской торговлей в прошедшие войны с Америкой. Они занимают одно из

первых, если не первое место, и потому я позволяю себе думать, что появление нашей эскадры в Атлантическом океане в настоящее время может иметь на мирное окончание происходящих ныне переговоров более влияния, нежели сухопутные вооружения, имеющие в особенности в отношении к Англии чисто оборонительных характер, который не угрожает жизненным интересам этой морской и коммерческой страны».

Далее Краббе предлагал отправить эту эскадру как можно скорей и секретно, поскольку опасался, что если об этом узнают лорды Адмиралтейства, то британская эскадра легко заблокирует Датские проливы и воспрепятствует выходу в океан судов Балтийского флота. По мнению Краббе, крейсерские суда следовало отправить поодиночке и дать им вид очередной смены судов, плавающих в Средиземном море и Тихом океане. По выходе из Бельта судам надлежало соединиться и следовать в Нью-Йорк по самым неоживленным морским путям. Тихоокеанской эскадре он тоже предлагал предписать следовать в Сан-Франциско, и обеим эскадрам ожидать в этих портах конца дипломатических переговоров, а в случае неблагоприятного их исхода, занять все важнейшие торговые морские пути и начать крейсерские операции с целью нанести наивозможно больший убыток воюющим против нас державам, истребляя и захватывая коммерческие корабли.

Краббе советовал не останавливаться из-за возможности потери некоторых крейсерских судов, так как это неизбежная случайность, всегда допустимая во время военных действий.

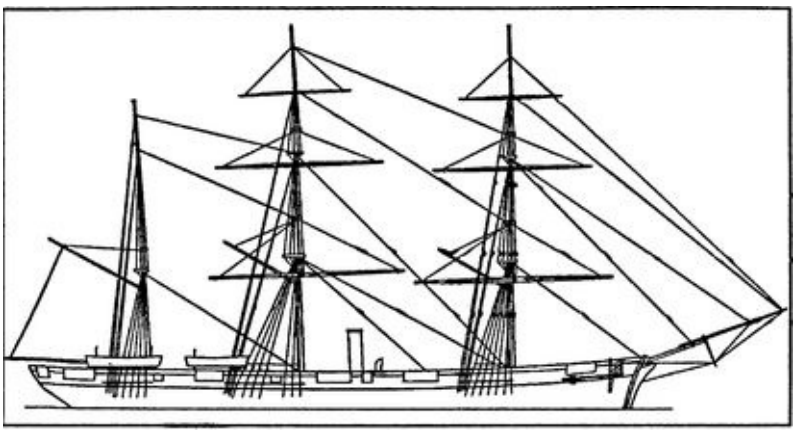
Александр II в столь сложной обстановке попросту был вынужден согласиться на это смелое предложение адмирала. Подробную разработку планов операций для обеих эскадр царь поручил тому же Краббе, который в отсутствие генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича, бывшего в то время наместником Царства Польского, временно исполнял его обязанности.

Разработанной адмиралом Краббе инструкцией предписывалось в случае открытия военных действий по прибытии наших эскадр в Америку, распределить суда обеих эскадр на торговых путях Атлантического, Тихого, а по надобности и других океанов и морей для нанесения всевозможного вреда неприятельской торговле и, в случае возможности, для нападения на слабые места английских и французских колоний.

Для обеспечения продовольствием и снабжения обеих эскадр, уходивших в Америку в полной боевой готовности, туда был выслан капитан 2-го ранга Кроун. Он по соглашению с начальниками обеих эскадр и с русским посланником в Вашингтоне должен был организовать быструю

и непрерывную доставку на эскадры всех нужных припасов при помощи зафрахтованных судов, на заранее условленных рандеву.[43]

В состав снаряжавшейся в Кронштадте эскадры Атлантического океана, начальником которой был назначен контр-адмирал С.С. Лесовский, вошли фрегаты «Александр Невский», «Пересвет» и «Ослябя», корветы «Варяг» и «Витязь» и клипер «Алмаз».



Корвет «Богатырь». 1860 г.

В состав эскадры Тихого океана вошли корветы «Богатырь», «Калевала», «Рында» и «Новик» и клипера «Абрек» и «Гайдамак». Начальником эскадры был назначен контр-адмирал А. А. Попов.

В ночь на 18 июля 1863 г. фрегат «Александр Невский», под флагом адмирала Лесовского, тайно покинул Кронштадтский рейд. У Ревеля к нему присоединился фрегат «Пересвет», у Дагерорта (Хийумаа, западная оконечность о. Даго) — корветы «Варяг» и «Витязь», а в проливе Малый Бельт — клипер «Алмаз» и доставившие уголь для пополнения запасов винтовые транспорты «Артельщик» и «Красная Горка».

Только утром 26 июля, когда корабли находились в походном строю, командам было объявлено, что «Александр Невский» — флагманский корабль впервые сформированной эскадры Атлантического океана, отправлявшейся под командованием С.С. Лесовского к берегам Северо-Американских Штатов. Сберегая уголь на случай боя или длительного штиля, отряд шел в основном под парусами.

24 сентября 1863 г. (по ст. стилю) эскадра Лесовского вошла в Нью-Йоркскую гавань, где ее уже ждал фрегат «Ослябя», пришедший туда из Средиземного моря.

Вскоре фрегат «Александр Невский» под флагом контр-адмирала Лесовского в сопровождении фрегата «Пересвет» и корвета «Витязь»

отправился в Карибское море и Мексиканский залив, то есть в районы, буквально кишевшие английскими торговыми судами. Фрегат «Ослябя», корвет «Варяг» и клипер «Алмаз» были оставлены в портах САСШ[44]. Командовать ими было поручено командиру фрегата «Ослябя» капитану 1-го ранга Бутакову И.И.

В пути отряд Лесовского разделился. «Пересвет» посетил южные порты Кубы. «Витязь» — Британский Гондурас, Гавану, порт Рояль (на о. Ямайка), Кюрасао и Картахену. Сам адмирал на «Александре Невском» посетил северные порты Кубы. Следует заметить, что испанцы с удовольствием снабжали русских углем и продовольствием (наши моряки платили золотом и испанцы недолюбливали англичан).

Между тем корабли отряда Бутакова также не стояли на одном месте, а постоянно перемещались вдоль восточного побережья САСШ. Они заходили в крепость Мойр, в Балтимор, в Аннаполис и т. д. Таким образом, англичане не смогли бы внезапно заблокировать русские крейсерские суда.

9 февраля 1864 г. «Александр Невский» покинул гостеприимную Гавану и пошел в Нью-Йорк. 6 апреля в Нью-Йорк после крейсерства у Больших Антильских островов и захода в Гавану возвратился «Пересвет». Вместо него к Антильским островам отправился «Варяг».

А теперь перенесемся из Америки на другую сторону земного шара, в Николаевск-на-Амуре — главную базу Сибирской флотилии. 8 июля 1863 г. там получили срочный приказ из Петербурга от адмирала Краббе: «Немедленно сосредоточить силы, чтобы по получении известия об открытии военных действий немедленно направить их на слабые и уязвимые места противника». Контр-адмирал Попов отправил в Петербург достойный ответ: «В случае нужды мы будем в состоянии сделать много вреда неприятелю, прежде чем понадобится нас исключить из списков флота».

Русские крейсера поодиночке пересекли Тихий океан и встретились все вместе на рейде Сан-Франциско. К 27 октября 1863 г. здесь собрались корветы «Калевала» (флагман), «Богатырь» и «Рында», клипера «Абрек» и «Гайдамак».

К сожалению, по пути из Хакодате в США погиб корвет «Новик», которым командовал капитан-лейтенант Скрыплев. 14 сентября 1863 г. в сильный туман «Новик» налетел на камни у мыса Лос-Рейес севернее Сан-Франциско. Мичману Гертнеру удалось добраться до берега, а оттуда — в Сан-Франциско и обратиться за помощью к русскому консулу. Тот попросил помощи у американских властей и получил в свое распоряжение пароход «Шабрик».

Когда «Шабрик» подошел к корвету, все команда его уже находилась на берегу в бухте Драк. После краткого совещания консул, командир «Шабрика» и капитан-лейтенант Скрыплев решили не проводить спасательные работы. Экипаж «Новика» был переправлен на «Шабрик» и доставлен в Сан-Франциско. Позже по приказу контр-адмирала Попова вся команда корвета была распределена по другим судам эскадры. Остатки разбитого корвета были проданы с аукциона за 1700 долларов.

16 октября 1863 г. при входе клипера «Абрек» на рейд Сан-Франциско был замечен небольшой пароход, имевший какой-то странный флаг на корме: белые и красные полосы, но не вдоль, как на американском флаге, а поперек, а в углу американский гюйс. Когда «Абрек» приблизился к пароходу, то увидели, что с парохода сделали выстрел. Но командир «Абрека» не принял это на свой счет, тем более что, находясь в прошлом году в Сан-Франциско, командир клипера Пилкин знал правила этого порта. Но вскоре после первого выстрела последовал второй ядром, давшим рикошет под бушпритом клипера, и это привело Пилкина в полное недоумение. Так как флаг парохода был незнаком, то Пилкин решил, что часть города Сан-Франциско захвачена южанами, приказал прибавить ходу и остановил клипер перед носом парохода. Тем временем с парохода спустили шлюпку с офицером, который, пристав к борту клипера, объяснил, что это их новые правила по случаю нападений крейсеров южных штатов, и что пароход этот занимает брандвахтенный пост и имеет флаг, присвоенный судам этого рода.

Когда клипер стал на якорь, то к нему подошел на шлюпке и командир брандвахты и принес свои извинения. Такого объяснения было достаточно, и дело осталось без последствий.

Присутствие эскадры Попова внесло реальный вклад в безопасность порта Сан-Франциско от набегов каперов конфедератов. В начале Гражданской войны правительство Северо-Американских Штатов послало один из своих броненосцев в Сан-Франциско для охраны его от нападения южан. Вскоре после прихода Тихоокеанской эскадры этот броненосец погиб, оставив, таким образом, город практически не защищенным, поскольку имеющиеся там береговые батареи были слишком слабы для оказания эффективного отпора. В связи с этим контр-адмирал Попов предписал командирам своих судов следующее. Если на рейде покажется какой-нибудь корсар, старший из присутствующих офицеров делает сигнал: «Приготовиться к бою и развести пары!» и одновременно посылает офицера на пришедшее судно, чтобы передать требование оставить рейд, а в случае отказа должен силой удалить его. Если же ворвавшийся корсар

прямо откроет огонь, то старший на рейде делает сигнал: «Сняться с якоря по способности!», а сам, подойдя к пришедшему кораблю, требует прекращения военных действий, а в случае отказа немедленно атакует его.

Копия с этого предписания была отослана управляющему Морским министерством, который передал его вице-канцлеру Горчакову для отзыва. Тот ответил, что не может одобрить этого предписания, так как Россия должна держаться строго нейтралитета, о чем и было сообщено контр-адмиралу Попову.

8 марта 1864 г. вся эскадра выходила на 5 дней в море для артиллерийской стрельбы и возвратилась обратно в Сан-Франциско. 21 марта по получении тревожных известий из Китая корвет «Калевала» был послан в Гонолулу, чтобы в случае надобности он мог появиться в китайских водах, и в то же время быть вблизи эскадры. Корвет «Абрек» 8 марта отправился в Ситху, а корвет «Рында» пошел в южное полушарие для отвлечения внимания иностранных держав.

Весной 1864 г. в европейских и американских газетах появились воззвания французского капитана Маньяка к матросам российского флота польского происхождения. Капитан призывал их к службе на корсарских судах, вооруженных им для нападения на русские военные суда в Старом и Новом Свете, а также для пресечения нашей морской торговли.

Поэтому Краббе отдал распоряжение начальникам обеих эскадр принять соответствующие меры предосторожности, войти в непрерывные сношения по этому поводу с русским посланником в Вашингтоне и со всеми нашими консулами в Америке. Кроме того, послать в крейсерство вдоль берегов наши корабли и в случае появления корсаров принять самые решительные меры к их уничтожению.

Вскоре появились слухи, что в Ванкувере собирается много поляков, которые замышляют нападение на суда Русско-Американской компании. Контр-адмирал Попов упомянул об этом в своем рапорте. Для проверки этих слухов корвету «Абрек» было приказано из Ситхи зайти в Ванкувер.

Все эти сведения частично подтвердились. Выяснилось, что действительно капитан Маньяк с другими выходцами из поляков приобрел в Англии для корсарства одномачтовый колесный пароход «Принцесс» и переименовал его в «Принс Понировски». Этот пароход вышел из Нью-Касла в Анкону (Италия). Выяснилось также, что главный театр действий польских корсаров предполагался в Черном море. И план бы этот удался, но Турция, боявшаяся войны с Россией, решительно заявила, что будет поступать с поляками как с пиратами.

Говоря о первой экспедиции русского флота в Америку, нельзя

забывать о том, что часть наших крейсерских судов одновременно находилась на Средиземном море. Суда были в полной боевой готовности. Надо ли объяснять, что «добычи» для них на Средиземном море было более чем достаточно. Так, например, фрегат «Олег» 16 сентября 1863 г. вышел из Кронштадта и ровно через месяц вошел на Тулонский рейд. 25 октября фрегат покинул Тулон и через 6 дней бросил якорь в греческом порту Пирей. За время перехода из Кронштадта в Пирей «Олег» находился в море 24,5 суток, то есть среднесуточное плавание его составляло 189 миль.

Помимо фрегата «Олег» в Средиземном море в 1863 г. крейсировал и черноморский корвет «Сокол».

Ну а теперь перейдем к реакции на действия русских крейсеров Англии и САСШ. В Лондоне о приходе русской эскадры в Нью-Йорк узнали через неделю из американских газет, доставленных рейсовым пароходом из Нью-Йорка. Немедленно в Форин оффис[45] заявили, что это обычная «газетная утка». Позже наступил шок. Судоходные компании резко подняли стоимость фрахтов, страховые компании начали менять правила страховок. К сожалению, никто из современников не посчитал убытки, нанесенные экономике Британии. Замечу, что и без этого английская промышленность находилась в кризисе, вызванном войной в САСШ и рядом других причин.

Увы, вместе с англичанами здорово перетрухнули и наши дипломаты. Из Лондона в Петербург прислал истеричную депешу наш посол барон Бруннов. А вице-канцлер князь Горчаков отправился с упреками к Краббе и стал сравнивать приход наших кораблей в Америку с уничтожением в 1853 г. Нахимовым турецкой эскадры, что, мол, тоже неизбежно приведет к войне с великими державами.

На это адмирал резонно возразил в служебной записке: «Это, быть может, синопские выстрелы были причиной падения Севастополя, но если бы выстрелы эти могли в то время раздаваться в Океане на путях английской морской торговли, то торговое сословие этой страны, имеющее на ход государственных дел то огромное влияние, о котором упоминает барон Бруннов, вероятно столь же сильно восстало против войны с Россией, как оно всегда восставало и восстает против войны с Америкой, несмотря на то, что каждый англичанин ненавидит американца более всего на свете за исключением разве француза».

Копия записки была препровождена Александру II, на которой он соизволил собственноручно написать: «Дельно».

Через три недели после прибытия русских эскадр в Америку

Александр II в рескрипте на имя генерал-адмирала (от 19 октября) назвал Польшу страной, «находящейся под гнетом крамолы и пагубным влиянием иноземных возмутителей». Упоминание в обнародованном рескрипте об «иноземных возмутителях», которое до прибытия русских эскадр в Америку могло бы послужить casus belli[46], теперь было встречено западными державами молча, как заслуженный урок.

Сразу же после прибытия эскадр в Америку антирусская коалиция развалилась. Первой поспешила отойти Австрия, которая, сразу почуяв всю шаткость положения, предвидя близкую размолвку Англии и Франции, побоялась принять на себя совместный удар России и Пруссии. Австрия, круто изменив свою политику, не только пошла на соглашение с Россией, но даже стала содействовать усмирению мятежа в Царстве Польском.

Английским дипломатам с большим трудом удалось задержать на полпути, в Берлине, грозную ноту с угрозами в адрес России, которую должен был вручить Горчакову лорд Непир. Теперь Форин оффис пошел на попятную.

Пытаясь «спасти лицо», император Наполеон III предложил как последнее средство созвать конгресс для обсуждения польского вопроса. Но и эта его попытка не была принята ни Англией, ни Австрией. Наполеон, оставшись в одиночестве, вынужден был и сам отказаться от всякой мысли о вмешательстве.

С самого прибытия в Америку русские эскадры сделались предметом непрерывных восторженных манифестаций со стороны американских властей и населения. О политическом значении этих манифестаций достаточно ясно говорят заголовки статей американских газет того времени: «Новый союз скреплен. Россия и Соединенные Штаты братствуют», «Восторженная народная демонстрация», «Русский крест сплетает свои складки с звездами и полосами», «Посещение эскадры», «Представление резолюции общинного комитета и речь адмирала Лесовского», «Военный и официальный прием», «Большой парад на Пятой улице» и др.

Все эти манифестации вполне соответствовали интересам вашингтонского правительства. Объявляя торжества по случаю приема русских всеобщими и искренними, государственный секретарь САСШ Сьюард писал американскому послу в России Клею: «Президент искренне хотел, чтобы их прием… мог отразить сердечность и дружбу, которые нация питает к России… и я счастлив сказать, что это желание было реализовано. Визит русского флота оживленно обсуждался американской прессой. Русские моряки не оставались в долгу перед американцами. На

корабли обеих эскадр прибывали представители самых различных слоев населения. Гостями русских моряков были механики, заводчики, литейщики, которые открывали русским свои достижения, свои фирмы и заводы. Американские деятели медицины установили дружественный контакт с корабельными врачами».

Один из гостей, обращаясь к своим русским коллегам, сказал: «Хотя отделенные друг от друга пространством океана, мы все принадлежим к одному и тому же сословию и трудимся общими силами на пользу человечества и науки». Все русское сделалось в Америке предметом увлечения. Характеризуя этот интерес к дружественной державе, один из морских офицеров сообщал на родину: «Русские писатели, русские артисты и артистки в свою очередь не забыты, словом, у северян теперь русские и вообще все русское на первом плане». Популярность русских и России за океаном была столь велика, что новорожденным в массовом порядке давали русские имена. В продажу поступили казацкие пистолеты, новгородские подвязки, московские рубашки, екатерининские кринолины. Даже мостовую улицы Бродвей называли Русской мостовой. Большое внимание американцев привлекали лекции на тему «Россия и русские», с которыми выступал бывший секретарь посольства в Петербурге Тейлор. Присутствовавший на одной из таких лекций русский офицер писал, что «…театр был полон и при всяком удобном случае публика аплодисментами заявила свое сочувствие».

В знак особого расположения к своим гостям американские власти организовали поездку группы русских моряков в действующую Потомакскую армию. Русские офицеры во главе с капитаном 1-го ранга И.И. Бутаковым были сердечно приняты войсками северян. Затем офицеров эскадры дружески принял генерал Мид, главнокомандующий Потомакской армией. После обеда у генерала американские офицеры «разобрали нарасхват» русских в свои палатки. В завязавшейся дружеской беседе, сообщал один из русских офицеров, федералисты с симпатией вспоминали о капитане артиллерии Раздеришине, который с дозволения нашего военного министерства служил полгода в действующей Потомакской армии.

В манифестацию дружбы двух народов вылилась и поездка офицеров эскадры к Ниагарскому водопаду. «По дороге, — делился своими впечатлениями один из русских моряков, — из домов и домиков, отовсюду слали нам приветствия, и флаги американский с русским и в городах, и в селах, и в отдельных хижинах, повсюду нам напоминали дружественные международные отношения».

Общение русских моряков с американцами выходило за рамки официальных приемов и церемоний. Офицеры обеих эскадр за время восьмимесячного пребывания за океаном обзавелись многими знакомыми, встречали радушный прием в домах северян.

С.О. Макаров, посетивший Америку в качестве кадета на корвете «Богатырь» эскадры Попова, оставил в своем дневнике записи, говорящие о дружественном общении русских офицеров с американцами. Сам будущий флотоводец был частым и желанным гостем в семье Сельфрич в Сан-Франциско.

Заключительным аккордом гостеприимства, которое оказали американцы русским морякам, явились празднества, организованные в их честь в Бостоне 19 июня 1864 г. Из разнообразной программы приема особенно большое впечатление на гостей произвело музыкальное празднество, организованное детьми из бостонских школ. Их концерт начался с приветственной песни, специально сочиненной по случаю прихода эскадры и исполненной под музыку русского гимна. В ней были следующие строки, отражавшие чувства симпатии американцев к русским:

Морские птицы московской земли,
Оставайтесь в наших морях.
Невские владыки морей, наши сердца
Бьются приветствием к вам.
Звуки, которые вы к нам принесли,
Проникают до глубины сердца,
Подобно тому, как брошенные вами якоря —
до глубины моря.

На прощальном обеде мэр Бостона сказал: «Русская эскадра не привезла нам ни оружия, ни боевых снарядов для подавления восстания, но она принесла с собою более этого — чувство международного братства, свое нравственное содействие». «Россия, — говорил другой оратор, — показала себя в отношении к нам мудрым, постоянным и надежным другом».

Государственный секретарь США Сьюард заявлял, что хотя «… русский флот пришел по его собственным причинам, преимущество от его присутствия было в том, чтобы убедить Англию и Францию, что он явился, чтобы защитить Соединенные Штаты от вмешательства».

По мнению американского историка Уолдмена, большинство

ньюйоркцев было убеждено, что русский флот проплыл тысячи миль через океан, чтобы помочь Соединенным Штатам. Чувства признательности американцев к русским ярко выразил банкир Варжон Баркер, заявив, что «…американцы обязаны в такой же степени России за поддержку в 1863 году, как Франции — в 1778 году».

Итак, исход «польского кризиса» 1863 года без единого выстрела решили наши храбрые моряки, готовые драться с англичанами на всех широтах. Не меньшую роль сыграли и наши солдаты, которые совместно с польскими и малороссийскими крестьянам укротили буйное панство.

После урегулирования польского кризиса весной 1864 г. русские крейсерские суда перешли на положение мирного времени. Часть их ушла в Кронштадт, а часть продолжала патрулирование в Средиземном море и в дальневосточных водах.

Глава 7
«Блеск и нищета» флота Ее Величества

К середине XIX века основу морской британской мощи составляли парусные линейные корабли. Как писал английский историк Оскар Паркс: «В 1850 г. линейный корабль оставался по существу таким же, каким он был на протяжении предыдущих столетий — немного больший по размерам и сильнее вооруженный, но аналогичный по конструкции, точно так же влекомый вперед парусами и несущий несколько ярусов гладкоствольных орудий на прежнего типа станках. Во времена, уже давно минувшие, британский линейный корабль бороздил моря как равный или даже превосходящий любое иностранное судно. Его скорость могла отличаться самое большее на один узел от хода любого его возможного оппонента. В открытом море он не опасался ничего. Не было ни тени чувства беззащитности от возможных атак миноносцев, подводных лодок или авиации, ни трепетных мыслей о вражеских минах или авиаторпедах, не было по сути дела ничего, за исключением разве жестокого шторма, сноса на подветренный берег или сосредоточенной атаки нескольких равноценных противников, что могло бы поколебать гордую уверенность парусного линейного корабля в собственной несокрушимости, принятую им на себя с полным на то правом».[47]

Ситуация изменилась в 1850 г., когда во Франции был построен первый в мире паровой корабль «Наполеон». Это был обычный трехдечный корабль, внутрь которого была встроена паровая машина с винтовым движителем. Водоизмещение 90-пушечного «Наполеона» составляло 5000 т.

Британское Адмиралтейство среагировало быстро, и уже в 1851 г. парусный корабль «Сакс Парель» был обращен в паровой. А в следующем году был построен двухдечный винтовой корабль «Агамемнон».

С 1846 по 1860 год в состав британского Королевского флота вошло 66 паровых деревянных кораблей. У Франции к 1860 г. было 37 винтовых кораблей.

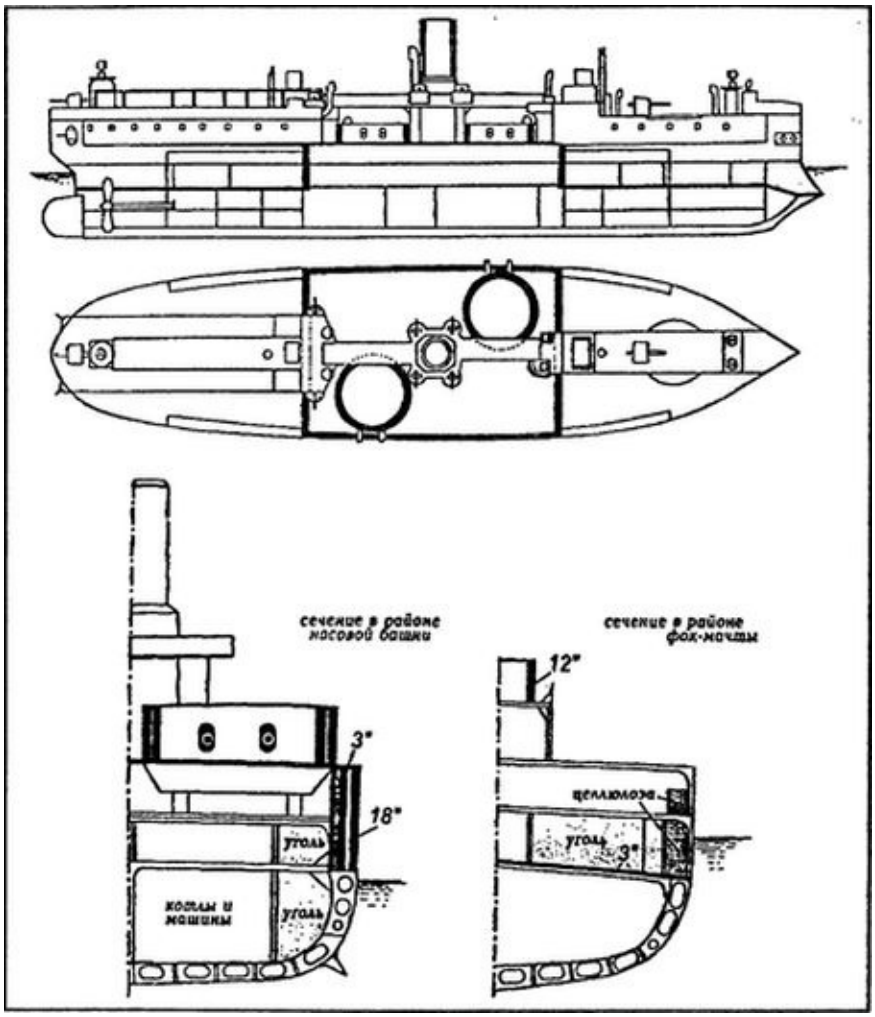
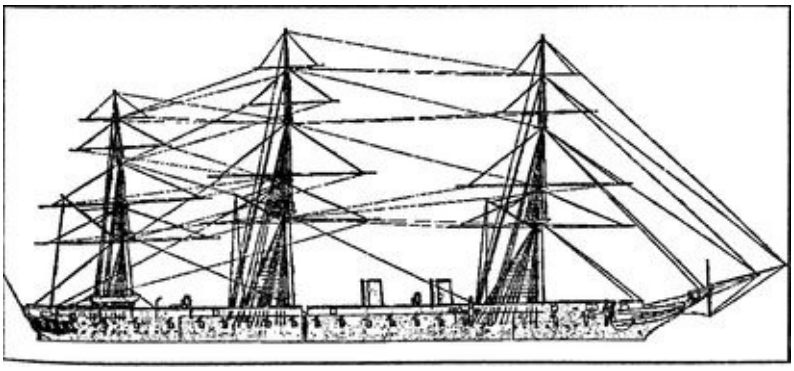


Схема распределения броневой защиты на броненосном фрегате «Агамемнон»

Британские премьеры любили повторять, что у Англии нет ни постоянных противников, ни постоянных союзников, а есть только постоянные интересы. На деле это означало постоянное стравливание европейских государств между собой, чтобы они не могли препятствовать планам английского мирового господства.

Если в 1814 г., разбив Наполеона I руками русских, Англия немедленно вступила в союз с Францией против России, то в 1856 г., разбив русских в Крыму руками французов, Англия немедленно начала военные приготовления против Франции. Франция приняла вызов и в марте 1858 г. заложила мореходные броненосцы «Глуар», «Инвинсибль», «Нормандия» и «Куронь». Первые три имели деревянный корпус, а «Куронь» — железный. Толщина броневого пояса составляла 110–120 мм. За ними последовали броненосцы «Маджента», «Сольферино» и др.

Историк Паркс характеризует ситуацию в британском Адмиралтействе как «Морская паника 1858 года». Действительно, вся армада британских кораблей ничего не смогла бы сделать с четырьмя французскими броненосцами. Британское адмиралтейство начинает лихорадочно строить свои броненосцы.

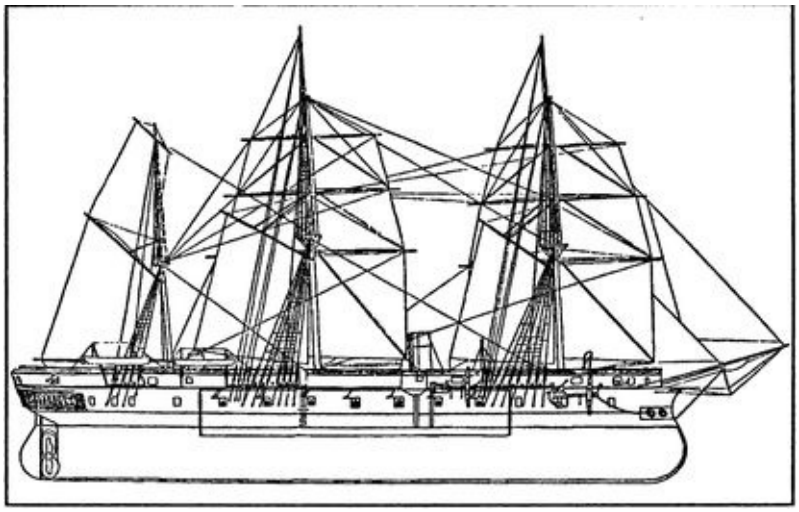


Броненосец «Уорриор»

В мае и октябре 1861 г. закладываются два огромных по тем временам броненосца — «Уорриор» («Воин») и «Блэк Принс» («Черный Принц») — водоизмещением по 9210 т. Средняя часть борта их железных корпусов имела пояс из 114-мм брони на 460-мм тиковой подкладке. Машина мощностью 1250 номинальных л. с. позволяла развить на первом испытании 14 узлов, а на втором — 13,6 узлов. Эти броненосцы имели полное фрегатское парусное вооружение и при хорошем ветре могли развивать скорость до 11 узлов.

Вооружение их первоначально состояло из двадцати шести 68-фунтовых гладкоствольных пушек и десяти 110-фунтовых нарезных казнозарядных пушек. В1867 г. оба броненосца перевооружили дульнозарядными нарезными пушками Армстронга: двадцатью восемью 7-дюймовыми весом в 6,7 т (на «Блэк Принс») и четырьмя 8-дюймовыми 9-тонными пушками.

«Уорриор» был введен в строй 24 октября 1861 г., а «Блэк Принс» — 12 сентября 1862 г.



Броненосец «Резистенс»

Почти одновременно (в декабре 1859 г.) были заложены мореходные броненосцы меньшего размера водоизмещением 6150 т — «Дифенс» и «Резистенс», которые первоначально именовались фрегатами. На них, как и на «Уорриоре», оконечности не защищались, а броня покрывала борт на протяжении всего 47 м в средней части корпуса, простираясь от уровня верхней палубы до отметки 1,8 м ниже ватерлинии. Скорость хода их под парами на испытаниях составила 11,5 узла, а под парусами — до 10,5 узла. «Дифенс» был введен в строй 4 декабря 1861 г., а «Резистенс» — 2 июля 1862 г.

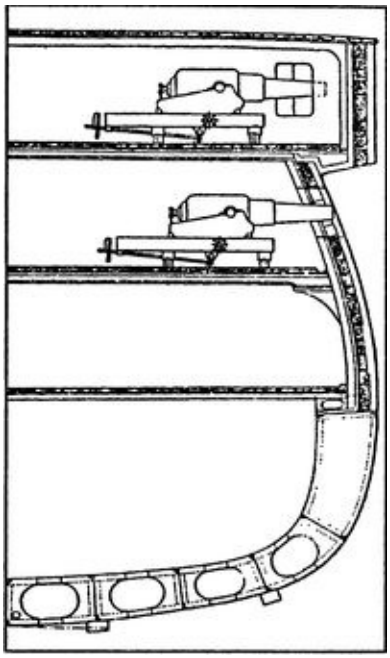
Первоначальное вооружение «Дифенса» составляли восемь 7-дюймовых нарезных, десять 68-фунтовых гладкоствольных и четыре 5-дюймовые нарезные казнозарядные пушки. Соответственно «Резистенс» получил шесть 7-дюймовых казнозарядных, десять 68-фунтовых и два 32-фунтовых гладкоствольных орудия.

Адмиралтейство решило и в строительстве броненосцев придерживаться принципа «two power standard», то есть иметь двукратное превосходство над самым сильным флотом в мире. Поэтому в мае 1861 г. было принято решение о переделке в броненосцы строившихся на стапелях деревянных кораблей.

Деревянные корабли «Принс Консорт» (до смерти мужа королевы Виктории назывался «Трайамф»), «Каледония» и «Оушен» были переделаны в броненосцы. Корпус от уровня верхней палубы до отметки 2 м ниже ватерлинии полностью покрывался броней толщиной 75-114 мм, водоизмещение было доведено до 6830 т. Машина мощностью 1000 номинальных л. с. допускала ход до 12,5 узла. «Принс Консорт» был введен

в строй в апреле 1864 г., «Каледония» — в июле 1865 г., а «Оушен» — в июле 1866 г.

Время показало, что постройка деревянных броненосцев была действительно следствием «паники» британских лордов. Эти три корабля прослужили совсем недолго из-за быстрого износа деревянного корпуса. В 1871–1872 гг. их поставили на отстой в Плимуте, и более в море они не выходили.



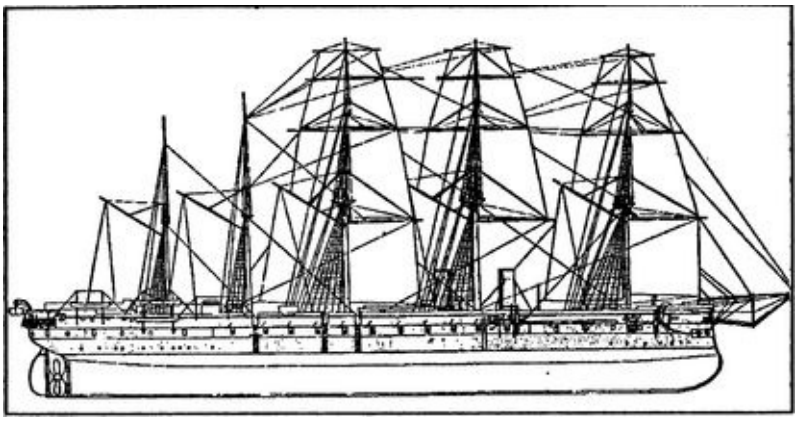
Сечение броненосца «Оушен». На схеме хорошо видны 9-дм весом в 12 т пушки на верхней и главной палубах, как на фрегатах парусного флота

В дальнейшем англичане продолжали строить парусно-паровые броненосцы с орудиями главного калибра, расположенными исключительно в казематах. Классическим типом такого броненосца может служить «Нортумберленд», заложенный 10 октября 1861 г. и введенный в строй 8 октября 1862 г. Его стандартное водоизмещение составляло 10 780 т, длина 121,9 м, ширина 18,19 м, осадка 8,46 м. В его казематах находились четыре 9-дюймовые и двадцать две 203-мм дульнозарядные нарезные пушки. В 1875 г. броненосец был перевооружен и получил семь 229-мм и Двадцать 203-мм дульнозарядных нарезных пушек.

«Нортумберленд» имел 140-мм броневой пояс от верхней палубы до отметки 1,75 м ниже ватерлинии. На оконечностях пояс резко сужался, а толщина брони уменьшалась до 114 мм. Паровая машина мощностью 6560

индикаторных л. с. позволяла развивать скорость до 14 узлов. Броненосец имел один винт.

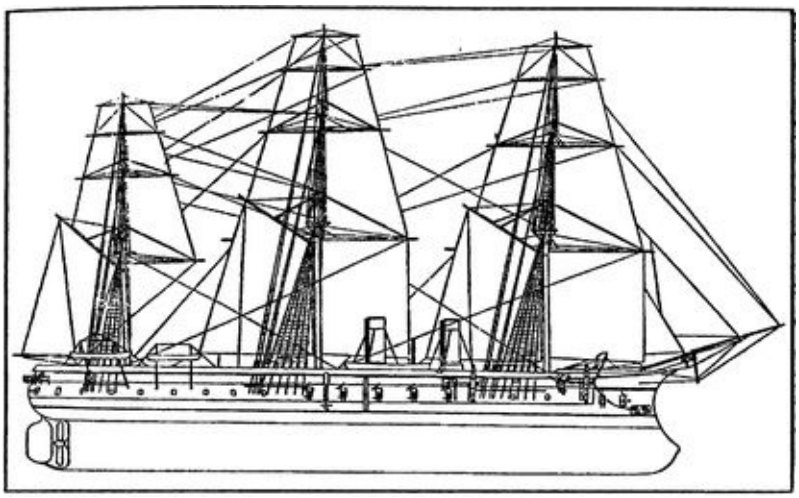
Особый интерес представляло его парусное вооружение — «Нортумберленд» нес 5 мачт. Тем не менее скорость хода под парусами при самых благоприятных условиях не превышала 7 узлов. Британские офицеры острили, что он был самым тихоходным парусником во флоте Ее Величества.



Броненосец «Нортумберленд»

В ходе модернизации в 1875 г. 2-я и 4-я мачты были сняты, и «Нортумберленд» по своему парусному вооружению стал барком. С 1868 г. по 1885 г. броненосец состоял в «эскадре Канала», то есть в эскадре береговой обороны Англии, и дальше острова Мадейра никуда не ходил.

Еще одним классическим казематным броненосцем стал «Беллерофон», заложенный 28 декабря 1863 г. и введенный в строй 11 апреля 1866 г. Его водоизмещение составляло 7550 т, длина 91,4 м, ширина 17,07 м, осадка 8,08 м. Первоначальное вооружение состояло из десяти 229-мм и пяти 178-мм дульнозарядных нарезных пушек, причем 229-мм орудия стояли по бортам в казематах, а две 178-мм пушки — на носу и три — в корме. Корабль имел броневой пояс толщиной 127 мм и шириной 1,8 м. Паровая машина мощностью 6520 индикаторных л. с. допускала скорость до 14,7 узлов. Парусное вооружение фрегатское, но под парусами «Беллерофон» ходил плохо, и скорость его не достигала 10 узлов.



Броненосец «Беллерофон»

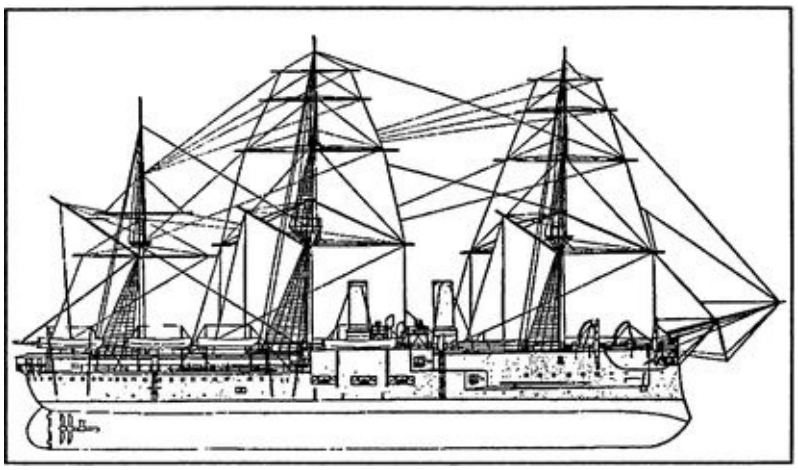
Броненосец «Беллерофон» служил в основном в Вест-Индии, а в 1871–1872 гг. побывал на Средиземном море.

Казематный броненосец (фрегат) «Александра» («Alexandra») явился развитием казематных броненосцев типа «Геркулес». При этом Адмиралтейство решило защитить «Александру» более толстой броней и вооружить более сильной артиллерией, которая имела бы круговой обстрел по горизонту, но без помощи установки орудий в верхних выступах (спонсонах), как на «Султане».

Фрегат «Суперб» («Превосходный»), был заложен на казенной верфи в Чатеме 5 марта 1873 г. и спущен на воду 6 апреля 1875 г. На спуске корабля присутствовали наследник престола принц Уэльский Эдуард (будущий король Эдуард VII) и его супруга Александра[48], в честь которой и переименовали новый корабль в «Александру».

Главные размерения фрегата: длина между перпендикулярами — 99,06 м; ширина наибольшая — 19,41 м; углубление (по проекту): носом — 7,92 м, кормой — 8,08 м. Водоизмещение «Александры» составляло 9492 т.

Главный калибр был представлен двумя 11-дюймовыми пушками весом в 25 т и десятью 10-дюймовыми дульнозарядными пушками в 18 т. Пушки находились в центральном каземате, причем ни по носу, ни по корме ни одна из них не могла стрелять без опасности повреждения корпуса корабля.



Броненосец «Александра». 1887 г.

Любопытно, что в 1891 г. броненосец был перевооружен: на нем установили четыре 234-мм казнозарядные пушки и оставили восемь 10-дюймовых дульнозарядных, причем эти дульнозарядные орудия оставались там до самого конца службы в 1908 г.

Фрегат «Александра» имел два каземата — верхний и нижний, в которых находилась вся его артиллерия. Нижний каземат устроен на середине батарейной палубы и отделялся от носовой и кормовой ее оконечностей двумя поперечными бронированными переборками (траверзами). Кроме того, этот каземат разделялся на два отделения (носовое и кормовое) средней бронированной переборкой, которая служила защитой кормового отделения каземата от продольных неприятельских снарядов, могущих влететь в батарею через два погонных порта в носовом отделении каземата. Эта средняя переборка шла вверх и составляла в то же время носовую поперечную переборку для верхнего каземата, а кормовая поперечная переборка верхнего каземата служила продолжением задней переборки нижнего каземата. Таким образом, верхний каземат, находящийся на верхней палубе фрегата, расположен как раз над кормовым отделением нижнего каземата и отделялся от носовой и кормовой оконечностей верхней палубы такими же бронированными переборками.

Броневой пояс «Александры» по ватерлинии состоял из трех рядов плит, положенных один над другим. Верхний пояс имел толщину посередине судна 254 мм, средний — 305 мм, нижний — 203 мм. К оконечностям броневой пояс постепенно утончался, так что в носу и корме его верхний ряд имел толщину 203 мм, средний — 254 мм, и нижний — 152 мм. Углубление пояса ниже ватерлинии составляло 1,83 м посередине судна и 1,52 м в корме, а в носовой оконечности броневой пояс

заканчивался тараном и опускался ниже ватерлинии на 3,66 м. Это было сделано для того, чтобы, во-первых, увеличить силу тарана, и, во-вторых, предохранить подводную часть корпуса ниже броневого пояса от продольного огня спереди, когда носовая подводная часть корпуса может оголиться на волнении при килевой качке.

Точно так же, чтобы защитить машину, крюйт-камеру и другие помещения, расположенные в кормовой части судна ниже ватерлинии, от продольного огня с кормы, была устроена поперечная бронированная переборка. Она располагалась посередине между ахтерштевнем и задней переборкой нижнего каземата и опускалась на 5,5 м ниже ватерлинии.

Борта казематов над броневым поясом по ватерлинии и до самого верха были защищены 152-мм броней, за исключением 203-мм плит, защищавших пушечные порта казематов.

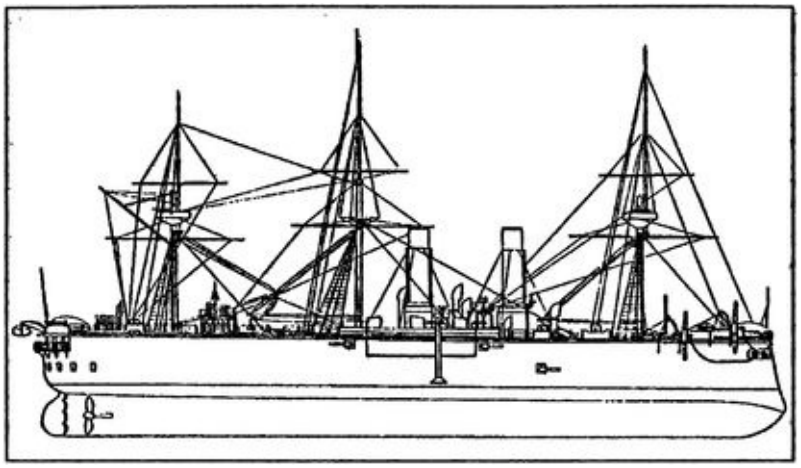
Передняя и задняя поперечные переборки в казематах были защищены 127-мм броней на 254-мм тиковой подкладке. Подкладкой для броневых плит по борту судна служили тиковые брусья.

Следовательно, общая толщина бронированного борта этого фрегата состояла: из броневых плит различной толщины, 305-мм тиковой подкладки с продольными стрингерами и 38-мм железной внутренней рубашки.

Палубы были покрыты 38-мм и 51-мм броневыми. Общий вес брони и подкладки на фрегате составлял 2350 т.

«Александра» имела две машины мощностью по 650 номинальных (4250 индикаторных) л. с. и 12 котлов эллиптического сечения. Винтов системы Манжин было два, их диаметр составлял 6,4 м.

Фрегат имел полное парусное вооружение барка, с тремя железными мачтами и с общей площадью парусов 7711 кв. м.



Броненосец «Александра». Общий вид после модернизации

Размерения рангоута следующие: высота фок-мачты от ватерлинии — 49,53 м; грот-мачты — 50,83 м; бизань-мачты — 37,49 м. О парусных качествах фрегата «Александра» сведений не найдено.

При движении под парусами неподвижные 6,4-метровые винты создавали большое сопротивление воды. Поэтому на «Александре» были установлены две малые паровые машины мощностью по 300 индикаторных л. с., которые питались паром от одного из котлов основных машин. В штиль с помощью вспомогательных машин можно было развивать скорость до 4,5 узла. А когда корабль шел под парусами, то эти машины просто поворачивали винты так, чтобы они создавали минимальное сопротивление. В XX веке такие вспомогательные машины назвали бы двигателями экономического хода.[49]

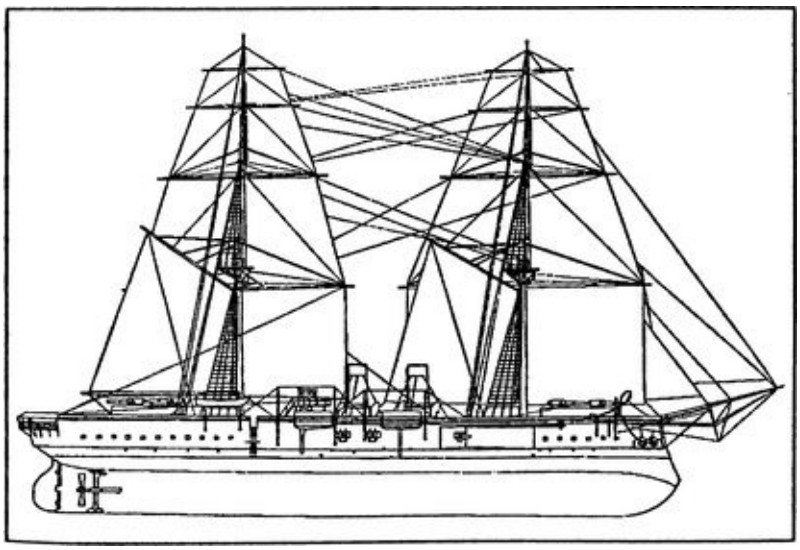
6 ноября 1876 г. фрегат «Александра» ходил на мерную милю для первого официального испытания своей машины. Были получены следующие результаты: при углублении фрегата носом 7,23 м, а кормой 7,45 м машина развила мощность 8498 индикаторных л. е., и фрегат достиг скорости хода 15,09 узла.

В начале марта 1877 г. перед отправкой фрегата в Средиземное море было произведено шестичасовое испытание его машины со следующими результатами. В течение первых трех часов использовался отборный уголь Никсона, фрегат сидел носом 7,92 м, а кормой 8 м, то есть с незначительным дифферентом на корму. Число оборотов в минуту правой машины составило 64,75; левой — 63,53. Средняя мощность получилась 8600 индикаторных л. с., а наибольшая — 8615 индикаторных л. с. Именно эта наибольшая мощность, превышавшая контрактную на 600 индикаторных л. с., и была показана в английском судовом списке.

Следующие три часа испытание машины проводилось при употреблении обыкновенного угля, отпускаемого на военные суда, и при том же углублении фрегата. Машины развили мощность 8008,32 индикаторной л. с. Из шести переходов на мерной миле средняя скорость хода оказалась 15 узлов. Общее количество угля, израсходованного на этом испытании, составило 57 т, то есть чуть больше килограмма на одну индикаторную лошадиную силу. Нормальный запас угля на корабле составлял 680 т.

«Александра» длительное время была флагманским кораблем Средиземноморской эскадры. Фрегат имел, видимо, лучшие в мире офицерские и адмиральские помещения, отделанные красным деревом.

Только офицерская кают-компания при высоте потолка 4 м имела общую площадь 250 кв. м.



Броненосец «Темерер»

Промежуточным этапом между казематными и башенными броненосцами стали барбетные[50] броненосцы. Первым барбетным кораблем британского флота стал «Темерер» («Смелый»). Он имел самое малое отношение длины к ширине среди всех батарейных броненосцев имел парусное вооружение на двух мачтах и стал самым большим изо всех когда-либо построенных бригов.

«Темерер» был заложен в Чатеме 18 августа 1873 г. и введен в строй 31 августа 1877 г. Стандартное водоизмещение его составляло 8540 т, размерения: 86,9-18,9–8,3 м.

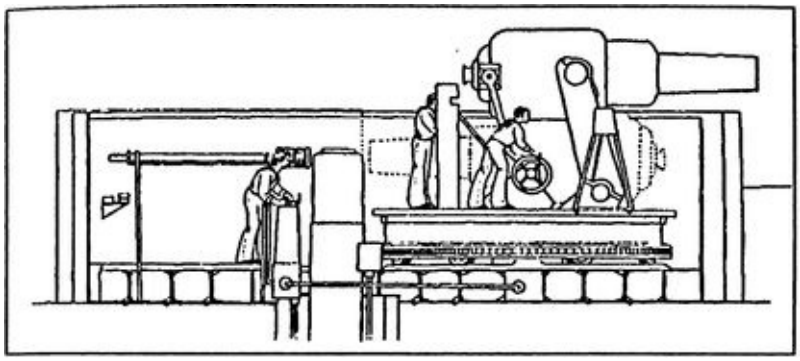
Толщина броневого пояса в центре составляла 279 мм и утоньшалась к носу до 152 мм и к корме до 140 мм. Толщина брони носового барбета составляла 254 мм, а кормового — 203 мм.

«Темерер» с неполной загрузкой развил на мерной миле ход в 14,6 узла при мощности машин в 7697 индикаторных л. с., а во время 12-часового пробега его средняя скорость составила 13 узлов. Броненосец был оснащен двумя двухлопастными винтами. При ходе под парусами или когда не требовалось большой скорости под парами, эти винты приводились в действие, как и на «Александре», двумя вспомогательными машинами, установленными по обеим сторонам в подводной кормовой части судна.

«Темерер» имел парусное вооружение брига с двумя железными мачтами, стальными стеньгами и реями. Размерения его рангоута

следующие: высота фок-мачты от ватерлинии 47,04 м, грот-мачты — 48,16 м.

Адмиралтейство решило поставить на «Темерере» две мачты вместо трех, как у большинства английских броненосцев, во-первых, чтобы не мешать действию продольного огня из башенных орудий, и, во-вторых, опыт показал, что на некоторых мореходных броненосцах во время плавания под парусами приходится так много держать руль на ветер, что бизань-мачта почти всегда остается без парусов.



Размещение в барбете 11-дм 25-тонной дульнозарядной пушки на броненосце «Темерер»

Четыре 10-дюймовые 18-тонные дульнозарядные пушки находились в кормовом отделении каземата, по две на стороне, обстреливая по траверзу угол в 70°. Две 12-дюймовые 25-тонные дульнозарядные пушки были установлены в передних углах носового отделения каземата так, что каждая могла обстреливать по горизонту угол в 92° от диаметральной плоскости до траверза, а именно: на 2° пересекая диаметральную плоскость и 90° по горизонту до траверза. В обеих барбетных башнях находилось по одной 12-дюймовой 25-тонной пушке, установленных на вращающихся платформах. Они стреляли через барбет с помощью опускающихся и поднимающихся станков системы Ренделя. Угол обстрела каждого из этих орудий от 220 до 230°, то есть 110–115° на борт.

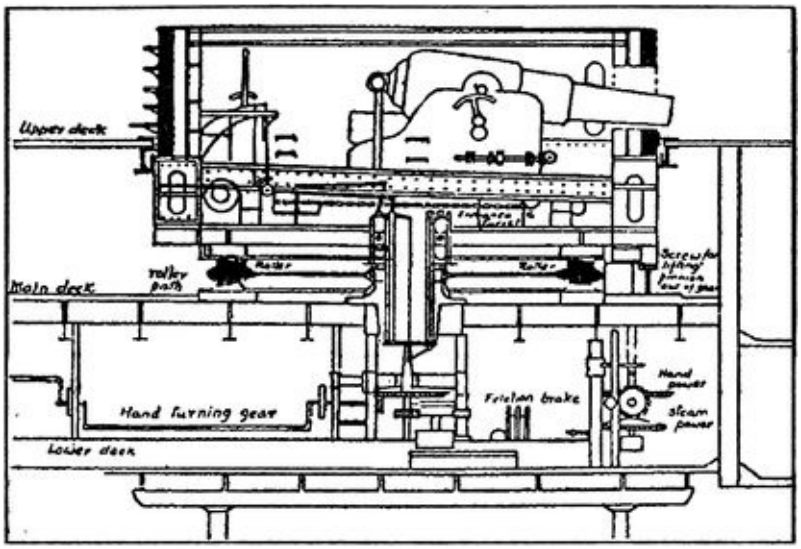
Таким образом, по цели, находящейся прямо перед носом, с фрегата могли действовать три 25-тонных орудия; по цели, находившейся несколько в стороне от линии киля, могли действовать два 25-тонных орудия; по траверзу с каждого борта могли стрелять три 25-тонные и две 18-тонные пушки; все пространство за кормой должно было обстреливаться одним 25-тонным орудием из кормовой барбетной башни.

Барбеты возвышались на 1,83 м над палубой. Барбеты имели «грушеобразную» форму с наибольшим диаметром в диаметральной

плоскости 10,06 м и поперечным диаметром 6,86 м.

305-мм пушки в барбетах были установлены на так называемых «снижающихся станках», то есть при заряжании ствол пушки опускался ниже брони барбета, а затем поднимался для выстрела. Спуск и подъем производились с помощью гидравлических устройств с приводами от паровой машины.

Любопытно, что англичане и тогда, и сейчас, как тот же Оскар Паркс, восхищаются этой установкой. Но вот беда — больше подобных в английском флоте не делали. Аналогичная картина была и в других флотах мира. У нас почти одновременно с «Темерером» в Кронштадте на Константиновской батарее построили подобную систему генерала Паукера на две 280-мм пушки обр.



Башенная установка «Монарха»

1867 г. Но эксплуатация установки выявила ряд неустранимых конструктивных дефектов, и больше их в России не делали.

В конце 1877 г. «Темерер» ушел на Средиземное море, где и прослужил 14 лет, а затем был выведен в состав Резервного флота метрополии.

Как уже говорилось, первые башенные суда (мониторы), построенные в США в 1862–1865 гг., были низкобортными и годными лишь для береговой обороны. Английские же кораблестроители попытались создать парусно-паровые мореходные броненосцы с тяжелыми орудиями, размещенными в башнях.

Первым таким броненосцем стал «Монарх», заложенный 1 июня

1866 г. и спущенный на воду 25 мая 1868 г. Его стандартное водоизмещение было 8300 т, длина 106,7 м, ширина 17,5 м, осадка 8 м. Броневой пояс толщиной 178–114 мм.

«Монарх» имел неподъемный двухлопастный винт системы Гриффита диаметром 7,16 м.

Полный запас угля составлял 600 т. По расчетам проектировщика Рида, этого угля должно было хватить при скорости хода 12,5 узла на 5 суток 6 часов, а при 11 узлах — на 8 суток 18 часов. В первом случае фрегат должен был пройти за это время 1560 миль, а во втором — 2310 миль.

До 1873 г. «Монарх» имел полное фрегатское парусное вооружение, с железными мачтами, стальными стеньгами и реями и с площадью парусности 8443 кв. м. С такой оснасткой фрегат однажды показал по лагу скорость 13 узлов, неся прямые паруса и штормовые лиселя. (Больше выжал только броненосец «Ройял Оук» — 13,5 узла.)

В 1872 г. бизань-мачту перевооружили по типу барка, а все остальные реи заменили на деревянные меньшей высоты. Неподвижный железный бушприт был заменен на убирающийся деревянный, который укладывался на полубак.

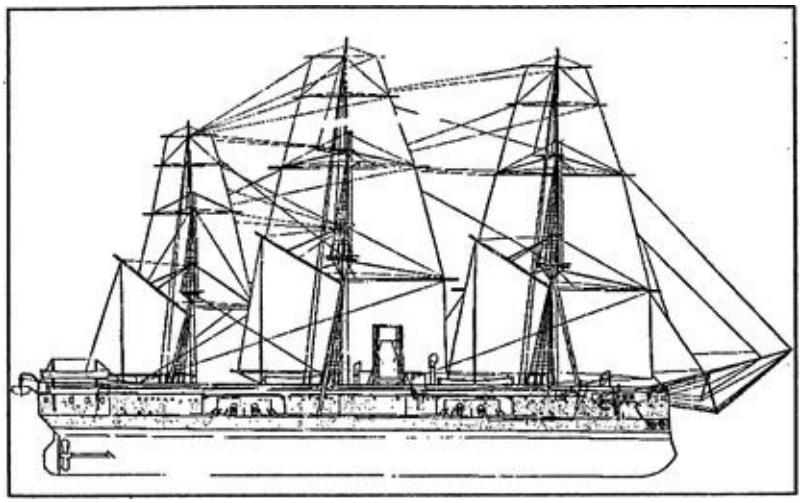
Артиллерия «Монарха» состояла из четырех 12-дюймовых 25-тонных пушек, установленных по две в каждой башне, и из трех 7-дюймовых 6,5-тонных пушек, из которых две погонные стояли на верхней палубе за носовым бруствером, а третья, как ретирадная, за кормовым бруствером. Эти 7-дюймовые пушки были поставлены в корме и носу для дополнения круговому обстрелу из башенных орудий, поскольку из-за надстроек на верхней палубе не могли действовать по всем точкам горизонта.

Башенные орудия имели три разных положения осей цапф орудий. При обыкновенном положении пушки могли иметь в башнях угол вертикального наведения от –7° до +4°; в другом, пониженном, положении угол вертикального наведения составлял –0,5°; +9°. Понижая орудия еще больше, в самое низкое положение в башнях, они имели угол возвышения 16°. Чтобы перевести орудие в башне из самого низкого положения в самое высокое, требовалось 3,5 минуты. Орудия опускались и поднимались в башнях с помощью гидравлики.

Артиллерийские установки «Монарха» вызвали массу нареканий. Так, в его башнях из-за плохой вентиляции во время стрельбы скапливалось много пороховых газов. При тревоге уходило много времени на откидывание фальшбортов, на уборку шлюпбалок и некоторых пиллерсов[51] от двух поперечных мостиков. Из-за грот-вант (снастей

стоячего такелажа), занимавших много места, у башенных орудий получался довольно значительный «мертвый угол».

Фрегат «Монарх» был введен в строй 12 июня 1869 г. С 1878 г. корабль находился в эскадре Средиземного моря. Забегая вперед, скажу, что после бомбардировки Александрии он был так и оставлен в порту стационером и в море больше не выходил. Как писал британский историк О. Паркс: «Во время угрозы войны с Россией в 1885 г. („Монарх“) был отозван на Мальту, где на нем поднял флаг Главнокомандующий лорд Джон Хэй, но из-за (ряда повреждений. — *Ред.*)…корабль потерял ход, его вынесло в море, и несколько дней о его местонахождении было неизвестно. В конце концов, после долгих поисков и тревог он был найден, отбуксирован на Мальту, подремонтирован и отослан в метрополию в сопровождении эскорта. Ремонт в 1885 г. Снова служба в Канале в 1885–1890 гг., затем разоружен для ремонта».[52]



Броненосец «Кэптэн»

30 января 1867 г. был заложен еще более мощный башенный броненосец с фрегатским вооружением — «Кэптэн». Он имел самое большое отношение длины к ширине (6:1) среди больших британских судов в последующие 35 лет. Водоизмещение «Кэптэна» составляло 7787 т, длина 97,5 м, ширина 16,23 м, осадка 7,77 м. Две паровые машины общей мощностью 5400 индикаторных л. с. работали на два неубираемых винта диаметром 5182 мм. На мерной миле «Кэптэн» показал 14,5 узлов. По проекту он должен был принимать 600 т угля, но из-за большой перегрузки его грузили меньшим количеством угля.

Фирма «Лэрд» выполнила указание главного конструктора Каупера

Кольза и оснастила «Кэптэн» самыми высокими и тяжелыми мачтами во всем флоте. Нижняя грот-мачта имела высоту от клотика до планширя 29,3 м против наибольших 26,2 м на любом другом британском корабле. Вследствие принятого размещения башен мачты лучше располагались для несения парусов, чем на «Монархе», однако из-за близости грот-мачты к дымовой трубе ее паруса быстро покрывались копотью и сажей. Чтобы избежать загромождения секторов обстрела башенных орудий стоячим такелажем, Кольз применил трехногие мачты. Стоячий такелаж, прикрепленный к навесной палубе, состоял из веревочных лестниц. Оснащенный таким образом, «Кэптэн» всегда был готов к открытию огня, в то время как «Монарх» требовал на подготовку к бою на близкой дистанции после погони под парусами, по меньшей мере, полтора часа.

Вооружение «Кэптэна» состояло из четырех 12-дюймовых и двух 7-дюймовых пушек. Его башни были расставлены шире и имели несколько большую высоту, чем башни «Монарха», но были меньше в диаметре и несли стволы 25-тонных орудий всего в 0,76 м от палубы и едва ли в 2,4 м над водой. Хотя палуба захлестывалась волнами даже в умеренную погоду, неудобства от этого внутри башен не ощущалось, и орудия даже могли эффективно использоваться в штормовом море на наветренный борт. После выстрела орудий башня разворачивалась для заряжания[53], а орудийные порты закрывались.

Окруженные надстройками башенные орудия не имели возможности вести огонь в нос и корму, поэтому на полубаке в 6,33 м над ватерлинией было установлено 7-дюймовое орудие, а второе такое же орудие имелось на юте, на высоте 5,5 м. Оба орудия стояли безо всякой защиты.

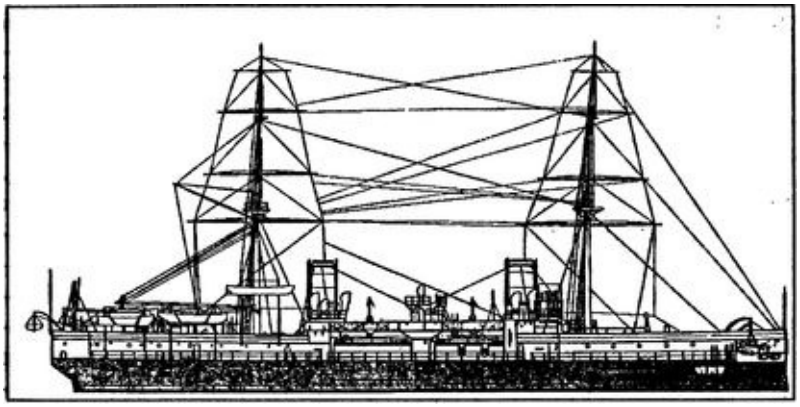
Гидравлические приводы вертикального наведения орудий поднимали и опускали всю систему, то есть станок со стволом, вместо обычного поворота ствола пушки вокруг ее цапф.

27 марта 1869 г. «Кэптэн» был спущен на воду, а 24 февраля 1870 г. он вышел в Портсмут для принятия угля и боезапаса. Пройдя ряд испытаний, «Кэптэн» присоединился к «эскадре Канала» и 4 августа 1870 г. пошел к Гибралтару. На его борту находился и инженер Кольз. 6 сентября на корабль с инспекцией прибыл адмирал. К вечеру засвежело, «Кэптэн» накренился на 13,5°, и вода достигла его палубы. На вопрос адмирала о состоянии корабля Кольз и командир Бургойн с уверенностью ответили, что он в безопасности, после чего адмирал вернулся на свой флагманский корабль.

Погода ухудшилась, и к полуночи поднялся сильный шторм при значительном волнении моря. «Кэптэн», неся взятые на два рифа марсели и

фор-стень-стаксель, имел обе вахты на надстройке — матросы пытались спустить марса-реи. Но крен корабля был настолько велик, что этого сделать не удавалось, и в 15 минут пополуночи, когда налетел шквал, «Кэптэн» перевернулся и затонул. Кроме него, ни один корабль эскадры не получил серьезных повреждений.

На «Кэптэне» погибли сам Кольз и 472 офицера и матроса — почти вся команда. Спаслось лишь 18 матросов, которым удалось добраться до берега на барказе.



Броненосец «Инфлексибл»

После гибели «Кэптэна» британское Адмиралтейство продолжало постройку как казематных, так и башенных броненосцев, отдавая предпочтение последним. Одним из самых мощных башенных броненосцев первой половины 80-х годов XIX века стал «Инфлексибл» («Несгибаемый»), заложенный в Портсмуте 24 февраля 1874 г. и введенный в строй 18 октября 1881 г. Стандартное водоизмещение его составило 11 880 т, длина 95,5 м, ширина 22,9 м, осадка 8,1 м. Две паровые машины типа компаунд[54] общей мощностью 8407 индикаторных л. с. работали на два винта диаметром 6096 мм. На мерной миле «Инфлексибл» развил скорость 14,75 узла, но при неполной нагрузке. В нормальных же условиях его максимальная скорость составляла в начале 80-х годов 12,8 узла, а к концу XIX века упала до 10,5 узла.

Броненосец имел две мачты и нес парусное вооружение брига, но без косых парусов. Общая площадь парусов составляла 1719 кв.м.

«Инфлексибл» был вооружен четырьмя огромными 16-дюймовыми 80-тонными дульнозарядными пушками, а, кроме того, шестью 20-фунтовыми легкими орудиями.

Главной частью корабля была цитадель размером 33,5 × 22,9 м,

возвышавшаяся На 2,9 м над ватерлинией и опускавшаяся на 1,8 м ниже ее уровня, с башнями в противоположных углах и помещавшимися внутри нее гидроприводами заряжания орудий, погребами боезапаса и прочими вспомогательными механизмами. Цитадель защищала броня из двух слоев, на тиковой подложке, так что в сумме толщина брони составляла: 508 мм железа и 533 мм тика выше ватерлинии, 610 мм железа и 432 мм тика по ватерлинии и 406 мм железа и 635 мм тика у нижней кромки.

Башни также бронировались по системе «сэндвича», то есть броня имела два слоя: внешний — из 229-мм брони-компаунд и внутренний— из 178-мм железа. В качестве разделительного слоя и подкладки использовалось в общей сложности 460 мм тика, причем лобовые броневые плиты были на дюйм толще, а общая толщина дерева здесь уменьшалась также на дюйм. Наружный диаметр по броне составлял 10,3 м. Каждая башня весила 750 т.

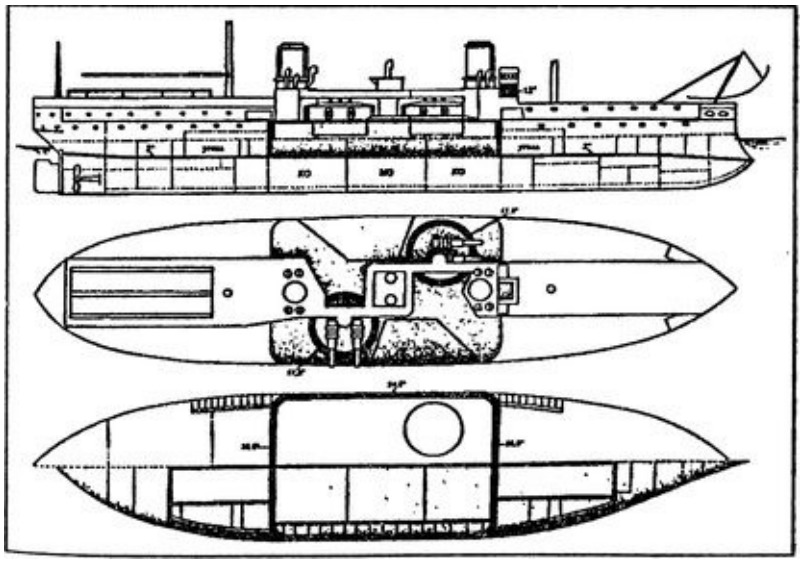
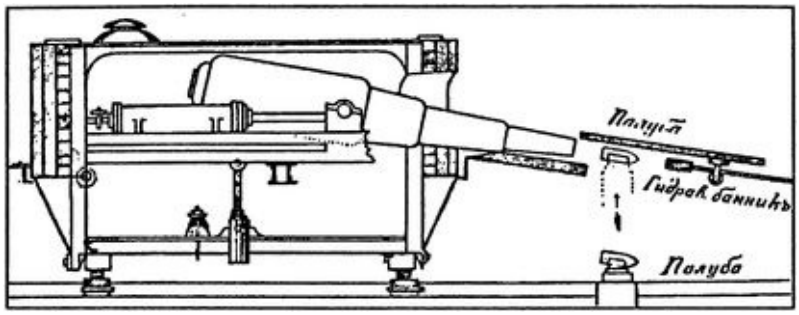


Схема распределения броневой защиты на броненосце «Инфлексибл»

Для поворота башен были установлены гидроприводы Рендела, уже хорошо себя зарекомендовавшие на «Тандерере» — они заменили применявшиеся ранее паровые механизмы. На полный поворот башни вокруг своей оси требовалось чуть больше минуты. Орудия были установлены на станках, скользивших по фиксированным направляющим. Восприятие отдачи и обратный накат осуществлялись гидроцилиндрами.

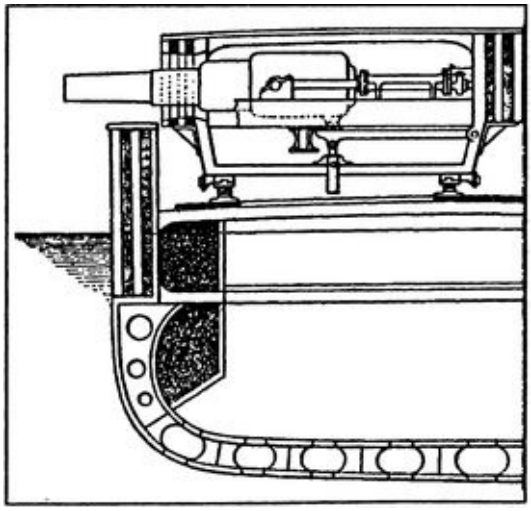
Вследствие увеличившейся до 18 калибров длины ствола заряжание орудия производилось вне башни. Двойные неподвижные зарядные посты находились под 76-мм броневой палубой, перекрывавшей цитадель сверху.

У основания установок вдоль бортов (в корму от левой башни и к носу от правой) палубная броня несколько приподнималась в виде гласисов и, когда стволы опускались в положения заряжания, они оказывались ниже кромки этого гласиса, под защитой которого прибойники, также оснащенные гидроприводами, последовательно досылали в канал ствола заряд и снаряд.



Заряжание 16-дюймовой пушки на броненосце «Инфлексибл»

Окончательно «Инфлексибл» был введен в строй в октябре 1881 г., после чего убыл в состав Средиземноморской эскадры. Корабль был поврежден в ходе бомбардировки Александрии 11 июля 1882 г. Затем его отправили на капитальный ремонт в Плимут. С февраля 1885 г. по 1890 г. «Инфлексибл» находился в резерве в метрополии. В июле 1890 г. его снова направили на Средиземное море, где он пробыл до ноября 1893 г., а затем уже окончательно был отправлен в резерв.



16-дюймовая пушка на броненосце «Инфлексибл» готова к стрельбе

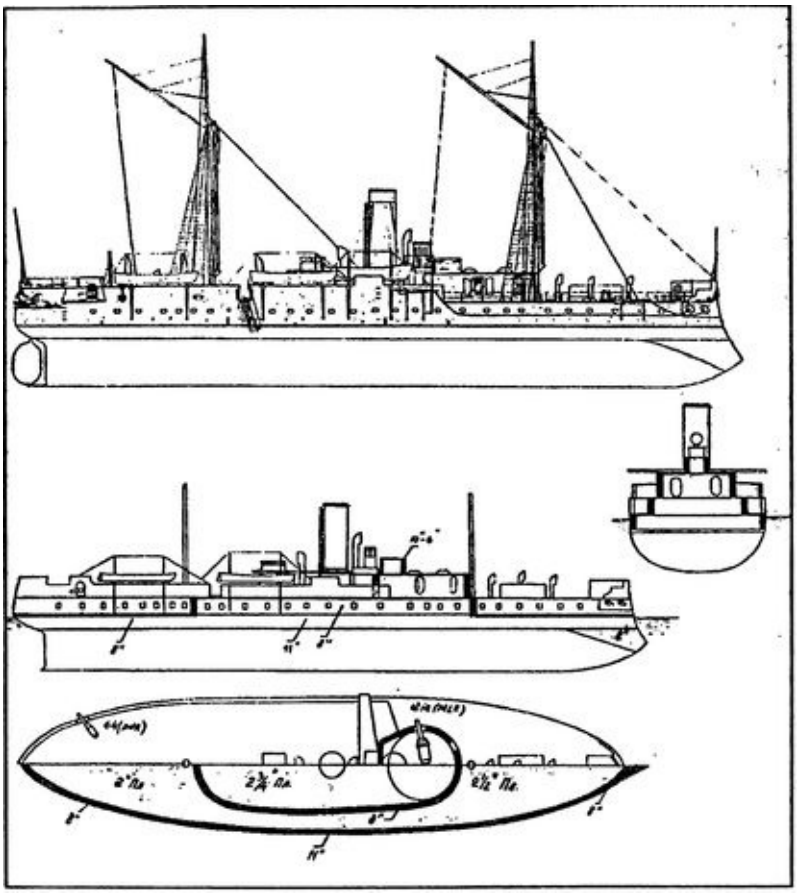
Несколько слов стоит сказать и об одной неудачной идее — «кораблях-таранах».

2 октября 1868 г. в Англии был заложен первый так называемый «корабль-таран» «Хотспур». Его стандартное водоизмещение составило 4010 т, длина 71,6 м, ширина 15,24 м, осадка 6,34 м. Корабль имел броневой пояс толщиной 280–203 мм, броня башни составляла 216–254 мм.

Собственно таран выдавался на 3 м за носовой перпендикуляр и впервые был подкреплен продолженным вперед броневым поясом. Этот таран считался основным оружием корабля. Имелось и тяжелое орудие, однако проектом не предусматривалась возможность его действия по неприятелю, находившемуся прямо по курсу.

Поскольку считалось маловероятным, что вращающаяся башня сможет выдержать сотрясение при таранном ударе, британские судостроители решили, что единственное 305-мм дульнозарядное 25-тонное орудие на станке Скотта, составлявшее всю главную артиллерию корабля, следует разместить в неподвижной башне с четырьмя большими орудийными портами, дававшими возможность вести огонь в носовых и бортовых секторах (плохой суррогат настоящей башни и более средство для улавливания вражеских снарядов, нежели защита от них).

На практике также выяснилось, что верхняя палуба в носу недостаточно прочна, чтобы выдержать собственный огонь поверх нее, поэтому углы применения орудия ограничили бортовыми секторами. Для огня по корме предусматривались два 64-фунтовых орудия на деревянных лафетах, которые стреляли через бортовые амбразуры — по одному на каждые 90° горизонта.



Броненосец «Хотспур» и схема его бронирования

Конструкция башни, а, точнее сказать, каземата была такова, что стрелять вперед по судну, которое «Хотспур» собирался протаранить, было невозможно.

Машина мощностью 600/3500 (номинальных / индикаторных) л. с. обеспечила на мерной миле скорость 12,6 узлов. Запас топлива 280 т. Парусное вооружение — две мачты-однодревки с площадью парусов 610 кв. м.

«Хотспур» с июня 1876 г. до мая 1878 г. находился на Средиземном море, а затем был в ремонте, в резерве, а в 1897–1903 гг. стал кораблем береговой обороны на Бермудских островах.

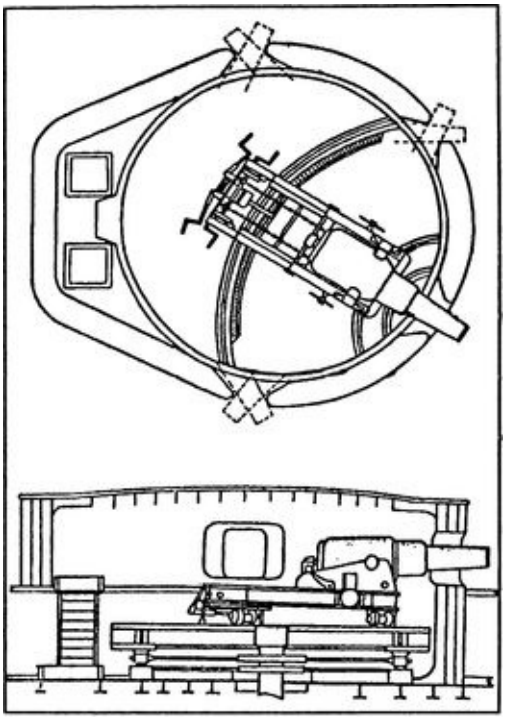
Второй корабль-таран, «Рулфт», был заложен 6 июня 1870 г. и введен в строй 1 июля 1874 г. Он имел вращающиеся башни с двумя 254-мм дульнозарядными 18-тонными орудиями. Кроме того, на корме были установлены две 68-фунтовые дульнозарядные пушки[55]. Водоизмещение «Рулфта» составляло 5440 т, длина 76,2 м, ширина 16,15 м, осадка 7,22 м.

С 1876 г. по октябрь 1880 г. «Рулфт» находился на Средиземном море,

а далее использовался в береговой обороне.

Крейсерские корабли британского флота отличались крайним разнообразием, и рассмотрим лишь несколько интересных типов.

Так, небронированный железный фрегат «Инконстант», построенный в 1868 г., имел водоизмещение 5780 т, длину 102,8 м, ширину 15,3 м и осадку 7,8 м. На мерной миле он показал скорость 16,2 узла, фактически же скорость была меньше. При запасе угля 750 т расчетная дальность плавания составляла 2600 миль. Вооружение состояло из девяти 229-мм и шести 178-мм дульнозарядных нарезных пушек.



Неподвижная броневая башня на броненосце «Хотспур» (план и сечение по диаметральной плоскости)

По типу «Инконстанта» были построены еще два фрегата — «Рэлэй» и «Шах».

В 1875–1877 гг. было построено шесть композитных корветов— «Опал», «Туркьоз», «Турмалин», «Гарнет», «Рубин» и «Эмеральд». Предназначенные для крейсерской службы и для конвоирования торговых судов в военное время, эти корабли имели железный набор и деревянную обшивку. При водоизмещении 2162 т они развивали скорость 12,3—13,3 узла и несли двенадцать 54-фунтовых пушек.

Первое стальное военное судно британского флота — корвет «Ирис» — был спущен на воду в 1877 г. Стандартное водоизмещение его составило

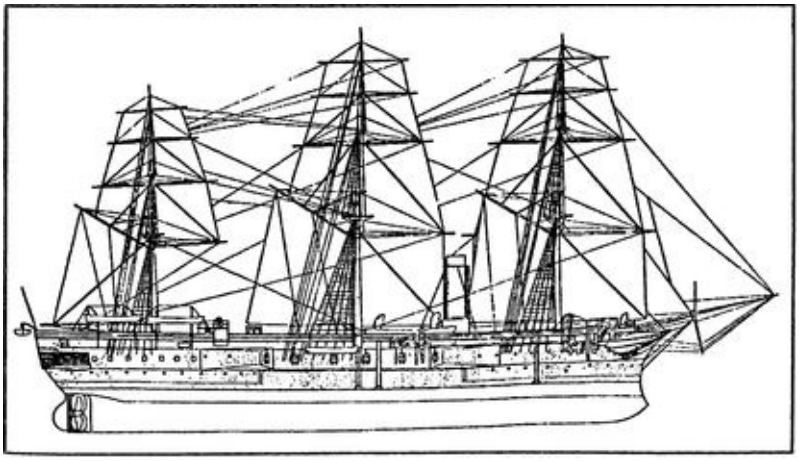
3730 т. Длина 101,5 м, ширина 14 м, углубление 6,7 м. Суммарная мощностью двух паровых машин 7330 индикаторных л. е., обеспечивала скорость хода на мерной миле в 18 узлов. Дальность плавания 4400 миль. Вооружение: тринадцать 5-дюймовых (127-мм) пушек.

Всего построено пять таких кораблей, несколько отличающихся друг от друга: «Ирис», «Меркурий», «Лиэндр», «Фаэтон», «Аретьюза».

В 70-х годах XIX века было построено 17 шлюпов — небольших (водоизмещением 1124–1420 т) трехмачтовых паровых судов со скоростью 12–13 узлов и вооруженных 6–8 орудиями калибра 152–127 мм. Броневой защиты шлюпы не имели.

Любопытен броненосный корвет «Пенелопа», заложенный 4 сентября 1865 г. в Пембруке и введенный в строй 27 июня 1868 г. Стандартное водоизмещение его составляло 4470 т. Длина 80,8 м, ширина 15,24 м, осадка 5,3 м.

«Пенелопа» был первым британским броненосным кораблем с двухвальной энергетической установкой. Малые броненосцы предназначались Адмиралтейством для действий на мелководье Балтики на случай войны с Россией. Общая мощность машины — 600/4700 (номинальных / индикаторных) л. с. На официальном испытании 1 июля 1868 г. корвет с полным запасом топлива и снабжения развил наибольшую скорость хода 12,76 узла. При этом мощность машины составила 4703 индикаторные л. с. Оба винта «Пенелопы» были подъемными.



Броненосец «Пенелопа»

«Пенелопа» имела фрегатское парусное вооружение с тремя железными мачтами.

О. Паркс писал: «…не считая пятимачтовых кораблей, под парусами

„Пенелопа“ оказалась худшим ходоком флота, будучи подверженной сильному сносу в подветренную сторону — вроде чайного подноса, так что ее лучшая скорость не превышала жалких 8,5 узла».[56]

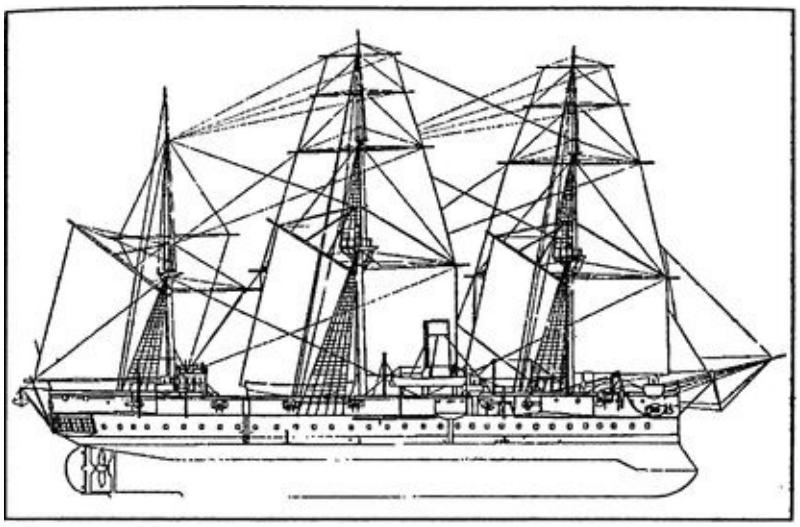
Во время практического плавания в эскадре Канала в 1869 г. на переходе в Лиссабон «Пенелопа» очень плохо держала курс, сильно уходила под ветер и при свежем ветре имела очень большую боковую качку, размахи которой доходили до 30° на сторону.

Броневая защита «Пенелопы» состояла из 127-мм и 152-мм плит. 152-мм плиты были положены по бортам каземата около портов и по ватерлинии поясом шириной в носовой части 1,68 м и в кормовой 1,75 м, а углубление броневого пояса ниже ватерлинии составляло 1,22 м как посередине, так и в оконечностях судна. Остальные части были защищены 127-мм броней.

Каземат корвета имел длину 25,3 м. Он отделялся от носовой и кормовой частей судна поперечными бронированными переборками. Палуба внутри каземата была поднята в оконечностях судна выше уровня верхней палубы, а в бортах каземата прорезано по четыре порта на сторону и, кроме того, у каждого угла каземата были устроены в поперечных переборках портовые вырезки для стрельбы на нос и на корму. Расстояние между центрами портов в каземате составляло 5,41 м, а возвышение нижних косяков портов от ватерлинии — 2,79 м.

Вооружение «Пенелопы» состояло из восьми 203-мм дульнозарядных пушек и трех 127-мм[57] казнозарядных пушек. Одна 5-дюймовая пушка была установлена на верхней палубе в корме, а остальные — в каземате.

Вся служба корвета прошла в эскадре Канала, за исключением похода в 1882 г. в Средиземное море для бомбардировки Александрии. Затем «Пенелопа» вернулась в метрополию, где в январе 1897 г. была обращена в плавучую тюрьму.



Броненосный крейсер «Шеннон»

Первым британским броненосным крейсером стал «Шеннон», заложенный в Пембруке 29 сентября 1873 г. и введенный в строй 17 сентября 1877 г. Он был специально построен для борьбы с русскими крейсерами. Стандартное водоизмещение крейсера составляло 5670 т, длина 79,2 м, ширина 16,45 м, осадка 7,2 м. Броневой пояс имел толщину 229–152 мм.

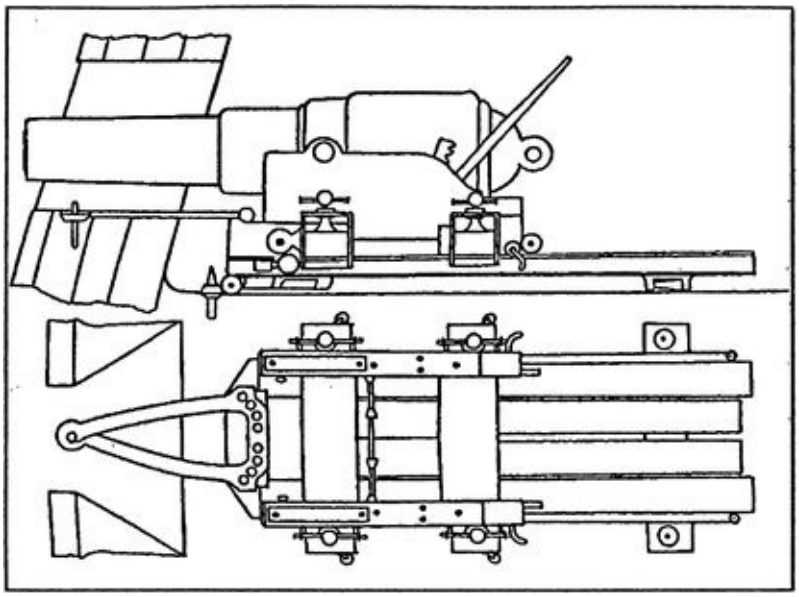
Машина типа компаунд развивала мощность в 600/3370 (номинальных / индикаторных) л. с. Крейсер имел один подъемный винт диаметром 5,94 м. Максимальная скорость на мерной миле составила 12,2 узла. Запас угля нормальный — 280 т, с перегрузкой — 560 т.

Первоначально «Шеннон» имел парусное вооружение фрегата с площадью парусов 2208 кв. м. Однако в 1877 г. его перевооружили как барк с площадью парусов 1978 кв. м.

Поскольку «Шеннон» предназначался для боя с одиночным русским крейсером, то его спроектировали для ведения продольного огня — преимущественно для случаев, когда неприятель находится на носовых курсовых углах. Два 254-мм дульнозарядных орудия весом 18 т поэтому были установлены в конце протяженного полубака и могли вести огонь через амбразуры в глубоких бортовых нишах, доводящих их сектор обстрела до 90°: от прямого по курсу до немного за траверз[58]. С носовых направлений оба этих орудия прикрывались поперечными переборками (траверзами) в 203–229 мм, сначала перпендикулярными, а затем шедшими под углом к диаметральной плоскости. После этого они продолжались вдоль бортов, формируя защиту батареи от продольного огня.

В средней части корабля на верхней палубе было установлено шесть 9-

дюймовых дульнозарядных орудий весом 12 т (по три с каждого борта) — они не имели защиты и были открыты действию неприятельского огня.



100-фн гладкоствольные пушки «сомерсет» состояли на вооружении броненосцев «Ахиллес», «Энтерпрайз», «Фаворит» и «Рисёрга»

В корме в диаметральной плоскости стояло седьмое 229-мм орудие. Оно могло передвигаться по палубным погонам к амбразуре того борта, с которого велась стрельба (через порты в глубоких бортовых нишах, таких же как и в носу). Сектора обстрела этого орудия составляли от направления прямо по корме до немного за траверз по каждому борту. Это орудие прикрывалось палубой юта, а вырезы в бортах для него в сочетании с галереями палубой ниже формировали кормовую часть корабля. Шесть 20-фунтовых пушек составляли «салютную» батарею.

Крейсер «Шеннон» в апреле 1878 г. был отправлен в китайские воды, но из-за технических неполадок в июле того же года он пошел в метрополию. В июле 1879 г., после капитального ремонта, «Шеннон» вновь ушел на Тихий океан. В июле 1881 г. крейсер вернулся в Англию и далее до 1898 г. состоял во флоте резерва (в метрополии).

Даже краткий обзор состояния британского флота дает нам крайне противоречивую картину. С одной стороны, флот королевы Виктории был сильнейшим в мире. Согласно всем военно-морским справочникам его корабли по своим тактико-техническим характеристикам существенно превосходили корабли других стран, большинство принципиально новых конструктивных решений также принадлежало британским

судостроителям.

Но с другой стороны, многие показатели, полученные на испытаниях, были «дутыми». Так, например, большая скорость британских кораблей на мерной миле объяснялась специально отобранным углем, предельно облегчались суда (отсутствовали боезапас и продовольствие, запасы угля и воды были взяты только для испытания), применялись различные технические хитрости для кратковременного увеличения тяги паровых машин и т. д.

Из-за непродуманности технических новаций ряд броненосцев были попросту небоеспособными.

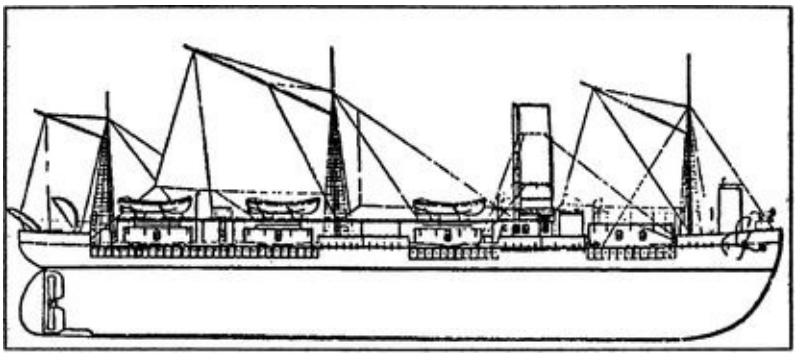
Но все эти недостатки блекнут по сравнению с ужасающим состоянием британской корабельной артиллерии. Но начнем по порядку.

Ко времени Крымской войны английская корабельная артиллерия находилась примерно на том же уровне, что и русская, и даже немного превосходила ее. В 60-х годах XIX века на вооружении британского флота состояли три гладкоствольные пушки большого калибра — 68-фунтовая, 234-мм и 267-мм. Все они, естественно, заряжались с дульной части.

68-фунтовая чугунная пушка, спроектированная инспектором морской артиллерии Дундасом в 1864 г., имела калибр 206 мм. Вес ствола пушки составлял 4826 кг (далее, говоря о весе пушки, я буду иметь ее ствол). Длина ствола 14,8 калибра. При заряде пороха в 7,3 кг сплошное ядро весом 30,8 кг имело начальную скорость 431 м/с.

В 1863 г. было испытано гладкоствольное 234-мм орудие «сомерсет», названное так в честь первого лорда Адмиралтейства герцога Сомерсета. Вес орудия 6,5 т. При штатном заряде в 11 кг 45-килограммовое стальное ядро пробило на испытаниях 140-мм броневую плиту при стрельбе «по нормали»[59] на дальность 200 м.

Наиболее мощным гладкоствольным орудием, устанавливаемом на кораблях, было 267-мм весом 12 т, изготовленное в Вуличском арсенале. Вообще говоря, эти пушки хотели делать нарезными и действительно нарезали два первых орудия, но одно из них разорвалось при стрельбе, и серию из тринадцати последующих орудий оставили гладкоствольными.



Броненосца «Ройял Соверен»

267-мм орудие стреляло железным ядром весом 71 кг при заряде в 16 кг. Пять таких орудий были установлены в четырех башнях броненосца «Ройял Соверен». Это был первый и единственный в британском флоте башенный корабль с деревянным корпусом.

В 1865 г. завод Армстронга изготовил четыре 330-мм дульнозарядные пушки весом по 22,5 т. Пушки стреляли железными ядрами весом 272 кг. Однако Адмиралтейство отказалось ставить их на корабли. 13-дюймовые пушки стали последними гладкоствольными британскими орудиями.

Ситуация в корабельной артиллерии резко изменилась с появлением нарезных орудий. Первые нарезные орудия были спроектированы сардинским артиллеристом Кавалли и изготовлены в 1846 г. в Швеции на заводе барона Варендорфа[60]. В 1849–1850 гг. орудия Кавалли были одновременно испытаны в России и в Англии. Результат был одинаков. 203-мм пушка Кавалли разорвалась на Волковом поле[61] на седьмом выстреле, а в Англии из трех пушек две разорвались на первых же выстрелах. Канал пушек Кавалли, имевший в сечении форму эллипса, был скручен немного вокруг своей оси. Нарезы делали в канале четверть оборота, длина их хода составляла 51 калибр.

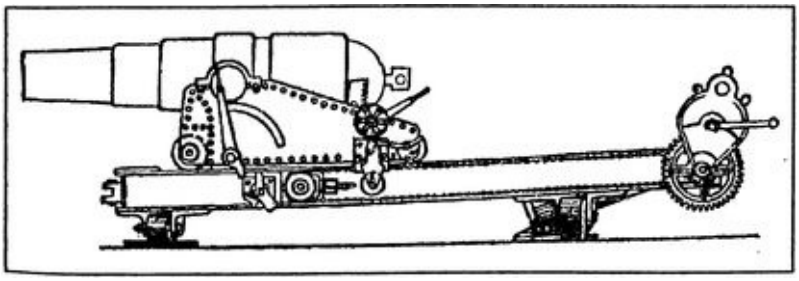
В 1851 г. инженер Ланкастер предложил свою систему нарезных орудий, заряжаемых с дула. Продолговатый снаряд системы Ланкастера в своей средней части имел эллиптическое сечение, соответствующее сечению канала. Никаких ведущих частей (поясок, обтачка, выступ и т. д.) у снаряда не было. Снаряды изготавливались из кованого железа, так как Ланкастер считал, что хрупкий чугун не выдержит больших напряжений о стенки канала.

Пушки Ланкастера были приняты на вооружение в английской армии и флоте. Несколько 203-мм пушек Ланкастера было доставлено в начале 1855 г. под Севастополь. Имелись они и на кораблях, обстрелявших Свеаборг. Большинство этих пушек разорвало при первых же выстрелах.

После этого нарезные пушки Ланкастера были сняты с вооружения, и флот вернулся к гладкоствольным орудиям.

Несколько забегая вперед, скажу, что в 60-х годах XIX века Ланкастер предложил новую систему нарезных орудий. У них снаряд свободно досылался в канал с дула. При выстреле же под давлением пороховых газов оболочка (поддон) раздавалась, заполняя собой канал, и снаряд при движении получал вращение вокруг своей оси.

Здесь следует рассказать о различных типах британских пушек и снарядов, так как без этого доказать парадоксальность ситуации — самая передовая в техническом отношении страна имела самую худшую среди развитых стран артиллерию — будет невозможно.



9-дм пушка Армстронга, заряжаемая с дула

В 1853 г. инженер Армстронг изготовил нарезное орудие нового типа, заряжаемое с казенной части. Канал орудия имел несколько десятков мелких нарезов угловатой формы. Снаряд длиной в 2,5 калибра[62] имел тонкую свинцовую оболочку. Замок представлял собой сложную комбинацию винтового и клинового затвора.

Адмиралтейство приняло на вооружение 178-мм орудия Армстронга, но по старинке их называли 110-фунтовыми. Увы, качество этих орудий оставляло желать лучшего. Начальник артиллерии линейного корабля «Кембридж» доносил: «Ни одно из орудий Армстронга, которые я видел, не было свободно от изъянов.

До того, как они разорвутся, проходит довольно много времени, но с точки зрения артиллериста весьма неприятно стоять рядом с пушкой, имеющей несколько трещин в стволе. Я полагаю, что производителям этих орудий следовало бы самим испытывать свои изделия до того, как подпускать к ним нас».[63]

Таблица 1

Данные дульнозарядных нарезных пушек Армстронга и вуличской системы

Год принятия на вооружение	Калибр		Длина орудия, клб*	Вес орудия, т	Вес снаряда, кг	Вес заряда, кг	Начальная скорость, м/с
	дюйм	мм					
1865	7	178	17,8/15,8	6,6	52,2	10,0	436
1866	8	203	14,7/…	9	78,9	15,9	422
1865	9,2	234	16,3/13,9	12,2	112	19,5	408
1868	10	254	16,9/14,5	18,3	181	27,2	393
1867	11	280	…/12,1	25	246	38,6	415
1870	12	305	14,3/12,2	25,4	280	34,5	369
1871	12	305	…/13,5	35	320	63,5	424
1875	12,5	317	15,84/…	38	367	95,3	480
1878	16	406	18	80	764	204	485

* Дробь означает: длина орудия полная / длина канала. Приведены обе величины, поскольку в разных источниках идет путаница этих величин.

В 1862 г. в Японии началась гражданская война. Надо ли говорить, что Лондон решил вмешаться, поскольку японцы, как, скажем, французы в 1792 г. или русские в 1918 г., никак без вмешательства Британии «не могли сами решить свои дела». 3–4 августа 1863 г. английская эскадра подвергла бомбардировке столицу княжества Когосима и уничтожила большую часть города и стоявшие на рейде три парохода князя Симадзу. В ходе бомбардировки пятью кораблями из 21 казнозарядного орудия Армстронга выпущено 365 снарядов. При этом имели место 28 случаев заклинивания снаряда при заряжании и разрывов снарядов в канале ствола. К тому же стрельба из казнозарядных орудий была неравномерной, с частыми задержками. Снаряды летели «куда угодно, но только не прямо, а отклонялись влево до 600 ярдов (550 м), многие из них не взрывались.»

Вскоре после этой бомбардировки британское Адмиралтейство распорядилось о снятии с вооружения 110-фунтовых орудий Армстронга. Так в 1864 г. закончилась первая фаза казнозарядных орудий в британском флоте.

Армстронг, однако, «вместе с водой выплеснул и ребенка». В 1859–1860 гг. он разработал новую систему нарезных орудий. Они заряжались с дула и имели так называемую разветвляющуюся систему нарезов, которая имела две ветви — входную и боевую. Снаряд имел цинковые выступы по числу нарезов (от 6 до 12). При заряжании выступы входили во входную[64] ветвь нареза, а после выстрела выступы снаряда двигались по менее глубокой боевой ветви нареза. Представляете себе, каково прислуге, да еще

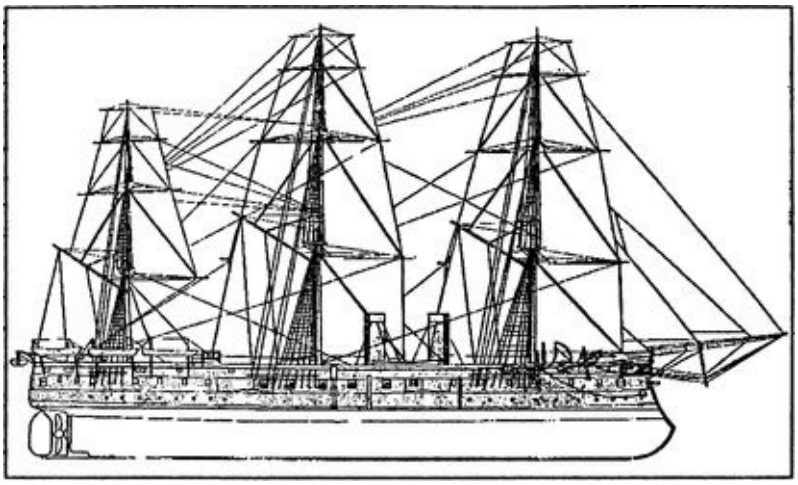
в бою, засовывать 50—120-килограммовые снаряды в дуло, да еще так, чтобы цинковые выступы входили в нарезы с ювелирной точностью. Цинк — мягкий металл, на миллиметр ошибешься — помнешь выступ — снаряд при выстреле заклинит — пушку разнесет.

Чем больше становился калибр дульнозарядных орудий, тем больше возникало с ними проблем.

Так, дуло казнозарядного орудия после выстрела всегда оставалось за пределами башни, и дым вылетал в атмосферу, а дульнозарядное орудие заряжалось в башне, после выстрела откатывалось внутрь ее и продолжало дымиться, отравляя прислугу башни.

Из-за этого, а также с увеличением длины ствола корабельных орудий, английские инженеры создали целую систему досылателей, расположенных вне башен под верхней палубой. Практически каждый тип британского броненосца имел свою систему досылателей оригинальной конструкции. В инженерном отношении они очень интересны, но крайне сложны, очень дороги, а главное, не очень надежны.

Существенно было и то, что орудия русских и германских броненосцев заряжались в башнях, не меняя угла горизонтального наведения после выстрела. А вот все дульнозарядные орудия британских броненосцев после выстрела должны были поворачиваться в диаметральную плоскость к своим подпалубным зарядным установкам, заряжаться, а затем опять наводиться на цель, что при тогдашних примитивных устройствах наведения было делом непростым и весьма длительным.



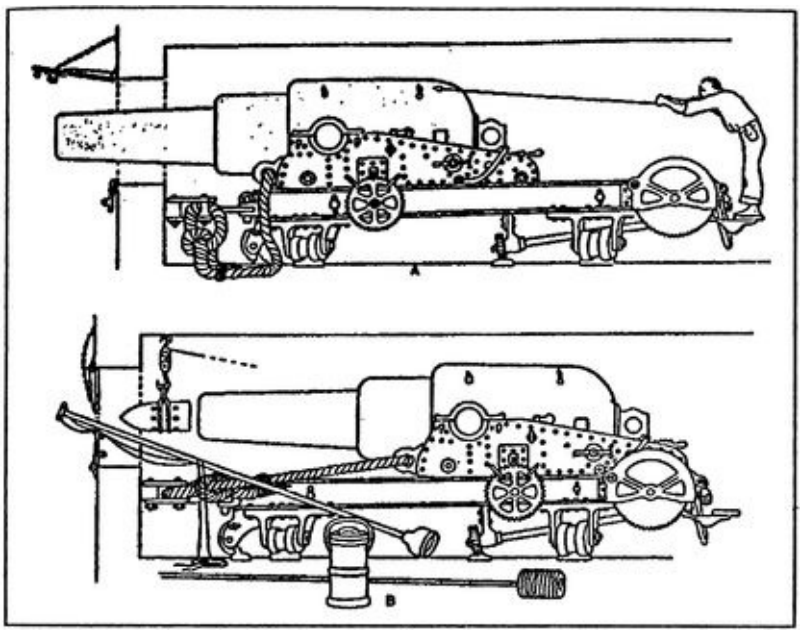
Броненосец «Геркулес»

Англичане изготовили большое число орудий Армстронга, заряжаемых с дула. И опять повторилась история с орудиями Ланкастера.

Срочно пришлось искать новую систему орудий. И тогда Адмиралтейство стало заготовлять для флота сразу две кардинально отличающиеся друг от друга системы — вуличскую и Витворта.

Орудия вуличской системы заряжались с дула. Они имели от 3 до 9 нарезов симметричного дугообразного сечения. Снаряды имели медные выступы. Орудия вуличской системы в основном сохранили свои принципиальные пороки второй системы Армстронга, разве что заклиниваться снаряды стали реже.

Сведения о небоеспособности британской корабельной артиллерии периодически просачивались и в английскую печать. В конце 1869 г. в Атлантику вышел только что вступивший в строй броненосец «Геркулес». Его водоизмещение было около 9000 тонн, главный калибр состоял из восьми вуличских 254-мм орудий весом 18 т, заряжаемых с дула, помещенных в каземате, а также одного 229-мм и двух 127-мм дульнозарядных орудий в носовой части. У берегов Португалии в ходе первой же практической стрельбы шесть из восьми орудий вышли из строя. Добавлю от себя, что на практических (учебных) стрельбах обычно стреляют практическими (половинными) зарядами.



10-дм (254-мм) дульнозарядное нарезное орудие Королевского флота на горизонтально-скользящем станке с бортовым штырем на броненосце «Геркулес»: а — орудие у борта в положении ведения огня; б — орудие на полном откате в положении заряжания (к дулу подав снаряд, в отверстие закрытого порта выдвинут тыльный конец прибойника)

Лондонская «Army and Navy gazette» от 15 января 1870 г. писала: «Орудия самого сильного нашего броненосца приведены в негодность собственными снарядами». Вот оно, действие цинковых выступов!

Английские инженеры изобретали все новые и новые системы нарезных орудий, но все они обладали неустранимыми конструктивными дефектами. Но вот в начале 60-х годов XIX века капитан королевского флота Пембертон нашел очень простой и дешевый способ переделать все тяжелые гладкоствольные пушки в нарезные.

Для начала он переделал 381-мм корабельную пушку Родмана по так называемой «гаечной системе». В этой системе в дно канала обычной гладкоствольной пушки ввинчивался стержень. На наружной поверхности стержня было 4 спиральных нареза. В продолговатом снаряде делалось по его оси отверстие с нарезами, соответствующими нарезам стержня. Таким образом, снаряд представлял собой как бы гайку, навинченную на стержень. Говоря более образно, стержень в канале орудия можно сравнить с шампуром, на который вместо куска шашлыка нанизывался снаряд.

381-мм пушка, переделанная по системе Пембертона, была успешно испытана в Англии в 1865 г. При стрельбе лишь возникла проблема с досылкой в канал картузного заряда. Поэтому Пембертон изготовил специальное пневматическое устройство для заряжания орудия порохом без картуза.

Тем не менее и эта оригинальная система орудий также не получила широкого распространения из-за своей сложности и малой живучести.

Инженер Витворт еще в 1858 г. предложил так называемые полигональные[65] орудия. В сечении канал орудия и снаряд имели форму правильного многоугольника (большинство орудий Витворта — шестиугольники). Таким образом, отпала надобность в нарезах, медных поясках, поддонах и т. п. Появилась возможность стрелять более длинными снарядами, до 5–6 калибров длиной (для сравнения, длина крупповских снарядов составляла 2,3–2,8 калибра). Снаряды Витворта имели лучшую в мире бронепробиваемость.

Стоит отметить, что идея полигонального ствола не принадлежит Витворту. Кто первый изобрел полигональный ствол, неизвестно. Но в 1753 г. русский оружейник Цыгаев изготовил полигональную винтовку, в сечении канала которой был треугольник.

Витвортом были созданы опытные пушки калибром от 38 до 280 мм. Первое орудие, испытанное в 1858 г., было сделано из чугуна, но в дальнейшем Витворт изготавливал орудия из стали.

В 1868 г. 230-мм пушки Витворта показали рекордную для того

времени дальность стрельбы 10 300 м при угле возвышения 33° и весе снаряда 133 кг.

Однако самой крупной пушкой Витворта, принятой на вооружение британского флота, стала 178-мм пушка. Ствол ее имел длину 17,1 калибра. Снаряд весом 40,7 кг при заряде 5,4 кг пороха имел начальную скорость 343 м/с.

В 1874 г. в Англии был заложен броненосец «Индепенденсия» для бразильского флота. Его стандартное водоизмещение составляло 9310 т, а скорость — 14,3 узла. Броненосец имел полное фрегатское парусное вооружение. Бразильские военные были очарованы системой Витворта, и главный калибр броненосца был представлен казнозарядными орудиями Витворта с шестиугольным сечением канала (четыре 305-мм пушки весом по 35 т и две 203-мм пушки).

Однако в 1878 г., в ходе «очередной военной тревоги», британское правительство со страху купило строившийся броненосец за 600 тысяч фунтов стерлингов. Для сравнения, броненосцы «Девастейшн» и «Дредноут» обошлись британскому Адмиралтейству меньше чем в 377 тысяч фунтов стерлингов каждый. В отличие от них «Индепенденсия» был еще на стапеле.

После покупки броненосец был переименован в «Нептун». Лорды Адмиралтейства и слышать не хотели о казнозарядных орудиях и велели заменить пушки Витворта на дульнозарядные пушки вульвичского типа: четыре 305-мм весом 38 т и две 229-мм весом 12 т. Однако конструкция броненосца не позволяла стрелять из 305-мм орудий полным зарядом весом 90,7 кг, и заряд пришлось снизить до 81,6 кг, что, естественно, сказалось на баллистике. Замечу, что прямо по курсу могли стрелять только две 229-мм пушки, а 305-мм пушки не могли вести огонь ни назад, ни вперед. В направлении кормы вообще могли стрелять только малокалиберные орудия.

Переделки на «Нептуне» обошлись еще в 90 тысяч фунтов стерлингов. И этот корабль, по мнению британского историка Паркса, стал самым дорогим и неудачным кораблем британского флота.

Полигональные орудия могли быть только казнозарядные, и Витворт создал для них затвор, который представлял собой крышку с прочным дном, навинчивающуюся на задний конец ствола. Крышку охватывала рамка, шарнирно соединенная с телом орудия. Заряды помещались в оловянные картузы (прообраз гильз). Винтовые затворы действовали очень медленно, прочность их была низка, а конструкция оловянных гильз неудачна. А главное, полигональные снаряды имели ряд неустранимых недостатков — сложность изготовления снаряда, трудность заряжания,

заклинивание снарядов в канале при стрельбе и др. Все это заставило Адмиралтейство отказаться от полигональных орудий.

О покойниках принято говорить только хорошее. Но по случаю смерти Витворта в 1877 г. английский журнал «Engineering» писал: «Летопись всех артиллерийских опытов с орудиями Витворта представляет собой источник стыда для английской нации и позора для ее администрации».

Таблица 2

Орудия Армстронга, заряжавшиеся с казенной части. 1880–1885 гг.

Калибр		Длина орудия, клб	Вес орудия с замком, т	Вес заряда, кг	Вес снаряда, кг	Начальная скорость, м/с
дюйм	мм					
16,25	412,8	30	111	393,1	737,1	641
13,5	343	30	67	258	511,9	617
12	305	25,13	45	120,8	292,4	577
10	254	32	29	102,4	204,8	640
9,2	234	28,4	24	69,6	155,6	629
8	203	29,6	14	51,2	86	671

Однако следует отметить, что опыты с полигональными снарядами велись также во Франции в 1917–1922 гг., а с 1930-х годов — и в СССР. Увы, все опыты подтвердили выводы 60—70-х годов XIX века.

В итоге во время очередного противостояния с Россией в 1878 г. британский флот имел на вооружении лишь дульнозарядные пушки. Часть их была нарезными с неудачной системой нарезов, а часть — гладкоствольными; полигональные же орудия с вооружения были сняты.

По мнению британских историков, взрыв в 1879 г. на броненосце «Тандерер» 317-мм 38-тонного орудия, заряженного по ошибке прислуги двойным зарядом, что физически невозможно при заряжании с казны, стал последней каплей, переполнившей чашу терпения Адмиралтейства. Было принято решение на переход к казнозарядным орудиям. По моему же мнению, куда большее воздействие на лордов Адмиралтейства произвел отчет о визите в августе 1879 г. группы британских морских артиллеристов на завод Круппа, где им были показаны 28-см и 30,5-см[66] германские корабельные пушки с клиновыми затворами.

В 1880 г. тот же Армстронг спроектировал систему корабельных орудий от 102-мм до 412-мм, заряжаемых с казенной части. Орудия были стальными и дополнительно скреплялись стальной проволокой и кольцами. Не мудрствуя лукаво, Армстронг принял поршневой затвор французской системы с обтюратором де-Банжа. На вооружение же такие орудия

поступили в 1885–1886 гг.

Первые британские боеспособные казнозарядные орудия были установлены в 1885 г. на броненосце «Колоссус» водоизмещением 9150 т. Замечу, что проектировался этот броненосец под 305-мм 38-тонные дульнозарядные пушки. Теперь же на него установили четыре 305-мм 45-тонные казнозарядные пушки.

Любопытно, что в системе заряжания консервативные лорды остались верны себе. 305-мм казнозарядные орудия заряжались так же, как старые дульнозарядные — из подбашенных помещений вне башни, правда, с другой стороны, то есть с казенной части.

При стрельбе 4 мая 1886 г. 305-мм 45-тонное казнозарядное орудие разорвалось. Первый заряд его составлял 214,4 кг, после его уменьшили до 131,4 кг, а затем вообще до 100,7 кг. Дело дошло до того, что в первом плавании командиру «Колоссуса» в конце 1886 г. — в 1877 г. было вообще запрещено стрелять из орудий главного калибра. Вот уже действительно «колосс на глиняных ногах»!

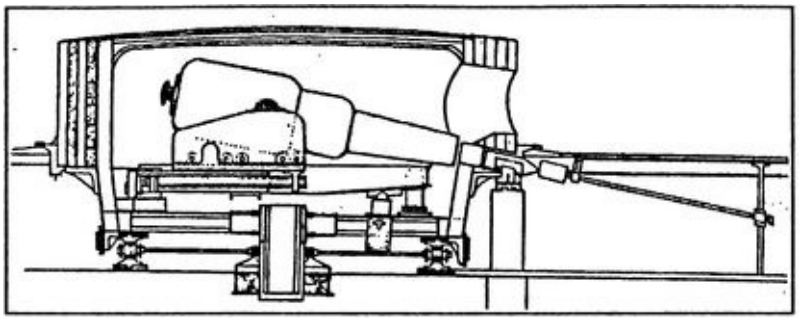
Таким образом, с 1856 по 1887 год английский флот был мало боеспособен, чем, однако, не сумели воспользоваться другие европейские державы. Больше такое уже не повторялось, и с 1887 года по 1945 год корабельная артиллерия главного калибра ведущих морских держав имела относительно одинаковые баллистические качества и надежность.

Глава 8
Береговая оборона или крейсерская война?

Быстрый рост числа британских броненосцев создал реальную опасность для русских прибрежных городов и в первую очередь для столицы империи. Для обороны Петербурга и заодно своих резиденций цари не жалели никаких средств. Финский залив должны были защищать броненосные корабли береговой обороны во взаимодействии с крепостями Кронштадт, Выборг и Свеаборг. Наши броненосные корабли должны были дать бой британскому флоту на минно-артиллерийских позициях Финского залива.

Рассказ о строительстве нашего броненосного флота начнем с артиллерии.

До Крымской войны на вооружении кораблей и береговых крепостей имелись длинноствольные 36-фунтовые (173-мм) пушки с длиной канала до 16 калибров и короткие двухпудовые (245-мм) «бомбические» пушки с длиной канала 11,4 калибра. Первые стреляли сплошными ядрами, а вторые — сферическими бомбами.



Заряжание 12,5-дюймовой (318-мм) пушки весом в 38 т на броненосце «Тандерер»

В 1851 г. в России были изготовлены первые образцы 60-фунтовых пушек системы Баумгардта, принятые на вооружение уже после Крымской войны. 60-фунтовая пушка № 9 (длинная) имела длину канала 17,6 калибра, а № 2 (короткая) — 15,4 калибра. Эти пушки могли стрелять ядрами, бомбами и картечью. Дальность стрельбы ядром составляла 3,5 км, а бомбой — 3,1 км.

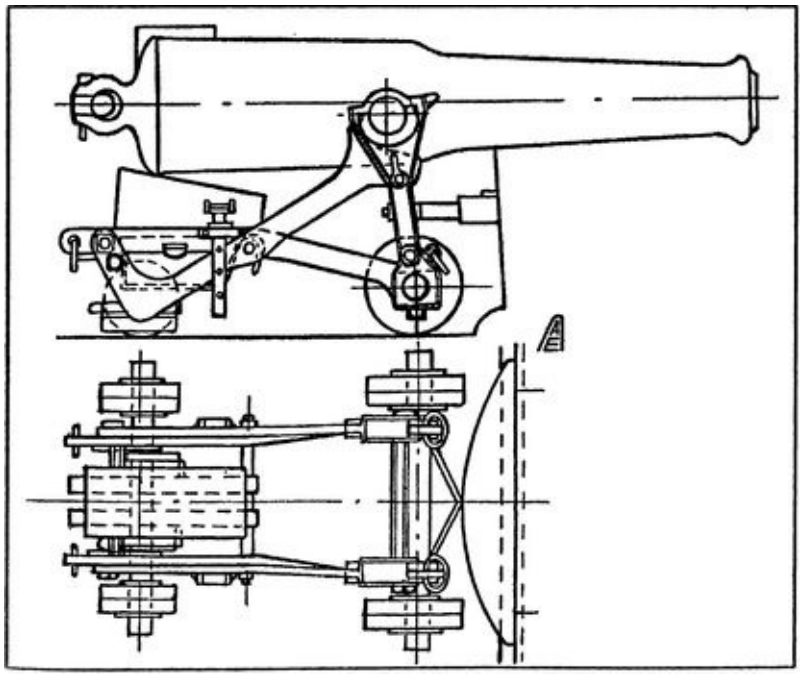
60-фунтовая пушка пробивала на оба борта любой деревянный

корабль. Но когда в 1855–1856 гг. на Волковом поле был проведен обстрел английской брони толщиной 114 мм (4,5 дюйма) под углом 19°, то ядра 60-фунтовой пушки на дистанции 213 м (100 сажень) проникали в броню на 60 мм и там застревали, причем чугунные ядра разбивались вдребезги, а железные плющились.

Тогда впервые в русской артиллерии для 60-фунтовых пушек были отлиты стальные ядра. На испытаниях 60-фунтовой пушки № 1 при увеличенном заряде (9,4 кг против штатного в 6,56 кг) на дистанции 213 м стальные ядра насквозь пробивали 114-мм броню, но застревали в деревянной обшивке. Дело в том, что в 1863 г. на Волковом поле был воссоздан целиком кусок борта британского броненосца. (Позже там построили еще много макетов отсеков британских кораблей.)

Эти опыты показали, что 60-фунтовые пушки даже со стальными ядрами не годятся для борьбы с броненосцами. Тем не менее с начала 60-х годов XIX века 60-фунтовые пушки № 1 и № 2 становятся основным вооружением фрегатов, корветов и клиперов.

Польский кризис 1863 г. и британский шантаж заставили русские Морское и Военное ведомства дать большие заказы на корабельные и береговые орудия германскому фабриканту Альфреду Круппу.



60-фн пушка № 2 на станке Андреева (рис. А.Е. Лютова)

Крупп еще в 1854 г. изготовил первую в мире стальную 12-фунтовую пушку. Замечу, что с конца 1850-х — начала 1860-х годов и в России на

уральских заводах началось производство стальных пушек калибра 4-12 фунтов, но большая часть из них шла в брак.

Забегая вперед, скажу, что сотрудничество фирмы Крупна с Россией продолжалось с 1863 по 1914 год. И это было честное и взаимовыгодное партнерство. Автором в архивах были изучены десятки дел о поставках крупповских орудий, и я ни разу не нашел срыва сроков, обманов или мошенничества со стороны Круппа, не в пример заводам Шнейдера, Путиловскому и мелким заводам Привисленского края. Без преувеличения можно сказать, что Крупп создал современную русскую артиллерию, а русские деньги создали империю Круппа.

Именно русские заказы позволили увеличить число рабочих на заводах Крупна между 1862 и 1865 годами с двух до восьми тысяч человек.

С середины 60-х годов XIX века возникла кооперация между Крупном и Обуховским сталелитейным заводом (ОСЗ)[67]. Создание большинства орудий шло по типовой схеме: проектирование орудий выполнялось русскими офицерами Артиллерийского комитета Главного Артиллерийского управления (АК ГАУ) или Морского Технического комитета (МТК) Морского ведомства. Затем чертежи передавались Круппу, где его инженеры разрабатывали рабочие чертежи и изготавливали опытный образец орудия. Далее инженеры Круппа и русские офицеры производили заводские испытания, и по их результатам вносились в проект изменения. После этого Крупп очень быстро выпускал заказанную партию орудий. Причем, параллельно германская документация, а зачастую и полуфабрикаты поступали на ОСЗ, и там еще до сдачи последней крупповской пушки начиналось производство этих орудий.

Замечу, что в большинстве случаев ОСЗ делал пушки лучшего качества, чем заводы Крупна. При необходимости к производству орудий, освоенных фирмой Крупна, подключался и второй русский завод, способный производить тяжелые орудия, — Мотовилихинский чугунолитейный завод Горного ведомства. Мотовилиха — это деревня вблизи Перми (ныне в черте города), поэтому завод этот чаще всего называли Пермским. Пермский завод производил орудия не хуже, чем Крупп или Обуховский завод, единственное, что ему не удавалось в течение первых пяти лет, это освоить клиновые крупповские замки, и там ставили поршневые замки французского типа Трель-де-Болье (позже стали ставить и клиновые).

Итак, в 1863 г. Морское ведомство выдало Круппу заказ на 68 гладкоствольных стальных заряжаемых с дула орудий для казематных броненосцев. Впоследствии заказ был уменьшен до 48. (Одновременно

Военное ведомство заказало 60 таких же пушек Круппу.)

Первые 203-мм пушки были получены от Крупна в конце 1863 г., к концу 1864 г. было поставлено двадцать восемь 203-мм гладкоствольных пушек, но на суда их не ставили.

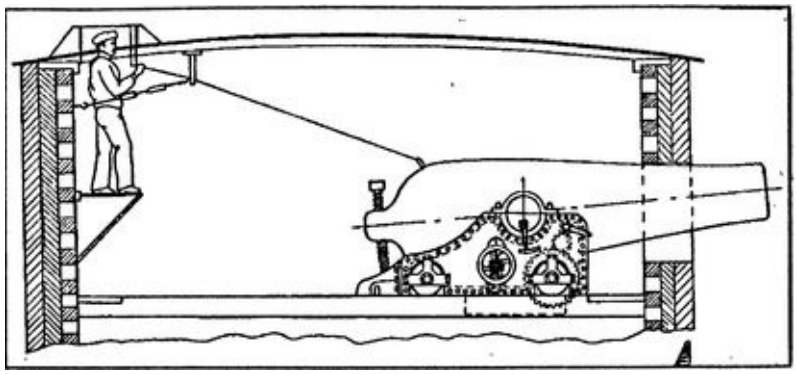
В том же 1863 г. для вооружения башенных канонерских лодок Морское министерство заказало Круппу двадцать четыре 229-мм пушки. Так как Крупп в то время не брался отливать сплошных стальных орудий такого калибра, было решено изготовить стальной ствол весом 7142 кг и надеть на его казенную часть чугунную оболочку весом 5307 кг. Дно пушки полушарное, камора отсутствовала.

В 1864 г. было поставлено двадцать две 229-мм гладкоствольные пушки Круппа. Девять башенных лодок (кроме «Единорога» и «Смерча») были ими вооружены. Остальные пушки использовались для опытов, в том числе две были рассверлены до калибра 272 миллиметров и установлены на лодке «Единорог».

На испытаниях в России 229-мм гладкоствольные пушки при заряде 15,25 кг артиллерийского пороха пробивали стальным ядром 114-мм броню, но застревали в деревянной обшивке, пробив только 152-мм слой дерева. Чтобы поджечь обшивку, пробовали стрелять калеными ядрами, но они сплющивались при ударе о броню.

Был вариант переделки 229-мм гладкоствольных пушек в нарезные заряжаемые с дула орудия, нарезав их по разветвляющейся системе. Одно из орудий, предназначавшихся для нарезки по разветвляющейся системе, было решено переделать в заряжающееся с казенной части. Переделка этого орудия с чугунной оболочкой была произведена на заводе Круппа, где из него после переделки сделали 25 выстрелов и отправили в Россию. В России из него стреляли зарядами 14,33 кг призматического пороха. Вес снаряда составил 122,8 кг. Дальность стрельбы составила 2785 м при угле возвышения 6°. 22 ноября 1866 г. на 410-м выстреле, сделанном в России, пушка разорвалась.

Замечу, что русские Морское и Военное ведомства испытывали и орудия других заводов, в том числе Армстронга, Витворта, Блэкли, Варендорфа, но заказы с 1863 г. делались только Круппу, поскольку его орудия существенно превосходили конкурентов.



15-дм пушка в башне русского монитора (рис. А.Е. Лютова)

Сделав ставку на нарезные орудия, Морское ведомство решило подстраховаться и дало заказ Горному ведомству изготовить на Олонецких заводах двадцать 15-дюймовых чугунных гладкоствольных пушек. Пушки отливались с готовым каналом и охлаждались изнутри. Первая пушка отлита 2 января 1864 г., вторая — 17 января 1864 г.

Первый русский монитор был вооружен 381-мм орудиями в кампанию 1866 года. В 1867 г. началось перевооружение этими орудиями остальных мониторов, кроме «Единорога», вооруженного 272-мм пушками. 381-мм пушки также получили башенные лодки «Чародейка» и «Русалка». На вооружении мониторов 381-мм пушки состояли до 1873 г.

381-мм пушка длиной в 11,3 калибра весила 19 656 кг. Пушка стреляла стальным ядром весом 205 кг и чугунной бомбой весом 165 кг, содержавшей 5 кг черного пороха. В военное время разрешалось стрелять зарядом в 30,7 кг, и ядро при этом имело начальную скорость 361 м/с. При стрельбе стальными ядрами по броневым плитам с дистанции 1800 м 114-мм плита пробивалась насквозь, а в 152-мм плитах делалась выбоина глубиной около 120 мм.

Для вооружения башенных судов, в том числе фрегатов «Крейсер» и «Минин», была спроектирована 20-дюймовая (508-мм) пушка весом 45 тонн. Длина ствола ее составляла 9,6 калибра. Пушка испытывалась чугунными полыми бомбами весом 459 кг (вес заряда 53,2 кг, начальная скорость 345 м/с). Баллистические данные у стального ядра должны были быть лучше, но до испытаний его дело не дошло в связи с принятием на вооружение системы нарезных орудий образца 1867 г. Единственный образец 20-дюймовой пушки, изготовленный и испытанный в 1868 г. на Мотовилихинском заводе, так и остался в Перми.

Еще в 1862 г. фирмой Крупна был создан плоский горизонтальный клиновой затвор, который можно считать первым в мире надежным и

быстродействующим затвором. А ведь именно неудачная конструкция затворов сдерживала развитие казнозарядной артиллерии. В последующие 3–5 лет Крупп усовершенствовал свой затвор. Новая модификация получила название «цилиндропризматический затвор». Такой тип затвора успешно использовался и в начале XX века.

В 1862–1865 гг. Крупном при участии русских офицеров из Артиллерийского комитета ГАУ была создана весьма удачная система нарезов канала ствола казнозарядных орудий, которая у нас первоначально получила название «прусской», а с 1878 г. ее стали именовать системой образца 1867 года. Тела орудий делались из стали, затворы клиновые системы Круппа. Стрельба велась снарядами длиной в 2–2,8 калибра со свинцовой оболочкой.

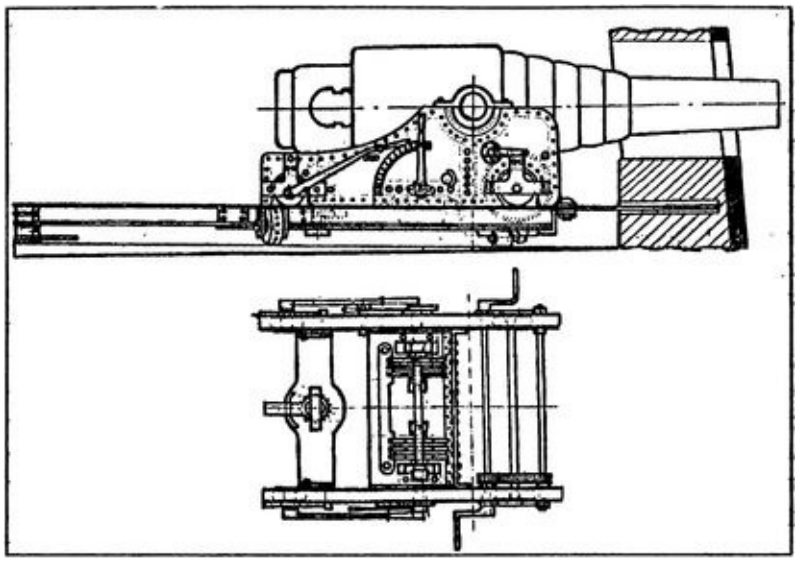
Прусская система нарезов мало отличалась от системы нарезов современных артиллерийских орудий и кардинально отличалась от всех других систем нарезов 60-х — 70-х годов XIX века (Армстронга, Блэкли, Витворта и других).

В 1864 г. Морское ведомство решило нарезать по прусской системе 203-мм гладкоствольные пушки, как уже отделанные, длиной в 21 калибр, так и болванки длиной в 21,9 калибра. Из 203-мм пушки обр. 1867 г. были произведены стрельбы по отсеку британского броненосца «Беллерофон». Любопытно, что из-за британской дезинформации наши моряки и инженеры Круппа считали, что борт «Беллерофона» покрыт 203-мм броней, за которой следовала 200—250-мм тиковая подкладка. При стрельбе из 203-мм пушки с расстояния 200 саженей (427 м) снарядом весом 81,9 кг с начальной скоростью 543 м/с и броня, и тиковая подкладка продавливались насквозь. На самом же деле броневой пояс «Беллерофона» имел толщину не 203 мм, а 127 мм.

Первые четыре 203-мм нарезные пушки были поставлены Круппом в 1865 г., и 26 таких пушек — в 1866 г. В кампанию 1866 года их поставили на фрегате «Севастополь» (9 пушек), плавбатарее «Не тронь меня» (17), мониторе «Смерч» (2) и фрегате «Ослябя» (1).

В 1868–1869 гг. ОСЗ нарезал 27 гладкоствольных 8-дюймовых пушек Круппа, поставленных в 1864 г. В 1865 г. сухопутная артиллерия передала Морскому ведомству три 203-мм нескрепленные пушки Круппа.

Итого к 1870 г. Морское ведомство имело пятьдесят одну 203-мм пушку Круппа.



9-дм пушка обр. 1867 г., предназначенная для заряжания с дула, на станке Пестича на фрегате «Князь Пожарский»

Первые стальные нарезные заряжаемые с казны отечественные пушки были получены Морским ведомством в 1868 г. Это были четыре 152-мм пушки. Их в том же году установили на клипер «Всадник», уходивший на Тихий океан.

В марте 1865 г. Крупп предложил переделать 229-мм гладкоствольные пушки, снять чугунную оболочку и заменить ее двумя рядами стальных колец. В конце 1868 г. 19 орудий было отправлено на переделку к Круппу, в следующем году они были возвращены в Россию.

На двадцать две 229-мм скрепленные пушки нового чертежа для флота заказ Круппу был выдан в июле 1868 г.

В 1870 г. Морское ведомство имело 229-мм пушек (кроме пробных): Круппа, переделанных из гладкоствольных, — 19; Круппа нового чертежа — 22. Первые находились на фрегате «Князь Пожарский», двухбашенных лодках «Русалка» и «Чародейка», и на одном мониторе, а вторые — на башенных фрегатах.

В ноябре 1876 г. Морское ведомство уступило Военному ведомству двенадцать 229-мм пушек Круппа. Пушки были явно негодные. Так, пушка № 20 была снята с монитора «Стрелец» из-за появившихся трещин.

В начале 1870-х годов по чертежам Круппа началось массовое производство 229-мм пушек обр. 1867 г. на Обуховском заводе. К 1879 г. в Морском ведомстве было тридцать пушек Круппа и одиннадцать пушек ОСЗ.

Первая стальная 280-мм нарезная пушка, заряжаемая с дула, была

заказана Круппу в 1863 г. Это орудие было почти готово, Когда 21 августа 1864 г. Артком ГАУ решил переделать его в заряжающееся с казенной части. Из-за этого пушка отличалась от последующих серийных пушек Круппа обр. 1867 г. системой скрепления и нарезов, длиной ствола и внешними очертаниями.

Испытания первой 280-мм пушки проводились 16–18 июля 1868 г. на полигоне Круппа. Стрельбы велись снарядами со свинцовой оболочкой весом 225 кг и зарядами 37,5 кг призматического пороха. Средняя начальная скорость снаряда при этом составляла 396 м/с (разброс 387–401 м/с).

В том же году пушка была доставлена в Россию и установлена на Волковом поле, где стреляла по специально построенному отсеку британского броненосца «Геркулес» зарядом 35,1 кг призматического пороха. Первый же снаряд весом 225 кг с дистанции 200 саженей (427 м) пробил насквозь борт центральной части броневого пояса «Геркулеса» (229-мм броню и тиковую подкладку) и улетел далеко в поле. Его насилу нашли, причем снаряд (не снаряженный взрывчатым веществом) не имел повреждений.

Затем заряд 280-мм пушки был уменьшен, чтобы энергия снаряда соответствовала дальности 320 саженей (683 м). И опять борт «Геркулеса» был пробит. Однако при стрельбе с 700 саженей (1494 м) снаряд пробил броню, но застрял в конце тиковой подкладки. Зато с этой дистанции 280-мм пушка легко пробивала оконечности броневого пояса «Геркулеса», где броня уменьшалась с 229 мм до 152 мм.

Любопытно, что в Англии также были проведены стрельбы по тем же отсекам «Геркулеса». Стрельба велась из 305-мм и 343-мм нарезных дульнозарядных пушек Армстронга с дистанции 300 саженей (640 м), и ни один снаряд не смог пробить центральную часть броневого пояса «Геркулеса».

В 1869 г. Морское ведомство для фрегата «Минин» заказало Круппу четыре 280-мм пушки обр. 1867 г. Все четыре пушки были доставлены в Россию в августе 1871 г. Поскольку «Минин» было решено переделать из башенного фрегата в казематный, то две 280-мм пушки были установлены на «поповке» «Новгород».

Первую обуховскую 280-мм пушку Морское ведомство получило в 1873 г., она была установлена на канонерской лодке «Ерш». Последующие 280-мм пушки Обуховского завода устанавливались на башенных фрегатах.

В 1872 г. на ОСЗ было отлито первое 305-мм орудие обр. 1867 г. Четыре такие пушки установили на броненосце «Петр Великий», а две —

на «поповке» «Вице-адмирал Попов».

Как видно из сравнительных таблиц русских и британских корабельных орудий (таблицы 1, 2 и 3), русские орудия обр. 1867 г. превосходили свои английские аналоги по баллистическим данным. Но главное их преимущество было в меткости стрельбы, в удобстве и скорости заряжания.

В 1877 г. в Германии было закуплено и доставлено в Россию по железной дороге через Вержболово одна 356-мм и пятнадцать 280-мм пушек новой системы Круппа. В Кронштадт они прибыли в апреле — июле 1877 г. Их первоначально называли дальнобойными, а с 1878 г. — системами обр. 1877 г. Снаряды этих пушек имели по два медных пояска, а. устройство канала ствола почти не отличалось от устройства канала современных нарезных орудий.

Орудия обр. 1877 г. имели большую начальную скорость, дальность и меткость стрельбы, чем орудия обр. 1867 г. Так, 356-мм пушка обр. 1877 г. стреляла бронебойным снарядом весом 519 кг с начальной скоростью 396 м/с на дальность 7470 м при угле возвышения 18° (предельный угол для ее лафета). А 280-мм пушка обр. 1877 г. стреляла 250-кг бронебойным снарядом на 9 км при начальной скорости 457 м/с и угле возвышения 21°. Забегая вперед, скажу, что при увеличении заряда пушки и увеличении угла возвышения до 35° 280-мм пушка обр. 1877 г. стреляла 221-кг снарядом на дальность 12 400 м при начальной скорости снаряда 515 м/с. 280-мм пушки обр. 1867 г. при стрельбе на дистанцию 100 м по нормали пробивали броню толщиной 406 мм, соответственно 280-мм пушки обр. 1877 г. — 422-мм, а 356-мм пушки обр. 1877 г. — 480-мм броню.

Таблица 3

Корабельные орудия образца 1867 г.

Время поступления первого образца	Калибр		Длина, клб	Вес ствола, т	Вес снаряда, кг	Вес заряда, кг	Начальная скорость, м/с
	дюйм	мм					
1865	8	203	21,9	9	84,8	12,9	421
1870	9	229	20	15	124	30,7	447
1871	11	280	20	28,7	225	41	404
1872	12	305	20	35,6 — 39	302	53	447

Мы уже знаем, что англичане пошли по пути увеличения калибра своих дульнозарядных орудий. В ответ наше Морское ведомство в 1880 г. заказало Обуховскому заводу 406-мм пушку. Орудие стальное и скреплено

четырьмя рядами колец было изготовлено заводом в 1883 г. в единственном экземпляре. Ствол состоял из трех отдельных частей, соединенных на внутренней трубе. Затвор горизонтальный клиновой. Канал устроен по образцу 1877 г. Камора двойная. Нарезка прогрессивной крутизны. Длина ствола 20 калибров, число нарезов 92. Вес ствола с затвором 84 357 кг.

Для проведения испытаний к 406-мм пушке был приспособлен лафет от гладкоствольной 508-мм чугунной пушки. За отсутствием поворотной рамы пушки с лафетом первоначально были поставлены на деревянную наклонную платформу под углом около 8°. Лафет был расширен, и наращены внизу особые балки.

406-мм пушка обр. 1877 г. не была принята на вооружение русского флота, поскольку Морское ведомство как, впрочем, и руководство ВМФ других стран, решило отказаться от коротких орудий крупных калибров, типа 406-мм, в пользу длинноствольных 305-мм орудий, имевших лучшую баллистику и соответственно большую бронепробиваемость, а главное, большую скорострельность. Разрушительное действие фугасных 406-мм снарядов, начиненных черным порохом, ненамного превосходило действие таких же 305-мм снарядов. Ситуация изменилась лишь через 20 лет, когда снаряды стали начиняться тротилом. Поэтому работы над морскими орудиями калибра свыше 305 мм не возобновлялись до 1911 г.

Единственная же 406-мм пушка в конце 1880-х годов использовалась на полигоне для различных опытов.

От производства орудий перейдем к судостроению. Первым броненосным судном в России стала канонерская лодка «Опыт» водоизмещением всего в 270 т. Канонерка была заложена 8 августа 1861 г. и введена в строй 11 мая 1865 г. На её носу был установлен броневой бруствер толщиной 114 мм для прикрытия носовой и единственной 60-фунтовой пушки № 1.

В том же 1861 г. была заказана бронированная плавучая батарея «Первенец». Фактически это был малый и тихоходный казематный броненосец. Водоизмещение его составляло 3622 т, машина мощностью 1067 номинальных л. с. обеспечивала ход в 8 узлов. По всей длине борта батарея была прикрыта броневым поясом в 114 мм в середине и 102 мм в оконечностях, за броней имелась тиковая подкладка толщиной в 254 мм.

6 мая 1863 г. «Первенец» был спущен в Лондоне на Темзенском судостроительном заводе. В связи с обострением отношений о Англией из-за беспорядков в Привисленском крае генерал-адмирал приказал срочно увести недостроенный корабль в Россию. В июле 1863 г. недостроенный «Первенец», не имевший вооружения, был переведен в Кронштадт. Для

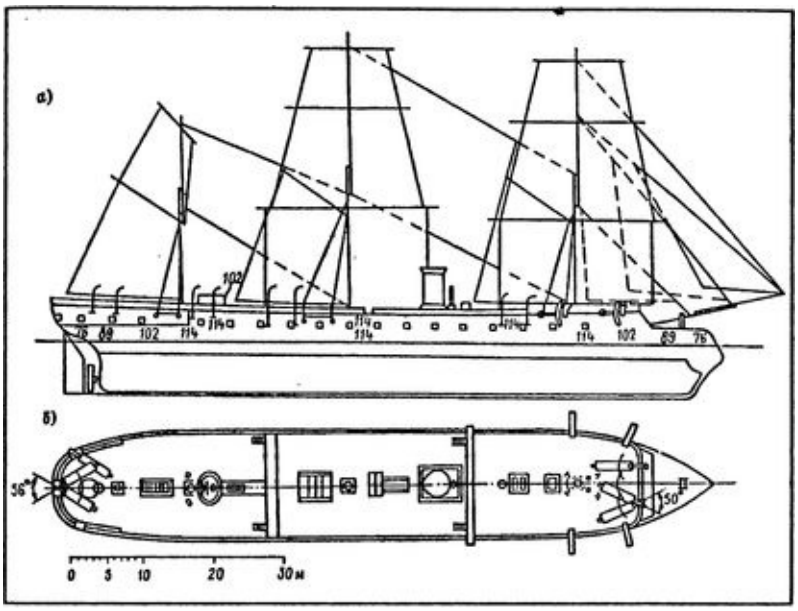
защиты его от возможного нападения английских или французских кораблей батарея шла под конвоем фрегатов «Генерал-Адмирал» и «Олег».

Еще две близкие по тактико-техническим характеристикам плавучие батареи были построены в Петербурге[68]. «Первенец» 5 августа 1863 г. прибыл в Кронштадт и к концу года был введен в строй. Плавбатарея «Не тронь меня» была введена в строй 6 июля 1865 г., а плавбатарея «Кремль» — в начале кампании 1867 года.

На «Первенец» установили двадцать шесть 60-фунтовых пушек № 1; на «Не тронь меня» — двадцать четыре такие же пушки. В кампанию 1866 года «Не тронь меня» вооружили семнадцатью 203-мм нарезными заряжаемыми с казны пушками, оставив только одну 60-фунтовую пушку. А «Первенец» получил две 203-мм нарезные пушки лишь в 1872 г. «Кремль» с самого начала был вооружен шестью 203-мм нарезными пушками и десятью 60-фунтовыми пушками № 1.

В дальнейшем вооружение этих плавбатарей неоднократно менялось, и разоружены они были лишь 2 сентября 1905 г. Корпус плавбатарей оказался исключительно прочным. Так, к примеру, «Первенец» использовался как несамоходная баржа вплоть до конца 50-х годов XX века.

В 1862 г. Морское ведомство решило на английский манер переделать в броненосцы корабли «Император Николай I», «Синоп», «Цесаревич» и фрегаты «Генерал-Адмирал», «Петропавловск», «Севастополь», а также корвет «Аскольд». Однако из-за нехватки средств эта затея была осуществлена лишь на строившихся фрегатах «Петропавловск» и «Севастополь».



Боковой вид (а) и план верхней палубы (б) броненосного фрегата «Севастополь» (1864 г.)

Эти фрегаты водоизмещением 6135 и 6040 тонн получили 114-мм пояс брони, уменьшавшийся к оконечностям до 102 мм. Машины мощностью 800 номинальных л. с. обеспечивали обоим 12-узловой ход.

«Севастополь» был введен в строй в конце 1864 г. и первоначально имел на вооружении двадцать шесть 60-фунтовых пушек № 1. К 1867 г. «Севастополь» имел три 203-мм нарезные пушки обр. 1867 г. и двадцать семь 60-фунтовых пушек № 1, а «Петропавловск» — двадцать 203-мм пушек обр. 1867 г. и две 60-фунтовые пушки № 1.

В марте 1863 г. генерал-адмирал утвердил постройку десяти однобашенных мониторов и одного двухбашенного[69]. Все одиннадцать мониторов были заложены в 1863 г. Все строились в Петербурге, за исключением «Вещуна» и «Колдуна», которые были частями изготовлены на заводе Коккериль, а собраны в Петербурге.

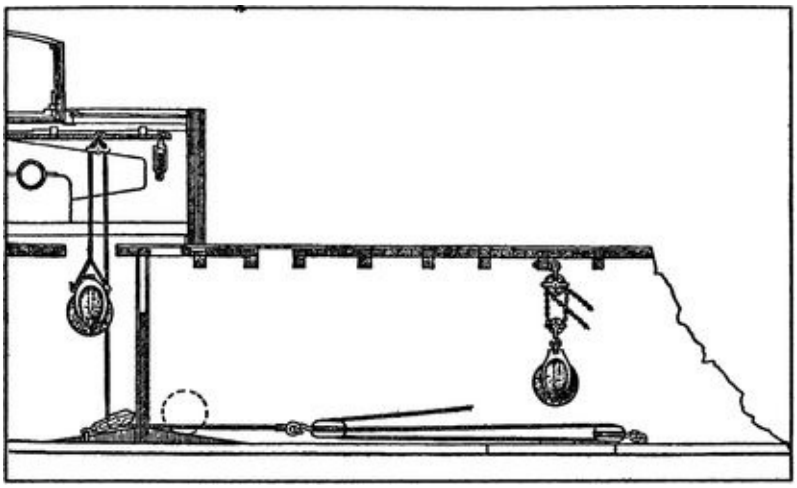


Схема устройств подачи бомб и ядер к 15-дм гладкоствольным орудиям на мониторе «Броненосец»

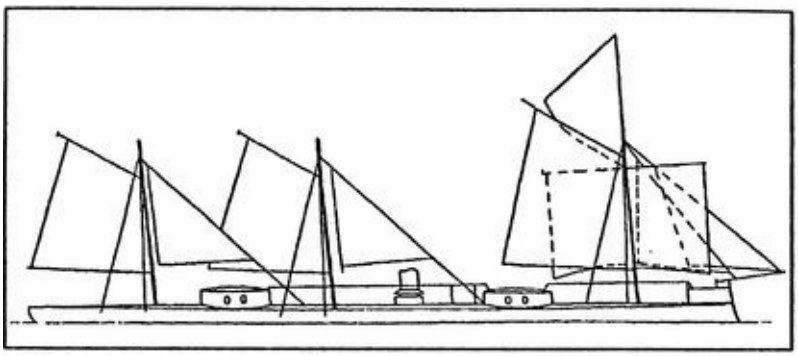
Проектное водоизмещение однобашенных мониторов составляло 1560 т. Борт по всей длине был бронированным, за 127-мм броней находилась тиковая подкладка толщиной около метра. Башня имела толщину брони 280 мм. Крыша башни покрыта тонкой броней (12,7 мм) с отверстиями для вентиляции. Башня была системы Эрисона, и для поворота ее приходилось предварительно поднимать на центральном штыре. Скорость хода мониторов была невелика — от 5,75 узла на «Единороге» до 7,75 узла на «Броненосце».

Все десять мониторов были введены в строй летом 1865 г. Вооружение мониторов постоянно менялось. Первоначально все они получили по две 229-мм гладкоствольные пушки Круппа. Исключение представлял «Единорог», получивший две 273-мм гладкоствольные пушки (жертвы неудачной нарезки 229-мм пушек Круппа). В кампанию 1867 года все мониторы, кроме «Единорога», получили по две 381-мм гладкоствольные пушки. А в 1872–1874 гг. все мониторы были перевооружены 229-мм пушками обр. 1867 г.

Единственный двухбашенный монитор «Смерч» был спущен на воду в Петербурге 11 июня 1864 г. и в кампанию 1865 года вступил в строй. Водоизмещение «Смерча» составляло 1500 т, бортовая броня 114 мм, а в оконечностях 102 мм. Вертикальная броня башни 114 мм. Башни были системы Кольза и вращались на катках на специальном погоне. Первоначально «Смерч» был вооружен двумя 60-фунтовыми пушками № 1, в кампанию 1867 года он уже имел две 8-дюймовые пушки обр. 1867 г., а в кампанию 1871 года — две 9-фунтовые пушки обр. 1867 г.

Десять однотипных мониторов были разоружены 24 июня 1900 г., а

«Смерч» — 20 декабря 1903 г.

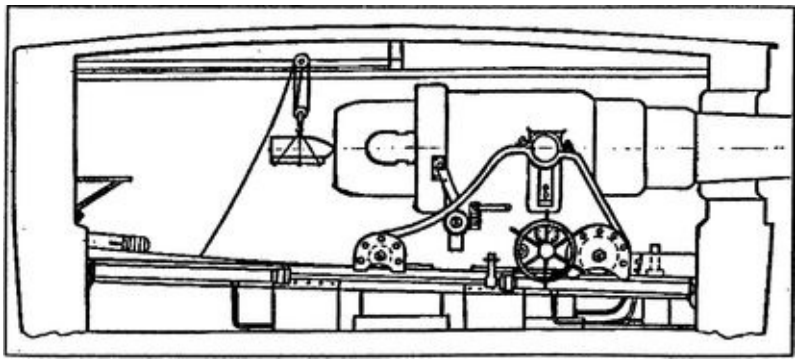


Двухбашенный броненосный фрегат типа «Адмирал Чичагов» (схема парусного вооружения)

В 1869 г. были введены в строй две двухбашенные броненосные лодки — «Русалка» и «Чародейка» водоизмещением 1181 т. Скорость хода их составляла 8,5–9 узлов, бронирование борта и башен — 114 мм. Первоначально лодки решили вооружить в одной башне двумя 229-мм пушками обр. 1867 г., а в другой — двумя 381-мм гладкоствольными чугунными пушками. С 1871 года по 1873 год 381-мм пушки заменили 229-мм пушками обр. 1867 г.

Низкобортные мониторы и двухбашенные лодки имели очень плохую мореходность. Правда, в рекламных целях две броненосные плавбатарей и десять мониторов в 1865 г. послали к берегам Швеции. Но обычно они до конца службы не выходили за пределы Финского залива. Да для них и там плавать было опасно. Так, 7 сентября 1893 г. «Русалка» утонула в шторм во время перехода из Ревеля в Гельсингфорс (менее 90 км).

Основным назначением мониторов и башенных лодок был бой на минно-артиллерийской позиции с британским флотом. Каждый монитор даже имел предписание, между какими фортами Кронштадтской крепости он должен находиться для ведения огня.



11-дм пушка Круппа обр. 1867 г. в башенной установке для броненосных фрегатов типа «Адмирал Грейг»

В 1869 г. в строй было введено четыре башенных фрегата. Из них «Адмирал Грейг» и «Адмирал Лазарев» имели по три башни системы Кольза, а «Адмирал Спиридов» и «Адмирал Чичагов» — по две. Водоизмещение трехбашенных фрегатов составляло 3505 т, броня борта 114-76 мм, а башен — 165 мм. Водоизмещение двухбашенных фрегатов было 3450 т, броня борта от 178 до 114 мм, а башен — 152 мм. На все четыре фрегата первоначально планировалось установить по две 381-мм гладкостенные пушки в каждую башню, но в строй они вступили с 229-мм новыми пушками Круппа (по две в башне). В 1874 г. 229-мм пушки были заменены на 280-мм пушки обр. 1867 г. (по две в одной башне).

Наконец, в 1877 г. вошел в строй монитор «Петр Великий»[70]. Нормальное водоизмещение его составляло 9790 т, скорость хода 14,3 узла. Цитадель и башни корабля имели 356-мм броню, а броневой пояс на оконечностях — 203 мм. «Петр Великий» был вооружен четырьмя 305-мм пушками обр. 1867 г., установленными в двух башнях[71].

29 апреля 1877 г. на Дунае одним выстрелом из 152-мм мортиры обр. 1867 г. был взорван турецкий броненосец (корвет) «Люфти Джелиль». После этого было приказано вооружить мортирами большинство броненосных кораблей Балтийского флота. Мортиры предназначались для пробития палуб вражеских кораблей. К этому времени тяжелые корабельные пушки России, Англии и других держав имели максимальный угол возвышения 10°–15° и не могли вести навесного огня. Поэтому-то англичане первоначально вообще не бронировали палубы своих броненосцев, а затем ограничивались тонкой палубной броней. В морском бою при стрельбе вероятность попадания мортирной бомбой в маневрирующий корабль — весьма мала. Но, учитывая консерватизм британских адмиралов, которые любили вставать на якорь в одном-двух км от береговых батарей, как это было при бомбардировке Александрии в 1882 г., мортиры были тогда страшным оружием.

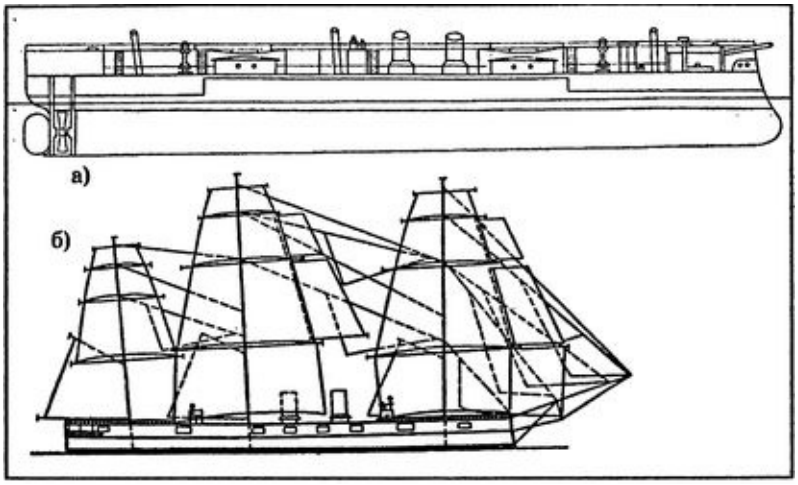
В кампанию 1878 года две 229-мм мортиры были установлены на броненосце «Петр Великий», по одной — на броненосцах «Адмирал Лазарев» и «Кремль» (с последнего при установке мортиры сняли две кормовые 203-мм пушки, в 1879 г. мортиру сняли, а пушки так и не вернули). В 1879 г. 229-мм мортиру установили на «Первенце», а 210-мм мортиру — на крейсере «Европа». На «Не тронь меня», «Адмирал Грейг»,

«Адмирал Спиридов» и «Африку» мортиры были назначены, но не устанавливались, а хранились в порту. На суда они должны были поступить в военное время.

В итоге к концу 1877 г., то есть ко времени возможного нападения англичан, казематные броненосные суда «Петропавловск», «Севастополь» и три плавбатареи имели семьдесят девять 203-мм пушек обр. 1867 г.; мониторы и лодки «Русалка» и «Чародейка» — тридцать 229-мм пушек обр. 1867 г.; башенные фрегаты— десять 280-мм пушек обр. 1867 г.; и «Петр Великий» — четыре 305-мм пушки обр. 1867 г. Всего 123 тяжелых орудия (без мортир).

Наряду со строительством броненосного флота прибрежного действия было начато и строительство броненосных крейсерских судов. Первым таким кораблем стал фрегат «Князь Пожарский». Он был спущен в Петербурге 31 августа 1867 г. и вошел в строй в кампанию 1869 года. Стандартное водоизмещение его составило 4506 т. Каземат был прикрыт 114-мм броней, а остальная часть корпуса — 102-мм. броневым поясом. Фрегат развивал скорость хода 12 узлов. «Пожарский» хорошо ходил и под парусами. Так, с мая 1878 г. за 51 месяц он прошел 40 900 миль, из них 8163 мили под парусами.

Первоначально на «Пожарском» было установлено восемь 229-мм пушек обр. 1867 г. (переделанные пушки Круппа). Однако для мореходного крейсера 229-мм пушки были тяжеловаты, и в 1872 г. их сняли, а взамен установили десять 203-мм пушек обр. 1867 г. и четыре 4-фунтовые нарезные пушки.

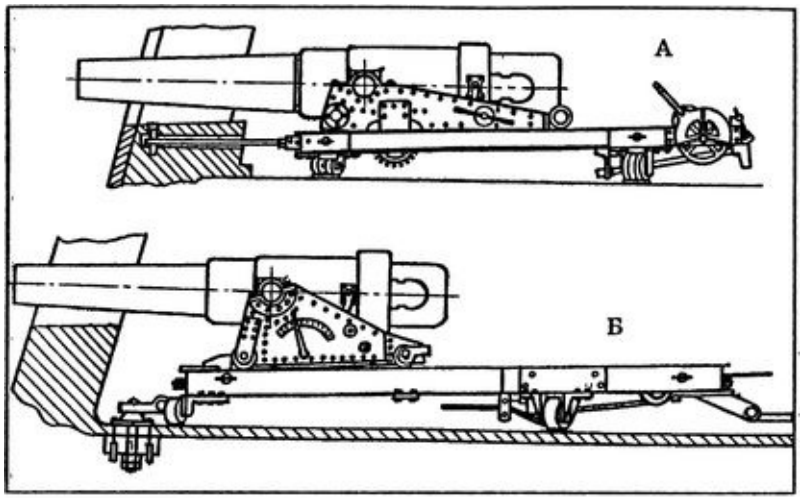


а — боковой вид броненосного фрегата «Минин» (проект 1867 г.), б — парусное вооружение фрегата «Минин»

8 ноября 1866 г. в Петербурге был заложен двухбашенный фрегат «Минин». Первоначально его хотели вооружить четырьмя 508-мм чугунными гладкоствольными пушками, затем четырьмя 280-мм пушками обр. 1867 г. Но в 1870 г. после гибели английского броненосца «Кэптэн» МТК решил переделать его в казематный фрегат.

«Минин» строился куда более мореходным, чем «Кэптэн», так, его надводные борта были в два раза выше, чем у «Кэптэна», а закат диаграммы остойчивости[72] начинался только при 29°, вместо 22° у «Кэптэна» и т. д. Но «у страха глаза велики», и великий князь Константин Николаевич приказал прекратить строительство «Минина». До лета 1874 г. он стоял на приколе, и лишь затем начали его переделку в батарейный фрегат.

В итоге «Минин» был введен в строй лишь в 1878 г. Его вооружение состояло первоначально из четырех 203-мм пушек обр. 1867 г., двенадцати 152-мм пушек обр. 1867 г. и четырех 4-фунтовых пушки обр. 1867 г. С 1885 г. «Минин» имел четыре 203-мм/30[73] пушки, двенадцать 152-мм/28 пушек и четыре 4-фунтовые пушки.



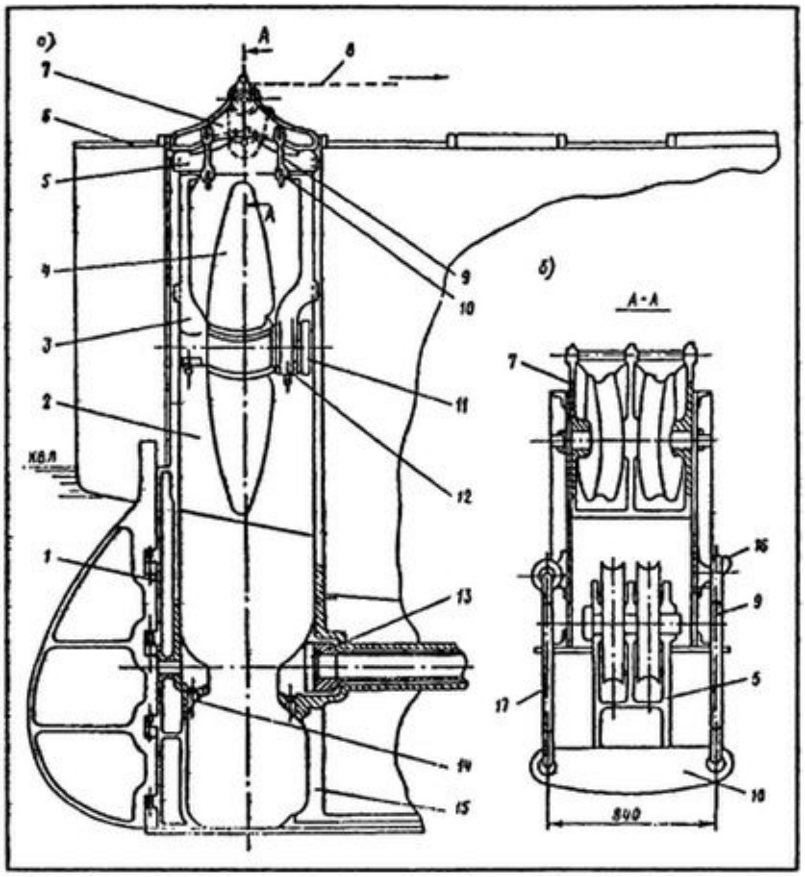
8-дм пушка обр. 1867 г. на низком станке Скотта (А) и на ставке Чернова (Б). Такие пушки находились на вооружении броненосных фрегатов «Минин», «Генерал-Адмирал», «Владимир Мономах» и др.

Водоизмещение «Минина» составило 6000 т, скорость хода 14,5 узла. Толщина броневого пояса по ватерлинии 140 мм, толщина брони палубы 38–19 мм.

В 1875 г. в строй вступил броненосный фрегат «Генерал-Адмирал» водоизмещением 4750 т. Фрегат имел броневой пояс по ватерлинии в 152

мм, а на оконечностях до 127–102 мм. Броня верхней палубы составляла 13 мм. По проекту на него собирались ставить шесть 229-мм пушек обр. 1867 г., но фактически он вступил в строй с четырьмя 203-мм, тремя 152-мм, четырьмя 4-фунтовыми и двумя 3-фунтовыми пушками обр. 1867 г. В середине 80-х годов их заменили на 203-мм/30 и 152-мм/28 пушки обр. 1877 г.

В 1877 г. в строй вступил броненосный фрегат «Герцог Эдинбургский» водоизмещением 4813 т. Фрегат был казематного типа, близкий по конструкции к «Генерал-Адмиралу». По проекту на него собирались ставить шесть 229-мм пушек обр. 1867 г., но фактически он вступил в строй с четырьмя 203-мм, десятью 152-мм и четырьмя 4-фунтовыми пушками обр. 1867 г. В середине 80-х годов его перевооружили четырьмя 203-мм/30, десятью 152-мм/28 пушками обр. 1877 г. и шестью 9-фунтовыми пушками.



Устройство для подъема гребного винта на фрегате «Герцог Эдинбургский». Аналогичным устройством были оснащены и русские клиперы, а — продольный разрез в корме; б — подъемный блок с траверзой в сечении. 1 — рудерпорст; 2 — бортовая стенка колодца для подъема

винта; 3 — подъемная рама винта в направляющих; 4 — двухлопастный гребной винт в обойме рамы; 5 — траверза рамы с двумя подвижными блоками талей; 6 — палуба полуюта; 7 — опорная траверза над окном колодца с двумя неподвижными блоками талей для подъема рамы с винтом; 8 — ходовой конец талей; 9 — шток-наметка, поддерживавшая поперечину для крепления подъемной рамы с винтом в верхнем положении; 10 — поперечина, поддерживавшая подъемную раму в верхнем положении; 11 — хвостовик подъемной части гребного вала для ввода в зацепление с дейдвудным валом; 12 — обойма подъемной рамы с подшипником вала и нижними штифтами для центровки валов при опускании винта; 13 — концевая часть дейдвудного вала со шлицом для ввода хвостовика подъемной части вала; 14 — отверстие в приливах старнпоста и рудерпоста для центрирующих штифтов; 15 — старнпост; 16 — тяга для крепления концевого звена штока-наметки; 17 — стационарная тяга, поддерживавшая поперечину.

Крейсерские суда первого поколения — деревянные фрегаты, корветы и клипера — к началу 70-х годов XIX века уже устарели и были довольно изношены. Взамен Морское ведомство решило построить океанскую эскадру в составе четырех крейсерских отрядов, в каждом из которых должны быть один броненосный корабль (фрегат или корвет) и два неброненосных клипера нового поколения.

В начале 1871 г. генерал-адмирал поручил корабельному отделению Морского Технического комитета «проектировать чертежи винтового неброненосного клипера для океанского крейсерства, придерживаясь типа клиперов „Абрек“ и „Всадник“». Корпус предусматривался железный с деревянной наружной обшивкой подводной части, машины — «со всеми усовершенствованиями такой системы, которая доставляла бы наибольшую экономию в топливе». В МТК проект клиперов второго поколения был закончен лишь в октябре 1871 г.

20 февраля 1873 г. на верфи в Новом адмиралтействе в Петербурге был заложен головной клипер нового поколения, названный «Крейсером». Замечу, что крейсеров как класса судов в русском флоте тогда не было.

Корпус клипера имел продольную систему набора с цельными стрингерами и внутренними килями. Двойное дно не предусматривалось, а непотопляемость обеспечивалась поперечными переборками и соединявшей все отсеки магистральной трубой с насосами и эжекторами. На железный корпус, имевший бронзовые штевни, накладывалась двухрядная деревянная обшивка, которая в свою очередь покрывалась

цинковыми листами.

Длина клипера по грузовой ватерлинии составляла 63,25 м, ширина 10,1 м, осадка носом 4,1 м, кормой 4,4 м. Водоизмещение 1334 т. Машина мощностью 250/1500 (номинальных / индикаторных) л. с. Максимальная скорость под парами достигала 12 узлов. На полном ходу при запасе угля 200–220 т клипер мог пройти до 1600 миль.

Парусное вооружение клипера было по типу барка. Вес рангоута около 55 т, площадь парусов 1230 кв. м.

В кормовой части клипера имелась шахта для подъема гребного винта (при длительном движении под парусом). Вес подымаемого агрегата (винт, рама и т. д.) составлял 6,39 т. Паровая труба была сделана заваливающейся, чтобы не мешать действию парусов.

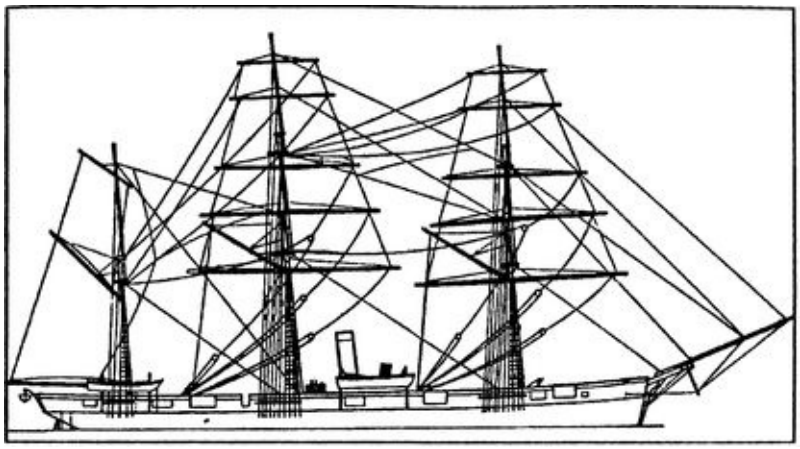
На верхней палубе клипера установили три 152-мм пушки обр. 1867 г, с устройствами, обеспечивавшими стрельбу на оба борта, а также четыре 4-фунтовые пушки обр. 1867 г. и одну 25-мм картечницу Гатлинга для отражения атак минных судов.

«Крейсер» был спущен на воду 29 августа 1875 г. Скоро Финский залив должен был сковать лед, и клипер под парусами был переведен в Ревель, где на него установили паровую машину, изготовленную Ижорским заводом. Однако испытания клипера под парами удалось провести лишь в 1876 г. К удивлению комиссии «Крейсер» дал максимальную скорость всего 8 узлов. Тем не менее его экстренно отправили в Средиземное море, ведь Россия была в очередной раз на грани войны с Англией.

Из Средиземного моря «Крейсер» отправили в Северо-Американские Штаты, где после ремонта машины удалось получить скорость 10 узлов. Из Нью-Йорка «Крейсер» ушел в Тихий океан.

По типу «Крейсера» в Петербурге было построено еще 7 клиперов, которые формально считались однотипными, хотя имели и значительные отличия. Они получили наименования «Джигит», «Наездник», «Вестник», «Опричник», «Пластун», «Разбойник» и «Стрелок». Причем у первых трех корпуса были железными, а у остальных — смешанной системы. Железными на этих клиперах были становый хребет судна — склепанная из горизонтальных (шириной 762 мм) и вертикальных (высотой 584 мм) листов килевая балка, флоры и крепившие их угольники, ширстрек, стрингеры верхней и нижней палубы, бимсы и стрингеры полубака, крепившие их угольники, листы обшивки коридора гребного вала. К стальному плоскому килю толщиной 12,7 мм болтами из красной меди крепился наружный киль из тикового бруса, к нему крепили лиственничный фальшкиль. На половине длины корпус скреплялся

наружными скуловыми килями (из тика и лиственницы), соединенными со шпангоутами 19,1-мм болтами. Наружная обшивка состояла из двух рядов досок (внутренних тиковых и наружных из лиственницы) толщиной 89 мм и 76 мм. Настилы палуб верхней, нижней и полубака набирались из отборных сосновых досок толщиной 102 мм, 64 мм и 51 мм соответственно.



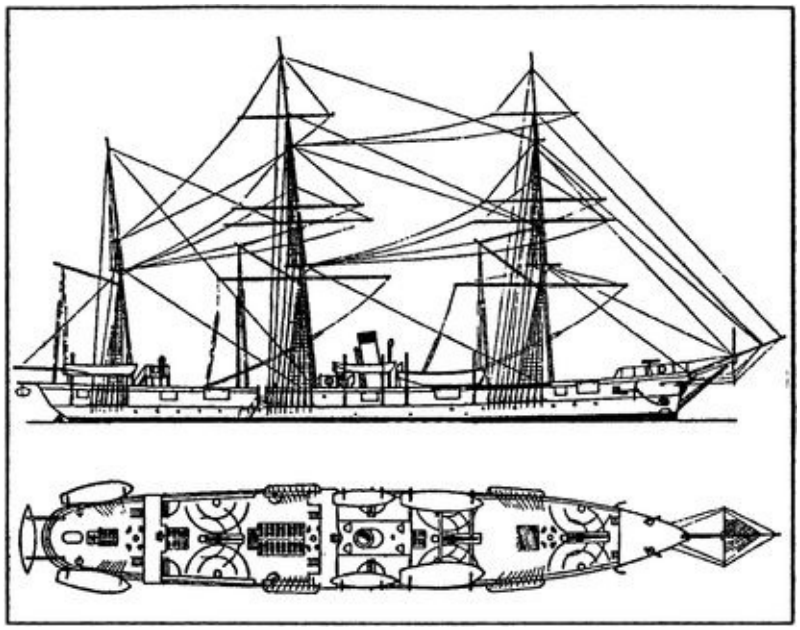
Винтовой клипер «Стрелок»

Основных причин перехода на смешанную систему было две: дерево стоило дешевле, а защита железных корпусов от коррозии тогда не была разработана.

Из-за плохого качества и неэффективности машин простого расширения для клипера «Наездник» в Англии на заводе Пэна была заказана машина системы компаунд (горизонтальная двойного расширения) мощностью 1500 индикаторных л. с. На испытаниях «Наездник» развил скорость 13,5 узлов при 1700 индикаторных л. с. По образцу этой машины Ижорский завод изготовил для «Вестника» машину типа компаунд.

Применение шестовых и буксируемых мин в ходе Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. произвело большое впечатление на руководство Морского ведомства и привело к увлечению этим примитивным минным оружием. Под эту кампанию попали и клипера, на которых установили минное вооружение, состоявшее из так называемых бросательных мин, мин на шпиронном шесте (на форштевне), буксируемых мин Гарвея, мин на кормовом буксируемом шесте и, наконец, четырех самодвижущихся мин (торпед), выпускавшихся из «торпедной рамы», которая опускалась за борт.

Ижорский завод улучшил качество своих машин, и уже следующий клипер «Джигит», спущенный на воду 3 октября 1876 г. на верфи Галерный островок, на испытаниях в 1877 г. развил скорость 11 узлов.



Клипер «Джигит».1877 г.

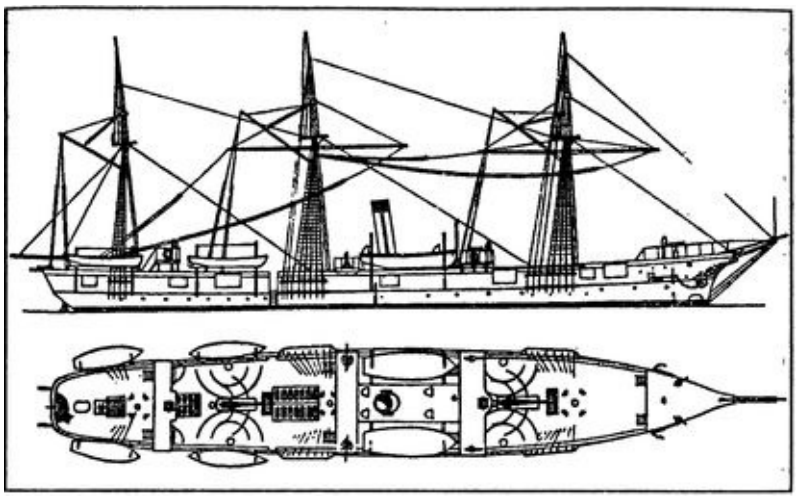
А клипер «Разбойник», спущенный 5 августа 1878 г. на Невском заводе, летом 1879 г. показал на мерной миле у Толбухина маяка скорость 11,36 уз. при мощности машины в 1668 индикаторных л. с.

Осенью 1879 г. клипер «Разбойник» в составе отряда судов ушел в дальнее плавание. В Северном море, когда «размахи под ветер доходили до 45° и клипер ложился в воду всем бортом», «Разбойник», идя в бейдевинд под парусами, успешно выдержал ноябрьский шторм. «Качка его плавная, хотя сильно ложился на обе стороны, в особенности под ветер, не бьет ни носом, ни кормой и легко восходит на волну… Бушприт с утлегарем ни разу не уходили в воду, шлюпки не подвергались опасности быть смытыми, а равно и туго вытянутый такелаж отлично держал рангоут со спущенными брам-стеньгами», — доносил командующий отрядом капитан 1-го ранга М.П. Новосильский.

Однако общая перегрузка корабля из-за больших запасов различного снаряжения (один запасной рангоут, уложенный в рострах, весил 3,5 т) потребовала перераспределения грузов для повышения остойчивости (метацентрическую высоту удалось увеличить с 1,16 м до 1,21 м).

Во время стоянки в Англии на «Разбойнике» улучшили регулировку машины, заменили гребной винт, и, подобрав к нему шаг (съемные лопасти можно было разворачивать, поднимая винт в колодце), достигли средней индикаторной мощности 1776 л. с. (наибольшая — до 1818 л. е.), обеспечивавшей увеличение скорости до 13,1 узла.

В Бресте (Франция) на клипер установили «торпедные рамы», и он продолжил путь на Дальний Восток. В общей сложности «Разбойник» провел в заграничных плаваниях почти два года и в 1881 г. вернулся в Кронштадт.



Клипер «Разбойник». 1878 г.

Новые небронированные корветы с 1863 г. по 1883 г. не закладывались. Старые же корветы в 1868–1871 гг. были перевооружены нарезными казнозарядными пушками обр. 1867 г. Так, корветы «Варяг» и «Витязь» получили по пять 152-мм пушек обр. 1867 г. и по четыре 4-фунтовые нарезные пушки; «Аскольд» и «Богатырь» — по восемь 152-мм пушек обр. 1867 г.; «Боярин» — три 152-мм пушки обр. 1867 г.; «Баян» — четыре 152-мм пушки обр. 1867 г. и четыре 9-фунтовые нарезные пушки.

Глава 9
Суровые океанские будни. 1864–1877 годы

После окончания кризиса 1863 г. русские крейсерские суда получили приказ покинуть гостеприимные берега США. Часть судов отправили домой на Балтику, а большинство рассредоточилось в просторах Мирового океана — на Средиземном море, в Дальневосточных водах и т. д.

Так, например, фрегат «Александр Невский» получил приказ следовать в Средиземное море. 14 июля 1864 г. он покинул свою якорную стоянку у форта Ричмонд. Через несколько часов машина была остановлена, и 10 дней фрегат шел под парусами. Далее плавание под парусами перемежалось с ходом под парами. 4 августа моряки увидели мыс Сент-Винсент у Кадиса (Испания). 5 августа «Александр Невский» вошел в Кадис. После мелкого ремонта в машине 12 августа фрегат вышел из Кадиса и уже 23 августа зашел в Мессину, где загрузился углем.

29 августа фрегат прибыл в Пирей. С 24 сентября по 4 октября «Александр Невский» крейсировал в Восточном Средиземноморье.

28 октября 1864 г. командующий русской эскадрой на Средиземном море контр-адмирал Лесовский получил указание от «Государыни Императрицы идти в Геную и заняться катанием на судах эскадры Высочайших особ».

30 октября фрегат «Александр Невский» вместе с корветом «Витязь» прибыл в Геную. Там на борт фрегата поднялся цесаревич Николай Александрович. Затем «Невский» в сопровождении «Витязя» отправился в круиз для цесаревича с заходом в Виллафранку и Ливорно. К концу декабря на рейде Виллафранки собрались фрегаты «Александр Невский» и «Олег» и корвет «Витязь».

Можно только гадать, кому и зачем потребовалось устраивать зимнее морское путешествие для цесаревича Николая, страдавшего тяжелым легочным заболеванием. О том, зачем надо было гонять фрегат и корвет — даже говорить не приходится.

Состояние наследника престола резко ухудшилось, и в ночь с 11 на 12 апреля 1865 г. он умер в Ницце. Тело Николая Александровича было доставлено на фрегате «Александр Невский», который 17 апреля в сопровождении других судов эскадры отправился к Гибралтару. 21 мая 1865 г. эскадра благополучно пришла в Кронштадт. 25 мая тело наследника было перегружено с фрегата на яхту «Александрия» для перевозки в

Петропавловский собор в Петербурге.

Стоит отметить и плавание клипера «Гайдамак». Согласно предписанию начальника эскадры Тихого океана от 22 апреля 1864 г. клипер «Гайдамак» под командованием капитан-лейтенанта Пещурова 23 апреля оставил Сан-Франциско и 6 мая прибыл в Акапулько. Там клипер загрузился углем и 12 мая снова отправился в путь. Была сделана попытка идти против встречного ветра, в лавировку. Однако за 5 дней лавирования удалось пройти лишь 60 миль в нужном направлении.

Во время учебной стрельбы, а скорее всего балуясь, мичман Иван Дурново ранил из револьвера в кисть руки лейтенанта Федора Авелана. С большим трудом лекарю удалось спасти руку лейтенанта. Сей эпизод не заслуживал бы нашего внимания, если бы оба позже не стали министрами. Авелан в 1891 г. станет контрадмиралом, а в 1903 г. — Управляющим Морским министерством, а Дурново в 1889–1895 гг. будет министром внутренних дел и прославится расправами над инакомыслящими.

14 июня 1864 г. клипер «Гайдамак» отправился в Вальпараисо, куда прибыл 26 июня, сделав этот переход под парусами. Из Вальпараисо «Гайдамак» вышел 3 июля и с переменными легкими ветрами медленно двигался к югу. 9 июля, при штиле, развели пары и шли так до полудня следующего дня, когда подул, хоть и ненадолго, умеренный северо-восточный ветер, сменившийся на следующий день штилем и мелким дождем.

Северо-западный ветер, соответствующий широте, подул только 18 июля, и к 3 часам пополудни этого дня «Гайдамак» подошел по счислению на расстояние 30 миль от островов Евангелистов при входе в Магелланов пролив. При частых и свежих порывах ветра со снегом и падавшим барометре нельзя было продолжать плавание в проливе, поэтому привели клипер в бейдевинд, чтобы дождаться рассвета. Но так как барометр продолжал падать, а ветер усиливаться, то в 7 часов вечера на клипере приняли решение спуститься и пойти по меридиану в обход мыса Горн.

Попутный северо-западный ветер продержался до 20 июля. С рассветом «Гайдамак» подошел к островам Ильдефонсо, а к полудню был на меридиане острова Диего Ромирез, между ним и Огненной Землей, где и проштилевал большую часть дня. К вечеру подул легкий ветер с берега и, пользуясь им, «Гайдамак» в 11-м часу ночи обогнул мыс Горн на расстоянии 9 миль. Умеренный ветер с берега без волн сопровождал клипер следующие два дня. Затем ветер переменился на юго-западный и скоро затих.

21 июля в 4 часа пополудни на «Гайдамаке» развели пары и при тихой,

хотя и холодной погоде (+1 °С) шли под парами со средней скоростью 9 узлов до полудня 24 июля.

По восточную сторону мыса Горн между ним и тропиками ветры были также весьма непостоянны, и хороших суточных переходов было только два: 25 июля и 1 августа на широте 35°.

6 августа клипер вошел в тропики, и 8 августа к заходу солнца моряки увидели остров Тринидад, а вечером 12 августа клипер бросил якорь на рейде Бахии. В Бахии «Гайдамак» оставался до 26 августа в ожидании известий от клипера «Алмаз», находившегося в то время в Рио-де-Жанейро для исправления повреждений, полученных во время шторма.

Переход из Бахии в Пернамбуко[74] занял трое суток, так как пассат дул очень тихо. В Пернамбуко в полдень 29 августа, «Гайдамак» бросил якорь на наружном рейде, чрезвычайно беспокойном из-за постоянной зыби. Здесь клипер оставался до прихода из Рио-де-Жанейро парохода, с которым ожидали дальнейших распоряжений начальника эскадры Атлантического океана.

По получении 1 сентября предписания следовать прямо в Кронштадт, клипер оставил берега Америки и 2 октября прибыл на Спитгедский рейд. Плавание от Пернамбуко замедлилось несколькими штилями, из-за чего пришлось зайти за углем на острова Зеленого мыса и на Азорские острова. В Порто-Гранде «Гайдамак» пришел 12 сентября, но по случаю воскресенья погрузку угля закончили лишь 14 сентября. В порт Хорте на острове Фаяла клипер пришел 23 сентября и в тот же день вышел в море. По выходе с Фаяла сначала дул попутный ветер, который давал надежду на хороший переход под парусами. Но вскоре ветер сменился на крепкий восточный, что заставило клипер три дня держаться на параллели Канала в 300 милях от него, а потом пришлось идти под парами.

8 октября, загрузившись углем, «Гайдамак» отправился в Кронштадт. Канал прошли под парами, но к вечеру 10 октября задул крепкий восточный ветер, дошедший до степени шторма, и с таким большим волнением, что выгребать против него стало невозможно без явной опасности повредить машину. Поэтому на клипере подняли паруса и держались под зарифленными марселями и штормовыми триселями до 13 октября. В этот день ветер ненадолго стих, и на «Гайдамаке» развели пары. Но под норвежским берегом вновь подняли паруса. 16 октября море стало спокойней, что дало возможность клиперу лавировать под парами и триселями. 17 октября ветер стих, и в полночь с 18 на 19 октября «Гайдамак» бросил якорь в Копенгагене. Погрузив уголь, 20 октября клипер отправился далее и 23 октября 1864 г. бросил якорь на

Кронштадтском рейде, сделав последний переход под парами и парусами.

А теперь перейдем к довольно интересному плаванию корвета «Аскольд». 31 июля 1865 г. под командованием капитан-лейтенанта Полозова корвет отправился из Кронштадта к восточным пределам Российской империи. В Копенгагене «Аскольд» должен был ждать приказаний от генерал-адмирала о дальнейшем следовании.

Корвет снялся с Кронштадтского рейда под парами при тихом северо-восточном ветре, 1 августа в час пополудни прошел меридиан острова Нарген, в полночь 2 августа при тихом противном ветре прошел Дагеррорт и вышел в Балтийское море, где встретил густой туман, продолжавшийся 5 часов. В половине десятого 2 августа, не доходя 50 миль до северной оконечности острова Готланд, «Аскольд» прекратил пары и вступил под паруса при тихом юго-восточном ветре, а в это время на горизонте появился фрегат, который по наружному виду был принят за «Пересвет». Вскоре ветер установился, и корвет, имея лисели с одной стороны и бом-брамсели, шел со скоростью от 8 до 9,5 узла (наименьший ход его был 3,5 узла). В 10 часов вечера «Аскольд» прошел Гамбург.

3 августа, в час пополуночи, ветер вдруг стих и зашел так, что обстенил[75] все паруса. Но одна вахта управилась довольно скоро, несмотря на темную ночь и проливной дождь, который шел до утра. В 11 часов миновали остров Борнхольм, а к 10 часам утра 4 августа корвет подошел в вид маяка Фалстебро. Тут развели пары, что быстрее пройти оставшиеся до Драге 15 миль и взять лоцмана для входа в Копенгаген засветло.

Во время плавания как под парусами, так и под парами, замечено, что корвет весьма чувствителен к рулю, имеет ход удовлетворительный, но «любит» ветер посвежее. Плавания под парусами «Аскольд» имел 50 часов, а под парами — 40 часов. Наибольшая скорость под парами доходила до 10 узлов, наименьшая же, при противном ветре без волнения — до 7,5 узлов. Средняя скорость под парами составила 8,5 узла при 52 оборотах винта, причем машина работала весьма спокойно, без стука, а на «корвете не было заметно никакого содрогания». При 56 оборотах винта, когда ход был 10 узлов, машина стучала, и отмечалась вибрация, особенно в кормовой части. Во время перехода не было никаких повреждений как в машине, так и в рангоуте, и корпусе судна. Здоровье офицеров и команды корвета было хорошим и особенных случаев заболевания или ушибов не было.

Во время перехода на «Аскольде» делали полную тревогу с раскреплением орудий, учили ставить и убирать паруса, преимущественно лисели и бом-брамсели. И вообще этот переход принес пользу как

офицерам, так и команде, и ознакомил людей с корветом в море.

4 августа 1865 г, в 2 часа пополудни «Аскольд» пришел в Копенгаген, где нашел фрегат «Пересвет» выпускающим пары, он пришел туда за час до корвета.

Вскоре на рейд прибыл фрегат «Генерал-Адмирал» с генерал-адмиралом на борту и пароходо-фрегат «Рюрик».

17 августа корвет «Аскольд» отправился в дальнейший путь. 21 августа в половине шестого утра, несмотря на волнение, поставили большие паруса и лавировали в Немецком море при совершенно противном ветре. В 5 часов барометр стал быстро падать, а ветер — свежеть от запада. Пошел дождь; взяли 2 рифа[76]. В полночь начался шторм, взяли все рифы, корвет в это время держался у норвежского берега. 22 августа к 5 часам пополудни стало стихать. За сутки корвет снесло в Скагерак на 25 миль. 23 августа при противном ветре на «Аскольде» развели пары, чтобы выйти из узкости Скагена. Пройдя 80 миль, опять подняли паруса при том же противном ветре.

До 25 августа лавировали в Немецком море. В 9 часов вечера при совершенном штиле развели пары и шли 9—10-узловым ходом. 26 августа «Аскольд» подошел к маяку Галопер, 27 августа в 4 часа утра вошли в Канал. Пройдя Дувр в 8 часов утра, взяли курс на Шербур и в начале 11-го часа ночи стали на якорь на Шербурском рейде. Юго-западный ветер был так свеж, что корвет с усилием нес марсели в 4 рифа, чтобы удержать, по возможности, при сильном противном ветре и течении, свое место. При неправильном волнении, чтобы уменьшить по возможности боковую качку, при трех марселях приходилось держать круто к ветру, размахи доходили до 25°. Качка корвета была весьма плавной — входил и опускался на волну он спокойно, без ударов в нос или подзор[77].

Ход корвета и качества под парусами в бейдевинд оказались очень удовлетворительными. Так, при свежем ветре, имея полные марсели и брамсели, он шел со скоростью до 8 узлов. При двух рифах марселей и под брамселями — от 6 до 7 узлов. Поворот оверштаг[78] совершали от 3 до 4 минут. Повреждений в продолжение перехода не было. Команда, несмотря на то, что среди матросов было много рекрутов, оказалась очень бравой, ставила паруса, крепила их, брала рифы в темные ночи при сильном волнении и ветре, как будто в штиль.

Капитан Полозов, выбирая между Шербуром и Портсмутом, решил идти в Шербур из-за более низких цен в магазинах порта. Стоянка заняла две недели, и только 11 сентября корвет поднял паруса и с попутным

ветром пошел далее.

18 сентября прояснилось, был полный штиль, который продолжался в течение двух суток. Тогда на «Аскольде», испытывая недостаток пресной воды, для опреснения воды развели пары в двух котлах, а заодно и для хода.

Машина давала корвету среднюю скорость 5–6 узлов. За 24 часа действия машины получили 750 ведер пресной воды. После этого пары прекратили, причем угля расходовалось 55 пудов (900 кг) в час, то есть немногим более половины положенного действия машины при четырех котлах. При трех работающих котлах, когда скорость корвета доходила до 8 узлов, угля расходовалось 66 пудов (1081 кг) в час, и опреснение воды камбузом шло не так быстро в час 4 и 3/4 ведра, причем сжигали 16 кг угля, и ведро обходилось по 3,25 копейки, считая уголь по последней цене в Шербуре 36 франков за тонну.

Командир «Аскольда» предпочел зайти лучше в Лиссабон, чем в Санта-Крус или вообще на острова, потому что степс бизань- мачты еще на переходе в Шербур осел на дюйм. Запас угля и воды, а также мяса и зелени также удобнее было сделать в Лиссабоне, чем на островах.

Весь переход с 11 по 23 сентября был сделан под парусами. Не доходя 120 миль до Лиссабона, «Аскольд» встретил жесткий противный южный ветер, который заставил взять марселей сперва два, а потом четыре рифа. После 12 часов ветер перешел от южного к северо-западному, и корвет имел курс фордевинд[79]. Но волнение на море было еще так сильно, что нельзя было нести марсели. До самого Лиссабона боковая качка была жесткая, но, не доходя 40 миль, ветер совершенно стих. Чтобы не терять время, развели в двух котлах пары и вошли на Лиссабонский рейд с приливом, 23 сентября в 1 час пополудни.

Рано утром 2 октября корвет вышел из Лиссабона в море для следования в Рио-де-Жанейро.

11 ноября к рассвету «Аскольд» подошел к маяку при входе в Рио, причем ветер задул с берега, и поэтому, чтобы войти на рейд, развели пары. В 8 часов утра клипер вошел в Рио-де-Жанейро и стал на якорь возле клипера «Изумруд». На рейде также стояли английские корабль, фрегат и клипер под командорским флагом, а также американская эскадра из четырех вымпелов под адмиральским флагом и бразильский фрегат под вице-адмиральским флагом.

26 ноября 1865 г. в 8 часов утра «Аскольд» при штиле взял курс на юг под парами в трех котлах. 17 декабря моряки увидели мыс Доброй Надежды. В Кейптауне корвет простоял чуть больше двух недель и 4 января 1866 г. вышел под парами в Индийский океан. Через некоторое

время были поставлены паруса. Часом позже из Кейптауна вышел клипер «Изумруд». Он также стал под паруса и легко обогнал корвет «Аскольд».

«Аскольд» спустился к югу, стараясь поймать попутный ветер. Так, в свежий ветер 18 января всю ночь шли со скоростью 12–13 узлов, причем не все паруса были поставлены.

15 февраля «Аскольд» достиг острова Ява, а на следующий день корвет бросил якорь на Батавском рейде возле клипера «Изумруд», который прибыл на 4,5 дня ранее, идя больше под парами во время штилей. «Аскольд» прошел из 6000 миль под парами лишь 260 миль.

21 февраля в 3 часа пополудни корвет оставил Батавский рейд. До Сингапура пришлось идти исключительно под парами, поскольку постоянно был мертвый штиль. Пришлось израсходовать половину своего угля — около 100 т. Придя 25 февраля в Сингапур, обнаружили на рейде все тот же «Изумруд».

1 марта 1866 г. в 8 часов утра «Аскольд» под парами вышел с Сингапурского рейда. 2 марта в 9 часов утра пары прекратили и при тихом северо-восточном ветре легли на северо-северо-восток, одним румбом ниже курса. Но ночью ветер совершенно стих, и сделался мертвый штиль, поэтому к утру 3 марта опять развели пары.

4 марта подул умеренный северо-восточный ветер, и клипер пошел под парусами, в полный бейдевинд, со скоростью 5 узлов.

6 марта в 11 часов утра во время штиля развели пары и прошли остров Пуло-Сопату. В 3 часа пополудни задул попутный юго-восточный ветер, тогда на клипере перестали подкладывать уголь в топки, и когда ветер установился, прекратили пары и пошел в галфинд[80]. Скорость корвета доходила до 8 узлов, все паруса были поставлены, и суточный переход составил 120 миль.

7 марта прошли 81 милю под парусами. 8 марта прошли 95 миль, также под парусами. 9 марта прошли 135 миль под парусами. 10 марта в полночь прошли Маклефильдские банки, суточное плавание составило 127 миль, 11 марта — 106 миль под парусами. Вообще во все время плавания под парусами ветер был тихий, течение от 12 до 20 миль в сутки к югу. Всего под парусами прошли около 700 миль, остальные 700 миль сделали под парами, что было необходимо, идя против противного северо-западного муссона, хотя уже и стихнувшего.

12 марта в 5 часов утра ветер стих. В половине седьмого на «Аскольде» развели пары. В 8 часов подул свежий северный ветер, прямо противный курсу, но так как до Гонконга оставалось 60 миль, на корвете паров не прекращали, а старались засветло дойти до рейда и стать на якорь.

Но ветер свежел все больше. Тогда спустили брам-стеньги и разбрасопили реи[81]. В 11 часов ночи при сильнейшем ливне, ветре и зыби корвет, не дойдя 7 миль до Гонконга, стал на якорь в проливе Ламма на 13 саженях глубины (около 28 м) при илистом грунте. 13 марта в половине седьмого утра снялись с якоря, а в половине девятого стали на якорь на Гонконгском рейде.

«Аскольд» простоял в Гонконге 4 дня.

А теперь стоит рассказать о плавании совсем малого судна — канонерской лодки «Соболь». Эта канонерка была построена по образцу канонерской лодки «Морж» на частной судоверфи в г. Бьернеборге (Финляндия). Лодка была заложена 20 августа 1862 г., а 14 мая 1863 г. пароход «Смелый» отбуксировал ее в Кронштадт для достройки. Водоизмещение лодки составляло 460 т. 3 августа 1864 г. на мерной миле «Соболь» показал среднюю скорость 8,25 узла при мощности машины 292 индикаторных л. с.

4 августа 1865 г. «Соболь» вышел из Кронштадта под командой капитан-лейтенанта П.П. Пилкина для следования в Николаевск, а 8 августа пришел в Копенгаген. Весь этот путь канонерка шла под парами для испытания машины.

27 августа возникла неисправность левого котла, из-за чего лодке пришлось зайти на ремонт во французский порт Гавр. 23 сентября ремонт котла был закончен, и лодка отправилась в дальнейшее плавание.

В течение 20-дневного перехода от Гавра до острова Тенерифе большей частью дули неблагоприятные юго-западные ветры, кроме того, пришлось выдержать три весьма свежих ветра. Первый юго-юго-западный ветер был 26 сентября с 3 часов пополуночи до 11 часов пополудни. Второй северо-западный — 28 сентября, и третий — 5 октября.

Простояв на рейде острова Тенерифе двое суток, «Соболь» 16 октября снялся с якоря и пошел в Рио-де-Жанейро, куда прибыл 11 ноября, сделав этот переход за 26 дней.

Из Тенерифе канонерка вышла под парами, а через час при восточном ветре подняла паруса. 21 октября «Соболь» находился на параллели острова Св. Антонио, в 20 милях от него. Пользуясь пассатом, достигли широты 10°, где начался шквал с дождем.

25 октября наступил штиль, и канонерка пошла под парами до 2°38′ южной широты, после чего слабый ветер позволил 28 октября прекратить пары и поднять паруса. До полуночи 29 октября лодка шла со скоростью от 1,5 до 2,5 узла, с полудня установился юго-юго-восточный ветер, и ход увеличился до 4 узлов.

Из-за плохой видимости на подходе к острову Петра и Павла капитан не решился подходить ночью и повернул на другой галс, оставив лодку под малыми парусами. 30 октября поворотили опять к острову, а в 5 часов прошли его траверз. В тот же день пересекли экватор в точке 30°17′ западной долготы.

1 ноября увидели остров Фернандо-Норонья, который прошли с восточной стороны, пользуясь отошедшим ветром. В 15° южной широты потеряли пассат, ветер перешел в северо-восточный, иногда совершенно стихавший. Так лодка дошла до 18°58′ южной широты.

9 ноября был штиль, и на «Соболе» развели пары. На рейд Рио-де-Жанейро прибыли 11 ноября.

5 декабря 1865 г. «Соболь» зашел в Монтевидео. Выйдя оттуда 8 декабря и отойдя от берега, на лодке прекратили пары. Пользуясь переменными ветрами, 13 декабря «Соболь» находился на широте 42°38′ и долготе 59°31′. С 13 по 18 декабря стояли преимущественно юго-западные ветры. С 19 декабря ветер начал переходить в юго-западный и юго-восточный, чем и воспользовались на «Соболе» до 23 декабря.

К утру на канонерке развели пары, а к вечеру при засвежевшем юго-западном ветре вошли в Магелланов пролив. Не становясь на якорь и дождавшись прилива с попутным течением, прошли обе узкости и стали на якорь у Чилийского селения. Здесь на «Соболь» загрузили дрова и 26 декабря снялись с якоря и перешли за 30 миль в порт Фаминь. Загрузившись дровами и водой, перешли 13 миль в бухту Бугенвиля. 29 декабря вышли из бухты, но, встретив за мысом Фровард сильный западный ветер, спустились в бухту Св. Николая, смежную с Бугенвильской.

30 декабря «Соболь» вышла из бухты и в 9 часов вечера подошла к бухте Плая-Парда. Засвежевший ветер едва давал возможность управляться в узкости, поэтому спустились в бухту. Через полчаса, при входе в бухту, лодка приткнулась к наносной мели. При всех усилиях сняться с мели не удалось, и пришлось ждать полной воды. 31 декабря в бухту пришла шхуна «Алеут», и с ее помощью к вечеру «Соболь» удалось стащить с мели.

2 февраля 1866 г. «Соболь» вошел в Вальпараисо. 14 февраля был поднят якорь, и лодка под парами двинулась на запад. Через три часа пары были спущены, и при благоприятном ветре «Соболь» шел аж до 9 марта, когда в полный штиль были разведены пары. На следующий день лодка пересекла экватор. 11 марта вновь спустили пары и двигались дальше почти все время под парусами.

26 марта «Соболь» бросил якорь на внутреннем рейде Гонолулу.

13 апреля лодка вышла с рейда Гонолулу под парами, а через полчаса подняла винт и пошла под парусами при восточном ветре. При очень тихом пассате, надеясь найти его свежее в южных широтах, «Соболь» спустился до 18°19′ северной широты. Но надежды на свежий ветер оказались напрасны, и лодка очень медленно шла до 23 апреля. А 23 апреля в точке с координатами 18°30′ северной долготы и 157°53′ восточной широты потеряли пассат и пошли между островами Бонин и Св. Александра.

8 мая «Соболь» прошел проливом Кольнет в Восточное море и 10 мая бросила якорь на рейде Нагасаки, где лодка поступила в распоряжение начальника русской тихоокеанской эскадры.

А теперь стоит сказать несколько слов о плавании фрегата «Ослябя» и корвета «Витязь».

25 мая 1866 г. отряд, состоящий из фрегата «Ослябя» (под командованием капитана 2-го ранга Кремера) и корвета «Витязь» (под командованием капитана 2-го ранга Зеленого) под флагом контр-адмирала Посьета вышел из Кронштадта для следования в Атлантический океан. Отряд этот предназначался «для приобретения морской практики великим князем Алексеем Александровичем», служившим на фрегате гардемарином. Замечу, что гардемарину едва исполнилось 16 лет.

Риторический вопрос, кто сейчас из московских мамаш рискнет отправить сына «тинейджера» в штормовой океан на деревянной посудине? А царь послал своего сына, и это считалось нормой как для высочайшего семейства, так и для аристократии России, Англии и других стран. Не буду доказывать, что 15—17-летние аристократы не были пай-мальчиками. Но главное было не это, а дальние походы, сражения, участие в дипломатических переговорах, благо, уже во времена Екатерины Великой 15-летние дипломаты были совсем не редкость.

Но вернемся к отряду контр-адмирала Посьета. 4 июня 1866 г. суда бросили якорь на Копенгагенском рейде. 13 июня на борт «Осляби» поднялся датский король Кристиан IX «со всей королевской фамилией», большинство которой составляли девицы на выданье. Недаром Кристиана прозвали «всеевропейским тестем». Но тут у короля были пустые хлопоты — великого князя Алексея интересовали совсем другие девицы. Позже о генерал-адмирале Алексее будут говорить, что в его жизни главное составляли неповоротливые броненосцы и верткие дамы.

С рассветом 14 июня фрегат снялся с якоря под парами, при совершенном штиле. На следующее утро отряд достиг Скагерака, где при легком западном ветре подняли паруса. Значительная разность в ходе обоих судов заставила начальника эскадры 16 июня приказать корвету развести

пары в двух котлах. Таким образом оба судна прошли лавировкой все Немецкое море, за исключением нескольких часов попутного ветра.

Утром 24 июня снялись с якоря под парами, а, дойдя до мыса Бач Хэад (Англия), поставили паруса и лавировали, не прекращая паров. Но вскоре из-за недостатка угля пары прекратили и вновь развели на фрегате только 28 июня, в 25 милях от Эдистонского маяка, где взяли на буксир корвет. 29 июня отряд бросил якорь на Фальмутском рейде.

5 июля снялись с якоря с Фальмутского рейда и вечером того же дня, миновав камни Манакле, поставили паруса, а на фрегате прекратили пары. Ветер был попутный, но недолго. К вечеру слег дующего дня сделалось маловетрие с туманом, которое продолжалось до 7 июля. Наконец 8 июля развели пары и 11 июля прибыли на Лиссабонский рейд.

29 июля отряд достиг острова Мадейра, а 4 августа повернул обратно в Россию.

6 октября 1866 г. «Ослябя» и «Витязь» прибыли в Кронштадт. На обратном пути под парами отряд шел всего 42 часа, остальное время шли под парусами.

В следующем году великий князь Алексей был за это плавание представлен к чину мичмана.

31 мая 1867 г. фрегат «Александр Невский» под командованием капитана 2-го ранга Кремера вышел из Кронштадта и отправился в крейсерство в Атлантику.

27 июня «Александр Невский» прибыл в порт Кадис (Испания). 4 июля на фрегате поднял свой флаг контр-адмирал Посьет и прибыл на фрегат великий князь Алексей Александрович. 10 июля «Александр Невский» снялся с Кадисского рейда под парами, при полном безветрии, а с рассветом следующего дня, получив тихий юго-восточный ветер, вступил под паруса.

В новом крейсерстве фрегат спустился до островов Зеленого мыса, а затем вернулся в Кадис, куда и прибыл в полдень 21 августа. На обратный путь длиной в 2900 миль потребовалось 19 дней.

В полдень 28 августа 1867 г, «Александр Невский» покинул Кадис и отправился в Средиземное море, 11 октября фрегат прибыл в Пирей. В тот же день великий князь Алексей оставил фрегат, и контр-адмирал Посьет спустил свой флаг.

В Пирее «Александр Невский» поступил в состав эскадры капитана 1-го ранга Бутакова, который 13 сентября поднял на нем свой брейд-вымпел.

2 марта 1868 г. контр-адмирал Бутаков получил по телеграфу депешу от управляющего Морским министерством о назначении фрегата

«Александр Невский» в практическое плавание с его императорским высочеством великим князем Алексеем Александровичем. Но так как фрегат нуждался в некоторых необходимых исправлениях, то он был отправлен 8 марта из Пирея в Тулон, куда и прибыл благополучно 23 марта, зайдя по пути в Неаполь.

Исправления фрегата и приготовления к предстоявшему плаванию продолжались до мая. Наконец, 3 мая 1868 г. «Александр Невский» оставил Тулонский рейд и 10 мая прибыл на Палермский рейд, сделав почти весь переход под парусами.

11 мая, закончив погрузку угля, снялись с Палермского рейда при совершенном штиле и прошли под парами через Мессинский пролив. 12 мая в 7 часов вечера вступили под паруса.

27 мая фрегат оставил рейд, Смирн прошел Дарданеллы и 29 мая прибыл в Буюк-дере.

31 мая фрегат оставил Буюк-дере и вскоре вышел под парами в Черное море. Отойдя от пролива 20 миль, вступили под паруса. В течение следующих четырех суток ветер упорно держался между северо-северо-западным и северо-северо-восточным, днем настолько свежий, что принуждал брать рифы, а ночью совсем стихал. А 4 июня и вовсе заштилило, поэтому развели пары, и 5 июня фрегат благополучно прибыл на Одесский рейд.

Оставив Одессу 11 июня, «Александр Невский» под парусами при легком попутном ветре за 7 дней дошел до Поти. 18 июня, подходя к Поти, в 6 милях от порта заштилило. Но так как опасно было оставаться на ночь близко от берега без ветра и желая как можно скорее встретиться с генерал-адъютантом Посьетом, который ожидал прибытия фрегата, то в 6 часов вечера развели пары в двух котлах и в 8 часов прибыли благополучно на якорную стоянку.

Однако здесь не нашли никаких известий от адмирала Посьета, но по телеграфу тотчас же донесли в Тифлис о прибытии фрегата.

Плавание от Тулона до Поти проходило, когда только позволяли обстоятельства, под парусами. Но, имея в виду главнейшее условие — своевременное прибытие фрегата к месту назначения и встречая почти постоянно штили или легкие противные ветры, как и следовало ожидать в это время года, — иногда разводили пары. И в этих случаях фрегат почти всегда шел средним или малым ходом, отчего терял время, но сберегал котлы и выигрывал в топливе, которого за все время было сожжено 480 тонн, то есть меньше штатного запаса фрегата. И еще следует отсюда вычесть около 45 тонн, употребленных на опреснение воды и на варку

пищи. Следовательно, на ход ушло только 435 тонн.

Плавание от Тулона до Поти можно разделить следующим образом: всего расстояние составило 2555 миль, из этого пройдено под парусами 1385 миль и под парами 1170 миль. По времени получилось следующим образом: под парусами 23 дня 10 часов, под парами 6 дней 22 часа и на якоре 15 дней 28 часов. Всего 46 дней, считая от 3 (15) мая, когда вышли из Тулона, и до 18 (30) июня — дня прихода в Поти.

29 июня «Александр Невский» оставил Потийский рейд с великим князем Алексеем Александровичем на борту и под флагом генерал-адъютанта Посьета, и 5 июля прибыл в Буюк-дере. До Синопа прошли под парами, а от Синопа вступили под паруса при легком противном ветре. Трое суток продержались под парусами и, наконец, снова развели пары, которые не прекращали уже до Буюк-дере.

9 июля фрегат вышел из Буюк-дере, а 11 июля прибыл в Пирей, сделав весь переход под парами и парусами.

12 августа 1868 г. «Александр Невский» прошел под парами Гибралтарский пролив и, выйдя в Атлантический океан, поднял паруса.

12 сентября фрегат подошел к датским проливам, идя под парусами со скоростью 8-10 узлов. Всю ночь ветер дул сильным шквалом, нагоняя густые черные тучи, по временам совершенно закрывавшие все небо и горизонт. Ход фрегата увеличился до 11 узлов при шквалах, и волнение стало уже довольно сильным. В 2 часа ночи нашел сильный шквал с дождем. Тогда убрали брамсели, причем крюйс-брамсель[82] изорвало в клочья.

В 2 ч. 30 мин. утра 13 (25) сентября командир увидел вдруг справа черную полосу близ фрегата и тотчас же скомандовал «право на борт» с риском даже потерять стеньги. Но в тот же момент фрегат сильно ударился кормой, а волна, ударяя во весь левый борт, вкатилась на шканцы. Сию же минуту отдали марса-фалы, вызвали всех наверх спускать гребные суда, а в машине стали разводить пары.

Вслед за первым ударом последовал второй, еще сильнее, а потом и третий. Адмирал, все офицеры и команда выбежали наверх моментально. Сила ударов, свежесть ветра и близость берега с первой же минуты не позволили сомневаться, что фрегат сел на камни так, что нет ни малейшей надежды его снять. Следовало немедленно готовить средства для своза команды и принять меры, чтобы с переменой ветра и течения фрегат не вынесло бы со всей командой и с пробитым днищем на глубину. Потому командир приказал отдать левый наветренный якорь.

Сила ударов волн заставляла опасаться, что при полном вооружении

мачты или слетят сами, или положат фрегат на бок. Поэтому от мысли спустить гребные суда отказались, и адмирал приказал немедленно рубить мачты. Это было сделано удачно, и через четверть часа за борт полетела грот-мачта, а за ней и фок-мачта, ушибив только палец одному человеку и даже не сломав особенно сеток. Бизань-мачта была на время оставлена, чтобы можно было спустить катера, которые при падении мачты исчезли бы, так как топрики[83] от шлюпбалок находились на ней. Адмиральский катер с правой подветренной стороны спустился благополучно, а спущенный с наветренной стороны катер разбился вдребезги через несколько минут. Между тем бизань-мачта качалась и разворачивала палубу, потому срубили и ее.

Течь на фрегате скоро начала усиливаться, хотя все помпы работали безостановочно. Удары волн в правый борт и корму были так сильны, что котлы в машине сдвинулись, машинная рама лопнула, а вал вышел из правильного положения. Так как возникла опасность, что котлы разрушатся и обварят паром людей, а машина уже никакой пользы принести не могла, то пары были прекращены.

Чтобы оповестить местное население, фрегат начал стрелять из 60-фунтовых орудий полными зарядами. При этом матрос-командор Федор Бобров, заряжавший орудие, от преждевременного выстрела был выброшен за борт с оторванной ниже локтя правой рукой и с переломом левой руки, на которой был оторван палец. При таком положении он упал, к тому же, на наветренную сторону и неминуемо должен был утонуть, но лейтенант Зарин тотчас бросился за борт и вытащил Боброва.

Удары волн делались все сильнее, по мере того, как волнением фрегат придвигало ближе к берегу. Якорный канат понемногу выходил за борт и когда вышел весь, то тотчас лопнул. Таким образом, фрегат после отдачи якоря подвинуло, по крайней мере, на 200 м ближе к берегу. Тогда, чтобы облегчить нос, был отдан второй якорь.

По приказу капитана матросы начали выбрасывать за борт орудия с оконечностей фрегата и с наветренной стороны, чтобы фрегат ни в коем случае не накренился в сторону от берега. Выбрасывали также ядра и бомбы. Всего было выброшено 9 орудий, в том числе одно нарезное 8-дюймовое, и сделано это было благополучно, никому не причинив вреда.

С наступлением рассвета моряки убедились, что фрегат стоит в 2,5 кабельтовых (463 м) от песчаной косы. Позже выяснилось, что «Александр Невский» был выброшен у датской деревни Кноппер. С большим трудом удалось наладить перевозку команды на берег. На первой шлюпке съехали лейтенант Тудер, знавший шведский язык, штабс-капитан Хохлов и 6

матросов. После этого удалось соединить канатом фрегат с берегом, и тогда шлюпки могли следовать к берегу сравнительно безопасно. С первым же безопасным рейсом были отправлены мичман великий князь Алексей и состоявший при нем флигель-адъютант Шилинг.

Около 3 часов дня на рыбацкой лодке прибыл на фрегат помощник заведующего спасительными станциями на западном берегу Ютландии господин Андерсон.

Около 5 часов дня на фрегате оставалось уже не более 200 человек, и до берега не более 100 сажень. Тогда появилась надежда, что к ночи все будут на берегу.

В 18 ч. 30 мин. от фрегата отвалил в последний раз катер, на котором были адмирал, капитан и старший офицер. У берега полузатопленный катер и его пассажиры были вытащены из воды местными жителями и матросами.

К ночи все спасшиеся с «Александра Невского» были распределены по домам датских крестьян. Позже команду фрегата перевезли в Кронштадт на специально присланных пароходо-фрегатах «Рюрик» и «Смелый». Корпус «Александра Невского» был продан для разборки датским купцам.

Несколько слов стоит сказать об учебных плаваниях наших крейсерских судов на Балтике. 2 и 3 июля 1868 г. на Транзундском рейде состоялся высочайший смотр флота. Туда на яхте «Штандарт» прибыл император Александр II с семейством. Другие великие князья и сановники пришли на яхтах «Александрия», «Стрельна», а также на пароходах-фрегатах «Олаф» и «Рюрик».

2 июля в 8 часов утра на рейде произошла встреча флота и императора. Корабли, возглавляемые вице-адмиралом Бутаковым, несшим свой флаг на броненосном фрегате «Петропавловск», двигались двумя колоннами. В первой — броненосные фрегаты, плавбатареи и корветы; во второй — эскадра из 10 однобашенных мониторов под флагом контр-адмирала Стеценкова.

Императорская яхта подошла к кораблям на расстояние две мили, и на ней взвился императорский штандарт, на что весь флот ответил салютом. Начался обход походных колонн. Строй выдерживался безукоризненно, несмотря на малый ход. Обход закончился пятью выстрелами с императорской яхты.

Днем были произведены маневры с боевой стрельбой по корпусу старого клипера «Джигит». После окончания стрельб перед императором и гостями был продемонстрирован опыт применения минного оружия — шестовых мин.

На буксире парохода «Ястреб» был выведен корпус клипера «Наездник». За ним на полной скорости шел клипер «Гайдамак», «в своей полной красе и свежести только что оконченного вооружения». Его целью было нанести удар шестовой миной и пустить «Наездник» ко дну. Удар пришелся в середину корпуса. Поднялся высокий столб воды. Но старый корабль уцелел.

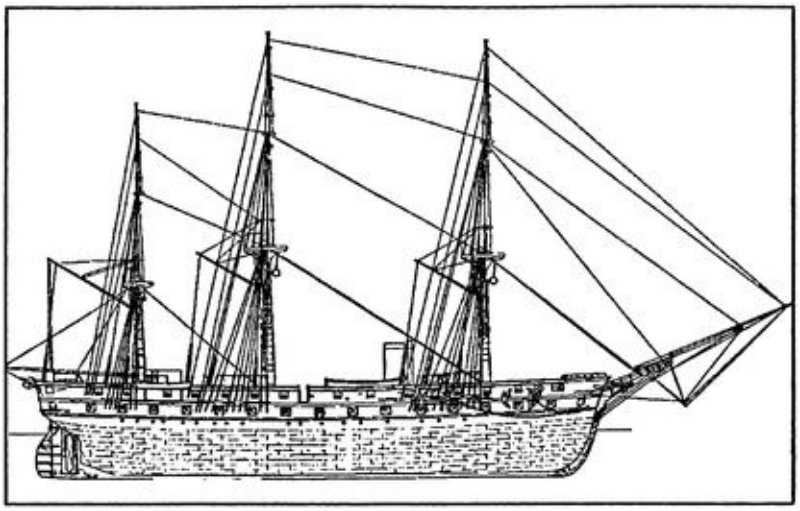
«Гайдамак» совершил маневр снова и снова нанес удар. Мина разорвалась под кормой, сильным взрывом «Наездник» пробило насквозь. Палуба на юте была разбита вдребезги, и через эту брешь высоко вверх поднялся столб воды, облаков деревянной пыли и коричневого дыма. Кормовую рубку оторвало от палубы. Через минуту «Наездник» скрылся под водой.

К вечеру 43 корабля выстроились на рейде в виде ромба, в центре которого находились флагманский корабль и императорская яхта. Клипер «Гайдамак» встал в правой линии, возглавляя строй яхт.

Кроме того, были показаны элементы таранного боя шестью специально оборудованными канонерскими лодками, гонки шлюпок, высадка десанта, причем Александр II следовал за десантными шлюпками на катере.

Плавбатарея «Кремль» эффектно протаранила корпус брига «Филоктет». Но, увы, тараны после сражения при Лиссе в 1866 г. больше не приносили вреда противнику, зато приводили к существенным потерям среди собственных кораблей в мирное время.

Так, вечером 3 августа 1869 г. у острова Гогланд в Финском заливе произошло столкновение между броненосной батарей «Кремль» и деревянным фрегатом «Олег», в результате которого фрегат потонул. Эскадра, совершавшая учебное маневрирование, шла строем фронта. Затем по сигналу флагмана корабли сделали поворот «все вдруг» вправо на 8 румбов, благополучно закончив который, начали очередной поворот вправо на 16 румбов. Броненосная батарея «Кремль», двигавшаяся до начала маневра из-за своей рыскливости по инерции несколько влево, не успела повернуться вместе с другими вправо и вышла из строя. В это время остальные корабли продолжали поворачиваться вправо. Сперва «Кремль» обошла броненосная батарея «Первенец», а затем стал обходить и следующий в строю фрегат «Олег». Попытки командира «Кремля» дать батарее задний ход и пропустить фрегат ни к чему не привели. Продолжавшийся катиться влево «Кремль» врезался своим тараном в борт «Олега». Пробоина была огромной, и вскоре фрегат затонул.

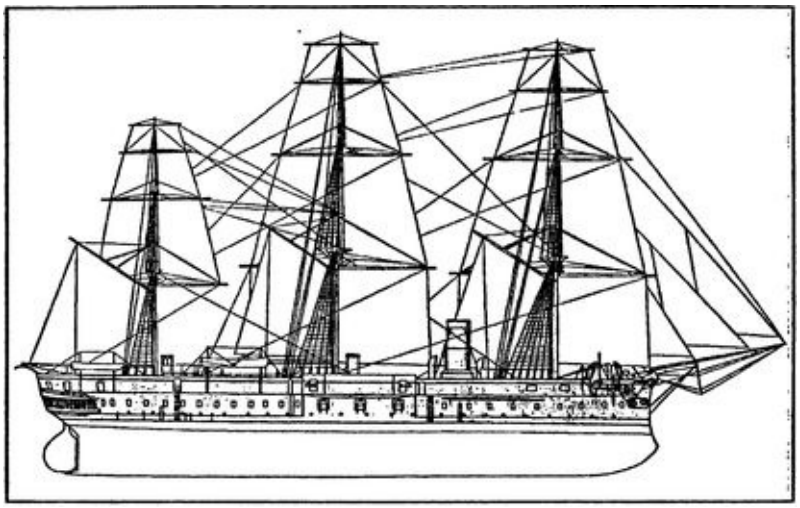


57-пушечный парусно-винтовой фрегат «Олег». 1860 г.

«Олег» был первым и последним русским кораблем, погибшим от таранного удара. Но британский флот пострадал куда больше. Так, броненосец «Вэнгард»[84] 1 сентября 1875 г. у побережья Ирландии был таранен однотипным броненосцем «Айрон Дюк». Таран попал между машинным и котельным отделениями, и через 7 минут «Вэнгард» затонул.

Еще более страшная катастрофа произошла 10 (22) июня 1893 г. у берегов Сирии. Британская средиземноморская эскадра шла двумя кильватерными колоннами из Бейрута в Триполи. Головным кораблем одной колонны был броненосец «Виктория»[85] под флагом вице-адмирала Трайона. Головным кораблем второй колонны был броненосец «Кампердаун»[86] под флагом контр-адмирала Маркхама.

Расстояние между колоннами составляло 6 кабельтовых (около 910 м), скорость — 8,8 узлов. И внезапно вице-адмирал Трайон, который, по словам Паркса, «обожал сложные перестроения»[87], приказал «всем вдруг» повернуть на 180° внутрь колонны, чтобы пойти противоположным курсом с расстоянием 2–1,5 кабельтовых (370–280 м) между колоннами.



Броненосец «Айрон Дюк»

Командиры британских судов прекрасно понимали, что на дистанции 6 кабельтовых маневр поворота внутрь строя опасен, и контр-адмирал Гастингс Маркхам, заподозрив в распоряжении командующего ошибку, приказал своему флаг-лейтенанту запросить семафором о подтверждении. Однако еще до того, как этот запрос начали передавать, на «Виктории» взвился сигнал, которым командующий запрашивал своего контр-адмирала, что он еще ждет. И Маркхам отрепетовал сигнал флагмана к выполнению своей колонне.

«Кампердаун» и «Виктория» начали стремительно сближаться. Попытка разойтись и даже задний ход к успеху не привели, и оба корабля имели ход 5–6 узлов, когда форштевень «Кампердауна» под углом 68° врезался в правый борт «Виктории» в трех метрах от якорной подушки.

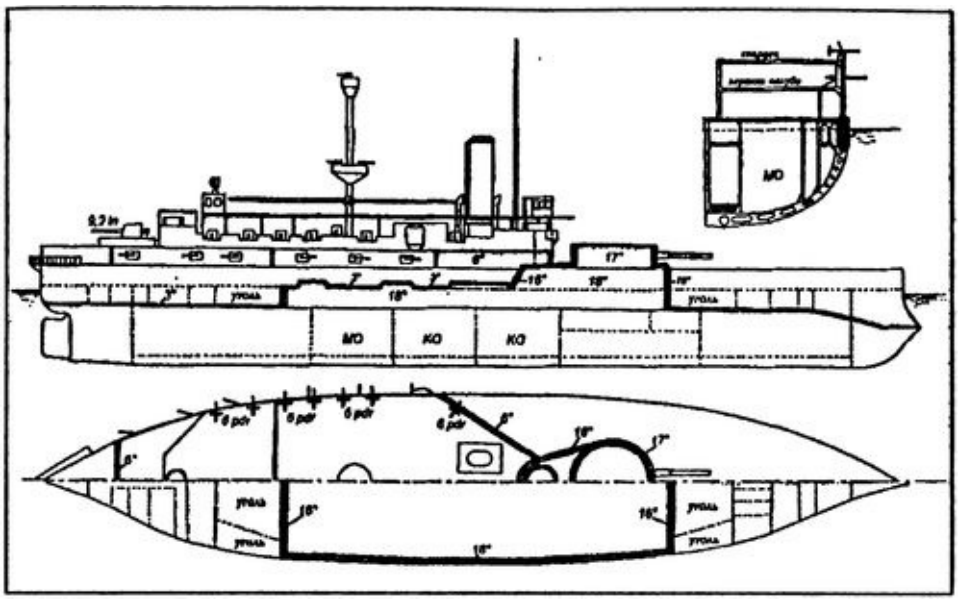


Схема распределения броневой защиты на броненосце «Виктория»

В результате удара «Викторию» сдвинуло влево почти на 20 м. Таран «Кампердауна» на глубине 3,5 м проник внутрь ее на 2,7 м. После этого корабли начали сходиться кормой, нос «Кампердауна» при этом раздвигал пробоину, разрывая соединение бортовой обшивки с двумя жизненно важными поперечными переборками сразу за местом удара. К тому моменту, когда корабли разошлись, глубина района разрушений достигала 9 м, а по высоте пробоина простиралась на 6 м ниже ватерлинии. Площадь ее составляла около 10 кв. м. Поскольку приказ задраить водонепроницаемые люки и двери был отдан всего за минуту до столкновения (а норматив времени на выполнение подобной операции составлял 3 минуты), удалось закрыть лишь несколько из них, и многие прилегающие к району разрушения отсеки быстро заполнились водой, хотя и не были непосредственно повреждены.

Спустя 10 минут после столкновения нос «Виктории» ушел под воду по крышу башни, затем броненосец опрокинулся на правый борт. Показался киль и оголились гребные винты, которые продолжали вращаться до последнего момента, когда «Виктория» окончательно погрузилась под углом около 30° к ватерлинии.

Погибли сам Трайон, 22 офицера и 336 нижних чинов.

Глава 10
Русский Флот и проблема Крита

За 500 лет существования Оттоманской империи турки не сумели создать единой нации. Собственно турки продолжали составлять меньшинство в Турции. Национальный вопрос стал неизлечимой и прогрессирующей болезнью империи.

Арабы легко отделились и создали свое этнически чистое, без турок, государство со столицей в Мекке. Наибольшую опасность для целостности империи представляли греки и армяне.

Греки слишком хорошо помнили о былом величии Византийском империи. Их мечты не ограничивались установкой креста на Святой Софии. Греки претендовали на Крит, Кипр, на все острова в Эгейском море и даже на часть побережья Малой Азии.

Кстати, в Стамбуле из 1,7 млн жителей около 450 тысяч составляли греки, а на западном побережье полуострова Малая Азия проживало свыше полутора миллионов греков.

Остров Крит имел большое стратегическое значение в Восточном Средиземноморье, и за обладание им шли непрерывные войны. В 820 году остров был завоеван у византийцев арабами, но в 962 году император Никифор Фока вернул его в состав Византии. В 1204 году, во время Четвертого Крестового похода, Крит достался маркграфу Бонифацию Монферратскому, который продал его Венеции. В XVII веке Венеции пришлось вести жестокую борьбу за Крит с Оттоманской империей, и в 1715 г. турки овладели всем островом.

На острове Крит турецкое население не составляло и 10 процентов. Естественно, что греческому большинству надоело быть людьми второго сорта в чужом государстве, и они требовали присоединения острова к Греции. Восстания греческого населения на Крите следуют одно за другим.

Присоединение Ионических островов к Греции в 1863 г. вызвало всплеск надежд греков на Крите на скорое освобождение от турецкого рабства. В 1866 г. на острове началось крупное восстание.

Россия формально держала нейтралитет. Но уже 11 мая 1866 г. к Канее (современное название Ханья) — порту на севере Крита — подошел фрегат «Пересвет».

В июне 1866 г. из Кронштадта в Средиземное море на смену «Пересвету» был послан фрегат «Генерал-Адмирал» под командованием

капитана 1-го ранга Бутакова. Ему были даны права начальника эскадры, так как в это время в греческих водах находились и другие суда нашего флота, назначенные в состав эскадры от Черноморской флотилии.

Из числа этих судов пароход «Тамань»[88] под командованием капитан-лейтенанта Юрьева по предписанию русского чрезвычайного посланника и полномочного министра в Константинополе 5 декабря 1866 г. отправился в порт Канея в распоряжение тамошнего русского консула статского советника Дендрино.

13 декабря 1866 г. «Тамань» пришла на рейд Канеи. А на следующий день туда вошел фрегат «Генерал-Адмирал».

23 декабря консул Дендрино приказал «Тамани» идти в Пирей, но предварительно взять на борт в поселках Селинос и Кисамос греческих женщин и детей, спасавшихся от турок, и отвезти их в Пирей. Однако из-за штормовой погоды сделать этого не удалось, и утром 25 декабря «Тамань» вошла в Пирей без беженцев.

15 декабря «Генерал-Адмирал» вышел из Канеи и, идя вдоль берега, дошел до деревни Суйя. Там стояли три турецких военных парохода. Командир фрегата, игнорируя турок, в 10 милях от них начал с помощью гребных судов эвакуировать беженцев. Всего на борт было принято до 1200 человек. Судя по отчету, большинство «православных душ» было вооружено винтовками. С рассветом 17 декабря фрегат вошел в Пирей. Любопытно, что «Генерал-Адмирал» принял на Крите 1141 человека, а высадил в Пирее 1142 человека. В пути родилась греческая девочка, окрещенная Марией. Офицеры и нижние чины фрегата по пути собрали 1700 франков и передали их греческим беженцам.

Фрегат почти месяц пробыл в Пирее, но 16 января 1867 г. вновь пришел на рейд Канеи. 13 апреля пароход «Тамань» возвратился в Константинополь в распоряжение русского посла, а взамен него 18 апреля из Черного моря прибыла винтовая шхуна «Бомборы»[89] под командованием капитана 2-го ранга Банкова.

Как писал в своем отчете командир фрегата «Генерал-Адмирал»: «Где только прошла оттоманская армия, не осталось ни одного дома, ни одного оливкового дерева; пашни сожжены, монастыри и церкви разграблены и поруганы, — их превращали в конюшни и отхожие места; дряхлые старцы и семейства, не бывшие в силах уйти в горы, подвергались самому зверскому обращению. Детей резали на руках матерей, а других бросали в огонь. Те же, которые ушли в горы из окрестностей следования армии, скитались без крова и пищи; но они были счастливы тем, что не

подверглись поруганию, и их не зарезали как собак»[90].

8 июня с Черного моря в Кандию прибыл корвет «Память Меркурия», который должен был сменить фрегат «Генерал-Адмирал», и фрегат в июне должен был уйти в Кронштадт.

21 июля корвет «Память Меркурия» вошел в залив Сфанари и начал брать на борт беженцев-критян. Во время этой операции к корвету подошел турецкий военный пароход. На корвете сыграли боевую тревогу и вызвали прислугу к орудиям. С турецкого парохода закричали: «Что вы здесь делаете?» С корвета ответили, что ведут эвакуацию беженцев. Командир парохода заявил, что на это нужно разрешение турецких властей. С корвета его «куда-то послали». Обиженный турок заявил, что он донесет обо всем своему начальству.

Поздно ночью корвет закончил эвакуацию и отвез беженцев в Пирей, где разгружалась шхуна «Бомборы», доставившая 420 беженцев. Любопытно, что при погрузке беженцев к шхуне подошел турецкий броненосец под флагом адмирала Бесим-паши. Адмирал тоже потребовал прекратить эвакуацию беженцев. Но ему отказали, сославшись на пример французских судов, которые тоже брали беженцев. Надо ли говорить, что броненосец мог легко разделаться со шхуной, но это могло иметь печальные последствия для всей Оттоманской империи.

В конце июля — в августе 1867 г. корвет и шхуна стали ходить вместе, за один рейс оба судна доставляли с Крита в Пирей от 950 до 1100 беженцев.

16 сентября к берегам Крита прибыл фрегат «Александр Невский», который немедленно включился в перевозку беженцев. 18 сентября фрегат подошел к деревне Прозьело и начал эвакуацию греков. К «Александру Невскому» подошел броненосный фрегат «Махмудие» под флагом адмирала Ибрагим-паши. Оба фрегата стояли рядом в полной боевой готовности, но до стрельбы дело не дошло. К концу дня 19 сентября на борт «Невского» было перевезено 1325 греков, и он отправился в Пирей, куда и пришел на следующий день.

В дальнейшем турецкие корабли, как привязанные, ходили за «Александром Невским», но он продолжал эвакуацию. Утром 23 октября фрегат доставил в Пирей 1175 человек. В тот же день в порт прибыл корвет «Память Меркурия» с 712 беженцами, а на следующий день — шхуна «Бомборы» с 225 греками.

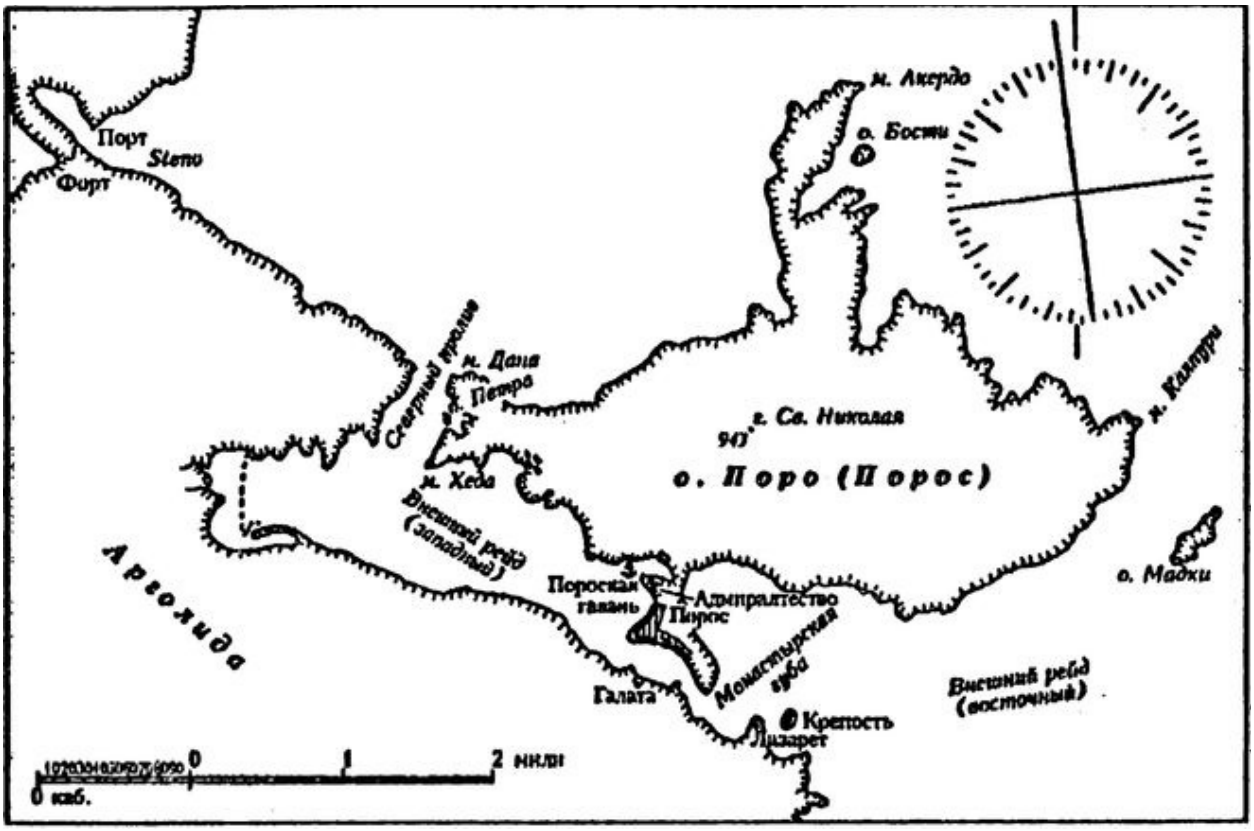
18 ноября в Канею из Кронштадта прибыл корвет «Витязь» под командованием капитана 2-го ранга Зеленого. На следующий день он забрал «870 душ» в бухте Бим и отправил в Пирей.

12 декабря 1867 г. у Арлиро корвет занимался погрузкой беженцев, когда на горизонте показался броненосный фрегат «Османие» под флагом адмирала Бесим-паши. Дальше последовало традиционное турецкое требование прекратить погрузку греков, на что последовал не менее традиционный отказ.

7 января 1868 г. русская эскадра покинула Пирей. Корвет «Память Меркурия» отправился на секретную русскую военно-морскую базу на греческом острове Порос, которая существовала с перерывами еще с 1828 г. — со времени пребывания там эскадры адмирала Сенявина. Там корвет был вытащен на эллинг для осмотра винта. Остальные суда прибыли 8 января на рейд Суда на Крите.

11 января иностранные консулы в Канее получили сведения, что вблизи города Кандия греческие повстанцы нанесли серьезный урон турецким войскам. Вернувшись в Кандию, турки решили отыграться на местном населении и устроили в городе дикую резню. В результате фрегату «Александр Невский», корвету «Витязь» и шхуне «Бомборы» пришлось опять перевозить беженцев с Крита в материковую Грецию.

8 марта 1868 г. фрегат «Александр Невский» ушел в Тулон для осмотра в доке с тем, чтобы далее продолжить плавание с великим князем Алексеем. (Об этом плавании и о гибели фрегата уже говорилось в главе «Суровые океанские будни».)



Карта о. Порос. Русская военно-морская база обозначена как «Адмиралтейство»

К лету 1868 г. обстановка на Крите несколько улучшилась, и русские корабли постепенно покидали воды острова. 19 апреля «Витязь» покинул Пирей и направился в Кронштадт. А корвет «Память Меркурия» с 22 июня по 4 июля 1868 г. катал Их Императорское Высочество великую княгиню Александру Иосифовну (жену генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича) вместе с детьми Вячеславом и Константином. Круиз был начат в Пирее, с заходом в Бридзини (Италия) на острове Занте, с посещением острова Корфу и закончился в Коринфе (Греция). 1 сентября та же компания вновь заявилась на корвет и отправилась на морскую прогулку, завершившуюся 4 сентября в Бридзини. В конце сентября «Память Меркурия» получил приказ идти в Кронштадт.

Шхуна «Бомборы» прошла Проливы и прибыла в Николаев еще 4 августа. Взамен ее в греческие воды пришла из Николаева шхуна «Туапсе»[91].

В 1869 г. на конференции представителей ведущих европейских держав в Париже было выработано компромиссное решение по проблеме Крита. Греции было предложено отказаться от претензий на остров, а

Турции — провести ряд реформ и дать самоуправление критянам. Формально обе стороны приняли это решение. Но греки-критяне по-прежнему мечтали о присоединении к Греции, а турецкие власти попросту не умели соблюдать хоть какую-то законность и продолжали творить произвол.

Не были выполнены турками и решения Берлинского конгресса (1878 г.), обязавшие султана осуществить на Крите преобразования под контролем европейских консулов. Управлял островом по-прежнему турок-вали[92], а не генерал-губернатор — христианин, что было нарушением пакта о Крите, подписанного в городе Кания в октябре 1878 г. Народное собрание как высший орган власти не имело никакой силы. В 80-х годах султан расширил полномочия вали, отменил пятилетний срок его назначения и урезал права ассамблеи.

Христианское население Крита, возмущенное произволом местной администрации, обратилось к вали с просьбой о введении объявленных на Берлинском конгрессе реформ. Вали, опасаясь массовых беспорядков, попросил представителей России и Франции в Стамбуле поддержать перед турецким правительством и султаном требования христианского населения острова. Но султан отказался выполнить законные просьбы критян, что вызвало новые волнения. Греки организовали покушение на вали. Абдул Гамид II был вынужден назначить нового вали — албанца-мусульманина, знавшего греческий язык.

В июне 1894 г. ассамблея острова Крит обратилась к султану с просьбой назначить генерал-губернатора христианина и реорганизовать систему взимания налогов. Греков поддержали посольства европейских государств и заставили Абдул Гамида в мае 1895 г. назначить губернатором острова христианина Александра Каратеодори-пашу.

Генерал-губернатор сразу же восстановил роль ассамблеи в управлении островом и повысил влияние в ней христианского населения. Но теперь были недовольны критяне-мусульмане, их поддержали турецкие чиновники во главе с военным комендантом, который вместе с жандармерией открыто выступал против генерал-губернатора и провоцировал убийства христиан. Султан поощрял эти действия военного коменданта, надеясь сместить Каратеодори-пашу, назначенного им под давлением европейских держав.

В начале 1896 г. Каратеодори-паша был вынужден подать в отставку. Власть на Крите снова перешла к вали. Первым делом он отменил открытие Народного собрания, чем вызвал новый взрыв возмущения. Христианские делегаты ассамблеи направили в Грецию меморандум,

сообщая о решении народа «защитить свои права с оружием в руках» и выражая надежду на поддержку Греции. Новый вали, фанатик-мусульманин, начал формировать отряды башибузуков для борьбы с восставшими христианами.

Надо ли говорить, что в греческих водах постоянно, за исключением только войны 1877–1878 гг., находились русские корабли. Так, 31 июля 1873 г. на Средиземное море был отправлен броненосный фрегат «Князь Пожарский» — первый русский броненосец, покинувший пределы Балтийского моря. Фрегат шел теперь то под парами, то под парусами. Так, от Плимута (Англия) до Гибралтара пройдено под парами 753 мили за трое суток и 22 часа, а под парусами — 740 миль за четверо суток и 9 часов.

25 ноября фрегат прибыл в Пирей. Замечу, что русские корабли по-прежнему пользовались базой на острове Порос. Там «Пожарский» провел мелкий ремонт и артиллерийские учения со стрельбой из 203-мм пушек обр. 1867 г. Кроме корабля Балтийского флота в греческих водах по-прежнему постоянно находились суда Черноморского флота. Так, в августе 1874 г. шхуна «Соук-Су» был сменена шхуной «Келасуры».[93]

Средиземное море «Пожарский» покинул лишь 10 июля 1875 г., а вместо него флагманом русской Средиземноморской эскадры стал фрегат «Светлана».

В 1893 г. в связи с заключением русско-французского военного союза впервые в состав русской Средиземноморской эскадры был включен эскадренный броненосец «Николай I». В 1894 г. в Средиземное море вошел броненосный крейсер «Дмитрий Донской».

С обострением ситуации на Крите в мае 1896 г. на рейде города Канея собралась эскадра из шести судов России, Франции, Англии и Германии. Эскадра и консульства приняли под свое покровительство иностранцев и христиан Канеи. Для решения проблем на Крите четыре державы создали даже управляющий орган — «совет адмиралов», в который вошли морские начальники кораблей, находившихся на рейде Канеи.

В то же время шесть европейских держав через своих представителей в Константинополе предложили для успокоения острова назначить генерал-губернатором христианина, созвать Народное собрание и объявить всеобщую амнистию. Предложения эти были приняты султаном, и требуемые реформы в скором времени проведены. Сессия Народного собрания открылась 13 июля 1896 г.

Однако в Канее вскоре возникли новые беспорядки. Турецкие власти были не в силах справиться не только с населением, но и с собственными войсками. Греция, желая использовать выгодное для нее положение,

решилась на активные выступления.

В начале 1897 г. греческая эскадра под командованием принца Георга произвела демонстрацию у берегов Крита. В ночь на 15 февраля между островом Теодора и полуостровом Спада высадился греческий десант в количестве 1400 человек при восьми орудиях. Командовал десантом полковник Васос. Греки начали наступление на Канию, уже занятую моряками с международной эскадры. Одновременно со стороны полуострова Акротири начали наступать на Канею инсургенты, подкрепленные греческими добровольцами. Совет адмиралов послал четыре корабля на рекогносцировку греческих позиций вблизи деревни Платанья с приказом открыть огонь по грекам в случае их наступления. Поэтому полковник Васос, опасаясь расстрела своих войск и международных осложнений, был вынужден остановиться. Инсургенты, заняв деревню Керакиес на Акротири, открыли было огонь по Канее, но были рассеяны огнем эскадры, стоявшей на Канейском рейде.

Берега Крита были объявлены в блокаде, и греческие войска оказались отрезанными и лишенными боеприпасов и продовольствия. Десанты с эскадр неоднократно освобождали мусульман, заблокированных инсургентами. Адмиралы составили воззвание к инсургентам, обещая им автономию под суверенитетом Турции. Начальники инсургентов были собраны на русском броненосце «Император Александр II», где им зачитали это воззвание. На что те ответили, что будут по-прежнему добиваться присоединения Крита к Греции и, «вместо того, чтобы пасть под выстрелами турок, умрут под выстрелами европейцев».[94]

В марте 1897 г. по требованию Совета. адмиралов на Крит начали прибывать международные войска, и остров был разбит на зоны иностранного наблюдения. Германия не прислала войск, заявив, что не считает себя заинтересованной в критских делах, и германские корабли в скором времени были отозваны от Крита.

Карта острова Крит

Крит был «нашинкован, как церетелевский змий на Поклонной горе». С запада на восток шли зоны: итальянская, русская, английская и французская.

17 апреля 1897 г. Турция объявила Греции войну. Вскоре на суше греки потерпели несколько неудач. На море же сложилась любопытная ситуация. Греческий флот был крайне мал. Его костяк составляли три построенные во Франции в 1889–1891 гг. казематно-барбетных броненосца «Гидра», «Псара» и «Спетзой» (водоизмещение 4900 т, скорость 17 узлов, вооружение: три 274-мм и пять 150-мм пушек), и казематный броненосец береговой обороны «Базилеос Георгий», построенный в 1868 г. в Англии, водоизмещением 1802 т, скорость хода 12 узлов, вооружение: две 210-мм и одна 150-мм пушки (пушки Круппа были поставлены к началу 1897 г.). А также броненосный корвет и около тридцати малых судов (канонерских лодок, посыльных судов и др.). Из них следует выделить пять малых миноносцев, построенных в 1885 г. в Германии (водоизмещение 85 т; скорость 18 узлов; вооружение: одна 37-мм пушка и три 356-мм торпедных аппарата).

Турецкий флот многократно превосходил греческий. В его составе было шестнадцать казематных броненосцев, три башенных броненосца, восемь броненосных корветов и другие суда. Но боевая подготовка личного состава турецких кораблей была, явно, не на уровне. И турецкие адмиралы свою армаду всю войну держали в Дарданеллах.

Греки пытались послать свои боевые корабли на Крит, но европейские страны объявили блокаду острова и грозили потопить греков, если они приблизятся к острову. Среди блокировавших остров кораблей были русские броненосцы «Император Александр II», «Наварин» и «Сисой Великий».

За неимением лучших целей греческие корабли занялись обстрелом турецких портов и прибрежных городов.

В начале мая 1897 г. боевые действия закончились. Грекам пришлось отступить, хотя соотношение потерь было в их пользу. Всего за войну греческая армия потеряла 832 человека убитыми и 2447 ранеными, а турецкая — 999 человек убитыми и 2064 человека ранеными.

4 июля 1897 г. был заключен мир, дававший Турции несколько квадратных километров греческой территории (северные проходы в Ларисскую долину) и контрибуцию в четыре миллиона турецких франков.

Крит же остался под контролем европейских держав. В октябре 1897 г. греки созвали нечто типа парламента Крита в городе Мелидоне и объявили об автономии острова. Этим же собранием был разработан критский национальный флаг: черный крест на белом поле с белым крестом на синем поле в кружке.

За боевыми действиями в Эгейском море пристально наблюдали все великие европейские державы. Русская эскадра постоянно присутствовала в восточной части Средиземноморья. Причем в нее входили не только крейсерские суда, но и мореходные эскадренные броненосцы. Так, весь 1897 г. флагманом нашей эскадры был броненосец «Николай I». В конце 1895 г. прибыли броненосцы «Сисой Великий» и «Наварин», оснащенные новейшими 305-мм пушками длиной в 40 калибров.

Во время пребывания русской эскадры у берегов Крита случился досадный инцидент. 3 марта 1897 г. в 10 милях от бухты Суда «Сисой Великий» проводил стрельбы из 305-мм орудий по деревянному щиту. Стрельба продолжалась уже более часа, когда вслед за выстрелом из кормовой башни в ней раздался взрыв. Выскочив из боевой рубки, командир броненосца увидел лежавшую на носовом мостике броневую крышу башни, густой дым застилал ют корабля. Впрочем, с огнем удалось справиться за 5 минут, гораздо хуже дело обстояло с прислугой кормовой башни и находившимися на мостике. За это время 16 человек погибли и 15 получили тяжелые ранения (шестеро из них вскоре скончались). Все приборы и механизмы башни были разбиты, 15 броневых плит сдвинуты с места, а броневая крыша весом 7,5 тонн, перелетев через грот-мачту и дымовые трубы, рухнула на носовой мостик и значительно его повредила. Силой удара сбросило с тумбы 37-мм пушку, пострадали паровой катер, светлые люки и стеньга.

17 марта броненосец прибыл в Тулон на ремонт, где его уже ожидала следственная комиссия Главного военно-морского судного управления под председательством капитана 1-го ранга А.М. Абазы. В качестве эксперта

комиссии в Тулон приехал известный специалист в области морской артиллерии полковник А.Ф. Бринк. Комиссия состояла из весьма квалифицированных специалистов, которые после глубокого и тщательного разбора обстоятельств трагедии определили причину ее возникновения.

Все началось с того, что при стрельбе испортился гидравлический механизм закрывания затвора, и прислуга орудий перешла на ручной привод. Готовя левое орудие к очередному выстрелу, комендор М. Власов задвинул замок в гнездо, но не повернул до конца поршень замка. Вероятно, из-за сотрясения после первых выстрелов сместились подвижные части затвора, и комендор, считая, что он повернул рукоятку поршня до конца, на самом деле оставил замок открытым. Ошибку мог предотвратить командир башни лейтенант Пещуров, но он, занятый определением данных для выстрела и наводкой орудия, положился на квартирмейстера Е. Попова, который именно в этот момент спустился к заряднику.

Популярно говоря, катастрофа произошла из-за элементарного разгильдяйства команды.

Особое внимание комиссия обратила на то, что «настоящий случай обусловливается… отсутствием предохранительных приспособлений, не допускающих воспламенения заряда до окончательного закрытия замка». По итогам разбирательства МТК поручило разработать так называемый «механизм взаимной замкнутости», включавший в себя блокировки, позволявшие производить выстрел только при закрытом замке, и т. д.

Вроде бы была сделана «защита от дурака», и взрывов в башнях наших кораблей долго не было. Но, увы, и самая умная система блокировок не может дать полной гарантии. И вот 13 июня 1978 г. на крейсере «Адмирал Сенявин» на Тихом океане во время учебных стрельб не выстрелила правая 152-мм пушка в трехорудийной башне МК-5бис. Конструкцией установки был предусмотрен этот случай, и автоматически включились две блокировки, не позволяющие открыть затвор. Тогда какой-то дурак выключил все блокировки, и в канал был дослан следующий снаряд, который раздавил картуз первого заряда и вызвал взрыв башни. Погибло 37 человек.

Но вернемся к ситуации на Крите. В середине 1898 г. Турция сделала последнюю попытку утвердить за собой остров. В июле в Канею прибыл Джевад-паша, назначенный сначала генерал-губернатором, но вскоре смещенный на более скромный пост начальника турецких войск на Крите. Джевад-паша начал энергичные действия по восстановлению порядка и дисциплины среди турецких войск на острове. Однако неоднократные

столкновения Джевад-паши с Советом адмиралов заставили султана в октябре 1898 г. отозвать его. При содействии адмиралов было организовано временное правительство острова.

В начале сентября 1898 г. в Кандии мусульманские фанатики и турецкие башибузуки учинили резню местных греков. Английский патруль, преградивший путь бунтовщикам и защищавший христиан, потерял одного офицера и тринадцать солдат убитыми и вдвое больше ранеными. Кроме того, был убит английский вице-консул и несколько сотен христиан. Прибывшие из Суды корабли из-за свежей погоды не могли высадить десант. Мятеж удалось прекратить лишь угрозой бомбардировки Кандии. Английский адмирал вызвал с Мальты значительные сухопутные силы. По его требованию были выданы зачинщики и разоружены башибузуки.

Беспорядок в Кандии заставил европейские державы предложить Турции через своих представителей в Стамбуле эвакуировать турецкие войска. 19 октября с острова отошли первые транспорты, увозившие турок в Салоники.

В конце 1898 г. по предложению европейских держав греческий принц Георг был назначен верховным комиссаром Крита, и 21 декабря он занял свой пост. С прибытием Георга ситуация на острове несколько стабилизировалась. Критяне видели в нем залог воссоединения их родины с Грецией.

Принц Георг (1869–1957 гг.) был вторым сыном греческого короля Георга I и королевы (бывшей русской княжны) Ольги Константиновны. А женат он был на Марии Бонапарт. Как видим, тут переплелись все династии Европы.

Первоначально принц Георг был назначен верховным комиссаром на три года. Но позже его мандат был продлен до 1906 г. Многие западные историки считают, что выбор Георга был сделан из-за жесткого прессинга Александра III.

В 1899 г. последние турецкие части покинули Крит. Вместе с ними уехала и значительная часть мусульман острова. В 1900 г. принц Георг представил державам, контролировавшим Крит, меморандум об объединении острова с Грецией. Однако меморандум был отклонен правительствами великих держав. В ответ на Крите начались массовые выступления населения за воссоединение с Грецией. Палата депутатов Крита официально присягнула на верность королю Георгу I и постановила заменить поднятый повсюду критский флаг на греческий.

Совет адмиралов потребовал спустить греческий флаг и попросил правительства своих стран выслать дополнительные корабли к острову. В

сентябре 1906 г. Совет адмиралов вынудил принца Георга оставить пост верховного комиссара. Его заменил Заимис — бывший представитель совета министров в Греции. Спокойствие понемногу восстанавливалось, и это позволило державам начать эвакуацию своих войск. Корабли были отозваны в свои порты, и Крит остался под наблюдением генеральных консулов и стационеров.

Окончательно Крит был присоединен к Греции лишь в 1913 г. согласно Лондонскому миру.

Глава 11
Корабли ищут базы

С появлением русских крейсерских судов на Дальнем Востоке, естественно, возникла проблема их базирования. Ни Николаевск-на-Амуре, ни Петропавловск-Камчатский, ни тем более Охотск не могли по настоящему служить главной военно-морской базой.

Еще в августе 1855 г. английские пароходы-фрегаты «Винчестер» и «Барракуда» под командованием адмирала Сеймура исследовали побережье Приморья в поисках русской эскадры. Так англичане стали первыми европейцами, оказавшимися в бухте Золотой Рог. Местное же население называло бухту Хайшеньвэй — бухта трепангов. Англичане провели картографическую съемку бухты и назвали ее порт Мэй.

18 июня 1859 г. в бухту вошел русский пароход «Америка», на борту которого находился граф Н.Н. Муравьев-Амурский[95], который и назвал эту бухту Золотой Рог, а ее северную часть — Порт Владивосток. 20 июня 1860 г. по приказу Муравьева-Амурского в бухту пришел военный транспорт Сибирской флотилии «Манджур» и в районе порта Владивосток высадил десант солдат 3-й роты 4-го Восточно-Сибирского линейного батальона под командованием прапорщика Н.В. Комарова. Этот отряд и организовал здесь постоянный военный пост. Однако Муравьев не собирался основывать здесь военный порт, поскольку его планировали основать в 90 верстах южнее в заливе Посьет.

Зимой 1860 г. в японский порт Хакодате прибыл на французском пассажирском пароходе капитан 1-го ранга Иван Федорович Лихачев. Там, в русском консульстве, он узнал о планах высадки англичан в заливе Посьет. И вот, подобно Невельскому, Лихачев принимает решение занять залив Посьет в инициативном порядке. Район Владивостока и залив Посьет формально принадлежали Китаю, но в радиусе многих сотен верст там не было ни китайских солдат, ни чиновников.

11 апреля 1860 г. транспорт «Японец» бросил якорь в Новгородской гавани залива Посьет. На следующий день Лихачев осмотрел бухту и объявил ее территорией Российской империи. Собственной властью он распорядился основать пост в бухте Новгородская и оставил там команду численностью в 21 человек под командованием лейтенанта П.Н. Назимова, которому дал специальную инструкцию. Там говорилось, что в случае

появления иностранных судов надлежит поднимать русский флаг и объяснять их командирам, что бухта Новгородская и залив Посьет являются собственностью России.

13 апреля «Японец» поднял якорь и направился в Печилийский залив. К тому времени в Печилийском заливе близ китайского порта Таку собрались фрегат «Светлана», корвет «Посадник», клипера «Джигит», «Разбойник» и «Наездник». Ожидалось прибытие других кораблей. По присоединении «Японца» к эскадре Лихачев принял командование над ней. Китайская сторона стала податливее, и 2 октября 1860 г. был заключен Пекинский договор, по которому неразграниченные ранее территории отошли к России.

Так 143 года назад сформировались современные границы между Россией и Китаем по рекам Амуру и Уссури. Все побережье Приморья до границы с Кореей стало русским.

В ознаменование заслуг в решении столь важного для державы вопроса И.Ф. Лихачеву был присвоен в 35 лет чин контр-адмирала и вручен орден Святого Владимира 3-й степени. Высочайший указ Александра II от 12 июня 1861 г. гласил: «Во внимание к чрезвычайно полезным трудам эскадры Китайского моря и отличной точности, с которой были выполнены ею предначертания, послужившие к заключению трактата с Китаем, Государь Император изъявил свое монаршее благоволение начальнику эскадры и всем командирам».

Победу в войне и политике, а первая, как сказал Клаузевиц, является лишь продолжением второй, определяет не столько уровень военной техники и знаменитый толстовский «дух войска», сколько дух высшего и среднего комсостава, проявивших инициативу и взявших на себя ответственность.

Увы, через 40 лет русских капитанов и адмиралов охватит панический страх перед начальством, и они с позором проиграют войну многократно слабейшему противнику. Причем, о чудо! Отечественные историки причислят к лику святых перестраховщика Руднева, а деяния Невельского и Лихачева отойдут на второй план.

Но вернемся к истории освоения Приморья. 20 июня 1860 г. в бухте Золотой Рог с транспорта «Манджур» была высажена 3-я рота Восточно-Сибирского линейного батальона под командованием капитана Черкавского. Солдаты построили на северном берегу Золотого Рога казарму, склады и другие постройки. Осенью на зимовку во Владивосток прибыл корвет «Гридень». С него сняли четыре пушки и установили их на берегу. Зимой 1860–1861 гг. на пост несколько раз нападали банды

маньчжур, но были отбиты.

В 1861 г. в заливе Золотой Рог появилась английская эскадра адмирала Гона. Видимо, британцы хотели обосноваться в «порту Мэй», но, увидев русских, были вынуждены ретироваться. В 1862 г. военный пост был переименован в порт, а через два года во Владивостоке была учреждена должность начальника южных гаваней.

Первые русские крестьяне появились в Южно-Уссурийском крае в 1862 г. Это были 32 семьи из Воронежа, основавшие село Турий Рог. До этого они были поселены в 1860 г. на реке Амур в 20 верстах ниже села Хабаровки. На реке Сучан обосновались землепашцы в 5 дворов из каторжных, окончивших положенный срок работ. Они стали основателями сел Александровка и Владимировка.

В 1864 г. решено было начать заселение приморской полосы края. В окрестности залива Святой Ольги были доставлены с низовьев Амура 257 крестьян и небольшое число «бессрочно-отпускных» солдат. А 15 августа 1865 г. во Владивосток на военном транспорте «Гиляк» прибыло 84 человека переселенцев из Николаевска-на-Амуре. Одновременно в пост Владивосток был направлен взвод горной артиллерии под началом прапорщика С.А. Гильтебранта для укрепления местной обороны. К этому времени все гавани залива Петра Великого были подчинены начальнику южных гаваней с местопребыванием во Владивостоке.

Роль нового порта в обеспечении военно-морских сил России на Дальнем Востоке возрастала. В 1864 г. сюда переведен из Николаевска-на-Амуре дивизион Забайкальской горной линейной артиллерии. Поселок постепенно рос. В 1866 г. завершилось строительство телеграфной линии, связавшей его с Николаевском-на-Амуре, Де-Кастри, Софийском и Хабаровкой. К этому времени во Владивостоке было 10 казенных зданий, 34 частных дома, 12 магазинов-складов и 14 китайских фанз, а уже через два года — 22 казенных здания. Население Владивостока к этому времени насчитывало около 500 человек.

Несколько слов стоит сказать и о Николаевске-на-Амуре. В 1856 г. в образовавшейся Приморской области Николаевск-на-Амуре стал областным центром, в нем сосредоточились управление русскими портами Тихого океана и областная администрация. Первым губернатором Приморской области стал контр-адмирал Петр Иванович Казакевич.

Недостатком Николаевского порта была малая глубина бухты, не допускавшая в те годы входа судов осадкой более 4 футов (1,2 м). Поэтому морские суда были вынуждены останавливаться на открытом для ветров рейде в 2 верстах от Николаевска. Товары выгружались на баржи, а с них

— на речные суда. Из-за мощного ледового покрытия порт функционировал лишь с конца мая до конца октября.

Первоначально вооружение береговых батарей Николаевска-на-Амуре было относительно слабым и состояло в основном из орудий, снятых с вооружения Кронштадтской и других крепостей. Наши адмиралы наивно полагали, что англичане тоже пошлют в Татарский пролив устаревшие корабли. Так, к началу 1895 г. на вооружении Николаевска состояло: 14 3-пудовых гладкоствольных бомбических пушек, 4 9-фунтовых стальных пушек обр. 1867 г., 6 12-фунтовых батарейных (нарезных, с дула заряжаемых) пушек, 6152-мм медных мортир (также с дула заряжаемых), а также 4 3-фунтовые горные пушки обр. 1867 г. Как видим, большинство этих орудий годилось лишь для артиллерийского музея. В течение последующих четырех лет на вооружение поступило 14 203-мм пушек обр. 1867 г. на станках Семенова и 10 203-мм стальных мортир обр. 1867 г. Скажем, пополнение состояло не из новейших орудий, но, тем не менее противнику без больших броненосцев соваться в Амурский лиман теперь стало рискованно.

Отсутствие достаточно глубоководных подходов к Николаевску-на-Амуре, длительность зимнего ледостава в Амурском лимане, значительное удаление порта от южных районов русского Дальнего Востока снизили его значение. Это в немалой степени усугубляла продажа Александром II Аляски и Алеутских островов.

В феврале 1871 г. русское правительство приняло решение о переносе главного порта Сибирской флотилии из Николаевска-на-Амуре во Владивосток, а в 1880 г. областное и войсковое управление Приморской области перевели в село Хабаровка, переименованное в 1893 г. в Хабаровск.

Во Владивостоке в бухте Золотой Рог, длина которой больше 7,5 км, имелась хорошо защищенная естественная гавань с глубинами 8,5-21 м, в которой мог укрыться самый крупный флот того времени. Рядом с Владивостоком в районе современного Артема были найдены запасы бурого угля, а в районе Находки — каменного угля. Лучшего места для военно-морской базы на всем русском Дальнем Востоке было не сыскать.

В 1875 г. Владивосток официально был объявлен городом. Как и каждому русскому городу, ему был присвоен герб: выгравированный на серебряном щите уссурийский тигр держал за рымы два скрещенных золотых якоря. Герб символизировал неразрывную связь города с флотом, с моряками, его зависимость от мореплавания.

В связи с отправкой на Дальний Восток очередного отряда кораблей

Балтийского флота в составе корвета «Аскольд» и клипера «Всадник», Александр II 27 июня 1868 г. в порядке исключения разрешил передать флоту из Военного ведомства шесть 152-мм береговых стальных пушек на станках комитетского чертежа (общий вес системы 5587 кг). Эксплуатация этих 152-мм пушек на судах оказалась неудобной, и их отгрузили во Владивосток, где установили на береговых батареях. Это были первые современные орудия в обороне Владивостока. А корвет «Аскольд» вновь получил гладкоствольные чугунные пушки: 16 36-фунтовых № 2 и одну 60-фунтовую № 1. После 1875 г. «Аскольд» был перевооружен нарезными пушками обр. 1867 г. — восемью 152-мм и четырьмя 9-фунтовыми.

В 1876 г. в связи с событиями на Балканах и возможностью вооруженного конфликта с Англией русское правительство приступило к укреплению Владивостока. В 1877 г. во Владивосток доставили десять 152-мм медных мортир обр. 1867 г. на станках Семенова и двести морских мин Инженерного ведомства. В том же году во Владивостоке были построены новые береговые батареи, вооруженные как уже нарезными, так и корабельными гладкоствольными чугунными пушками калибра 36 и 60 фунтов. У входа в бухты Диомид и Золотой Рог были поставлены инженерные мины. Эти мины переводились в действие с берега электрическим импульсом по специальному подводному кабелю. В обычном же положении они были полностью безопасны для проходящих кораблей.

Гарнизон Владивостока к тому времени состоял из 1-го Восточно-Сибирского линейного батальона в составе 550 человек, 3-го Восточно-Сибирского линейного батальона (440 человек), Сибирского флотского экипажа (808 человек), конной Уссурийской казачьей сотни (60 человек), полевой батареи при восьми 4-фунтовых нарезных пушках обр. 1867 г. и трех взводов горной артиллерии при шести 3-фунтовых нарезных горных пушках. Кроме того, в Южно-Уссурийском крае в районе поселка Камень-Рыболов и села Никольского располагался Амурский пеший казачий батальон и одна конная сотня того же полка. В Новгородском посту в заливе Посьета и на реке Янчихе находился общий отряд, состоящий из Уссурийского пешего казачьего батальона и Новгородско-Уссурийской местной команды с одним взводом 3-й горной батареи.

Любопытно, что все береговые укрепления Владивостока были подчинены Морскому ведомству. В этом нет ничего удивительного для современного читателя, благо и в СССР все береговые батареи с середины 1920-х годов подчинялись флоту. А вот в царской России все береговые крепости, включая Кронштадт, находились в ведении сухопутного

командования. (Исключение представляла крепость Петра Великого в 1912–1917 гг.)

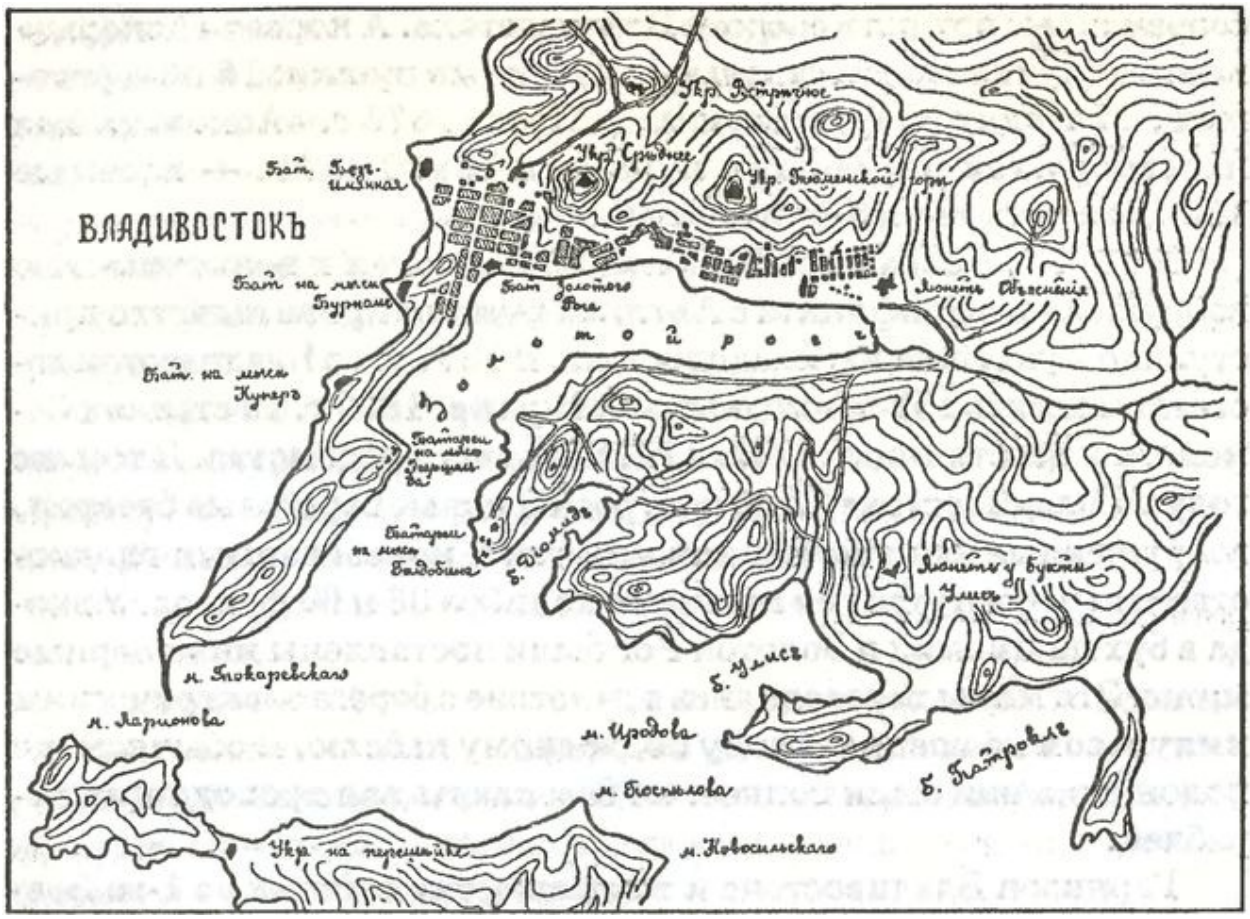


Схема расположения укреплений Владивостока по состоянию на 1885 г.

Лишь в сентябре 1880 г. во Владивостоке было сформировано крепостное артиллерийское управление и крепостная артиллерийская рота. Таким образом, ответственность за береговую оборону Владивостока взяло на себя Военное ведомство.

В том же 1880 г. во Владивосток были доставлены первые береговые 229-мм пушки и мортиры обр. 1867 г. Теперь крепость могла бороться с самыми мощными британскими броненосцами.

К концу 1881 г. на береговых батареях и складах Владивостока состояло: стальных пушек обр. 1867 г.: 280-мм на лафетах Семенова— 4; 229-мм на лафетах Семенова— 15; 203-мм нескрепленных — 6; 152-мм пушек на лафетах обр. 1878 г. — 6. Мортир обр. 1867 г.: 229-мм на станках Кокорина — 10; 152-мм медных на станках Семенова — 12.

С начала 1880 г. тысячи людей были привлечены к строительству батарей Владивостока. Среди них были солдаты гарнизона, команды кораблей, стоявших на рейде, китайские кули и т. д. К 1 октября 1880 г. были вооружены батарея на мысе Бурный и две батареи на мысе Голдобина.

В 1881 г. ввели в строй Безымянную батарею у Семеновского ковша, батарею на мысе Купера и укрепление на перешейке Русского острова. В 1885 г. ввели в строй три батареи у мыса Иродова, Новосильцевскую батарею на мысе Новосильского на Русском острове, а также построили батареи Ларионовскую Северную, Ларионовскую Южную, Ларионовскую Уступную и Ларионовскую Центральную у мыса Ларионова на Русском острове.

Русские не зря укрепляли Владивосток. Британский министр иностранных дел Чарльз Дильк в правительстве Гладстона писал: — «Владивосток — единственный большой пункт, в котором Англия может насмерть поразить Россию. Владивосток должен превратиться во второй Севастополь, но в такой, в котором Россия истечет кровью».[96]

Ну что ж, «поражать Россию на карте указательным перстом» — для британских премьеров дело привычное. Но если бы англичане в 1885 г. подошли к фортам Владивостока и открыли бы огонь, став на якорь с дистанции 1,3–2,5 км, как в Александрии в 1885 г., то через 3 часа артиллерийской дуэли королева Виктория лишилась бы как минимум половины своей Тихоокеанской эскадры.

Владивостокский порт имел один существенный недостаток — он замерзал на 2–3 месяца зимой. В это время, чтобы вывести суда из порта, нужно было или вручную пробивать канал во льду, или использовать небольшие портовые ледоколы.

Это, а также ряд других факторов, о которых будет сказано ниже, заставили наших адмиралов сделать главной стоянкой русской Дальневосточной эскадры порт… Нагасаки.

В 1858 г. для нужд русского флота был арендован участок побережья Нагасакской бухты со знаменитой впоследствии «русской деревней» Инаса.

Невыгода базирования наших кораблей в чужом порту была очевидна, и адмирал Лихачев предпринял попытку создать военно-морскую базу на острове Цусима.

Цусимский пролив и одноименные острова в нем имеют важное стратегическое значение, сравнимое с Гибралтаром, Мальтой и Аденом. Лондон всегда считал, что все такие ключевые точки мирового океана должны принадлежать Британской империи.

В 1855 г. английское судно «Сарацин» произвело гидрографическую съемку островов Цусимы. Японский историк Синтаро Накамура в книге «Японцы и русские» писал: «Английский консул в Хакодате в „Памятной записке“ сообщил: „Для нас срочной необходимостью является захват Цусимы и превращение ее в остров Перим“ (английская военно-морская база на юге Красного моря). Еще в 1859 г. капитан английского корабля Уорд, придя в гавань Имосаки, потребовал открытия портов Цусимы для английских судов. Тогда же произошло столкновение между англичанами и местными жителями, в результате которого было убито и ранено несколько японских чиновников. Вскоре разнесся слух о том, что Англия и Франция имеют план захвата Цусимы…»[97]

Об этих событиях стало известно командиру русской эскадры на Тихом океане И.Ф. Лихачеву. 4 апреля 1860 г. он записал в своем дневнике: «По слухам… англичане имеют виды на этот остров… мы должны там их предупредить».

Хорошо понимая значение Цусимского пролива, Лихачев отправил докладные записки, адресованные главе Морского ведомства генерал-адмиралу великому князю Константину Николаевичу и управляющему Морским министерством адмиралу Н.К. Краббе с предложением опередить англичан и создать на Цусиме «военно-морскую станцию». Тогда Россия получила бы незамерзающий порт на Тихом океане, который, «как часовой на страже», стоял бы посредине Корейского пролива.

Глава Министерства иностранных дел России А.М. Горчаков в те годы панически боялся конфликта с Англией и Францией, хотя после Итальянской войны 1859 г. обстановка в Европе начала кардинально меняться, и европейские страны не только не собирались образовывать коалиции против России, как это было в 1855–1856 гг., а наоборот, всеми правдами и неправдами стремились заполучить ее в союзники в преддверии предстоящих войн за передел европейских границ. Поэтому Горчаков настоял на отклонении проекта Лихачева.

26 июля 1860 г. генерал-адмирал сообщил Лихачеву об этом решении и одновременно предложил «под его личную ответственность» попытаться заключить частную сделку с главой княжества Цусима относительно аренды участка земли для морской станции, если это не вызовет протеста центрального правительства Японии и вмешательства западных держав.

20 февраля 1861 г. по приказанию Лихачева на острова Цусима из Хакодате вышел корвет «Посадник» под командованием капитан-лейтенанта Н.А. Бирилева. 1 марта корвет бросил якорь вблизи деревни Осаки в западной части бухты Татамура (ныне залив Асо).

Главой княжества Цусима в то время был Мунэ Ёсиёри. О приходе русских он немедленно сообщил правительству бакуфу[98], но указаний от него долго не приходило. Главой совета старейшин бакуфу был Андо Нобумаса, а правительство при нем проводило нетвердый внешнеполитический курс, руководствуясь в основном принципом «как бы чего не вышло».

По прибытии в Цусиму Бирилев заявил, что он хотел бы вручить главе княжества послание русского императора в связи с готовящимся нападением англичан и обязательно встретиться с ним. Стремясь не обострять отношений с русскими, Мунэ Ёсиёри направил Бирилеву один то (18,039 литра) сакэ и двадцать куриц. Бирилев в качестве ответного дара передал ружье, бинокль и европейское вино.

Бирилев добился разрешения Мунэ Ёсиёри на обследование бухты Имоскака, куда корвет перешел 2 апреля. На следующий день команда сошла на берег, где была поставлена палатка и на флагштоке поднят русский флаг. Русские офицеры во главе с Бирилевым осмотрели берег и выбрали место, удобное для постройки склада и лазарета, а также ремонта корвета, поскольку необходимо было заменить фок-мачту и сделать понтоны для осмотра кормовой части корабля и дейдвудной трубы. Японские чиновники выделили в помощь русским матросам пятнадцать плотников и снабдили команду продовольствием. При входе с запада в бухту Татамура на скалистом островке Уси русские моряки установили сигнальный пост.

Лихачев дважды — 27 марта на клипере «Опричник» и 16 апреля на фрегате «Светлана» — посетил Цусиму и остался доволен действиями командира «Посадника». Бирилев в рапорте Лихачеву отметил дружелюбное отношение местного населения к русским. При рубке леса японцы указывали на лучшие деревья и помогали доставлять бревна. Очень им понравилась русская песня «Дубинушка». В начале апреля русские моряки и японские плотники приступили к строительству зданий морской станции. Предстояло построить коттедж для командира, больницы, бани, шлюпочные и угольные сараи и другие постройки. Во время отлива «заложили пристань в 20 футов ширины».

Мунэ Ёсиёри моряки подарили пару малокалиберных пушек из вооружения гребных судов. Для обучения японских мальчиков русскому языку на Цусиме была организована школа. Бирилев рапортовал, что «дружба царствовала во всей силе».

Однако, как явствует из японских источников, картина была несколько иной. 12 апреля, когда русские матросы начали высадку на берег, жители

деревни по инициативе крестьянина Ясугоро попытались воспрепятствовать этому. Ясугоро был убит, двоих японцев русские взяли в плен, а остальные жители деревни разбежались. Волнение охватило весь остров, сложилась напряженная ситуация. Это событие встревожило Мунэ Ёсиёри, но он успокаивал жителей, говоря, что «это дело государственное, и следует обратиться по этому поводу к правительству бакуфу, мы направим туда гонца. Поскольку решается судьба дома Мунэ, прошу проявить преданность, чтобы не запятнать имени дома». Как видим, японские местные власти вели двойную игру.

В мае в Цусиму приехал, наконец, уполномоченный правительства бакуфу Огури Тадамаса. Между ним и Бирилевым состоялась встреча. Огури вежливо потребовал ухода русских, но Бирилев отклонил требование и заявил, что «без приказа начальства из Цусимы ни за что не уйдет». Огури, напрасно прождав 13 дней, покинул Цусиму. Во время беседы Огури вручил Бирилеву документ, разрешающий встречу с главой княжества.

В конце концов Бирилев сумел договориться с главным советником князя Мураока Ооми и губернатором острова Нии Моготииро. Участники совещания подготовили проект, где, между прочим, говорилось: «Князь Тсусимский вполне желает принять покровительство России во всех отношениях, во исполнение чего если Русское Правительство признает нужным держать здесь суда, то мы согласны охотно на это, и место от Хироуры до Имосаки включительно и по указанную черту отдать в распоряжение русских судов и под защиту их всю бухту Тата-мура, то есть от Усисима до Обунокоси. С другими нациями никакого дела иметь не будем.

Мы просим Русское Правительство снабдить нас сколько будет можно новейшими огнестрельными оружиями, а также и просим русских обучать наших молодых офицеров новейшему военному делу…просим русских не нарушать наших древних обычаев и не стараться искоренять их веру… Но все это мы можем выполнить только тогда, если не будет к тому препятствий со стороны нашего Правительства в Эдо» (Токио).

Однако центральное правительство Японии решительно выступило против присутствия русских. Оно дало указание губернатору Хакодате Мурагаки Авадзи вступить в переговоры с русским консулом И.А. Гошкевичем о «принятии надлежащих мер с тем, чтобы немедленно удалить русский военный корабль из Цусимы». Параллельно правительство бакуфу обратилось за посредничеством к английскому посланнику Олкоку, который в середине августа 1861 г. отправил на Цусиму своего секретаря

Олифанта с отрядом из двух кораблей под командованием вице-адмирала Хоупа. Последний незамедлительно послал письма на имя Лихачева, где требовал удаления русского корабля.

В это же время Лихачев, находившийся во Владивостоке, получил письма от Гошкевича. Он сразу же решил отозвать Бирилева и с этим приказом направил на Цусиму «Опричник», о чем и сообщил в письме Гошкевичу в Хакодате.

7 сентября 1861 г. Бирилев на корвете «Посадник» покинул Цусиму. Однако там остался «Опричник», а через некоторое время пришел и клипер «Абрек». Но в конце сентября обоим клиперам также пришлось уйти с Цусимских островов.

Министерство иностранных дел России предписало консулу Гошкевичу разъяснить правительству бакуфу, что военно-морская стоянка на Цусиме была основана Лихачевым и Бирилевым без санкции русского правительства. Японское правительство выразило удовлетворение этим объяснением, и на этом инцидент был исчерпан.

Впоследствии адмирал Лихачев писал: «Одного только мы, может быть, достигли: не дали Англии захватить этот остров». Намерения англичан подтвердили результаты беседы А.М. Горчакова с британским послом лордом Нэпиром, который в ответ на просьбу русского министра иностранных дел дать обещание, что Англия «никогда не завладеет Цусимою», уклонился от ответа.

Для Лихачева «Цусимский инцидент» закончился отстранением от командования эскадрой Тихого океана (тогда ее именовали «китайской»). Обиженный контр-адмирал подал в отставку, но получил отказ. А 8 августа 1863 г. его назначили командиром отряда судов на Балтике.

В итоге русским кораблям все-таки пришлось базироваться в Нагасаки. Первое время японские власти дружественно относились к русским морякам. Благо, с одной стороны, большое уважение внушали мощные корабельные пушки, а с другой, заход каждого корабля в японский порт приносил доходы как торговцам, так и чиновникам.

И все-таки случаи ксенофобии и даже нападения на русских были. В свое время широкую огласку получило «дело мичмана Мофета». В августе 1859 г. русская эскадра в составе 13 вымпелов прибыла в Эдосский залив. Наши суда должны были «морально поддержать» дипломатическую миссию в Японии генерал-губернатора Восточной Сибири Н.Н. Муравьева-Амурского.

13 августа на берег были отправлены мичманы Авинов и Мофет с корвета «Гридень» для закупки провизии для кораблей. Их сопровождали

матрос Соколов и служащий Корольков. Офицеры прибыли на барказе в Иокогаму, где продукты были дешевле, чем в Эдо, но все равно пришлось торговаться. Закончив дела, Мофет, Соколов и Корольков пошли к барказу, а Авинов остался в лавке договариваться о доставке продуктов на корабли.

Внезапно на русских моряков набросились несколько японцев с саблями наголо. Завязалась драка. Наши при себе оружия не имели. Первым был убит матрос Иван Соколов. Роман Мофет получил удары в шею, плечо, спину и был повален на землю. Александра Королькова с перерубленной рукой спас японец, владелец небольшого магазинчика, буквально вытащив его из свалки и затащив в свою лавку. На крики прибежали лавочники и гулявшие по набережной матросы с американской шхуны «Фенимор Купер». Убийцы, захватив с собой деньги и оставив на месте преступления зонт и башмак, скрылись.

Тела русских моряков перенесли в дом американского капитана Брука. Мичман Авинов вызвал японского врача и врача американского консульства США. Мофету была оказана помощь, но, несмотря на усилия врачей, после четырехчасовых мучений Роман Самуилович скончался.

Узнав о происшествии, Н.Н. Муравьев отменил отплытие эскадры из Эдо и привел ее в боевую готовность.

Ночью в Иокогаму прибыли корвет «Новик» и клипер «Джигит». Капитан 1-го ранга А.А. Попов начал расследование, заявив местному губернатору решительный протест и требование найти и покарать убийц. Н.Н. Муравьев известил о случившемся японское правительство, и те немедленно послали к месту происшествия своего представителя.

Консулы Англии и Франции, перепуганные случившимся, попросили Муравьева обеспечить безопасность граждан их стран, так как французская и английская эскадры находились у берегов Китая.

После доклада А.А. Попова о результатах расследования и заверений правительства Бакуду об удовлетворении всех требований, Муравьев ушел с эскадрой, оставив у Эдо фрегат «Аскольд», дав его командиру капитану 1-го ранга И.С. Унковскому самые широкие полномочия.

Японскому правительству были предъявлены следующие требования:

1. Депутации высших сановников прибыть на «Аскольд» и принести официальные извинения.

2. Губернаторов Иокогамы и Канагавы освободить от должностей.

3. Найти убийц и наказать.

Первые два пункта были выполнены незамедлительно. Члены правительства прибыли на корабль, принесли извинения и соболезнования, предложили различные варианты компенсации нанесенного ущерба. Даже

предложили прилюдно казнить полицейского этого района. Однако Унковский отказался, что, по мнению японцев, было очень благородно.

Губернаторы Мидзуно-Тикугоно Ками и Като-Икино Ками были отстранены от должностей.

Преступника самурая Кобаяси Кохати задержали в 1865 г. и казнили.

Мичмана Романа Мофета и матроса Ивана Соколова похоронили в торжественной обстановке на Иокогамском кладбище. На похоронах присутствовали новый губернатор Какэмото, а также консулы Англии и Франции.

Могилы Романа Мофета и Ивана Соколова сохранились до сих пор. В 1997 г. Японию посетил БПК «Адмирал Виноградов». 29 июня на могилы были возложены венки, отслужил службу епископ Владивостокский Вениамин.

Но нападения на русских в Нагасаки были редкостью, население в целом более чем гостеприимно встречало русских моряков. Инаса (Иноса) действительно стала русской деревней, хотя постоянных русских жителей там почти не было. Чтобы читатель лучше представил колорит этой «деревни», предоставлю слово писателю Всеволоду Крестовскому, посетившему этот райский уголок в 1880 г.

«Иноса лежит против города, на северо-западной стороне Нагасакской бухты, недалеко от ее пяты. Расположена эта деревня по берегу и на скалистых взгорьях западных холмов, так что пробираться от домика к домику нередко приходится разными закоулками, по каменным ступеням, мимо бетонных заборов и скалистых глыб серого и красного гранита, но всегда среди самой разнообразной растительности. Здесь наше правительство уже несколько лет арендует у местного жителя, господина Сига, учат сток земли, на котором построены у нас шлюпочный сарай, поделочные мастерские и небольшой госпиталь для своих моряков. Последний помещается в двух японских домах, переделанных и приспособленных, насколько было возможно, к госпитальным требованиям руками наших матросов, под руководством командиров и судовых врачей. Госпиталь, конечно, маленький, но по мирному времени больше, пожалуй, и не требуется…

…Пошли побродить по Иносе, посмотреть, какая она такая. Ничего, деревня как деревня: ступенчатая дорога ведет легким подъемом в гору, образуя улицу, по бокам которой ютятся деревянные, большею частью одноэтажные домишки с открытыми легкими галерейками и веранд очками. У лавчонок, вместо вывесок, качаются большие, продолговатые фонари, испещренные черными японскими литерами. Встречаются и

русские вывески на досках с надписями: „Здесь размен денег“, „Мелочная лавка“ и тому подобное…

…На взгорьях разбросано несколько красивых, отдельно стоящих домиков японского стиля, около которых мелькнет иногда белая матросская фуражка офицерского „вестового“. В таких домиках по большей части квартируют офицеры с русской эскадры „на семейном положении“. Цена за квартиру, то есть, в сущности, за весь дом, — от 20 до 30 иен в месяц, причем домохозяева, если жильцу угодно, будут в той же цене и кормить его произведениями японской кухни.

Каждый квартирант необходимо имеет и свой собственный „экипаж“, роль которого играет здесь фуне, для ежедневных сообщений с городом и судами на рейде. Фуне нанимаются тоже помесячно, обыкновенно за 30 иен, и нанятый таким образом лодочник уже во всякое время дня и ночи безусловно находится в распоряжении своего хозяина. Как бы ни засиделся офицер в городе иди сколько бы ни пробыл он у себя на судне, лодочник неотлучно будет ожидать его у известной, указанной ему пристани или терпеливо качаться в своей фуне на волнах, невдалеке от левого борта судна. Это, впрочем, не представляет для него особенного неудобства, так как фуне есть не только „экипаж“, но в то же время и его жилище, где под сиденьем, в ящике, да в кормовом шкафчике хранится весь необходимый ему скарбик.

Каждый из помесячных лодочников непременно сочиняет для себя свой особый флаг, под тем предлогом, чтобы хозяину приметнее была его фуне, а в сущности, ради утехи собственному самолюбию: „я, дескать, плаваю под флагом капитана такого-то“, и не иначе как „капитана“. Все они более или менее понимают и даже говорят несколько слов и фраз по-русски, по крайней мере, настолько, что в случае надобности можно объясниться с ними и без японского словаря.

Впрочем, знакомство с русским языком среди жителей Иносы вовсе не редкость: благодаря постоянному пребыванию на рейде русских стационеров, имеющих ежедневные сношения со „своим“ берегом в Иносе, жители этой „русской деревни“ уже вполне освоились с ними и в большинстве своем научились кое-как объясняться по-русски…

…На одном из холмов стоит здесь довольно большой двухэтажный дом, прозванный почему-то нашими моряками „холодным домом“, хотя сам он имеет претензию называться „гостиницей „Нева““, о чем свидетельствует его вывеска. Замечательно, что эта „гостиница „Нева“, с буфетом и бильярдами“, содержится каким-то японским семейством исключительно для русских. А чтобы не затесался в нее какой-нибудь

посетитель иной национальности, хозяева сочли за нужное прибить над входом особую доску с предупреждающими надписями по-японски, по-русски и по-английски, которые гласят, что „сюда допускаются только русские офицеры“…

В этот же раз посетил я в Иносе и русское кладбище, расположенное в западном конце селения. Здесь, на одной „Божьей ниве“ соединены участки японские, голландский и русский…

…В русском отделе мы нашли и цветы, и пальмы, и сосны с кипарисами и туями, и иные растения, посаженные над могилами. Всех могил тут счетом шестьдесят (на 1880 г.), и покоятся в них под православными крестами все наши матросы да несколько офицеров… Надгробная плита Федора Яковлевича Карниолина, умершего в 1875 году, постоянно бывает украшена букетом свежих цветов, — приношение местных японцев, высоко чтущих его память. Тут же находятся могилы мичмана Владимира Павловского, с клипера „Изумруд“, скончавшегося в 1866 году, и корпуса инженер-механиков подпоручика Николая Владыкина (1872 года). Родным и друзьям наших соотечественников, погребенных в Иносе, вероятно, отрадно будет узнать, что русское кладбище, благодаря постоянному и заботливому уходу за ним наших друзей японцев, содержится в отменной чистоте и прекрасном порядке».[99]

Увы, Крестовский из этических соображений или опасаясь царской цензуры, не упомянул о том, что больше всего притягивало господ офицеров в Нагасаки. Это, говоря современным языком, секс-туризм.

Чтобы современный читатель мог понять ситуацию в Нагасаки, нужно сказать пару слов об офицерских нравах в России конца XIX века. Так, вступать в брак младшим офицерам было запрещено уставом. В Морском ведомстве исключение сделали лишь для младших офицеров, служивших в Сибирской, а позже и в Амурской флотилиях, поскольку «в местах не столь отдаленных» найти достойную невесту было практически невозможно.

Невеста должна была быть из дворян, лишь в отдельных случаях делались исключения для семей интеллигенции. В свое время, изучая подшивку «Артиллерийского журнала» за 90-е годы XIX века, я полчаса не мог понять, в чем суть скандала, когда армейский артиллерийский офицер женился на дочери мебельного фабриканта. Его за сей брак хотели выкинуть из бригады, да тут вступилась либеральная пресса.

Мало того, даже если невеста была из знатного дворянского рода, ее должны были принять в свой круг «полковые дамы» (то есть жены офицеров полка). Если «полковые дамы» не принимали невесту или жену офицера в свой круг, то ему приходилось уходить из полка (с корабля).

Но зато в отношении неофициальных «подруг» в нашей армии и флоте в конце XIX века царил полнейший либерализм.

Иметь на содержании актриску или певичку считалось хорошим тоном не только среди младших и штабс-офицеров, но и среди великих князей. Тот же Мариинский театр стал коллективным гаремом семейства Романовых. Гораздо проще перечислить великих князей, которые не имели любовниц в Мариинке, нежели наоборот. Причем все это делалось вполне открыто. К примеру, редакторы петербургских газет получили из департамента полиции указание не допускать критических рецензий на спектакли с участием балерины Матильды Кшесинской.

В заключение следует сказать, что в конце XIX века, в отличие от советского и нынешнего «демократического» времени, на русских боевых кораблях не было особистов, которые следили за поведением моряков.

Поэтому, сойдя на берег в Нагасаки, господа офицеры спешили не только в рестораны «Санкт-Петербург», «Кронштадт» и «Владивосток», но и в многочисленные публичные дома. Причем, наиболее скромные и порядочные офицеры предпочитали вступать в брак с японками. Для этого нужно было заключить контракт с хозяйкой так называемого «чайного домика». Обычно контракт заключался на все время стоянки корабля. Женами становились 14—16-летние японские девушки. Таким образом, в течение всей стоянки лейтенант или мичман знал, что он в любой момент может прийти в «чайный домик», где его будет ждать туземная жена, строго хранящая ему верность до самого подъема якоря корабля.

Многие офицеры все время стоянки так и жили в «чайных домиках», лишь изредка появляясь на кораблях. Хозяйками «чайных домиков», как правило, были японки, хотя встречались и исключения. Так, владелицей домиков в европейском стиле была Мина Рахиль Неухова-Писаревская — мещанка из Одессы.

«Чайные домики» посещали не только простые офицеры, но и великие князья, которые периодически прибывали на русских кораблях в Японию. Посещал «чайные домики» и цесаревич Николай во время своего пребывания в Японии в 1891 г. Но, увы, в описании его плавания на крейсере «Память Азова» об этом не сказано ни слова. Зато подробно и с удовольствием пребывание в Нагасаки описано в воспоминаниях великого князя Александра Михайловича. Он в чине мичмана в 1886–1889 гг. совершил кругосветное плавание на корвете «Рында».

«Как только мы бросили якорь в порту Нагасаки, офицеры русского клипера „Вестник“ сделали нам визит. Они восторженно рассказывали о двух годах, проведенных в Японии. Почти все они были „женаты“ на

японках. Браки эти не сопровождались официальными церемониями, но это не мешало им жить вместе с их туземными женами в миниатюрных домиках, похожих на изящные игрушки, с крошечными садами, карликовыми деревьями, маленькими ручейками, воздушными мостиками, микроскопическими цветами. Они утверждали, что морской министр неофициально разрешил им эти браки, так как понимал трудное положение моряков, которые на два года разлучены со своими домами…

…В то время одна вдова — японка по имени Омати-сан — содержала очень хороший ресторан в деревне Инасса вблизи Нагасаки. На нее русские моряки смотрели как на приемную мать русского военного флота. Она держала русских поваров, свободно говорила по-русски, играла на пианино и на гитаре русские песни, угощала нас крутыми яйцами с зеленым луком и свежей икрой, и вообще ей удалось создать в своем заведении атмосферу типичного русского ресторана, который с успехом мог бы занять место где-нибудь на окраинах Москвы. Но кроме кулинарии и развлечений она знакомила русских офицеров с их будущими японскими „женами“. За эту услугу она не требовала никакого вознаграждения, делая это по доброте сердца. Она полагала, что должна сделать все от нее зависящее, чтобы мы привезли в Россию добрые воспоминания о японском гостеприимстве.

Офицеры „Вестника“ дали в ее ресторане обед в нашу честь в присутствии своих „жен“, а те, в свою очередь, привезли с собою подруг, еще свободных от брачных уз…

…Мы с любопытством наблюдали за тем, как держали себя игрушечные японочки. Они все время смеялись, принимали участие в нашем пении, но почти ничего не пили. Они представляли собой странную смесь нежности с невероятной рассудочностью. Их сородичи не только не подвергали их остракизму за связь с иностранцами, но считали их образ жизни одним из видов деятельности, открытым для их пола. Впоследствии они намеревались выйти замуж за японцев, иметь детей и вести самый буржуазный образ жизни. Пока же они были готовы разделить общество веселых иностранных офицеров, конечно, только при условии, чтобы с ними хорошо и с должным уважением обходились. Всякая попытка завести флирт с „женой“ какого-нибудь офицера была бы признана нарушением существующих обычаев…

…Я часто навещал семьи моих „женатых“ друзей, и мое положение холостяка становилось прямо неудобным. „Жены“ не могли понять, почему этот молодой „самурай“ — им объяснили, что „самурай“ означало по-русски „великий князь“, — проводит вечера у чужого очага вместо того, чтобы создать свой собственный уютный дом. И когда я снимал при входе в

их картонные домики обувь, чтобы не запачкать на диво вычищенных полов, и входил в одних носках в гостиную, недоверчивая улыбка на ярко накрашенных губах хозяйки встречала меня. „По всей вероятности, этот удивительно высокий самурай хотел испытать верность японских „жен“. Или же, быть может, он был слишком скуп, чтобы содержать „жену“!“ — читалось в их глазах.

Я решил „жениться“. Эта новость вызвала сенсацию в деревне Инасса, и были объявлены „смотрины“ девицам и дамам, которые желали бы занять роль домоправительницы русского великого „самурая“…

…Выбор моей будущей „жены“ представлял большие трудности. Все они казались одинаковыми: улыбающиеся, обмахивающиеся веерами куклы, которые с непередаваемой грацией держали чашечки с чаем. На наше приглашение их явилось не менее шестидесяти. Даже самые бывалые офицеры среди нас вставали в тупик перед таким изобилием изящества. Я не мог смотреть спокойно на взволнованное лицо Эбелинга (лейтенанта с корвета „Рында“, которому было поручено опекать великого князя. — *А.Ш.*), но мой смех был неправильно истолкован „невестами“. В конце концов мое предпочтение синего цвета разрешило сомнения: я остановил свой выбор на девушке, одетой в кимоно сапфирового цвета, вышитое белыми цветами.

Теперь у меня завелся собственный дом, правда, очень скромный по размеру и убранству. Однако командир „Рынды“ строго следил за тем, чтобы мы, молодежь, не слишком разленились, и заставлял нас заниматься ежедневно до шести часов вечера. Но в половине седьмого я уже был „дома“ за обеденным столом в обществе миниатюрного существа. Веселость ее характера была поразительна. Она никогда не хмурилась, не сердилась и всем была довольна…

…Русские офицеры называли ее в шутку „нашей великой княгиней“ — причем туземцы принимали этот титул всерьез. Почтенные японцы останавливали меня на улице и интересовались, не было ли у меня каких-либо претензий в отношении моей „жены“. Мне казалось, что вся деревня смотрела на мой „брак“, как на известного рода политический успех».[100]

После ухода русских кораблей во многих чайных домиках появлялись малыши. Наши любители сенсаций раскопали, что у мичмана Владимира Дмитриевича Менделеева с крейсера «Память Азова» родилась дочь Офудзи от Така-сан, его «контрактной» жены. После ухода крейсера Така-сан и Владимир некоторое время переписывались. Однако вскоре он заболел, уволился из флота и умер, не оставив законного потомства. Офудзи и ее дети заинтересовали современных журналистов, так как

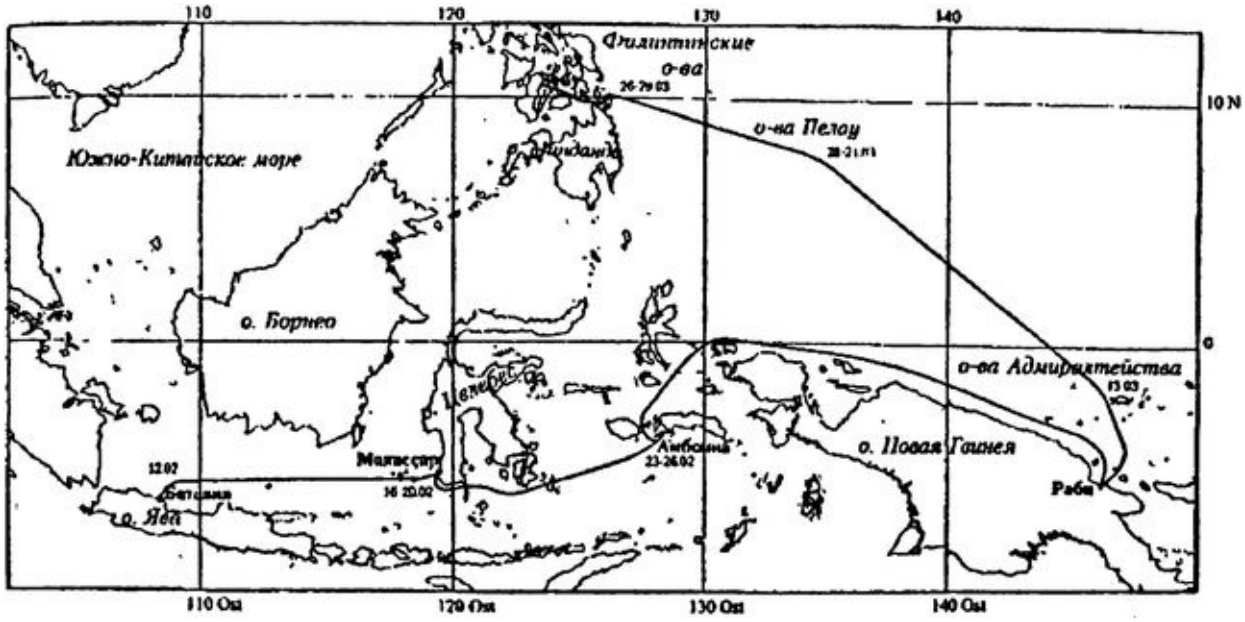
прямых потомков у Дмитрия Ивановича Менделеева, открывшего периодический закон химических элементов, не осталось. Но, увы, пока никаких потомков великого русского ученого в Японии найти не удалось.

От Д.И. Менделеева мы перейдем к другому знаменитому русскому ученому Н.Н. Миклухо-Маклаю. Справка из современного Энциклопедического словаря: «Николай Николаевич Миклухо-Маклай (1846–1888), русский этнограф, изучал коренное население Юго-Восточной Азии, Австралии и Океании, в т. ч. папуасов северо-восточного берега Новой Гвинеи (ныне Берег Миклухо-Маклая). Выступал против расизма и колониализма».

Сейчас времена изменились, и «в духе гласности» писатель Борис Носик доказывает нам, что Н.Н. Миклухо-Маклай ездил на Новую Гвинею в основном затем, чтобы общаться с местными мальчиками и девочками в возрасте 10–12 лет[101]. Действительно, девочки-папуаски вступали в интимные связи именно в этом возрасте и до, и после приезда Маклая. И вполне возможно, что путешественник искал утешения именно у них — не разбивать же папуасские семьи! Но, что бы ни писали советские ученые и господин Носик, главная цель Миклухо-Маклая была совсем иной.

На самом же деле целью экспедиций Миклухо-Маклая было создание русской военно-морской базы на побережье Новой Гвинеи. Еще в сентябре 1871 г. командир корвета «Витязь» назвал бухту на берегу Маклая «Порт Великий Князь Константин» в честь тогдашнего генерал-адмирала. А в 1872 г. Миклухо-Маклай открыл удобную бухту «Порт Великий Князь Алексей». Эта бухта располагалась всего в 26 милях к северу от бухты Константина. Николай Николаевич назвал ее в честь великого князя Алексея Александровича Романова (1850–1908) — сына императора Александра II, который также содействовал его путешествию.

В марте 1883 г. в Порт Великий Князь Алексей прибыл корвет «Скобелев», на борту которого находились контр-адмирал Н.В. Копытов и сам Миклухо-Маклай. Замечу, что Копытов был одним из энтузиастов крейсерской войны в русском флоте и во время кризиса 1863 г. он командовал фрегатом «Пересвет» в составе эскадры Лесовского.



Маршрут секретного плавания корвета «Скобелев» (12.02–31.03.1883 г.)

Бухта Порт Великий князь Алексей находилась среди островов Архипелага Довольных Людей, и чтобы туда добраться, пришлось спустить паровой барказ, на котором мичман Сарычев обнаружил широкий пролив, ведущий внутрь этой обширной акватории. Войдя в нее, моряки обнаружили прекрасный рейд, отлично защищенный от ветров и волнения.

Никакое европейское судно еще не посещало этих островов, и потому на другой день с рассветом экипаж судна приступил к их съемке и промеру рейда. Дальнейшее ознакомление с местностью только увеличивало достоинства порта Великий князь Алексей.

Были найдены в нескольких местах отличные якорные стоянки, а также открыт второй обширный рейд, расположенный ближе к берегу острова Новая Гвинея.

В северной части бухты моряки открыли большую реку, которую назвали в честь Миклухо-Маклая.

Съемка и промер акватории бухты проводились одновременно с пяти шлюпок.

Вот что писал Копытов в своем рапорте в Петербург: «Энергическое производство работ, начавшихся с рассветом, при температуре 24°R (30 °C), с полною неутомимостью, не зная устали, так что мне приходилось сдерживать рвение офицеров, занимавшихся съемкой и промером, рекомендовали их служебные достоинства с наилучшей стороны, и только благодаря их чрезвычайному рвению и неутомимости работа была

исполнена в два дня.

Съемка и промер бухты Порт-Алексей показали, что она представляет по своим гидрографическим условиям не только хорошую угольную станцию, но и прекрасный опорный порт для крейсеров».

Но русский флаг в Порту Алексей так и не был поднят.

Вот что писал по этому поводу мичман К.А. Плансон: «Как теперь выяснилось, целью нашего прихода на Новую Гвинею было присоединение части ее к владениям России. Предложение это исходило от Миклухо-Маклая, и правительство наше, по-видимому, соглашалось иметь опорный пункт для флота в этой части Тихого океана, но окончательное решение этого вопроса было предоставлено адмиралу Копытову».

В конце концов Копытов разобрался на месте с вопросом и решил Порт-Алексей не занимать и русский флаг в Новой Гвинее не поднимать.

Причины, побудившие вице-адмирала сделать это, были следующие:

1. Удаленность Порта Алексей от путей движения русских военных кораблей на Дальнем Востоке.

2. Трудность удержания последнего в случае войны.

3. Возможность снабжения крейсеров углем во время войны с транспортов в заранее условленном месте, или захват судов противников с углем в открытом море.

Совсем другого мнения были младшие офицеры корвета. Тот же мичман К.А. Плансон писал: «… Мы ушли из Новой Гвинеи, не подняв русского флага на берегу! Почему?.. Не знаю. Мы, молодежь, страшно негодовали на Копытова. И как досадно было впоследствии видеть на картах Новой Гвинеи: „Берег Кайзера Вильгельма I“, на том месте, где раньше была надпись „Берег Маклая“. Этот берег, включавший в себя и залив Астролюбию, даже по праву открытия должен был принадлежать нам.

Предусмотрительные немцы, как только выяснилось, что мы не заняли этого берега, бросились туда и захватили все, что еще оставалось не занятым голландцами и англичанами, то есть всю среднюю часть Новой Гвинеи».

В 1884 г. немецкий военный корабль прибыл к берегам Новой Гвинеи и поднял там флаг Германской империи.

15 декабря 1884 г. германский посол в Петербурге официально известил русское правительство «о принятии под покровительство германского императора части северного берега Новой Гвинеи».

Был ли прав адмирал Копытов, отказавшись от планов основания русской военно-морской базы на Новой Гвинее? И да, и нет. С одной

стороны, в 1914–1918 гг. англичане и японцы легко захватили владения Германии в Тихом океане. Но с другой стороны, России совсем не обязательно нужно было создавать хорошо оборудованные и, следовательно, дорогие военно-морские базы в Новой Гвинее и на бесчисленных островах Тихого океана. Наоборот, целесообразно было создать несколько маленьких баз, где наши корабли могли бы заправиться углем и продовольствием, произвести мелкий ремонт и команда могла отдохнуть. А затем вновь отправиться в крейсерство. Гарнизон такой базы мог состоять из 30–50 русских военнослужащих и 200–300 туземцев. При появлении британских кораблей гарнизон отходил бы в джунгли, оставив в бухте противокорабельные и на берегу противопехотные мины. При необходимости крейсерские суда могли легко эвакуировать русский элемент гарнизона.

Для создания баз, а точнее угольных станций, которых англичане имели несколько сотен во всех уголках Мирового океана, требуются деньги. А были ли они у русского правительства? Да, были. В конце XIX века страна переживала экономический бум, стремительно рос золотой запас государства. Хотя на военные нужды в целом выделялись огромные средства, но они расходовались часто неумело.

Самое интересное, что господа большевики, разоблачая «проклятый царизм», старательно обходили вопрос о безграмотном строительстве вооруженных сил России в конце XIX века, особенно после вступления на престол Николая II. До сих пор у нас мало кто знает о грандиозной Либавской авантюре. Речь идет о строительстве огромной морской и сухопутной крепости в Либаве и так называемого «Порта императора Александра III».

Казалось, сама природа исключила создание там большой военно-морской базы — низменный песчаный берег, малые глубины, подвижные пески, отсутствие закрытой от ветров якорной стоянки. Не было условий там и для создания сухопутной крепости. Вне линии фортов предполагаемой крепости находились господствующие Гробинские и Капсиденские высоты. Тем не менее проект постройки порта и крепости был утвержден Александром III 30 августа 1892 г. Только постройка крепости должна была обойтись в 15,5 миллионов рублей.

Единственным преимуществом Либавы был незамерзающий порт. Но зато германская граница находилась всего лишь в тридцати верстах. Германский флот имел рядом несколько удобных якорных стоянок, а у русского флота к 1892 г. ближайшая крупная военно-морская база была за много сотен миль — в Кронштадте.

С одной стороны, постройка порта и крепости была наглым вызовом Германии, поскольку использование Либавы стало бы целесообразным лишь в ходе наступательных действий на суше и на море. А, с другой стороны, это была ловушка для русского флота, который легко мог быть блокирован даже слабейшим противником. Либавская военно-морская база не годилась для оборонительной войны ни с Германией, ни тем более с Англией.

Наиболее дальновидные военные и сановники предлагали вместо Либавы построить незамерзающий порт на севере вблизи современного Мурманска. Активно поддерживали этот проект адмирал С.О. Макаров и министр финансов С.Ю. Витте. Кстати, в 1894 г. Витте лично ездил осматривать место для порта. Порт на севере (основной вариант места постройки — Екатерининская гавань) имел огромное стратегическое значение. В случае коалиционной войны с Францией против Германии связь с Францией могла обеспечиваться только через северные моря. В случае конфликта с Англией на Екатерининскую гавань могли базироваться русские крейсера, оперирующие на британских коммуникациях в Атлантике.

Но зато строительство порта в Либаве было более удобно большой группе казнокрадов, сплотившихся вокруг великого князя Алексея Александровича.

Витте позже писал в своих мемуарах: «Когда я пришел к императору с первым моим всеподданнейшим докладом, то Николай II встретил меня чрезвычайно ласково: он знал, что отец его относился ко мне особливо благосклонно, и, кроме того, когда он, еще будучи совсем молодым человеком, всегда ко мне благоволил, что и выказывал в комитете Сибирской железной дороги, в коем он был председателем.

Когда я приступил к докладу, то вопрос, который мне задал император Николай, был следующий: „А где находится ваш доклад о поездке на Мурман? Верните мне его“.

Я доложил государю, что доклада этого его покойный отец мне не возвращал. Тогда государь сказал мне, что доклад этот ему читал (или показывал) покойный император еще в Беловежском дворце (где Александр III находился ранее, нежели переехал в Ливадию) и что на докладе этом императором Александром III сделаны некоторые резолюции.

Я снова подтвердил, что доклада этого я обратно не получал. Николай II был очень этим удивлен и сказал, что непременно его разыщет.

В следующую пятницу (мои доклады всегда были по пятницам) государь сказал мне, что он нашел доклад, и стал говорить со мною о том,

что он считает необходимым привести в исполнение этот доклад, и прежде всего главную мысль доклада — о том, чтобы устроить наш морской опорный пункт на Мурмане, в Екатерининской гавани. Затем государь говорил о том, что не следует осуществлять проекта грандиозных устройств в Либаве, так как Либава представляет собою порт, не могущий принести России никакой пользы, вследствие того что порт этот находится в таком положении, что в случае войны эскадра наша будет там блокирована. Вообще император высказался против этого проекта…

Император Николай II хотел немедленно объявить указом о том, что основной военный порт должен быть устроен на Мурмане, в Екатерининской гавани, причем Екатерининская гавань должна быть соединена железной дорогой с одной из ближайших станций прилежащих к Петербургу железных дорог…

Прошло месяца 2–3, и вдруг я прочел в „Правительственном вестнике“ указ императора Николая II о том, что он считает нужным сделать главным нашим морским опорным пунктом Либаву, и осуществить все эти планы, которые на этот предмет существуют, и назвать этот порт портом императора Александра III во внимание к тому, что будто бы это есть завет императора Александра III.

Меня этот указ чрезвычайно удивил, так как мне было известно, да и сам император мне говорил, что покойный император Александр III не только держался совсем другого мнения, но за несколько месяцев до своей смерти на моем всеподданнейшем докладе (который, вероятно, находится в личном архиве императора Николая II) высказал совершенно противоположное мнение.

Через несколько дней после появления этого указа ко мне явился Кази, человек очень близкий к великому князю Константину Константиновичу, и говорил мне, что вот как великие князья, пользуясь молодостью императора, пользуясь тем, что император только что вступил на престол и, так сказать, еще не окреп, злоупотребляют своим влиянием. Кази рассказал мне, что после указа о Либавском порте император Николай II приехал к великому князю Константину Константиновичу и со слезами на глазах сетовал великому князю о том, что вот генерал-адмирал великий князь Алексей заставил его подписать указ, указ, который совершенно противоречит его взглядам и взглядам его покойного отца. Отказать же ему в этом император Николай II не мог, так как великий князь поставил этот вопрос таким образом, что если этого не будет сделано, то он почтет себя крайне обиженным и должен будет отказаться от поста генерал-адмирала». [102]

Николай уступил, и строительство Либавского порта продолжалось. Мало того, Николай II издал указ, которым Либавский порт был переименован в порт Императора Александра III.

Буквально в песок уходили миллионы рублей. Только на оборудование порта ушло свыше 45 миллионов рублей. Общие же расходы подсчитать невозможно, поскольку они шли по разным ведомствам и по десяткам статей. А между тем требовались огромные средства для освоения Дальнего Востока. Либаву строили, экономя на строительстве крепости в Порт-Артуре. Для сравнения приведу состав береговой артиллерии Порт-Артура (перед началом осады) и Либавы.

Береговая артиллерия Либавы и Порт-Артура

Калибр и тип орудий	Порт-Артур	Либава
280-мм пушки	нет	19
254-мм пушки	5	10
229-мм пушки	12	14
152-мм пушки Кане	20	30
280-мм мортиры	10	20
229-мм мортиры	32	30

Надо ли говорить, какую роль могли сыграть десятки миллионов рублей, потраченные на Либаву, если их своевременно переадресовали бы на Дальний Восток.

Порт-Артур был взят японцами, а 27 июня 1907 г. решением Совета государственной обороны Либавская крепость была упразднена.

25 апреля 1915 г. германские войска с ходу овладели Либавой. В том же году России пришлось начать строительство порта у Мурманска и железной дороги к нему.

Материальные потери, понесенные Россией в результате преступной либавской авантюры, превысили материальный ущерб, связанный с утратой Порт-Артура.

В 1928 г. Либаву посетил американский журналист, который с удивлением бродил по безлюдным кварталам пустых казенных зданий, по развалинам огромной крепости и осматривал огромный порт, вход в который затянуло песком. В своем репортаже о Либаве он провел аналогию с романом Г. Уэльса «Война миров».

На деньги, затраченные на Либавскую авантюру, можно было построить десяток малых угольных станций на пустынных берегах Тихого и Индийского океанов, а на оставшиеся средства построить десяток, другой крейсеров. Но, увы, как говорится, история не терпит сослагательного

наклонения.

В завершение стоит сказать об участии крейсерских судов в основании Анадырского порта. В 1889 г. Министерство внутренних дел России решило создать на северо-востоке Сибири новый Анадырский округ. В значительной степени это вызывалось необходимостью оградить местное население — чукчей — от хищнической эксплуатации заезжими иностранными торговцами, главным образом американцами, которые хозяйничали на побережье Берингова моря.

К берегам Чукотки командование эскадры решило послать клипер «Разбойник». 1 мая 1889 г., возвратясь в Нагасаки из зимнего плавания на экватор, командир клипера П.Н. Вульф получил предписание идти во Владивосток, взять там чинов вновь учреждаемого Анадырского округа с их имуществом и доставить их для поселения к устью р. Анадырь.

10 мая клипер был уже во Владивостоке, и команда сразу же начала снаряжать корабль в столь ответственное плавание. Для этой цели прежде всего был облегчен сам клипер, чтобы иметь возможность забрать все грузы экспедиции. На корабле были очищены трюмы, свезены на берег мины, летние тенты, комплект парусов и запасной деревянный такелаж.

Клипер «Разбойник» высадил на берег Анадырского лимана близ горы Святого Дионисия первого начальника округа Леонида Францевича Гриневецкого. 22 июля 1889 г. строительство первого дома поста Новомариинского было закончено. О значении нового поста командир клипера капитан 1-го ранга Вульф писал в отчете: «Это первое русское поселение на берегу Берингова моря принесет и для государства, и для науки, и для местного населения большую пользу… Чукчи, видя, что их не обижают, а, снабжая всем необходимым, часто еще и помогают им в излечении многих недугов, поймут разницу между нами и иностранцами…»

В 1920 г. Новомариинское поселение было переименовано в поселок Анадырь, который ныне является самым восточным городом России.

Замечу, что «Разбойник» был не первым русским военным судном, посетившим Анадырский залив. В 1886 г. до мыса Сердце-Камень с заходом в бухты Провидения, Ткачен, залив Лаврентия плавал клипер «Крейсер» под командованием капитана 2-го ранга Алексея Апполоновича Остолопова. После посещения устья Анадыря он пошел описывать северные берега Анадырского залива. 26 августа Остолопов записал в дневнике: «В двенадцать с половиной часов пополудни открылась в береге замечательная бухта; подойдя ко входному в нее с севера мысу, очень отвесному, я через этот мыс заметил на высотах осыпи, похожие на

угольные пласты». Хотя чукчи называли бухту Гачгатын (Скопление птиц), моряки, как свидетельствует «Отчет Главного гидрографического управления за 1886 год», нарекли ее Угольной. Кстати, уголь там добывают до сих пор.

Глава 12
Кризис 1878 года

Летом 1875 г. в южной Герцеговине вспыхнуло антитурецкое восстание. Крестьяне, подавляющее большинство которых были христианами, платили огромные налоги турецкому государству. В 1874 г. натуральный налог официально считался 12,5 % со сбора урожая, а с учетом злоупотреблений (с отступными и т. д.) доходил до 40 %.

Ближайшим поводом к восстанию послужили притеснения христианского населения турецкими сборщиками податей, вызвавшие кровавые схватки между христианами и мусульманами. В дело вмешались оттоманские войска, встретившие неожиданное сопротивление. Все мужское население округов Невесинского, Билекского и Гачковского ополчилось, оставило свои дома и удалилось в горы. Старики, женщины и дети, чтобы избежать поголовной резни, искали убежища в соседних Черногории и Далмации. Усилия турецких властей подавить восстание в зародыше оказались безуспешными. Из южной Герцеговины оно скоро перешло в северную, а оттуда и в Боснию, христианские жители которой бежали в пограничные австрийские области, а те, что остались дома, также вступили с мусульманами в отчаянную борьбу. Кровь лилась рекой в ежедневных столкновениях восставших с турецкими войсками и с местными мусульманскими жителями. С обеих сторон появилось необычайное ожесточение. Не было пощады никому. Борьба велась не на жизнь, а на смерть.

Повстанцы имели поддержку в сопредельных с восставшими областями странах — в Черногории и Сербии. Черногорцы не только давали приют семьям инсургентов, но и снабжали их продовольствием, оружием, порохом и другими припасами и даже сами нередко принимали участие в их боевых стычках с турками. Сербия начала поспешно вооружаться. Из всех славянских земель, не исключая и Россию, посылались герцеговинцам и боснякам щедрые денежные пособия от обществ и частных лиц, сочувствовавших делу их освобождения.

В Болгарии положение христиан было еще более тяжелым, чем в Боснии и Герцеговине. В середине 60-х годов XIX века турецкое правительство поселило в Болгарии 100 тысяч «черкесов» — горцев-мусульман, эмигрировавших с Кавказа. Подавляющее большинство этих «джигитов» не хотело заниматься физическим трудом, а предпочитало

грабить болгарское население. Естественно, что болгары последовали за жителями Герцеговины и тоже подняли восстание. Однако туркам удалось подавить его. Причем «черкесы» и башибузуки[103] вырезали в Болгарии свыше 30 тысяч мирных жителей.

Таким образом, Европа получила традиционный повод вмешательства в Балканские дела — защита мирного населения. Разумеется, демагогическая болтовня была лишь дымовой завесой для прикрытия корыстных целей. Англия стремилась установить свое господство в Египте и Константинополе, но при этом не допустить усиления России.

Несколько упрощая проблему, можно сказать, что политика Австро-Венгрии на Балканах имела программу минимум и программу максимум. Программа минимум состояла в том, чтобы в ходе конфликта на Балканах не допустить территориального расширения Сербии и Черногории. В Вене считали, что само по себе существование этих государств несет угрозу «лоскутной империи», поработившей миллионы славян. Надо ли говорить, что Австро-Венгрия была настроена категорически против любого продвижения России к Проливам.

Программа максимум предусматривала присоединение к Австро-Венгерской империи Боснии и Герцеговины. И, конечно, в Вене не отказывались от традиционной мечты — контроля за устьем Дуная. Императору Францу-Иосифу очень хотелось хоть чем-нибудь компенсировать себя за потери, понесенные в Италии и Германии. Поэтому он с большим сочувствием прислушивался к голосу сторонников захвата Боснии и Герцеговины. Тем не менее в Вене хорошо помнили 1859 и 1866 годы и не торопились лезть в драку, прекрасно понимая, чем может кончиться война один на один с Россией.

Франция и Германия были практически лишены возможности участвовать в силовом разрешении Балканского кризиса. Франция лихорадочно перевооружалась и готовилась к реваншу. Националистическая пропаганда сделала возвращение Эльзаса и Лотарингии целью всей нации. В начале 1875 г. Германия решила прекратить рост вооружений Франции и пригрозила войной. В историю эта ситуация вошли как «военная тревога 1875 года». Против намерений Германии резко выступили Россия и Англия. Британский премьер Дизраэли был чрезвычайно обеспокоен возможностью захвата Бельгии, появления Германии у берегов Па-де-Кале и перспективой нового разгрома Франции, поскольку английская дипломатия основывалась на наличии в Западной Европе нескольких соперничающих великих держав. Английская политика ввиду этого всегда стремилась к поддержанию «европейского равновесия»

и к предотвращению гегемонии той или иной державы на Европейском континенте.

Подобно тому, как Англия в свое время боролась вместе с Россией против Наполеона, так и теперь Дизраэли выступил против Бисмарка рука об руку с русским правительством. «Бисмарк — это поистине новый Бонапарт, он должен быть обуздан», — заявил Дизраэли. «Возможен союз между Россией и нами для данной конкретной цели», — писал он.

В 1875 г. Германия вынуждена была отступить. Но целью германской внешней политики по-прежнему было уничтожение или существенное ограничение французской военной мощи, чтобы гарантировать неприкосновенность Эльзаса и Лотарингии. Не будем забывать, что в 1877 г. Германия напоминала питона, заглотившего гораздо больше, чем он мог переварить. Германии нужно было провести интеграцию Пруссии и многочисленных земель, присоединенных к ней в 1859, 1866 и 1870 годах. В таких условиях для Германии было безумием затевать войну на два фронта — с Россией и Францией, и канцлер Бисмарк прекрасно это понимал. Бисмарк всеми силами пытался удержать Австрию от конфликта с Россией, а Горчакову заявил, что в случае военного разгрома Австрии Германия будет вынуждена вмешаться. Через германского посла в Петербурге Швейница Бисмарк посоветовал Горчакову на случай войны с Турцией купить нейтралитет Австро-Венгрии, предоставив ей захватить Боснию.

Только в одном случае Бисмарк готов был пожертвовать Австро-Венгрией. В инструктивном разговоре со Швейницем[104] перед его отъездом в Петербург канцлер заявил, что согласен активно поддержать Россию в случае, если она гарантирует Германии обладание Эльзасом и Лотарингией. В интимной беседе с одним из приближенных Бисмарк еще откровеннее формулировал свои замыслы: «При нынешних восточных осложнениях единственной выгодой для нас могла бы быть русская гарантия Эльзаса. Эту комбинацию мы могли бы использовать, чтобы еще раз совершенно разгромить Францию».

Как видим, к 1877 г. в мире сложилась чрезвычайно благоприятная обстановка для активных действий России на Балканах, включая захват Константинополя. Перед русской дипломатией стояла сложная, но вполне достижимая задача, состоявшая из двух частей.

Во-первых, найти достойные компенсации Австро-Венгрии и Германии в качестве платы за нейтралитет при захвате Россией Проливов. Австрии можно было предложить Боснию, Герцеговину, ну а, в крайнем случае, свободный выход к Эгейскому морю через Салоники. Кстати,

Австро-Венгрия и так захватила Боснию и Герцеговину, а Россия получила «кукиш с маслом». Маленькая Греция и так была настроена крайне агрессивно по отношению к своему большому, но больному соседу. Достаточно было пообещать ей Крит и ряд островов Эгейского моря, чтобы Турция получила второй фронт на юге, а русские корабли — базы в Эгейском море.

Германии же на определенных условиях можно было гарантировать неприкосновенность Эльзаса и Лотарингии. С одной стороны, уже в 1877 г. было очевидно, что Франция никогда не смирится с потерей Эльзаса и Лотарингии и рано или поздно нападет на Германию, втянув в войну Россию. Русская гарантия на Эльзас и Лотарингию уничтожала бочку с порохом в центре Европы. Усиление же в этом случае Германии и охлаждение отношений с Францией были ничтожным фактором по сравнению с решением вековой задачи России. Захват Проливов существенно увеличивал военный потенциал России, который бы с лихвой компенсировал потерю столь опасного и сомнительного союзника, как Франция.

Второй же задачей русской дипломатии была жесткая политика в отношении с Англией, вплоть до разрыва дипломатических отношений и начала войны. Но такая позиция не исключала и компенсации Англии, например, передачу ей Кипра и Египта, которые ею также были захвачены в конце концов.

Канцлер Горчаков и не очень разбиравшийся в политике Александр II поступили с точностью до наоборот. Они оба трепетали перед Англией и по-детски надеялись, что если они будут действовать осторожно и с оглядкой на лондонскую воспитательницу, то им удастся достичь своих целей. В отношении же компенсаций Австро-Венгрии и Германии Горчаков был категорически против.

26 октября 1876 г. на банкете лондонского лорда-мэра граф Дизраэли произнес вызывающую речь, в которой упомянул об усилиях Англии поддержать мир в Европе и выразил мнение, что твердым основанием этого мира должно служить уважение к договорам и соблюдение независимости и территориальной целости Турции. Последнее начало было бы нарушено, если бы допущено было занятие турецких областей войсками какой-либо иностранной державы. Дизраэли подчеркнул, что мир составляет сущность политики Англии, но если Англия хочет мира, то ни одна держава лучше ее не приготовлена к войне, и если Англия решится на войну, то только за правое дело и, конечно, не прекратит ее, пока право не восторжествует.

В конце сентября — начале октября 1876 г. в России началась

частичная мобилизация. Численность русской армии, составлявшая по штатам мирного времени 272 тысячи человек, возросла до 546 тысяч человек.

3 (15) января 1877 г. в Будапеште была подписана секретная конвенция, которая обеспечивала России нейтралитет Австро- Венгрии в войне против Турции. В обмен Австро-Венгрии предоставлялось право оккупировать своими войсками Боснию и Герцеговину. При этом Австро-Венгрия обязывалась не распространять военных операций на Румынию, Сербию, Болгарию и Черногорию, а Россия — на Боснию, Герцеговину, Сербию и Черногорию. Австро-Венгрия давала, впрочем, согласие на участие Сербии и Черногории в войне на стороне России.

18 марта 1877 г. была подписана дополнительная конвенция, но датирована она была 15 января — днем подписания первой конвенции, и предусматривала ожидаемые результаты предстоящей войны. Территориальные приобретения в Европе ограничивались: для Австро-Венгрии — Боснией и Герцеговиной, исключая Ново-Базарский санджак, то есть территорию, отделяющую Сербию от Черногории, о которой должно было последовать особое соглашение; для России — возвращением Юго-Западной Бессарабии. Таким образом, Россия уступила в вопросе о Боснии и Герцеговине.

В предвоенной ситуации попытался «половить рыбку в мутной воде» и Бисмарк. Он неоднократно говорил с английским послом лордом Одо Росселем о выгоде, которую представляет для Англии овладение Египтом. Бисмарк надеялся, что эта акция Англии надолго поссорит ее с Францией.

В конце января 1877 г. Бисмарк обратился к Росселю с еще более рискованным предложением, нежели захват Египта. Канцлер уверял посла, будто бы Франция готовится к вторжению в Германию. И для предотвращения этого Германии необходимо принять меры предосторожности. Меры эти, по словам Бисмарка, несомненно, будут истолкованы Францией как провокация. Возможно, последует война. И канцлер просил у Англии дать обязательство соблюдать «благожелательный нейтралитет», а в обмен предлагал свое сотрудничество в турецких делах.

В феврале Бисмарк уже предложил Англии заключить оборонительный и наступательный союз. Видимо, Бисмарк хотел втянуть Россию в войну с Турцией, чтобы тем временем окончательно сокрушить Францию. Британский кабинет рассмотрел германское предложение и отказался его принять. В беседе с русским послом в Англии графом Шуваловым Дизраэли заявил, что интересы как Англии, так и России требуют, чтобы Франция не была низведена до положения второстепенной

державы, что, несомненно, стало бы результатом новой войны между Германией и Францией.

В британском кабинете возникла настоящая паника. Многие министры советовали Дизраэли заключить компромиссное соглашение с Россией. Ведь в случае вторичного разгрома Франции германские войска выйдут на побережье Канада, и тут «туманному Альбиону» будет не до Константинополя. Однако лорд Биконсфильд[105] продолжал хладнокровно блефовать в отношениях с Россией.

24 апреля 1877 г. император Александр II в Кишиневе подписал манифест об объявлении войны Турции.

Боевые действия в ходе русско-турецкой войны подробно изложены в монографии автора «Русско-турецкие войны». Здесь же мы остановимся лишь на влиянии Англии на ход военных действий.

19 апреля 1877 г. министр иностранных дел Англии лорд Дерби отправил ноту канцлеру Горчакову. Там говорилось: «Начав действовать против Турции за свой собственный счет и прибегнув к оружию без предварительного совета со своими союзниками, русский император отделился от европейского соглашения, которое поддерживалось доселе, и в то же время отступил от правила, на которое сам торжественно изъявил согласие. Невозможно предвидеть все последствия такого поступка».[106]

Выслушав эти резкие замечания от британского посла, Горчаков ответил, что, желая избежать полемики, которая ни в коем случае не может привести к добру, он оставит английскую депешу без ответа.

Но это не удовлетворило Лондон. Узнав о предстоящем отъезде в Петербург русского посла графа Шувалова, лорд Дерби вручил ему ноту, в которой, «во избежание недоразумений», перечислил те пункты, распространение на которые военных действий затронуло бы интересы Англии и повлекло бы за собой прекращение ее нейтралитета и вооруженное вмешательство в войну России с Турцией. Это были Суэцкий канал, Египет, Константинополь, Босфор, Дарданеллы и Персидский залив. Для успокоения общественного мнения Англии лорд Дерби требовал положительного ответа на свою ноту.

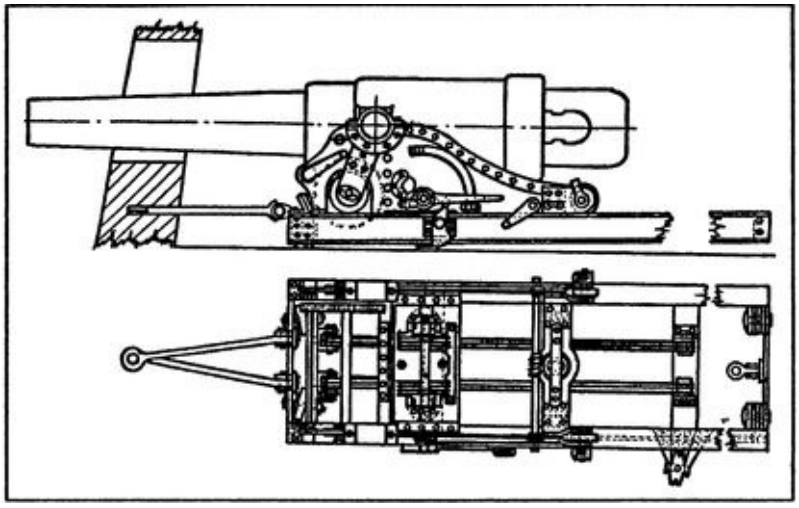
Горчаков был страшно напуган английским блефом. Как уже говорилось, в случае начала русско-английской войны, Германия немедленно напала бы на Францию, и Бисмарк бы стал властелином Европы, чего в Англии боялись больше всего на свете. И вот не на шутку перетрусивший старец поручил графу Шувалову передать лорду Дерби, что Россия не намерена ни блокировать, ни заграждать Суэцкий канал, ни

угрожать ему каким бы то ни было образом, признавая его международным сооружением, важным для всемирной торговли. И хотя Египет является частью Османской империи, а египетские войска воюют против России, но, ввиду того, что в Египте замешаны европейские интересы, и в особенности интересы Англии, Россия не включит эту страну в сферу своих военных операций. Не предрешая исход войны, Россия признает во всяком случае, что участь Константинополя составляет вопрос, представляющий общий интерес, который может быть разрешен только общим соглашением, и что если встанет вопрос о принадлежности этого города, то он не может принадлежать ни одной из европейских держав. Проливы, хотя оба их берега и принадлежат одному государству, являются истоком двух обширных морей, в которых заинтересованы все державы, а потому следует, при заключении мира, разрешить этот вопрос с общего согласия, на основаниях справедливых и действительно обеспеченных. Русское правительство не посягнет ни на Персидский залив, ни на какой-либо иной путь в Индию.

Росчерк пера русского канцлера на много месяцев затянул войну и стоил жизни многим десяткам тысяч русских солдат.

Морское ведомство тщательно готовилось к войне с Турцией. Непосредственно перед войной в Атлантическом океане и частично в Средиземном море находилась крейсерская эскадра контр-адмирала Бутакова 2-го. В ее состав входили броненосный фрегат «Петропавловск» (20 203-мм и 1152-мм), фрегат «Светлана» (6 203-мм и 6152-мм пушек), корветы «Богатырь» и «Аскольд» (по 8 152-мм и по 4 4-фунтовых пушки на каждом) и клипер «Крейсер» (3 152-мм и 4 4-фунтовых пушки).

На Тихом океане находился отряд контр-адмирала Пузина в составе корвета «Баян», клиперов «Всадник», «Гайдамак», «Абрек» и четырех транспортов. Всего 38 орудий — 152-мм, 9- и 4-фунтовых. На всех кораблях, находившихся в плавании, были установлены новые пушки обр. 1867 г.



8-дм скрепленная пушка обр. 1867 г. на специальном станке, изготовленном для фрегата «Светлана»

Кроме того, в крейсерской войне у берегов Китая могли принять участие пароходо-фрегат «Америка» и канонерские лодки «Морж», «Горностай» и «Соболь», а в кампании 1878 г. в строй была введена канонерка «Нерпа».

На Балтике находились два броненосных фрегата «Князь Пожарский» и «Севастополь», один фрегат, семь корветов и семь клиперов. В высокой степени готовности были достраивающиеся на плаву броненосные фрегаты «Минин» и «Генерал-Адмирал».

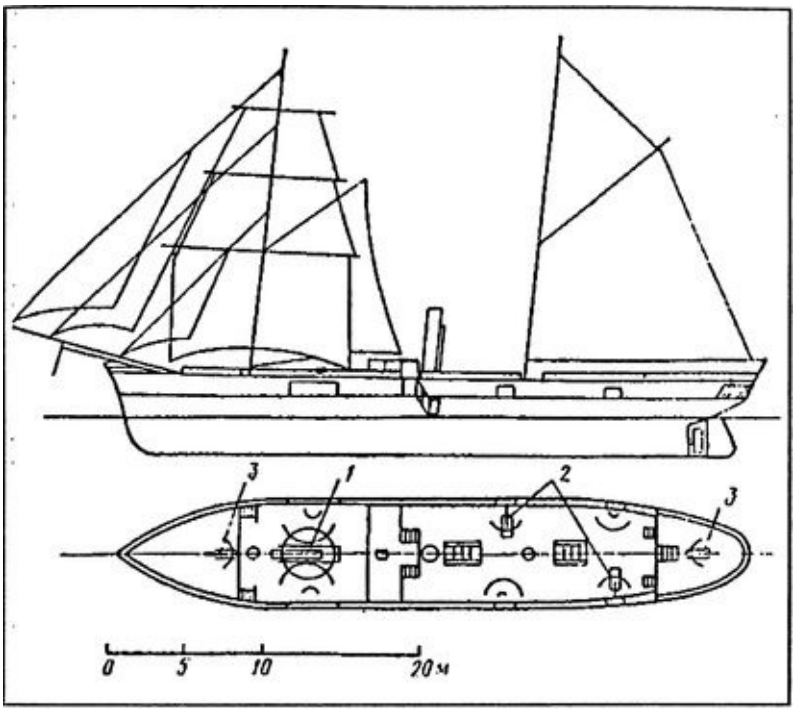
Этих сил вполне бы хватило для крейсерской войны, как в Атлантике, так и в Средиземном море. Хотя «Петропавловск» и «Светлана» были в состоянии потягаться с любым турецким броненосцем, за исключением, возможно, «Мессудие», но нужды искать встречи с боевыми кораблями султана не было. Достаточно было крейсерскими действиями парализовать как внешнюю, так и внутреннюю торговлю Турции. Бомбардировка с моря турецких городов на Средиземном море вызвала бы панику в Турции и восстания угнетенных народов, например, греков на Кипре и Крите, арабов в Аравии и т. п. В этом случае русские крейсера могли бы доставлять оружие повстанцам и при необходимости поддерживать их огнем.

Надо ли говорить, что Тихоокеанский отряд контр-адмирала Пузина мог наделать много шума на берегах Красного моря и Персидского залива.

Офицеры и матросы эскадр рвались в бой. 6 апреля 1877 г. из порта Антверпен в Турцию вышел бельгийский пароход «Fanny David» с грузом крупповских орудий. Фрегат «Петропавловск» был готов перехватить пароход с военной контрабандой, но Морское ведомство прислало срочную

телеграмму «о неудобстве подобного образа действий».

А 29 апреля последовал приказ всем кораблям из Атлантики и Средиземного моря возвращаться в Кронштадт.



Канонерская лодка «Нерпа» (1878 г.): а — боковой вид и парусное вооружение; б — план верхней палубы: 1 — 152-мм, 2 — 107-мм, 3 — 87-мм орудия

Генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич, уже не заикаясь о Средиземном море, попросил разрешения у Александра II послать пару крейсеров в Атлантику в район Бреста. Ему ответил Управляющий Морским министерством: «Государь не согласен на Ваше предложение, он опасается, чтобы оно не создало неприятностей и столкновений с англичанами по близкому соседству с Брестом».

Повторяю, это все происходило в момент, когда Англия была изолирована дипломатически, она оказалась бессильной повлиять на войны 1858–1870 гг. в Европе. Все же государства континентальной Европы не хотели или не могли вести войну с Россией.

Поначалу Турция очень боялась русской Атлантической эскадры. Турки готовились начать минные постановки в районе Дарданелл. Переброска войск из Египта в Стамбул шла лишь под конвоем броненосцев. Но вскоре страх сменился удивлением и конвои были отменены. Наконец, к июлю 1877 г. турецкая эскадра Гуссейн-паши в

составе двух броненосцев и шести паровых судов, базировавшихся в порту Суда на Крите, начала охоту за русскими торговыми судами в Средиземном море. Турки не боялись «неудобства» и «неприятностей». Россия ответила на захваты своих судов… энергичными нотами и протестами. Но Гуссейн-паша пренебрег заявлением канцлера Горчакова.

Ход боевых действий на Черном море и на Дунае в 1877–1878 гг. рассмотрен автором в книгах «Русско-турецкие войны» и «Тысячелетняя битва за Царьград». Здесь же я отмечу лишь несколько вопросов, непосредственно связанных с русско-британским противостоянием.

Так, турецкие корабли ни разу не сунулись в Днепро-Бугский лиман или в район Одессы, где находились «поповки» (круглые броненосцы конструкции Попова). Турки даже не пытались подходить к береговым батареям Севастополя и Керчи. Лишь однажды, увлекшись погоней за русским пароходом, «Ассари Тевфик» вошел в зону действия береговых 229-мм пушек Севастополя. К сожалению, наши артиллеристы поторопились и открыли огонь с предельной дистанции. Турок немедленно развернулся и ушел полным ходом.

Лишь в конце войны турецкие корабли попытались проявить активность, по-видимому, чтобы избежать обвинений в бездеятельности и трусости, 30 декабря 1877 г. два броненосных судна — корвет «Ассари Тевфик» и фрегат «Османие» — под командованием англичанина Монторп-бея подошли к Евпатории и выпустили по городу 135 снарядов. В городе было разрушено несколько домов. Часть турецких снарядов не разорвалась, один такой снаряд и по сей день находится в Евпаторийском музее. Затем турки решили захватить на рейде Евпатории два коммерческих парохода, но попали под огонь полевой батареи, и Монторп-бей увел корабли, отказавшись от ценных призов.

1 января тяжелые броненосцы Монторп-бея подошли к Феодосии и в течение 2 ч. 15 мин. выпустили 152 снаряда. В городе было разрушено десять домов и убит один солдат. 2 января турецкий броненосец в течение двух часов обстреливал Анапу.

Рассмотрим альтернативный вариант — войну России с Англией. Так чем боевые действия на Черном море с турками должны были отличаться от войны на Балтике с англичанами? У турков те же броненосцы, построенные в Англии, те же пушки Армстронга, командовали турецкими броненосцами лучшие офицеры британского флота. А на Балтике британские броненосцы ждали не пароходы «активной обороны», а броненосцы и 280-мм пушки кронштадтских фортов.

Тем не менее Горчаков постоянно оглядывался на Лондон. Трусость

начальства зачастую передавалась и старшим офицерам.

Вот, к примеру, в ноябре 1877 г. заведующий минной частью контр-адмирал К.П. Пилкин предложил пароходам «активной обороны» «разбросать несколько мин… перед входом в порты, занятые или посещаемые неприятельскими судами», то есть впервые в мире начать активные минные постановки. Предложение Пилкина было отвергнуто из-за отсутствия ответа на вопрос «как выловить… мины при заключении мира». Именно по этой причине генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич «не счел возможным решиться на предлагаемую меру». И опять боязнь — а что скажут в Европе.

А вот еще пример. К концу 1877 г. в нижнем течении Дуная русские располагали разнородной, но в целом довольно мощной флотилией. На конец сентября русское командование запланировало совместное нападение на Сулин сухопутными силами и Дунайской флотилией. Силы турок были невелики, как в пехоте, так и в кораблях. Выше Сулина ближе к Черному морю стояли корветы «Хивзи Рахман» и «Микадем Хаир», а выше города — корветы «Неджили-Шевкет» и «Муини Зафр». Шансы русских на успех были близки к 100 %. Но в самом Сулине стоял английский стационер «Кокатрик» («Cockatrice»). Серьезного боевого значения корабль не имел. Но русских генералов вновь охватил панический страх перед Англией — как бы чего не вышло. И генерал-лейтенант В.Н. Веревкин не придумал ничего более умного, чем за несколько дней сообщить командиру английского стационера не только сроки, но и детали атаки Сулина. Тот не замедлил поделиться информацией с турками, и к моменту атаки в Сулин пришла эскадра Гоббарта-паши, в составе которой было 9 броненосцев. В итоге захват Сулина был отменен.

К концу 1877 г. разгром турецкой армии стал свершившимся фактом. Переход русскими Балкан произвел на турок ошеломляющее впечатление.

8 января была без боя захвачена сильная крепость Адрианополь. В крепости было 70 исправных орудий.

Естественно, что перед русским командованием встал вопрос — брать или не брать Константинополь и (или) Проливы, и как, и на каких условиях заключать с турками мир или перемирие?

27 декабря 1877 г. командующий русской армией на Балканах великий князь Николай Николаевич получил от турецкого военного министра Реуф-паши телеграмму с просьбой известить его, куда следует отправить мушира Мегмет-Али, уполномоченного для заключения перемирия, и на каких условиях оно может быть заключено?

В итоге в начале января 1878 г. у самых стен Царьграда начались

русско-турецкие переговоры.

«Тем временем 9 января 1878 г. в Санкт-Петербурге на специальном совещании, посвященном судьбе Константинополя, генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич предложил идти прямо на Константинополь, занять его и оттуда возвестить России и Европе об окончании многовековой борьбы христианства с исламом и о прекращении турецкого владычества над христианами, после чего Россия, довольная совершенными ею подвигами и ничего не требуя для себя, созывает в Царьград представителей европейских держав, дабы сообща с ними воздвигнуть на очищенной ею от обломков прошлого почве здание, достойное XIX века».

Однако идеи генерал-адмирала не были поддержаны большинством участников совещания. Как всегда, Горчаков оглядывался на Англию, на сей раз его поддержал и Милютин. Уступая им, Александр II решил предпринять наступление на Константинополь только в случае окончательного отказа Порты принять все предложенные Россией условия мира.

В конце декабря 1877 г. — начале января 1878 г. британский кабинет чуть ли не круглосуточно обсуждал ситуацию на Балканах. Королева Виктория заявила премьеру Дизраэли: «О, если бы королева была мужчиной, она бы пошла в армию и показала этим негодным русским, которым никогда и ни в чем нельзя верить на слово».[107]

«В конце концов она в очередной раз пригрозила скорее „сложить с себя корону“, чем „терпеть оскорбительное поведение русских“. При этом она признала, что никогда еще не говорила так резко со своими подчиненными, как в случае с министром по делам колоний лордом Карнарвоном, который, по ее мнению, был слишком миролюбивым и постоянно предупреждал о возможности повторения новой Крымской войны. Виктория писала своей старшей дочери, я „набросилась на него с такой решительностью и злостью, что он стоял передо мной и не знал, что сказать. А сказать он мог только то, что мы не можем действовать в мире так, как считаем нужным! О, англичане всегда останутся англичанами!“».[108]

Дело кончилось отставкой членов кабинета, занимавших осторожную политику в отношении России — министра иностранных дел лорда Дерби и министра по делам колоний лорда Карнарвона. Однако Дизраэли с большим трудом удалось упросить лорда Дерби погодить с отставкой.

Королева задавала тон шовинистической компании, которая захлестнула весь остров. Как писал Кристофер Хибберт: «…ее (Виктории)

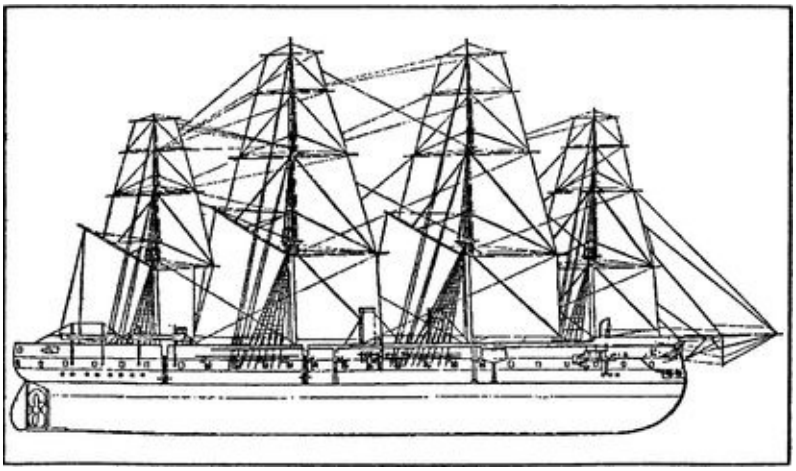
настроение выражала популярная в то время песенка, написанная на злобу дня и исполняемая практически в каждом музыкальном зале страны:

Мы не хотим войны, но если нас заставят, черт возьми,
У нас есть корабли, есть воины и денег вдоволь,
Мы били медведя раньше, и пока останемся истинными британцами,
Русские не получат Константинополь.»

Турецкий султан Абдул Гамид II, которого так стремился защитить королева, помалкивал и отказывался официально просить Британский кабинет об отправке эскадры в Проливы, о чем его чуть ли ежедневно просил английский посол Лайард.

Тем не менее Дизраэли послал приказ командующему британской средиземноморской эскадрой адмиралу Хорнби войти в Дарданеллы и идти прямо к Константинополю.

Адмирал Хорнби действовал оперативно, и шесть британских броненосцев, заранее сосредоточенных у Дарданелл, 2 (14) января 1878 г. вошли в пролив. Но, увы, флагманский броненосец «Александра» сел в проливе на мель. Хорнби пересел на другой броненосец, для охранения «Александры» был оставлен «Султан». А четыре броненосца— «Эжинкорт», «Ахиллес», «Свифтшур» и «Темерер» — вошли в Мраморное море. Но войти в гавань Константинополя Хорнби не решился, опасаясь реакции русских, то есть штурма Царьграда, и бросил якорь у Принцевых островов. В ответ русские заняли местечко Сан-Стефано в 25–30 верстах от стоянки англичан. Тогда эскадра по просьбе султана была отведена еще дальше — в Гемликский залив к Муданье, к азиатскому побережью Мраморного моря.



Броненосец «Ахиллес»

На снятие с мели «Александры» потребовалось свыше недели, и лишь 15 (27) января она вошла в Мраморное море.

Позже знаменитый британский адмирал Джон Фишер писал, что «эскадра адмирала Хорнби подвергалась огромному риску». Русские войска, действуя полевой и осадной артиллерией, могли без труда расстрелять в Дарданеллах британские броненосцы. Те же 152-мм мортиры обр. 1867 г., которые в изобилии были в действующей армии, могли, действуя с закрытых позиций, пробить тонкие палубы броненосцев и пустить их на дно. Так, 29 апреля 1877 г. на Дунае у Браилова одного попадания 152-мм мортирной бомбы оказалось достаточно для взрыва и гибели турецкого башенного броненосца «Люфти Джелиль».

Кроме того, русские могли использовать и орудия турецких фортов в Дарданеллах. В конце декабря 1877 г. — начале января 1878 г. турецкие войска были полностью деморализованы, и занятие русскими Дарданелл не представляло трудности. Но, увы, из-за нерешительности престарелого канцлера и колебаний императора драгоценное время было упущено.

Извещая русского посла графа Шувалова о решении послать эскадру в Проливы, лорд Дерби пытался его уверить, что это нужно исключительно для обеспечения безопасности проживающих в Константинополе англичан и их собственности от проявлений мусульманского фанатизма, и отнюдь не является враждебной России демонстрацией. В том же смысле высказался и британский премьер перед обеими палатами парламента и в сообщении великим державам, приглашая их последовать примеру Англии и также послать свои эскадры в Босфор.

Граф Шувалов длительное время был настроен проанглийски, но сейчас его прорвало. В письме Горчакову 28 января 1878 г. он призывал канцлера действовать решительно и объявить, что посылка британских броненосцев в Мраморное море освобождает Россию от прежних обещаний Англии и что, если англичане высадят на берег хоть одного матроса, то русские войска будут вынуждены, «подобно им», вступить в Константинополь. «Я думаю, — писал далее Шувалов, — что такая решимость не только не вызовет разрыва, но предупредит его, остановив англичан на наклонной плоскости опасных вызовов, которые без нее, конечно, продолжались бы».[109]

Как записал в своем дневнике Д.А. Милютин, посылка британской эскадры в Черноморские проливы сразу же после заключения перемирия между Россией и Турцией была наглым и вопиющим нарушением Англией не только целого ряда европейских договоров, запрещающих иностранным судам доступ в Проливы, но и обязательств, принятых Англией перед

Россией во время войны, которыми были обусловлены все уступки России. Александр II воспринял действия Англии как оскорбление, требующее немедленного возмездия. Заявив своим министрам, что принимает на себя всю ответственность «перед Богом и народом», он 29 января лично продиктовал телеграмму главнокомандующему: «Из Лондона получено официальное извещение, что Англия, на основании сведений, отправленных Лайярдом, об опасном будто бы положении христиан в Константинополе, дала приказание части своего флота идти в Царьград для защиты своих подданных. Нахожу необходимым войти в соглашение с турецкими уполномоченными о вступлении и наших войск в Константинополь с тою же целью. Весьма желательно, чтобы вступление это могло исполниться дружественным образом. Если же уполномоченные воспротивятся, то нам надобно быть готовыми занять Царьград даже силою. О назначении числа войск предоставляю твоему усмотрению, равно как и выбор времени, когда приступить к исполнению, приняв в соображение действительное очищение турками дунайских крепостей».

Однако опять Горчаков и Милютин чуть ли не на коленях стали умолять царя не отправлять этой телеграммы, и, в конце концов, добились своего. На следующий день, 30 января, Александр II отправил брату другую телеграмму, в которой занятие Константинополя русскими войсками ставилось в зависимость от появления английской эскадры в Босфоре и от высадки английского десанта на берег. «Вступление английской эскадры в Босфор слагает с нас прежние обязательства, принятые относительно Галлиполи и Дарданелл. В случае, если бы англичане сделали где-либо вылазку, следует немедленно привести в исполнение предположенное вступление наших войск в Константинополь. Предоставляю тебе в таком случае полную свободу действий на берегах Босфора и Дарданелл, с тем однако же, чтобы избежать непосредственного столкновения с англичанами, пока они сами не будут действовать враждебно», — говорилось в телеграмме.

Александр II был в полнейшем смятении. 31 января он в тайне от Милютина и Горчакова все-таки отправил великому князю Николаю Николаевичу свою первую телеграмму, составленную 29 января.

Историограф Александра II Татищев пытался оправдать противоречивые действия царя: «Поступая так, Александр Николаевич, очевидно, хотел посвятить главнокомандующего во все свои намерения, причем одна депеша должна была служить как бы пояснением и дополнением другой. Между ними, в сущности, не было ни малейшего разноречия. Первая телеграмма выражала решимость государя ввести наши

войска в Константинополь, как прямое последствие прорыва английской эскадры через Дарданеллы, предоставляя усмотрению великого князя определение времени и способа исполнения этого приказания; вторая же предписывала тотчас же принять эту меру возмездия в случае появления британских броненосцев в Босфоре или высадки англичан на берегах его…»

На самом же деле отправка обеих телеграмм была ничем иным, как классическим русским «казнить нельзя помиловать».

Решение Александра II занять Константинополь вызвало панику в британском кабинете. В тот же день, 30 января, лорд Дерби через посла лорда Лофтуса срочно запросил русское правительство, чем вызвана эта мера: заботой о безопасности христианского населения или же военными причинами, чтобы в то время, когда Англия и другие государства развевают свои флаги в Константинополе, там появилось и русское знамя? Горчаков ответил, что русское правительство руководствуется теми же побуждениями, что и британское, с той лишь разницей, что считает своим долгом покровительствовать не только своим подданным в Царьграде, но и всем христианам вообще, что оба правительства таким образом исполняют долг человеколюбия, и что общее их миролюбивое дело не должно поэтому иметь вид взаимной враждебности.

Но, увы, дальше угроз дело не пошло. А ведь в январе 1878 г. русские войска могли занять без проблем берег Босфора севернее Стамбула. Тогда же можно было потребовать от ошеломленных турок прохода русских судов из Черного моря в тот же Сан-Стефано. Повод мог быть вполне человеколюбивый — эвакуация больных и раненых из русской армии, в чем, кстати, русские весьма нуждались. Пароходы могли привезти в армию не только продовольствие и медикаменты, но и боеприпасы, а главное, морские мины. Несколько десятков мин, поставленных в узком Дарданелльском проливе или даже просто брошенных в него, могли надолго закупорить полив.

Надо сказать, что Морское ведомство подготовило в январе — марте 1878 г. несколько пароходов для постановки мин, правда, не в Дарданеллах, а в Босфоре. Но ни великий князь, ни дипломаты, видимо, вообще не представляли себе, что такое морские мины.

Была и другая важная причина ввода войск в Константинополь или хотя бы занятия пары бухт в Босфоре или Мраморном море. В ходе боевых действий в 1877 г. у русских генералов и политиков постоянно вызывала сильную головную боль угроза Австрии нанести удар по Румынии и Бессарабии и полностью прервать растянутые коммуникации нашей

действующей армии. Это было по силам австрийской армии. Другой вопрос, что две трети русской армии не были задействованы в турецкой кампании, и их было достаточно, чтобы раздавить лоскутную империю.

Взятие Константинополя могло полностью исключить угрозу австрийцев нашим коммуникациям. В этом случае боевая мощь русской армии резко возрастала. Вместо тысячи километров ужасных дорог от Бессарабии до Адрианополя любой груз мог быть оперативно доставлен по железной дороге до Одессы, Севастополя или портов Азовского моря, а затем за сутки на пароходе или за двое-трое суток на паруснике переброшен в Константинополь. Таким образом, 203-мм мортиры из Брестской или Ивангородской крепостной артиллерии, снаряды, изготовленные петербургскими заводами, и мобилизованные резервисты из Нижегородской губернии могли быть доставлены за неделю в Проливы.

Русская береговая артиллерия из Севастополя, Одессы, Керчи и Очакова могла быть за одну-две недели переброшена к Дарданеллам. Половины ее было бы достаточно, чтобы отразить атаку всего британского флота. В принципе в узких проливах английские броненосцы могли быть расстреляны даже 152-мм мортирами обр. 1867 г. Тонкие броневые палубы английских броненосцев (25–75 мм) не могли выдержать попадания бронебойных мортирных бомб. Броненосцы же ранней постройки вообще не имели брони на палубах.

И это не авторские фантазии. В конце концов русское командование отдало приказ о переброске тяжелой артиллерии в Босфор. Но сделало это на четыре месяца позже, чем следовало. 31 марта 1878 г. в Керченской крепости начали погрузку на корабли пяти 280-мм пушек, пяти 229-мм пушек, шести 229-мм мортир и девяти 152-мм мортир, как говорилось в приказе: «… для отправления их по назначению». Куда же береговые орудия назначались, в приказе было дипломатично опущено. Однако вскоре было получено распоряжение о выгрузке орудий и возвращении их на батареи Керченской крепости.

По приказу главнокомандующего в Галаце начали погрузку на суда орудий береговой и осадной артиллерии, оставшейся после захвата крепостей на Дунае. К 16 апреля 1878 г. на пароход «Одесса» и шхуны «Ингул» и «Салгир» было погружено восемь 216-мм пушек, одна 203-мм пушка, одна 229-мм мортира, десять 152-мм пушек дальнего боя (в 190 пудов) и двадцать 9-фунтовых пушек. Суда готовы были двинуться к Босфору, но 17 апреля поступил приказ об отмене похода.

Дело в том, что угроза занять Константинополь частично подействовала на англичан, и они решили вывести свои броненосцы из

Мраморного моря. 19(31) марта 1878 г. эскадра Хорнби прошла Дарданеллы и вышла в Средиземное море.

Однако уход Хорнби означал не конец кризиса, а лишь переход его в другую фазу. Русская армия по-прежнему стояла под Константинополем, а обе великих империи лихорадочно готовились к войне. Британский парламент проголосовал за выделение 6 млн фунтов стерлингов на закупку вооружения. В Англии был произведен набор резервистов. А на Мальту стали прибывать транспорты с индийскими войсками. Риторический вопрос, стали бы индусы воевать с русской армией, особенно если бы Россия объявила о походе войск Туркестанского военного округа на Индию с целью ее освобождения от английских оккупантов.

Британское Адмиралтейство в срочном порядке «добровольно-принудительно» купило у Турции и Бразилии 4 броненосца, строившихся в Англии. Они получили названия «Орион», «Белляйл», «Суперб» и «Нептун».

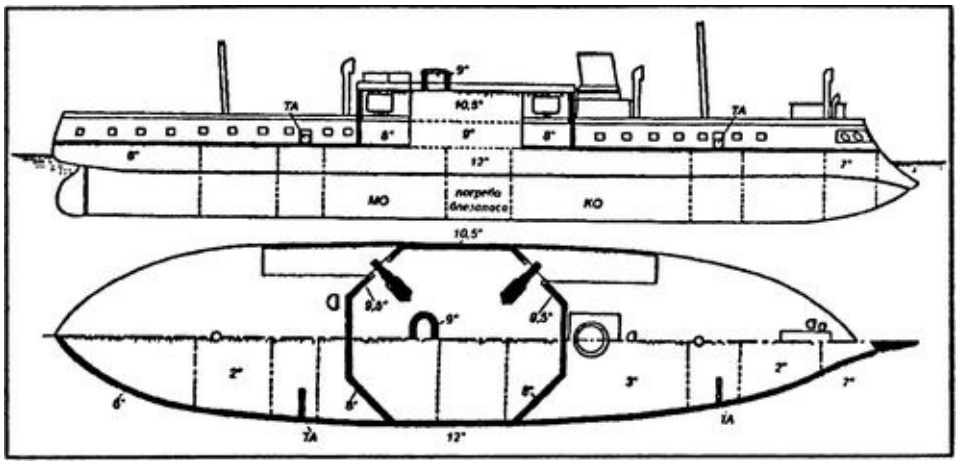


Схема распределения броневой защиты на броненосном фрегате «Белляйл»

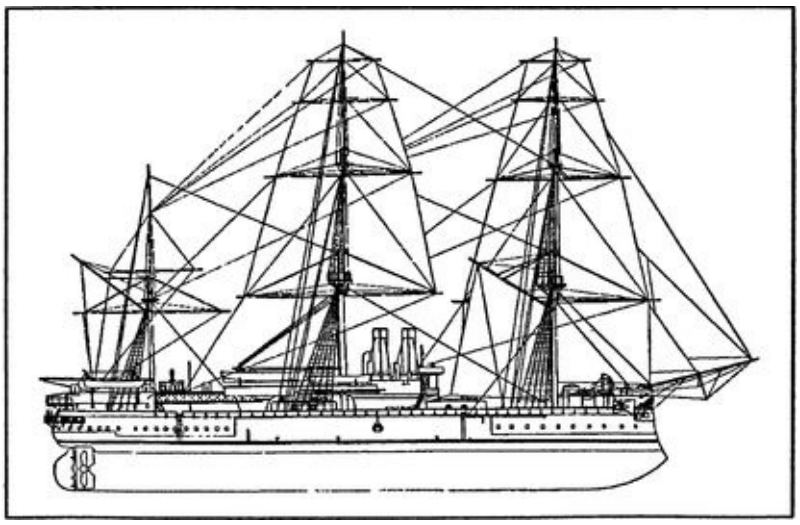
Британии пришлось выплатить правительствам Турции и Бразилии свыше полутора миллионов фунтов стерлингов. Все корабли были разнотипными, и по оценке британских адмиралов, неудачными. Естественно, что все они имели дульнозарядную артиллерию. Причем только «Белляйл» вступил в строй 19 июля 1878 г., а остальные — еще позже: «Суперб» — 15 ноября 1880 г., «Нептун» — 3 сентября 1881 г., а «Орион» — 3 июля 1882 г., то есть через 2 года после окончания кризиса.

Естественно, что эти корабли не попали в состав «особой эскадры», которая с мая 1878 г. лихорадочно собиралась в водах метрополии. Ее

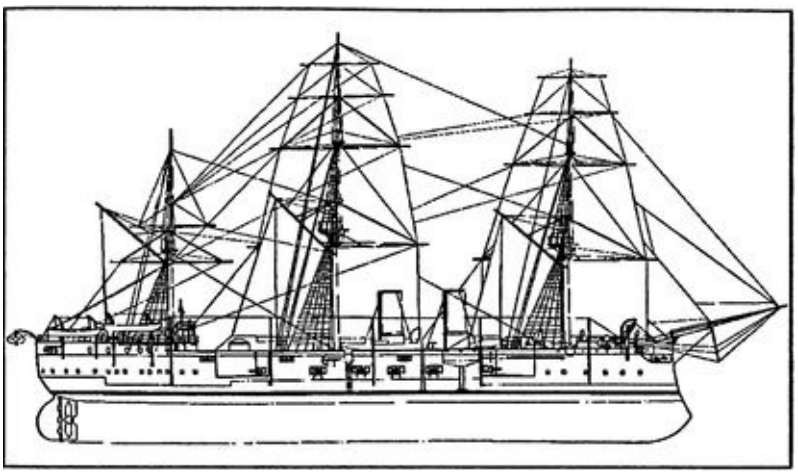
командующим был назначен адмирал Кей, который 7 июня 1878 г. (по новому стилю) поднял свой флаг на броненосце «Геркулес». «Особая эскадра» должна была войти в Балтийское море и атаковать Кронштадт.

18 июня (н. с.) «особая эскадра» выстроилась на рейде Портленда. В ее состав входили 6 казематных броненосцев («Геркулес», «Резистенс», «Вэлиант», «Лорд Уорден», «Гектор» и «Пенелопа») и башенный броненосец «Тандерер», 6 броненосцев береговой обороны типа «Принц Альберт», один парусный фрегат, 4 канонерские лодки и одно посыльное судно.

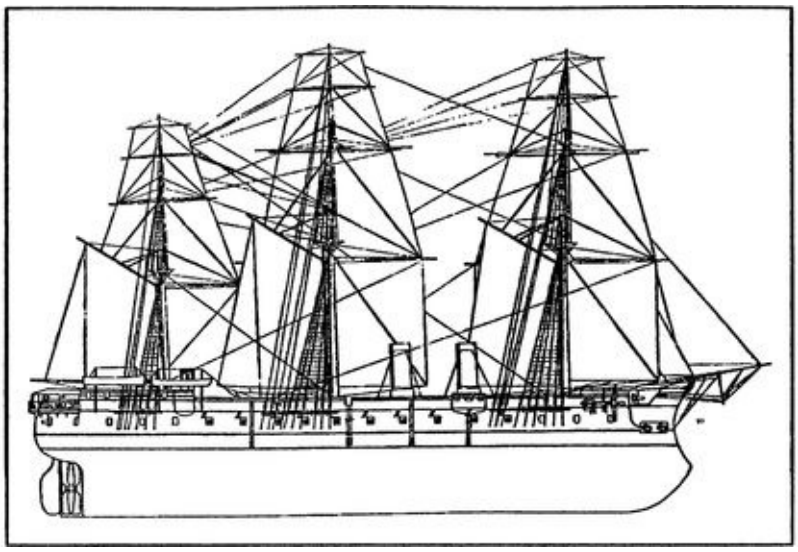
Таким образом, «особая эскадра» представляла собой скопище самых разнотипных судов, неспособных взаимодействовать в составе соединения.



Броненосный фрегат «Нептун». 1883 г.



Броненосный фрегат «Суперб». 1881 г.



Броненосец «Лорд Уорден»

Зато британская пресса не скупилась на похвалы своей непобедимой армаде. Кульминацией пропагандистской кампании стал высочайший смотр «особой эскадры» 13 августа 1878 г. Адмирал Фишер, заместитель адмирала Кея, знал, что королева Виктория не любит громкой пушечной пальбы, и сделал так, чтобы, когда эскадра давала «королевский салют», яхта королевы находилась на приличном расстоянии, чтобы «не слишком беспокоить ее величество». Эти меры предосторожности оказались кстати, и адмирал Кей получил благодарность от ее величества за «хорошее состояние кораблей эскадры».

А что ждало «армаду» на Балтике? На борту броненосных судов Балтийского флота состояло 123 пушки калибра от 203 мм до 305 мм. Главным же препятствием англичанам стала Кронштадтская крепость. Броненосцы могли пройти мимо Кронштадта к Петербургу только южным узким (в несколько сотен метров) фарватером под кинжальным огнем кронштадтских фортов «Константин», «Александр I», «Павел I», «Кроншлот» и др. Северным же фарватером могли пройти лишь мелкосидящие суда. Однако в северной части залива от острова Котлин до финского берега тянулась цепь номерных фортов.

С начала 1877 г. строительство новых и модернизация старых фортов в Кронштадте резко ускорились. В 1877 г. на эти цели ушло 261,6 тысяч рублей, из них 120 тысяч — из экстраординарных ассигнований, предназначенных для приведения крепости в оперативную боевую готовность. В 1878 г. экстренные работы продолжались, всего было затрачено 255 тысяч рублей, в том числе из экстраординарного кредита

около 137 тысяч рублей.

К 20 августа 1876 г. на вооружении кронштадтских фортов было орудий обр. 1867 г.: 356-мм пушек — 1; 280-мм пушек — 51; 229-мм пушек — 79; 216-мм пушек — 8; 208-мм пушек — 98; 152-мм пушек — 8; 24-фунтовых (152-мм) — 30. Гладкоствольных орудий имелось: 273-мм пушек — 5; 3-пудовых пушек — 176. Кроме того, имелось 79 152-мм мортир обр. 1867 г., которые с дистанции в 4 версты представляли серьезную опасность для британских броненосцев, часть из которых имела тонкую палубную броню, а большинство не имело и того. Дульнозарядных нарезных орудий ни флот, ни крепости в России вообще не имели, если не считать небольшого числа малокалиберных (9-фунтовых и 4-фунтовых) пушек.

Через год с небольшим число орудий в кронштадтских фортах составляло обр. 1867 г.: 356-мм пушек — 1; 280-мм пушек — 61; 229-мм пушек — 98; 203-мм пушек — 87; 24-фунтовых пушек — 33; гладкоствольных: 273-мм пушек — 5; 3-пудовых пушек — 171; 152-мм мортир обр. 1867 г. — 69. 216-мм и 152-мм пушки и часть 203-мм пушек и 152-мм мортир были отправлены в действующую армию.

Главным же была установка в 1877 г. в Кронштадте принципиально новых орудий обр. 1877 г. В 1877 г. в Германии было закуплено и доставлено в Россию по железной дороге через Вержболово одна 356-мм и пятнадцать 280-мм пушек новой системы Круппа. В Кронштадт они прибыли в апреле — июле 1877 г. Их первоначально называли дальнобойными, а с 1878 г. — системами обр. 1877 г. Снаряды этих пушек имели по два медных пояска, а устройство канала ствола почти не отличалось от устройства канала нарезных орудий конца XX века.

Орудия обр. 1877 г. имели большую начальную скорость, дальность и меткость стрельбы, чем орудия обр. 1867 г. Так, 356-мм пушка обр. 1877 г. стреляла бронебойным снарядом весом 519 кг с начальной скоростью 396 м/с на дальность 7470 м при угле возвышения 18° (предельный угол для ее лафета). А 280-мм пушка обр. 1877 г. стреляла 250-кг бронебойным снарядом на 9 км при начальной скорости 457 м/с и угле возвышения 21°. Забегая вперед, скажу, что при увеличении заряда пушки и увеличении угла возвышения лафета до 35° 280-мм пушка обр. 1877 г. стреляла 221-кг снарядом на дальность свыше 12 000 м при начальной скорости снаряда 515 м/с.[110]

Крайне важной была и установка в 1877 г. на кронштадтских фортах 33-х 229-мм мортир обр. 1867 г. Эти мортиры стреляли 126-кг снарядами на дальность 6470 м.

Вначале 1878 г. в Кронштадт прибыло двенадцать 280-мм пушек обр.

1877 г., изготовленных на Обуховском заводе по чертежам Круппа, две 229-мм мортиры обр. 1867 г. Пермского завода, двенадцать 152-мм стальных пушек обр. 1867 г. Пермского завода и десять 152-мм мортир обр. 1867 г., отлитых в Петербургском Арсенале.

Пушки кронштадтских фортов были установлены за толстым каменным бруствером, а частично — в закрытых каменных казематах. Причем три казематные батареи (около двадцати 280-мм пушек обр. 1867 г.) помимо толстых каменных стен были снаружи прикрыты броней толщиной от 190 до 225 мм.

Две 280-мм пушки обр. 1867 г. были установлены на форту «Константин» на скрывающейся установке, спроектированной генерал-майором Г.Е. Паукером. После выстрела установка в течение полутора секунд уходила вниз каземата на 2,5 метра, где происходило заряжание, затем установка поднималась и делала выстрел.

Двенадцать 280-мм пушек обр. 1867 г. были установлены в шести бронированных башнях на батарее № 3 «Граф Милютин». Башни были рассчитаны так, чтобы они могли выдержать прямое попадание 356-мм бронебойных снарядов, выпущенных почти в упор (с 300–500 м). Снаружи башни имели броневой пояс толщиной 305 мм, затем следовала 510-мм подкладка из тикового дерева, а затем — два слоя брони толщиной 76 мм и 51 мм. Вращение башен производилось паром, для чего на каждую башню имелась паровая машина мощностью 10 л. с., а на три башни — паровой котел. С помощью парового двигателя производился и подъем снарядов из погребов к орудиям (на высоту свыше 6 м). Постройка башенной батареи обошлась казне более чем в три миллиона рублей.

В случае появления британского флота на Балтике Финский залив в районе Кронштадта должен был быть перегорожен в несколько рядов минными и ряжевыми заграждениями. При этом большинство мин должно было быть крепостными и управляться с берега.

Русские морские мины делились на два типа — гальваноударные и гальванические. Оба типа мин срабатывали одинаково: корабль своим корпусом сминал свинцовые колпачки (их моряки называли «рогами»), сминание колпачков замыкало электрическую цепь, ток проходил через запал и производил взрыв. Разница была в том, что в гальваноударных минах электрическая батарея находилась в самой мине, а в гальванических — на берегу. Гальванические мины соединялись с берегом кабелем, что вызывало дополнительные трудности при их постановке. Зато оператор на берегу простым поворотом рубильника мог перевести минное заграждение из боевого положения в пассивное, когда свои корабли могли ходить по

минному полю без риска подорваться на мине.

Гальваноударные мины использовались Морским ведомством, а гальванические — Военным ведомством, а конкретно состояли на вооружении береговых крепостей.

Для постановки мин как флот, так и Кронштадтская крепость располагали несколькими паровыми и гребными судами.

Большое внимание уделялось различным подводным преградам. Так, согласно докладу комиссии Главного инженерного управления: «Подводная преграда, расположенная по линии морских батарей Северного фарватера Кронштадта для воспрепятствия прорыва судов неприятельскаго флота между укреплениями, состоит частию из отдельных ряжевых ящиков, наполненных камнями, и частию из сплошного каменного мола, образованнаго наброскою из булыжнаго камня».[111]

В южной части залива ряжевые заграждения в два ряда тянулись от южного берега до форта «Павел I».

Таким образом, не только «особая эскадра», но и пять таких эскадр не смогли бы взломать русскую оборону в районе Кронштадта. Если бы адмирал Кей пожаловал бы на Балтику, перед ним бы оказалась альтернатива — или постоять пару-тройку месяцев у входа в Финский залив, захватить десяток малых каботажных судов, пограбить дюжину чухонских деревень, изнасиловать десятка два чухонок, то есть в точности повторить стояние британской эскадры на Балтике в 1854–1855 гг., или атаковать в лоб Кронштадт. Последний вариант мог привести к значительным потерям.[112]

Надо ли говорить, что лорды Адмиралтейства всерьез нападать на Кронштадт не думали. «Особая эскадра» была одним из великих британских блефов, на который, увы, попался Александр II и его «железный канцлер». Был, естественно, и финансовый аспект сбора великой армады. Не надо забывать, что воруют не только в России. В 1877–1878 гг. десятки миллионов фунтов стерлингов уплыли в бездонные карманы подрядчиков и лордов Адмиралтейства.

Между тем Россия готовилась не только к пассивной обороне, но и к нападению на британские коммуникации. Русские фрегаты, корветы и клипера были отправлены в Атлантику и Тихий океан.

Еще до начала войны с Турцией Морское ведомство провело несколько зондажей на предмет возможности закупки в Северо-Американских Штатах быстроходных пароходов, которые могли бы начать операции на коммуникациях Англии. В частности, был запрошен русский посланник в

Вашингтоне: «Не осталось ли в архивах русского посольства… следов от плана, который был разработан на эскадре в 1863 г.? Если да, то пусть в посольстве составят докладную записку из имеющихся документов».

Телеграмма эта поставила посланника в сложное положение, но вскоре он вспомнил, что один из флаг-офицеров С.С. Лесовского, лейтенант Л.П. Семечкин, к настоящему времени уже капитан-лейтенант и адъютант великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича, находится на Всемирной выставке в Филадельфии. И посланник обратился к нему. «Просьба пришлась как раз по адресу. Семечкин мог ясно припомнить всю переписку 1863 г., которая велась через него. Поработав над имеющимися документами, пополнив недостающие сведения своими воспоминаниями, он составил подробную докладную записку. Ее вывод звучал так: „Не нарушая своего нейтралитета, Америка может дополнить наш флот продажей России нескольких крейсеров и снаряжением их у себя“».

Но вот в январе 1878 г. русские войска подходят к Константинополю, и Лондон вводит броненосную эскадру в Мраморное море. В результате с января по август 1878 г. Англия и Россия были на грани большой войны.

В марте 1878 г. русское правительство решило приобрести в Америке 12 пароходов с тем, чтобы вооружить их и переоборудовать в крейсера, однако из-за финансовых затруднений было решено ограничиться четырьмя судами. Естественно, что вся операция проводилась в строжайшей тайне. 1 апреля 1878 г. из Ораниенбаума вышел зафрахтованный Россией германский пароход «Цимбрия», на борту которого находилось 66 русских морских офицеров и 606 нижних чинов под командованием капитан-лейтенанта К.К. Гриппенберга. Замечу, что все господа офицеры получили огромные для того времени подъемные: мичман — 400 рублей, капитан-лейтенант — 800 рублей. Поэтому недостатка в добровольцах не было. Только в море Гриппенберг вскрыл пакет и прочитал приказ: «…обогнуть Северную Англию и… идти в небольшой порт Северо-Американских Штатов, South-West-Harbour». Этот порт, расположенный в штате Мэн почти на границе с Канадой, как нельзя лучше подходил для пребывания русских экипажей — подальше от любопытных глаз и ушей.

Замечу, что «Цимбрия» шла в Атлантике под торговым флагом Германской империи.

16 апреля «Цимбрия» прибыла в Соут-Вест-Харбор. Прибывшие представились русскими эмигрантами, приехавшими в Америку. «Эмигранты» были в штатском, но уж больно однообразно одеты, да и выправка выдавала.

Гриппенберг немедленно отправился на телеграф и отослал несколько шифрованных цифрами телеграмм в Россию. Телеграфистам никогда не приходилось отправлять цифровые телеграммы, и это обстоятельство привлекло большее внимание прессы, чем сам факт прибытия «Цимбрии». Увы, у наших адмиралов не хватило ума составить зашифрованный текст на английском языке.

Покупку судов вел капитан-лейтенант Л.П. Семечкин, ранее прибывший в США на рейсовом пароходе. Семечкин заранее вступил в сговор с филадельфийским банкиром Вортоном Баркером. В марте 1878 г. Баркер объявил, что собирается создать судоходную компанию для обслуживания линии Аляска — Сан-Франциско и приобрести три-четыре быстроходных парохода. Благодаря огромному капиталу и связям в правительственных кругах проект этот возражений не встретил. Правительство оставило за собой лишь право освидетельствовать пароходы и признать их годными для предполагаемой цели. Так возникло, очевидно, не без ведома американского правительства, фиктивное пароходство Баркера.

«Интимный» же договор Баркера с Семечкиным гласил: «В. Баркер приобретает на свое имя столько судов, сколько ему будет заказано, производит на них такие переделки… какие ему укажут», после чего Баркер должен был вывести суда в океан под американским флагом «в такое время, какое будет вызвано соображениями русского правительства. Для затрат ему делаются необходимые авансы. Окончательный расчет производится при исполнении всех взаимных обязательств. При найме капитанов, офицеров и команды В. Баркер руководствуется указаниями Семечкина и для исключения всяких претензий со стороны властей заключает с ним нотариальный договор». Выведя пароходы за пределы территориальных вод, Баркер «в присутствии необходимых свидетелей и нотариуса передает… Семечкину все свои права на пароходы, совершив на все купчую крепость».

Первым судном, которое купила Россия уже через двое суток после прибыли Семечкина в Америку, стало «State of California». Л.П. Семечкин писал впоследствии: «Я остановился в Филадельфии, чтобы возобновить сношение с некоторыми из прежних друзей… и осмотреть на верфи г. Крампов оконченный в постройке, но еще не спущенный пароход „State of California“… Осмотрев внимательно корпус, стоявший на стапеле, и машину, собранную в мастерской, я убедился, что пароход… имеет право называться лучшим в Соединенных Штатах по тщательности и прочности постройки».

Пароход был признан годным «для крейсерских целей» и куплен за 400 тысяч долларов.

Узнав о намерении русских, англичане также начали скупать через своих агентов в Америке пароходы. «Положили глаз» они и на «State of California», за который Крамп запросил с них 500 тысяч долларов. Но в британском Адмиралтействе слишком долго думали и рассчитывали, и разрешение на его покупку пришло через два дня после того, как пароход приобрела Россия.

Покупка «State of California» сильно взволновала американскую прессу, газеты подняли шум: «Имеют ли русские право покупать суда? Даже если соблюдены все формальности, должно ли этим довольствоваться правительство?» Тогда русские представители обратились к самым крупным юристам-международникам, среди которых были известный государственный деятель, соратник Авраама Линкольна, сын и внук двух президентов Ч. Адамс, крупнейший юрист и дипломат бывший министр юстиции К. Кашинг, член Конгресса герой Гражданской войны генерал В. Бутлер и другие. Все они сочувствовали русским. «Г-н Адамс созвал репортеров главнейших газет и разъяснял, что американский закон позволяет продавать оружие, но запрещает выпускать вооруженные экспедиции. Закон… позволяет продавать корабли, но последние должны выходить из гавани без пороха и вооруженных людей… Статьи, разъясняющие дело, были напечатаны в 35 газетах».

Но американские юристы настаивали, чтобы спуск американского флага и подъем Андреевского должен производиться вне территориальных вод США, то есть на расстоянии трех морских миль от американского берега. «Всякий корабль пользуется правом экстерриториальности. Приобрести его он может только у своих берегов или в пределах вод, никому не принадлежащих».

Американские судовладельцы быстро посчитали ожидаемые барыши от продажи пароходов русским и пришли к выводу, что дело это очень выгодное. Большую роль сыграла и поддержка Промышленной лиги, объединявшей полторы тысячи заводов и более двух миллионов рабочих. «Русские дали работу многим тысячам людей, и потому Лига также приняла сторону наших».

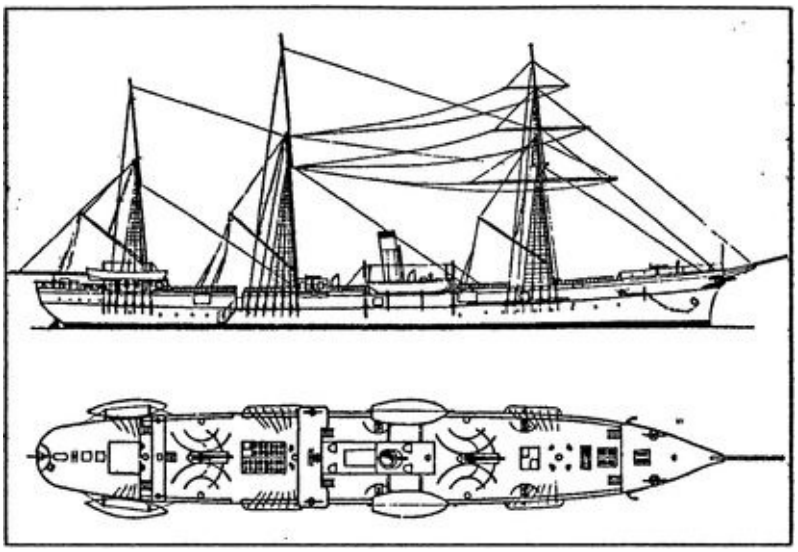
Проблема была решена, и 8 мая 1878 г. пароход «State of California» сошел на воду. Впоследствии, будучи переоборудованным в крейсер, он получит название «Европа».

Затем Россия купила в Филадельфии за 275 тысяч долларов пароход «Columbus», переименованный затем в «Азию». Его также

переоборудовали на заводе Крампа.

«Последовательность… и осмотрительность, с которой действовала наша экспедиция, произвели на американцев сильное впечатление», — вспоминал Л.П. Семечкин. Американские судовладельцы резко подняли цены на пароходы, они были уверены в кредитоспособности русских, и сколько им понадобится еще пароходов — никто не знал. И третий пароход, «Saratoga», переименованный в «Африку», пришлось купить уже за 335 тысяч долларов. Переделывался он также на заводе Крампа. Русские моряки — офицеры и нижние чины — принимали активное участие в переоборудовании купленных пароходов.

Между тем Морское ведомство России заказало Крампу за 275 тысяч долларов клипер «Забияку». По контракту на постройку корабля от закладки до спуска на воду отводилось всего четыре месяца. В случае невыполнения договорных условий предусматривалась система штрафов. Всего за три недели была разработана проектная документация, и 1 июля 1878 г. на верфи Крампа произошла закладка крейсера. 9 сентября «Забияка» был спущен на воду и уже 27 сентября прошел пробные ходовые испытания. Зима в этот год выдалась суровая, реку Делавэр рано сковало льдом, и это не позволило закончить испытания в 1878 г. Только на следующий год Крампу удалось сдать клипер, да и то с большими штрафами. За опоздание со спуском на 9 дней с Крампа сняли 63 тыс. долларов, за переуглубление на 9 дюймов — 60 тыс. долларов, за меньшую на 0,5 узла скорость — 35 тыс. долларов. В результате Крамп получил всего 153 тысячи долларов, да еще он должен был за свой счет снабдить корабль всем необходимым для перехода в Европу. В итоге «Забияка» стал самым дешевым крейсером русского флота.



Клипер «Забияка». 1878 г.

Несколько слов стоит сказать и об устройстве судов, закупленных в Америке.

«Европа» имела длину 93,6 м, ширину 11,3 м и осадку 5,2 м. Водоизмещение его составляло 3169 т. Машина типа компаунд мощностью 3000 индикаторных л. с. позволяла развивать скорость до 13,5 уз. 1 винт. Запас угля 1100 т. Дальность плавания 14 000 миль при 10-узловом ходе. На малом ходу обеспечивалось плавание под парами до 120 суток.

«Азия»: длина 86,4 м, ширина 10,7 м, осадка 4,5 м, водоизмещение 2449 т. Одна машина двойного расширения мощностью 1200 л. с. 1 винт. Скорость 15,6 уз. Запас угля 750 т. Дальность плавания 1500 миль. Парусное вооружение трехмачтового клипера.

«Африка»: длина 82,6 м, ширина 11, 6 м, осадка 4,6 м, водоизмещение 960 т. Одна машина двойного расширения мощностью 1417 л. с. 1 винт. Скорость 12,7 уз. Дальность плавания 6400 миль при 9 уз. Парусное вооружение трехмачтового клипера.

21 декабря 1878 г. «Европа» и «Азия» с русской командой вышли в океан. В трех милях от берега они спустили американские и подняли русские Андреевские флаги. Через пять дней то же проделала и «Африка».

Поскольку к этому времени кризис миновал, все три крейсера под Новый год пришли в Копенгаген, где и перезимовали, ожидая освобождения Кронштадтского рейда ото льда.

Об этой экспедиции и до 1917 г., и после написано очень много. Однако во всех источниках обойден один очень любопытный момент — откуда на русских кораблях должны были взяться пушки? Ведь без орудий

эти корабли были абсолютно беспомощны. Получалось, что в условиях войны с Англией надо идти в Кронштадт, там вооружаться, а затем вновь идти в океан на британские коммуникации? Надо ли объяснять бредовость такого плана.

На самом же деле орудия для русских крейсеров были заказаны фирме Круппа. «Европа» получила одну 210-мм гаубицу, три 150-мм пушки и четыре 9-фунтовые (107-мм) пушки; «Азия» — три 150-мм и четыре 9-фунтовые пушки; «Африка» — пять 150-мм и четыре 9-фунтовые пушки. Все эти орудия были изготовлены Крупном. Кстати, 150-мм крупповские пушки в 1878 г. получили и другие наши крейсерские суда, как, например, корветы «Богатырь» и «Варяг».

Первоначальный замысел предусматривал вооружение «Европы», «Азии» и «Африки» в море с нейтральных пароходов, доставивших пушки из Германии. И лишь после окончания Берлинского конгресса было решено пушки ставить в Кронштадте.

Что же касается клипера «Забияка», то он с 28 мая по 5 августа 1879 г. перешел из Филадельфии в Кронштадт. Вооружение он получил лишь к началу кампании 1880 г. Оно состояло из двух 152-мм обр. 1867 г., четырех 9-фунтовых и одной 3-фунтовой обр. 1867 г. пушек. В середине 1880-х годов были добавлены одна 64-мм пушка Барановского и шесть 37-мм пятиствольных пушек.

Покупка пароходов в Америке были осуществлена Морским ведомством на казенные деньги. Однако параллельно по всей стране в 1878 г. шел сбор средств с населения на покупку за границей крейсерских судов. Инициативу в сборе средств проявило «Императорское общество содействия русскому торговому мореходству». В Москве был учрежден главный комендант для сбора пожертвований, а звание почетного председателя принял на себя цесаревич Александр Александрович. К началу мая 1878 г. было собрано уже более двух миллионов рублей, в мае 1879 г. — 3 835 500 рублей, к концу 1881 г. — 4 132 800 рублей. Суммы пожертвований частных лиц составляли от нескольких копеек до 100 тысяч рублей. Большая часть населения с энтузиазмом отнеслась к строительству так называемого Добровольного флота. Любопытно, что великий композитор Петр Ильич Чайковский в 1878 г. сочинил марш «Добровольный флот». Он попросил издателя П.И. Юргенсона перечислить гонорар за марш на строительство флота.

6 июня 1878 г. Россия купила в Германии первые три парохода. Первый пароход, «Holsatia», прибыл в Кронштадт уже 14 июня. Газета «Новое время» так описала торжественное мероприятие, посвященное

приходу судна в Россию: «20 июня, около часа пополудни, после торжественного молебна, первый рейдер добровольного флота „Holsatia“ был окрещен „Россией“. На рейдере под звуки музыки, игравшей национальный гимн, был поднят русский флаг и гюйс. По окончании молебна надпись на пароходе „Holsatia“ была немедленно закрашена».

Второй из приобретенных пароходов «Hommania» прибыл в Кронштадт 19 июня и впоследствии был переименован в «Москву». Третий пароход, «Turingia», 24 июня был назван «Петербургом». Все три парохода были приобретены за 165 тысяч фунтов стерлингов, что по курсу 1878 г. составляло примерно 1580 тысяч рублей. Водоизмещение судов составляло около 3000 т, а скорость 13,5-14,5 узлов.

А 17 июля, отремонтированные, вооруженные крупповской артиллерией и укомплектованные военными экипажами, они уже стояли на кронштадтском рейде в полной готовности для крейсерской службы. 26 июня был приобретен пароход «Нижний Новгород».

Между тем мирный исход Берлинского конгресса устранил угрозу войны, и 1 августа разоруженные крейсера были исключены из списков военного флота и переведены в ведение комитета. Крейсера были отправлены на Черное море и приняли участие в перевозке русских войск из Сан-Стефано в Одессу (до 13 тысяч человек, 3600 лошадей и около 5 тысяч тонн другого груза).

1 июня 1878 г. представители великих европейских держав подписали в Берлине трактат, состоявший из 64-х статей, который фактически лишал Россию плодов ее победы над турками.

Вернувшись в Петербург, Горчаков грустно сказал при встрече с императором: «Берлинский конгресс есть самая черная страница в моей служебной карьере». Александр ответил: «И в моей тоже».

Стратегический просчет Горчакова, и самого Александра II был в том, что они оценивали внешнеполитическую обстановку и силы по речам политиков (Дизраэли заявил, Андраши заметил), не обращая внимания на реальное соотношение сил в Европе и на последствия тех или иных угроз Англии или Австро-Венгрии.

Англия была бессильна вести войну с Россией без помощи сильных европейских армий. Из-за географического расположения России с учетом развитой сети железных дорог британский флот даже не мог осуществить эффективную морскую блокаду России.

Такую точку зрения разделяют и многие британские историки. Тот же Хибберт писал: «…войны Дизраэли не хотел, а военную риторику использовал в качестве фактора политического давления на противников

как внутри страны, так и за ее пределами. Словом, он предпочитал угрожать войной, а не вести ее, и очень надеялся, что это будет вполне достаточно для реализации своих внешнеполитических целей».[113]

Что же касается Австро-Венгрии, то ее армия в войне один на один заведомо бы проиграла, и «лоскутная» империя могла бы развалиться, как это и случилось в 1918 г.

Наконец, рассмотрим теоретически самый худший для России вариант развития событий. Германская империя поддерживает Австрию, и их соединенные армии наносят тяжелое поражение русской армии. Ну и что? И Аустерлиц, и Фридланд были булавочными уколами для огромной Российской империи. Ну, заключила бы Россия невыгодный, но не позорный мир. Берлинский мир был позорным, поскольку Россия капитулировала без военного поражения. Что могла потерять Россия в случае неудачной войны в 1878 г.? Максимум, это Привисленскую губернию, населенную поляками. И пусть бы немцы одни разбирались с ними. А вот зато вся Европа оказалась бы под германским сапогом. Далее последовало бы строительство на верфях объединенной Европы огромного флота, превышавшего по тоннажу британский, затем — серьезный разговор с владычицей морей о ее заморских колониях. Учитывая природную жадность британцев, можно с уверенностью сказать, что они вцепились бы в колонии зубами. Ну а это привело бы к войне, и германизированная Европа, имея мощный флот, легко бы форсировала Ла-Манш.

Рискнет ли кто утверждать, что это фантазии автора? Ведь Германская империя и так шла по этому пути с 1870 по 1914 год, и без разгрома России в 1878 г.

Все ведущие британские политики именно так и оценивали перспективы развития европейских отношений в случае поражения России в войне с Германией. Об этом красноречиво свидетельствует опубликованная позже их неофициальная переписка. Разница в позициях британских политиков была лишь в том, насколько далеко идти в блефе, угрожая России войной. Так было в 1878 г., так будет в 1885 и 1904–1905 гг.

Британские власти одновременно осуществляли двойной блеф. С одной стороны, пугая Россию войной, а с другой — пугая собственное население, а заодно и всю Европу страстью русских царей к мировому господству.

Глава 13
Кризис 1885 года

После окончания кризиса 1878 г. и Россия, и Англия продолжали подготовку к крейсерской войне.

«Балканский кризис 1876–1879 гг. поставил военных и политических руководителей Англии перед задачей сооружения разветвленной сети военно-морских баз и угольных станций, которые могли бы обеспечить действия британского броненосного флота. В сентябре 1879 г. для изучения этой проблемы была создана специальная комиссия во главе с лордом Карнарвоном».[114]

В августе 1879 г. первым морским лордом стал Астли Купер Кей. Он пришел в Адмиралтейство с обширной программой строительства броненосцев и крейсеров. Следует заметить, что программа строительства английского флота была направлена не только против России, но и против Франции и Германии. Британская империя представляла угрозу для всей Европы, но, увы, большинство континентальных политиков не желали этого видеть.

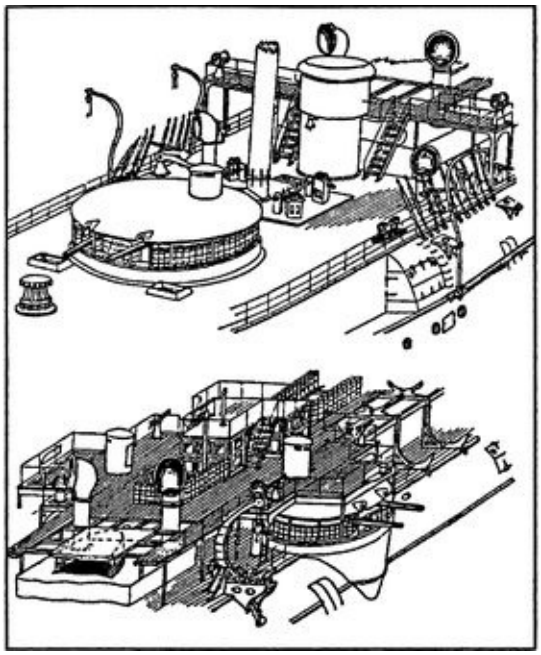
В России с 1880 г. началось проектирование броненосных фрегатов нового типа. Они должны были иметь более мощные паровые машины и соответственно большую скорость, но для обеспечения большей автономности по-прежнему должны были нести полное фрегатское парусное вооружение.

В феврале 1881 г.[115] были заложены два таких фрегата, которые 28 марта 1881 г. получили названия «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской». Их стандартное водоизмещение составляло соответственно 5750 т и 6200 т. Оба крейсера имели 152-мм броневой пояс и 12,7-мм палубную броню.

«Владимир Мономах» вступил в строй в июле 1883 г., а «Дмитрий Донской» — летом 1885 г., поэтому артиллерийское вооружение их оказалось разное. Так, «Мономах» был вооружен четырьмя 203-мм пушками обр. 1877 г., двенадцатью 152-мм/28 пушками и четырьмя 4-фунтовыми пушками обр. 1877 г. А «Донской» успел получить более новые орудия: четыре 203-мм/30 пушки, а также четырнадцать 152-мм/28 пушек. Кроме того, фрегаты для отражения атак минных катеров имели 10–12 37-мм пятиствольных пушек Гочкиса. На «Мономахе» было три 381-мм

торпедных аппарата, а на «Донском» — пять таких же торпедных аппаратов. Кроме того, на борту фрегатов помещались минные катера типа «Птичка», оснащенные 254-мм выстреливаемыми пороховым зарядом и не имевшими собственного двигателя минами, а также шестовыми минами.

Скорость хода новых фрегатов составляла 16–17 узлов. «Мономах» имел по два винта, «Донской» — один. Из-за их большого сопротивления при невращающихся винтах скорость под всеми парусами не превышала 3 узлов, при этом управление судном становилось «почти невозможным». Было два способа увеличить скорость хода под парусами. Во-первых, с помощью специальной муфты разъединить вал с винтом, чтобы дать ему свободно вращаться под напором воды. Так достигалась скорость 4–5 узлов. Либо под малыми парами давать винтам слабое вращение, соответствующее скорости судна под парусами. В последнем случае происходил расход угля, но скорость возрастала до 5–7 узлов.



203-мм/35 (8-дм) пушка в барбетной установке крейсера «Адмирал Нахимов»

Два парусно-паровых корабля Российского флота были заложены в июле 1884 г. («Адмирал Нахимов») и в июле 1886 г. («Память Азова»).[116] Стандартное водоизмещение их составляло 8473 т и 6735 т соответственно.

Вооружение «Нахимова» состояло из восьми 203-мм/35 пушек в четырех барбетах с 203-мм броней. По бортам было расположено десять 152-мм/35 пушек и четыре 4-фунтовые пушки обр. 1877 г., а также десять

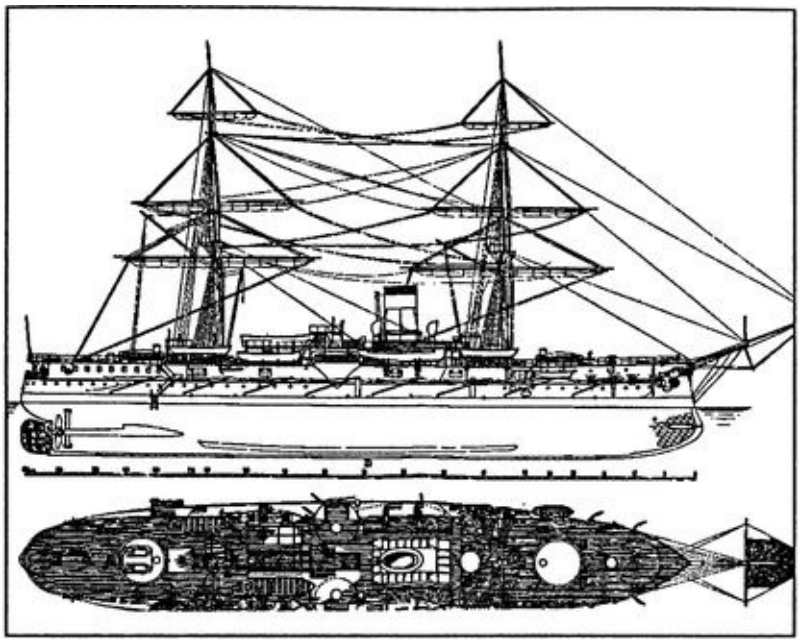
37-мм пушек Гочкиса. Фрегат имел три 381-мм торпедных аппарата.

Броневой пояс в районе цитадели имел толщину 254 мм, а броневая палуба — 51–76 мм.

Он имел две вертикальные машины двойного расширения общей мощностью 7508 л. с., вращавших два винта. Максимальная скорость хода составляла 16,5 узлов.

Из-за наличия концевых барбетов, орудия которых должны были иметь возможность стрелять прямо в нос или корму, пришлось отказаться от традиционного фрегатского вооружения — третья мачта просто не умещалась. Поэтому решили поставить оснастку брига с общей площадью парусов 3000 кв. м. Затем ее уменьшили до 2000 кв. м. При ветре 3–4 балла скорость под парусами из-за сопротивления гребных винтов не достигала и 4 узлов, а при плавании экономическим ходом 9-11 узлов, когда в действии находились 5–6 котлов из 12, паруса при попутном ветре прибавляли всего узел скорости.

Эксплуатация фрегата «Адмирал Нахимов» показала, что парусное вооружение окончательно изжило себя и стало лишь обузой крейсерским судам.



Броненосный фрегат «Адмирал Нахимов»

В начале 1890 г. Александр III решил отправить сына Николая в путешествие по странам Азии, а обратно цесаревич должен был возвращаться через Сибирь. В ходе путешествия Николай должен был

получить большой объем информации, которая могла пригодиться ему впоследствии. Путешествовать наследник должен был на новейшем крейсере «Память Азова». Крейсер получил название в честь 74-пушечного парусного линейного корабля «Азов», первого в русском флоте, удостоенного Георгиевского флага за доблесть в Наваринском сражении 8 октября 1827 г.

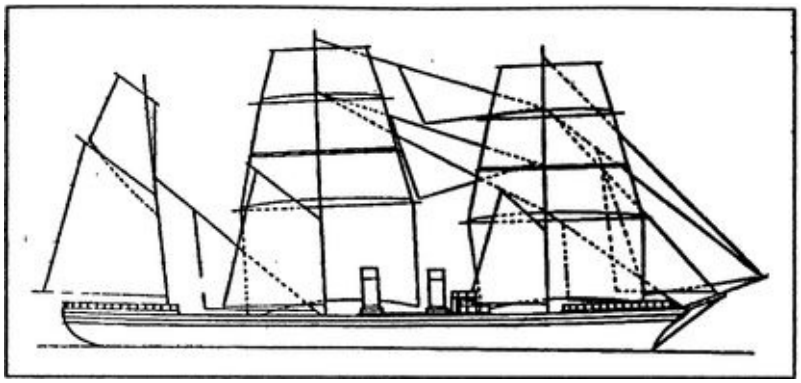
Несмотря на довольно мощное вооружение (две 203-мм/35 и тринадцать 152-мм/35 пушек) по внешним украшениям и внутреннему убранству «Память Азова» мог дать фору самой богатой яхте. На носовой части корабля красовались орден Святого Георгия, ленты с бантами, императорская корона, лавровый венок и пальмовые ветви. В отделке и оборудовании офицерских помещений широко применялись ценные породы древесины (красное, ореховое и тиковое дерево). Большое место на корабле занимали особые каюты для наследника престола и его свиты. Одна отделка этих кают обошлась казне более чем в 78 тысяч рублей. На шканцах, юте, шкафуте и всех мостиках были установлены специальные тенты для защиты от солнца и дождя. Уже по пути, в Англии, были закуплены дополнительные электрические вентиляторы. Там же закупили 700 электрических ламп и установили дополнительное освещение на верхней палубе.

Обращение крейсера в яхту вызвало перегрузку в 800 тонн. Посему с крейсера пришлось снять две 152-мм пушки[117], часть боекомплекта и другое оборудование. Все это было погружено специальный пароход, отправленный заранее во Владивосток. Впрочем, снятие орудий с кораблей, когда они мешали веселому времяпровождению членов императорской фамилии, было нормой в русском флоте. Вот, к примеру, отчет Морского технического комитета за 1874 г. В комитет обратился вице-адмирал Казакевич с просьбой снять кормовое 152-мм орудие с парохода-фрегата «Рюрик», «так как при плавании с Его Высочеством корма есть единственное свободное место для обедов, которые даются Его Высочеством». Великий князь, а по совместительству генерал-адмирал Константин Николаевич был большой либерал и любитель выпить. Надо ли говорить, что пушку немедленно сняли.

Итак, крейсер «Память Азова» стал красивой игрушкой. На крейсере впервые в русском флоте установили паровые машины тройного расширения, которые позволяли давать ход до 17 узлов; тем не менее оставили и парусное фрегатское вооружение.

Стандартное водоизмещение фрегата составляло 6735 т. Толщина броневого пояса в середине судна составляла 152 мм, а на оконечностях —

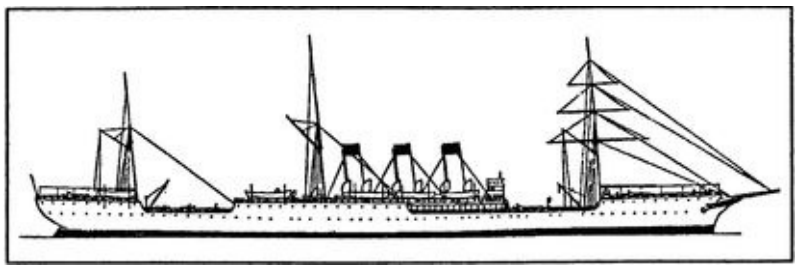
100 мм. Толщина брони палубы от 38 до 64 мм. Первоначальное вооружение состояло из двух 203-мм/35 и тринадцати 152-м/35 пушек, а также 17 орудий малого калибра. Торпедное вооружение состояло из трех 381-мм торпедных аппаратов. На борту фрегата по проекту размещалось 4 минных катера, а в плавание обычно брали только два.



Корвет «Витязь» под парусами

Кроме того, в 1883–1885 гг. было построено два последних корвета русского флота — «Витязь» и «Рында». Их стандартное водоизмещение составляло 3210 т. Машина двойного расширения допускала скорость до 14 узлов. Винт один неподъемный, но он был снабжен специальной муфтой для разобщения его с валом при ходе под парусами. В последнем случае скорость под парусами достигала 8 узлов. Парусное вооружение фрегатское.

Резервом боевых кораблей для крейсерских действий в океане были пароходы Добровольного флота. Формально Добровольный флот находился в ведении Министерства финансов Российской империи, «под покровительством» наследника цесаревича. В мирное время основной задачей Добровольного флота было снабжение русского Дальнего Востока. Напомню, что Транссибирская магистраль вступила в строй лишь в 1903 г. В 1880 г. пароходы Добровольного флота сделали 5,5 рейсов[118] Одесса — Владивосток, но в 1895 г. их число достигло уже 16, а в 1900 г. был сделан 21 рейс.

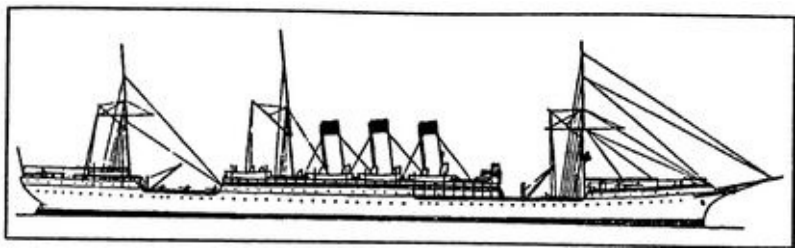


Вспомогательный крейсер «Лена», бывший пароход Добровольного флота «Херсон». Вооружение: 6120/45-мм и 6 75/50-мм орудий

Практически все пароходы шли на Дальний Восток с полной нагрузкой. Они везли пассажиров, включая каторжников, на Сахалин, а также различные военные и гражданские грузы. На обратном пути пароходы загружались чаем в Китае и везли его в Одессу. Тем не менее, «несмотря на постоянный приток грузов, работа пароходов Добровольного флота почти не приносила дохода, а некоторые годы (1880, 1882, 1883) были даже убыточными».[119]

Замечу, что в 1900–1917 гг. аналогичная картина была и с Транссибирской магистралью. И это в период бурного экономического роста в Российской империи с 1880 г. по 1914 г.

Руководство Добровольного флота устанавливало для грузов и пассажиров, идущих на Дальний Восток, довольно низкий тариф. «Так, например, билет I класса Одесса — Владивосток (10 400 миль) стоил 500 руб., тогда как французская компания „Messageries Maritimes“ брала от Марселя до Шанхая (9100 миль) 703 рубля. Поэтому в 1883 г. Государственный Совет утвердил назначение Добровольному флоту субсидии в виде помильной платы, в размере 600 тыс. руб. в год (субсидия сохраняется до настоящего времени (до 1914 г. — *А.Ш.*))».[120]



Вспомогательный крейсер «Ангара», бывший пароход Добровольного флота «Москва». Вооружение: 6 120/45-мм, 6 75-50-мм орудий.

В 1884 г. заведование Добровольным флотом было передано Морскому министерству, как наиболее заинтересованному в вопросе постоянной

готовности его к военному времени.

За первые 16 лет существования Добровольного флота погибло три его парохода.

В военное время пароходы Добровольного флота должны были становиться крейсерскими судами. Так, во время обострения международной обстановки в 1880 г. пароход «Москва», пришедший во Владивосток, был вооружен и снабжен боеприпасами всего лишь за двое суток. Осенью 1897 г. пароходы Добровольного флота «Киев» и «Херсон» перевезли из Одессы на остров Крит русские пехотные части.

К маю 1888 г. Добровольный флот располагал семью быстроходными пароходами водоизмещением 8 000-11 000 т, способными нести мощное артиллерийское вооружение и имевшими дальность плавания 4000–5000 миль.

Следует заметить, что принципиальной ошибкой наших адмиралов было намерение в случае войны вооружать пароходы Добровольного сравнительно слабыми орудиями калибра 120-75 мм. Опыт действия германских рейдеров в 1914–1917 гг. и в 1940–1943 гг. показал, что оптимальным калибром для торговых судов, ведущих крейсерскую войну, является 152 мм. Замечу, что с 80-х годов XIX века германские рейдеры, оборудованные из торговых судов, планировалось вооружать, и фактически на них ставилось по шесть — восемь 150-мм орудий. Такое сильное вооружение требовалось, во-первых, чтобы быстро потопить артиллерийским огнем большое транспортное судно неприятеля, что трудно сделать из 120—75-мм пушек, а во-вторых, с таким вооружением можно принять бой как со вспомогательным, так и со старым крейсером специальной постройки противника. А ведь именно такие суда в основном и защищали британское судоходство в колониальных водах.

Интенсивное строительство крейсерского флота в России было не напрасно. Начало 80-х годов XIX века ознаменовалось новыми угрозами Англии. Поводом к ним стало продвижение русских войск в Средней Азии. Империя не могла мириться далее с набегами кочевников на Оренбургскую губернию, а единственным способом избежать этого было покорение Средней Азии. Вообще говоря, слово «покорение» не точно означает ситуацию, тут уместнее использовать слово «замирение», но, увы, оно почти вышло из употребления и понятно не всем молодым читателям.

Официально считалось, что среднеазиатские ханства находятся под протекторатом России. Вот, к примеру, то же Бухарское ханство. Оно к началу XX века управлялось эмиром, обладавшим неограниченной властью и согласно шариату являвшимся и духовной главой государства. В

административном отношении ханство делилось на 25 бекств. Согласно договору с Россией, заключенному в 1876 г., численность бухарских войск составляла 10 тысяч человек при 60 орудиях (в основном старых систем).

Русские гарнизоны располагались лишь в малых крепостях Чарджуй, Керки и Термез.

Как видим, русские власти не вмешивались во внутреннюю жизнь ханства, а наличие русских гарнизонов препятствовало как нападениям кочевников на другие части Российской империи, так и проникновению англичан на территорию ханства.

В 1876 г. английские войска вторглись в Афганистан с целью присоединить его к Британской империи.[121] И в конце концов англичанам удалось сделать афганского эмира своим союзником.

В феврале 1881 г. русские войска заняли Ашхабадский округ. Российская империя увеличилась на 28 тысяч кв. км.

В 1882 г. начальником Закаспийской области был назначен генерал-лейтенант А.В. Комаров. Он обратил особое внимание на город Мерв — «гнездо разбоя и разрушения, тормозившее развитие чуть ли не всей Средней Азии»,[122] и в конце 1883 г. отправил туда штабс-ротмистра Алиханова и текинца майора Махмут-Кули-хана с предложением мервцам принять русское подданство. Поручение это было выполнено блестяще, и уже 25 января 1884 г. депутация мервцев прибыла в Ашхабад и поднесла Комарову прошение на имя императора о принятии города Мерва в русское подданство. Высочайшее согласие вскоре было поручено, и мервцы присягнули на верность русскому царю.

Любое продвижение русских войск в Среднюю Азию вызывало истерику в Лондоне и взрыв эмоций в продажной прессе — «русские идут в Индию!». Понятно, что эта пропаганда была рассчитана на британского обывателя, дабы он охотнее поддерживал военные расходы и авантюры своего правительства. Но побочным эффектом этих кампаний стало то, что индусы действительно поверили в то, что русские могут прийти и освободить их от англичан. В 80-х годах XIX века в Индии побывал известный востоковед, исследователь буддизма И.П. Минаев. В своем путевом дневнике, опубликованном только через 75 лет, он не без иронии писал: «Англичане так много и давно толковали о возможности русского нашествия, что индийцы поверили им».[123]

В итоге в Ташкент потянулись «просители». Так, в начале 1860-х годов прибыло посольство магараджи Кашмира Рамбир Синга. Его принял военный губернатор Черняев. Посланцы Синга заявили, что народ «ждет

русских». Черняев был вынужден ответить, что «русское правительство не ищет завоеваний, а только распространения и утверждения торговли, выгодной для всех народов, с которыми оно желает жить в мире и согласии».[124]

Затем в Ташкент явился посланец от магараджи княжества Индур. Он представил чистый лист бумаги русским офицерам. Когда листок подогрели на огне, на нем проступили буквы. Магараджа Индура Мухамед-Галихан обращался к русскому императору: «Услыхав о геройских подвигах ваших, я очень обрадовался, радость моя так велика, что если бы я желал всю выразить ее, то недостало бы и бумаги». Послание это было составлено от имени союза княжеств Индур, Хайдарабад, Биканер, Джодхпур и Джайпур. Заканчивалось оно словами: «Когда начнутся у вас с англичанами военные действия, то я им буду сильно вредить и в течение одного месяца всех их выгоню из Индии».[125]

За этим посольством последовал целый ряд других. Вскоре в Ташкент прибыла новая миссия от магараджи Кашмира во главе с Баба Карам Паркаасом. А в 1879 г. начальник Зеравшанского округа принял семидесятилетнего Гуру Чаран Сингха. В переплете книги ведийских гимнов старец пронес тонкий листок голубой бумаги. Это было письмо, написанное на пенджаби, без подписи и без даты, адресованное туркестанскому генерал-губернатору. К нему обращался с призывом о помощи «верховный жрец и главный начальник племени сикхов в Индии» Баба Рам Сингх.

Антибританские настроения в Индии были нераздельно связаны с надеждами на приход русских и на помощь России. В 1887 г. магараджи Пенджаба, лишенный англичанами престола и сосланный в Лондон, писал в Петербург, что он «уполномочен от большей части государей Индии прибыть в Россию и просить императорское правительство взять их дело в свои руки. Эти государи в совокупности располагают войском в триста тысяч человек и готовы к восстанию, как только императорское правительство приняло бы решение двинуться на Британскую империю в Индостане».[126]

Чтобы создать проблемы русским в Средней Азии, британское правительство с начала 80-х годов XIX века предпринимало попытки втянуть в конфликт с Россией афганского эмира.

В 1883 г. эмир Абдуррахман-хан, подстрекаемый англичанами, занял Пендинский оазис на реке Муртабе. Хан уже забыл о гостеприимстве русских в бытность его изгнания в Самарканде, а также полученные им

русские винтовки и русские деньги.

Британский генерал Лемсден с отрядом из 1500 солдат проследовал из Индии в Герат, а затем часть англичан прошла через Гератские горы и заняла городок Гульлен (Гульран) в 60 верстах от нынешнего города Кушка.

Одновременно афганские войска захватили стратегически важный пункт Акрабат — узел горных дорог. Акрабат был населен туркменами, и сейчас он находится на территории Туркменистана.

Афганские войска заняли пост Таш-Кепри на реке Кушке, там, где сейчас находится город Кушка. Терпению генерала Комарова наступил предел, и он сформировал специальный Мургабский отряд для оказания отпора захватчикам. В отряде было 8 рот пехоты, 3 сотни казаков, сотня конных туркмен, саперная команда и четыре горные пушки, всего около 1800 человек.,

К 8 марта 1885 г. Мургабский отряд перешел в Аймак-Джаар, 12 марта подошел к урочищу Круш-Душан, а на следующий день подошел к Каш-Кепри и остановился у русского передового поста из тридцати милиционеров на бугре Кизиль-тепе. В двух-четырех верстах от русского отряда находились позиции афганцев под командованием Наиб-Салара. У Салара было 2,5 тысячи конников и полторы тысячи пехоты при восьми пушках.

Комаров попытался договориться с афганцами и британским офицером капитаном Иетта. Как доносил Комаров, афганцы становились все более и более дерзкими, считая, очевидно, начатые с ними переговоры за проявление слабости. Они не только укрепили свои позиции, но охватили постами расположение русского отряда и даже подъезжали близко к биваку. Чтобы покончить с этим, Комаров послал Наиб-Салару ультиматум и частное письмо, советуя не доводить дело до вооруженного столкновения.

18 марта 1885 г. в 5 часов утра русские части двинулись на афганцев. Они подошли на пятьсот шагов к неприятелю и остановились. Первыми открыли огонь афганцы. С воплями «Алла» в атаку пошла конница. Русские встретили их интенсивным ружейным и артиллерийским огнем, а затем перешли в контратаку. Как позже написал в своей автобиографии Абдуррахман-хан, едва начался бой, «английские офицеры сейчас же бежали в Герат, совместно со всеми своими войсками и свитой».[127] За ними кинулись бежать и афганцы. Генерал Комаров не желал ссориться с эмиром и запретил коннице преследовать бегущих афганцев. Поэтому те отделались сравнительно легко — около 500 человек было убито и 24 взято в плен. Число раненых неизвестно, но, во всяком случае, их было много.

Ранен был и сам Наиб-Салар.

Среди трофеев русских были все восемь афганских пушек и семьдесят верблюдов. Потери русских составили убитыми 9 человек (1 офицер и 8 нижних чинов) и 35 человек ранеными и контужеными (5 офицеров и 30 нижних чинов). Генерал Комаров за победу на Кушке был награжден Александром III золотой шпагой с бриллиантами. Кстати, этот бой официально считался единственным сражением в царствование «царя-миротворца».

На следующий день после победы, 19 марта 1885 г., к Комарову явилась депутация от независимых пендинских сарыков и эрсаринцев с просьбой принять их в подданство России. В результате из земель, очищенных от афганцев, был учрежден Пендинский округ.

После сражения на Кушке Россия и Англия вновь оказались на грани войны.

Английское правительство требовало, чтобы при предстоявшем разграничении Россия предоставила Афганистану Пендже и некоторые другие туркменские территории. Русское правительство отказалось выполнить эти требования, ссылаясь на то, что земли эти населены туркменами и никогда не принадлежали Афганистану.

Когда «миротворцу» Александру III доложили, что Англия грозит войной, тот просто ответил: «Да хоть бы и так…»

Любопытно, что британский историк О. Паркс в начале XX века писал, что одной из причин кризиса 1885 г. стало то, что «знаменитый генерал Скобелев заявил, что получение Индии есть политическая задача России».[128] Все было бы хорошо, если бы генерал Скобелев не умер при таинственных обстоятельствах в 1882 г., то есть за 3 года до кризиса.

В начале 1882 г. Англия осуществила ряд мероприятий, которые сами по себе могли быть поводом к войне. Так, чтобы заблокировать русскую эскадру во Владивостоке, 2 апреля 1885 г. британская дальневосточная эскадра высадила десант на островах Комундо в Корейском проливе в 40 км к югу от Кореи. Острова исконно принадлежали Корее, но англичане даже не запрашивали Сеул. Мало того, на островах был поднят британский флаг, и немедленно началось строительство военно-морской базы, названной Порт Гамильтон. Англичане даже соединили Порт Гамильтон подводным телеграфным кабелем с Гонконгом.

В ответ правительства России, Китая, Кореи и Японии заявили решительный протест. Мало того, Россия заявила, что если британцы не уберутся с островов Комундо, то русская эскадра займет другой корейский порт. Забегая вперед, скажу, что предупреждение подействовало, и в начале

1887 г. англичане, забрав свои пожитки, покинули Порт Гамильтон.

Но это было позже, а весной 1885 г. русские крейсерские суда вышли на коммуникации владычицы морей. Однако пока русские корабли вели себя мирно и не трогали британских купцов. Зато английские корабли устроили буквально охоту за русскими. Трудно найти в истории страну, официальная мораль которой так расходилась бы с делами, как в Англии с XVI по XXI век. Нация пиратов, которым британские монархи давали лордства, как тому же Френсису Дрейку, больше всех вопила о «морском праве». А вот адмирал и лорд Фишер в порыве откровенности писал: «На первой мирной конференции в Гааге в 1899 г., когда я был британским делегатом, городили ужасную чушь о правилах ведения войны. Война не имеет правил… Суть войны — насилие. Самоограничение в войне — идиотизм. Бей первым, бей сильнее, бей без передышки».[129]

Соответственно англичане и вели себя в 1885 г. «Каждый русский корабль во внешних водах сопровождался внушительным британским соединением, что порой приводило к деликатным ситуациям. Один из таких получивших известность случаев произошел в Иокосуке, когда „Агамемнон“ под командованием кэптена Лонга, следовавший за „Владимиром Мономахом“ (флаг адмирала Кроуна), не зная, объявлена война или нет, вошел на рейд, имея все орудия наведенными на ватерлинию и надстройки русского корабля».[130]

Ну, насчет того, что каждый русский корабль сопровождало британское судно, это явное преувеличение. Имели место лишь отдельные такие случаи.

Так, 8 апреля 1885 г. русский клипер «Стрелок» зашел в американский порт Норфолк, чтобы пополнить запасы угля и продовольствия и дать отдых команде. Об этом стало известно англичанам, и к Норфолку подошел корвет «Гарнет». Корвет занял позицию у входа в бухту и приготовил орудия к стрельбе.

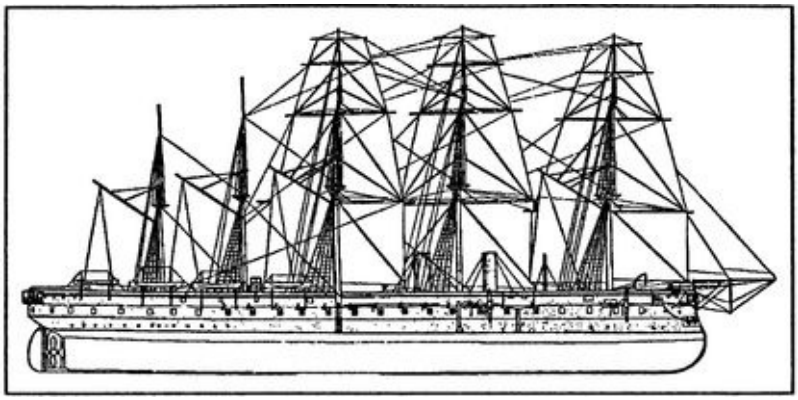
Командир «Стрелка» пошел на хитрость. Он отпустил большую часть команды в увольнение на берег, а для господ офицеров в местном театре были куплены лучшие билеты. Британский капитан решил тоже отправиться с группой офицеров в театр. Еще до окончания спектакля русские офицеры незаметно покинули театр. Когда они прибыли на клипер, там уже собралась вся команда, и были разведены пары. Выходя из бухты, «Стрелок» прошел в полусотне метров от «Гарнета», стоявшего на якоре без паров, капитана и большей части офицеров. Через двое суток «Стрелок» уже крейсировал на морских путях, соединяющих Нью-Йорк с

Лондоном.

С начала 1885 г. в самом британском Адмиралтействе обстановка была близка к панике. В начале марта 1885 г. Адмиралтейство предоставило кабинету меморандум, в котором перечислялись действия британского флота в случае начала войны. Вначале было решено направить флот через Босфор и Дарданеллы и высадить на черноморском побережье России сильный экспедиционный корпус, чтобы отвлечь русские войска от продвижения к Индии. Но на сей раз турки рассудили здраво: высадят или не высадят англичане десант в Крыму — вопрос спорный, а вот потом полумесяц с минарета Святой Софии может слететь запросто. В конце концов султан очень вежливо, но твердо отказал англичанам в проходе через Проливы.

В итоге грозному Гранд флиту ничего не оставалось, как идти на Балтику. 25 марта 1885 г. по флоту был дан приказ Адмиралтейства привести в полную боевую готовность все корабли, находившиеся в водах метрополии. Но только через три месяца плавсостав был приведен в указанное состояние.

Командование британским экспедиционным флотом на Балтике было поручено вице-адмиралу Джеффри Хорнби. В состав этой, уже второй «Эскадры специальной службы», являвшей собой «зверинец неуправляемых и курьезно подобранных кораблей»,[131] входили броненосцы «Минотавр» (флагман), «Эджинкорт», «Геркулес», «Султан», «Пенелопа», «Айрон Дюк», «Лорд Уорден», «Рипалс», «Девастейшн», «Аякс», «Хотспур» и «Руперт», крейсера «Шеннон», «Орегон» (вспомогательный крейсер), «Конквест», «Мерси», «Леандр», база миноносцев «Гекла», торпедный таран «Полифемус», шлюп «Корморан», канонерские лодки «Рэйсер» и «Маринер», речные канонерки «Снэп», «Пайк», «Мидуэй», «Медина» и 16 миноносцев. Все они собрались на рейде Портленда в июне 1885 г.

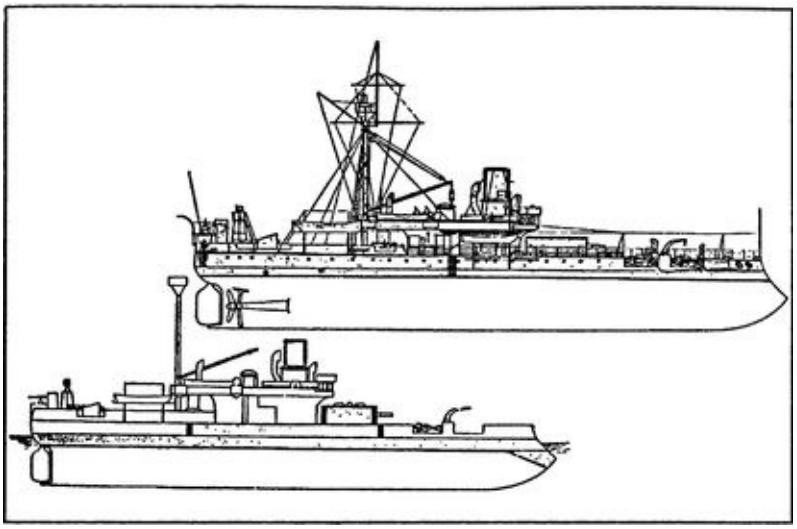


Броненосец «Эджинкорт»

Все суда этой «непобедимой армады» были вооружены исключительно дульнозарядными нарезными, а частью и гладкоствольными пушками. Судя по учениям «особой эскадры», проведенным в июне 1885 г., тактика англичан при атаке русских береговых крепостей не должна была отличаться от действий в Александрии в 1882 г. То есть британцы собирались подойти к русским фортам на 1–2,5 км, стать на якорь и начать бомбардировку. Разница была лишь в том, что перед стрелявшим броненосцем предполагалось установить противоторпедные сети для защиты от русских миноносцев.

Что же ожидало Британию в Кронштадте летом 1885 г.? Девяносто пять современных береговых орудий с каналом обр. 1877 г. (1 356-мм пушка, 15 280-мм пушек, 1 229-мм пушка, 2152-мм пушки в 190 пудов, а также 8 280-мм мортир и 48 229-мм мортир). Кроме того, имелось 369 береговых орудий обр. 1867 г., несколько устаревших по сравнению с обр. 1877 г., но представлявших собой следующее поколение по сравнению с английскими дульнозарядными пушками, стрелявшими снарядами с цинковыми выступами. Среди них были: 1356-мм пушка, 69 280-мм пушек, 92 229-мм пушки, 88 203-мм пушек и 20 152-мм пушек, а также 20 229-мм и 79 152-мм мортир.

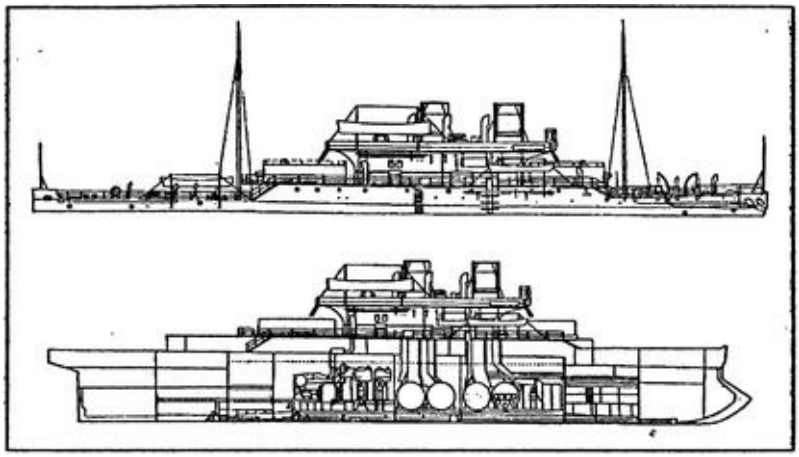
Кроме того, на Балтике имелась сильная броненосная эскадра во главе с башенным броненосцем «Петр Великий» (четыре 305-мм пушки обр. 1867 г.) и около 120 миноносок и миноносцев.



Броненосец «Руперт». Общий вид и схема распределения бронирования

В начале 80-х годов XIX века на вооружение Кронштадтской и Севастопольской крепостей поступили 280-мм мортиры обр. 1877 г., дальность стрельбы которых 250-кг снарядами составляла 8,8 км. Такой снаряд мог пробить насквозь от верхней палубы до киля любой британский броненосец.

Сами же русские мортиры оставались неуязвимыми для огня британских броненосцев, угол возвышения орудий которых составлял обычно 13°-15° и никогда не превышал 20°. Все русские мортиры в Кронштадте и других береговых крепостях были невидимы с моря и не могли быть поражены настильным огнем корабельной артиллерии. Так, в Кронштадте восемь 280-мм мортир были установлены в кольцевых бетонных двориках радиусом около 6 м. Каждое орудие окружал бетонный бруствер высотой 2,4 м и шириной 4,2 м. Под семью продольными брустверами размещались потерны, соединявшие орудие с пороховым погребом, а на поперечных участках — ниши для боеприпасов и входы в потерны. Толщина бетона над потернами достигала 2,7 м.



Броненосец «Девастейшн». Вид сбоку (вверху) и продольный разрез (внизу)

Орудийный дворик по краям был опоясан кольцевым бетонным желобом, куда стекала дождевая вода, а оттуда она отводилась по вертикальной трубе в грунт.

Пороховые погреба размещались в бетонных арочных хранилищах с пролетом 5,7 м, высотой 2,7 м. Сверху и с боков они защищались более чем двухметровым слоем бетона. Как и вся батарея, пороховые погреба были обвалованы грунтом и со стороны батареи выглядели как небольшой,

заросший кустарниками и травой, холм. Металлические зонты над вытяжными отверстиями были окрашены под общий фон местности.

Чтобы не быть голословным, называя самый большой флот мира «бумажным тигром», я вынужден привести скучные цифры. Вот, к примеру, в конце 60-х годов XIX века на Волковом поле под Петербургом построили макет палубы башенного броненосца длиной 64 м и шириной 17 м. Для сравнения, размеры британских казематных и башенных броненосцев:

«Девастейшен» (год постройки 1873-й): длина 93,6 м, ширина 19 м;

«Инфлексибл» (1881 г.): длина 97,54 м, ширина 22,86 м;

«Нептун» (1881 г.): длина 103,3 м, ширина 18 м.;

«Александра» (1877 г.): длина 99,06 м, ширина 19,41 м.

Стреляли по макету из старой 5-пудовой гладкоствольной мортиры обр. 1805 г. Калибр ее 333 мм, ее можно считать аналогом 330-мм египетских мортир в Александрии. А также из 152-мм медной с дула заряжаемой мортиры изготовления 1863–1866 гг. и из 152-мм мортиры обр. 1867 г.

Одна 152-мм мортира обр. 1867 г. должна была гарантированно поразить любой британский броненосец на дистанции 3200 м, но крайней мере с 8-го выстрела. Скорострельность мортир была около одного выстрела в минуту, то есть за 8 минут. Напомню, что британские броненосцы в Александрии стояли на якоре или без хода по четыре и более часов на дистанции от 3 км до 700 м от египетских фортов.

В конце 70-х годов XIX века на Меппенском полигоне Круппа русские и германские артиллеристы провели показательные стрельбы из 280-мм мортиры Круппа — аналога русских мортир обр. 1877 г. Стреляли по мишеням размером 14,5×12 м, то есть по цели намного меньшей, чем палуба британских кораблей. В ходе стрельб выяснилось, что вероятность попадания на дистанции 1500–2000 м одинакова и не менее 8,5 % (из 36 снарядов попало 12, а из 24-х — 2). Орудие было новое, расчет неопытный, а в Кронштадте расчеты пристрелялись.

Все русские береговые мортиры были размещены на батареях, закрытых или каменным бруствером (в Кронштадте), или естественными возвышениями (в Севастополе), и поражение их настильным огнем морских орудий было исключено.

Предлагаю любопытному читателю самому посчитать, что натворили бы с британским флотом одни только мортиры в Кронштадте или Свеаборге при «александрийской» тактике англичан. А иной у них тогда не было, да и простора для маневрирования у Кронштадта и Свеаборга не

было из-за узости фарватера, не говоря уж о многочисленных минных и ряжевых заграждениях.

В Александрии стрельбы велись дымным порохом, и клубы дыма постоянно заволакивали форты и корабли. Сотне наших миноносок потребовалось бы около трех минут, чтобы в дыму выскочить из-за кронштадтских фортов и подойти к бортам вражьих броненосцев.

Бели бы не миролюбие Александра III, главной целью которого было дать внутреннее спокойствие России, то Британской империи вполне мог бы прийти конец в 1885 г. И дело тут не только в России. В 1880–1885 гг. отношения Англии и Франции были накалены до предела. Германия также была готова поддержать Россию в конфликте с владычицей морей.

Несколько позже (13 января 1900 г.) кайзер Вильгельм II, беседуя с русским послом Оскен-Сакеном в Берлине, «высказался с большой похвалой относительно мобилизации нашего армейского корпуса на Кавказе и его быстрой переброске к Кушке», на афганскую границу. Кайзер «усмотрел в этом подтверждение своего тезиса о том, что только одна Россия может парализовать могущество Англии и нанести ей, если понадобится, смертельный удар». Далее император заявил, что если царь когда-либо «вынужден будет направить свои войска в Индию, то он (кайзер) гарантирует, что никто в Европе не двинется с места. Он будет охранять наши границы».[132]

Но, увы, царь не хотел войны. В конце концов 29 августа (10 сентября) 1885 г. русский посол Георг фон Стааль и британский статс-секретарь по иностранным делам Робер Сесил лорд Солсбери подписали в Лондоне соглашение о разграничении афганских владений от Ходжа-Салеха до Герируда. По условиям этого соглашения Афганистан безоговорочно включался в зону интересов Англии. В состав Афганистана Россия соглашалась включить и ранее независимый Бадахшан, и связанный с Бадахшаном округ Вахан. Граница русской и английской сфер интересов устанавливалась по реке Амударья так, что к северо-западу от Амударьи располагалась русская зона, а к востоку, юго-востоку и югу — английская зона.

Более подробное разграничение земель вошло в русско-английский протокол от 10 (23) июля 1887 г., подписанный в Петербурге директором Азиатского департамента И.А. Зиновьевым и полковником Уэстом Риджуэем.

Соглашения 1885 и 1887 годов лишь временно и ненамного сгладили конфликт между Англией и Россией в Средней Азии. Англичане тянули железные дороги на север Индии. Несколько раз они собирались их

строить даже на территории Афганистана, но так до сих пор (на 2005 год) и не построили.

В свою очередь Россия также начала интенсивно строить железные дороги в Средней Азии. Так, строительство Закаспийской железной дороги было начато с прибытием в Красноводск Скобелева. К 4 октября 1880 г. железнодорожный путь был уложен от Красноводска до Мулла-кары, на протяжении 22,5 км, а к началу января 1881 г. — уже до 115 км. В 1885 г. железная дорога достигла Ашхабада, в 1886 г. — Чарджоу, а в 1888 г. — Самарканда.

Российские железные дороги были протянуты и к главным портам Каспийского моря. В 1883 г. вошла в строй линия Поти — Баку, а в мае 1894 г. Ростов-на-Дону был соединен с Петровском.

Таблица 4

Вероятность попадания в палубу судна длиной 30 м и шириной 8 м (монитор)

Дистанция, сажень (м)	Из 5-пудовой гладкоствольной мортиры		Из 152-мм нарезной медной заряжаемой с дула мортиры. Бомба с цинковыми выступами		Из 152-мм нарезной медной заряжаемой с казенной части мортиры обр. 1867 г.	
	вдоль судна, %	поперек судна, %	вдоль судна, %	поперек судна, %	вдоль судна, %	поперек судна, %
500 (1067)	12	0	42	16,2	65	37
700 (1494)	5	0	25	1,9	52	32
900 (1921)	1	0	18	9,9	43	27
1100 (2347)	0	0	13	8,5	34	22
1300 (2774)	0	0	11	7,7	25	17
1500 (3201)	0	0	9	6,9	18	13

В 1885 г. принято решение о создании Амударьинской флотилии, просуществовавшей до 1917 г. Первые два больших парохода «Царь» и «Царица» водоизмещением в 165 тонн были построены в 1887 г. в Петербурге и в разобранном виде доставлены на Амударью. Навигацию они начали в 1888 г. В 1895–1901 гг. были введены в строй еще четыре парохода, два паровых катера и девять барж. Любопытно, что с самого начала все пароходы флотилии работали на нефти. Это была первая русская

флотилия, переведенная на жидкое топливо. К примеру, на Черноморском флоте к 1905 г. на нефть, да и то частично, был переведен только один крупный корабль (броненосец «Ростислав»).

Кушка — самая южная точка Российской империи — стала важным опорным пунктом для борьбы с Англией. Кушка была превращена в крепость. 30 мая 1893 г. там сформировали отдельную крепостную артиллерийскую роту, а к 1 февраля 1902 г. там было уже три крепостных артиллерийских роты. К этому времени вооружение крепости состояло из 26 легких полевых пушек (обр. 1877 г.), десяти 152-мм полевых мортир и шестнадцати 1/2-пудовых (152-мм) гладкоствольных мортир обр. 1838 г. Вооружение это не шло ни в какое сравнение с западными крепостями России, такими как Ивангород или Брест, но крепостной артиллерии Кушки хватало против всей артиллерии Афганистана.

В Кушке было сосредоточено и отделение осадного артиллерийского парка в составе шестнадцати 152-мм осадных пушек, шестнадцати легких полевых пушек (обр. 1877 г.), четырех 203-мм полевых легких мортир и шестнадцати 1/2-пудовых гладкоствольных мортир. На случай войны с Афганистаном нужды в тяжелых 152-мм пушках и 203-мм мортирах не было. Эти орудия предназначались для индийских крепостей.

В 1900 г. Кушка через Мерв была соединена с Закаспийской железной дорогой, а в 1906 г. вступила в строй стратегическая железная дорога Оренбург — Ташкент (1852 км). До Оренбурга железная дорога была доведена еще в 1877 г. Таким образом, Россия гораздо проще и быстрее могла перебросить в Афганистан и Северную Индию личный состав и артиллерию, нежели Англия из своей метрополии.

Раздел II
Как это должно было быть

Глава 1
Капитан Конкевич становится Беломором

В царствование королевы Виктории Россия и Англия несколько раз оказывались на грани войны. Наиболее грозными были 1863,1878 и 1885 годы. Естественно, у многих возникает вопрос, а что если у русского или английского капитана не выдержали бы нервы под наведенными на его корабль вражескими орудиями. Да что капитан, нервы могли сдать и у простого комендора. Главное то, что пушки были заряжены, а борт корабля вероятного противника был виден в прорези прицела так близко…

Кто-то обронил крылатую фразу: «История не терпит сослагательного наклонения», которая сейчас стала среди историков почти аксиомой. В самом деле, к примеру, прогнозировать историю России в XVIII веке в случае смерти Петра Алексеевича в возрасте 15 лет — это ненаучная фантастика, грубо говоря, гадание на кофейной гуще.

Но, с другой стороны, историк, отказывающийся анализировать действия того или иного политика или военачальника, становится лишь регистратором событий. И вместо профессоров и академиков писать академические труды и читать лекции студентам смогут простые лаборанты с семиклассным образованием. Такой-то король приказал сделать то-то, а такой-то адмирал сделал поворот на север, и т. д., и т. п. Любой же серьезный исторический анализ должен включать в себя рассмотрение альтернативных вариантов.

Возникает вопрос, как найти тут золотую середину? На мой взгляд, историк должен рассматривать только одну-две итерации, а дальше начинается ненаучная фантастика. К примеру, историк может сказать, в каком случае проигранное сражение могло быть выиграно, и каковы были бы ближайшие последствия. А вот дальнейшее прогнозирование событий уже отдает фантастикой, поскольку число вариантов развития событий растет в геометрической прогрессии.

Рассмотрение альтернативных вариантов в первой и реже во второй стадии является служебной обязанностью во многих специальностях. Так, к примеру, служебная обязанность патологоанатома дать заключение, грамотно ли было проведено лечение умершего, и мог ли он выжить при ином варианте лечения. А в наших военно-морских академиях и штабах со времен Ушакова прорабатывались варианты сражения эскадр или даже отдельных кораблей, например, советского эсминца проекта «56» с

американским фрегатом типа «Нокс».

Самое интересное, что сценарий войны в океанских просторах между Россией и Англией описан еще 120 лет назад капитаном 2-го ранга Александром Егоровичем Конкевичем. Сам Конкевич был из семьи моряков и много лет плавал во всех океанах.

В декабре 1859 г. семнадцатилетний Александр Конкевич, дворянин Новгородской губернии, поступил юнкером флота в 9-й флотский экипаж, находившийся в Кронштадте. В июне 1860 г. юнкер Конкевич на фрегате «Генерал-Адмирал» ушел в трехгодичное плавание в Атлантике и Средиземном море. В 1861 г. он получил чин гардемарина, а после завершения плавания на фрегате, в декабре 1863 г., — чин мичмана.

Через семь месяцев после возвращения из похода на «Генерал-Адмирале», 26 июля 1864 г., мичман Конкевич отправился в свое первое кругосветное плавание на парусном военном транспорте «Гиляк» под командованием капитан-лейтенанта Энквиста. Транспорт после захода в Рио-де-Жанейро обошел мыс Горн и вышел в Тихий океан. 5 июня 1865 г. «Гиляк» пришел в Де-Кастри, а 13 июня — в Николаевск-на-Амуре. Обратно транспорт прошел через Индийский океан и 7 августа 1866 г. бросил якорь в Купеческой гавани Кронштадта.

Затем Конкевич был переведен на винтовой корабль «Николай I», где получил чин лейтенанта. Позже он служил на пароходо-фрегате «Смелый» и броненосном фрегате «Петропавловск». Но эти суда плавали лишь на Балтике, и летом 1869 г. Конкевич отправился в новое кругосветное плавание на корвете «Боярин».

По возвращении в Кронштадт, в 1874 г., Конкевич был назначен старшим офицером «Боярина». Затем его перевели также старшим офицером на броненосную батарею «Не тронь меня». С началом русско-турецкой войны 1877–1878 гг. Конкевич, дослужившийся к тому времени до капитан-лейтенанта, принимал участие в боевых действиях на Черном море. После окончания войны он командовал только что созданной болгарской флотилией, имевшей в своем составе пять вооруженных пароходов, пять паровых катеров и парусные военные транспорты.

В 1879 г. капитан-лейтенант Конкевич был «уволен для службы на коммерческих судах с зачислением по флоту», то есть оставаясь офицером Российского императорского флота.

В 1893–1894 гг. Конкевич вместе с министром финансов С.Ю. Витте выступал против строительства гигантского Порта Александра III в Либаве. В 1894 г., выполняя поручение Александра III обследовать побережье Кольского полуострова и Белого моря с целью дать заключение о

возможности создания на Мурмане военно-морской базы для Российского флота, Витте взял с собой в поездку Конкевича в качестве консультанта. А.Е. Конкевич писал о бухтах в Мотовском заливе как о «как бы самим Богом созданных для могущественной морской державы и сильного флота».

Многочисленные служебные обязанности не помешали Конкевичу заняться публицистикой. В 1887 г. под псевдонимом Беломор была опубликована его повесть «Крейсер „Русская Надежда“», а затем еще ряд других книг, в которых описывались будущие войны России.

В повести «Крейсер „Русская Надежда“» говорится о предполагаемой войне России и Англии. Опытный моряк, на мой взгляд, в основном верно изложил ход военных действий, если бы в 1886–1887 гг. началась война между империями. Думаю, что читателям будут небезынтересны основные моменты предполагаемой войны.

Но, к сожалению, в оригинальном тексте Беломора слишком много длиннот, бесед моряков на служебно-бытовые темы, описаний технических устройств с использованием ныне забытой корабельной терминологии и т. п. Все это существенно затрудняет восприятие этой книги читателем, специально не занимающимся военно-морской историей. Поэтому мне пришлось существенно сократить и во многих местах переделать оригинальный текст.

Следует заметить, что названия русских кораблей, действующих против англичан, вымышлены Беломором, а названия британских судов оставлены подлинными.

Глава 2
«Русская Надежда» выходит на тропу войны

Итак, я предоставляю слово Беломору.

В апреле 18… года крейсер «Русская Надежда» получил приказание вооружиться. На этот раз крейсеру благоприятствовало все. Командир его и офицеры считались лучшими и опытнейшими во флоте, команда выбиралась из всех экипажей — хотя в нашем флоте, право, грешно выбирать.

Погода стояла теплая, вооружение шло быстро, и через неделю после приказа крейсер уже вышел на рейд, принял порох, и, получив запечатанный конверт с приказанием вскрыть его в точке 44° с. ш.; 31° в. д., отправился в море.

Посылка крейсера в море была экстренная, и никто в Николаеве не знал его назначения.

Капитан вызвал механика.

— Готова ли машина? — спросил он, когда механик явился к нему на мостик.

— Все исправно.

— Сколько у вас пару и оборотов?

— Как было приказано при уходе с Одесского рейда — 55 фунтов и 85 оборотов.

— Прошу вас идти этим ходом все время. Машину мы должны будем остановить только в Буюк-дере, на полчаса, и затем уже на Тулонском рейде, конечно, если не будет чего-нибудь непредвиденного.

Механик поклонился и ушел, вздыхая о предстоявшем беспокойном переходе. Он отлично знал, что малейшее уменьшение оборотов и падение пара вызовут со стороны капитана вопрос: «А почему-с?» Этот короткий вопрос, разумеется, к добру не приведет,

В 7 часов вечера по заведенному судовому порядку в кают-компании ужинали и пили чай. Офицеры были веселы и довольны разрешением загадки и неожиданно выпавшим на их долю заграничным плаванием. На одном конце длинного стола шли разговоры по поводу предстоящего похода и обсуждались причины такой секретной отправки крейсера из Николаева.

— Не могу понять, что за цель делать из подобной посылки в Тулон какую-то тайну. Ведь все равно через два-три дня в Николаеве узнают, куда

мы идем, — говорил мичман Федоров, более всех обеспокоенный неизвестностью во время вооружения крейсера.

— Точно так же в 1863 году ушла целая эскадра из Кронштадта, но тогда с минуты на минуту ожидалась война, — заметил на это лейтенант Быков. — Может быть, впрочем, существует повод ожидать ее и теперь. Недаром начали строить батареи в Севастополе.

— Как вы ни секретничали в 1863 году, уходя в Нью-Йорк, а Кронштадт все-таки знал ваши тайны, — отвечал Кононов. — Мне кажется, нам никогда бы не пришлось скрывать то, чего никак нельзя утаить, если бы мы не держали крейсеров ни в Черном, ни в Балтийском морях. Первое только по имени море, а в сущности представляет собой замкнутое озеро, из которого не выберешься на свет Божий, если Турция не соизволит выпустить. А Кронштадт замерзает на 6 месяцев. Крейсера должны плавать все время за границей или держаться во Владивостоке, откуда до океана один шаг.

— Ваш Владивосток замерзает так же, как Кронштадт, да там из крейсера сейчас же сделали бы транспорт. Нет, в случае войны мы опять купим крейсера в Америке, как это было недавно, — возразил Федоров.

— Ну, на наших заатлантических друзей не следовало бы рассчитывать, — ответил Кононов, — у них нет хороших пароходов. Лучших ходоков до сих пор строит одна Англия. Что же касается до Владивостока, то, во-первых, он замерзает далеко не на шесть месяцев, во-вторых, замерзает только Золотой Рог, а такая бухта, как Диомед, всю зиму открыта. Да, наконец, мы могли бы поискать и занять какой-нибудь подходящий порт в Китайском море или даже целую группу островов в Тихом океане. Посмотрите на немцев, они только что создали флот, а имеют уже свои станции на всех океанах.

— Станции необходимы для крейсеров, — будут ли они в Кронштадте или Владивостоке. Без этого негде будет взять угля, исправить повреждения и пополнить команду, — заметил Власьев.

— А «Алабама»? — возразили на это несколько голосов.

— Что же ваша «Алабама» доказывает? Если бы ее не поддерживали англичане, долго ли она плавала бы? Но после того как Англию приговорили к уплате 15 миллионов, вряд ли кто будет поддерживать крейсера, в особенности же наши, — отвечал Кононов.

Крейсер «Русская Надежда», сдав в Буюк-дере почту в русское посольство, прошел Босфор, миновал Архипелаг, обогнул мыс Матапан при самых благоприятных обстоятельствах и утром на пятые сутки входил на Тулонский рейд.

С крейсера уже рассмотрели на трехмачтовом броненосце французский вице-адмиральский флаг и русский контр-адмиральский на фрегате «Вячеслав». Затем увидели клипера «Оскол», «Заноза» и «Печора».

Подойдя ближе, вызвали всех наверх, «становиться на якорь». Старший офицер, еще отправляясь на мостик, осмотрел кругом наружный борт. Вообще не гоже было войти на рейд «спустя рукава», а теперь тем более, зная, как начальник отряда со всеми офицерами и вся французская эскадра от адмирала до матроса будут критически рассматривать крейсер в бинокли и без них, с клотика до ватерлинии.

Прорезав корму адмиральского фрегата так, что даже в Транзунде[133] было бы изъявлено «особенное удовольствие», крейсер положил право на борт и, дойдя до указанного сигналом места, отдал якорь. В ту же минуту спустили шлюпки, отвалили выстрелы и обменялись салютами. Капитан поехал с рапортом и визитами, а на крейсере начался полный аврал по уборке, мытью и приведению судна в рейдовый порядок.

— Однако вы сделали очень короткий переход, а лучше всего то, что не требуете никакого ремонта, — заметил адмирал, выслушав обстоятельный доклад капитана о совершенном им плавании.

В этот день в кают-компаниях всех судов русского отряда много говорили о плавании крейсера «Русская Надежда» и выражали некоторые сомнения в его исправности. Но плававшие в былое, хотя еще и в недавнее время, на различных судах и отрядах, уверяли, что крейсер, постояв в Тулоне дня три-четыре, непременно попросится в док.

— Ведь не было примера, чтобы наши суда по уходе из России не прошли через руки иностранных адмиралтейств для окончательной отделки, — говорили они, подтверждая свои мнения множеством фактов.

Надо признаться, что они были правы. Летопись плаваний наших судов была перечнем их исправлений и переделок в иностранных доках и мастерских, начинавшихся обыкновенно в Копенгагене и заканчивавшихся в Японии, и Йокосукском адмиралтействе. Но, благодаря Бога, все это уже дела минувших лет — дела, канувшие в вечность.

На следующий день на «Русской Надежде» побывали с визитами адмиралы — наш и французский. Первый тщательно осмотрел судно, надолго задержался в машинном отделении, поблагодарил всех за порядок и безукоризненную чистоту и, прощаясь, отдал приказание пополнить все запасы и затем вести счеты с берегом так, чтобы по поднятии сигнала «идти по назначению» крейсер мог тут же исполнить сигнал, не ссылаясь на незаконченные дела с берегом или какие-либо исправления.

— Мы не знаем, зачем собрали отряд в Тулоне, а потому и должны

быть готовы ежеминутно исполнить первое же приказание из Петербурга, — крайне серьезным тоном добавил русский адмирал.

Образованный, молодой и энергичный адмирал Казанцев давно уже пользовался общим уважением и любовью флота. Без шума и крика, без крутых мер он умел так вести свое дело, что ни одно слово его не было зерном, упавшим на бесплодную почву. Если собравшемуся отряду предстояла какая-нибудь серьезная задача, то более подходящего и способного адмирала трудно было бы найти в русском флоте. Оказалось, что весь отряд Средиземного моря, неожиданно и вопреки предположениям флагмана, стянут в Тулон и уже вторую неделю стоял в той же готовности, которая теперь требовалась и от «Русской Надежды».

Как бы в ожидании чего-то, судовая жизнь отряда шла крайне однообразно, серьезно и строго. В 8 часов утра поднимался флаг с брам-реями и с отдачей парусом. С 9 до 11 часов проводились учения по сигналу адмирала, после обеда — снова учения.

Единственным развлечением для офицеров был осмотр Тулонского адмиралтейства и поездка в Ла-Сьен, где общество «La Forges — et Chantiers» с таким завидным успехом строило громадные броненосцы и океанские пароходы. Более дальние поездки не разрешались.

Между тем во французских газетах ежедневно стали появляться телеграммы, а затем и передовые статьи по поводу наших дел в Средней Азии. Спор с Англией, начавшийся, по-видимому, из-за какого-то пустяка, становился серьезнее. В Англии лихорадочно вооружали все суда, — фрахтовали лучших ходоков в частных компаниях. На Мальте и в Гибралтаре собирались британские эскадры. Из Кронштадта в распоряжение адмирала Казанцева прибыли два новых броненосных фрегата.

Французы с большим любопытством посещали суда русского отряда, как бы мысленно сравнивая их с английскими. На бирже наш курс начал сильно падать.

В один прекрасный вечер, когда офицеры на «Русской Надежде» мирно кончали свой вечерний чай, в кают-компанию пулей влетел мичман Золотов и закричал еще в дверях:

— Господа, лейтенант Григорьев приехал сейчас из Петербурга курьером. Добровольный флот остановлен во Владивостоке и вооружается… Война с Англией неизбежна! Говорил вам, что нас не без цели выслали так спешно и неожиданно из Николаева! Я говорил…

Англия сосредоточила свой грозный флот на Мальте и в Гибралтаре, а британские газеты не скрывали ненависти к России, что могло быть

вызвано только очень серьезными обстоятельствами.

В свете этих последних соображений весь русский отряд ждал своего флагмана с огромным нетерпением. День начинался общим вопросом: «Не приехал ли адмирал ночью?» А в 8 часов утра по поднятии на фрегате сигнала «действовать по усмотрению», что можно было принять за отрицательный ответ, наступало общее разочарование.

Но вот, наконец, к общему удовольствию вернулся из Парижа адмирал Казанцев. Не прошло и получаса после того, как его гичка пристала к борту фрегата, на отряде заработали сигнальщики и сигнальные фалы.

Между прочими сигналами были и следующие: «Крейсеру „Русская Надежда“ приготовиться к походу» и «Командиру крейсера прибыть к адмиралу».

Работа на «Русской Надежде» закипела тотчас же и шла так усердно и энергично, что когда капитан, пробыв у адмирала около трех часов, вернулся, то крейсер был совершенно готов и ждал только приказания развести пары.

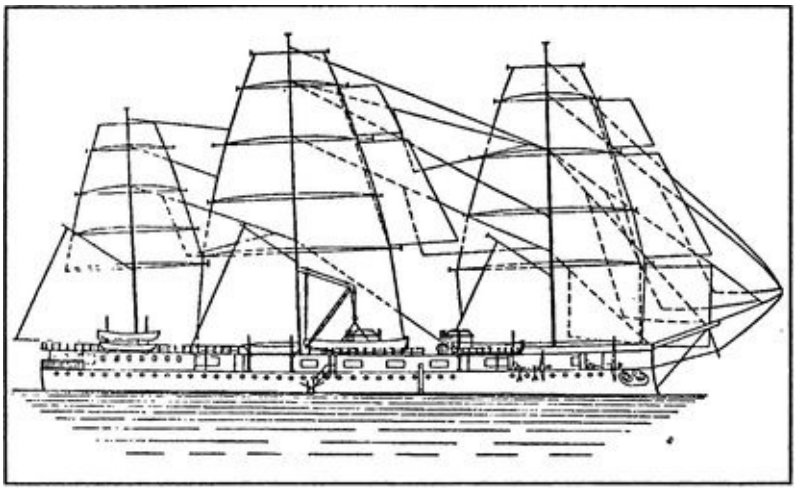
В полночь капитан вышел на мостик и приказал разводить пары, а в 4 часа утра, приняв лоцмана с адмиральского фрегата, «Русская Надежда» уже полным ходом выходила из Тулонского залива.

Вначале шли на юго-запад, на меридиане Орана легли за запад. «Значит, в океан», — заключили офицеры, поскольку хорошо знали, что спрашивать у старшего штурмана «куда идем» было бесполезно. Если он и знал это, то все равно бы не сказал никому.

Пройдя мыс Сан-Висенти (юг Португалии), офицеры узнали больше, нежели ожидали, Капитан собрал всех к себе и обратился со следующим: «Господа, по приказанию адмирала мы идем в океан, к берегам Южной Америки. Там нас ожидают дальнейшие известия и распоряжения. Политические обстоятельства сложились так, что война с Англией кажется более чем вероятной. Господа, никто и никогда не сомневался в храбрости, находчивости и умении русских моряков. От нас потребуется, быть можете очень скоро, поддержать эту давно заслуженную и дорогою кровью купленную славную репутацию. Но, справедливо гордясь нашими традициями, мы не должны забывать, что летопись флота нашего врага также полна доблестных дел и успехов. Поэтому мы не должны пренебрегать врагом, и употреблять в дело все наши знания и способности. Тогда победа будет на нашей стороне. Прошу и требую от вас крайней осторожности и сдержанности при сношении с нейтральными и с будущими пленными, которые, по условиям нашей деятельности, будут постоянными нашими гостями. Помните, что каждое лишнее слово или

указание о расположении наших судов, о рандеву с транспортами и прочее могут повредить нашему делу. Предупреждаю, что служба будет тяжелая и утомительная, но, с Божиею помощью и с вашей готовностью мы исполним нашу задачу. Помните, что родина дала нам для этого все средства и в праве ожидать от нас успеха.»

Закончив свою речь, капитан поклоном распустил офицеров.



Броненосный фрегат «Владимир Мономах»

Теперь уместно сообщить хотя бы краткие сведения о крейсере «Русская Надежда». Это было недавно построенное стальное судно длиной 300 футов(91,4 м) и шириной 45 футов(13,7 м). Его фор- и ахтерштевни были выкованы из железа. Прямой форштевень был приспособлен для тарана небронированных судов. Крейсер имел двойное дно и множество поперечных непроницаемых переборок. Стальная броневая палуба толщиной от двух до трех дюймов защищала от затопления и разрывных снарядов подводную часть крейсера и все находившиеся там механизмы, котлы и другие важные отделения. Эта же палуба служила и креплением тарана.

Машина крейсера состояла из двух независимых друг от друга механизмов смешанной системы, приводивших в движение два винта. Мощность машины достигала 6500 индикаторных л. е., что позволяло развивать скорость до 16,5 миль в час. Запас угля составлял 1000 тонн. Дальность плавания 10-узловым ходом — 8000 миль, 8-узловым ходом — 10 000 миль.

Артиллерия «Русской Надежды» состояла из двух 203-мм орудий, восьми 152-мм и четырех 25-мм пушек Норденфельда. Минное вооружение включало в себя два подводных и четыре надводных аппарата для стрельбы

по килю и траверзам минами Уайтхеда, а также два катера, вооруженные шестовыми минами и минами Уайтхеда.

Рангоут и парусность были достаточными, и крейсер мог при благоприятных обстоятельствах идти под парусами.

К сожалению, крейсер во многом уступал проекту, представленному в «Морском Сборнике» автором статьи «Военные суда будущего». Но в оправдание Морского министерства надо сказать, что этот автор проектировал свой крейсер гораздо позже спуска на воду «Русской Надежды».

Таким образом, вымышленный Беломором крейсер «Русская Надежда» был очень близок по своим характеристикам к броненосным фрегатам «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской», вступившим в строй в 1883–1885 гг.

Крейсер «Русская Надежда» пересек океан и приблизился к берегам Бразилии. Командир решил зайти в порт Пернамбуко. Стоянка должна была быть кратковременной, чтобы крейсер не был захвачен британской эскадрой, базировавшейся на островах Вест-Индии.

Еще до входа в гавань Пернамбуко капитан вызвал лейтенанта Кононова.

— Прошу вас садиться, — обратился он к вошедшему в каюту Кононову. — Перед вами план Пернамбуко с внутренним рейдом. Вот форт на конце рифа с маячным огнем, который вы увидите с крейсера, если еще не рассмотрели его ранее. Город, как видите, на этом плане делится на три части. Теперь следите за мной внимательно и запомните несколько улиц и некоторые подробности, которые я вам укажу и которые знать для вас необходимо, чтобы не обращаться в городе ни к кому с вопросами. Эта часть называется S. Pedro, эта — средняя, S. Antonio, и, наконец, третья — Boa Vista. Для вас, вероятно, будет нужно только S. Pedro. Вот улица от городской пристани, которая выведет вас на главную улицу — Rua da Cruz. Она оканчивается мостом, ведущим в S. Antonio.

Капитан остановился на минуту, как бы давая время Кононову запечатлеть в своей памяти расположение улиц и поворотов.

— Теперь выслушайте, что от вас требуется, — начал он снова. — Переоденьтесь в штатское платье, прикажите вельботным надеть купленные в Тулоне шапки без ленточек и кокард, также спрятать воротники своих белых рубах. Под парусами вы будете через три четверти часа у форта, а затем подойдите незаметно и тихо к пристани. Отсюда идите прямо на Rua da Cruz и по ней к мосту. На этой улице вы обратите внимание на второй дом от моста, направо. Он очень высок, впрочем, как и

большая часть домов, в шесть этажей. Четыре крайние окна в третьем этаже, с зелеными шторами, находятся в той квартире, куда вы должны попасть, не обращая на себя ничьего внимания. Наружная дверь обита зеленой клеенкой и носит № 7. Электрический звонок прижмите несколько раз, но, словом, сделайте *приготовительный* сигнал. Двери вам отворит, вероятно, сам Сомин, которого вы узнаете сразу, хотя и не ожидаете там встретить. Он сообщит вам положение дел, передаст приказания адмирала, инструкции и, может быть, еще что-нибудь. Если война уже объявлена, то скажите ему, что я уже знаю, где встречу угольный транспорт. Но вы спросите Сомина, нет ли на этот счет какой-либо перемены. Конечно, все должно быть записано вами, если Сомин еще не приготовил памятной записки. По окончании переговоров он доведет вас до пристани и сам доставит на джингадасе[134] на ваш вельбот. Вы же заранее прикажите вельботным, высадив вас, отвалить немедленно и ожидать вас на якоре у форта. Если в окнах Сомина вы не увидите света, то идите той же улицей в S. Antonio, и у первого перекрестка в этой части поверните налево. Придерживаясь левой стороны, вы увидите в третьем доме от угла табачную лавочку. Войдите в нее, купите что-нибудь и вместе с деньгами передайте эту карточку. Вас поймут тотчас же и укажут, где Сомин. Помните, что если война объявлена, то малейшая ваша оплошность может во многих отношениях испортить наше дело в самом начале. Внушите вельботным, чтобы они были немы, как мертвые. Поторопитесь. Мы до рассвета должны уйти из вида Пернамбуко. Теперь все, отправляйтесь, и да благословит вас Господь.

Капитан встал, пожал руку Кононову и отпустил его.

Через несколько минут вельбот несся к ярко освещенному городу, оставляя позади себя крейсер, а через час Кононов вышел незаметно на пристань в S. Pedro и направился к Rua da Cruz. Хорошо зная план города, он без затруднения отыскал дом и квартиру, описанную капитаном. На приготовительный сигнал звонка дверь отворилась, и Кононов был встречен на пороге самим Соминым. Он провел своего посетителя в крайнюю комнату и тогда только заговорил с ним.

— Вы пришли, однако ж, ранее, нежели я ожидал вас. Все ли благополучно? — спросил он.

Получив удовлетворительный ответ, Сомин продолжал:

— 5 мая война началась. Начали ее англичане и, конечно, без объявления, просто захватом нескольких пароходов «Русского общества» в Александрии и Суакиме, значит, опять-таки самым наглым нарушением всяких международных прав. Из Бахии и Рио-де-Жанейро я имею

сообщения, что там видели неприятельские военные суда, но неопасные — типа «Comus». Впрочем, сюда должны прийти, вероятно, скоро и более сильные, так как есть известия, что из Портсмута вышли в море «Меркурий» и «Ирис». Этих, конечно, следовало бы избегать. Ведь даже при лучшем исходе боя могут потребоваться исправления, а они отнимут время и очень затруднят нас. Это наша самая слабая сторона. Вот в этом пакете для капитана вложены: копия телеграммы об объявлении войны, приказание адмирала начать действия крейсерскому отряду, расписания угольных плавучих станций и другие необходимые известия. Надобно отдать справедливость адмиралу, он удивительно энергичен и изобретателен. Как ловко и вовремя он командировал меня из Тулона и устроил здесь. Вот и теперь все его приказания кратки, ясны и точны. А вот вам и новый устав о морских призах и репризах, как раз оконченный, наконец, и утвержденный. Он окончательно развязывает вам руки. Я читал его и нашел, что, слава Богу, он много отличается от проекта устава о том же международного института. Берите и уничтожайте неприятеля и его груз где угодно, только в нейтральных водах. Передайте капитану, что уголь и провизия будут ждать его в условленном месте, на подветренной стороне Тринидада, ровно через неделю от сегодняшнего дня. Приказания адмирала Казанцева я уже получил и распорядился. Вот вам и копия условия с капитаном германского парохода «Доротея», который обязался выйти с углем из Бахии на рандеву с вами. Нейтральные державы будут к вам очень строги и неснисходительны. Все они без исключения уже запретили под страхом тяжкой ответственности вооружения каперов и принятие каперских свидетельств своим подданным. А на это так уверенно рассчитывали наши газеты до войны. Запрещено также повсюду вводить и продавать призы воюющим. Одним словом, вся надежда только на себя и на то, что мы подготовили за последние годы. Если бы еще невыгоды подобных строгостей со стороны нейтральных держав были равны для обеих сторон то, конечно, мы не могли бы жаловаться. Но на практике англичане обойдут, кажется, и нейтралитет во многом. Они имеют теперь, например, в Рио-де-Жанейро, в Бахии, в Монтевидео свои блокшивы с углем и военными запасами и, конечно, всем этим будут пользоваться во время войны.

— Такой же блокшив я видел в Иокогаме, — заметил Кононов.

— Вероятно, подобных блокшивов у них много разбросано по всему свету. Ну, посмотрим, как наши дипломаты будут бороться против этих ухищрений. Мне же кажется, что самым действительным средством против этого будет утопить такой блокшив на нейтральном рейде, после первого

же случая перегрузки с него чего бы то ни было англичанами. О блокшивах я уже сообщил адмиралу и слежу за ними. Где ваша шлюпка?

— На дреке[135], у форта. Но капитан мне сказал, что вы меня проводите до пристани и далее, до вельбота, на местной шлюпке.

— Да, это будет лучше и вернее. Теперь все готово. Идемте, уже поздно и надобно торопиться. На улице не говорите ни слова по-русски. В Пернамбуко, как говорят, английский консул далеко не разиня, и надобно быть осторожным.

Они вышли из дома и безмолвно направились к пристани. Там Сомин взял джингадас, отпустил ее хозяина, уселся вместе с Кононовым и довез его до вельбота, где и простился с ним, пожелав счастья и успехов.

Далее Беломор осуждает Парижскую декларацию от 4 (16) апреля 1856 г., которая «сильно парализовала деятельность крейсеров» и отняла у них половину добычи, признав неприкосновенность нейтральных грузов под неприятельским флагом. С открытием военных действий неприятель легко мог заключить множество незаконных и подложных сделок в этом смысле, трудно уловимых для призового судна и спасительных для самих призов. Подобный приз с нейтральным грузом, или даже с частью его не мог быть уничтожен, а следовательно, значительно ослаблялась та паника, которую должны производить крейсеры. При отпуске приза за выкуп затягивались выгоды взявшего его. Все условия со шкиперами и выкупные обязательства были бы рассмотрены только после войны, — и Господь ведает, до какой степени они имели бы тогда силу и значение.

Такая льгота для нейтральных грузов, конечно, ни для кого не была так невыгодна, как для России, почти не имеющей своего торгового флота и получающей едва ли не все заморские грузы исключительно на иностранных судах. И обратно, она была очень выгодна и удобна для английского торгового флота, осуществлявшего 70 % морской торговли всего мира и общим оборотом в миллиард рублей. Английский торговый флот — это мировой монополист-перевозчик. Чтобы разорить или совсем убить его, мало было сжечь или утопить несколько десятков пароходов, надобно было лишить его возможности работать в течение более или менее продолжительного времени. Надобно было сделать этот весь миллиардный капитал мертвым, приносящим даже убыток, а людей, зарабатывающих службой на пароходах свой хлеб, обратить в излишнюю тягость для государства, лишив их этого заработка.

Все это было бы возможно сделать, только отказавшись от той невыгодной для нас части парижской декларации, которая охраняла нейтральный груз под неприятельским флагом.

Если бы Россия отказалась от 3-го пункта парижской декларации, то английский флаг с объявлением войны моментально потерял бы свой кредит на всех морях, так как ни один торговый дом нейтрального государства не вверил бы этому флагу свои товары и богатства, и английские пароходы, лишившись половины работы, остались бы без дела, а в случае продолжительной войны это дело и вовсе могло бы выскользнуть из их рук, как это случилось с торговым флотом Северной Америки. Нет сомнения, что такое отступление от парижской декларации было бы осуждено институтом международного права в Турине, Милане или Женеве, а самое действие крейсеров было бы названо несовременным и негуманным. Но это были бы тщетные и ошибочные рассуждения, так как подобная мера была бы, в сущности, самой гуманной, она колотила бы англичан по карману, являясь самым радикальным средством для окончания с ними войны.

К сожалению, Россия не отказывалась пока от третьего пункта и строго придерживалась парижской декларации, а морское министерство, имея это в виду, добросовестно подготовлялось на всякий случай.

Далее от действительного состояния дел в русском флоте Беломор начинает фантазировать о том, что-де наши адмиралы берутся за ум.

…Когда наши газеты кричали о каперах, о легкости приобретения союзников выдачей каперских свидетельств всем желающим, о Кельпорте и Гамильтоне, которые легко могли быть блокированы англичанами и лишены всяких средств, Морское министерство уже обеспечило себя готовыми крейсерами, добытыми богатыми сведениями и предположенными станциями, врагу неизвестными. По берегам Америки тотчас по объявлении войны проектировалось послать агентов, назначенных из энергичных и сведущих морских офицеров. В обязанности этих агентов входило тайно нанимать нейтральные пароходы для доставки угля и провизии крейсерам на условленные места в Атлантическом океане, а также сообщать необходимые сведения как адмиралу, так и судам его эскадры в море.

Одним из таких агентов был и лейтенант Сомин в Пернамбуко, хорошо знавший испанский язык.

Большая часть консульских мест в прибрежных городах всего света занималась русскими морскими офицерами, и назначение местных обывателей, преимущественно английских коммерсантов, *более уже не практиковалось*.

Во Владивостоке, в Золотом Роге, лежали миллионы пудов угля, — это также было сделано Добровольным флотом в свободные промежутки

времени между июнем и мартом, то есть между временем возвращения из Ханькао с чаем и новым отправление ем за ним.

Узаконения (легитимации) наши о призах с 1806 года оставались неопределенными, запутанными и спорными, а потому Морское министерство решило покончить и с этим. Проект узаконений 1881 года был исправлен и, наконец, обратился в закон. Таким образом, разрыв с Англией в 18… году застал нас совершенно готовыми.

В день объявления войны составленное расписание станций, агентств, дислокация крейсеров и районы их действий были сообщены телеграфом адмиралу и капитанам, и исполнение этих приказаний не представляло никаких затруднений. К нашему счастью, и весна была ранняя. Весь Балтийский флот своевременно ушел в шхеры и в Моон-Зунд, по достоинству оцененный еще в 1868 году покойными адмиралом Григорием Ивановичем Бутаковым. В то же время из Владивостока вышли шесть пароходов Добровольного флота и четыре парохода «Русского общества», загруженные более чем двумя миллионами пудами угля, огромным количеством мин, боеприпасов, провизией и обмундированием. Также на борту пароходов находились запасные офицеры и добавочные команды для пополнения убыли на крейсерах. Каждый из этих пароходов имел свое место назначения, указанное в запечатанных пакетах.

Сам же Владивосток, давно укрепленный с перешейка дальнобойными орудиями, был загорожен минами и сделался недосягаемым для неприятеля.

Глава 3
От Бразилии до Сингапура

Мы же возвратимся к крейсеру «Русская Надежда», оставленному нами среди океана в виду Пернамбуко.

Среди глубокой тишины ночи на крейсере услышали, наконец, удары весел и тотчас же признали свой вельбот. Нечего говорить, что весь экипаж ждал его прибытия с величайшим нетерпением. Все сознавали или, лучше сказать, чувствовали, что Кононов везет решение их дальнейшей судьбы. В кают-компании, и без того на этот раз молчаливой, смолк говор, и все офицеры вышли наверх.

Безмолвно пристал вельбот и, получив приказание с вахты, потянулся под тали. Не отвечая ни слова на вопросы своих товарищей, Кононов отправился к капитану и нашел его сидящим с циркулем в руках за картой Атлантического океана.

— Объявлена война? — спросил он, поднимая голову.

— Да, 5 мая, — отвечал Кононов.

Капитан встал и свистнул в переговорную трубку на вахту.

Моментально последовал ответ «есть».

— Курс ост, ход средний, огней не открывать, — отдал приказание капитан и, получив в ответ снова «есть», обратился к Кононову.

— Садитесь и расскажите подробно, что сообщил вам Сомин.

Кононов доложил до малейшей подробности все, что слышал, и передал все бумаги, полученные от Сомина.

— Он не говорил, что за ним следят в городе?

— Нет, ни одного слова об этом.

— Право, он молодец, что умел так обставить себя, — промолвил капитан. — Покойной ночи. Очень благодарен за исполнение поручения, но помните, что об Сомине в Пернамбуко и о всех подробностях вашей поездки в город вы до возвращения в Россию, до окончания войны не имеете права ни писать, ни говорить никому ни слова. В этом я вас связываю честным словом. Остальные новости не скрывайте, я знаю, что кают-компания ждет их с нетерпением.

Капитан остался один за своей картой и, хотя пристально смотрел на нее, но, по-видимому, думал совершенно о другом. На этот раз мысли его, должно быть, унеслись далеко с крейсера, так как он не слышал хотя и сдержанные, но довольно громкие крики *ура*, которыми встретили офицеры

новость, сообщенную Кононовым.

«Русская Надежда» продолжала, между тем, идти тем же средним ходом на восток, имея теперь на салингах часовых. Около полудня фор-салинговый заметил дым с правой стороны, и крейсер лег прямо на него, дав полный ход. Через полчаса показался большой пароход, который на требование поднять флаг положил право на борт, по-видимому, надеясь уйти. Борьба была далеко не равная, и крейсер без особых усилий быстро настиг своего противника. Последний, видя свое безвыходное положение, по первому же ядру[136], пронесшемуся у него по борту, поднял английский флаг и остановил ход. Крейсер подошел ближе и, оставив неприятеля под ветром и выстрелами, послал на него тотчас же вельбот с офицером и бумагами. На этот раз по осмотре бумаг в призовом суде никаких сомнений и недоразумений не возникало.

Корабельные документы гласили, что захваченный пароход «Elbe» был английским, вместимостью 1500 тонн, вышел из Буэнос-Айреса 1 мая, а из Монтевидео уже после телеграммы о войне — 7 мая. Груз — кожи и мясные консервы, отправленные английским торговым домом в Лондон на имя министра Башвуда и К°. Из вахтенного журнала парохода было видно, что он не шел более девяти узлов.

«Elbe», объявленный законным призом, по снятии с него экипажа в числе 25 человек и 500 пудов мясных консервов для надобностей крейсера, с остальным грузом был пущен ко дну.

В сущности, такая же участь постигла бы этот приз и на основании туринского проекта 1882 года комиссии международного права, так как взятый не в состоянии был следовать за рейдером. Итак, менее нежели через сутки по получении известия о войне ценность в 400 и более тысяч была потеряна великобританскими подданными. Впрочем, на крейсере все были убеждены, что в этот день не одни они так действуют, что, вероятно, на всех морях и океанах происходит такая же расправа с английской торговлей, так как не одна «Русская Надежда» вышла из Средиземного моря для этой цели, *благодаря предвиденью Морского министерства*.

Поворотив обратно и продержавшись всю ночь на большом тракте пароходов, идущих из Европы и обратно, на утро заметили и догнали пароход «Рахо» водоизмещением 1265 тонн, под английским флагом. Груз его из Рио-де-Жанейро — кофе, какао и сахарный песок — принадлежал английскому торговому дому в Лондоне. Забрав часть груза и сняв экипаж, «Рахо» на основании тех же параграфов призового устава был затоплен с оставшимся грузом.

Направляясь к югу малым ходом, около 5 часов того же дня с крейсера

заметили быстро приближающийся дым с севера. «Русская Надежда» подняла русский торговый флаг[137] и продолжала идти прежним румбом, уменьшив ход еще более. С грот-салинга усиленно рассматривали приближающееся судно, а офицеры, стоя на юте с трубами и биноклями, делали различные предположения по мере того, как вырастали из воды рангоут и корпус неизвестного корабля. Это мог быть и приз, мог быть и неприятельский крейсер — «Ирис» или «Меркурий», о выходе в море которых говорил Сомин.

В первом случае хватало еще времени взять его до наступления ночи, а во втором, как предполагали некоторые, дело ограничится только незначительной перестрелкой с большого расстояния до наступления темноты. Все сомневались, чтобы капитан, имея впереди более плодотворную деятельность, принял вызов и вступил в бой.

Между судами было уже не более трех миль, и на крейсере давно все было готово к бою. Капитан с большим вниманием рассматривал с мостика неизвестное судно и вдруг, к величайшему своему удовольствию, заметил, что оно стало отставать. Ясно было, что догоняющий узнал в крейсере, несмотря на все предпринятые меры, военное судно, усомнился во флаге. Этого было достаточно, чтобы у капитана не осталось никаких сомнений. Моментально руль был положен на борт, дан полный ход, и коммерческий фрегат заменил военный. В тот же момент и подозрительное судно поступило также. Началась гонка. Видно было, что убегающий шел почти одинаково с крейсером. Также не оставалось теперь сомнения и в том, что бежал англичанин — только английские пароходы могут ходить так быстро и тягаться в ходе с крейсером, и только англичане имели основание в настоящее время бояться погони.

Времени до наступления темноты оставалось уже немного, и вся надежда возлагалась на меткость носового орудия. Первый выстрел не произвел никакого впечатления, но второй был удачнее — он снес часть фальшборта в корме. Третий выстрел пронзил дымовую трубу и заставил, наконец, беглеца остановиться.

Солнце уже садилось, и необходимо было торопиться, и поэтому для сокращения времени крейсер сам пристал к борту парохода. Допрос и осмотр бумаг показали, что это был английский пароход «Moor» («Мур»), принадлежавший обществу «Union Steam Ship Company» и зафрахтованный британским правительством для военных целей. Построен он был недавно на заводе Ярроу. Длина парохода составляла 365 футов (111 м); а водоизмещение 3500 тонн, скорость около 15 узлов. Пароход вез уголь на Фолклендские острова и артиллерийские запасы для флота на мыс

Доброй Надежды, где должен был и сам вооружиться и переоборудоваться во вспомогательный крейсер. Его 152-мм орудия пока еще лежали в трюме со своими станками. На пароходе также отправлялись и две миноноски для Саймунстаунского порта с большим запасом разных мин и минных принадлежностей.

Господа англичане ошиблись на этот раз. Они по пятам следили за нашими агентами в Нью-Йорке, Филадельфии и в прочих портах, ожидая опасности оттуда, а никак не нападения в такой короткий промежуток времени после начала военных действий.

Этот приз жалко было топить, и капитан решился исполнить предположение лордов Адмиралтейства, для чего немедленно же приступили к работе, пользуясь темнотой ночи и спокойным морем.

Два 152-мм орудия и 4 пушки Норденфельда достали из трюма со станками и установили на местах, для чего пришлось поработать всем механическим мастеровым. Обе миноноски со всеми принадлежностями поместили на крейсере. Дымовая труба и фальшборт были исправлены. Лейтенант Копыткин был назначен командиром призового судна, а в помощь ему даны два мичмана и 30 человек команды.

К утру все уже было готово. «Мур» был перекрещен, и в 8 часов утра под именем «Сынка» поднял военный флаг.

Приз был очень хорош сам по себе, но становился несравненно ценнее, обращаясь в страшное оружие против самих же своих хозяев, сбивая их расчеты и лишая английский флот на Фолклендской станции в самое горячее время драгоценного материала — угля. Конечно он предназначался для крейсеров, которые должны были охранять путь судов, идущих Магеллановым проливом.

Приняв последние приказания и инструкции от капитана, — Копыткин отделился от крейсера и при общих пожеланиях успеха и благополучного плавания пошел на юго-восток.

Поздним вечером того же дня крейсер подошел снова к Пернамбуко, но уже не так близко, как в первый раз, спустил на воду взятый с «Мура» баркази, посадив на него всех пленных с трех призов, предоставил их собственной судьбе, снабдив их компасом, веслами и провизией. Впрочем, им предстояла только несколько утомительная ночная гребля, но ни малейшей опасности. Сам же — крейсер лег на юг, по направлению к пустынному Тринидаду, чтобы сойтись там с угольным транспортом. Не встречая никого, «Русская Надежда» благополучно дошла до острова, где и нашла стоящий на якоре под самым берегом гамбургский пароход «Доротея», зафрахтованный и посланный сюда пернамбукским агентом.

Хотя немец и дорого взял за уголь, но зато на скромность его можно было положиться вполне, а в недостатке точности и аккуратности шкипера «Доротеи» также нельзя было упрекнуть, он своевременно доставил законтрактованные 70 тысяч пудов угля. Для успешности погрузки пришлось стать борт о борт, что дозволяло сделать спокойное море. Работа не прекращалась день и ночь, но все-таки окончилась только через 48 часов.

Письма и донесения были сданы капитану парохода, и с приемом последней корзины угля оба судна одновременно оставили маленький Тринидад.

Крейсер лег на юг и, пройдя параллель Рио-де-Жанейро, приблизился к континенту Южной Америки, вступив снова на большой тракт судов, идущих в Тихий океан вокруг мыса Горн или Магеллановым проливом. Плавание от Рио-де-Жанейро до островов Штатов, за редким исключением случающихся здесь памперосов, всегда спокойное и безопасное. Наш крейсер опять шел небольшим ходом, давая полный ход только по временам, когда на горизонте показывался дым или парус.

Между тем кают-компанию очень занимал вопрос — куда и — каким путем пойдет крейсер, так как приближался момент, когда надобно было поворотить или на мыс Доброй Надежды, или в Тихий океан, обогнув мыс Горн. До открытия Суэцкого канала эта часть моря была гораздо оживленнее, и многие из наших моряков побывали здесь, направляясь к берегам Амура. Но на крейсере нашелся и такой могикан, который обогнул мыс Горн, плавая как-то с казенным грузом на парусном транспорте. Тогда Злобин был еще молодым гардемарином, и теперь он с удовольствием припоминал и рассказывал своим товарищам некоторые эпизоды этого плавания.

— Одно время было очень трудно и тяжело, — говорил он, — хотя мы и шли в самое лучшее время года, в декабре. Впрочем, у Горна, говорят, во всякое время года скверно.

— Головнин на «Диане» бедствовал там очень долго, и кончил тем, что спустился на мыс Доброй Надежды, — перебил его мичман Бежин.

— И с нами чуть не повторилась головнинская история, — продолжал Злобин. — Мы вышли из Рио-де-Жанейро 8 ноября и до 30 ноября шли очень спокойно и порядочно попутным муссоном. К островам Штатов мы пришли под брамселями и лиселями, с двумя американскими клиперами в компании. Нам оставалось очень немного сделать, и наше плавание красовалось бы во всех лоциях и sailing directions, как примерное, на зависть будущих поколений парусников, на что мы и рассчитывали. Но в

море расчеты никогда не удаются. Так случилось тогда и с нами. В виду островов, когда капитан уже решил изменить курс и начал приводить, задул очень свежий ветер, прямо в лоб. Сейчас же убрали лиселя, спустили брам-реи и глухо зарифились, да так и качались ровно три недели, подаваясь понемногу к югу. Почти две недели не было варки, а в кают-компании царствовала темнота, так как из-за боязни, что волна разобьет светлый люк и вкатится к нам, его забили досками и закрыли чехлом. Замечательно, что небо там почти все время стояло ясное, только на наветренном горизонте появлялась иногда, как стена, белая полоска облаков. Она медленно тянулась с ветром, но, поднявшись над горизонтом градусов на тридцать, эта белая полоска в несколько минут обращалась в страшную черную тучу и быстро мчалась навстречу, закрывая все ясное небо. Вместе с этим налетал жесточайший шквал, а затем над нами снова являлось ясное, безоблачное небо. Барометр никогда не падал перед этим и не предсказывал шквала или снега, как это бывает в других местах. Эта белая стена на наветренном горизонте просто с ума нас сводила. Нигде, ни прежде, ни после, я не видел такой громадной и совершенно правильной волны, как в этой части океана. Единственным нашим утешением были альбатросы, сопровождавшие нас все время этого плавания, и которых мы ловили по целым дням на крючки. Эта охота на альбатросов обратилась в общую забаву как офицеров, так и матросов. Но капитану наконец надоела качка, и когда нас загнало до 61,5° южной широты, то он решился было спуститься на мыс Доброй Надежды. К счастью, в тот же день шторм стих, мы стали выбираться к северу и 5 января уже пришли в Вальпараисо, пробыв в море 59 дней.

— Я не думаю, господа, чтобы мы шли теперь в Тихий океан, — говорил Кононов, — там мало дела для нас. Даже и здесь мы несколько дней никого не видим. По-моему, в Китайском море или в Бенгальском заливе было бы лучше.

— Да, что-то давно наша призовая комиссия бездействует, — соглашались и слушатели.

Но как бы в утешение им, на высоте Монтевидео встретили и остановили пароход «Earle of Chester» под английским флагом, водоизмещением 2000 тонн. Пароход вез груз шерсти в Лондон на имя мистера Броуна и К°. Тем же порядком, так как никаких недоразумений не встретилось, был снят экипаж с приза, а шерсть господ Броуна и Компании вместе с пароходом пошла ко дну.

Два китобоя, шедшие на добычу на юг, как бесспорные призы были сожжены на следующий день. Два дня опять прошли без результатов. Море

становилось беспокойнее и воздух холоднее. Попавшийся английский барк в 80 тонн водоизмещением имел нейтральный груз гуано в Гамбург. Пришлось его отпустить, взяв денежное обязательство об уплате 28 тысяч рублей, во что был оценен барк. На него же сданы были и все пленные с прежних призов для доставки их в Рио-де-Жанейро.

Освободившись таким образом от невольных гостей и спустившись еще южней по меридиану до 42° широты, крейсер получил свежий попутный западный ветер, остановил машину, прекратил пары и, поставив марсели в два рифа, фок и грот, понесся на восток. Попутный ветер по временам доходил до степени шторма и заставлял брать третий риф и убирать нижние паруса.

Солнце не показывалось по несколько дней, а шквалы с дождем и снегом не давали просохнуть палубе и людям. Крейсер качало и бросало с волны на волну, как скорлупу. Но он был крепок, а экипаж вынослив и привычен. Всех радовала мысль, что, несмотря на сырость, холод и качку, судно быстро идет к своей цели. И действительно, делая по 280 миль среднего суточного плавания, он пересек Атлантический океан и по ту сторону меридиана мыса Доброй Надежды начал подниматься к северу, чтобы снова явиться истребителем на пути судов, плывущих в Ост-Индию, Китай и обратно.

Между тем за время плавания под парусами котлы и машина были тщательно осмотрены, вычищены и приведены в полный порядок. Как только штормовая погода прекратилась, крейсер тотчас же закрепил паруса и, вступив под пары начал искать добычи.

Первым призом в Индийском океане был парусный корабль «Лорд Байрон», шедпшй из Рангуна с тиком. Спустя несколько часов попался парусный бриг «Скорпион» из Манилы с сигарами и пенькой.

С первого сняли только экипаж, а со второго — несколько ящиков лучших сигар взамен причитающегося пайка табаку экипажу, а затем оба приза, как законные, сожгли.

С этого дня крейсер, идя на север, чаще и чаще встречал суда но преимуществу парусные, с различными грузами. Большая часть этих судов были английские с английскими же грузами. Пенька, сигары, сахар, чай, кофе, гуттаперча, тик, камфара я прочие ценные материалы вместо лондонских доков шли ко дну или горели среди океана.

Самым лучшим призом оказался великолепный чайный клипер «Дельфин», 20 дней тому назад оставивший Вусунг. По рассказу капитана, он уже взял два приза за свои быстрые переходы из Китая и надеялся получить приз и в этот раз. Только суровая необходимость заставила

предать огню это чудо корабельного искусства, и офицеры крейсера вполне сочувствовали бедному шкиперу «Дельфина», который со слезами на глазах смотрел на беспомощно горящее судно.

Между прочим, на «Дельфине» нашли и привезли на крейсер несколько номером последних шанхайских газет. Из них было видно, что главные морские силы неприятеля в Индийском океане заняты охранением и доставкой в Карачи транспортов, военных грузов и десантных войск. Все это выгружалось и высаживалось там с целью достичь как можно быстрее Кандагара. По тем же газетам действия: крейсера у берегов Южной Америка, а также «Гладиатора» и «Вячеслава» в Китайском море произвели панику в английском коммерческом флоте, а морское ведомство чуть ли все поголовно обвинялось в полной неспособности. Неприятно было прочитать офицерам в последнем номере телеграмму о том, что английская броненосная эскадра форсировала Дарданеллы, понеся очень незначительные аварии, а Босфор прошла без выстрела, припугнув Блистательную Порту, что в случае сопротивления весь огонь будет направлен на Константинополь. Дальнейших известий об эскадре не было.

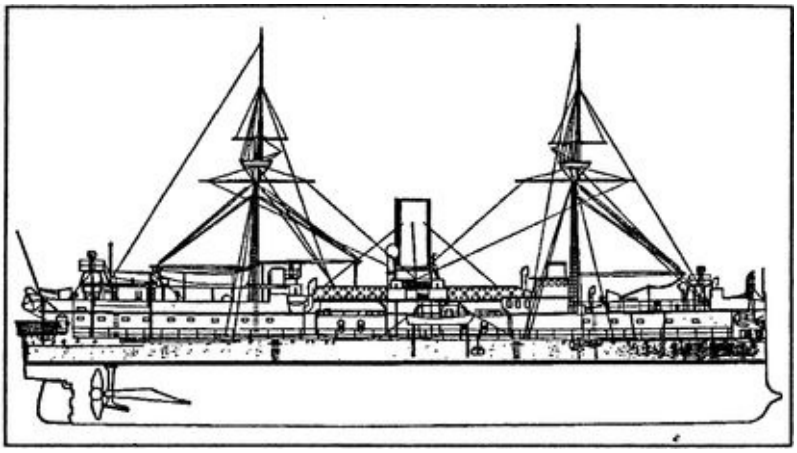
Между тем на крейсере набралось так много пленных, что необходимость отделаться от них сделалась настоятельной. Конечно, их можно было бы высадить на какой-нибудь ближайший остров, хотя бы на бывший таковым в это время Бурбон. Но здесь представлялось то неудобство, что весть о присутствии крейсера в Индийском океане, когда за ним, вероятно, гонялись у берегов Бразилии, дошла бы преждевременно. Поэтому-то и велика была радость капитана, когда он остановил, наконец, нейтральное судно — германский барк, шкипер которого согласился взять к себе всех пленных в Капштадт, куда он сам направлялся.

Продержавшись еще неделю между островами Маврикий и Диего, крейсер перехватил и утопил четыре больших парохода, шедших с различными грузами из Австралии, и отпустил под обязательствами три парусных корабля, везших нейтральных груз в Европу из Индии и Китая. Ощущая недостаток угля, «Русская Надежда» направилась в Мозамбикский пролив к Радамскому архипелагу, где по расчетам капитана должен был уже стоять «Сынок».

«Сынок» действительно в ожидании крейсера уже стоял второй день за большим Радамом, почти прижавшись к берегу этого острова. На пустынном берегу острова было несколько хижин бедных рыбаков, не имевших никакого понятия о нейтральности их территории и вследствие этого, вероятно, с готовностью предлагавших «Сынку» купить у них рыбу и раковины.

По донесению лейтенанта Копыткина он сделал очень удачный переход, утопил три паровых и пять парусных судов и благополучно ускользнул от английского крейсера, с которым сошелся на высоте Игольного мыса. Густой туман скрыл его от неприятеля.

По окончании перегрузки угля капитан крейсера нашел возможным дать время отдохнуть экипажу. Все повахтенно перебывали на острове, и там же команда вымыла свое белье, так как на Радаме оказался ручей прозрачной пресной воды. Более интересных развлечений не было. (Во времена Беломора писать о юных островитянках в одних набедренных повязках было не принято.).



Броненосный фрегат «Агамемнон»

После двухдневного отдыха крейсер одновременно с «Сынком» оставил Радаму с ее рыбаками. Обогнув мыс Амбер, оба судна разошлись в разные стороны: «Сынок» снова на юго-восток, а «Русская Надежда» в Бенгальский залив.

На пути туда началось новое истребление неприятельских судов. Здесь попадались пароходы, шедшие из Европы в Австралию и Новую Зеландию или обратно. Особенно часто стали попадаться призы, когда, не доходя миль 50 до Цейлона, легли на северо-восточную оконечность острова Суматры. На этом самом бойком пути крейсер держался малым ходом, между 5° и 6° широты.

Здесь, между прочим, попались два драгоценных приза — пароходы Жардина, оптового торговца опиумом в Сингапуре, лучшие ходоки. Из их вахтенных журналов было видно, что пароходы вышли из Бомбея с целым отрядом коммерческих судов под военным конвоем, но с Пуэн-де-Галля отделились, надеясь на свой ход и не желая, по словам шкипера, терять времени, что неизбежно в соединенном плавании. Но 16-узловой ход

«Русской Надежды» и ее 203-мм орудия остановили торопливых ходоков и лишили на этот раз господина Жардина ожидаемых барышей, а китайцев избавили от столь услужливо предлагаемой отравы.

Пройдя в ночное время полным ходом между Никобарскими и Андаманскими островами, крейсер приблизился к полуострову Малакка. Первый попавшийся здесь приз был большой парусный клипер с балластом, направлявшийся из Пенанга в Рангун за рисом. На это судно высадили всех пленных, которых на крейсере понабралось уже порядочно. Лейтенант Михайлов был назначен командиром клипера и получил приказание спуститься к острову Саланга, скрыться за ним, поставить клипер на мель и, срубив мачты, замаскировать свое присутствие всевозможными средствами. Для охранения пленных и в помощь Михайлову было дано 20 человек матросов.

Отделавшись таким образом от пленных, крейсер продолжал свою разрушительную деятельность с большим успехом. От шкиперов нейтральных пароходов он узнавал о положении английских военных судов в этом районе. Так, например, было хорошо известно, что в Сингапуре в это время стояли на рейде корвет «Бритон», канонерки «Пингвин» и «Филомел», а в Новой гавани исправлялся недавно пришедший броненосец «Агамемнон». Эти сведения капитан проверил на нескольких пароходах и решился нанести англичанам удар там, где они его не ожидают, — в самом громадном центре торгового движения, в одной из лучших колоний — в Сингапуре.

На третий день своего пребывания в Мартабанском заливе небольшая паровая яхта лорда Давенпорта сделалась призом крейсера. На ней шли сыновья лорда из Пенанга в Калькутту. Взяв этот приз на буксир, «Русская Надежда» пошла полным ходом к своему блокшиву у острова Саланги. Капитан теперь нашел возможным привести в исполнение свое намерение нападения на Сингапур.

Капитан знал, что для входа в Сингапур с юга или востока пришлось бы обойти Суматру и миновать Зондский пролив, причем неприятель мог узнать о приближении крейсера. С другой стороны, вход с запада узким Малакским проливом привлек бы внимание на крейсер стационеров Пенанга и Малакки. Поэтому для нападения капитан решил воспользоваться своим последним призом — яхтой лорда Давенпорта, не подвергая, таким образом, явной опасности своего судна и его будущей деятельности. Капитан хорошо знал также, что гора Фабер и форты Каннинг и Фуллертон укреплены, а горизонт их, открытый на 16 миль, дает возможность привычному глазу безошибочно рассмотреть и определить

характер приближающегося к городу судна.

По приходе к месту стоянки за островом Саланги блокшива с пленными капитан «Русской Надежды» энергично принялся за приготовление к задуманной экспедиции. На яхте снесли долой рубку и взамен поставили две миноноски, взятые с парохода «Мур» в Атлантическом океане. Для быстрого спуска их на воду сделали две переносные стрелы и раскрепили шкафутный фальшборт яхты.

Миноносный катер с крейсера был поставлен на малайскую пирогу, купленную в тот же день в проливе в обмен на роскошные украшения пленной яхты. Пирога имела около 60 тонн водоизмещения, и на нее пришлось втащить миноноску на катках сзади, вырубив для этого отверстие в кормовой части наподобие лац-порта. В трюме пироги миноноска была установлена по наклонной плоскости к корме, так что спуск ее на воду делался удобным и легким, а импровизированный лац-порт был снова заделан досками. Сама яхта была вооружена двумя 37-мм орудиями Гочкиса и снабжена в изобилии провизией, углем и минами. Большой запас угля положили и на пирогу, чтобы яхта могла им пользоваться на своем переходе.

На яхту и пирогу капитан назначил 20 человек экипажа, трех офицеров и нанял одного из лоцманов, в изобилии снующих в Малакском проливе. Приведение в исполнение плана атаки было поручено старшему офицеру крейсера лейтенанту Кононову, который по окончании дела должен был бежать с миноносками на юг и встретиться с крейсером у северо-восточной оконечности острова Енгано. На экспедицию давалось семь или восемь дней.

Ранним утром при общих пожеланиях успеха яхта с малайской пирогой на буксире оставила остров Саланга и направилась к Суматре, а затем вдоль его берега — на юг. Во избежание подозрений при встрече сомнительных паровых судов приходилось бросать буксир, что очень замедляло и без того уже не быстрое плавание яхты. Офицеры очень боялись какой-нибудь неприятной случайности у Малакки, где пролив сужался, а судно их хорошо было известно местным властям и зорким стационерам. Поэтому, подойдя спустя 48 часов к острову Рупат, Кононов остался у него на целый день, отправив пирогу вперед под парусами и приказав ей стать на якорь под Суматрой тотчас же по прохождении Малакки. Сама же яхта пошла к югу не ранее захода солнца.

Миновав благополучно благодаря непроглядной темноте экваториальной ночи Малакку и найдя свою пирогу, яхта взяла ее снова на буксир и к 8 часам утра подошла к северной оконечности большого

Каримона. Оставив его влево и разделившись снова, яхта и пирога вошли проливами Дурьяна и Филиппа в архипелаг Беланг. Рандеву было назначено у южной оконечности острова Паданга. Идя таким несколько ломаным путем, яхта избегала опасных встреч с неприятелем. Она сидела кормой 11 футов (3,35 м) и днем шла так близко от берега, как только это допускала глубина моря. Все подводные банки и мели были далеко видны и при внимании и бдительности представляли, конечно, меньшую опасность, нежели встреча неприятельского крейсера на прямом пути.

Придерживаясь костровам Белан и Батанг поставив с левой стороны бесчисленное множество прелестных и живописных островков, яхта и пирога шли малым ходом, постоянно теряя друг друга из виду и определяя свое место на карте. Только благодаря внимательности офицеров, а также и самим картам оба наши судна благополучно соединились в назначенном рандеву и стали на якорь вскоре после полудня.

Здесь, кстати, мы упомянем о той предусмотрительности, которая сделана была своевременно нашим Морским министерством. Всем, без сомнения, хорошо известно, что последнее землетрясение на Яванском море сильно изменило положение и форму островов. И вот корвет «Сенявин» вместо скучной и бесполезной стоянки в Нагасаки или Инасе по распоряжению начальства тогда же отправился к месту бывшей катастрофы для обозрения и исследования. Серьезные работы корвета по исправлению карт этой местности теперь как нельзя более облегчили исполнение задачи яхты.

Придя на место, Кононов первым делом воспользовался остатком дня для осмотра места предстоящего действия. Для этого все переодетые офицеры, взяв лоцманскую шампунку и поставив на нее паруса, пустились на сингапурский рейд. Они оставили Самбо справа и пошли между островами Св. Иоанна для исследования пролива. Пролив был найден самым удобным местом стоянки яхты в ночь атаки. Для большего удобства решено было на северной оконечности западного острова поставить два фонаря для обозначения входа в пролив миноноскам при возвращении их после дела. Отсюда до Новой гавани 5 миль и до города 4 мили.

Пройдя по восточной стороне Сикукури, шампунка направилась на рейд, где между массой коммерческих судов резко выделялись военные английские. Проходя под кормой первого из них лейтенант Злобин прочел надпись «Пингвин». На «Пингвине» в это время происходило учение у кормового и носового орудий. Их банили и заряжали примерно, все внимание прислуги и офицеров было поглощено этим делом.

Шампунка выбралась на ветер, поворотила оверштаг и полетела к

большому корвету. Так как в это время дня по рейду между судами ходило множество таких же шампунок, то нашим офицерам нечего было бояться чего-либо неприятного, что могло их скомпрометировать.

— Смотрите, господа, внимательно на этот корвет. Пожалуй, он стоит того, чтобы ночью поработать над ним, — промолвил Кононов.

— Это корвет «Британ», деревянный, стоит около миллиона рублей и имеет четырнадцать 64-фунтовых нарезных орудий, — отвечал Злобин, хорошо и подробно знакомый с судовом списком английского флота и снова прочитавший кормовую надпись корвета.

— Над ним действительно стоит поработать, а потому мы осмотрим его поподробнее, — решил Кононов.

Для этого он поворотил снова оверштаг и, спустившись под носом «Британа», прошел по его правому борту саженях в десяти. У кормы стояли под парами два катера, вооруженные шестовыми минами.

— Практикуются, — прошептал Михайлов.

— Ничего, пусть их практикуются, а на ночь успокоятся и прекратят пары, — отвечал Злобин.

— Ну, вряд ли они так сделают, — возразил Михайлов. — Но я полагаю, что нам было бы очень полезно пройти еще раз этим путем, чтобы убедиться, как они стоят ночью.

— Непременно так и сделаем. Времени у нас впереди много, — отвечал Кононов, направляясь к третьему судну.

Это была канонерская лодка «Филомел», под флагом дежурного на рейде. На канонерке тоже шло артиллерийское учение, и в этот момент среднее громадное орудие лодки перевозилось на правую сторону. Все сигнальщики лодки были поглощены переговорами с фортом Каннинг, и на шампунку никто не обратил ни малейшего внимания.

— Ну, господа, здесь мы высмотрели все интересное, а теперь заглянем в Новую гавань, — говорил Кононов, уже несколько раз бывавший в Сингапуре.

Нашим путешественникам встречалась масса всевозможных шлюпок, нагруженных фруктами, раковинами и попугаями. С одного купеческого барка усиленно требовали их к борту, показывая шиллинг, вероятно, приглашали для отвоза на берег капитана или его помощника. Злобин отмахнулся очень серьезно, за что получил «god damn» («черт тебя дери»). Прошли вдоль весьма красивой набережной, спускающейся от батареи Фуллертона, и вошли в узкий пролив между островком Брани и Сингапуром. Этот пролив образует так называемую Новую гавань, заключающую в себе угольные и товарные пристани и склады различных

пароходных и торговых компаний. Здесь стояло множество паровых и парусных судов. Английский флаг, раздуваемый морским бризом, гордо царил над гаванью.

Все выгружалось и нагружалось, торопилось и работало так, как торопятся и работают только на всемирных рынках. Здесь будто не знали о войне. Это было обыкновенное ежедневное движение в Новой гавани, и никому в голову не приходила мысль об опасности, о возможности присутствия врага-разрушителя среди тысячной толпы. Шум и стук лебедок, свист и шипение паров, крики малайцев и китайцев, громкий и веселый говор на всех языках стояли в воздухе. Нашим офицерам сделалось грустно и обидно при воспоминании о своих родных портах. В их воображении Одесса, Севастополь, Кронштадт и другие рисовались в ином виде — пустыми, унылыми, тесно запертыми…

У казенной пристани на Брани стоял громадный фрегат.

Течение было противное, и шампунка шла тихо, так что было достаточно времени рассмотреть его. Это был фрегат «Агамемнон», о котором поминал капитан гамбургского парохода.

На «Агамемноне» грузились углем и производились какие-то работы на марсах по установке скорострельных орудий. Стеньги были спущены и вместо них подняты флагштоки. Обе башни были завешены брезентом, вероятно, от угольной пыли. Все шлюпки, следовало полагать, находились в ковше острова, так как, кроме стоявшего у борта под парами катера, других не было.

— Ну, господа, я полагаю, с нас пока достаточно, и теперь лучше не обращать особенного внимания на себя и убраться отсюда. Ночью мы снова вернемся для обзора. Теперь же и ветер стихает, — сказал Кононов.

Ветер действительно стихал, и все находили, что делать пока нечего. Обойдя остров Блакан и заштилев, шампунка погребла к островам Св. Иоанна. Выждав там в проливе берегового бриза, уже среди глубокой темноты, шампунка вернулась на рейд.

На «Пингвине» пробили восемь склянок. Слышно было, как боцман громким горловым басом вызвал наверх полуночную вахту. Обойдя корвет «Британ», заметили на бакштове паровой катер, по-видимому поддерживавший пары. На «Филомеле» все было спокойно, но часовые очень внимательны и исправно окликали всякую приближающуюся шлюпку. В Новой гавани по-прежнему стоял шум и стон на пристанях. На «Агамемноне» все было тихо и спокойно, но часовые и сигнальщики, должно быть, тщательно наблюдали кругом, так как шампунку окликнули издалека и предупредили, чтобы она не приближалась. Паровой катер стоял

за кормой, и на нем слышны были голоса и веден огонь в топке.

— Не спят, — проговорил Злобин, когда фрегат остался позади.

— Да, не то что турки. Ну, а все-таки попытаемся завтра, — отвечали ему в один голос Михайлов и Кононов.

К двум часам пополуночи они возвратились на яхту, которую, впрочем, едва нашли, так как оставшаяся на ней команда нарубила деревьев на Паданге и совершенно скрыла под ними судно.

Следующий день был посвящен спуску миноносных катеров, перегрузке угля и окончательному составлению плана атаки. Решено было, что Кононов и Михайлов с двумя катерами нападут на фрегат «Агамемнон», войдя в Новую гавань с востока, а Злобин атакует «Бритон», но не ранее того времени, как услышит взрыв в Новой гавани. Предполагая взять с собой и зажечь в удобном месте пирогу, ее наполнили сухим ломом и сучьями деревьев, облитыми керосином и сложенными в трюме. Как только солнце село и начало темнеть, все подняли пары. В 10 часов вечера яхта с пирогой на буксире и в сопровождении катеров тихо перешла в пролив между островами Св. Иоанна и там стала на якорь, а атакующие разделились и пошли далее — Михайлов и Кононов с джонкой в Новую гавань, а Злобин — на рейд.

Ночь была безлунная и очень темная, но Михайлов и Кононов поставили на своих катерах фальшивое вооружение с большими парусами, прикрывавшими их котлы и трубы.

Немного впереди «Агамемнона», и не доходя кабельтова до пароходов «Кама и К°» с опиумом, окруженных громадными китайскими джонками, пирога тихо пустила свой якорь. Задержавшись на нем, застопорили тросовый якорный канат, имевший более полутораста сажень в длину и уложенный на палубе, и тотчас же подожгли в трюме в нескольких местах весь горючий материал. Когда все это загорелось, и огонь охватил палубу и мачты с опущенными парусами, стопорки у каната обрезали, дали пироге ход, и она быстро понеслась по течению на джонки и пароходы.

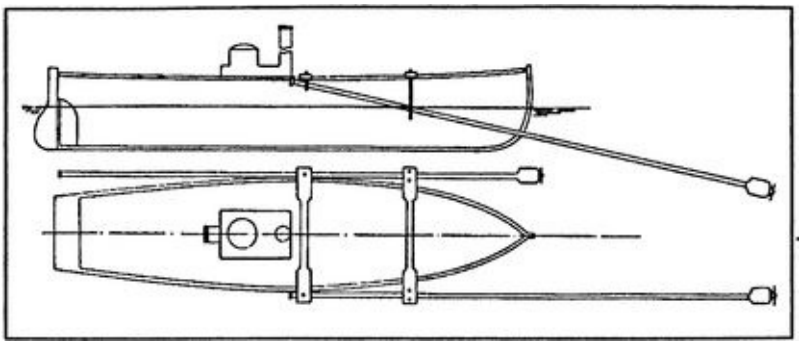
Сняв с пироги людей, Михайлов и Кононов прошли без шума немного далее и остановились на траверзе «Агамемнона» в ожидании удобной минуты. Фрегат, кажется, первый обратил внимание на пожар. На пароходах и джонках работы не было, и все спали мирным сном. На палубе «Агамемнона» послышались движение и команды. Паровой катер подошел к трапу, два фалрепных фонаря «Бреша» моментально зажглись и так же моментально погасли, когда отвалил катер. Электрический фонарь с фор-марса осветил громадное пространство впереди и показал Михайлову и Кононову, что их пирога успела уже зажечь несколько джонок и пароходов,

и что там происходил невообразимый хаос. Но чем яснее было впереди фрегата, чем лучше его сигнальщики и часовые видели действие огня на судах, тем хуже они могли заметить что-либо вокруг себя сзади. Настал момент действовать.

Михайлов направился на кормовую башню фрегата, а Кононов — на ютовую надстройку, чтобы шестовая мина его пришлась около левого дейдвуда. Имея очень небольшое пространство перед собой из-за узкости пролива, они шли тихим ходом, не выпуская ни одной искры из трубы. Но тем не менее с кормового банкета раздался оклик: «Boat ahoy!» («Эй, на лодке!»).

— Ау, ау! — отвечал Кононов и остановил машину. Часовой опять крикнул и скинул ружье, но в этот момент шест тихо коснулся борта фрегата, и Кононов замкнул цепь. Раздался страшный, оглушительный взрыв. Поднявшийся столб воды еще не успел упасть обратно, как раздался новый взрыв с катера Михайлова.

Моментально все смолкло в Новой гавани. Электрический свет погас, и среди мертвой тишины и непроглядного мрака ночи слышны были дружные удары винтов удалявшихся миноносок и треск горящих джонок и пароходов. Уже на выходе из пролива наши моряки услышали третий взрыв и затем частую и беспорядочную пальбу на рейде и поняли, что в эту минуту решалась судьба «Бритона» и Злобина.



Катер с шестовым минным вооружением на накидных банках

Впрочем, за последнего они не боялись.

Когда корвет заметил пожар у Пуло-Брани и отправил туда свой паровой катер, Злобин, стоявший недалеко от него и все время наблюдавший, пошел на «Бритон» полных ходом.

Там, вероятно, его приняли за собственный катер, почему-то возвращавшийся, и вызвали фалрепных. Злобин, не отвечая на оклик, спокойно подошел к самому трапу и взорвал свою шестовую мину. Но он

не успел еще дать заднего хода, как шкафутный часовой сделал по нему выстрел, а затем почти мгновенно в том же направлении открылась пальба с тонувшего корвета из ружей и скорострельных пушек. Паровой катер с «Филомела», шедший, вероятно, к месту пожара, заметил миноноску, по несчастью, попавшую в полосу электрического света фонаря «Пингвина», и, осыпаемый выстрелами своих же судов, самоотверженно погнался за Злобиным.

Имея преимущество в ходе, он нагнал его и уже готов был свалиться и вступить в рукопашный бой, как Злобин воспользовался английским же оружием, взятым с «Мура», и бросил в противника ручную мину. Баковый матрос с неприятельского катера еще успел перескочить на миноноску к Злобину и, вероятно, был единственным спасшимся из всего экипажа погибшего катера, так как мина разорвалась, ударившись об его палубу. Английский катер заслуживал лучшую участь за свою безумную храбрость и самоотверженность, и Злобин, наверное, попытался бы спасти остальных членов его команды, но теперь не время было выказывать великодушие. Не останавливаясь ни на мгновение,

Злобин понесся на условленное рандеву, выйдя из полосы света и огня с «Пингвина» и «Филомела».

К 2 часам пополуночи все три катера почти одновременно пристали к яхте. Миноноски были тотчас же подняты на палубу, и по окончании этой операции яхта пошла полным ходом опасным каналом Филиппа в Банковский пролив. Расстояние 180 миль до Зондского пролива было пройдено благополучно под берегом Суматры. Но Кононов не без основания ожидал встречи с английским крейсером южнее, у Анжера или Батавии. Конечно, в этих двух пунктах уже знали по телеграфу о происшествиях в Сингапуре.

Это предположение оказалось верным, так как клипер «Ренжер», получивший известие из Анжера и зорко наблюдавший за всяким судном в Зондском проливе, заметил яхту и погнался за ней. Не имея никаких средств к защите, кроме двух орудий Гочкиса, яхта должна была рассчитывать только на свой 12-узловой ход и случайность. «Ренжер» имел ход до 11,5 узлов, значит отставал очень немного, но зато на нем были два 64-фунтовых и одно 178-мм орудие.

Не прошло и четверти часа погони, как с «Ренжера» раздался выстрел из носового орудия. В ответ на это яхта подняла русский военный флаг и продолжала бежать полным ходом из пролива. Первое ядро ушло недалеко у нее за кормой. Второе и третье легли близко по правому борту. Это доказывало, что на клипере прицеливаются порядочно и пока только

пристреливаются. Оно действительно так и было, потому что следующие снаряды подряд начали попадать в яхту и последовательно снесли ей кормовой фальшборт, грот-мачту, часть мостика, пробили борт в нескольких местах, убили минного унтер-офицера, ранили трех человек, в том числе и лейтенанта Злобина.

Положение яхты ежеминутно становилось все опаснее, быстрее идти она не могла, а предпринять было нечего. Но случай и знание местности спасли яхту.

В прежние годы к югу от Зондского пролива одиноко поднимался над морем кратер Кракатау. Но 26 августа 1883 года, после сильнейшего землетрясения, этот великан в 2600 футов (792 м) вышиною скрылся с лица океана навсегда, оставив вместо себя громадную банку, подробно означенную, вероятно, только на русских картах. Глубина на ней была лишь 12 футов (3,7 м). На эту- то банку и вступила теперь яхта и, вероятно, была первым судном, решившимся идти но ней. «Ренжер», увлеченный успешной погоней, должно быть, рассчитывал, что здесь будет достаточно глубоко и для него. Но осадка яхты была 11 футов, а у клипера — 13 футов. К общему удовольствию на яхте заметили, что их преследователь вдруг стал отставать, выпуская густой пар, а пальба сделалась беспорядочной и безвредной. Значит «Ренжер» сел на мель — промелькнуло у всех. Значит опасность миновала и все спасены от явной гибели.

Выйдя в океан, легли на остров Енгано и занялись ранеными. Впрочем, пришлось только обмыть и кое-как перевязать оторванные руки и ноги, так как больше этого сделать ничего не могли. Оставалось окончить также грустное дело — похоронить унтер-офицера. Приготовления и сборы к этому были недолги. Долетали чистую койку, зашили в нее покойного и прикрепили две балластины по четыре пуда. По команде «на молитву» все собрались на юте под открытым небом. Кононов прочел краткие молитвы, псалом «Живый в помощи Вышняго», и при общем пении «Святый Боже» тело было опущено в море.

За Сингапур было уплачено кровью, и один из самых энергичных людей успокоился навеки. Но, сознавая вполне чудное спасение от неминуемой гибели и всю важность сингапурского погрома, экипаж яхты здесь же принес горячую благодарность Создателю за явную Его помощь и величайшее милосердие.

Ровно через 8 суток в назначенном рандеву яхта соединилась с крейсером, встретившем на своем пути к Енгано голландский пароход, от которого и узнали о гибели двух английских военных судов в Сингапуре от русских миноносок и о громадном пожаре в Новой гавани. Об

«Агамемноне», впрочем, телеграфировали, что он не затонул благодаря исправности своих непроницаемых переборок, но, во всяком случае, надолго вышел из строя.

Ввиду этих известий, капитан, окруженный всеми офицерами и командой, почетно встретил своих героев. Больным была подана необходимая помощь. Затем флаг был приспущен, и помолились за упокой души погибшего товарища.

Так как трое раненых требовали тщательного ухода, то капитан решился зайти на несколько часов в Бекнулен[138], но прежде всего следовало покончить с яхтой. Она уже сослужила свою службу, и дальнейшее ее существование было скорее вредно для крейсера в нейтральном порту. Поэтому ее пустили ко дну и, поставив миноноски на свои места, взяли курс на столицу Суматры.

Около 4 часов пополудни крейсер вошел на рейд и бросил якорь. Не успели еще отсалютовать голландскому флагу и получить ответ, как к борту пристал адъютант губернатора, весьма вежливо передал приветствия своего начальства и поздравления с приходом, а затем объявил категорическое требование представителя Голландии его превосходительства Мейнгера Евенгорна оставить порт не позже как через 24 часа. «Таковы условия строжайшего нейтралитета нашего правительства», — прибавил он, как бы извиняясь за оказываемое негостеприимство. Капитан молча взял под руку губернаторского адъютанта и вместе с ним спустился к своим раненым.

— Прошу вас передать его превосходительству, что единственная причина, заставившая меня затруднить его моим присутствием здесь, вынуждена крайней необходимостью, в которой, я полагаю, вы убедились сами. Я зашел только сдать в госпиталь раненых, конечно, если его превосходительство не затруднится разрешить это.

Адъютант почтительно поклонился и уехал на берег. Вслед за ним уехал и капитан с визитом к его превосходительству Мейнгеру Евенгорну.

Должно быть, по Бенкулену быстро разнеслась весть о характере только что прибывшего судна, так как оно было наводнено посетителями. Явились городские доктора с предложениями услуг и даже сам начальник госпиталя. Последний объявил старшему офицеру, что сам губернатор командировал его принять раненых на свое попечение немедленно, и что носилки для больных уже на пристани. Затем он вышел наверх и с мостика объявил осаждающей крейсер публике, что для раненых необходимо при съезде полное спокойствие. Тотчас же водворилась полная тишина, среди которой больные были осторожно вынесены и положены на катера.

Губернаторша прислала роскошные букеты капитану и в кают-компанию. Пример всегда заразителен, и почтенные дамы Бенкулена положительно завалили крейсер фруктами и цветами. Вечером съехавшим на берег офицерам была сделана самая лестная и трогательная овация в городском саду. Их непрерывно угощали, им рекомендовались все представители города, совали в руки свои карточки и изъявляли искреннее сожаление, что вследствие строжайшего, нейтралитета, который правительство их обязалось исполнять, они лишены теперь чести иметь у себя таких редких и отважных гостей. Все обещали полное участие к оставляемым больным.

— Они у нас не будут скучать, мы сделаем для них жизнь самой приятной и веселой, — твердили голландцы в один голос.

Музыка провожала гостей до крейсера и сыграла прощальную серенаду.

На другой день утром губернатор отдал визит капитану. Его превосходительство был очень мил и любезен. Он сообразил, что вследствие кратковременной стоянки крейсера никаких неприятных недоразумений для него возникнуть не может. На 24 часа разрешалось заходить судам воюющих наций, а для захода крейсера к тому же были весьма уважительные причины.

К полудню все счеты с берегом были закончены, ревизор возвратился с последней шлюпкой, и крейсер, провожаемый общим пожеланием успехов и счастья, оставил гостеприимный голландский порт и направился к северу.

На следующий день с «Русской Надежды» слева от борта был замечен дым. Дали полный ход и легли по направлению к неизвестному судну. Через час оно было остановлено, осмотрено, но оказалось нейтральным. Это был французский пароход, шедший с грузом в Батавию. Капитан его, между прочим, высказал очень большое неудовольствие против англичан за то, что они захватили Суэцкий канал в исключительное свое пользование, проводят массу своих судов из Средиземного моря и по неделям задерживают остальные нейтральные пароходы в Сайде и Суэце.

Расставшись с французом, крейсер пошел снова 8-узловым ходом на северо-северо-запад. Угля оставалось уже немного, и все с величайшим любопытством ждали, как выйдет капитан из настоящего затруднения. Но ждать пришлось недолго. На третий же день крейсер вошел в пролив между Пуло-Беби и Топак, где, к величайшему изумлению всех, стоял «Сынок», получивший, как оказалось, приказание явиться сюда еще при уходе с Радамского архипелага.

Приняв полный запас угля, получив почту и депеши от адмирала и

отдав приказание «Сынку» идти с донесением в Тихий океан на соединение с адмиралом, капитан крейсера снялся с якоря и пошел на северо-запад. Имея по 200 миль суточного плавания и уклоняясь от прямого курса только для того, чтобы осмотреть или захватить показавшееся судно, на двенадцатый день плавания крейсер пришел к берегам Аравии на вид мыса Фартак.

В тот же день, собрав у себя в каюте офицеров, капитан изложил им свой план нападения на английскую транспортную эскадру, которую надеялся подкараулить и встретить на пути из Адена в Карачи. В возможности этого, по словам капитана, его убедили как газетные известия, так и рассказы всех шкиперов нейтральных пароходов.

В тот же день все миноноски были спущены на воду, вооружены и распределены между офицерами. Минные катера с крейсера — № 1 под командой лейтенанта Быкова и № 2 под командой лейтенанта Михайлова — должны были напасть и подвести каждый свои мины отдельно, выбрав жертвы из судов арьергарда неприятельского отряда. Оба катера с «Мура» под командой мичмана Федорова и лейтенанта Рыкина должны были действовать соединенно, напав на какое-нибудь судно в центре. А крейсер предоставил себе право выбрать противника из числа главных судов и должен был первым пустить свою мину и открыть огонь, чтобы привлечь на себя силы и внимание конвоя.

Сборным пунктом после атаки назначалось пространство между мысами Фартак и Шарвеин, а сами атаки предполагалось проводить по возможности в ночное время.

Два дня подряд перед заходом солнца крейсер «Русская Надежда» с катерами на буксире оставлял свой наблюдательный пункт у мыса Фартак, выходил на почтовый тракт и держался на нем до утра. Днем ничего не видели, ночью никто не встречался. Но третий день был счастливее, так как около полудня остановили и осмотрели замеченный пароход, оказавшийся германским. Он шел с различными грузами в Маскат. Шкипер его сообщил, между прочим, что одновременно с ним из Адена вышла английская эскадра в 12 военных транспортов с кавалерией и артиллерийскими запасами, эскадра шла под конвоем «Монарха», «Султана» и «Ириса».[139]

Получив эти сведения, капитан решился оставить немедленно Фартак, идти навстречу эскадре и напасть на нее даже среди дня, если бы обстоятельства того потребовали.

День, впрочем, прошел спокойно, и только перед спуском флага был снова осмотрен встречный пароход. Это было большое судно «City of Birmingham», застрахованное английским правительством и шедшее

прямым рейсом из Ширнеса в Персидский залив с военным грузом, среди которого, к величайшему удивлению, нашли 50 маленьких легких стальных миноносок со всеми принадлежностями, в разобранном виде и упакованных для вьючной перевозки. Собрать и вооружить такую миноноску не составляло труда даже на крейсере, но на «City of Birmingham» для этого имелась легкая подвижная мастерская с достаточным количеством инструментов и мастеровых.

Для чего неприятель вез такое количество миноносок в Персидский залив, где царило полнейшее спокойствие? На этот вопрос никто из служащих на пароходе не дал никаких объяснений. Догадываться же, что миноноски не назначались в подарок его величеству шаху, можно было потому, что в числе судовых карт нашлись очень подробные карты реки Тигра с притоками и Каспийского моря, а сами миноноски были очень легкие и удобны для перевозки вьюком.

— Неужели они предназначались в Каспийское море? — спрашивали одни.

— А почему бы и нет? Представьте себе, что могли бы наделать они там, и что бы мы им противопоставили на первое время! При этом вспомните, что мы сами перетащили миноноски из Кронштадта на Дунай, а из Аржантеля целых пять пароходов в Рени, через Австрию.

Этот интересный вопрос, может быть к нашему счастью, за преждевременным утоплением «City of Birmingham» с его грузом так и остался неразрешенным — до поры, до времени. Покончив с призом, крейсер, не открывая ни одного огня, встретил третью ночь в точке 15,5° с. ш. и 52° в. д. Для сохранения своего места давался по временам ход, хотя все было готово для того, чтобы дать полный ход и пуститься в погоню. Во втором часу ночи наконец заметили с крейсера приближающиеся с запада огни. Чем ближе становились эти огни, тем больше у капитана становилось уверенности, что он видит перед собой эскадру, о которой сообщил ему германский пароход.

Не прибавляя хода, крейсер тотчас же поворотил на 16 румбов и лег курсом, одинаковым с эскадрой, чтобы пропустить ее мимо себя и при этом осмотреть ее строй и состав. Все, что возможно было рассмотреть с расстояния двух кабельтовых, на котором держался крейсер, чтобы оставаться незаметным от проходящих судов, заключалось в том, что они шли в две растянутые колонны, в количестве 14 вымпелов. Впрочем, опытный глаз капитана, несмотря на темноту ночи, отличил по расположению огней и громадности всей фигуры головное судно правой колонны и признал его за броненосец.

Продолжая держаться тем же ходом и на том же расстоянии, капитан заметил еще одно судно, шедшее на траверзе той же правой колонны на довольно большом расстоянии, так сказать, только на виду огней и сигналов остальных судов. Без всяких колебаний капитан признал в нем посыльное или флагманское судно этой эскадры.

Осмотревшись, капитан отдал окончательные приказания миноноскам напасть по первому выстрелу с крейсера, согласно прежней диспозиции, на суда ближайшей колонны, то есть левой, и, напомнив место рандеву, приказал отваливать. Сам же крейсер, уклонившись влево и увеличив расстояние от эскадры, полным ходом обогнал ее, поворотил у нее под носом опять на 16 румбов вправо и направился своим форштевнем на «Монарха», так как этот броненосный фрегат действительно был передовым правой колонны.

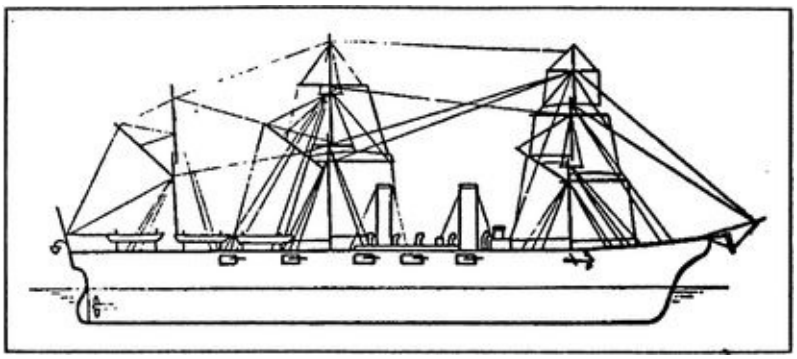
Баковый часовой фрегата заметил крейсер впереди и моментально дал знать об этом вахтенному начальнику. Но за то время небольшое расстояние, разделявшее два судна, было уже пройдено, и борт «Монарха» оказался менее чем в полукабельтовых (90 метров) от крейсера. В ту же минуту две правые мины были пущены, и сделан залп из шести орудий с той же стороны.

Оглушительный, страшный шум двух взрывов и залпа орудий в первый момент обезумил и остановил эскадру. Все суда вышли из строя и перемешались. Вслед за тем замелькали электрические огни с разных сторон, отыскивая врага, ослепляя и вместе с тем сбивая друг друга.

Капитан крейсера, пользуясь этим светом, успел заметить, что фрегат уже сильно накренился на правую сторону, и что около него суетятся гребные суда. Но дальнейших наблюдений делать было некогда, так как орудия были уже заряжены, и приходилось выбрать новую жертву.

В это время раздались два минных взрыва, последовательно, через короткие промежутки, в конце эскадры, и затем учащенная пальба из орудий.

Судно, шедшее на траверзе (это был «Ирис»), поворотило налево и быстро неслось к месту катастрофы «Монарха». Освещая его, оно указывало свое место и подставило свой правый борт крейсеру, не замечая его в тот момент, когда он находился на его траверзе на расстоянии не более кабельтова. Новый залп из левых орудий с добавлением двух мин Уайтхеда был пущен в борт «Ириса». Покончив с ним, крейсер полным ходом пошел к югу.



Первое стальное судно британского флота корвет «Ирис»

Среди скученной эскадры слышались крики и новые минные взрывы, перемешанные с артиллерийской пальбой. Можно было, наверное, предположить, что катера, так или иначе, окончили свое дело и направились уже к месту рандеву. Времени терять было нельзя.

Итак, не прошло и часа с момента встречи с неприятельской эскадрой, а дело было закончено. Отойдя мили на три к югу и не видя за собой никакой погони, крейсер лег на мыс Шарвеин. Капитана не интересовала более английская эскадра. Главной его заботой было теперь собрать своих помощников с миноносками.

А эскадра после этого ночного погрома была в ужасном состоянии. Весь экипаж крейсера видел бедственное положение «Монарха», а в роковых последствиях двух мин и залпа для «Ириса» никто не сомневался. Великолепный транспорт «Кляйв», взорванный катером № 1, пошел ко дну со всем лошадьми, а людей его спасали по мере сил и возможностей шлюпки товарищей по несчастью. Та же судьба постигла громадный пароход «Индия», взорванный катерами № 3 и № 4. Фрегат «Султан», шедший в хвосте эскадры, пострадал сравнительно немного, так как катер № 2 взорвал под ним только одну мину, проводники же другой мины были перебиты, а сам лейтенант Михайлов и его минеры были тяжело ранены выстрелами с «Султана».

Велико было торжество и удивление акул, конечно, не знавших, кому они были обязаны изобильной трапезой, и не обращавших ни малейшего внимания на великолепные обводы затонувшего «Ириса» и роскошную отделку «Кляйва».

К 10 часам утра все катера были собраны и подняты на места. На катерах № 3 и № 4 оба офицера и три матроса были серьезно ранены, так как они случайно попали в полосу электрического света одного из транспортов и получили залп целой батареи пушек Норденфельда с «Султана». Один только катер № 1 отделался благополучно.

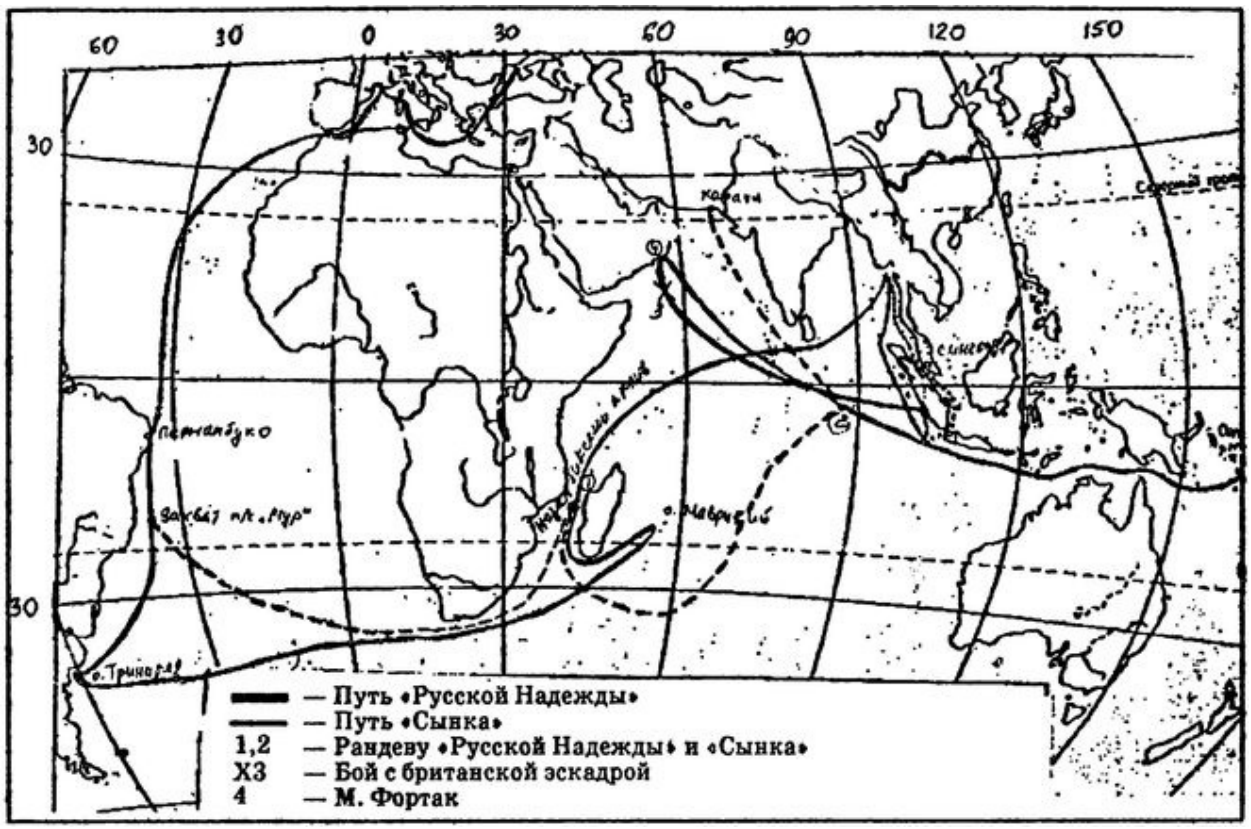
Всем раненым была подана помощь, а сам крейсер снова поворотил к югу и пошел по направлению к Зондскому заливу.

Окончив очень успешно и с малыми жертвами это опасное дело, капитан Сорокин первый раз за время похода задумался над своим положением. У него убыло уже 7 строевых офицеров, отчасти ранеными, отчасти переведенными на «Сынка», а сам крейсер начал терять свое драгоценное качество: он шел уже заметно тише, вероятно, оброс в подводной части; винт начинал постукивать в дейдвуде довольно заметно. Оно так и должно было случиться. Подводная часть не чистилась почти год, а машина усиленно работала чуть ли не 8 месяцев. Исправления по этим частям можно было сделать только в Кронштадте или Севастополе в доке, но как было даже подумать попасть туда?

А если крейсер пойдет еще тише, соображал капитан, то ему не будет доставать угля на продолжительные переходы. Он не в состоянии будет догонять противника и сделается для него безвредным, безопасным и даже смешным.

Несмотря на это, капитан Сорокин не проронил ни разу ни одного слова о необходимости исправлений или приостановки своей деятельности. Он сам был проникнут глубоким убеждением, что должен действовать во вред неприятелю до тех пор, пока крейсер в состоянии будет двигаться, и это его убеждение было так сильно, проглядывало во всем так ярко, что и все его подчиненные, начиная со старшего офицера и до последнего матроса, верили в него, как в непреложную истину. Все и каждый придумывали средства и возможности помочь как-нибудь крейсеру своими силами.

Кроме того, все знали, что капитан ждет известий от адмирала Казанцева, а в последнего верил весь Тулонский русский отряд. Все знали, что лучше его никто не выйдет из затруднения, что яснее его никто не видит и не знает нужды своих судов и подчиненных. Но, несмотря на все это, как в голове капитана, так и в головах его подчиненных, близко стоявших к делу и ежедневно замечавших некоторые неисправности крейсера, чаще и чаще возникал неотвязчивый вопрос: отчего мы не имеем хорошей станции на Тихом океане? Почему мы не нашли необходимым свить себе орлиное гнездо на каком-нибудь острове, выбрав любой из разбросанных по океану самим Создателем? Почему юный германский флот заслужил более заботливости о себе своей страны, давшей ему станции в Африке и Австралии? Да, эти мысли невольно лезли в голову, но оставались без ответа и разъяснения.



Крейсерство «Русской Надежды» и «Сынка»

Пока же деятельность по истреблению флота неприятеля шла старым порядком и довольно успешно.

Первой жертвой на этом переходе оказался пароход «Лорд Байрон» водоизмещением 3000 тонн, шедший из Австралии с шерстью. Так как груз его был бесспорно английский, то последовал обыкновенный приговор и за ним исполнение — сняв экипаж, утопили.

Два следующих парохода под английским флагами были отпущены под выкупные обязательства, так как на обоих оказался, несомненно, нейтральный груз — тик из Рангуна в Киль. Пароходы были большие, по 4000 тонн водоизмещением, и дали обязательства каждый в 500 тысяч рублей. Но тем не менее они весело поплыли далее, и можно было наверное предположить, что по сдаче тика в Киле они так же весело и бойко поплывут с артиллерийскими запасами или углем для английской эскадры в Финский залив. Впрочем, эти пароходы взяли к себе и пленных, свидетелей погрома английских транспортов на меридиане Фартака.

Глава 4
«Сынок» громит Карачи и Бомбей

Мы уже сказали выше, что капитан «Русской Надежды», оставив остров Беби, отдал приказание «Сынку» идти в Тихий океан на соединение с адмиралом Казанцевым. Но приказанию этому не суждено было исполниться.

Так как «Сынок» был не что иное, как создание «Русской Надежды», и так как движения и действия его были в прямой зависимости от этого крейсера и неожиданно закончили его дело у мыса Фартак, только что описанное, то нам кажется не лишним поговорить здесь и о нем.

Можно утвердительно сказать, что как ни серьезно боевое значение типа судна, отвечающего требованиям современности, и вооружение корабля, но значение экипажа во сто крат серьезнее. Благо тем, которые сумеют соединить эти требования в военное время, их ждут неувядаемые лавры и вечная благодарность потомков.

Качества «Мура», обращенного в «Сынка», были созданы образованными мореплавателями, а капитан его Копыткин был такой же воспитанник незабвенного учителя русского флота, адмирала Бутакова, как и весь экипаж «Русской Надежды» и, следовательно, должен был действовать в их духе и направлении.

Надобно сказать, что остров Беби был таким пунктом, у которого суда крейсерской эскадры по расписанию всегда могли ожидать встречи угольного транспорта или посыльного судна с почтой и всеми новостями.

Не прошло и часа после ухода «Русской Надежды», как к острову пристал пароход Русского общества «Лермонтов», обращенный теперь в транспорт с углем, провизией и дополнительным экипажем для «Сынка». Адмирал Казанцев предоставлял Копыткину полную свободу действий во вред английским судам в Индийском океане, к северу от экватора, сообщая некоторые сведения о важности и значении в данную минуту порта Карачи и о возможности нападения там на неприятеля.

По последним известиям, имевшимся на пароходе «Лермонтов», видно было, что война с Англией близится к концу. Обе стороны употребляли теперь чрезвычайные усилия. Полное бессилие и дальнейшая политическая судьба бывшей владычицы морей, кажется, уже никому не были более сомнительны. Ирландия и почти вся Индия находились в восстании, Австралия громко высказала свое неудовольствие против метрополии, не

сумевшей защитить ее от энергичных нападений русских крейсеров. Белагисар и Пешавар[140] пали, Атток не задержал долго переправу, и наша армия так же благополучно и славно перешагнула через Инд, как перешагнула и через Дунай. Европа поняла, что совершается неизбежный приговор истории, и ждала в страхе и удивлении рокового конца. Неслыханные насилия и наглость английских моряков над беззащитными жителями обширных русских побережий на Крайнем Севере не принесли видимой пользы врагу, тем не менее вызвали справедливые репрессивные меры, и «Лермонтов» привез, между прочим, «Сынку», к общему удовольствию, отмену Парижской декларации.

Копыткин пожалел, что эти важные новости не дошли своевременно до сведения крейсера «Русская Надежда», и торопился теперь воспользоваться ими сам.

В предстоящую минуту он стал сильнее вдвое, приняв с «Лермонтова» семь офицеров и сто человек нижних чинов различных специальностей, командированных к нему адмиралом Казанцевым.

В течение почти двух суток производилась безостановочная погрузка с транспорта угля, провизии, мин Герца и Уайтхеда с принадлежностями. Мины в особенности долго задержали «Сынка». Но это было, впрочем, не по вине минеров. Надобно сказать, что мины Уайтхеда попали на «Лермонтов» случайно с какого- то английского транспорта, захваченного одним из наших крейсеров при входе в Мельбурн. Мины были новейшие, так сказать, последнее слово науки, стале-бронзовые. Но крейсер при их перегрузке очень торопился и, забрав все, не озаботился, а может быть и не имел времени захватить соответствующих зарядных камор. Взятые же наудачу по числу мин, уже вполне готовые и наполненные лекальным пироксилином, теперь только едва удалось разобрать по номерам. Минерам пришлось сделать вновь и запалы с гремучей ртутью, вовсе не доставленные «Лермонтовым».

По окончании приемки «Сынок» оставил Пуло-Беби и направился к порту Карачи, топя и сжигая английские коммерческие суда и дорогие грузы, в большом количестве встречавшиеся ему на этом пути.

В ходе плавания Беломор устами штурмана Александра Васильевича Гаганова рассказал о попытке устройства русской военно-морской станции на острове Цусима:

— Ну, рассказывайте о Гоппе и Дажелете, послушаем, — согласился старший офицер. — А о деле на Цусиме я недавно читал что-то очень нехорошее в газетах.

— Писали вздор и грязную клевету. Дело происходило совершенно

иначе и если не увенчалось полным успехом, то, конечно, в этом не были виноваты ни капитан наш, ни адмирал Л. Кто был в Японии в шестидесятых годах, тот, наверное, не раз слышал в Нагасаки и Хакодате имя нашего капитана Б от японцев. Это был их любимый русский человек. Чем и как он им умел понравиться — Бог его знает, но из всех затруднений в сношениях с ними он выходил с честью и успехом. Вероятно, это обстоятельство и подало повод адмиралу дать ему особенное поручение. 2 февраля 186… г. мы пошли в Корейский пролив для описных работ, но 1 марта совершенно неожиданно и ни для кого не предвиденно зашли на остров Цусиму и стали на якорь близ деревни Осаки. Так как в то время для европейцев были открыты только три порта, то к нам сейчас же явились смущенные японские чиновники с протестами против нарушения трактатов и с просьбами немедленно оставить их остров. Б сумел поладить и подружиться с цусимскими властями, и они пошли на уступки. Он указал им на некоторые аварии корвета, убедил в необходимости отвода места на берегу под постройку магазинов, мастерских и бани, а также в доставке нужных для этого материалов и мастеровых.

Вскоре мы заняли с согласия губернатора обширное место на берегу залива между Хираура и Иммосаки, вытащили там свои шлюпки и начали все предположенные постройки. Японские власти с каждым днем становились сговорчивее и любезнее, все требования капитана исполнялись почти без возражений. Через несколько месяцев посетили Цусиму наш фрегат и клипер, не возбуждая уже в японцах смущения и удивления. Но 15 августа того же года неожиданно зашла на рейд английская лодка «Риндов» и, заметив на якоре наш корвет, вышла тотчас в море. Через несколько часов она вернулась снова в сопровождении корвета «Енкоунтер» под контр-адмиральским флагом. После обмена обычных салютов и визитов адмирал Гопп прислал нашему капитану письмо, в котором он в очень вежливых и изысканных выражениях доводил до сведения, что английские подданные были недавно перерезаны в Канагаве и что ближайшей причиной этого, без сомнения, была недозволенная стоянка нашего корвета на Цусиме. Гопп писал, что японцы не разбирали наций и не искали настоящего виновника, но мстили вообще европейцам и таким образом возлагали на них взаимную ответственность за точное исполнение договоров. Он просил уведомить, когда корвет надеется оставить остров, стоит ли он здесь с ведома и приказания своего начальства и в заключение спрашивал о местопребывании в данную минуту русского флагмана. Теперь не помню точно, что отвечал капитан на это послание, но англичане, по получении ответа, ушли немедленно. Прощаясь с капитаном,

Гопп сказал ему, что он идет прямо в Шанхай переговорить лично с нашим адмиралом, и прибавил улыбаясь: «Если вы увидите его ранее меня, то передайте ему, что если бы русские пожелали занять остров Дажелет, то мы, англичане, против этого ничего иметь не будем, тем более что там полезно было бы поставить хороший маяк, в чем, конечно, вы никогда не затруднитесь».

— Ну и что же далее? — спросил старший офицер, когда Гаганов закончил.

— А далее ничего, нельзя же было Гоппа послать к черту с его Дажелетом и предложением, хотя и следовало бы.

— Ну, а как же дело окончилось с Цусимою-то?

— Гопп, должно быть, скоро нашел адмирала, так как уже 7 сентября по его распоряжению мы оставили Цусиму и более туда никогда не возвращались. Да и сам адмирал как-то скоро после того оставил свой отряд и уехал в Россию.

— Что же это обозначало?

— Я уж не знаю, что именно. Полагаю, что придет время, и мы узнаем это, или прочтем в «Русской Старине», а теперь все догадки будут лишены достоверности. Да и действительно, пора спать, — объявил Гаганов, вставая из-за стола и направляясь в свою каюту. За ним поднялись все, и в кают-компании вскоре водворилась полная тишина.

На высоте Бомбея «Сынок» нагнал и остановил большой пароход, оказавшийся французским и шедший прямо в Обок.

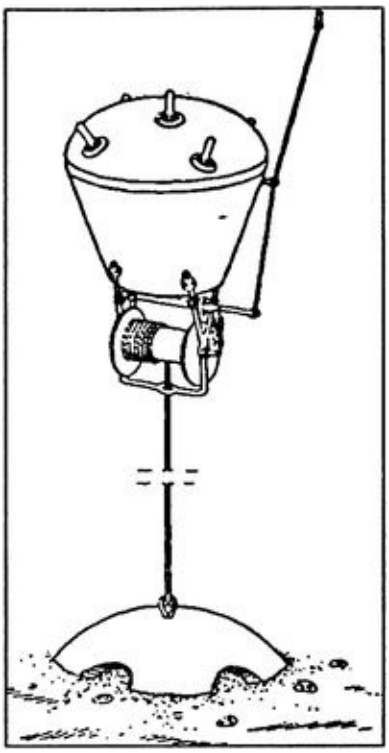
Шкипер парохода сообщил некоторые известия и охотно взял пленных англичан, конечно, за хорошую плату. Мичман Зенобин, вернувшись с парохода, сообщил, между прочим, что у французов уже есть какие-то странные и сомнительные пленные, признанные англичанами за русских, но в действительности они, кажется, немцы или датчане. По его словам, эти пленные составляли экипаж одного из пароходов Якова Прозорова, благополучно плававшего уже несколько лет ранее и во время войны под датским флагом. Но англичане каким-то способом узнали фиктивность сделки Прозорова и самым бесцеремонным образом утопили его пароход со всем грузом. Легко может быть, что выгоды плавания этого русского парохода, русского подданного, уже давно окупили его стоимость, и убыток нашего компатриота был очень незначителен.

Миновало две недели такого плавания, и «Сынок» подошел на вид мыса Муари, где и остановился в ожидании. Капитан Копыткин решил, собрав точные сведения от пленных, заградить в удобную минуту вход в Карачи и предоставить случай команде охотников с подходящего места

испытать на английских же судах новые стале-бронзовые мины Уайтхеда. Минные решетки и плавучие средства для этого были заготовлены на «Сынке» еще во время похода. Минный офицер, лейтенант Колобов, в сопровождении минного унтер-офицера и двух индусов-рыбаков в рыбачьей лодке отправился осмотреть рейд Карачи и местность между мысом Манора и Устричными островами. Возвратясь, он донес капитану, что очень легко возможно поставить шесть мин Герца под островом Бара-Андаи, так как в этом месте довольно большая глубина начинается после самого берега, и ни одно из английских судов не может пройти от него в расстоянии более полутора кабельтовых.

На наружном рейде, исполняя брандвахтенную службу, стоял фрегат «Шах».[141] Но так как он стоял очень близко от мыса Манори, то, по словам Колобова, несмотря на строгую сторожевую службу фрегата, «Сынок» легко мог, совершенно незамеченным под прикрытием ночи забросать вход в Карачи минами Герца, тем более что все эти последние, к счастью, имели автоматические вьюшки и, следовательно, об измерении глубины на рейде заботиться не было никакой надобности.

Гораздо труднее было бросить несколько мин Герца в самом узком месте пролива, выше брекватера[142] на рейде Киамарии, так как он и день, и ночь находился под глазами англичан. «Сынку» самому пробраться туда не было никакой возможности. Но и в этот раз случай помог успеху дела. Здесь надобно сказать, что все туземцы касты рыбаков-индусов считаются самыми способными и развитыми людьми в Синде. Два рыбака, сопровождавшие Колобова, легко поняли, что они могли бы оказать большую услугу и помощь русским при этом первом знакомстве. Оба рыбака были старшинами в касте и до них, этих порабощенных детей Нижнего Инда уже дошли слухи, что ненавистные англичане бегут со всей линии, что новый господин перешагнул их священную реку и идет им на выручку. Они долго и подробно расспрашивали Колобова и в заключение предложили ему доставить несколько самых больших рыбачьих лодок и потом, вместе с сетями, под носом англичан выбросить на рейд сколько возможно мин Герца.



Сфероконическая мина Герца

Они же брали на себя обязанность доставить целыми и невредимыми четырех охотников с лейтенантом Колобовым с острова Андаи на «Сынок», когда те найдут свое дело оконченным или будут вынуждены необходимостью оставить свое опасное место, минную станцию на неприятельской территории. В этом последнем случае нашим смельчакам-охотникам, без сомнения, только и могли помочь бедные рыбаки-индусы, так как им одним была в совершенстве известна дельта Инда с ее бесконечными и извилистыми рукавами, ежегодно меняющими свои направления, глубину и свойства.

Таким образом, все было подготовлено и оставалось только выбрать момент, то есть поставить минное заграждение как раз перед входом в Карачи эскадры транспортов и погубить, таким образом, как можно более неприятельских судов. Так как захваченный в этот день приз — пароход «Феникс», шедший из Адена, — сообщил некоторые сведения о той эскадре, которая уже подверглась нападению «Русской Надежды», и так как эти сведения совпали с ранее полученными и заставляли предполагать о скором ее прибытии, то капитан Копыткин и решил в ту же ночь привести в исполнение свое намерение, сделать все, чтобы уничтожить минами Уайтхеда и Герца ожидаемые суда и десантные войска неприятеля.

Офицеры и команда работали неутомимо. Все случайности были

предусмотрены и предвидены. Лейтенант Колобов, лучший минер кронштадтского порта, долго ломал голову и рассуждал о том, какие прицелы употребить в дело, чтобы наверное, а не наугад действовать с Бари-Андаи.

— Вы должны же были убедиться, что все прицелы пока несовершенны, или даже вовсе негодны, — сказал ему старший офицер, — а потому и действуйте, руководствуясь собственным соображением. Помните только одно, что англичане в узком проходе мимо вас вряд ли пойдут полным ходом.

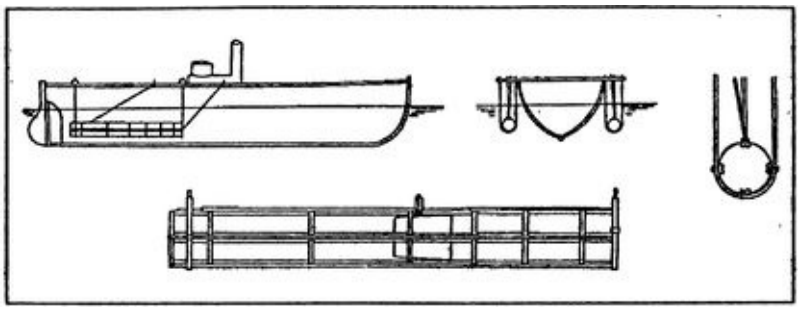
— Я придумал кое-что для усовершенствования прицелов и непременно сделаю об этом сообщение в минном классе в Кронштадте, по возвращении, — отвечал Колобов.

— Ну, а пока не забудьте непременно вынуть предохранительные чеки, — посоветовал мичман Зенобин. Колобов ничего не ответил и только улыбнулся, а старший офицер серьезно сказал Зенобину, что Колобов не похож на тех английских мидшипменов[143], которые обыкновенно посылают мины Уайтхеда в неприятеля с предохранительными чеками.

Наконец, все было готово, и Колобов со своей партией охотников-минеров отвалил от борта.

В эту же ночь «Сынок» оставил мыс Муари и тихим ходом, не открывая ни одного огня, прошел в трех кабельтовых от фрегата «Шах», забрасывая вход на рейд Карачи минами Герца. Он бросил их со своих кормовых шлюп-балок, особо для этого установленных, и успел благополучно положить в шахматном порядке 140 штук на 80-футовом (25 м) расстоянии друг от друга. Затем, к восходу солнца, он был уже вне видимости судов и маяка Карачи на условленном рандеву с Колобовым, входа в один из глубоких рукавов Инда.

Лейтенант Колобов успел в ту же ночь бросить по 6 мин Герца на рейдах Манори и Киамарии и установить свои небольшие плотики с минными решетками, замаскировав их рыбачьими лодками и сетями, вдоль западного берега Андаи. Когда наступило утро и горячее солнце осветило своими первыми лучами крышу Майорского маяка, Колобов заметил густой дым на горизонте и затем подымающиеся и спускающиеся сигнальные флаги на флагштоке ближайшей батареи. Он понял, что береговой телеграф переговаривался с приближающимися судами.

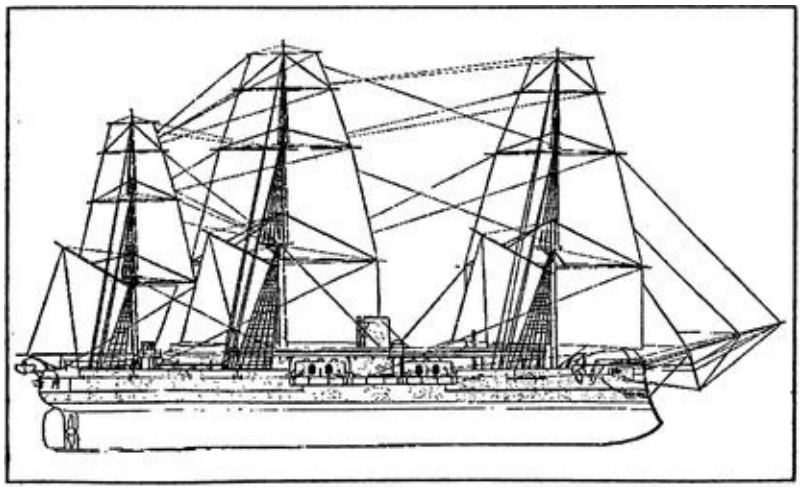


Миноносный баркас с пусковыми решетками (аппаратами) Для мин Уайтхеда

Вскоре он начал различать рангоут и стал пересчитывать и сами суда. Впереди всех шел, как оказалось, наш старый ночной знакомый «Султан» под контр-адмиральским флагом, тяжело буксируя накренившийся и глубоко севший в воду «Монарх». За ними следовали в две тесные колонны десять громадных транспортов. Прошло некоторое время, и вся эскадра приблизилась к берегу. На «Шахе» пробили восемь склянок, подняли брам-реи, флаг и гюйс, а вместе с тем начали и салют контр-адмиральскому флагу.

Но каково было изумление «Шаха» и его экипажа, когда они услышали как бы в ответ на свой недоконченный салют страшный взрыв мины под килем «Султана». Злополучный капитан «Монарха», к своему несчастью, на этот раз не потерял присутствия духа и успел, обрубив буксиры и сильно рыскнув вправо, пройти два кабельтова вперед. Но этим маневром он погубил себя окончательно, так как наткнулся на вторую линию заграждения. Взорвавшаяся мина доконала «Монарха» окончательно, и он пошел ко дну в виду пораженного ужасом «Шаха» и бедствующего «Султана».

Транспорты в испуге потеряли свой строй и руководствовались уже только чувством самосохранения, кто как умел, сообразно находчивости и способностям капитанов. Из них «Гималай» погиб на наружном рейде, задев мину первого ряда заграждения, а «Британия» и «Оронтес», резавшие друг за другом в кильватер почти по борту «Султана» и «Монарха», так как считали этот путь уже очищенным и безопасным, были удачно поражены лейтенантом Колобовым, который при спуске мины не забыл вынуть предохранительной чеки, чего так боялся мичман Зенобин.



Броненосец «Монарх»

Остальные транспорты бросили якоря там, где они были в минуту гибели своих товарищей и этим спасли себя от подобной же участи. Большой буксирный пароход, отваливший при первой тревоге от пристани Киамарии, наткнулся на мину там же на рейде и моментально пошел ко дну. Все это произошло в течение не более часа.

Колобов ждал и наблюдал за всем рейдом. Он заметил, наконец, что «Шах» первый пришел в себя, начав осторожно работы вылавливания мин по всему рейду. Наш лейтенант убедился, что теперь английские суда уже не тронутся с места, пока не исследуют весь фарватер и не выловят мин со дна. Он очень пожалел, что дело ограничилось гибелью только шести неприятельских судов. Но делать было нечего, и сидеть на месте долее становилось опасным. Имея точное приказание щадить себя и людей, Колобов утопил остальные еще не спущенные мины Уайтхеда и, пройдя по берегу на восточную сторону острова Андаи, сел там в рыбацкую лодку и вовремя скрылся от преследования в разветвлениях Инда.

Почти к вечеру, после утомительной гребли под палящими лучами солнца, эта голодная и измученная партия охотников вышла в море и наконец достигла борта «Сынка». Капитан Копыткин, выслушав Колобова, остался очень доволен. Он рассчитывал на меньший погром. Что значило для неприятеля потерять одним, двумя судами более или менее? В этом случае во сто крат важнее и серьезнее было совершенно другое. Окружающее англичан взволнованное, недовольное население индусов *теперь* воочию убедилось в силе еще неведомой, о которой до сих пор шепотом передавались сверхъестественные слухи с верховьев Инда.

Идя теперь к югу средним ходом, «Сынок» встретил в Камбрейском заливе английское деревянное судно «Коллингвуд» водоизмещением 1800

тонн. Весь груз его состоял из нефти в бочках и был адресован в Бомбей на имя торгового дома Максфильд и К°.

В первую минуту капитан Копыткин хотел поступить с «Коллингвудом» так же, как он поступал до сих пор со всеми деревянными судами, признанными законными призами, то есть сжечь его. Но потом, после некоторого размышления и главным образом по убеждению лейтенанта Никитина, он решился употребить нефть более целесообразно с обстоятельствами времени.

Так как на «Коллингвуде» большая часть экипажа состояла из арабов и негров, очень мало или вообще незнакомых с политикой и не знавших английского языка, то Копыткин оставил их на корабле, сняв с него только несколько человек природных британцев и послав взамен их своих матросов. Лейтенант Василий Михайлович Лидин, живший три года в Лондоне и отлично владевший английским языком, был назначен капитаном «Коллингвуда», а Никитин — его помощником. Перемена личного состава в экипаже этого судна не могла в Бомбее возбудить ни малейшего подозрения, тем более что сам «Коллингвуд» шел первый раз в этот порт, и бывший капитан его не знал ни одного лица того торгового дома, которому нефть была адресована.

Лидину приказано было идти в Бомбей, стать там на якорь, попасть как-нибудь в тот же день в порт и затем, выпустив всю нефть с «Коллингвуда», поджечь ее тем способом, которым делал это Никитин. Бомбей, как должно быть известно каждому, громадный город, столица президентства, обладает лучшим портом на всем западном берегу Ост-Индии. Порт этот всегда переполнен коммерческими судами, стоящими тесно друг подле друга. Там же находятся и самые главные военно-морские сооружения.

После погрома в Сингапуре и Карачи капитан Копыткин полагал невозможным с успехом напасть на этого город. По его предположению, англичане, наверное, сделались опытнее и осторожнее и, конечно, теперь хорошо охраняли днем и ночью вход в Бомбей. Но попытка произвести там пожар с помощью «Коллингвуда» делалась очень соблазнительной, и успех чрезвычайно вероятным, хотя результаты пожара нефти казались многим сомнительными. Только один Никитин уверял, что если ему удастся выпустить нефть вовремя в гавани, и если течением ее не унесет в море, то все стоящие там суда можно заранее считать погибшими, как деревянные, так и железные.

Для ускорения дела «Сынок» подвел на рассвете на буксире свой приз почти на вид самого Бомбея и поворотил в море. Пожар предполагалось

сделать во время прилива, что приходилось на около полуночи. Офицеры со своими матросами должны были после поджога выйти на шлюпке в открытое море и по условным огням на «Сынке» и створам маяков найти его.

Тихо, под одними марселями, ведомый лоцманом, «Коллингвуд» вошел на Бомбейский рейд. Бойкий и сметливый саратовский уроженец, когда-то плававший на корвете «Быстром» вокруг света, рулевой Рыбалченко на все приказания лоцмана громко и вполне английским тоном отвечал: «Ес, сэр!» Во-первых, он очень хорошо заучил, что значили «starboard» и «port»,[144] а во-вторых, и Лидин при каждой команде лоцмана делал, как бы невольно, очень выразительный и точный знак рукой, куда класть руль. Других слов и разговоров между лоцманом и рулевым быть не могло.

Впрочем, если бы они и возникли, то Рыбалченко вышел бы из затруднения. Он уже поплавал довольно и видал виды на своей матросской жизни. Он не однажды пил чистейшие ром и виски на Мальте и в Гобертоуне, Гонконге и Шанхае вместе с англичанами и не однажды с ними же глумился от души над французами, разбавлявшими немилосердно эти напитки водой. Да, этот саратовец совершенно смело и спокойно своей твердой, привычной рукой перекладывал теперь руль «Коллингвуда» с борта на борт и был уверен, что не позже как завтра в ожидании вахтенной смены он будет так же спокойно вертеть штурвалом «Сынка».,

Так как день был в половине, а устанавливавшихся на свои места судов впереди много, то окончательное занятие места у нефтяной пристани отложено было по желанию Лидина до следующего утра, и судно поставили на якорь на месте, указанном начальником порта. Все формальности прошли быстро и гладко. Власти были поражены и, видимо, смущены известиями из Карачи и теперь изучали новые, чрезвычайно строгие правила, выработанные и обнародованные в этот день бомбейским морским управлением.

Молчаливый и сдержанный Лидин приветливо угощал всех бывших у него на службе англичан хорошими сигарами и коньяком, выслушал с большим интересом новости из Карачи, ему, впрочем, хорошо известные. Он неторопливо тянул свой херес во время беседы с представителем торгового дома Максфильд и К° и удивлялся, что у него с достопочтенным представителем никаких общих знакомых не имеется. Это было и не мудрено, так как, узнав от англичанина, что он из самого северного графства, Лидин объявил себя канадским уроженцем. О, если бы его собеседник знал, что этот мнимый канадец ни более ни менее как

природный русак Валдайского уезда.

Лидин был очень рад, когда наконец последний из портовых досмотрщиков оставил его судно, так как впереди ему предстояло еще много работы. Но лишь только все убрались, и начало смеркаться, Лидин приказал открыть трюмы и начал выпуск нефти. Главная работа заключалась в выбрасывании сломанных, бочек на верхнюю палубу. Но благодаря двойной порции коньяку ничего не понимавшим арабам и усердию своих матросов работа шла успешно и быстро. В десятом часу начался прилив, и «Коллингвуд» поворотился кормой к гавани. Приподняв якорь и продрейфовав кабельтова два, он оказался почти в ней. Брошенная с корабля пустая бочка была унесена приливным течением в ту же гавань.

Тогда Лидин, собрав всех черных в свою каюту, запер их на замок во избежании шума и непредвиденных случайностей, и прорубил с обеих сторон борта у самой ватерлинии. «Коллингвуд» стал наполняться водой и медленно погружаться. Нефть, вытесняемая водой, поднялась наверх, выступила на палубу и хлынула в море через прорубленный верхний баргоут. Никитин со шлюпки молча и внимательно наблюдал за струей нефти и убедился наконец, что всю ее несет в гавань на стоящие там суда.

Пробило уже полночь на всех кораблях, а «Коллингвуд» все продолжал медленно уходить в воду. В неподвижном ночном воздухе уже чувствовался запах нефти, что не на шутку беспокоило Лидина, но он не торопился и ждал известий от своего товарища. Наконец в час ночи Никитин вернулся на «Коллингвуд», уже едва державшийся на поверхности воды.

— Пора, — тихо сказал он Лидину, — все готово.

Мигом все арабы были выпущены из-под замка и посажены на судовой барказ. Им сказано было, что судно тонет, и приказано было безостановочно, ради их же собственного спасения, грести против течения на ближайший маяк. Сам же Лидин со своей командой сел в вельбот и последним оставил злополучный «Коллингвуд». Сдавшись по течению в гавань, они опустили ведро и зачерпнули из-за борта воды. Но в ведре оказалось наполовину нефти. Теперь более тысячи тонн ее плавало на поверхности гавани, омывая борта отшвартованных в ней кораблей и пароходов.

— Я начинаю! — прошептал Никитин и, взяв румпель в свои руки, скомандовал вполголоса: «Весла на воду!» Шестерка тихо вышла из гавани. Никитин несколько раз пробовал рукой воду и затем, круто поворотив носом опять в гавань, велел «сушить весла».

Он взял в обе руки по несколько кусков калия и бросил их далеко от себя в воду. То же самое и по тому же направлению сделали и оба боковых

гребца.

Синеватые струйки огня, как тонкие змейки, забегали и запрыгали по тихой зеркальной поверхности моря по направлению к спящей гавани…

В эту же полночь «Сынок» малым ходом подошел на вид огней Бомбея. Капитан и весь экипаж с напряженным вниманием смотрели вдаль, на ярко освещенный город. Но этот многолюдный широко раскинувшийся и богатый город не занимал их теперь нисколько. Все без исключения думали о своих товарищах и их трудном предприятии. На этот раз все было гадательно, и Бог знает как могло окончиться. Прошел час. Но в половине второго капитан с мостика заметил какое-то неестественное освещение воды под самым городом…

Вначале это освещение то вспыхивало, то погасало, но потом море на большом пространстве сразу как-то зажглось ярким красным светом. С неимоверной быстротой этот свет обратился в высоко поднявшееся над водой пламя, более и более росшее в длину и ширину. Общий говор, сдержанный и глухой, но довольно веселый, прошел по палубе «Сынка». Все поняли, что это горит нефть в гавани Бомбея. Капитан дал ход вперед и наблюдал далее, обмениваясь живыми фразами со штурманом и старшим офицером.

По мере того, как «Сынок» приближался к городу, огонь рос и рос. Теперь уже было видно с его палубы, что кроме воды горят и суда в гавани. Шум и крики, как отдаленный прибой бурунов, уже достигали ушей Копыткина и его сослуживцев. Прошло еще несколько минут, и «Сынок» остановил свой ход.

Между тем необъятное море огня гуляло и разливалось впереди «Сынка». Чудовищное зарево поднялось над Бомбеем. Адский шум, крики и проклятия носились в воздухе. По мере того, как этот страшный шум и пожар росли и увеличивались, на «Сынке» становилось тише и тише. Экипаж его в первый раз делался свидетелем такого невообразимого бедствия. Какой-то суеверный ужас постепенно овладевал всеми от капитана до матроса. Все знали, что там, в гавани, погибали теперь колоссальные богатства и целые состояния, принося разорение и бездолье лондонским коммерсантам, но там же гибли и невинные люди, считавшие себя в полной безопасности в закрытой и хорошо защищенной гавани Бомбея. Трудно и даже невозможно было спасаться с горящего судна в горящей воде.

Учащенная и торопливая гребля приближающегося вельбота едва-едва обратила на себя внимание старшего офицера. И только что было покончено с его подъемом, как Копыткин круто поворотил и пошел полным

ходом в открытое темное море, оставив позади себя страшное, еще никогда им не виданное зрелище.

Никитин, молчаливый и бледный, заперся в своей каюте и до утра просидел в ней, не смыкая глаз и припоминая мельчайшие подробности этой ночи.

Он убедился теперь, что идея его верна, но вместе с тем ему делалось как-то жутко и тяжело за дело рук своих при воспоминании о тех воплях и проклятиях, от которых он торопился убежать и скрыться на «Сынке».

Теперь волей или неволей, но читателю придется вникнуть, хоть и очень поверхностно, в боевое вооружение «Сынка». Мы знаем, что бывший «Мур» готовился лордами Адмиралтейства именно для тех самых целей, для которых его употребили, благодаря счастью и удаче «Русской Надежды», русские. Надобно отдать англичанам полную справедливость: они из коммерческого парохода сумели приготовить довольно порядочный военный крейсер.

Настоящий командир «Сынка» Копыткин в течение плавания многое дополнил и исправил. Английская артиллерия этого крейсера, как мы знаем, лежавшая в трюме при его захвате, состояла из двух 152-мм дальнобойных орудий, поставленных под полубаком, и двух подобных же на корме. По бортам было поставлено по четыре 152-мм коротких орудия. Носовые и кормовые пушки стояли на поворотных платформах и могли стрелять с каждого борта через свои порта по траверзу и по килю. На обоих марсах «Сынка» были поставлены по два пятиствольных 37-мм орудия Гочкиса. Марсы по тревоге обыкновенно блиндировались койками. На полубаке Копыткин собственными средствами устроил аппарат на поворотной платформе для метания новых усовершенствованных мин, зарядная камора которых вмещала 80 фунтов пироксилина.

Адмирал Казанцев еще в Тулоне хлопотал о введении на плававших в его отряде судах магазинных ружей взамен берданок. В. пехоте, может быть, берданки незаменимы действительно. Но выгоды магазинных ружей на кораблях не должны бы подлежать никакому сомнению. Если матросу придется когда-нибудь в бою стрелять из ружья, то, само собой разумеется, это будет только при встрече судов на контра-галсах с близкого расстояния или в момент таранения — значит, еще ближе. А так как в наше время боевые суда менее 15 миль не ходят и, сближаясь между собой, конечно, воспользуются полной своей скоростью, то время для действия ружейным огнем будет очень короткое, и тот, кто за это время выпустит более патронов, тот и принесет более вреда неприятелю.

Представления адмирала Казанцева еще рассматривались и

обсуждались в Петербурге, как вспыхнула война с Англией. В начале пришлось ограничиться берданками, но потом в руки адмирала попал целый английский транспорт магазинных ружей с патронами. Он сейчас же воспользовался ими, заменив берданки на судах своей эскадры. «Сынку» магазинные ружья доставил тот же «Лермонтов».

В заключение прибавим, что машинные отделения были блиндированы отчасти угольными ящиками, а отчасти якорными цепями, для чего по наружным бортам были приклепаны особенные крючья.

Вышедшие на ют «Сынка» офицеры увидели на горизонте за кормой густой дым и очень стройный, высокий рангоут. Было без четверти восемь утра. К подъему флага рангоут так вырос и корпус так обрисовался, что сомнений более не оставалось. Приближавшееся судно, бесспорно, было военное. Прежде нежели механик успел доложить капитану о стуке в цилиндре, в машину было приказание дать самый полный ход. Петр Михайлович был старый служака. Стоя между офицерами на юте, он убедился, что «Сынку» в кильватере идет военное судно, и что легко может быть теперь наступил момент рискнуть отдаться во всем на волю Божию.

Прошло еще полчаса, и догоняющее судно совершенно определилось. Оно быстро нагоняло «Сынка» и, находясь в двух или двух с половиной милях, подняло свой флаг — английский. «Сынок» ответил тем же и начал прибавлять ходу. Копыткин решил защищаться в течение дня, не переходя в наступление и, по возможности, сохраняя свое судно от серьезных аварий. Он знал, что никакие исправления и ремонты для него в Индийском океане невозможны, и что главная его задача отнюдь не дуэль с более сильным врагом, каким казалось догоняющее судно.

Пробили тревогу, и на «Сынке» в один момент все было готово к бою, но Копыткин ждал первого неприятельского выстрела, стараясь по наружным признакам, хорошо ему известным, угадать имя, а вместе с тем и силы неприятеля. Но прежде нежели он решил, какое английское судно преследует его, как над его головой пронеслось первое вражеское ядро. Неприятель в это время был кабельтовых в двенадцати, и капитан «Сынка» не торопился отвечать, находя разделяющее расстояние еще очень большим.

Неприятель приблизился еще немного, и Копыткин безошибочно определил тогда, что это был корвет «Ровер», вооруженный шестнадцатью 6-фунтовыми бортовыми орудиями и двумя 178-мм на поворотных платформах в носу и на корме. Копыткин был очень доволен тем, что он имел на корме два орудия. Правда, они были только 152-мм, но зато дальнобойные, и стрельба из них могла быть чаще неприятельской.

Теперь, когда «Сынок» шел своим полным ходом, расстояние между судами почти вовсе не изменялось. По-видимому, их разделяло 10 кабельтовых, не более. Такое расстояние, по крайней мере, назначил капитан комендорам кормовых орудий, решившись отвечать англичанам. Прошло довольно много времени, и оба судна, нанося незначительный вред друг другу, продолжали идти прежним курсом на расстоянии 10 кабельтовых друг от друга.

Но механик «Сынка» недаром хмурился еще утром. В правом цилиндре стук усиливался более и более. Петр Михайлович после тщательного наблюдения за этим стуком пришел к заключению, что ослабла гайка поршня. Безусловно, необходимо было нажать эту гайку, но для этого нужно было открыть крышку цилиндра, значит, остановить машину, по меньшей мере, на полчаса, а как и кто мог теперь потребовать от Копыткина, чтобы он подставил свое неподвижное судно огню неприятеля. Тяжела была обязанность механика, но необходимость заставляла доложить капитану положение дела. Сделав это, он получил приказание пока уменьшить ход до 10 узлов.

Капитан «Сынка» ввиду крайней необходимости решился переменить тактику. Он положил право на борт и, поворотив на 16 румбов, пошел прямо навстречу «Роверу», готовясь дать залп из своего правого борта с расстояния не более 200 сажень (430 м) и наведя орудие в ватерлинию английского корвета. Копыткин, выслушав своего механика, пришел к заключению, что пока еще его судно располагает каким-нибудь ходом, успех боя зависит от меткости прицельного огня, а он знал хорошо своих комендоров и вполне рассчитывал на них.

«Роверу», по-видимому, не понравилась такая тактика, тем более что она была неожиданна, но он теперь уже не мог ничего сделать другого, как приготовиться дать отпор. При сближении судов первыми открыли быстрый и непрерывный огонь скорострельные пушки с «Ровера» и марсовые орудия с «Сынка», а затем почти одновременно раздались залпы с обоих противников.

Страшное и жестокое опустошение пронеслось над палубами «Сынка». Ни один из десяти снарядов «Ровера» не пролетел даром, не сломав, не убив или не исковеркав чего-либо. Два бортовых орудия были приведены в полную негодность, борт пробит в пяти местах над самой ватерлинией, труба пробита. Одна бомба взорвалась в каюте капитана, по счастью пустой в это время. Сам Копыткин был ранен. Но не собственные страдания от раны, не вид убитых и раненых своих товарищей теперь интересовали и занимали его. Он сознавал, что страшный момент для его

судна миновал, не принеся ему гибели. Машина шла тем же ходом, трюмы не наполнились водой, руль свободно перекладывался в борта на борт.

Затем все внимание Копыткина обратилось на противника. Он заметил, что «Ровер», пройдя траверз, быстро покатился вправо. Копыткин ожидал и боялся этого. Английскому корвету было гораздо выгоднее, пользуясь своим преимуществом в ходе, идти за «Сынком», громя его из своего носового 178-мм орудия и посылая по временам залпы то правого, то левого борта. «Что теперь предпринять?» — думал Копыткин, следя за «Ровером» и выслушивая доклад механика об увеличивающемся стуке в цилиндре и о невозможности идти далее даже до десяти узлов.

В этот критический момент, к величайшему удивлению капитана, между прочими мыслями пронеслись с быстротою молнии все предполагавшиеся казусы морских сражений, так подробно и отчетливо разыгранных в его присутствии в кронштадтском морском собрании. Как бы легко, спокойно и правильно могли играющие решить и это дело за столом клуба! Мы не знаем, как бы решили его там, в Кронштадте, и как бы решил его сам Копыткин, если б он не заметил, что английский корвет производит необыкновенные эволюции, непредвиденные никакими тактиками. Придя в кильватер «Сынка», он все продолжал катиться вправо и вправо, описывая полную циркуляцию и не прекращая огня.

При второй подобной же циркуляции, по-видимому, уже с уменьшенным ходом, Копыткин убедился, что на «Ровере» случились серьезные повреждения в руле. Оно действительно так и было. В тот момент, когда «Ровер» получил залп, его руль и заклинило в этом положении. Волею случая корвету оставалось одно из двух: или оставить ход вовсе, или вертеться вроде волчка впредь до исправления руля. По-видимому, он избрал последнее.

Копыткину надобно было непременно воспользоваться временным затруднением неприятеля, и он с величайшим риском для своей машины приказал увеличить ход, поворотив опять на 16 румбов и воспользовавшись тем моментом, когда «Ровер» невольно сделал по нем залп со своего еще целого левого борта с расстояния не более 300 кабельтовых. Потом, приблизившись до полукабельтова, под страшным градом выстрелов скорострельных неприятельских орудий, теряя в большом количестве убитыми и ранеными прислугу своей открытой батареи, Копыткин удачно пустил с полубака метательную мину, разорвавшуюся под машинным отделением «Ровера». 80-фунтовая пироксилиновая мина на этот раз верно сослужила свою службу и положила конец смертельному бою. Штурманский офицер Гаганов, стоявший все время с секстантом на

мостике для определения расстояний, первый заметил, что «Ровер» начал тонуть.

Капитан «Сынка» долго не верил своим глазам, так как неприятель, по-видимому, сам не замечая своей гибели, продолжал бой с величайшим ожесточением. Но роковой конец приближался, и уже ничто не могло спасти английского корвета. Все его водоотливные средства, отчасти испорченные взрывом, оказались ничтожными в сравнении с прибылью воды в отверстие, сделанное миной. Раздался последний выстрел в «Ровера», и он, как бы от ужаса предстоявшего ему шага, вздрогнул всем своим корпусом и, нагнувшись немного направо, пошел ко дну со всем своим экипажем. С «Сынка» были немедленно посланы все шлюпки для спасения тех из англичан, которые еще могли остаться на воде, держась на обломках или всплывших койках погибшего корвета.

Через полчаса все было закончено, и возвратившиеся катера привезли 50 человек оставшихся в живых из трехсот, составлявших экипаж «Ровера». Пока спасали и подбирали с воды англичан, механик успел поправить цилиндр. Гайку зажали снова, и крейсер мог опять идти вперед каким угодно ходом. Подняв свои шлюпки и разместив пленных, «Сынок» лег на старый курс и пошел обыкновенным средним ходом.

Итак, победа была полная. Но дорого досталась она. Старший офицер был тяжело ранен. Лейтенант Никитин был убит на полубаке при спуске метательной мины. Он пал последней жертвой этого боя. Мичман Зенобин и артиллерийский офицер, смертельно раненные у своих орудий, томились в предсмертной агонии в кают-компании. Из 130 человек 25 оказались убитыми и более 40 ранеными.

Бедный доктор Розанов со своим помощником, слабым и стареньким фельдшером Бровченко, выбились из сил, ухаживая за ранеными. Но, несмотря на усталость и изнурение, по окончаний осмотра и перевязки своих, они обратили внимание и на раненых англичан с «Ровера». Для последних было сделано все, чтобы облегчить их участь, как раненых и как побежденных пленных.

Когда день кончился, и на небе зажглись звезды, на юте «Сынка» уже лежали в ожидании морской могилы прикрытые флагами 28 неподвижных, навеки заснувших бойцов. Недавно им была *вверена охрана чести и спокойствия России*, и они доблестно пали, исполняя этот великий завет, в сражении с исконными, непримиримыми врагами своей родины.

На 15-й день по уходе от берегов Аравии, крейсер «Русская Надежда» подошел на вид одинокого и никем не посещаемого островка Мони. Остановив машину и спустив вельбот, капитан послал лейтенанта Быкова в

маленький залив, расположенный на подветренной его стороне. По приказанию капитана Быков должен был найти и взять обещанную адмиралом почту, а с ней и разрешение тех вопросов, которые были так важны для крейсера.

Следовало предполагать, что капитан крейсера в Бенкулене получил сведения об этой почте от агента крейсерского отряда. Адмирал Казанцев с обычной умелостью разбросал доверенных и дельных агентов по всему побережью, не жалея денег и усматривая в этом один из главных факторов успеха своего дела. Через час Быков действительно привез почтовую сумку. Кроме деловых казенных пакетов оказались и письма ко всем офицерам из России.

Беломор делает реальностью секретную русскую военно-морскую базу на Соломоновых островах, вспомним главу «Корабли ищут базы».

В группе Соломоновых островов, между 8 и 10° южной широты и 160 и 162° восточной долготы от Гринвича, лежит небольшой остров Маляита, занимающий в дину около 150 и в ширину не более 60 км. Он довольно возвышен и не имеет тех недостатков, какие выпали на долю всех остальных островов этой группы — не имеет болот, а с ними и неизбежных тропических лихорадок. Кроме того, на его северо-восточной стороне большой залив, глубокий и совершенно закрытый от ветра и океанского волнения высоким, густо заросшим узким перешейком. Залив заканчивается речкой с широким и глубоким устьем. Остров Маляита лежит в 1600 милях от Сиднея, в 3000 милях от Мельбурна и в 500 милях от ближайшей германской фактории на Новой Британии.

В 18…. году сюда заходил наш корвет. На острове проживало около 200 папуасов. Они отнеслись очень дружелюбно к корвету и все время доставляли ему имевшуюся живность, зелень и рыбу, за что обыкновенно платилось довольно щедро табаком, трубками, бутылками и прочими подобными вещами.

На острове русские моряки устроили угольную станцию и импровизированный док. Узкий вход в залив острова был минирован, и минные заграждения защищались земляными батареями из восьми 152-мм и 24-фунтовых дальнобойных орудий. На северной оконечности Маляиты, самой возвышенной и названной горой адмирала Бутакова, была устроена сигнальная станция. Подобная же сигнальная станция была устроена и на южном мысе. Эти станции соединялись между собой, со всеми батареями, минными станциями и с флагманским судном телеграфной и телефонной проволоками.

Пройдя благополучно и без остановок до мыса Мальвиль, захватив на

его высоте и затем на банке Фаркар несколько китоловов, крейсер ночью подошел к Маляите. Переговорив сигналами и получив лоцмана, «Русская Надежда» впервые после одиннадцатимесячного плавания бросила якорь в русских водах. Несмотря на позднее ночное время, кают-компания была переполнена приехавшими со стоявших судов офицерами. Все ликовали. Успехи, успехи и успехи рассказывались вновь прибывшими. Там два крейсера разгромили Ванкувер, там, на Цейлоне в Пуэн-де-Галле, взята контрибуция. Мельбурн, эта столица Австралии, несколько дней была в блокаде и понесла миллионные убытки.

По словам прибывших, дело клонилось к миру, и Россия без участия Европы готова была заключить славный мир с Англией. На днях ждали почты и решения вопроса, заключен ли мир, или война продолжается.

Спустя несколько дней по приходе на Маляиту крейсер уже был выведен из дока с исправленным дейдвудом, с очищенной и подкрашенной подводной частью, самым лучшим английским Patent'ом, еще недавно взятым на одном из призов. Недостававшая часть офицеров и команды пополнена новыми. Словом, он опять находился в том прекрасном, щегольском виде, каким он всегда отличался на всех рейдах.

Адмирал ждал почты с Гвинеи и готовил новую программу действий. Наконец эта почта пришла — и снова заработали сигнальные фалы.

Первым сигналом адмирала был:

«Поздравляю моих боевых товарищей со славным миром».

Через полчаса вся эскадра уже знала, что действительно славный мир заключен с Англией, что мирный договор подписан *и сообщен только для сведения и руководства Европе*, и что эскадра Казанцева, произведенного в вице-адмиралы, идет на другой же день занимать уступленные Англией Гонконг и Гамильтон. Не было человека на эскадре, не получившего награды. Между прочим, капитан Сорокин произведен был в контр-адмиралы, старший офицер его Кононов — в капитаны 2-го ранга с назначением командиром крейсера. А сам крейсер получил высшую награду. Он поднял славный георгиевский флаг и должен был увековечить имя «*Русская Надежда*» в русском флоте по примеру «*Азова*» и «*Меркурия*».

Раздел III
Николай II — первые шаги в никуда

Глава 1
Почему версия Беломора не была реализована в 1904 году?

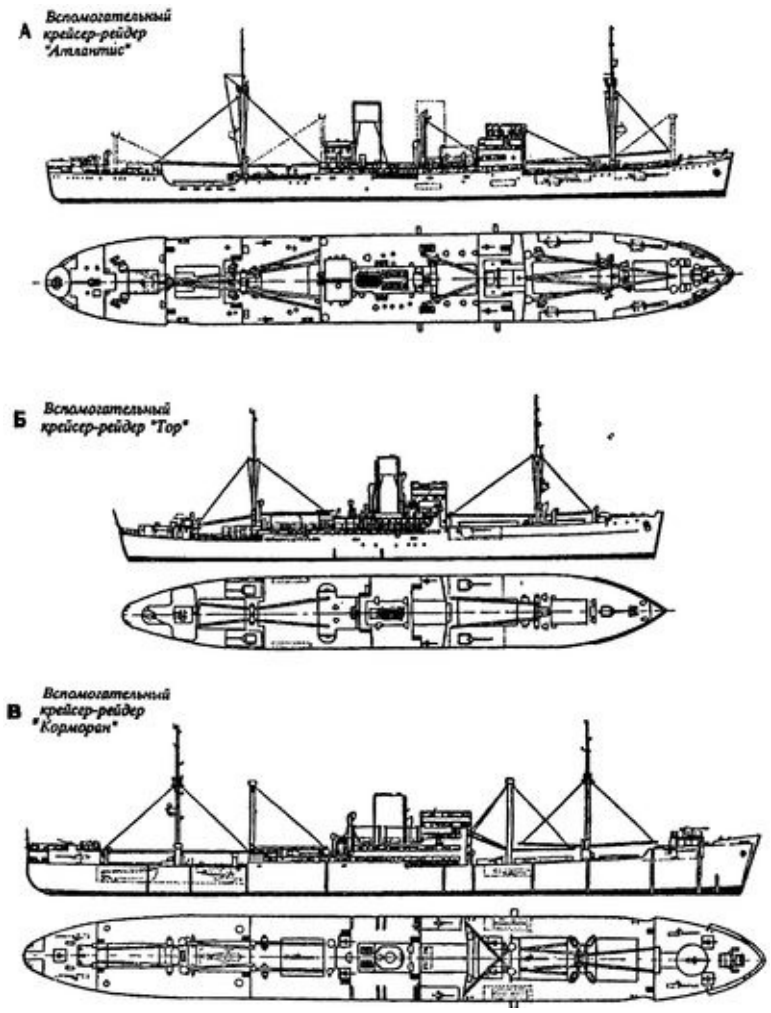
Прочитав рассказ о победах «Русской Надежды» и ее «Сынка», иной читатель усмехнется и скажет, что это патриотическая сказка, а может, даже сравнит с небезызвестным фильмом «Если завтра война…».

Но давайте попробуем сравнить «сказку» Беломора с былью, а конкретно — с действиями германских рейдеров в 1940–1943 гг.

С 31 марта 1940 г. (рейдер «Атлантис») по 21 мая 1943 г. (рейдер «Мишель») на коммуникации англичан и американцев вышло 9 рейдеров, из которых «Тор» и «Мишель» сделали по два рейда.

Итого за три года они потопили 129[145] торговых судов противника общим тоннажем около 800 тысяч тонн водоизмещения, а также английский крейсер «Сидней».

Во время крейсерства[146] союзникам удалось потопить 4 рейдера— «Атлантис», «Пингвин», «Корморан» и «Стиер».



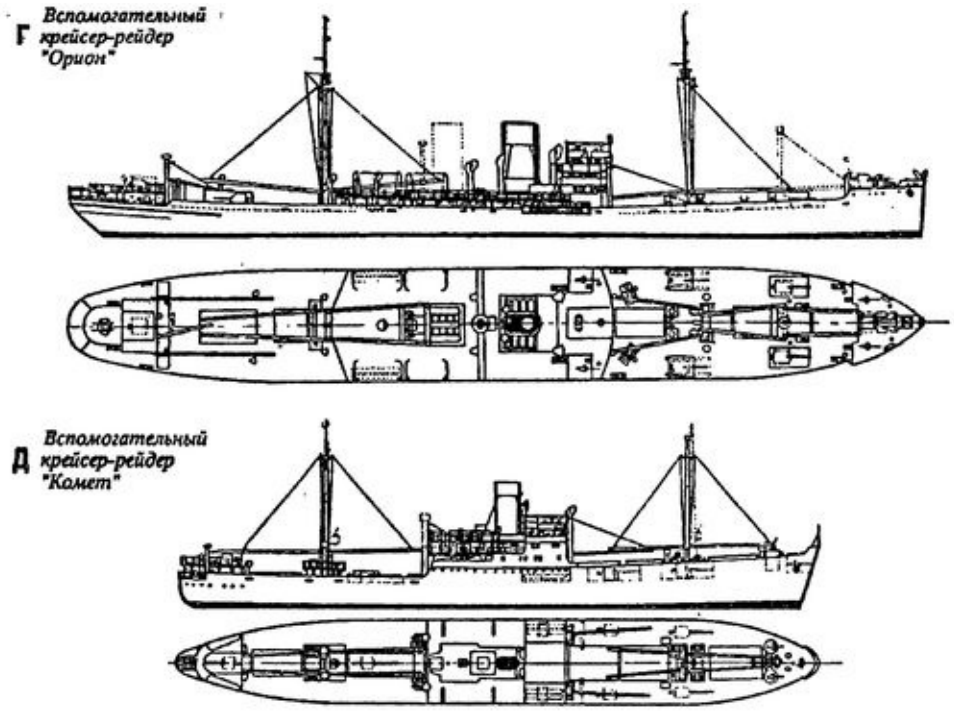
Немецкие рейдеры, действовавшие в Мировом океане в 1940–1943 гг.: а) «Атлантис»; б) «Тор»; в) «Корморан»

Что же представляли собой германские рейдеры? Это были переоборудованные сухогрузы водоизмещением от 7000 до 19 000 тонн, имевшие максимальную скорость хода от 14 до 18 узлов. Вооружение их было стандартное: шесть 150-мм пушек, которые по дальнобойности превосходили 152-мм пушки, установленные на английских вспомогательных крейсерах на 10–15 каб. (Руге. Война на море 1939–1945. С. 198.)

Помимо охоты за торговыми судами германские рейдеры осуществляли минные постановки. Вспомним о минных постановках «Русской Надежды» и «Сынка» и об использовании ими трофейных английских миноносок. Реально же русские крейсерские суда несли на борту минные катера еще с 1878 г.

«Но все равно, — возразит скептически настроенный читатель, —

Беломор явно перебрал, описывая успехи русских моряков». Так мог ли «Сынок» победить корвет «Ровер»? Не спорю, где-то действительно Беломор выдавал желаемое за возможное. Однако такой бой с «Ровером» вполне мог иметь место. Вспомним бой рейдера «Корморан» с британским крейсером «Сидней» 19 октября 1941 г. примерно в 100 милях от австралийского побережья.



Немецкие рейдеры, действовавшие в Мировом океане в 1940–1943 гг.: г) «Орион»; д) «Комет»

«Сидней» был вооружен восемью новейшими 152-мм пушками в четырех башенных установках и четырьмя 102-мм пушками, а также восемью торпедными аппаратами. Броневой пояс крейсера имел толщину 102 мм, а толщина палубной брони составляла 51 мм. Скорость крейсера 32,5 узла.

«Корморан» не имел броневой защиты, его максимальная скорость составляла 18 узлов, а фактически после долгого плавания он едва выжимал 14 узлов. Вооружение его состояло из шести 150-мм /45 пушек и четырех торпедных аппаратов.

Тем не менее, не имея возможности оторваться от противника, командир рейдера капитан Теодор Детмерс принял бой. «Корморан», маскируясь под голландское судно, сумел сблизиться с «Сиднеем» на дистанцию 1800 м и открыл огонь. В ходе боя торпеда с рейдера поразила

«Сидней». В свою очередь четыре торпеды, выпущенные крейсером, прошли мимо «Корморана».

Бой продолжался около двух часов. Оба судна охватил пожар. В 18 ч. 30 мин. объятый пламенем «Сидней» вышел из боя и направился на юго-восток. В 22 часа германские моряки увидели за горизонтом, там, где скрылся «Сидней», яркую вспышку, а через несколько секунд донесся звук взрыва. Больше никто не видел крейсера. Все 650 человек его команды бесследно исчезли.

К полуночи пожар на «Корморане» усилился, огонь подбирался к минным погребам. Детмерс приказал команде покинуть судно. Из четырехсот (по другим источникам 393) членов команды рейдера было подобрано проходящими судами или самостоятельно достигло австралийского берега 315 (по другим сведениям 320) человек.

Риторический вопрос — не похож ли этот бой на поединок «Сынка» с «Ровером»? Уверен, что если бы Беломор опубликовал свою повесть не в 1887 г., а в 1987 г., его наши «критики» наверняка бы обвинили в компиляции с истории боевых действий германских рейдеров.

Но вернемся к нашим рейдерам. Следует заметить, что соотношение сил и возможностей между рейдерами и британскими силами, противостоящими им, с 1885 г. по 1940 г. резко изменилось в пользу англичан. Как видим, артиллерия рейдеров за эти 55 лет изменилась ненамного. У английских же крейсеров в 1885 г. в подавляющем большинстве были дульнозарядные пушки против русских орудий обр. 1877 г. А к 1940 г. на английских крейсерах стояли новейшие пушки в бронированных башнях, а их баллистика была существенно лучше, чем у германских пушек на рейдерах.

В 1885 г. скорость русских крейсерских судов и пароходов Добровольного флота мало отличалась от скорости британских броненосцев и крейсеров. Зато в 1940 г. английские крейсеры имели двойное превосходство в скорости над германскими рейдерами (32–34 узла против 14–18 узлов). Наконец, наличие парусов позволяло у русских крейсерских судов резко увеличить автономность.

А главное, что в 1940–1943 гг. англичане активно использовали авиацию, радиосвязь и радиолокацию. Хотя на германских рейдерах и были радиостанции, радары и даже легкие гидросамолеты, все эти нововведения на 99,9 % сыграли на руку англичанам.

Наконец, вспомним, что первый германский рейдер вышел только 31 марта 1940 г., то есть ровно через 7 месяцев после начала войны, когда Англия и ее союзники отмобилизовали свои флоты, береговую оборону,

создали систему конвоев и т. д. Представим на секунду, что было бы, если бы немцы заблаговременно в августе 1939 г. отправили 20–30 рейдеров в океан. И с объявлением войны эти рейдеры обрушились бы на коммуникации врага.

А наше Морское ведомство всегда имело возможность заранее вывести крейсера в заданные районы мирового океана.

Казалось бы, «теорема доказана». Но, увы, все предыдущие рассуждения автора оказываются несостоятельными после одного простого вопроса: а почему мы так позорно проиграли Русско-японскую войну? Где был наш крейсерский флот?

Главная и решающая причина позорного поражения России в войне с Японией — полная разруха в головах царя, его министров, генералов и адмиралов.

Возрождению русского флота после Крымской войны немного способствовали либеральные идеи и реформы Александра II и его брата Константина, которым было тогда 37 и 28 лет. Реакция же Александра III стала тормозить развитие нашего флота, а главное, резко усилилась косность мышления наших адмиралов.

Россия к 1904 г. представляла собой неограниченную монархию. Поэтому я и начну с личности самодержца. Последний русский царь вступил на престол 20 октября 1894 г., будучи совершенно неподготовленным к управлению империей.

Формально наследник цесаревич Николай получил блестящее образование. Среди преподавателей у Николая были профессора К.П. Победоносцев, Н.Х. Бунге, М.Н. Капустин, Е.Е. Замиловский, В.И. Ключевский; генералы М.И. Драгомиров, Н.Н. Обручев, А.Р. Дрентельн, Г.А. Леер. Такой блестящий преподавательский состав должен был выпустить как минимум маститого ученого. Но, увы… Преподававший царским детям историю профессор Ключевский на вопрос об их успехах отвечал: «Николай послушный мальчик, а Михаил — умный».

Куда лучше Николаю давалась строевая служба. В декабре 1875 г. семилетний Николай стал прапорщиком, в мае 1880 г. — подпоручиком, в августе 1887 г. — штабс-капитаном и в августе 1892 г. — полковником. Служба Николая проходила в Лейб-гвардии Преображенском полку и Лейб-гвардии Гусарском полку.

Здесь стоит сказать, не вдаваясь особенно в подробности, об отличии императорской гвардии конца XIX века от современных элитных соединений США и Западной Европы, как, например 82-я воздушно-десантная дивизия США и др. Современные элитные части отличаются от

остальных большим участием в маневрах, в случае локальных конфликтов они используются в первую очередь, в них проходит войсковые испытания новейшая военная техника, отрабатываются новые приемы тактики.

Русская же гвардия лишь теоретически была главной ударной силой сухопутных войск. На самом деле основным ее назначением была охрана монарха. Ведь, если честно говорить, то со смерти Алексея Михайловича и до воцарения Николая I включительно монархия у нас была выборной, и кому править решали вначале стрельцы, а затем лейб-гвардейцы.

Поэтому важнейшей задачей царизма было воспитание в лейб-гвардейских офицерах буквально собачьей преданности монарху. Вспомним, в «Войне и мире» пожилой полковник говорит Николаю Ростову: «Гусары должны рассуждать как можно меньше».

Начальство сделало все, чтобы круг интересов гвардейских офицеров был жестко очерчен — уставы, фрунт, лошади, спорт, балы, женщины (начиная с высокопоставленных дам и кончая проститутками), карты и вино.[147]

Характерный пример гвардейца — граф Вронский из «Анны Карениной». Собственно, таким офицером и стал цесаревич Николай. Этот тип офицера идеален для несения охраны монарха. В бою из гвардейского офицера будет отличный командир роты или эскадрона. Но вот доверить полк ему можно с большими оговорками, допустим, при действии в составе дивизии под руководством боевого генерала.

Русская гвардия, как правило, не участвовала в больших войнах, например, на Кавказе, в Средней Азии, в Китайской (1900 г.), Японской (1904–1905 гг.) и других войнах. В русско-турецкой войне (1877–1878 гг.) участвовала лишь часть гвардии.

В 1880–1900 гг. произошла настоящая революция в военном деле. Введены магазинная винтовка Мосина, унитарные патроны и противооткатные устройства в артиллерии; дымный порох заменяется бездымным; снаряды вместо черного пороха снаряжаются пироксилином; появляется автоматическое оружие от пистолетов до пулеметов и автоматических пушек. Все это проходило мимо гвардейских офицеров. Ну, прикажут изучить винтовку Мосина или 122-мм гаубицу Круппа, изучат досконально, не прикажут — никто ими и не поинтересуется.

Можно ли представить себе 17-летнего корнета или прапорщика гвардии, который не ходил бы на балы, в оперу, не волочился бы за дамами, не играл в карты, не пил, а сидел бы ночи напролет за трудами Руссо, кодексом Юстиниана, писал трактаты по баллистике и историю Корсики. Да такой и минуты бы не продержался в гвардии. Да, впрочем, и из армии

его бы вытурили за того же Руссо.

Таким образом, из ребенка с весьма посредственными способностями в гвардии был выпестован образцовый гвардейский поручик. Таким, увы, Николай II останется на всю жизнь. Для него в военной службе интерес будут представлять только парады, смотры, полковые праздники, мундиры, выпушки, нашивки, иконки, выправка и молодцеватые приветствия.

С 1 января 1882 г. Николай ежедневно в течение 36 лет вел дневник. Дневник был сугубо личным и показывался разве что жене. Записи эти сохранились. Подлинность их не вызывает сомнений. Что же царь писал в дневнике о военной технике?

Вот, 20 августа 1914 г. Николай впервые увидел русские линейные корабли принципиально нового типа — дредноуты «Севастополь» и «Гангут». «В 9 с половиной поехал в Петроград и посетил заканчивающиеся линейные корабли — „Севастополь“ и „Гангут“. Осмотрел их довольно подробно. Они производят сильное впечатление — палубы чистые, только четыре башни по три 305-мм орудия в каждой. На обоих работы подходят к концу и рабочих была масса. Григорович угостил хорошим завтраком на яхте „Нева“. Погода была солнечная».

После осмотра чуда авиационной техники — четырехмоторного гигантского бомбардировщика «Илья Муромец» — никаких комментариев!

А вот не столь давно показывали по ТВ документальный фильм, где царь в 1915 г. осматривает взятые в крепости Перемышль трофейные австрийские орудия. Видно много интересной техники, в том числе крепостные башенные установки. Такие башни сотнями состояли в крепостях Франции, Германии, Австро-Венгрии, Бельгии и т. п. В России была 1 (одна!) такая башенная установка в крепости Осовец, но ее царь никогда не видел. И вот царь с абсолютно равнодушным лицом обходит трофейную технику. Представьте на секунду, как к ней бы кинулся «бомбардир Петр Михайлов». А голос за кадром слащаво цитирует письмо царя к жене: «Я выкопал штыком цветок и посылаю его тебе».

В дневниках много места уделено смотрам, полковым праздникам, униформе и т. п., и никогда не упоминаются прицелы, дальномеры, радиостанции, взрыватели и прочее.

В 1997 г. в серии «Жизнь замечательных людей» была опубликована книга А. Боханова «Николай II». Там о Николае сказано: «Прекрасно владел английским, французским и немецким языками, писал очень грамотно по-русски». Заглянем в дневники нашего грамотея. Вот перл в 14 лет: «Пожарные поливали сад, и мы вымочились там», а вот перлы в 26 лет: «Подходя к Севастополю начало покачивать», или «Отвечать приходится на

всякую всячину вопросов — так что совсем теряешься и столку сбиваешься». Вместо «тетеревов» их величество пишет «тетеревей», и прочая, и прочая. Конечно, грамотность — понятие относительное. Любопытно, с кем в этом отношении Боханов сравнивает Николая?

Следует отметить, что действительно Николай читал сравнительно много художественной литературы, но подбор книг был бессистемным. В дневнике он часто путал героев с их авторами. По дневнику или его письмам практически невозможно определить его оценку той или иной книги. После посещения театра иногда следовала запись, понравился спектакль или нет. Но и тут трудно определить, чем вызвана положительная или отрицательная реакция. Так, например, запись от 9 июля 1914 г.: «Был хороший недлинный спектакль». Запись через три дня: «Был длинный юбилейный спектакль». Как видим, названия спектаклей не приводятся, а оценка дается, очевидно, по степени утомляемости Его Величества.

В дневниках царя, его письмах и мемуарах приближенных автор не нашел и намека на то, что император читал какие-либо научные труды, за исключением книг по истории Древнего мира и Средних веков.

В литературе о Николае всегда подчеркивается его увлечение фотографией. Действительно, он очень любил фотографироваться и даже фотографировал сам. Но все это было на уровне 8—10-летнего ребенка, который нажимает на кнопку фотоаппарата, дабы запечатлеть своих близких и любимую собачку. Ни о какой художественной фотографии и речи не шло. Любимым занятием царя было расклеивание фотографий по альбомам. Вот возьмем дневник за сентябрь 1914 г. 1 сентября: «Вечером наклеивал фотографии в альбом». И так почти каждый вечер, до 16 сентября, царь отдавал расклейке фотографий: «Вечером окончил наклейку фотографий в альбом». Несколько дней наклейке мешали важные дела. 5 сентября: «Вечером имели утешение побеседовать с Григорием с 9.45 до 11.30.». 14 сентября: «Вечером долго ждали приезда Григория. Долго посидели с ним». Прямо подмывает полностью привести дневник с 1 по 16 сентября 1914 г. — еще дневные длительные прогулки пешком, а потом, 1 и 2 сентября, на шарабанчике в Баболове, 3 сентября — поездка к матери на Елагин остров, 4-го — после гулянья, катание с сыном на лошади, 5-го — то же самое, 6-го — только гулял, а дальше пошел дождь. Зато отыгрался 9 сентября — «днем катался с дочерьми на велосипеде. Потом погулял и ездил на байдарке» и т. д. Добавим еще визиты «августейшей» родни. А ведь это было начало Первой мировой войны.

А может, у царя был отпуск? Царям-то тоже нужно отдыхать. Но тут

если царь от чего и отдыхал, так от развлечений. С 27 марта по 2 июня он отдыхал в Ливадии, с 1 по 7 июля катался на яхте «Штандарт» по Финскому заливу и т. п. А когда же царь царствовал? Да, по часу, по два он уделял делам. 5 сентября: «Чудный ясный день. После прогулки были обычные два доклада. Завтракал и обедал Дмитрий Шереметев (деж.) Гуляли вместе в своем парке и затем катались на пруде».

Резонный вопрос — а где время на подготовку к докладу. И Наполеон, и Сталин заранее подбирали материалы, данные, чтобы понять доклад и дать ему оценку. У них обсуждение доклада могло затянуться на много часов. Николай же обычно молча слушал доклад и изредка делал замечания по незначительным, частным вопросам. Далее Николай II любезно прощался с министром, которому приходилось только гадать, какое решение примет царь по предлагаемым мерам.

Представим на секунду, сколько радости доставило бы иным писателям узнать, что Сталин в сентябре 1941 г. провел хотя бы один день как Николай II в сентябре 1914 г. Как бы этот день был расписан и в прессе и на телевидении. Но, увы, в ставке верховного повеселились первый раз лишь на Новый 1944 год.

Автор не относится предвзято к Николаю, не выбирает отдельные компрометирующие факты. Вся жизнь императора (до 1916 года), скрупулезно описанная в его дневниках, представляет собой сплошной праздник. Чуть ли не половину года царь проводит в своих имениях Ливадии (Крым) и Спале (Белоруссия) или катается у берегов Финляндии на любимой яхте «Штандарт». Кстати, у царской семьи была целая флотилия яхт, среднее водоизмещение которых соответствовало легкому крейсеру. Что же касается жизни в Царском Селе, то тут можно брать наугад любой год, любой месяц.

Вот записи за май — июнь 1904 г. — идет тяжелая война, растет напряженность в стране. 17 мая: «Гулял, убил ворону и катался в байдарке». 20 мая: «Поохотился на ворон до обеда». 25 мая: «Гулял долго, убил двух ворон». 27 мая: «Долго гулял и убил двух ворон». 28 мая: «В 10 часов поехал в Царское на новом железнодорожном моторе с Мишей. Очень хорошо видно во все стороны». 2 июня: «Убил двух ворон. Катался в байдарке». 4 июня: «Ездил на велосипеде и убил двух ворон, вчера одну». 5 июня: «Ездил на велосипеде и убил 2-х ворон».

Ну, иногда охота разнообразилась. Вот запись от 8 мая 1905 г.: «Гулял с Дмитрием в последний раз. Убил кошку».

Пальба по воронам и кошкам никоим образом не говорит о жестокости «кровавого царя». Пусть сколько угодно возмущаются экологи и члены

общества защиты животных, но есть много нормальных мужчин, которые могут пальнуть по вороне или кошке. Другой вопрос, если умный человек спьяна подстрелил ворону или соседскую кошку, то ему никогда не придет в голову с гордостью писать об этом в дневнике.

Сейчас куча борзописцев тужится доказать, что Николай II желал постепенных реформ, которые-де ему мешали проводить революционеры и придворные сплетники.

Увы, у Николая II не было никаких планов вообще, ни либеральных, ни реакционных. Была единственная идея — сохранение собственной власти любой ценой. Все же реформы от созыва думы до создания батальонной артиллерии достигались лишь большой кровью. Но кровью пока не царя и его близких, а кровью русских людей — солдат, жандармов и революционеров на полях Маньчжурии, Восточной Пруссии и на баррикадах Пресни. Любые самые малые реформы проводились после полного краха старых законов, указов и уставов.

Ни в экономике, ни в военном деле, ни в области общественных отношений за 23 года царствования нигде нет определенной линии, даже негативной. Везде метания, зигзаги, шаг вперед — два шага назад. Такая анархия вовсе не свойственна самодержавной монархии вообще или русской в частности. Петр I, Екатерина II, Александр I, Николай I, Александры I и II — у всех были определенные планы, своя направляющая во внутренней и внешней политике. Да и к своей власти предшествующие русские самодержцы относились по-другому. Петр Великий считал себя солдатом, служащим отечеству. Екатерина на склоне лет любила подсчитывать, сколько новых земель она принесла в приданое России, сколько новых городов построила. Александр I часто говорил, что закон превыше его. А на закате лет Александр I заявил: «Отслужил 25 лет России, пора бы и на покой».

А Николай II во всероссийской переписи лучше всех оценил себя сам: «Хозяин земли русской». Николай ни в коем случае не был кровавым тираном, он просто относился к России как к имению, с которого он и его родственники должны кормиться.

Лишь сделав такое допущение, можно понять, как царь мог с утра лично насмотреться на сотни трупов на Ходынском поле, а вечером первым танцевать на балу у французского посланника, который, кстати, был абсолютно уверен, что по случаю катастрофы бал отменят. Царь не мог пару дней подождать в Киеве до похорон П.А. Столыпина. Мало того, в день его похорон был на балу в благородном собрании в Севастополе.

Новым премьером стал В.Н. Коковцев, исправный служака,

добросовестный чиновник. Но стоило ему выплатить «материальную помощь» какой-то даме по записке императрицы из дворцового фонда, а не украсть из других статей бюджета, так императрица повернулась к премьеру спиной. И Коковцеву пришлось продолжать доклад заду императрицы. Риторический вопрос — могла бы позволить себе такое Екатерина Великая с Паниным или Потемкиным? Для всего мира Коковцев был премьером Великой Империи, а для Алисы — лишь слугой. И титулованные слуги терпели все оскорбления, по крайней мере до того момента, когда им стало очевидно, что государственный корабль тонет.

Первыми начали давать отпор женщины, начиная от императрицы Марии Федоровны и кончая обычными светскими дамами. Так, на одном из своих первых петербургских балов Александра Федоровна заметила, что у одной из танцующих слишком откровенное декольте. Немедленно была послана фрейлина: «Мадам, Ее Величество послала меня сказать Вам, что в Гессен Дармштадте не одеваются подобным образом». «В самом деле? — нашлась молодая женщина, в то же время так одергивая платье, чтобы декольте стало еще ниже. — Пожалуйста, передайте Ее Величеству, что в России мы одеваемся именно таким образом»;

К 1894 г. система управления Российской империей уже не соответствовала времени. Формально в стране существовал Комитет министров, но это была пустая говорильня. Ни председатель Комитета министров, ни все министры вместе не могли повлиять на своего коллегу министра. Каждый министр имел право непосредственного доклада царю и отчитывался только перед царем. Такая система была терпима в XVIII — начале XIX века, когда сильный монарх, имея советников уровня Панина, Потемкина, Безбородко, Сперанского и других, мог непосредственно управлять министрами. К началу XX века объем информации, доставляемой царю, возрос во много раз. Как едко писал в 1895 г. Лев Толстой: «…в коканском ханстве все дела можно было рассмотреть в одно утро, а в России в наше время для того, чтобы управлять государством, нужны десятки тысяч ежедневных решений».

Любопытно, что у Николая II не было никакого аппарата (секретариата), который бы обрабатывал, уточнял, проверял отчеты министров или иных чиновников.

Вот как происходило типовое решение вопроса. Министр принимался царем «тет-а-тет», без посторонних. Министр докладывал, царь молчал, изредка делал малозначительные замечания, но в спор никогда не вступал. Аудиенция происходила считанные минуты, лишь изредка затягивалась, многословных бесед не было никогда. За утро царь мог принять до трех-

четырех министров, а потом поехать кататься на велосипеде или стрелять ворон. Если доклад затягивался, то царь был недоволен и записывал в дневнике: «Вследствие чего (слушания доклада) опоздал к завтраку». В некоторых случаях царь брал доклад, но и читал его недолго. Ни разу за 23 года царствования Николай II не написал даже пару страниц с анализом какого-либо отчета — редкие пометки крайне лаконичны.

О качестве же отчетов царю автор знает не по мемуарам. Я сам в течение многих лет просматривал все без исключения отчеты по Военному ведомству времен Александра II, Александра III и Николая II, а также документацию, которая шла Сталину в 20-е–40-е годы. До 1917 г. наиболее подробными были Всеподданнейшие отчеты Александру II. После 1917 г. в правительство шла самая подробная информация по военным вопросам, по объему в несколько раз превосходящая Всеподданнейшие доклады.

Когда я, будучи еще студентом, первый раз взял в руки красивый дорогой том листов в 300 «Всеподданнейший отчет по Военному ведомству» для Николая II, то я чуть не заплакал. Там была туфта. Понять, в каком состоянии находилась армия, было фактически невозможно. Ясно лишь было, что все хорошо. К примеру, говорилось в отчете за 1909 год, что в сухопутных крепостях имеется около 11 тысяч орудий. Ну, вроде бы неплохо. А когда я через несколько лет обнаружил в Военно-историческом архиве отчеты военных округов, полигонов, Главного артиллерийского управления и т. п., специально написанных для подготовки Всеподданнейшего отчета, я за голову взялся — точнейшая информация и в очень сжатом виде, где, сколько и в каком виде солдат, лошадей, пушек, пулеметов, патронов, снарядов и т. п. И выходило, что к 1909 г. из 11 тысяч крепостных орудий около 30 % — образца 1877 г., 45 % — образца 1867 г., 25 % гладкоствольных систем времен Николая I, и ни одного современного орудия.

Из отчетов округов, управлений и полигонов составлялся отчет для военного министра. Все данные фильтровались и причесывались, но все-таки из этого отчета более-менее можно было представить реальное положение дел в армии. Затем по мотивам отчета министру делался Всеподданнейший отчет, написанный простым русским языком. Кое-где были вкраплены развлекательные моменты, например, про низших чинов иудейского вероисповедания, забавные случаи по военно-судной части и др. Понять что-либо о реальном состоянии дел физически было невозможно. Прямо хоть посылай отчет в Берлин или Вену, чтобы отправить в «бедлам» их генштабистов. Надо ли говорить, что даже примитивный анализ состояния русской армии или сравнение ее с армиями

вероятных противников в отчетах не производилось.

То же самое автор видел и в отчетах Морского ведомства. Трудно представить иную картину в отчетах других министров.

Еще в 1900 г. князь Трубецкой писал: «Существует самодержавие полиции, генерал-губернаторов и министров. Самодержавия царя не существует, так как ему известно только то, что доходит до него сквозь сложную систему „фильтров“, и, таким образом, царь-самодержец из-за незнания подлинного положения в своей стране более ограничен в реальном осуществлении своей власти, чем монарх, имеющий непосредственные связи с избранниками народа».

Итак, Николай II получал довольно ограниченную и зачастую неверную информацию. Но на анализ даже этой информации у него физически не хватало времени. Если верить его дневнику, то в Царском Селе он работал с министрами и индивидуально от одного до трех часов в день, остальное время уходило на развлечения и на представительные мероприятия. Для сравнения, другие монархи — Екатерина II, Фридрих Великий, Наполеон — ежедневно работали от 8 до 16 часов. Та же Екатерина даже в путешествия брала с собой в карету или возок Безбородко или даже иностранного посла. Кстати, и при такой нагрузке эти монархи находили время для весьма веселых приключений.

Увы, Николай II не умел ни работать, ни развлекаться. С ним везде было скучно, сановники или ближайшие родственники воспринимали отдых с Николаем как тяжелую работу.

Чуть ли не большую часть первых 20 лет своего царствования Николай II провел на отдыхе, охотясь в Беловежской пуще, купаясь в Ливадии, путешествуя на яхте в шхерах Финского и Ботнического заливов, в гостях у своих немецких родственников и т. д. В первые 15 лет царствования Николая радиосвязи не было, а потом она была крайне неустойчивая. Кроме того, до конца 1914 г. радиопередачи практически не шифровались. В первые годы царствования Николай с большим удовольствием отмечал в дневнике, что ему на отдыхе удавалось на несколько дней остаться без курьеров и связи с министрами. Причем, когда царь отдыхал или был за рубежом, ему даже в голову не приходило передать на время отсутствия хотя бы небольшую часть полномочий председателю Комитета министров либо министру. Случись война, Россия могла бы остаться без управления на несколько дней.

Даже в те немногие месяцы года, когда царь вроде бы находился при исполнении своих служебных обязанностей, он жил не в Петербурге, а в Петергофе или Царском Селе. Подобострастные историки восхищаются:

вот, по просьбе жены для удобства детей царь покинул Петербург и жил в пригороде. Кто же спорит? Прогулки на природе, свежий воздух, тишина, спокойствие куда полезней. Да и вообще… Представьте себе, что царь бы стал охотиться на ворон или гоняться за кошками с ружьем по Дворцовой площади или Летнему саду. Обыватели бы от хохота падали, а тут еще интуристы с фотоаппаратами набежали бы. В Царском-то оно все-таки спокойнее.

Ну, каково министрам? Ведь на поездку в Петергоф или Царское Село они тратили минимум три часа. Чтобы сделать 15-минутный доклад царю в Петербурге, министр терял максимум полчаса времени, даже если он шел пешком из министерства в Зимний дворец. А на такой же доклад в Царском Селе уходил весь день.

Таким образом, решение даже самых срочных вопросов откладывалось на 8 часов, и то, если министерство продолжало работать и ночью.

Но, увы, Николай II не думал ни об удобствах министров, ни о скорости выполнения собственных приказов. Свои удобства были важнее. А министры — это просто холопы со скотского хутора.

Кто же были эти министры? О начале царствования хорошо сказал министр иностранных дел А.П. Извольский: «…можно сказать, что в течение первых пяти лет нового царствования русская империя продолжала управляться почти буквально тенью умершего императора. Увы, с моей стороны не будет преувеличением сказать, что, когда советники Александра III уступили свое место людям по выбору самого Николая II, империя совсем не управлялась или, вернее, управлялась неразумно, что мною уже было описано».

В целом все верно, но надо отдать должное и молодому императору, который с первых дней царствования начал вносить и серьезные коррективы в планы своих министров. Другой вопрос, что это было связано не с определенной доктриной, стратегическим планом, а с какими-то импульсами, которые вызывались у царя контактами с разными людьми, зачастую не имевшими никакого отношения к данному министерству.

Тут точнее сказать, что первые пять лет царствования решения принимались большей частью по схеме «тет-а-тет»: царь — министр, а позже — большей частью по схеме: царь — стороннее лицо.

Николай II постепенно освобождался от министров своего отца и находил новых людей. И, увы, в большинстве случае критерием выбора министра были не деловые качества.

Люди любят выдавать желаемое за действительность, не говоря уже о

прошлом. Николаю II очень хотелось воскресить времена патриархального тишайшего царя Алексея.

Это, наверное, и была единственная идея Николая II. Тихо прожить жизнь в Ливадии и Царском Селе, чтобы как можно меньше отвлекали министры, чтобы в жизни страны ничего не менялось (как, по мнению Николая, ничего не менялось при Алексее). Будет возможность — провести небольшие победоносные войны, присоединить к империи новые территории, но, чтобы не было никаких потрясений, и при минимуме отвлечений государя от его основных дел: прогулок с женой и детьми, катаний в байдарке, на велосипеде, на «моторе», полковых праздников, завтраков и обедов с Сандро и прочая, и прочая.

Придворные мужи держали нос по ветру, и тотчас организовывались балы «а ля Алексей Михайлович» и «ля бояр рус». Шились псевдоисторические костюмы. Николай играл роль царя Алексея, Аликс — царицы Натальи, великие князья и придворные играли роли бояр и стольников. О придании представлениям какой-либо исторической достоверности никто и не думал. К примеру, при царе Алексее ни царица, ни боярские жены или дочери ни на пиры, ни на приемы не допускались, а балы (ассамблеи) появились лишь в Петровские времена.

Чтобы угодить царю, министр внутренних дел Д.С. Сипягин переделал в министерстве свой кабинет в апартаменты XVII века и принимал там Николая, сохраняя все детали придворного этикета времен царя Алексея. При этих посещениях император представлял себя Алексеем Михайловичем, а Сипягин — боярином Морозовым. Вот в таком «опереточном» стиле император и министр внутренних дел решали судьбы империи.

Другой кандидат в министры внутренних дела — Н.А. Маклаков, забавляя Николая и Алису, изображал из себя пантеру. Игра была оценена по достоинству — Маклаков стал министром.

А вот как забавлял царя военный министр А.Н. Куропаткин: «Я сегодня порадовал государя, вы знаете, во время доклада была все время пасмурная погода и государь был хмурый. Вдруг около окна, у которого государь принимает доклады, я вижу императрицу в роскошном халате; я и говорю государю: ваше величество, а солнышко появилось. Государь мне отвечает: где вы там видите солнце? — а я говорю: обернитесь, ваше величество. Государь обернулся и видит на балконе императрицу, и затем улыбнулся, и повеселел».

Увы, все это не большевистская агитка, а свидетельство людей, стоявших рядом с троном. О «боярине» Сипягине писал министр

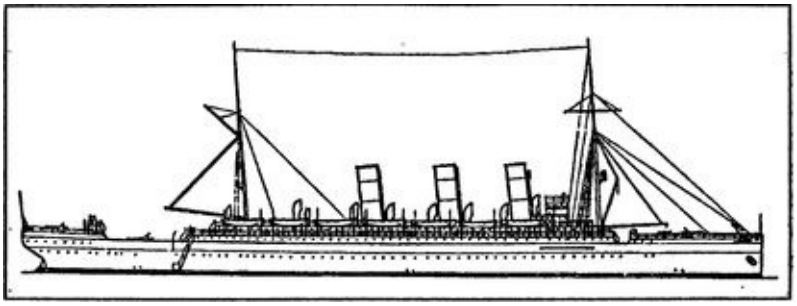
Извольский, а анекдот о «солнышке» рассказал министру финансов Витте сам Куропаткин.

Стоит упомянуть немногих и компетентных министров, хотя и у них были какие-то недостатки. Это С.Ю. Витте, А.П. Извольский, военный министр А.А. Поливанов, министр иностранных дел С.Д. Сазонов, часто заявлявший послам Англии и Франции: «В России министры не имеют права говорить то, что они думают». Вот и все. А кто и что может сказать хорошего об остальных министрах?

Да, собственно, и сам царь был о них невысокого мнения. Как-то Николай спросил мнение Победоносцева о Плеве и Сипягине, на что Победоносцев ответил, что Плеве — подлец, а Сипягин — дурак. Царь согласился с ним и даже с одобрением пересказал разговор Витте. А затем назначил «дурака» Сипягина министром внутренних дел. 2 апреля 1902 г. Сипягин был убит эсерами по приказу агента охранки Евно Азефа. Тогда очередь дошла и до «подлеца» — министром внутренних дел был назначен В.К. Плеве.

Как ни плохи были министры, но еще худший вред, чем их правление, наносило решение важнейших вопросов царем с какими-либо авантюристами типа Безбородко, Абазы, Папюса, а затем Распутина.

Рассказ о вооружении русской армии и флота в 1894–1905 гг. — тема огромная, здесь же я на нескольких примерах поясню тезис о разрухе в головах. Вот, к примеру, большинство русских броненосцев к 1904 г. было вооружено 305-мм /40 пушками с дальностью стрельбы 25,8 км, но это при угле возвышения +45°. А наши адмиралы ограничили угол возвышения 15-ю градусами, то есть уменьшили дальность до 15 км.[148] Но дальность даже в 14 км приводила в ужас седых адмиралов. Я не раз видел гневные резолюции адмиралов и генералов на журналах различных совещаний: «Да кто же будет стрелять на 10 верст!».



Вспомогательный крейсер «Урал». Бывший германский пароход «Мария-Терезия». Вооружение: 2 120/45-мм, 4 75/50-мм, 8 47-мм орудий

Могли ли встретиться какие либо технические проблемы для увеличения угла возвышения тяжелого орудия? Нет никаких особых проблем — просто увеличивался угол сектора подъемного механизма и ряд других мелких конструктивных деталей. Главная проблема была в адмиральском мышлении.

Возьмем проблему оснащения войск пулеметами. Впервые 11,43-мм пулемет и 37-мм автоматическую пушку американский изобретатель Хайрем Максим привез в Россию в 1887 г. Они были испытаны и показали отличные данные. 8 марта 1888 г. Александр III лично с удовольствием пострелял из пулемета в Аничковом дворце.

А наши генералы отдали пулеметы в крепости, куда сдавали все старое оружие. Лишь перед самой русско-японской войной 7,62-мм пулеметы Максима передали в полевые войска. Причем, их поставили на пушечные лафеты с огромными колесами. И куда, вы думаете, попали эти пулеметы? В роты? В батальоны? Ну, пусть в полки? Нет! Их отправили в артиллерийские бригады, в мирное время вообще не подчинявшиеся пехотным и кавалерийским дивизиям, а в военное время входившие в их оперативное подчинение.

Понадобилось пролить море русской крови, чтобы генералы сообразили, что «максим» — это ротный пулемет! Итак, в 1904–1905 на полях Маньчжурии были пулеметы Максима, были в большом количестве и тачанки (или близкие к ним по типу повозки). Но косность мышления офицера — выпускника академии генштаба — не допускала и мысли, что «максим» можно поставить на тачанку. Тут нужна была психология «махновца», чтобы за час смастерить грозное оружие — боевую тачанку. Представим себе действие хотя бы двух десятков таких тачанок в ходе рейда казаков генерала Мищенко в 1905 г.

И таких примеров можно привести десятки. Что же касается нашего крейсерского флота, то его погубили косность и рутинерство наших адмиралов, а главное, патологический страх царя и его министров перед Англией.

Наши крейсера и пароходы Добровольного флота могли за полгода довести японскую экономику до полного развала.

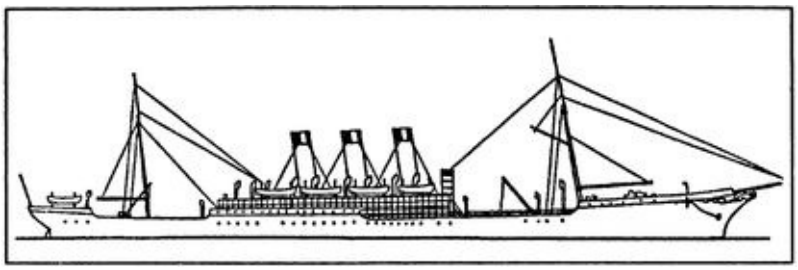
В 1902 г. из собственного сырья железной руды Япония была в состоянии выплавить 240 тысяч тонн чугуна и добывала всего 10 миллионов литров нефти. Потребность страны в том же году составила 1850 тысяч тонн чугуна и 236 миллионов литров нефти. Стоимость импорта черных металлов и металлоизделий в 1901 году составила 24 406,5 тысяч иен, нефти и нефтепродуктов —15 миллионов иен, машин и

оборудования для промышленных предприятий — 16,6 миллионов иен, шерсти и шерстяных изделий — 12 миллионов иен. А всего эти четыре вида товаров, имеющих важное значение для военно-экономического потенциала, обходились Японии в 73 006,5 тысяч иен, или 54,1 % всей стоимости импорта в 1901 г.

В годы войны почти все тяжелые орудия, включая 280-мм гаубицы, были получены Японией из-за рубежа. В 1904–1905 гг. в Японию было ввезено огромное количество военно-морского вооружения, включая пушки и торпеды, и даже подводные лодки.

С другой стороны, Япония расположена на десятках островов, ее береговая линия составляет тысячи миль. Большинство ее городов находятся на побережье в пределах досягаемости 152-мм /45 пушек Кане. Страна в значительной мере зависит от рыболовства.

Все это было хорошо известно русским политикам и адмиралам задолго до 1904 г. Прервав морские коммуникации японцев и напав на ее побережье, можно быстро поставить на колени империю Восходящего Солнца. Так, кстати, и сделали американцы в 1943–1945 гг. Их надводные корабли и подводные лодки и самолеты пускали на дно все суда, идущие в Японию или из нее, невзирая на национальность.



Вспомогательный крейсер «Рион», бывший пароход Добровольного флота «Смоленск». Вооружение: 8120/45-мм, 7 75/50-мм, 4 47-мм орудия

Как уже говорилось, на народные деньги был создан Добровольный флот. К концу 1903 г. в его составе насчитывалось 74 парохода водоизмещением от 900 до 15 000 тонн.

Но, увы, робкие попытки ведения крейсерской войны против Японии позорно провалились. Если ограничиться изучением только военных документов, то создается впечатление, что Николай II сознательно подрывал обороноспособность страны. Три императора создали на западных границах России лучшую в мире систему крепостей, а Николай довел ее до такого состояния, что русские крепости стали легкой добычей немцев в первые месяцы Первой мировой войны. Столь же впустую ушли

миллиарды народных денег, потраченные на крейсерский и Добровольный флот.

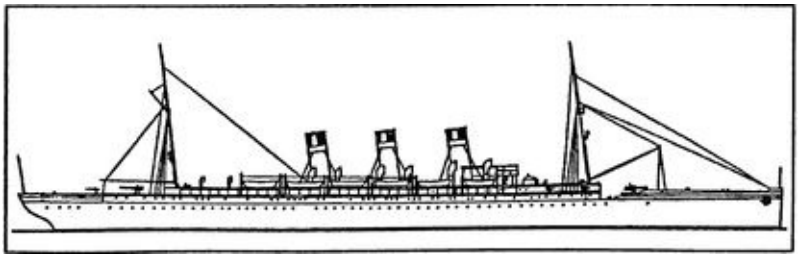
Россия вполне могла к концу 1903 г., переоборудовав в угольщики (суда снабжения) часть пароходов Добровольного флота и зафрахтовав для этого часть угольщиков, например германских, создать тайные склады снабжения на бесчисленных тихоокеанских островах, на Камчатке и Сахалине. Кроме того, Китай с 1904 г. был уже достаточно децентрализован, и туземные китайские начальники за хорошие деньги всегда бы продали русским крейсерам уголь, пресную воду и продовольствие. Своевременный выход броненосцев, броненосных и вспомогательных крейсеров в океан и порты Китая в начале 1904 г. стал бы отличным козырем в дипломатических переговорах и исключил бы нападение Японии.[149]

Не поздно было начать крейсерскую войну и после нападения японцев на Порт-Артур. На Балтике к тому времени находилось несколько броненосцев и крейсеров, которые устарели для боя с современными японскими броненосцами и были бы обузой для 2-й Тихоокеанской эскадры, но вполне годились бы для крейсерской войны. Да и создавались они в первую очередь для крейсерской войны. Среди этих кораблей были броненосцы «Александр II» и «Николай I», введенные в строй в 1891–1893 гг. Водоизмещение их составляло 9244 и 9600 тонн, вооружение: две 305-мм /30, четыре 229-мм /35, восемь 152-мм /35 пушек, а также несколько бесполезных 65-, 47- и 37-мм пушек. Скорость хода броненосцев достигала 14,5-15 узлов, дальность плавания — до 4000 миль при нормальном запасе угля.

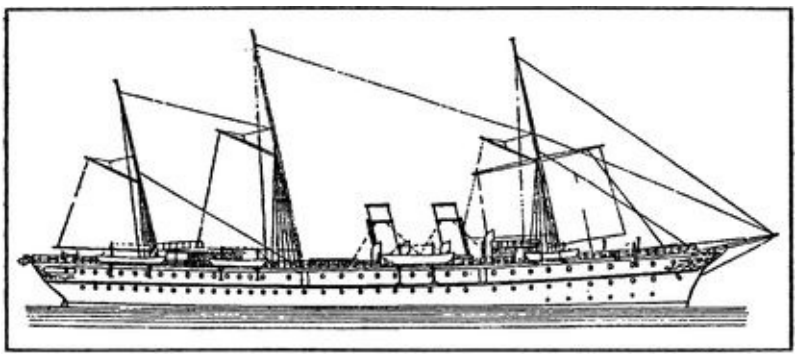
«Николай I» был включен в состав 3-й Тихоокеанской эскадры, захвачен японцами в Цусиме и под названием «Ики» находился до мая 1915 г. в составе японского флота.

«Александр II» прибыл в Кронштадт из последнего дальнего плавания в сентябре 1901 г. и встал на ремонт. В декабре 1903 г. была закончена замена котлов. В 1904 г. всю артиллерию, кроме двух 305-мм пушек, заменили на одну 203-мм /45, десять 152-мм /45, четыре 120-мм /45 и четыре 47-мм пушки. (Монтаж и демонтаж этих пушек проводили легко и быстро. В годы Гражданской войны и белые, и красные производили монтаж 152-мм и 203-мм пушек на мобилизованные суда и бронепоезда за 1–2 суток. 152-мм /45 пушек Кане было более чем достаточно.)

Так что «Николай I» и «Александр II» могли выйти в крейсерство из Кронштадта уже весной 1904 г., вооруженные современными 152-мм /45 и 203-мм /45 пушками.



Вспомогательный крейсер «Дон», бывший германский пассажирский лайнер «Фюрст Бисмарк». Вооружение: 2 120/45-мм, 5 75/50-мм, 8 57-мм орудий



Яхта «Полярная Звезда»

Кроме них в 1904 г. в строю на Балтийском флоте находились крейсера:

«Владимир Мономах», вступил в строй в 1883 г., водоизмещение 6000 т, вооружение: 5 152-мм/45, 6 120-мм /45 орудий;[150]

«Дмитрий Донской», вступил в строй в 1885 г., водоизмещение 6200 т, вооружение: 6 152-мм/45, 10 120-мм /45 орудий;

«Адмирал Нахимов», вступил в строй в 1887 году, водоизмещение 8300 т, вооружение: 8 203-мм/35, 10 152-мм/35 орудий;

«Адмирал Корнилов», вступил в строй в 1889 году, водоизмещение 5377 т, вооружение: 14 152-мм/35 орудий;

«Память Азова», вступил в строй в 1890 году, водоизмещение 6734 т, вооружение: 2 203-мм/35,13 152-мм/35 орудий.

И это без учета стоявших во Владивостоке броненосных крейсеров «Громобой», «Россия», «Рюрик» и бронепалубного крейсера «Богатырь».

Имелось и несколько судов меньшего тоннажа, но вполне годившихся в рейдеры. Это яхта «Алмаз», построенная в 1903 г. Ее водоизмещение составляло 3885 т. Вооружение в Цусиме состояло из четырех 75-мм/50 и восьми 47-мм пушек, но в 1915 г. она несла семь 120-мм/45 пушек (и

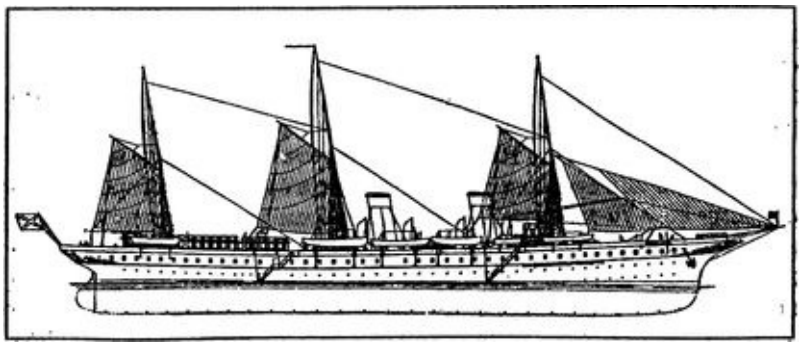
четыре гидросамолета).

Яхта «Полярная Звезда» 1891 г. постройки водоизмещением 4000 т. К 1904 году была императорской яхтой, но проектировалась как «яхта-крейсер» и по проекту должна была нести после мобилизации восемь 152-мм/35, четыре 9-фунтовые и шесть 47-мм пушек, а также четыре торпедных аппарата.

Яхта «Штандарт», вошедшая в строй в 1896 г. Водоизмещение ее 5500 т. К 1904 г. была императорской яхтой. В 1930-х годах большевики переделали яхту в минный заградитель. Ее вооружили четырьмя 130-мм/55 пушками, семью 76-мм зенитными установками 34К и четырьмя 45-мм пушками. Запас мин — 320.

В 1904 г. профессор Военно-морской академии по кафедре стратегии Н.Л. Кладо неоднократно обращался по инстанциям с предложением об обращении императорских яхт в крейсеры. Отчаявшись, он даже написал об этом статью в газете «Новое Время», за что был немедленно отправлен под арест.

Замечу, что царь-батюшка и его многочисленная августейшая родня в случае ухода «Полярной Звезды» и «Штандарта» на Дальний Восток не остались бы без морских прогулок. Только на Балтике в строю были яхты «Царевна» (678 т), «Стрела» (290 т), «Марево» (51 т) и «Александрия» (544 т). Однако в ходе войны никто более не посмел и заикнуться о мобилизации «Штандарта» и «Полярной Звезды». Мало того, наместник на Дальнем Востоке «принц-бастард» Е.И. Алексеев[151] решил и себе заиметь океанскую яхту.



Императорская яхта «Штандарт». Проектный вид

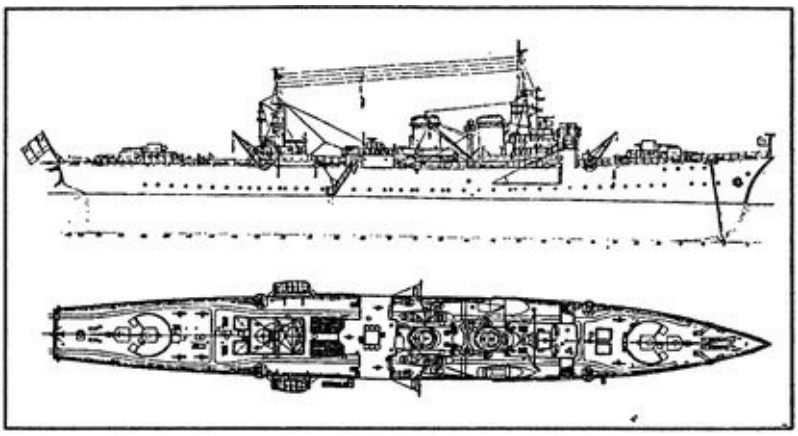
1 августа 1903 г. в списки крейсеров 2-го ранга был включен один из лучших пароходов Добровольного флота «Москва». Он получил название «Ангара» и был вооружен шестью 120-мм/45 и шестью 75-мм/52 пушками. Но не тут то было! Наместник приказал сохранить роскошную деревянную

отделку судна, его пассажирские каюты и фактически превратил «Ангару» в свою яхту.

Поэтому такой ценный крейсер водоизмещением 12 050 т, имевший максимальную скорость хода 20,1 узла и дальность плавания 5160 миль при 12,5-узловом ходе было приказано держать в Порт-Артуре, а не во Владивостоке, где он мог принести огромную пользу.

Кроме военных судов и яхт в крейсеры можно было обратить и несколько пароходов Добровольного флота, а также пассажирских судов, закупленных за границей. Причем все возможности для этого имелись. Российские финансы к 1904 г. были в полном порядке, денег хватило бы и на покупку сотни пароходов.

А где взять личный состав для крейсеров? Традиционно в случае войны происходила мобилизация экипажей торговых судов. Но это само собой. Кроме того, в России имелось два источника, откуда можно было получить тысячи хорошо подготовленных матросов и офицеров. Это старые корабли Балтийского и Черноморского флота.



Яхта «Штандарт», переделанная большевиками в минный заградитель «Марти»

К 1904 г. в составе Балтийского флота состоял ряд кораблей (формально они считались броненосцами береговой обороны) постройки 60—70-х годов XIX века, которые уже не представляли никакой боевой ценности. Орудия главного калибра этих броненосцев стали опасны только для их прислуги, а не для противника. Речь идет о броненосцах «Первенец», «Кремль», «Чародейка», типа «Адмирал Грейг» (4 единицы); устаревших крейсерах 1-го ранга «Князь Пожарский», «Минин», «Генерал-адмирал», «Герцог Эдинбургский»; устаревших крейсерах 2-го ранга «Азия», «Африка», «Вестник» и других.

Можно было взять часть экипажей и снять торпедные аппараты с ряда малых миноносцев Балтийского флота, которые были неспособны идти на Дальний Восток.

Огромный запас личного состава и вооружения для войны на Дальнем Востоке представлял Черноморский флот. В мае 1904 г. контр-адмирал З.П. Рожественский поднял вопрос об отправке двух черноморских броненосцев «Потемкин» и «Три Святителя», а также минного заградителя «Дунай» с несколькими миноносцами на Дальний Восток. Однако из рапорта командующего Черноморским флотом вице-адмирала Г.П. Чухина стало известно, что и такой небольшой отряд невозможно подготовить к сроку: «Потемкин» еще достраивался, а броненосец «Ростислав» требовал переделки отопления котлов с нефти на уголь — общее топливо для отправляемой эскадры. Остальные суда, по мнению Чухина, можно было приготовить к 1 августа 1904 г.

Главной же причиной отказа от посылки кораблей Черноморского флота на Дальний восток стала трусость русского Министра иностранных дел Ламздорфа и его коллег. Они представили в Морское ведомство резюме: «В общем, стало быть, получилась бы следующая картина: тяжелая война с Японией, требующая все большего напряжения морских и сухопутных сил: разрыв добрых отношений с Турциею; столкновение русского и английского флотов в Средиземном море и, наконец, война с Афганистаном и Великобританией в Средней Азии».

В этом «резюме» все было поставлено с ног на голову. Это англичане еще во времена Павла I смертельно боялись похода русских на Индию. Главное же в другом: на Даунинг-стрит, в отличие от Певческого моста (там располагалось Министерство иностранных дел России) и Царского Села, никогда не было дураков. Там прекрасно понимали, что такое Порт-Артур, и что такое Булонь и Антверпен, куда в случае войны неизбежно пришли бы русско-германские войска.

Англичане желали поражения России в войне с Японией, но они никогда не вступили бы в войну на стороне Японии. Об этом говорят и мемуары британских руководителей, и рассекреченные ныне документы. Главным противником Британии уже тогда была Германия, а Россия представлялась единственным средством для ее укрощения.

Справедливости ради надо сказать, что противодействие Англии проходу военных русских судов через турецкие проливы и трусость наших дипломатов (и Николая II, разумеется!) не были фатальными для России. Под командованием столь бездарного флотоводца, как Рожественский, броненосцы «Три Святителя» и «Ростислав» не смогли бы изменить ход

Цусимского сражения. Но зато без всяких проблем через проливы и по железной дороге из Черноморского флота и береговых крепостей можно было свободно вывезти десятки 152-, 120- и 75-мм пушек Кане, сотни снарядов калибра 37-305 мм, торпедные аппараты, торпеды, мины заграждения и, наконец, тысячи хорошо обученных матросов, а также крепостных артиллеристов и минеров (как уже говорилось, наши крепости имели свои морские мины и минные заградители).

Элементарный расчет показывает, что несколько десятков русских крейсеров могли поставить Японию на колени еще в 1904 г., до похода 2-й Тихоокеанской эскадры. В 1904 г. японский флот должен был сторожить порт-артурскую эскадру и владивостокские крейсеры, а также обеспечивать коммуникации между Японией, Кореей и Маньчжурией, где находились многочисленные японские армии. Поэтому выделить достаточных сил для противодействия русским крейсерам японцы физически не могли.

Глава 2
Троянский конь королевы Виктории

22 января 1901 г., на пороге нового века, на 82-м году жизни скончалась королева Виктория. Английский историк У. Блант писал о ней: «В последние годы своей жизни она была довольно банальной почтенной старой дамой и напоминала многих наших вдов с ограниченными взглядами, без всякого понимания искусства и литературы, любила деньги, обладала некоторым умением разбираться в делах и некоторыми политическими способностями, но легко поддавалась лести и любила ее… Впрочем, публика в конце концов стала видеть в этой старой даме нечто вроде фетиша или идола».[152]

Действительно, Виктория оправдала свое имя — Победительница. Во время ее 64-летнего царствования Британская империя достигла зенита своего могущества. Но вот победить Россию Виктории не удалось, хотя она делала все возможное, чтобы сокрушить «русского медведя». За все время правления королевы отношения с Россией были или плохие, или очень плохие. Но при отсутствии сильных европейских союзников после 1856 г. королева могла только блефовать, угрожая России, в чем, правда, она добилась известных успехов.

Перед смертью Виктория «сделала ход конем» и нанесла самый страшный удар России, подсунув наследнику цесаревичу свою внучку — агента влияния и носительницу гемофилии.

Нашего читателя буквально захлестнул «девятый вал» книг о жизни последнего русского императора. И, естественно, никто из авторов не проходит мимо женитьбы цесаревича Николая. Попробуем отделить фантазии и откровенную ложь от истинных событий, имевших столь важное значение для судьбы Российской империи.

Начну с того, что, несмотря на враждебные отношения между обеими великими империями, отношения между династиями были, можно сказать, родственными.

За двадцать один год супружества (Альберт умер в 1861 г.) королева родила девятерых детей. Старшая дочь Виктория Адельгейда была выдана замуж за прусского короля, а впоследствии — германского императора Фридриха III и стала матерью германского императора Вильгельма.

Еще две дочери — Алиса и Елена — вышли замуж за Людвига IV

Гессен Дармштадтского и Кристиана Шлезвиг Гольштейнского.

Второй сын королевы Виктории Альфред герцог Эдинбургский и заодно герцог Саксен-Кобург-Готский был женат на великой Княжне Марии Александровне, дочери императора Александра II. Жених приехал в Петербург, где 11 (22) января 1874 г. и состоялось бракосочетание. 26 января Александр II в честь Альфреда приказал переименовать строившийся на Балтийском заводе броненосный крейсер «Александр Невский» в «Герцог Эдинбургский». Советские историки 1950-х годов рассматривали это как низкопоклонство перед Англией. Я же скорее вижу в этом издевательство над «владычицей морей». Ведь крейсер строился исключительно для действий на океанских коммуникациях Англии. Что, разве нельзя было переименовать какой-либо башенный фрегат, строившийся для обороны Финского залива? Видимо, кто-то в Морведе решил пошутить, а Александр II подписал указ не глядя.

В апреле того же 1874 года император Александр II решил навестить дочь Марию, а заодно поучаствовать еще в паре брачных церемоний. 19 апреля царь отправился из Петербурга в Берлин, где состоялось обручение его второго сына великого князя Владимира Александровича с принцессой Марией Мекленбург-Шверинской. А в Штутгарте Александр II присутствовал на бракосочетании своей племянницы великой княжны Веры Константиновны с герцогом Вильгельмом Вюртембергским. Посетив в Амстердаме короля Нидерландского по случаю двадцатипятилетия со для его свадьбы, «государь поспешил в Англию, дабы быть свидетелем супружеского счастия любимой дочери».[153]

Александр II провел 9 дней в Букингемском дворце в обществе королевы Виктории. Тесть и свекровь клялись друг другу в любви и дружбе. При приеме дипломатического корпуса Александр II заявил, что политика России заключается в сохранении мира в Европе и что он надеется, что европейские правительства соединятся между собой для этой общей цели. А на завтраке, данном в честь русского императора лондонским лорд-мэром в Гильдолле, Александр II благодарил за гостеприимный сердечный прием, оказанный как его августейшей дочери, так и ему самому, и выразил надежду, что эти заявления любви со стороны британского народа еще теснее скрепят узы дружбы, соединяющие Россию и Англию, ко взаимной пользе обоих государств.

А теперь из Лондона мы перенесемся в Копенгаген. С 1863 по 1906 год в Дании царствовал король Кристиан IX.

Короля Кристиана в шутку называли «общеевропейским зятем». Только сухой перечень родственных связей Кристиана занял бы как

минимум страницу, но нам интересны лишь две его дочери — Александра и Дагмара.

В 1863 г. Александра вышла замуж за принца Уэльского, который в 1901 г. стал королем Эдуардом VII. А Дагмара в 1866 г. вышла за цесаревича Александра, ставшего в 1881 г. императором Александром III. Таким образом, английский король и русский царь были женаты на родных сестрах.

Последняя и наиболее прочная родственная связь между британской Ганноверской династией и российской Гольштейн-Готторпской Романовской династией появилась в результате брака Алисы — дочери королевы Виктории — с герцогом Гессенским Людвигом. Свадьба Алисы и Людвига состоялась 1 июля 1862 г. в летней резиденции королевы Виктории на острове Уайт.

Людвиг был ничем не выдающейся серой личностью, а Великое герцогство Гессен по площади не превышало хорошего уезда в Рязанской губернии. Тем не менее Виктория собиралась церемонию бракосочетания провести с большой помпой, но смерть принца-консорта Альберта наложила отпечаток грусти на эту церемонию. Бракосочетание проводилось не в церкви, а в банкетном зале, наскоро превращенном в часовню, мать же невесты — королева Виктория — появилась на свадьбе в траурном платье. Братья и сестры невесты плакали в продолжение всей церемонии бракосочетания. После свадьбы родители жениха выразили Виктории свои соболезнования, а архиепископ не скрывал своих слез. Фактически свадьбы не было. Брачная церемония более походила на траурную — безутешно рыдающие родственники невесты, королева-вдова в траурном платье. Сама Виктория потом вспоминала: «Свадьба Алисы больше походила на похороны».

В 1877 г. Людвиг получил титул великого герцога Людвига IV Гессенского. Но, увы, власть его была номинальной — с 1871 г. герцогство входило в состав Германской империи.

Забегая вперед, скажу, что в 1914–1917 гг. в России царицу Александру Федоровну повсеместно звали «немкой». Это мнение было неверно, хотя и имело достаточно поводов. Начнем с того, что к 1914 г. большинство населения России привыкло считать Германию единым государством, родной брат царицы Эрни был одним из руководителей германского генштаба, наконец, все знали о прогерманских взглядах Распутина.

Но когда Алиса выходила замуж за герцога Людвига, Гессен был независимым княжеством. А в 1866 г., с началом австро-прусской войны, Гессен вошел в состав Австрии. 29-летний Людвиг сражался против

пруссаков, командуя всей гессенской кавалерией (несколько сот сабель). После разгрома Австрии Гессен потерял свою независимость и был принужден выплатить Пруссии большую (для столь малого княжества) контрибуцию.

Понятно, что и Людвиг, и Алиса тяжело переживали поражение в войне и до конца жизни ненавидели Пруссию и династию Гогенцоллернов. Эту ненависть они передали и своей дочери Алисе, будущей императрице Александре Федоровне.

Надо сказать, что и королева Виктория скрежетала зубами от побед Пруссии в 1866 г. и в 1871 г. Как уже говорилось, с 1856 г. Британия, потеряв континентальных союзников, утратила всякий контроль над европейскими делами. Такая ситуация продолжалась до 1905–1908 гг., когда Англия сумела заключить союз с Францией, а затем — с Россией.

Но вернемся к Людвигу и Алисе. После поражения в войне 1866 г. к политическим унижениям прибавилась… бедность. «Выйдя замуж, Алиса принесла тридцать тысяч фунтов стерлингов приданого, но эта сумма наряду с большей частью личного состояния великого герцога ушла на строительство нового дворца в Дармштадте. Принцесса была вынуждена уволить часть прислуги и отказаться от намерений нанять новую. Она писала матери: „Приходится жить так скромно — „мы никуда не ходим, мало кого видим — для того чтобы немного сэкономить… Мы продали четырех ездовых лошадей, осталось всего шесть. Две из них постоянно нужны придворным дамам для выездов в театры, поездок с визитами и так далее, так что нам порой приходится туго““.

Как-то, в 1876 году, Алиса обратилась к матери с просьбой разрешить ей провести пару ночей в Букингемском дворце перед поездкой в Балморал — королевский замок, расположенный в Шотландии. Но королева ответила дочери отказом, заявив, что это слишком хлопотно для нее. Алисе пришлось признаться, что у нее нет иного выбора: она не состоянии платить за гостиницу».[154]

К бедности прибавились и постоянные конфликты с мужем. Неудачное замужество и неблагоприятное окружение в Дармштадте начали сказываться на характере Алисы. Все чаще ее охватывали приступы меланхолии, случались нервные срывы, перемежавшиеся с периодами физического истощения и недугами. Ее здоровье неуклонно ухудшалось.

Не на пользу здоровью Алисы было и то, что в течение первых двенадцати лет замужества она родила семерых детей. Самая старшая, Виктория, родилась в 1863 г., потом, в 1864 г., родилась Елизавета (Элла), Ирена — в 1866 г., Эрнст Людвиг — в 1868 г. и Фридрих Вильгельм

(Фритти) — в 1870 г. В 1872 г. родилась Алиса, будущая императрица Александра Федоровна, и, наконец, в 1874 г. появилась на свет Мария Виктория, прожившая всего 4 года.

В трехлетнем возрасте от незначительного ушиба умер Фритти (Фридрих Вильгельм). Причиной смерти стала страшная и неизлечимая болезнь — гемофилия (несвертываемость крови). Увы, это было новостью лишь для гессенских придворных, сама же мать знала, что ее родной брат Леопольд в 1884 г. стал жертвой этого недуга. После смерти сына Фритти великая герцогиня большую часть времени проводила в постели. С детьми, особенно с младшей Алисой, она говорила в основном о Боге, о смерти и о встрече с умершими близкими в загробном мире.

Лето 1878 г. Алиса с выводком детей, включая Алису-младшую, провела в Англии. Грозный кризис 1878 г. не произвел на них никакого впечатления. Скорей всего, они толком ничего не знали о нем. Зато 8 сентября 1878 г. обе Алисы стали свидетельницами столкновения двух пароходов на Темзе. Колесный пароход «Алиса» перевернулся и затонул, погибло свыше 600 пассажиров. И мать, и дочь сочли это недобрым предзнаменованием.

И, увы, оно оправдалось 13 декабря того же года — Алиса-старшая умерла от дифтерии. Причем в тот же день исполнилась семнадцатая годовщина смерти ее отца принца-консорта. Тут и взрослый здоровый человек может удариться в мистику, а каково было шестилетней девочке, с детства напичканной мистическими историями.

Бабушка Виктория забрала к себе на несколько лет маленькую Алису. Летом Алиса по несколько недель жила в Осборн-хаусе — резиденции на берегу залива Солент напротив острова Уайт, зимой — в Виндзорском замке недалеко от Лондона. Самым же любимым пребывания Алисы был королевский дворец Балморал, построенный в 1855 г. Дворец был построен с учетом пожеланий принца Альберта и имел милый его сердцу вид старинного немецкого замка.

Весной 1884 г. старшая сестра Алисы принцесса Виктория вышла замуж за своего кузена принца Луи Баттенбергского. Вскоре и принцесса Елизавета (Элла) обручилась с великим князем Сергеем Александровичем. Помолвка должна была состояться в Петербурге, и туда ожидалось прибытие всей семьи невесты. Вместе со всеми в Россию поехала и двенадцатилетняя Алиса. Красота города на Неве и грандиозность свадьбы поразили девочку. Уже тогда она обратила внимание на шестнадцатилетнего наследника престола. В свою очередь цесаревич Николай 8 июня 1884 г. записал в своем дневнике: «Встретили красавицу

невесту дяди Сережи, ее сестру и брата. Все семейство обедало в половине восьмого. Я сидел рядом с маленькой двенадцатилетней Аликс, и она мне страшно понравилась».

Эта фраза кочует из книги в книгу. Вот, мол, настоящий рыцарь в 16 лет влюбляется и проносит любовь через всю жизнь. Но, увы, после этого пассажа в дневнике наследника стоит не точка, а запятая, а дальше: «… Элла еще больше». Естественно, что не слишком умному, но уже сексуально озабоченному мальчику понравилась больше двадцатилетняя девица, нежели двенадцатилетняя. И вот через две недели он пишет в дневнике: «Мне очень и очень грустно, что Дармштадтские уезжают завтра, а еще больше, что милая Аликс покинет меня».[155]

Зимой 1889 г. Аликс вновь приехала в Россию и провела несколько недель в гостях у сестры. Собственно, ничего необычного в этом не было — рутинная поездка к родственникам. На самом же деле сводничеством занялись самые высокопоставленные особы в Дармштадте и Петербурге. А вообще-то кем была Аликс — бедной принцессой из герцогства, давно ставшего захолустьем Германской империи. Мать ее страдала нервным расстройством, но, самое страшное, она была носителем наследственной болезни — гемофилии, которая передается по женской линии сыновьям. Естественно, что ни Александр III, ни императрица Мария Федоровна поначалу и слышать не хотели об этом браке.

Почему же все-таки состоялся брак Аликс и Николая? С начала 1990-х годов наши историки дают этому самые различные объяснения. Дошло до утверждений, что-де Вильгельм II среди нескольких десятков германских принцесс умышленно выбрал носительницу гемофилии с гнусной целью лишить Россию наследника. Прекрасной же половине куда более импонирует версия о великой любви Николая и Аликс, преодолевшей все преграды.

Увы, ни одна, ни другая версия не выдерживают элементарной критики.

Так, император Вильгельм II сразу после вступления на престол (1888 г.) стал склонять Александра III женить Николая на шестнадцатилетней Маргарите Прусской, своей родной сестре. Царь колебался.

Итак, император Вильгельм II тут абсолютно ни при чем. Он предпочел бы видеть на русском престоле любую другую германскую принцессу, более преданную рейху и менее связанную с британским королевским домом.

Наш главный современный биограф Николая А. Боханов пишет:

«Цесаревич не проявил никакого желания связать свою жизнь с костлявой Маргаритой. Отец и мать никогда не смогли бы заставить сына жениться. Они слишком дорожили счастьем своих детей, чтобы принуждать их».

Уж кто была «костлявой», так это Аликс, что в 12 лет, что в 30 лет. А что касается Александра III, то он постоянно принуждал не только своих детей, но и братьев, и племянников в вопросах брака.

Спору нет, Николай был серьезно увлечен Аликс, однако и других увлечений у него было предостаточно. Рассказ о похождениях Николая выходит за рамки нашего повествования, поэтому я ограничусь констатацией факта, что в Петербурге Матильда Кшесинская и княжна Ольга Долгорукова были далеко не единственными его увлечениями.

В молодые годы Николай не отличался твердостью характера. В 1894 г. его мать откровенно сказала, что «Ники сущий младенец». А вот запись в дневнике цесаревича за 27 сентября 1894 г., сделанная в Ливадии: «Утром после кофе, вместо прогулки, дрались с Ники (Николай Георгиевич, греческий королевич. — *А.Ш.*) каштанами, сначала перед домом, а кончили на крыше».[156] А 29 сентября: «Утро было ясное, но к полудню небо затянуло тучами, хотя было совершенно тепло. Опять дрался с Ники шишками на крыше».

Итак, на первом этаже Ливадийского дворца умирал в страшных страданиях император Александр III, а в это время на крыше «дрался шишками» его двадцатишестилетний сын — гвардейский полковник и наследник престола! Причем для цесаревича занятие это столь важно, что обязательно заносится в дневник. Все три недели до смерти отца — гулянки, пьянки, купания и т. д. И почти на каждой странице дневника — Ксения и Сандро, запомним эти имена, позже они нам пригодятся. Ксения — родная сестра Николая, а Сандро — великий князь Александр Михайлович.

Разумеется, такой «ребенок» не мог в одиночку бороться за Аликс с отцом, матерью и всей родней. Но ему буквально навязывали гессенскую принцессу.

Дармштадская родня Аликс старалась вовсю, но, увы, ее возможности были невелики.

Нашлась «пятая колонна» и в Петербурге. Во главе нее были великий князь Сергей Александрович (брат царя) и его жена Елизавета (сестра Алике), а также великая княжна Ксения и великий князь Александр Михайлович. Причем за последним стояли еще три брата Михайловича — внуки Николая I.

Надо ли говорить, что хлопотами о свадьбе великие князья и княжны

занялись совсем не из альтруизма и желания помочь влюбленной паре. К концу XIX века вокруг престола вертелось несколько десятков великих князей и княжон, которые непрерывно соперничали и интриговали друг с другом — шла борьба за чины, деньги, дворцы и даже за личную свободу. Ведь дать разрешение на брак всем членам императорской фамилии мог только царь, и, как показывает практика, три последних царя были не всегда объективны к своей родне. К одним они относились весьма строго, а на других смотрели сквозь пальцы.

Среди великих князей не было ни толковых военачальников, ни политиков, ни ученых, и соответственно никаких шансов выдвинуться за личные заслуги они не имели. Так можно ли упустить шанс подарить императору семейное счастье, а императрице — корону? Могли ли Сергей Александрович и Елизавета не желать иметь родственницу на троне?

Среди толпы великих князей выделялся сплоченный, энергичный и, я бы сказал, агрессивный клан Михайловичей — внуков императора Николая I. Это были Николай (1859–1919), Михаил (1861–1929), Георгий (1863–1919), Александр (1866–1933) и Сергей (1869–1918). Детство свое братья провели на Кавказе, вдали от императорского двора. В Петербурге они появились в начале 1880-х годов и держались особняком от других членов семейства Романовых. Однако Александр III благоволил им и приближал братьев к наследнику. Как писал тот же Боханов: «После переезда семьи Михаила Николаевича из Тифлиса в Петербург его сыновья Михаил, Георгий, Сергей, но особенно Александр сделались неразлучными товарищами с Николаем Александровичем, ставшим 1 марта 1881 года наследником престола.

В начале 80-х годов сложился кружок друзей-единомышленников, куда помимо молодых великих князей входили дети министра императорского двора И.И. Воронцова-Дашкова и графа С.Д. Шереметева. Они встречались летом в Гатчине, Царском Селе или Петергофе, а зимой центром общения был Аничков дворец в Петербурге, где постоянно проживала семья Александра III.

Юноши объединялись в „потешное“ войско, главой которого стал Сандро. „Подчиненные“ регулярно „подавали отчеты“. 25 марта 1881 года „командир“ получил очередную реляцию от цесаревича: „Месячный рапорт о состоянии лейб-гвардии Александровского полка. С.-Петербург. Аничков дворец. Крепость. Налицо: 1 унтер, 2 ефрейтора, 6 рядовых. Командир второго взвода ефрейтор Николай Романов“».[157]

Тут Боханов забывает о самом любимом занятии «потешных», наряду с выпивкой, — походам за картофелем. Ряд авторов, особенно

«литературные» дамочки, с умилением пишут, как юные великие князья собирали картофель и пекли его потом в золе. На самом же деле на сленге той эпохи «картофель» означал то же, что в Париже звалось «клубничкой».

«Потешные» охотно менялись «картофелинами», поэтому совсем не удивительно, что после свадьбы Николай предложил Сергею Михайловичу свою самую любимую «картофелину» — Матильду Кшесинскую.

Знакомя Николая с Аликс, Михайловичи надеялись захватить командование всеми вооруженными силами империи или, по крайней мере, контроль за их финансированием.

С XVII века в России самыми «хлебными» местами считались две должности — генерал-адмирала и генерал-фельдцейхмейстера. Первый распоряжался флотом, а второй — вооружением армии. Поэтому со времен Павла I обе эти должности обязательно занимали члены августейшей фамилии.

С 1856 г. генерал-фельдцейхмейстером был великий князь Михаил Николаевич. Причем до 1881 г. вооружением русской армии он руководил с высоты Кавказских гор — из Тифлиса, поскольку с 1862 г. Михаил Николаевич был по совместительству начальником Кавказской армии и наместником на Кавказе. В дальнейшем большую часть времени Михаил Николаевич проводил в Париже и на Лазурном Берегу Средиземного моря. Братья Михайловичи решили, что должность генерал-фельдцейхмейстера должна стать наследственной, и ее отдали великому князю Сергею Михайловичу.

А Александр Михайлович стал претендовать на должность генерал-адмирала. Но на его пути оказался великий князь Алексей Александрович, который с 1880 г. исполнял обязанности генерал-адмирала. Алексей не отставал от других великих князей и. каждый год по несколько месяцев проводил в Париже, в морских делах был не силен, но имел крутой характер и частенько покрикивал на племянника Ники.

Понятно, что без брака Ники и Аликс шансы у Александра Михайловича на должность генерал-адмирала были бы равны нулю. Наконец, и сам Сандро, сводничая Ники, хотел сделать свой блестящий марьяж — жениться на дочери Александра III и сестре Ники Ксении. Рослый красавец Александр Михайлович с юных лет и до глубокой старости был любимцем женщин. Естественно, что ему не составляло особого труда очаровать четырнадцатилетнюю Ксению. Однако Александр III поначалу противился этому союзу. И вот юная дочь императора стала самой рьяной сторонницей брака Ники и Аликс, ведь их успех, по уверениям Сандро, приближал и ее счастье.

Но силы были неравны. Против дармштадтцев и петербургской «пятой колонны» выступал не только Александр III, но и королева Виктория. Королева собиралась выдать любимую внучку за… своего непутевого внука Альберта Виктора Эдварда, а короче — Эдди. Эдди герцог Кларенский, старший сын Эдуарда и Александры Датской, был потенциальным наследником короны. Его отец после смерти Виктории станет королем Эдуардом VIII.

В 1889 г. королева в очередной раз пригласила Алису в гости. Катая кузину в коляске, герцог Эдди сделал ей предложение и получил отказ.

Удивляться тут нечему. Эдди был известен всей Англии как пьяница и завсегдатай низкопробных публичных домов. Дабы избежать обвинений в предвзятости, процитирую современного британского историка Грега Кинга: «Вот уже свыше сотни лет ходят упорные слухи, что Джеком-Потрошителем был не кто иной, как принц Эдди. Принц был поражен сифилисом мозга, который он подцепил где-то во время кругосветного путешествия. Разрушающее действие этой болезни и могло привести к убийствам в Уайтчепеле. Один свидетель, видевший Мэри Келли в обществе ее убийцы, описал того, как мужчину среднего роста с каштановыми волосами, небольшими нафиксатуаренными усами, хорошо одетого, в очень высоком крахмальном воротничке, скрывавшем его длинную шею, и крахмальных манжетах. Судя по этому описанию, можно заключить, что убийцей был Эдди. Эдди не раз наблюдал, как охотники разделывают оленей, и можно предположить, что это позволило ему изучить анатомическое строение животных, знание которого демонстрировал Потрошитель. Предполагают также, что письма от Джека-Потрошителя, полученные рядом газетных редакций, были составлены кембриджским наставником принца Джеймсом Кеннетом Стивеном. Вызывает также подозрение и то, что почти вся важная информация о Джеке-Потрошителе была уничтожена. Создается впечатление, что полиция не хотела, чтобы правда о нем стала известна публике».[158]

Нашим читателям я поясню, что с 31 августа 1888 г. Англию шокировали квалифицированные убийства женщин, совершаемые маньяком, который подписывался: Джек-Потрошитель. Убийства прекратились после смерти Эдди в 1892 г.

Отказ Эдди, а также сведения о гемофилии, поражавшей родственников Аликс, изменили отношение королевы Виктории к браку с цесаревичем Николаем. Естественно, что Виктория была слишком умна, чтобы открыто заявить о своей новой затее. Формально королева оставалась против этого брака, месяц за месяцем медленно смягчая свой

тон. На нее работало и так много людей — от «пятой колонны» в Петербурге до британской разведки.

Если бы цесаревич Николай сам попросил отца принять в Петербурге гессенскую принцессу, то последовал бы резкий отказ, но запретить делать это брату Сергею и его жене Элле (Елизавете) царь не мог. А по прибытии Аликс в Россию эти персонажи и Михайловичи обеспечили крышу для свиданий Николаю и Аликс. Сергей и Элла тайно вступили в переговоры о браке с отцом Аликс, а после его смерти в 1892 г. — с ее братом Эрнестом Людвигом, ставшим владетельным герцогом Гессенским. Дядя Сергей убеждал племянника в необходимости лично поехать в Германию и самому обо всем договориться.

Ни Александр III, ни Мария Федоровна не разрешили Николаю ехать в Дармштадт. Но случай вскоре представился: весной 1894 г. в Кобурге должно было состояться бракосочетание Гессенского герцога Эрнеста Людвига с дочерью Марии и Альфреда Эдинбургских принцессой Викторией-Мелитой. Королева Виктория тоже решила осчастливить внучку своим присутствием на свадьбе.

Русскую делегацию возглавил цесаревич Николай, с ним поехали великий князь Сергей Александрович, великая княгиня Елизавета Федоровна, великий князь Владимир Александрович, великая княгиня Мария Павловна и великий князь Павел Александрович. Цесаревич и Аликс оказались в кругу титулованной английской, немецкой и русской родни, усиленно подталкивающих их друг к другу. Другой вопрос, что королева Виктория умело вела игру, изображая полную незаинтересованность. Это дало повод историку А. Боханову утверждать, что она-де была против брака Николая и Алике.[159] Понятно, что подобные пассы всерьез принимать невозможно. Да стоило британской королеве мигнуть, как ее родня, британские дипломаты, разведка и пресса мгновенно развеяли бы все марьяжные планы.

Самое забавное, что двумя абзацами ниже Боханов цитирует письмо Эллы королеве Виктории: «Теперь об Аликс. Я коснулась этого вопроса, но все как и прежде. И если когда-нибудь будет принято то или иное решение, которое совершенно закончит это дело, я, конечно, напишу сразу. Да, все в руках Божьих… Увы, мир такой злобный. Не понимая, какая это продолжительная и глубокая любовь с обеих сторон, злые языки называют это честолюбием. Какие глупцы! Как будто трон заслуживает зависти! Только любовь чистая и сильная может дать мужество принять это серьезное решение. Будет ли это когда-нибудь?»[160]

Обратим внимание, письмо датировано ноябрем 1893 г. Риторический вопрос на бытовом уровне, станет ли старшая сестра подробно сообщать планы младшей бабушке Виктории, которая так мечтает их разрушить?

А теперь риторический вопрос на уровне большой политики — могла ли «императрица Индии» (один из титулов Виктории) не желать, чтобы ее любимая внучка стала супругой слабовольного русского царя, империя которого как раз и угрожала «жемчужине британской короны»?

Что же касается фразы «Как будто трон заслуживает зависти», то ее мог написать или глупец, или крайне циничный человек. Почему же тогда Элла и Сергей не посоветовали Николаю не тянуть несколько лет, а вопреки воле императора жениться на Аликс и тихо жить за границей, как сделал это великий князь Михаил Михайлович, женившись на внучке Пушкина графине Софье Меренберг, а позже так же поступали и другие великие князья. На престоле оказался бы куда более умный Михаил, и есть все основания полагать, что Россия избежала бы ужасов Гражданской войны.

Бабушка Виктория четко и уверенно вела свою игру в интересах британской империи. Так, в Кобурге она периодически по- родственному беседовала tete-a-tete то с Аликс, то с Ники. И 8 апреля 1894 г. Николай официально сделал предложение Аликс.

Замечу, что кайзер Вильгельм II практически не имел отношения к этому решению, он вообще прибыл в Кобург за день до предложения цесаревича.

Тот же Боханов писал, что Николай и Аликс «сразу же пошли к королеве Виктории, которая обняла и поцеловала обоих, пожелала счастья».

Родители жениха были поставлены перед свершившимся фактом. Теперь им оставалось лишь делать хорошую мину при плохой игре. Ситуация усугублялась тяжелой почечной болезнью Александра III. После простуды в январе 1894 г. он уже не мог оправиться. Жить после помолвки сына ему оставалось лишь шесть месяцев. И Александр, и Мария понимали это и скрепя сердце дали согласие. Замечу, что до самого 1917 г. императрица-мать и молодая императрица были в крайне неприязненных отношениях. Дошло до того, что Марии Федоровне пришлось покинуть Петербург и переселиться в Киев — факт беспрецедентный в истории жизни русских вдовствующих императриц.

Итак, желание королевы Виктории сбылось, внучка Аликс стала русской императрицей Александрой Федоровной.

Как уже говорилось, в период Первой мировой войны царицу

Александру Федоровну в России звали «немкой», но в 1894–1907 гг. ее именовали у нас «англичанкой». Конечно, не следует это принимать буквально. Аликс даже не пыталась стать проводником британской политики при русском дворе. Но надо ли говорить, что она была противницей всех конфликтов с туманным Альбионом, с ее бабушкой, двоюродными братьями, со столь дорогими ей британскими образом жизни и культурой.

Все русские монархи, начиная с Павла I и кончая Александром III, категорически были против участия своих жен в решении любых внутриполитических и тем более внешнеполитических проблем. Законы Российской империи допускали лишь представительские функции императрицы. В крайнем случае ей разрешалось заведовать богоугодными заведениями.

Николай II не был подготовлен к управлению империей. Правда, тот же Боханов во всех своих «исторических трудах» с пафосом восклицает: «А кто был готов к этому!» (Тут можно вспомнить о бомбардире Петре Михайлове, об Александре Македонском, ставшем к 27 годам повелителем мира, о князе Александре Ярославиче, в 19 лет побившем шведов на Неве, а в 21 год — псов-рыцарей на Чудском озере.)

Несколько упрощая ситуацию, можно сказать, что Николай II состоял из противоречий. Так, он, в отличие от Наполеона, Петра I и Екатерины II, не любил властвовать, процесс управления страной вызывал у него скуку и отвращение, но расставаться с властью он не желал ни при каких обстоятельствах. Николай с легкостью менял свои решения, иногда по несколько раз в день, но в то же время был крайне упрям и не желал попадать под чье-либо влияние.

Современники писали, что уровень мышления государя остался на уровне гусарского поручика. Справедливости ради скажем, что из него получился бы хороший командир полка, но исключительно при действии в составе дивизии с умным генералом.

Так что же делать монарху с ограниченными умственными способностями? На этот случай еще Пушкин дал отменный совет: «Так если невозможно тебе скорей домой убраться осторожно… хоть умного себе возьми секретаря».

Ведь, в конце концов, при весьма недалекой Елизавете русские войска разбили Фридриха Великого и взяли Берлин. А Франция стала лидером в европейской политике при слабовольном и неумном Людовике XIII, которому и Елизавета, и Николай II могли дать сто очков вперед. Ведь короля делает свита, а иногда всего один человек из свиты, особенно когда

он кардинал Ришелье.

Свита знаменитых монархов сама становится знаменитой в истории, вспомним «Екатерининских орлов», «птенцов гнезда Петрова», «когорту Бонапарта».

Увы, Николай II больше всего боялся своей свиты. Да, да, больше, чем немцев, японцев, большевиков, эсеров и Льва Толстого вместе взятых.

В такой ситуации Николай все чаще обращался за советом к Аликс, которую считал верным и единственным другом. Замечу, что с самого начала Николай старался предельно минимизировать участие своих родственников — матери, дядей, двоюродных братьев и прочих — в делах управления государством. Пусть как хотят хозяйничают в своих уделах: Алексей Александрович — во флоте, Сергей Михайлович — в артиллерии, но не лезут с советами по принципиальным вопросам. В итоге влияние Алике на Николая постоянно возрастало, и к 1914 г. она стала фактически его соправительницей. Другой вопрос, что если в 1914–1917 гг. царица давала конкретные указания мужу, а то и непосредственно министрам, то в 1894–1905 гг. она оказывала очень сильное эмоциональное воздействие на царя в семейном кругу.

Николай с детства был воспитан в антибританском духе. «Однажды Индия станет нашей», — написал отцу Николай во время своего путешествия на Дальний Восток. Александр III сделал на письме следующую приписку: «Думать об этом всегда, но никогда не говорить вслух».[161]

Надо ли говорить, как повлияло на молодого Ники, имевшего «легкость в мыслях необыкновенную», общение с Аликс и бабушкой Викторией. Осенью 1899 г. в ходе Англо-бурской войны царь писал бабушке Виктории: «Не могу высказать Вам, как много я думаю о Вас, как Вас должна расстраивать война в Трансваале и ужасные потери, которые уже понесли Ваши войска. Дай Бог, чтобы это скорее кончилось».[162] А чуть ли не на следующий день написал сестре Ксении: «Ты знаешь, милая моя, что я не горд, но мне приятно сознание, что только в моих руках находятся средства вконец изменить ход войны в Африке. Средство это — отдать приказ по телеграфу всем Туркестанским войскам мобилизоваться и подойти к границе. Вот и все! Никакие самые сильные флоты в мире не могут помешать нам расправиться с Англией именно там, в наиболее уязвимом для нее месте».[163]

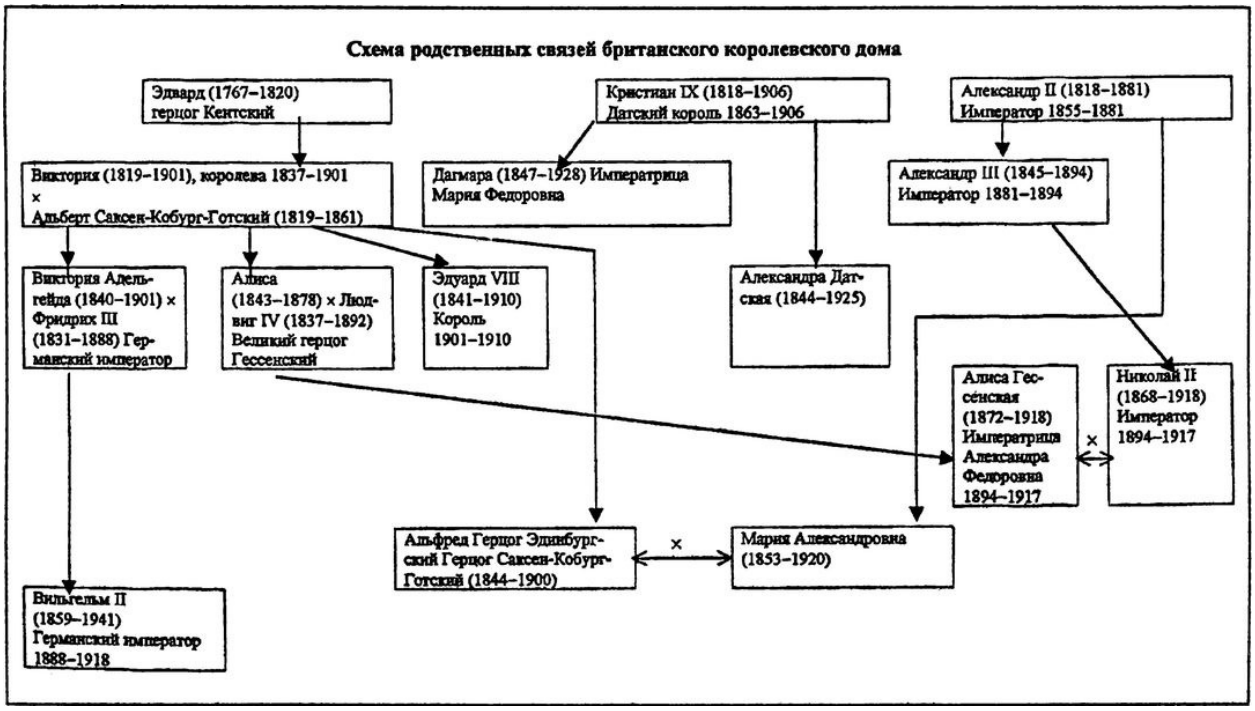
Автору не хотелось бы, чтобы читатель воспринял эти пассажи как свидетельство двуличия и лицемерия Николая. Это, скорее всего, смена

настроения, столь характерная для него. Царь мог под влиянием одного сановника объявить мобилизацию, затем, приняв другого сановника, отменить ее, а через несколько часов отдать приказ продолжить мобилизацию и т. п.

Сановники и генералы приходили и уходили, а затем император возвращался к любимой Алике. И нежный взгляд, и пустые, но ласковые слова становились куда более весомым аргументом, чем таблицы в докладе военного министра или содержание дипломатических нот.

Приложения

I. Схема родственных связей британского королевского дома



II. Парусно-паровые крейсерские суда Российского флота

Фрегаты

«Рюрик» (пароходо-фрегат). 4 пушки. Длина 56,4 м. Ширина 10,25 м. Водоизмещение 1507 т. Скорость 10 уз. Паровая машина мощностью 300 номинальных л. с.

Построен в 1852 г. в Або. Сдан в порт в 1869 г. Исключен из списков судов в ноябре 1870 г.

Вооружение на 1854 г.: 6 2-пуд.[164] бомбовых пушек. На 1862–1868 гг.: 2 60-фн пушки № 2 и 2 2-пуд. пушки.

«Америка» (пароходо-фрегат) 8 пушек. Длина 50,29 м. Ширина 8,64 м (между перпендикулярами, с обшивкой). Водоизмещение 572 т. Машина

мощностью 140 номинальных л. с. Числился корветом. Заложен в Нью-Йорке в 1855 г., спущен в 1857 г. Состоял в Сибирской флотилии. Исключен из списков судов флотилии 24 декабря 1883 г.

Вооружение: на 1868 г.: 1 60-фн пушка № 1,2 24-фн пушко-карронады, 4 24-фн карронады. (60-фн пушка в основном лежала в порту).

«Олаф» (пароходо-фрегат).[165] Длина 60,35 м. Ширина 11,03 м. Осадка 4,67 м. Водоизмещение 1796 т. Скорость 11 уз. Паровая машина мощностью 400 номинальных л. с. Машина изготовлена в Англии на заводе Непира.

Заложен 26 мая 1851 г. в Гельсингфорсе (Хельсинки), спущен 24 сентября 1852 г. Строитель Фомин. Вступил в строй в 1853 г. В 1859 г. пароходо-фрегат «Олаф» был послан в Средиземное море, чтобы состоять в распоряжении вдовствующей императрицы Александры Федоровны. Вернулся в Кронштадт в конце июля 1860 г. В 1873–1874 гг. капитально перестроен в Або с заменой котлов. 11 августа 1875 г. на стоянке в Копенгагене на фрегате возник пожар, и он был затоплен экипажем, но на следующий день поднят датскими спасателями и после ремонта вновь введен в строй. 2 декабря 1890 г. выведен из боевого состава, разоружен и сдан Кронштадтскому порту. 15 февраля 1892 г. исключен из списков судов флота и продан на слом.

Вооружение: на поворотных платформах 2 2-пуд. бомбовые пушки и 11-пуд. единорог; в закрытой батарее: 14 24-фн длинных пушек. В 1864–1866 гг. на открытой батарее: 2 60-фн пушки № 1,1 60-фн пушка № 2 и 2 24-фн пушко-карронады. К 1868 г. сняли одну 60-фн пушку № 2. В 1862–1868 гг. нижняя батарея без изменений. В 1874 г. фрегат перевооружили нарезными пушками обр. 1867 г. Первоначально хотели установить на палубе 2 152-мм и 4 9-фн пушки, а на закрытой батарее: 6 152-мм пушек, но фактически к 1877 г. стояло на палубе: 2 152-мм и 2 4-фн пушки, в закрытой батарее: 6 9-фн пушек.

«Полкан» (винтовой фрегат). 44 пушки. Длина 60,8 м. Ширина 13,55 м. Осадка 5,9/6,4 м (нос/корма). Водоизмещение 2316 т. Скорость 8,5 уз. Паровая машина мощностью 360/900 (номинальных/индикаторных) л. с. Машина изготовлена в Англии на заводе Пенком.

Заложен 9 сентября 1851 г. в Архангельске, спущен 21 мая 1853 г. Строитель Карповский. Осенью 1853 г. прибыл в Кронштадт под парусами. Летом 1854 г. уже с машиной «Полкан» начал кампанию. 9 января 1862 г. разоружен и сдан к Кронштадтскому порту. 11 сентября 1863 г. исключен из списков судов флота, а затем затоплен на Кронштадтском рейде.

Вооружение: нижний дек — 6 8-фн бомбовые и 4 36-фн пушки. На

открытой палубе 36-фн карронады.

«Аскольд» (винтовой фрегат, до 30 августа 1856 г. «Мария»). 46 пушек. Длина 61,6 м. Ширина 14,75 м. Осадка 6,1/6,4 м (нос/корма). Водоизмещение 2834 т. Скорость 8,2 уз. Паровая машина мощностью 360/786 (номинальных/индикаторных) л. с.

Заложен 18 сентября 1852 г. в Новом адмиралтействе в С.-Петербурге, спущен 6 июля 1854 г. Строитель Шаттен. Машина была заказана в Англии, но в связи с началом войны конфискована. Полностью готов к плаванию фрегат был лишь к кампании 1857 г. 15 июля 1861 г. исключен из списков судов флота. Разобран в Кронштадте в 1861 г.

«Илья Муромец» (винтовой). 53 пушки. Длина 64,62 м. Ширина 15,24 м. Осадка 6,4/6,7 м (нос/корма). Водоизмещение 3199 т. Скорость под парами 6–8 уз., при полном ветре под парусами 12 уз., «при противной зыби машина фрегата совершенно бесполезна». Паровая машина мощностью 360 номинальных л. с.

Заложен 21 декабря 1853 г. в Архангельске, спущен 25 мая

г. Строитель Ф.Т. Загуляев. Машина была установлена в Кронштадте. Полностью готов к плаванию фрегат был лишь к кампании 1859 г. Исключен из списков флота 11 сентября 1863 г, В том же году затоплен на рейде в Кронштадте. Машина передана на плавбатарею «Кремль».

Вооружение: нижний дек: 10 60-фн пушек № 2,4 30-фн пушки № 1, 16 30-фн пушек № 2; палуба: 1 60-фн пушка № 1,2 30-фн пушки № 3.

«Громобой» (винтовой). 53 пушки. Длина 64,62 м. Ширина 15,24 м. Осадка 6,4/6,7 м (нос/корма). Водоизмещение 3199 т. Скорость 7,5–8 уз. Паровая машина мощностью 360/700 (номинальных/индикаторных) л. с.

Заложен 3 апреля 1855 г. в Гельсингфорсе, спущен 8 июля 1857 г. Исключен из списков судов флота 5 мая 1872 г.

Вооружение: Нижний дек на 1862 г.: 16 60-фн пушек № 2, 4 30-фн пушки № 1, 10 30-фн пушек № 2; на 1866–1868 гг.: 22 60-фн пушки № 2. Палуба: на 1862 г.: 1 60-фн пушка№ 1, 2 30-фн пушки № 1, 20 30-фн пушек № 3. На 1866 г.: 1 60-фн пушка № 1, 6 30-фн пушек № 2, 16 30-фн пушек № 3 и 8 12-фн длинных пушек. На 1871 г.: нижний дек: 22 60-фн пушки № 2; палуба: 4 30-фн пушки № 1 и 8 12-фн длинных пушек.

«Храбрый» (пароходо-фрегат). 3 пушек. Длина 56,4 м. Ширина 10 м. Осадка 4,6 м. Водоизмещение 1450 т. Скорость 9 уз. Паровая машина мощностью 300 номинальных л. с. (со старого фрегата «Храбрый»). В 1864 г. поставили котлы с корабля «Орел», а в 1875 г. их заменили на котлы с парохода «Соломбала». Команда 151 человек.

Заложен 3 марта 1857 г. на Охтинской верфи в С.-Петербурге, спущен

3 сентября 1857 г. Строитель Карповский. 10 января 1881 г. отчислен к Кронштадтскому порту. Исключен из списков судов флота в 1881 г.

Вооружение на 1862–1868 гг.: 2 60-фн пушки № 1, 4 24-фн длинные пушки и 4 24-фн пушко-карронады. В 1870-х годах: 4 30-фн пушки № 3 и 21/4-пудовых единорога.

«Генерал-Адмирал» (винтовой). 70 пушек. Длина 93 м. Ширина 16,45 м. Осадка 6,7/7,2 м.(нос/корма). Водоизмещение 5669 т. Скорость 12 уз. Две паровые машины общей мощностью 800/2000 (номинальных/ индикаторных) л. с. 6 котлов. Запас угля 750 т (на 12 суток хода). Винт при плавании под парусами поднимался. Лопасти винта съемные. Труба телескопическая.

Заложен 9 сентября 1857 г. в Нью-Йорке, спущен 9 сентября 1858 г. Строитель Уэбб. Прибыл в Кронштадт 3 июля 1859 г. Исключен из списков флота 14 июня 1869 г. Разобран в Кронштадте в 1870 г.

Вооружение на 1862 г.: нижний дек: 30 60-фн пушек № 2, 4 36-фн пушки № 1; палуба: 2 3-пуд. пушки Дальгрена, 22 60-фн пушки № 2. К 1866 г. 2 36-фн пушки с нижнего дека переставили на палубу, а с палубы на их место установили 2 60-фн пушки. Кроме того, на 1867 г. на гребных судах состояло: 1 24-фн пушка, 2 12-фн единорога.

«Смелый» (пароходо-фрегат). 8 пушек. Длина 60,9 м. Ширина Им. Осадка 4,7 м. Водоизмещение 1784 т. Скорость 10 уз. Паровая машина мощностью 400/852 (номинальных/индикаторных) л. с. Машина снята со старого пароходо-фрегата «Смелый». В 1868 г. поставили котлы с пароходо-фрегата «Олаф». Команда 210 человек.

Заложен 10 сентября 1857 г. на Охтинской верфи в С.-Петербурге, спущен 8 октября 1858 г. Строитель Карповский. Вступил в строй в кампанию 1859 г. Отчислен Кронштадтскому порту 8 декабря 1879 г. и обращен в блокшив № 6. В 1901–1902 гг. продан на слом.

Вооружение на 1862 г.: нижний дек: 14 24-фн длинных пушек; палуба: 3 60-фн пушки № 1, 2 60-фн пушки № 2. К 1866 г. на палубе: 2 60-фн пушки № 1 и № 2, 2 24-фн пушко-карронады. На 1868 г.: 60-фн пушка № 2 снята, нижний дек без изменений. Но к 1871–1877 гг. фрегат нес только 6 орудий: 4 30-фн пушки и 2–1/4-пудовых единорога.

«Светлана» (винтовой). 40 пушек. Длина 70 м. Ширина 14,55 м. Осадка 5,6/6,6 м (нос/корма). Водоизмещение 3187 т. Скорость 10 уз. Паровая машина мощностью 450/1113 (номинальных/индикаторных) л. с.

Заложен в Бордо, спущен 3 мая 1858 г. Машина изготовлена в 1860 г. на заводе Крезо. Фрегат из-за повреждений был вынужден зазимовать в 1858/59 г. в Копенгагене. Прибыл в Кронштадт весной 1859 г., а осенью

1859 г. отправлен в Средиземное море в составе эскадры контр-адмирала Нордмана. В 1870 г. тимберован[166] в Кронштадте и перевооружен нарезными пушками. Исключен из списков судов флота 15 февраля 1892 г.

Вооружение на 1862 г.: нижний дек: 20 60-фн пушек № 2, 4 36-фн пушки № 1; палуба: 2 60-фн пушки № 1, 4 60-фн пушки № 2, 10 30-фн пушек № 2. На 1866 г.: нижний дек: 24 60-фн пушки № 2, 4 30-фн пушки № 1; палуба: 2 60-фн пушки № 1, 10 30-фн пушек № 2. На 1868 г.: нижний дек: 16 60-фн пушек № 2; палуба: 2 60-фн пушки№ 1, 12 30-фн пушек № 2. На 1871 г.: нижний дек: 6 203-мм пушек обр. 1867 г.; палуба: 4 203-мм, 1 152-мм обр. 1867 г. На 1873 г.: нижний дек: 6 203-мм; палуба: 2 203-мм, 4 152-мм. обр. 1867 г. На 1875–1880 гг.: нижний дек: 6 203-мм, 2 152-мм обр. 1867 г.; палуба: 4 152-мм нарезных.

«Соломбала» (пароходо-фрегат). 8 пушек. Длина 57,91 м. Ширина 10,11 м. Осадка 3,8 м. Водоизмещение 1235 т. Паровая машина мощностью 240 номинальных л. с. (машина с парохода «Богатырь»).

Заложен 5 марта 1858 г. в Архангельском адмиралтействе, спущен 13 июня 1859 г., вступил в строй в июне 1862 г. 27 июня 1862 г. убыл из Архангельска в Кронштадт. 19 августа 1862 г. включен в состав Балтийского флота. Исключен из списков судов флота 1 февраля 1875 г. и продан на слом.

Вооружение первоначально: 4 24-фн пушки. В 1871–1875 гг.: 4 30-фн пушки № 3.

«Олег» (винтовой). 57 пушек. Длина 77,11 м. Ширина 16,1 м. Осадка 6,6/7,1 м (нос/корма). Водоизмещение 4408 т. Скорость 10,5 уз. Паровая машина мощностью 800/2500 (номинальных/ индикаторных) л. с. Машина изготовлена в Англии на заводе «Модзлей и Филд». Винт со съемными лопастями, что позволяло менять его шаг.

Заложен 29 января 1858 г. в Петровском доке в Кронштадте, спущен 4 июня 1860 г. 3 августа 1869 г. у о. Гогланд таранен плавбатареей «Кремль» и затонул.

Вооружение на 1862–1866 гг.: нижний дек: 26 60-фн пушек № 2, 4 36-фн пушки № 1. Открытая батарея: 3 60-н пушки № 1, 2 36-фн пушки № 1, 22 36-фн пушки № 2. К 1868 г. сняли 8 36-фн пушек № 2.

«Пересвет» (винтовой). 51 пушка. Длина 76,5 м. Ширина 15,24 м. Водоизмещение 3837 т. Скорость 8 уз. (по другим данным, 11 уз.). Паровая машина мощностью 450/1740 (номинальных/индикаторных) л. с. Машина изготовлена на заводе «Карр и Макферсон» в Петербурге в 1860 г.

Заложен 19 июля 1858 г. в Архангельске, спущен 9 июня 1860 г. В 1861 г. приведен в Кронштадт для установки машины. Исключен из

списков судов флота 19 октября 1874 г.

Вооружение на 1862 г.: нижний дек: 10 60-фн пушек № 2, 4 36-фн пушки № 1, 18 36-фн пушек № 2; открытая батарея: 1 60-фн пушка № 1, 2 36-фн пушки № 1, 16 36-фн пушек № 3. На 1866–1868 гг.: нижний дек: 24 60-фн пушки № 2, 4 36-фн пушки № 1 (тоже в 1871–1873 гг.). Открытая батарея: 1 60-фн пушка № 1, 12 60-фн пушек № 2, 2 36-фн пушки № 1. К 1873 г. на открытой батарее: 1 60-фн пушка № 1, 3 36-фн пушки № 1.

«Ослябя» (винтовой). 45 пушек. Длина 70,1 м. Ширина 14,15 м. Осадка 5,6/6,2 м (нос/корма). Водоизмещение 2976 т. Скорость 9,7 уз. Паровая машина мощностью 360/890 (номинальных/индикаторных) л. е., изготовлена на заводе «Карр и Макферсон» в Петербурге в 1860 г.

Заложен 21 декабря 1858 г. на Охтинской верфи в Петербурге, спущен 8 октября 1860 г. Исключен из списков судов флота 19 октября 1874 г.

Вооружение на 1862–1868 гг.: палуба: 1 60-фн № 1, 6 60-фн № 2; закрытая батарея: 28 60-фн № 2.

«Дмитрий Донской» (винтовой). 51 пушка. Длина 82,9 м. Ширина 15,54 м. Осадка 6,6/7,9 м (нос/корма). Водоизмещение 4562 т. Скорость И уз. Паровая машина мощностью 800/2625 (номинальных/индикаторных) л. с. Машина изготовлена на заводе Берда в Петербурге.

Заложен на Галерном островке, спущен в 1861 г. Исключен из списков судов флота 1 апреля 1872 г.

Вооружение: Первоначально планировалось вооружить 60-фн пушками Дальгрена: 22 пушки № 1 и 28 пушек № 2 (то же и на «Александре Невском»). Но фактически оба корабля получили более легкое вооружение. На 1864 г.: 4 60-фн № 1 и 30 60-фн № 2. На 1866–1868 гг.: 16 60-фн и 22 60-фн № 2. На 1871 г.: 14 203-мм обр. 1867 г.

«Александр Невский» (винтовой). 51 пушка. Длина 82,9 м. Ширина 15,54 м. Осадка 6,6/7,2 м (нос/корма). Водоизмещение 4562 т. Скорость 11,77 уз. Паровая машина мощностью 800/ 2556 (номинальных/ индикаторных) л. с. Машина изготовлена на заводе Берда в Петербурге. Запас угля 500 т. Дальность плавания под парами 560 миль.

Заложен 12 января 1858 г. на Охтинской верфи в Петербурге, спущен 21 сентября 1861 г. Полностью готов в 1863 г. В 2 часа ночи 13 (25) сентября 1868 г. фрегат шел под парусами со скоростью 8-10 уз. и сел на мель в проливе Скагеррак у местечка Киопер на западном берегу Ютландии. Снять его не сумели, и фрегат на мели был продан датским купцам.

Вооружение на 1862–1867 гг.: палуба: 4 60-фн № 1 и 16 60-фн № 2; закрытая батарея: 18 60-фн № 1 и 12 60-фн № 2. В 1868 г. вместо одной

палубной 60-фн пушки № 1 установили одну 203-мм пушку обр. 1867 г. Исключен из списков судов флота 2 ноября 1868 г.

«Рюрик» (колесный пароходо-фрегат). 3 пушки. Длина 56,4 м. Ширина 10,3 м. Осадка 4,8 м (нос/корма). Водоизмещение 1507/1662 т (проектное/полное). Корпус деревянный. Паровая машина была снята со старого пароходо-фрегата «Рюрик» и установлена на новый корабль после исправления в 1870 г. Котлы новые. Машина мощностью 300/739 (номинальных/индикаторных) л. с.

Заложен в 1869 г. в Або, спущен 21 октября 1870 г. В конце 1870 г. введен в строй. Исключен из списков судов флота 22 января 1891 г. и продан на слом. Постройку в 1870 г. столь устаревшего судна можно объяснить лишь страхом членов «Августейшей фамилии» перед путешествиями на винтовых кораблях.

Вооружение первоначальное: 2 152-мм обр. 1867 г. и 4 4-фн обр. 1867 г. В 1874 г. по приказу вице-адмирала Казакевича кормовое 152-мм орудие было снято.

Броненосные фрегаты

«Севастополь». 17 пушек. Длина 90 м. Ширина 15,87 м. Осадка 7,92 м. Водоизмещение 6135 т. Машина мощностью 800/3808 т (номинальных/индикаторных) л. с. Скорость 12 уз. Запас угля 500 т. Команда 635 чел. Броневой пояс 114 мм, на оконечностях 75-100 мм.

Заложен 16 марта 1861 г. в Северном доке в Кронштадте, 19 октября 1863 г. переведен из Северного дока в Южный для окончательной доделки. Выведен из Южного дока 12 августа 1864 г. Введен в строй в 1866 г. К 1880 г. корабль использовался для учебных стрельб в зимнее время. Исключен из списков судов флота 11 октября 1896 г. и в мае 1897 г. продан на лом.

Вооружение планируемое: палуба: 2 60-фн № 1, 18 60-фн № 2; закрытая батарея: 34 60-фн № 2, 4 36-фн № 1. В 1867–1868 гг.: палуба: 1 203-мм обр. 1867 г., 1 60-фн № 1; закрытая батарея: 2 203-мм обр. 1867 г., 26 60-фн № 1; на гребных судах 4 4-фн нарезные пушки. В 1870 г. всего: 10 203-мм обр. 1867 г. и 16 60-фн № 1. В 1877 г.: палуба: 2 203-мм обр. 1867 г., 1152-мм обр. 1867 г., 10 4-фн нарезных; закрытая батарея: 14 203-мм обр. 1867 г.

«Петропавловск». (винтовой). 22 пушки. Длина 89,68 м. Ширина 17 м. Осадка 7,76 м. Водоизмещение 6040 т. Скорость 11 уз. Паровая машина мощностью 800/2808 (номинальных/индикаторных) л. с. Запас угля 375 т. Команда 680 человек. Броневой пояс 114 мм, на оконечностях 75—

100 мм.

Заложен 9 сентября 1861 г. в Новом адмиралтействе в С.-Петербурге, спущен 15 августа 1865 г. Исключен из списков судов флота 4 января 1892 г.

Вооружение планируемое: палуба: 2 60-фн № 1, 18 60-фн № 2; закрытая батарея: 34 60-фн № 2, 4 36-фн № 1. В 1868–1875 гг.: палуба: 2 60-фн № 1; закрытая батарея: 20 203-мм обр. 1867 г.; на гребных судах: 2 4-фн нарезные, 2 2-фн. 1877–1880 гг.: палуба: 1 203-мм обр. 1867 г., 1 152-мм обр. 1867 г., 10 4-фн нарезных; закрытая батарея: 20 203-мм обр. 1867 г.

«Князь Пожарский». Длина 83,1 м. Ширина 14,9 м. Осадка 6,7 м. Проектное водоизмещение 4360 т. Машина двойного расширения мощностью 600/2835 (номинальных/индикаторных) л. с. 1 винт. Скорость 12 уз. Запас топлива 600 т угля. Дальность плавания 1200 миль. Броневой пояс 114 мм, броня каземата 114–165 мм. Броневой пояс у ватерлинии 178 мм. Команда 495 человек.

Заложен 18 ноября 1864 г. (официально 25 мая 1866 г.) на Галерном островке, спущен 31 августа 1867 г. Вступил в строй в 1869 г. Первоначально относился к классу броненосных корветов, 8 ноября 1866 г. переклассифицирован в броненосный фрегат, 1 февраля 1892 г. — в крейсер 1-го ранга, 11 марта 1906 г. — в учебное судно. В 1875 г. прошел модернизацию и капитальный ремонт. 24 сентября 1909 г. выведен из боевого состава, разоружен и сдан Кронштадтскому порту. 14 октября 1909 г. расконсервирован и обращен в блокшив № 1.1 апреля 1911 г. исключен из списков судов и сдан к порту для демонтажа и реализации.

Вооружение: в 1869 г. фрегат был вооружен 8 229-мм пушками обр. 1867 г. (Пушки изготовлены на заводе Круппа гладкоствольными и лишь потом переделаны в нарезные.) Специально для «Пожарского» генерал-майор Пестич сконструировал станки с углом вертикального наведения –4°; +85°. Однако это вооружение оказалось тяжеловатым для фрегата, а станки Пестича ломались при стрельбе полным зарядом. Поэтому летом 1872 г. фрегат был перевооружен 10 203-мм пушками обр. 1867 г. и 4 4-фн пушками обр. 1867 г. В 1877 г. 2 203-мм пушки заменили на 2 152-мм пушки обр. 1867 г. С 1900 г. и до конца службы: 1 152-мм пушка обр. 1867 г., 4 4-фн пушки обр. 1867 г., 2 47/5-мм[167] пушки, 6 37/5-мм пушек и 2 64-мм пушки Барановского.

«Минин». Длина 91,1 м. Ширина 14,9 м. Осадка 7,4 м. Водоизмещение 5940 т. Машина двойного расширения мощностью 900/5290 (номинальных/индикаторых) л. с. 1 винт. Скорость 14,5 уз. Дальность плавания 2000 миль при запасе топлива 800 т угля.

Заложен 12 сентября 1866 г. на заводе Семянникова и Полетики в Петербурге, спущен 22 октября 1869 г. Первоначально строился как двухбашенный фрегат по типу британского «Кэптэна». По первоначальному проекту «Минин» собирались вооружить 4 229-мм пушками обр. 1867 г. или 4 381-мм гладкими пушками Олонецкого завода, но в 1868–1870 гг. планировали установить 4 508-мм гладкоствольные пушки Пермского завода. Однако параллельно для «Минина» заказали Круппу 4 280-мм пушки обр. 1867 г.

До лета 1874 г. «Минин» стоял на консервации, и лишь затем начали его переделку в батарейный фрегат.

В итоге «Минин» был введен в строй лишь в 1878 г. Его вооружение состояло первоначально из: 4 203-мм пушки обр. 1867 г., 12152-мм пушек обр. 1867 г., 4 4-фн пушки обр. 1867 г. С 1888 г.: 4 208-мм/30 пушки, 12 152-мм/28 пушек и 4 4-фн пушки.

В 1890 г. на «Минине» была снята машина, а взамен установлена машина двойного расширения в 4000 индикаторных л. с. с царской яхты «Ливадия».

21 февраля 1892 г. «Минин» переклассифицирован в крейсер 1-го ранга.

Вооружение с 1900 г.: 4 203-мм/30, 6 152-мм/45, 6 75-мм/50, 3 47/1-мм, 4 37/1-мм[168] и 2 2,5-дм пушки Барановского.

Вооружение на 1906 г.: 10 152/45-мм, 6 75/50-мм, 8 4-фн, 4 37/1-мм.

С 1906 г. переклассифицирован в учебный корабль, а после капитальной перестройки, с 3 марта 1909 г. — в минный заградитель «Ладога». Погиб 2 августа 1915 г. у о. Эрё в Финском заливе на мине, поставленной германской подводной лодкой UC-4.

«Генерал-Адмирал». Длина 87 м. Ширина 14,6 м. Осадка 6,5 м. Водоизмещение 4750 т. Машина двойного расширения мощностью 900/5300 (номинальных/индикаторных) л. с. 1 винт. Скорость 14 уз. Дальность плавания 1800 миль. Запас топлива 736 т угля. Броневой пояс у ватерлинии 114 мм, каземат 152мм.

Заложен 15 ноября 1870 г. на заводе Семянникова и Полетики в Петербурге. Спущен 26 сентября 1873 г. Вступил в строй 8 сентября 1876 г. Первоначально числился корветом. 15 марта 1875 г. переклассифицирован во фрегат. С 1 февраля 1892 г. — крейсер 1-го ранга, с 1906 г. — учебное судно. С 12 октября 1909 г. — минный заградитель «Нарова». В 1892 г. прошел капитальный ремонт, а в 1910–1911 г. — модернизацию и перестройку в минный заградитель. 12 апреля 1918 г. из-за невозможности проводки во льдах оставлен в Гельсингфорсе и интернирован германским

командованием. 14 мая 1918 г. по условиям Брестского мирного договора и Гангеуддского соглашения перешел из Гельсингфорса в Кронштадт. 1 февраля 1920 г. переклассифицирован в учебное судно, 11 июля 1924 г. возвращен в класс минных заградителей, 13 июня 1937 г. переформирован в самоходную плавбазу. С 12 мая 1922 г. по 14 марта 1924 г. находился в резерве. 28 июля 1944 г. исключен из списков судов флота и передан в Отдел фондового имущества (ОФИ) для демонтажа и реализации. Поставлен в Угольной гавани Ленинградского морского торгового порта на прикол, где впоследствии затонул из-за течи в корпусе. В 1953 г. поднят аварийно-спасательной службой и сдан Главвторчермету для разделки на металл.

Вооружение первоначальное: 4 203-мм пушки обр. 1867 г., 2 152-мм пушки обр. 1867 г., 4 4-фн пушки обр. 1867 г., 8 пушек Энгстрема. В 1878 г. на палубе установили 1 152-мм мортиру обр. 1867 г., но позже она была снята. Во 2-й половине 1880-х годов: 4 203-ММ/30, 2 152-мм/28, 4 4-фн обр. 1867 г. и 2 3-фн обр. 1867 г. К началу 1892 г.: 4 203-мм пушки обр. 1867 г., 2 152-мм обр. 1867 г., 6 4-фн обр. 1867 г., 8 37-мм /5, 2 64-мм пушки Барановского. 2 надводных 38-см торпедных аппарата. В 1892 г. с бака снята 1 152-мм пушка, а взамен установлены 2 47/1-мм пушки. В 1901–1902 гг.: 1 152-мм/45, 6 47/1-мм, 8 37-мм/5, 2 2,5-дм пушки Барановского. В 1906 г.: 4 152/45-мм, 6 47/1-мм, 8 37/1-мм и 2 64-мм пушки Барановского.

«Герцог Эдинбургский» (до 26 января 1874 г. «Александр Невский»). Длина 87 м. Ширина 14,6 м. Осадка 7,3 м. Водоизмещение 4813 т. Машина двойного расширения мощностью 5590 л* с. 1 винт. Скорость 11,5 уз. Запас угля 1000 т.

Заложен 15 сентября 1870 г. на Балтийской заводе в Петербурге, спущен 29 августа 1874 г. Вступил в строй в 1877 г. Первоначально числился броненосным корветом, с 26 января 1874 г. — броненосный фрегат. С 1 февраля 1892 г. — крейсер 1-го ранга. С 12 октября 1909 г. — минный заградитель «Онега». С 1 октября 1914 г. — минный блокшив. В 1914–1915 гг. прошел капитальный ремонт. 12 апреля 1918 г. из-за невозможности проводки во льдах оставлен в Гельсингфорсе и интернирован германским командованием. 14 мая 1918 г. по условиям Брестского мирного договора и Гангеуддского соглашения перешел на буксире транспорта «Рига» из Гельсингфорса в Кронштадт. С 28 ноября 1918 г. — «Баррикада», с 1 января 1932 г. — блокшив № 5. С июля 1939 г. в распоряжении Морского технического училища КБФ. После Великой Отечественной войны сдан на металлолом.

Вооружение: По проекту на него собирались ставить 6 229-мм пушек

обр. 1867 г., но фактически он вступил в строй с 4 203-мм, 10 152-мм и 4 4-фн пушками обр. 1867 г. В середине 80-х годов его перевооружили 4 203-мм/30, 10 152-мм/28 пушками обр. 1877 г. и 6 9-фунтовыми пушками.

«Владимир Мономах». Длина 93,3 м. Ширина 15,85 м. Осадка 7,6 м. Водоизмещение 5750 т. Две паровые машины двойного расширения мощностью 7380 л. с. Скорость 16–17 уз. Дальность плавания 3500 миль при 8,2-узловом ходе. Запас угля £90 т. Парусное вооружение фрегатское, но из-за установки двух четырехлопастных винтов скорость под парусами не превышала 5 уз. при сильном ветре. Бронирование: борт 114–152 мм, палуба 12,7 мм.

Заложен 9 мая 1881 г. на Балтийском заводе в Петербурге, спущен 10 октября 1882 г. Вступил в строй в июле 1883 г. 1 февраля 1892 г. переклассифицирован в крейсер 1-го ранга. В 1896 г. прог шел капитальный ремонт. Входил в состав 3-й Тихоокеанской эскадры. 14 мая 1905 г. в ходе Цусимского сражения был торпедирован японским миноносцем и получил тяжелые повреждения. 15 мая у о. Цусима затонул и 2 сентября 1905 г. исключен из списков флота.

Вооружение первоначальное: 4 203-мм обр. 1867 г., 12 152-мм/28, 4 4-фн обр. 1877 г., 10 37-мм/5, 2 64-мм Барановского. 3 подводных 381-мм торпедных аппарата (к 1902 г. их сняли). В 1896 г. в ходе модернизации снято парусное вооружение, а картузные орудия заменены патронными пушками Кане: 5 152-мм/45, 6 120-мм/45; а также 6 47/1, 10 37/1, 12 37-мм/5 Гочкиса, 2 64-мм Барановского.

«Дмитрий Донской». Длина 93,4 м. Ширина 15,85 м. Осадка 7,85 м. Водоизмещение 6200 т. 2 паровые машины двойного расширения: максимальная мощность 7360 л. е., средняя мощность 6737 л. с. 1 винт. Скорость 16,5 уз. Запас угля 990 т. Дальность плавания 3300 миль при 10 узлах. Парусное вооружение фрегатское, хотя корабль имел только один винт, скорость под парусами была мала. Так, расстояние в 215 миль между Иокогамой и Нагасаки фрегат преодолел под парусами со средней скоростью 2,28 уз. По докладу командира, пока винт не начинал свободно вращаться, т. е. скорость не доходила до 4,5 уа., управлять кораблем под парусами «почти невозможно». Бронирование: борт 114–152 мм, палуба 12,7 мм.

Заложен 9 мая 1881 г. в Новом адмиралтействе в С.-Петербурге, спущен 18 августа 1883 г. Вступил в строй в 1885 г. С 1 февраля 1892 г. — крейсер 1-го ранга. Входил в состав 2-й Тихоокеанской эскадры. Поврежден в бою 16 мая 1905 г., после чего затоплен экипажем возле о. Дажелет и 2 сентября 1905 г. исключен из списков флота.

Вооружение первоначальное: 2 203-мм/30,14 152-мм/28 и несколько мелкокалиберных пушек. 5 надводных 381-мм торпедных аппаратов. В конце 1896 г. — начале 1897 г. прошел модернизацию. Парусное вооружение снято, а старые орудия заменены патронными пушками Кане: 6 152-мм/45,10 120-мм/45, 6 47-мм/1, 10 37-мм/1, 12 37-мм/5, 2 64-мм Барановского.

«Адмирал Нахимов». Длина 103,3 м. Ширина 18,6 м. Осадка 8,1 м. Водоизмещение 8473 т. 2 машины двойного расширения мощностью 7508 л. с. 2 неподъемных винта. Скорость 16,5 уз. Запас угля 1200 т. Дальность плавания 4400 миль 10-узловым ходом. Парусное вооружение брига. По проекту площадь парусов 3000 кв. м, а фактически 2000 кв. м. В ходе эксплуатации при трех-четырехбалльном ветре в галфвинд скорость под парусами не достигала и 4 уз., а под парами при движении экономическим ходом паруса при попутном ветре прибавляли не более 1 узла.

Бронирование. Броневой пояс: низ — 254 мм, верх — 152 мм (от 32 до 105 шпангоута). Барбет: 203–178 мм, крыша над барбетом — 12,7 мм. Палуба: 51–76 мм. Боевая рубка: вертикальная броня — 152 мм, крыша — 51 мм.

Заложен в июле 1884 г. на Балтийском заводе в Петербурге, спущен 21 октября 1885 г. Вступил в строй в сентябре 1888 г. С 1 февраля 1892 г. — крейсер 1-го ранга. Входил в состав 2-й Тихоокеанской эскадры. В Цусимском сражении 14 мая 1905 г. получил около 20 попаданий снарядов разных калибров, а ночью 15 мая был поражен торпедой в корму с правого борта. Утром 15 мая был затоплен экипажем и 2 сентября 1905 г. исключен из списков флота.

Вооружение. По проекту вооружение должно было состоять из 4 229-мм/35 пушек, 10 152-мм/35 пушек и 4 4-фн пушек обр. 1867 г. Но в январе 1885 г. руководство Морского ведомства испугалось, что проектирование станков для 229-мм пушек задерживается (к моменту ввода в строй «Нахимова» они все равно были поставлены) и решило в каждом из 4-х барбетов одну 229-мм/35 пушку заменить двумя 208-мм/35.

В строй «Нахимов» вступил с 8 203-мм /35,10152-мм/35-дм, 4 4-фн пушками обр. 1867 г., 10 37/5, 2 64-мм пушками Барановского и 3 381-мм торпедными аппаратами.

В ходе ремонта 1898–1899 гг. были заменены котлы, снят парусный рангоут, а противоминная артиллерия была усилена: 12 47/1, 2 37/1, 4 37/5 и 2 64-мм Барановского. С такой артиллерией «Нахимов» и отправился к Цусимскому проливу.

«Память Азова» (с 12 февраля 1909 г. по 31 марта 1917 г. «Двина»).

Длина 117,2 м. Ширина 17,22 м. Осадка 8,3 м. Водоизмещение 6735 т. Две паровые машины тройного расширения мощностью по 4250 л. с. 2 винта. Скорость хода 17 уз. Первоначально — 6 двойных огнетрубных котлов. В 1904–1905 гг. их заменили на водотрубные котлы Бельвия. Запас угля 1150/1930 т (нормальный/в перегруз). Дальность плавания 6700 миль при 10-узловом ходе. Скорость под парусами не более 3–4 уз.

Бронирование: бортовой пояс: 100–152 мм; палуба 38–64 мм; рубка 38 мм.

Заложен 12 июля 1886 г. на заводе Карра и Макферсона в С.-Петербурге. Спущен 20 мая 1888 г. 1 февраля 1892 г. переклассифицирован в крейсер 1-го ранга. В 1904 г. прошел капитальный ремонт. 20 июля 1906 г. на корабле произошло восстание матросов, после чего корабль был лишен георгиевских отличий и 27 сентября 1907 г. переклассифицирован в учебное судно. С 1907 г. вооружение корабля состояло из 4 47-мм пушек Гочкиса. С 1915 г. использовался как плавбаза подводных лодок и штабной корабль. 19 августа 1919 г. потоплен в Кронштадтском порту английскими торпедными катерами и 6 декабря 1919 г. исключен из списков судов флота. В декабре 1923 г. корабль поднят «Госсудоподъемом». 16 ноября 1924 г. введен в док и 16 апреля 1925 г. после заделки пробоин поставлен на прикол. В 1927 г. продан «Руд металл торгу» для демонтажа и разделки на металл.

Вооружение: 2 203-мм/35, 13 152-мм/35, 2 64-мм Барановского, 7 47/1 Гочкиса, 8 37/5 Гочкиса; 3 381-мм торпедных аппарата. К 1908 г.: 12 152-мм/45, 2 75-мм/50, 10 47-мм и 2 37-мм.

Корветы

Балтийский флот

«Боярин». 11 пушек. Длина между перпендикулярами 48 м. Ширина без обшивки 9,73 м. Осадка 4,2 м. Водоизмещение 903 т. Паровая машина мощностью 200 номинальных л. с. В 1868 г. машину и котлы заменили на новые, и мощность стала 160 номинальных л. с. Скорость 8 уз.

Заложен 9 октября 1855 г. на Охтинской верфи в С.-Петербурге, спущен 21 мая 1856 г. Вступил в строй в кампанию 1857 г. Строитель поручик Иващенко. В 1865–1866 гг. тимберован в Кронштадте. К 1 января 1880 г. переведен из паровых в парусные суда и стал учебным кораблем. 24 ноября 1891 г. сдан Кронштадтскому порту. С 31 июля 1893 г. блокшив № 4. В 1901–1902 гг. продан на слом.

Вооружение на 1862 г.: 1 36-фн № 1 и 10 36-фн № 3. На 1866 г.: 11 60-фн № 2. На 1873–1879 гг.: 3 150-мм германских пушек, 4 4-фн карронады.

На 1880 г.: 1152-мм обр. 1867 г., 4 9-фн обр. 1867 г.

«Новик». 11 пушек. Длина между перпендикулярами 49,8 м. Ширина без обшивки 9,73 м. Водоизмещение 885 т. Машина мощностью 200 номинальных л. с. Скорость 7,5–8,5 уз.

Заложен 9 октября 1855 г. на Охтинской верфи в С.-Петербурге, спущен 10 июня 1856 г. 14 сентября 1863 г. разбился у м. де Лос-Рейс у Сан-Франциско.

Вооружение первоначальное: 10 36-фн № 3,1 36-фн № 1.

«Медведь». 11 пушек. Длина между перпендикулярами 49,8 м. Ширина без обшивки 9,73 м. Водоизмещение 885 т. Машина мощностью 200 номинальных л. с. Скорость 7,5–8,5 уз.

Заложен 9 октября 1855 г. на Охтинской верфи в С.-Петербурге, спущен 18 июня 1856 г. В 1862 г. отчислен порту. С 1963 г. брандвахта в Кронштадте.

Вооружение первоначальное: 10 36-фн № 3,1 36-фн № 1.

«Посадник». 11 пушек. Длина между перпендикулярами 49,8 м. Ширина без обшивки 9,73 м. Водоизмещение 885 т. Машина мощностью 200 номинальных л. с. Скорость 7,5–8,5 уз.

Заложен 9 октября 1855 г. на Охтинской верфи в С.-Петербурге, спущен 1 июля 1856 г. В 1864 г… тимберован в Кронштадте. 6 марта 1871 г. исключен из списков судов флота и продан на лом.

Вооружение первоначальное: 10 36-фн № 3, 1 36-фн № 1. С 1866 г. имел только 6 36-фн пушек № 1.

«Гридень». 11 пушек. Длина между перпендикулярами 49,8 м. Ширина без обшивки 9,73 м. Водоизмещение 885 т. Машина мощностью 200 номинальных л. с., изготовленная в Петербурге. В 1862–1864 гг. заменена на машину английского производства мощностью 160 номинальных л. с. Скорость 7,5–8,5 уз.

Заложен 9 октября 1855 г. на Охтинской верфи в С.-Петербурге, спущен 7 июля 1856 г. В 1874 г. капитально исправлен в Кронштадте. 27 мая 1883 г. исключен из списков судов флота и передан Кронштадтскому порту.

Вооружение первоначальное: 10 36-фн № 3, 1 36-фн № 1. Первоначальное вооружение изменено после 1875 г. На 1880 г.: 1 36-фн пушка № 1 и 10 1/4-пуд. единорогов.

«Воевода». 11 пушек. Длина между перпендикулярами 49,8 м. Ширина без обшивки 9,73 м. Водоизмещение 885 т. Машина мощностью 200 номинальных л. е., изготовленная в Петербурге. Скорость под парами 7,5–8,5 уз., под парусами 12 уз.

Заложен 9 октября 1855 г. на Охтинской верфи в С.-Петербурге, спущен 7 июля 1856 г. В 1866 г. тимберован в Кронштадте. В 1887 г. исключен из списков судов флота.

Вооружение первоначальное: 10 36-фн № 3, 1 36-фн № 1. К 1866 г.: И 60-фн № 2. До 1875 г.: 1 60-фн № 2 и 4 8-фн пушки. С 1876 гг.: 4 8-фн заряжаемые с дула и 14-фн нарезную заряжаемую с дула пушку.

«Вол». 11 пушек. Длина между перпендикулярами 49,8 м. Ширина без обшивки 9,73 м. Водоизмещение 885 т. Машина мощностью 200 номинальных л. е., изготовленная в Петербурге. Скорость 7,5–8,5 уз.

Заложен 9 октября 1855 г. на Охтинской верфи в С.-Петербурге, спущен 18 июля 1856 г. 13 августа 1866 г. отчислен Кронштадтскому порту и обращен в плавказарму. Исключен из списков судов флота в 1889 г. и продан на лом.

Вооружение первоначальное: 10 36-фн № 3, 1 36-фн № 1. К 1866 г.: 11 60-фн № 2. На 1862 г.: 1 36-фн пушка № 1,10 24-фн пушко-карронад. К 1866 г.: 11 60-фн № 2.

«Рында». 11 пушек. Длина между перпендикулярами 49,8 м. Ширина без обшивки 9,73 м. Водоизмещение 885 т. Машина мощностью 200 номинальных л. с. Скорость 7,5–8,5 уз.

Заложен 9 октября 1855 г. на Охтинской верфи в С.-Петербурге, спущен 21 июля 1856 г. Капитально исправлен в Кронштадте в 1861 г. Исключен из списков судов флота 6 марта 1871 г. и продан на слом.

Вооружение первоначальное: 10 36-фн № 3, 1 36-фн № 1. К 1868 г.: 1 60-фн № 1, 2 36-фн № 2, 6 36-фн № 3.

«Баян». 16 пушек. Длина 65,95 м. Ширина 11 м. Осадка 5,5 м. Водоизмещение 1969 т. Машина мощностью 300 номинальных л. е., 1 винт. На пробе 3 октября 1857 г. показал скорость 11 уз. На полном ходу машина потребляла 39 т угля в сутки.

Заложен в Бордо 1 октября 1856 г., спущен 11 июня 1857 г. 28 октября 1857 г. прибыл из Франции в Кронштадт. Тимберован в 1873 г. в Кронштадте. С 1 февраля 1892 г. учебное судно. 16 августа 1893 г. сдан Кронштадтскому порту. Исключен из списков судов флота 10 января 1899 г. и стал блокшив № 4. В 1901–1902 гг. продан на слом.

Вооружение первоначальное: 16 24-фн длинных пушек. С 1873 г.: 4 152-мм обр. 1867 г., 4 9-фн нарезные обр. 1867 г. На 1880–1882 гг.: 4 152-мм. 4 9-фн обр. 1877 г., 1 4-фн нарезная.

«Калевала». 15 пушек. Длина 50,6 м. Ширина 11,9 м. Осадка 4,7 м. Водоизмещение 1290 т. Машина мощностью 250 номинальных л. с. 1 винт. Скорость под парами 10,5 уз., под парусами 12 уз.

Заложен 10 июля 1856 г. в Або, спущен 20 июня 1858 г. Исключен из списков судов флота, 23 декабря 1872 г. сдан порту.

Вооружение: на 1862 г.: 1 60-фн № 1, 10 36-фн № 2. В 1866 г. сняли 2 36-фн пушки.

«Богатырь». 17 пушек. Длина 67,06 м. Ширина 12,1 м. Осадка 5,8 м. Водоизмещение 2155 т. Машина мощностью 360 номинальных л. с., изготовлена на заводе Берда в С.-Петербурге. 1 винт. Скорость под парусами 13–14 уз., под парами 10,5 уз.

Заложен 13 апреля 1859 г. в Новом адмиралтействе в Петербурге, спущен 6 сентября 1860 г. Тимберован в 1870 г. 14 февраля 1887 г. сдан Кронштадтскому порту. 12 марта 1888 г. корвет «Богатырь», служивший к тому времени блокшивом, был исключен из списков флота. Тем не менее блокшив № 7 продан на лом лишь в 1901–1902 гг.

Вооружение первоначальное: 1 60-фн пушка № 1, 16 60-фн пушек № 2. На 1871–1877 гг.: 8 150-мм германских нарезных и 4 4-фн нарезные пушки.

«Витязь» (с 27 июня 1882 г. «Скобелев»). 17 пушек. Длина 66,3 м. Ширина 12 м. Осадка 5,3 м. Водоизмещение 2156 т. Машина мощностью 160/1618 (номинальных/индикаторных) л. с., изготовлена на заводе Коккериль в Бельгии. 1 винт. Скорость 11–12 уз.

Заложен 23 августа 1861 г. на Бьернеборгской верфи, спущен 24 июля 1862 г. В 1874 г. прошел капитальный ремонт. В 1881 г. тимберован в Кронштадте. С 1 февраля 1892 г. учебное судно. 26 ноября 1894 г. сдан Кронштадтскому порту. Исключен из списков судов флота 30 января 1895 г.

Вооружение в 1860-х годах: 1 60-фн № 1, 16 60-фн № 2. В 1870 г. вооружен нарезными орудиями: 5 152-мм пушек обр. 1867 г., 4 9-фн обр. 1867 г. и 3 скорострельные пушки.

«Варяг». 17 пушек. Длина 68 м. Ширина 15,54 м. Осадка 5,5 м. Водоизмещение 2156 т. Машина мощностью 360 номинальных л. е., снята с фрегата «Полкан», а котлы новые. 1 винт. Скорость под парусами 6 7 уз., под парами 9,5 уз.

Заложен 6 декабря 1860 г. на Улеабогской частной верфи, спущен 1 июня 1862 г. В 1876 г. прошел капитальный ремонт. 16 февраля 1885 г. сдан к Кронштадтскому порту. Исключен из списков судов флота 21 июня 1886 г. и продан на слом.

Вооружение первоначальное: 16 60-фн № 2, 1 60-фн № 1. С 1870 г. перевооружен нарезными пушками: 5 152-мм и 4 4-фн. На 1880 г.: 1150-мм германская нарезная, 10 9-фн нарезных, 2 4-фн медные, 1 пушка Энгстрема. На 1883 г.: 8 9-фн обр. 1877 г., 2 4-фн медные, 2 пушки Энгстрема.

«Аскольд». 17 пушек. Длина 66,3 м. Ширина 12,1 м. Осадка 5,3 м. Водоизмещение 2217 т. Машина мощностью 360/ 910 (номинальных/ индикаторных) л. е., снята с фрегата «Аскольд». 1 винт. Скорость под парусами до 8 уз., под парами 11,5 уз. В 1862 г. планировали установить броню, но после от этого отказались.

Заложен 6 октября 1862 г. на Охтинской верфи в С.-Петербурге, спущен 15 октября 1863 г. Вступил в строй в 1864 г. Тимберован в 1871–1872 гг. в Кронштадте. При тимберовке установили новые котлы. 5 мая 1891 г. сдан Кронштадтскому порту. Исключен из списков флота 31 июля 1893 г. и обращен в блокшив № 10. В 1901 г. продан на лом.

Вооружение первоначальное: 1 60-фн № 1, 16 60-фн № 2. На 1870 г.: 5 152-мм обр. 1867 г., 4 4-фн нарезные. В 1876–1882 гг.: 8 152-мм и 4 9-фн пушки.

Типа «Витязь». Длина 89 м. Ширина 13,7 м. Осадка 4,9 м. Водоизмещение 3210 т. Корпус железный. Одна машина двойного расширения мощностью 2750 л. с. 1 винт. Скорость 13,7 уз. Запас угля 500 т. Дальность плавания 2400 миль при 10 уз. Первые российские бронепалубные корабли,

Парусное вооружение фрегатское. Площадь парусов 1670 кв. м. Под парусами корвет развивал скорость в бакштаг до 8 уз., а в фордевинд[169] — 6,3 уз.

Броня только на палубе (38 мм).

Первоначальное вооружение: 10 152-мм/28 пушек, 4 4-фн пушки обр. 1867 г., 10 47-мм /5 пушек.

«Витязь». Заложен 16 августа 1883 г. на Галерном островке в С.-Петербурге. Спущен 23 октября 1884 г. Вступил в строй в 1886 г. В ходе кругосветного плавания с 31 августа 1886 г. по 20 мая 1889 г. «Витязь» за 387 дней прошел 20 856 миль под парусами и 14 513 миль под парами. Осенью 1891 г. «Витязь» вновь ушел из Кронштадта на Дальний Восток. 1 февраля 1892 г. переклассифицирован в крейсер 1-го ранга. 28 апреля 1893 г. «Витязь» сел на подводный камень у порта Лазарев (Гезана, Корея). С корабля была снята артиллерия и другое имущество и перегружено на пароход «Россия» и транспорт «Алеут». Штормом 31 мая 1893 г. была разрушена носовая оконечность крейсера, после чего дальнейшие спасательные работы стали нецелесообразными. Остатки корпуса были куплены японским купцом Ямашима Рейзо за 17 тыс. долларов. 20 июня 1893 г. «Витязь» исключен из списков судов флота.

«Рында» (с 8 мая 1917 г. «Освободитель»). Заложен 13 октября 1883 г. на Франко-Русском заводе в С.-Петербурге, спущен 18 июня 1885 г.,

вступил в строй в 1886 г. 1 февраля 1892 г. переклассифицирован в крейсер 1-го ранга. Прошел капитальный ремонт в 1905 г. С 24 марта 1906 г. — учебное судно. С 8 мая 1917 г. — посыльное судно. С мая 1918 г. находился в Кронштадтском порту на хранении. 12 мая 1922 г. выделен к передаче Комгосфондов для демонтажа и реализации, но продолжал оставаться в распоряжении РККФ. 29 июня 1926 г. сдан «Рудметаллторгу» и 18 августа 1926 г. исключен из списков судов флота. Затем длительное время эксплуатировался на Неве в акватории Ленинградского морского торгового порта в качестве несамоходной наливной баржи.

Вооружение на 1900–1909 гг.: 4 152-мм/28, 2 75-мм/50, 2 4-фн обр. 1877 г., 2 47/1, 6 37/5, 1 64-мм Барановского. 1 носовой 381-мм торпедный аппарат. На 1913 г.: 4 75-мм /50,4 47/ 1, торпедный аппарат снят.

Черноморская флотилия

Типа «Удав» (6 единиц). 9 пушек. Длина 49,8 м. Ширина 9,7 м. Осадка 4,26 м. Водоизмещение 885 т. Машина мощностью 200 номинальных л. с. Заложены 9 октября 1855 г. на Охтинской верфи в С.-Петербурге, спущены 6 июня 1856 г. Отряд судов в составе корветов «Рысь», «Зубр» и «Удав» под командованием капитана 1-го ранга Лихачева 13 июня 1857 г. вышел из Кронштадта. Скорость под парами 8–8,5 уз. При попутном ветре скорость достигала 10,5 уз. 7 сентября 1857 г. отряд прибыл б Севастополь. Второй отряд в составе корветов «Вепрь», «Волк» и «Буйвол» под командованием капитана 1-го ранга Винка вышел из Кронштадта в начале сентября 1857 г. и 15 апреля 1858 г. прибыл в Одессу.

Первоначальное вооружение (кроме «Рыси»): 1 36-фн пушка № 1, 10 36-фн пушко-карронад.

«Удав». 25 января 1869 г. отчислен порту.

«Рысь». Исключен из списков судов флота 21 мая 1886 г. Первоначальное вооружение: 2 68-фн пушки, 9 36-фн пушек № 1.

«Зубр». 25 января 1869 г. продан на слом.

«Волк». Скорость под парами 9 уз. 25 января 1869 г. продан на слом.

«Вепрь». Скорость под парами 9 уз. Исключен из списков судов флота 25 января 1869 г. Вооружение на 1868 г.: только 8 36-фн пушко-карронад.

«Буйвол». Скорость под парами 6 уз. При большой зыби хода под парами не имел. 25 января 1869 г. продан на слом.

«Сокол». 9 пушек. Длина 50 м. Ширина 9,9 м. Осадка 4,36 м. Водоизмещение 1016 т. Машина мощностью 220 номинальных л. с. изготовлена в Англии. Скорость 9 уз.

Заложен 29 октября 1857 г. в Николаевском адмиралтействе, спущен 30 августа 1859 г. После введения в строй в 1860 г. «Сокол» находился в

распоряжении русского посланника в Константинополе, а в начале 1861 г. был отправлен в состав эскадры адмирала Шестакова, находившейся у берегов Сирии. 8 июня 1861 г. «Сокол» был перечислен из Черноморского флота в Балтийский и 23 июня 1861 г. вместе с фрегатом «Илья Муромец» отправился из Средиземного моря на Балтику. Оба прибыли в Кронштадт в конце сентября 1861 г. С 17 сентября 1863 г. «Сокол» возвращен в состав Черноморского флота. 19 декабря 1870 г. сдан Николаевскому порту. Но 20 марта 1871 г. вновь введен в строй Черноморского флота. 27 октября 1886 г. вторично сдан порту. Исключен из списков судов флота 31 марта 1893 г.

Вооружение первоначальное: 1 60-фн пушка № 1, 10 36-фн пушек № 3. В 1873–1882 гг.: 2 152-мм пушки обр. 1867 г., 5–6 9-фн нарезных пушек, 2 3-фн медные пушки обр. 1867 г.

«Ястреб». 9 пушек. Длина 50 м. Ширина 9,9 м. Осадка 4,4 м. Водоизмещение 1016 т. Машина мощностью 220 номинальных л. с. Скорость 8 уз.

Заложен в 1857 г. в Николаеве, спущен 19 июня 1860 г. Сдан Николаевскому порту 19 декабря 1870 г., но 20 марта 1871 г. расконсервирован и вновь введен в строй флота. Исключен из списков судов флота 27 марта 1876 г.

Вооружение: 9 36-фн пушек № 1, 1 8-фн карронада. По данным АО МТК за 1872 г. на 1863 г.: 9 36-фн пушек № 1, а на 1871 г.: 8 36-фн пушек № 2.

«Кречет». 9 пушек. Длина 50 м. Ширина 9,9 м. Осадка 4,4 м. Водоизмещение 1016 т. Машина мощностью 220 номинальных л. с. Скорость 8 уз.

Заложен в 1857 г. в Николаеве, спущен 7 августа 1860 г. Исключен из списков судов флота 24 июля 1871 г. и сдан Николаевскому порту.

Вооружение: 9 36-фн пушек № 1, 1 8-фн карронада.

«Память Меркурия». Длина 50 м. Ширина 9,8 м. Осадка 4 м. Водоизмещение стандартное 795 т, полное 880 т. Машина мощностью 382 номинальных л. с. 1 винт. Скорость 8,5 уз. Команда 162 чел.

Заложен 18 декабря 1863 г. в Николаеве, спущен 30 августа 1865 г. Вступил в строй в 1866 г. 8 декабря 1879 г. выведен из боевого состава и сдан Николаевскому порту. Исключен из списков флота 9 апреля 1883 г. и обращен в блокшив (плавучую тюрьму Морского ведомства). Около 1905 г. продан на слом.

Вооружение первоначальное: 1 36-фн пушка № 1, 8 36-фн пушко-карронад, 2 10-фн единорога. На 1873 г.: 2 152-мм пушки обр.1867 г., 6 9-фн пушек обр. 1867 г. В 1875 г. добавили 1 152-мм пушку.

«Львица». Длина 49,8 м. Ширина 9,4 м. Осадка 4 м. Водоизмещение стандартное 795 т, полное 885 т. Машина мощностью 411 л. с. 1 винт. Скорость 8,5 уз.

Заложен 18 октября 1863 г. в Николаеве, спущен 1 июня 1865 г., введен в строй в 1866 г. 8 декабря 1879 г. выведен из боевого состава и сдан Николаевскому порту. Исключен из списков судов флота 31 июля 1893 г. и обращен в блокшив. На 1902 г. блокшив № 4. Около 1905 г. продан на слом.

Вооружение первоначальное: 1 36-фн пушка № 1, 8 36-фн пушко-карронад, 2 10-фн единорога. На 1873 г.: 2 152-мм пушки обр. 1867 г., 6 9-фн пушек обр. 1867 г. На 1875 г.: 3 152-мм пушки, 4 9-фн пушки.

«Воин». Длина 59,4 м. Ширина XI,2 м. Осадка 5,3 м. Водоизмещение 1820 т. Машина мощностью 250 л. с. 1 винт.

Заложен 14 августа 1854 г. в Николаеве, спущен в 1857 г. Был заложен как корвет, но в 1857 г. перечислен в транспорты, так как его водоизмещение не соответствовало условиям Парижского мира. 1 октября 1871 г. введен в строй как корвет. 19 декабря 1870 г. разоружен и сдан Николаевскому порту, но 6 августа 1871 г. расконсервирован и введен в строй. Тимберован в 1874–1875 гг. В 1880–1882 гг. использовался как учебно-артиллерийский корабль. 27 октября 1886 г. вторично разоружен и сдан Николаевскому порту. Исключен из списков судов флота 19 января 1894 г. и продан на слом.

Канонерские лодки Сибирской флотилии

Типа «Морж» (3 единицы)

Длина по ватерлинии 47 м. Ширина 7 м. Осадка 2,5 м. Водоизмещение проектное 456,7 т. Корпус деревянный. Машина мощностью 80 номинальных л. с. Запас угля 57 т (на 5 суток хода). 1 подъемный винт. Скорость хода под парусами — до 9 уз., под парами — до 9 уз. 3 мачты. Парусное вооружение шхуны.

Вооружение первоначальное: 2 60-фн пушки № 1 и 4 4-фн нарезные заряжаемые с дула пушки. Кроме того, на «Морже» была 1 пушка Армстронга, сразу же по прибытии сданная в порт в Николаевске-на-Амуре.

В океане канонерки показали достаточную остойчивость, легко всходили на волну, отличались плавной бортовой качкой, хотя в отдельных случаях положение осложнялось сильными ударами волн в корму. Большую часть пути канонерки прошли под парусами. Однако, по мнению офицеров, лодки такого типа из-за малой осадки, плоскодонности и смещения центра парусности в корму «не обладали всеми качествами

парусного судна»: в бейдевинд имели большой дрейф и скорость не более 6 узлов, при попутном ветре под парусами достигали не более 9 узлов.

«Морж». Заложена 27 декабря 1857 г. на верфи в Гавре, выведена из дока 4 января 1861 г. 7 января 1861 г. на пробе машин показала скорость 9,82 уз. при мощности 292 инд. л. с. 12 января 1861 г. вышла из Гавра в Тихий океан и 25 апреля 1861 г. пришла в залив Святой Ольги. 14 декабря 1887 г. разоружена и еда- на к Владивостокскому порту. 3 мая 1892 г. исключена из списков флотилии и продана на слом.

Вооружение на 1880 г.: 1 152-мм пушка обр. 1867 г. и 6 4-фн пушек.

«Горностай». 24 февраля 1862 г. зачислена в списки Сибирской флотилии. Заложена 20 августа 1862 г. (официально 10 октября 1862 г.) на судоверфи «Bjorneborgs Mek. Werkstad Rosenlew W. & Co» в Бьернеборге (Финляндия), спущена 27 апреля 1863 г. 14 мая 1863 г. отбуксирована в Кронштадт для достройки. Вступила в строй 3 августа 1865 г. 12 августа 1866 г. вышла из Кронштадта в Тихий океан и 5 августа 1867 г. пришла в Николаевск-на-Амуре. Тимберована в Нагасаки в 1881 г. 14 декабря 1887 г. выведена из боевого состава, разоружена и сдана Владивостокскому порту. 19 декабря 1893 г. исключена из списков судов флотилии и вскоре продана на слом.

Вооружение на 1880 г.: 2 152-мм пушки обр. 1867 г. и 4 4-фн пушки.

«Соболь». Заложена 20 августа 1862 г. (официально 10 октября 1862 г.) на судоверфи «Bjorneborgs Mek. Werkstad Rosenlew W. & Co» в Бьернеборге (Финляндия), спущена 27 апреля 1863 г. 14 мая 1863 г. отбуксирована в Кронштадт для достройки. Вступила в строй 3 августа 1865 г. 4 августа 1865 г. вышла из Кронштадта в Тихий океан и 8 июня 1866 г. пришла во Владивосток. Тимберована в 1877 г. в Шанхае. 14 декабря 1887 г. выведена из боевого состава, разоружена и сдана Владивостокскому порту. 3 мая 1892 г. исключена из списков судов флотилии и вскоре продана на слом.

Вооружение на 1880 г.: 2 152-мм пушки обр. 1867 г. и 4 4-фн пушки.

«Нерпа». Длина 39,7 м. Ширина 7,6 м. Осадка 2,4 м. Водоизмещение 396 т. Корпус деревянный. Машина мощностью 60 номинальных л. с. Скорость 10 уз. Дальность плавания 1200 миль. Запас угля 60 т. По парусному вооружению — Двухмачтовая шхуна.

Заложена 2 февраля 1865 г. в Николаевске-на-Амуре (ряд механизмов изготовлен в Америке). Однако в октябре 1865 г. работы были прекращены из-за нехватки денег. Строительство «Нерпы» возобновилось 1 ноября 1873 г. 3 марта 1877 г. лодку спустили на амурский лед. Окончательно лодка введена в строй летом 1878 г. 14 декабря 1887 г. выведена из боевого

состава, разоружена и сдана Владивостокскому порту. 3 мая 1892 г. исключена из списков судов флотилии и вскоре продана на слом.

Вооружение по проекту: 2 60-фн пушки № 1, но в 1878 г. «Нерпа» получила 1 152-мм пушку обр. 1867 г., 2 9-фн пушки обр. 1867 г. и 2 4-фн пушки обр. 1867 г.

Клипера

Типа «Разбойник» (6 единиц). 6-пушечные, винтовые. Длина между перпендикулярами 46,3 м. Ширина 8,4 м. Осадка 3,9 м. Водоизмещение 615 т. Машина мощностью 150 номинальных л. с. Скорость 8–9 уз. Построены в Архангельске.

Вооружение: 1 60-фн пушка № 1 и 2 24-фн пушко-карронады. (В 1860-х годах вооружение не менялось.)

«Разбойник». Заложен 5 января 1856 г., спущен 30 мая 1856 г. 16 июля 1866 г. сдан к Кронштадтскому порту. Исключен из списков судов флота 3 января 1867 г. и продан на слом.

«Стрелок». Заложен 5 января 1856 г., спущен 20 июня 1856 г. 16 июля 1866 г. сдан к Кронштадтскому порту. В 1871 г. служил плавказармой в Кронштадте. Исключен из списков судов флота 4 ноября 1878 г. и продан на слом.

«Джигит». Заложен 5 января 1856 г., спущен 23 июня 1856 г. 16 июля 1866 г. сдан к Кронштадтскому порту. 2 июля 1869 г. использовался в качестве мишени и потоплен на Транзундском рейде артиллерийским огнем кораблей броненосной эскадры. Исключен из списков судов флота 21 августа 1869 г.

«Опричник». Заложен 5 января 1856 г., спущен 14 июля 1856 г. Пропал без вести во время шторма в Индийском океане в 1861 г.

«Пластун». Заложен 5 января 1856 г., вступил в строй 23 июня 1856 г. 18 августа 1860 г. при возвращении в Кронштадт из плавания на Дальний Восток погиб у о. Готланд в Балтийском море от взрыва крюйт-камеры, подожженной взбунтовавшимися членами команды. Исключен из списков судов флота 3 сентября 1860 г.

«Наездник». Заложен 5 января 1856 г., спущен 14 июля 1856 г. 16 июля 1866 г. сдан к Кронштадтскому порту. 2 июля 1869 г. использовался в качестве мишени и потоплен на Транзундском рейде артиллерийским огнем кораблей броненосной эскадры. Исключен из списков судов флота 21 августа 1869 г.

«Гайдамак». 7 пушек. Длина между перпендикулярами 64,9 м. Ширина 9,5 м. Осадка 4,3 м. Водоизмещение 1094 г. Машина мощностью

250 номинальных л. с. Скорость 11,5 уз.

Заложен в 1859 г. в Англии по заказу Морского ведомства, спущен 1 апреля 1860 г. 28 августа 1861 г. при стоянке на якоре у поста Дуэ на о. Сахалин сильным штормом был выброшен на прибрежные камни. 51 мая 1862 г. снят с камней, исправлен и вновь введен в строй. С 12 мая 1862 г. по 13 июля 1863 г. входил в состав Сибирской флотилии. Исключен из списков судов флота 11 октября 1886 г. и продан на слом.

Вооружение: в 1862–1868 гг.: 3 60-фн № 1, 4 4-фн нарезные. К 1871 г.: 3 152-мм обр. 1867 г., 1 12-фн; затем 12-фн пушку заменили на 4 4-фн. В 1882 г. орудия были сняты.

«Абрек». 5 пушек. Длина между перпендикулярами 61 м. Ширина 9,4 м. Осадка 4,1 м. Водоизмещение 1069 т. Машина мощностью 300/1109 (номинальных/индикаторных) л. с., изготовлена в Англии.

Заложен 22 июля 1859 г. в Бьернеборге (Финляндия), спущен 26 мая 1860 г. В 1870 г. тимберован в Кронштадте, были установлены новые котлы и механизмы, и ход стал 12 уз. 12 августа 1877 г. перечислен в Сибирскую флотилию. 21 января 1889 г. сдан Владивостокскому порту. Исключен из списков судов Сибирской флотилии 3 мая 1892 г. и обращен в блокшив. С осени 1905 г. использовался как судно-отопитель дивизиона подводных лодок. 2 сентября 1906 г. продан на слом.

Вооружением 1862–1868 гг.: 3 60-фн № 1, 2 8-фн нарезные. В 1871–1880 гг.: 3 152-мм обр. 1867 г., 4 4-фн.

«Всадник». 5 пушек. Длина между перпендикулярами 61 м. Ширина 9,4 м. Осадка 4,1 м. Водоизмещение 1069 т. Машина мощностью 300/741 (номинальных/индикаторных) л. с. Скорость 10,5 уз.

Заложен 22 июля 1859 г. в Бьернеборге, спущен 1 июля 1860 г. В 1864 г. у о. Борнхольм в Балтийском море сел на мель, но был снят с нее, исправлен и вновь введен в строй. 22 августа 1880 г. сдан Кронштадтскому порту. Исключен из списков флота 7 ноября 1881 г. и продан на слом.

Вооружение: в 1868 г.: 3 60-фн пушки № 1,2 1/2-пуд. единорога. В 1868 г. установлено 4 152-мм пушки Обуховского завода, но в 1871–1880 гг. было 3 152-мм обр. 1867 г. и 2 8-фн нарезные.

«Алмаз». 7 пушек. Длина между перпендикулярами 76,2 м. Ширина 9,4 м. Осадка 4/4,7 м (нос/корма). Водоизмещение 1585 т. Машина мощностью 350/1453 (номинальных/индикаторных) л. с. Скорость 12,5 уз. (по другим данным, 7,5 уз.).

Заложен 31 декабря 1860 г. на Галерном островке в С.-Петербурге, спущен 5 октября 1861 г. 8 декабря 1879 г. сдан Кронштадтскому порту. Исключен из списков судов флота 7 ноября 1881 г. и продан на слом.

Вооружение: в 1860-х годах: 3 60-фн пушки № 1 и 4 8-фн нарезные пушки. В 1869 г. установлены нарезные орудия: 3 152-мм обр. 1867 г. и 4 4-фн обр. 1867 г. В 1871 г.: 3 152-мм обр. 1867 г., 2 8-фн. К 1875 г.: 8-фн пушки заменены на 4 9-фн. обр. 1867 г.

«Жемчуг». 7 пушек. Длина между перпендикулярами 76,2 м. Ширина 9,4 м. Осадка 4/4,7 м (нос/корма). Водоизмещение 1585 т. Машина мощностью 350/1438 (номинальных/индикаторных) л. с. 1 винт. Скорость 12,5 уз.

Заложен 31 декабря 1860 г. на Галерном островке в С.-Петербурге, спущен 14 октября 1861 г. 12 февраля 1886 г. сдан Кронштадтскому порту. Исключен из списков судов флота 15 февраля 1892 г. и продан на слом.

Вооружение: в 1860-х годах: 3 60-фн пушки № 1 и 4 8-фн нарезные пушки. В 1869 г. установлены нарезные орудия: 3 152-мм обр. 1867 г. и 4 4-фн обр. 1867 г. В 1880–1883 гг.: 3 152-мм обр. 1867 г., 2 9-фн.

«Изумруд». 7 пушек. Длина между перпендикулярами 76,2 м. Ширина 9,4 м. Осадка 4/4,7 м (нос/корма). Водоизмещение 1585 т. Машина мощностью 350/1254 (номинальных/индикаторных) л. с., изготовлена на заводе Коккериль в Бельгии. 1 винт. Скорость 13 уз.

Заложен 14 июня 1861 г. в Новом адмирадтействе в С.-Петербурге, спущен 2 сентября 1862 г. Исключен из списков судов флота 11 октября 1886 г. и продан на слом.

Вооружение: в 1860-х годах: 3 60-фн пушки № 1 и 4 8-фн нарезные пушки. В 1871–1883 гг.: 3 152-мм обр. 1867 г., 2 4-фн.

«Яхонт». 7 пушек. Длина между перпендикулярами 76,2 м. Ширина 9,4 м. Осадка 4/4,7 м (нос/корма). Водоизмещение 1585 т. Машина мощностью 350/1200 (номинальных/индикаторных) л. с. 1 винт. Скорость 12 уз.

Заложен 2 августа 1861 г. на Охтинской верфи в С.-Петербурге, спущен 6 октября 1862 г. 10 марта 1879 г. сдан Кронштадтскому порту. Исключен из списков судов флота 7 ноября 1881 г. и продан на слом.

Вооружение: в 1860-х годах: 3 60-фн пушки № 1 и 4 8-фн нарезные пушки. На 1871 г.: 2 152-мм обр. 1867 г., 1 60-фн № 1, 4 8-фн нарезные.

Типа «Крейсер» (8 единиц).

Длина 63,2 м. Ширина 10,1 м. Осадка 4,4 м. Водоизмещение по проекту 1334 т. Машина проектной мощности 260/1500 (номинальных/индикаторных) л. с. 1 винт. Скорость 12 уз. Запас угля 200–220 т. Дальность плавания 1600 миль. В кормовой части клипера имелась шахта для подъема гребного винта (при длительном движении под парусом). Вес подымаемого агрегата (винт, рама и т. д.) составлял 6,39 т.

Парусное вооружение барки. Площадь парусов 1230 кв. м. Скорость хода под парусами до 12 уз. Корпуса железные.

Вооружение: орудия частично устанавливались на поворотных платформах, а частично могли переводиться с борта на борт, так что вся артиллерия клипера могла участвовать в бортовом залпе.

В 1892 г. клипера типа «Крейсер» были переклассифицированы в крейсера 2-го ранга.

«Крейсер». Заложен 20 февраля 1873 г. в Новом адмиралтействе в С.-Петербурге, спущен 29 августа 1875 г. Вступил в строй в 1876 г. С 11 марта 1906 г. учебное судно. 31 января 1908 г. сдан Кронштадтскому порту. 14 октября 1909 г. расконсервирован и переклассифицирован в транспорт «Волхов». 6 октября 1911 г. вторично сдан к порту, 11 октября обращен в блокшив для использования в качестве плавучей тюрьмы. Летом 1917 г. назван «Новорусским». 5 декабря 1924 г. сдан к Кронштадтскому порту, 21 ноября 1925 г. исключен из списков плавсредств и сдан на слом.

Вооружение первоначальное: 3152-мм обр. 1867 г., 4 4-фн обр. 1867 г., 1 25-мм Гатлинга. На 1885 г.: 3 152-мм обр. 1867 г.: 4 4-фн обр. 1877 г., 4 37-мм/5 Гочкиса, 1 64-мм Барановского. С конца 1880-х годов: 2 152-мм/28, 4 9-фн обр. 1877 г., 2 47/1, 4 37/5, 164-мм Барановского; 1 носовой торпедный аппарат.

«Джигит». Заложен 1 марта 1874 г. на Галерном островке в С.-Петербурге, спущен 3 октября 1876 г. Вступил в строй в 1877 г. В Русско-японскую войну в ходе осады Порт-Артура служил брандвахтой. Затоплен экипажем 20 декабря 1904 г. Позже поднят японцами и сдан на слом.

Вооружение первоначальное: 3 152-мм обр. 1867 г., 4 4-фн обр. 1867 г. На 1885 г.: 3 152-мм обр. 1867 г., 4 9-фн обр. 1877 г., 4 37-мм/5, 1 64-мм Барановского. С конца 1880-х годов: 2 152-мм/28, 4 9-фн обр. 1877 г., 4 47/1, 6 37/5, 1 64-мм Барановского; 1 носовой 381-мм торпедный аппарат. В 1900–1902 гг. оба 152-мм/28 орудия были сняты и хранились в арсенале.

«Наездник». Заложен 9 июня 1877 г. в Новом адмиралтействе в С.-Петербурге, спущен 14 сентября 1878 г., вступил в строй в 1879 г. 10 ноября 1902 г. сдан Кронштадтскому порту. Исключен из списков судов флота 20 декабря 1903 г. и сдан на слом.

Вооружение первоначальное: 3 152-мм обр. 1867 г., 4 9-фн (10,7-см) германские пушки, 2 пушки Энгстрема, 2 пушки Пальмкранца. В 1883 г. была установлена 1 64-мм пушка Барановского. К концу 1880-х годов и до 1902 г.: 1 152-мм/28, 2 152-мм обр. 1867 г., 4 9-фн обр. 1877 г., 6 37-мм/5. Торпедные аппараты не ставились.

«Вестник». Заложен 20 сентября 1878 г. на Невском судомеханическом

заводе в С.-Петербурге, спущен 15 мая 1880 г., вступил в строй в 1881 г. 6 ноября 1902 г. сдан Кронштадтскому порту. Исключен из списков судов флота 15 марта 1906 г. и сдан на слом.

Вооружение первоначальное: 3 152-мм обр. 1867 г., 4 4-фн обр. 1867 г., 2 пушки Энгстрема, 2 пушки Пальмкранца. На 1902 г.: 3 152-мм обр. 1867 г., 4 9-фн обр. 1877 г., 6 37-мм/5, 1 64-мм пушка Барановского.

«Опричник». Заложен 10 сентября 1879 г. на Балтийском заводе в С.-Петербурге, спущен 17 июля 1880 г., вступил в строй в 1881 г. С 30 октября 1897 г. учебное судно. 5 января 1906 г. сдан Кронштадтскому порту. Исключен из списков судов флота 1 августа 1907 г. и сдан на слом.

Вооружение первоначальное: 3 152-мм обр. 1867 г., 2 9-фн обр. 1877 г., 6 37-мм/5. На 1885 г.: 3 152-мм обр. 1867 г., 4 9-фн обр. 1877 г., 4 37-мм/5, 1 64-мм пушка Барановского, 1 пушка Энгстрема. На 1902 г.: 2 9-фн обр. 1877 г.

«Пластун». Заложен 1 сентября 1877 г. на Балтийском заводе в С.-Петербурге, спущен 9 мая 1879 г., вступил в строй в 1879 г. 5 мая 1906 г. сдан Кронштадтскому порту. Исключен из списков судов флота 14 марта 1907 г. и сдан на слом.

Вооружение первоначальное: 3 152-мм обр. 1867 г., 4 9-фн, 4 пушки Гатлинга, 1 3-фн обр. 1807 г. На 1902 г.: 2 4-фн обр. 1867 г.

«Разбойник». Заложен 26 ноября 1876 г. на Невском судомеханическом заводе в С.-Петербурге, спущен 5 августа 1878 г. Вступил в строй в 1879 г. В 1881 г. прошел капитальный ремонт. 14 декабря 1902 г. перечислен в состав Сибирской флотилии. В ходе Русско-японской войны при обороне Порт-Артура использовался как брандвахта. Затоплен экипажем 20 декабря 1904 г. Впоследствии поднят японцами и сдан на слом.

Вооружение первоначальное: 3 152-мм обр. 1867 г., 4 4-фн обр. 1867 г., 2 пушки Энгстрема, 2 пушки Пальмкранца. На 1885 г.: 3 152-мм обр. 1867 г., 4 9-фн обр. 1877 г., 4 37-мм/5, 1 64-мм пушка Барановского. С 1890 г.: 2 152-мм/28, 4 9-фн обр. 1877 г., 2 47/1, 4 37-мм/5, 1 64-мм пушка Барановского. 1 носовой 381-мм торпедный аппарат.

«Стрелок». Заложен 1 сентября 1877 г. на Балтийском заводе в С.-Петербурге, спущен 28 июля 1879 г., вступил в строй в 1879 г. С 13 февраля 1899 г. учебное судно (3-го ранга) Морского инженерного училища. 5 января 1906 г. сдан Кронштадтскому порту. Исключен из списков судов флота 22 ноября 1907 г. и продан на слом.

Вооружение первоначальное: 3 152-мм обр. 1867 г., 4 9-фн. К 1886 г.: 3 9-фн обр. 1867 г., 3 пушки Энгстрема. К 1901 г.: 6 37-мм/5, 1 64-мм пушка

Барановского.

«Европа». Длина 93,6 м. Ширина 11,3 м. Осадка 5,2 м. Водоизмещение 3169 т. Машина компаунд мощностью 3000 индикаторных л. с. 1 винт. Скорость 13,5 уз. Запас угля 1100 т. Дальность плавания 14 000 миль при 10-узловом ходе. На малом ходу обеспечивалось плавание под парами до 120 суток.

Клипер «Европа» заложен в 1878 г. на верфи Крампа в Филадельфии, спущен 3 мая 1878 г. 14 июля 1885 г. передан Добровольному флоту. В 1893 г. прошел капитальный ремонт. 31 июля 1895 г. зачислен в состав Балтийского флота в качестве транспорта. С 13 сентября 1900 г. по 16 октября 1909 г. учебное судно. С 28 декабря 1916 г. блокшив № 10.12 апреля 1918 г. захвачен белофиннами в Гельсингфорсе. 4 июня 1918 г. затонул в гавани Хельсинки (Гельсингфорса) из-за фильтрации корпуса, был поднят, но ввиду нецелесообразности восстановления продан на слом.

Следует заметить, что с классификацией судов «Европа», «Азия» и «Африка» в Морском ведомстве вышла заминка, и их иногда называли крейсерами, хотя класс крейсеров в русском флоте появился официально с 1 февраля 1892 г. Поскольку их парусное вооружение было ближе всего к клиперскому[170], я их туда и определил.

Вооружение первоначальное: 1 210-мм мортира, 3 150-мм пушки, 4 107-мм пушки, 4 пушки Пальмкранца, 3 381-мм торпедных аппарата. В 1901–1913 гг.: 4 47-мм пушки Гочкиса.

«Азия». Длина 86,4 м. Ширина 10,7 м. Осадка 4,5 м. Водоизмещение 2449 Ф. Одна машина двойного расширения мощностью 1200 л. с. 1 винт. Скорость 15,6 уз. Запас угля 750 т. Дальность плавания 1500 миль. Парусное вооружение трехмачтового клипера.

Заложен в 1874 г. на верфи Крампа в Филадельфии, спущен в 1874 г. С 11 марта 1906 г. учебное судно. 16 августа 1911 г. сдан порту. 21 мая 1915 г. расконсервирован и обращен в транспорт.

С 20 мал 1916 г. учебное судно. Вторично сдан Кронштадтскому порту в мае 1918 г. 15 августа 1922 г. продан совместному русско-германскому акционерному обществу «Деруметалл» на слом и осенью 1922 г. отбуксирован в Германию. 26 сентября 1923 г. исключен из списков судов флота.

Вооружение первоначальное: 3 150-мм, 5 107-мм, 4 пушки Пальмкранца. К 1901 г.: 2 152-мм/28, 7 9-фн обр. 1877 г., 4 37-мм/5 пушки, 5 381-мм торпедных аппаратов. В 1902–1909 гг.: 6 9-фн обр. 1877 г., 4 37-мм/5 пушек, 5 381-мм торпедных аппаратов. На 1914 г.: 4 47-мм пушки Гочкиса.

«Африка». Длина 82,6 м. Ширина 11,6 м. Осадка 4,6 м. Водоизмещение 960 т. Одна машина двойного расширения мощностью 1417 л. с. 1 винт. Скорость 12,7 уз. Дальность плавания 6400 миль при 9 уз. Парусное вооружение трехмачтового клипера.

Построен в 1877–1878 гг. в Честере (США). С 24 марта 1906 г. учебное судно. В 1920–1922 гг. использовался как транспорт, посыльное судно, плавучий склад. 15 августа 1922 г. продан совместному русско-германскому акционерному обществу «Деруметалл» на слом и осенью 1922 г. отбуксирован в Германию. 29 сентября 1923 г. исключен из списков судов флота.

Вооружение первоначальное: 5 150-мм, 5 107-мм, 4 пушки Пальмкранца. К 1902 г. формально вооружение то же, но добавлено 5 381-мм торпедных аппаратов, а 5 150-мм орудий находились в порту, хотя и числились на судне. В 1909 г.: 4 9-фн, 2 4-фн. К 1914 г.: 4 47-см Гочкиса.

«Забияка». Длина 67 м. Ширина 9,1 м. Осадка 4 м. Водоизмещение 1236 т. Две машины двойного расширения. 2 винта. Скорость 14,2 уз. Запас угля 320 т. Дальность плавания 6000 миль при 10 уз.

Заложен 1 июля 1878 г. на верфи Крампа в Филадельфии, спущен 9 сентября 1878 г., вступил в строй в 1879 г. С 28 мая по 5 августа 1879 г. перешел из Филадельфии в Кронштадт. С 1 февраля 1892 г. крейсер 2-го ранга. 19 декабря 1893 г. перечислен в состав Сибирской флотилии. Входил в состав 1-й Тихоокеанской эскадры. Лег на грунт 12 октября 1904 г. на внутреннем рейде Порт-Артура от попаданий снарядов японских осадных орудий. В ночь на 20 октября взорван экипажем. Поднят японцами в 1905 г. и сдан на слом.

Вооружение в 1880–1891 гг.: 2 152-мм обр. 1867 г., 4 9-фн, 1 3-фн обр. 1867 г. В середине 1880-х годов добавлена 1 64-мм Барановского и 6 37-мм/5. С 1891 г.: 4 9-фн обр. 1877 г., 6 47-мм/1, 6 37-мм/5, 1 64-мм Барановского (2 152-мм/28 пушки, но они хранились в порту).

Список использованной литературы

Автобиография Абдуррахман-хана, эмира Афганского, СПб, 1901.

Английский броненосный флот. СПб., Типография Морского министерства, 1878.

Аюшин Н.Б., Калинин В.Л., Воробьев С. А., Гаврилкин Н.В. Крепость Владивосток, СПб.: Остров, 2001.

Балязин В. Сокровенные истории Дома Романовых, М.: Армада, 1997.

Боханов А.Н. Николай II. М.: Молодая гвардия, 1997.

Боханов А.Н. Романовы. М.: АСТ, 2000.

Бочаров А.А. Броненосные фрегаты «Минин» и «Пожарский». СПб., 1999.

Великий князь Александр Михайлович. Воспоминания. М., Захаров, АСТ, 1999.

Витте С.Ю. Избранные воспоминания, М., Мысль, 1991.

Военная энциклопедия / Под ред. К.И. Величко, В.Ф. Новицкого, А.В. Фон-Шварца и др. В 18 т. Петербург, 1911–1915.

Дневники императора Николая II / Под ред. К.Ф. Шацилло. М.: Орбита, 1991.

История XIX века / Под ред. Лависса и Рамбо. М.: Государственное Социально-экономическое Издательство, 1937.

История дипломатии / Под ред. А.А. Громыко, И.Н. Земско- ва, В.А. Зорина и др. М.: Государственное издательство политической литературы, 1963.

Кинг Г. Императрица Александра Федоровна. Биография. М.: Захаров, 2000.

Корабли Российского императорского флота 1892–1917/ Под ред. А.Е. Тараса. Минск. Харвест, 2000.

Костылев В.И. Орудия XIX в. М.: Военмориздат. 1940.

Крестовский В.В. В дальних водах и странах. М.: Центрполиграф, 2002.

Лихарев Д.В. Эра адмирала Фишера. Владивосток, Издательство Дальневосточного университета, 1993.

Лурье А., Маринин А. Адмирал Бутаков. М.: Воениздат, 1954.

Мельников Р.М. Башенные броненосные фрегаты. СПб., 2002.

Монархи Европы: судьбы династий / Ред. — сост. Н.В. Попов. М.: Республика, 1996.

Обзор заграничных плаваний судов русского военного флота с 1850 по 1868 г. СПб., 1871.

Островский Б.Г. Адмирал Макаров. М.: Воениздат, 1954.

Паркс О. Линкоры Британской империи. Ч. I. Пар, парус и броня. СПб.: Галея Принт, 2001.

Паркс О. Линкоры Британской империи. Ч. II. Время проб и ошибок. СПб.: Галея Принт, 2002.

Паркс О. Линкоры Британской империи. Ч. III. Тараны и орудия-монстры. СПб.: Галея Принт, 2004.

Платонов А.В. Апальков Ю.В. Боевые корабли Германии. 1939–1945. СПб., 1995.

Раздолгин АА., Скориков ЮА. Кронштадтская крепость. Л-д: Стройиздат, 1988.

Россия и Япония на заре XX столетия / Под ред. В.А. Золотарева. М.: Арбизо, 1994.

Сборник договоров России с другими государствами. 1856–1917. М.: 1952.

Семанов С.Н. Адмирал Макаров. М.: Молодая гвардия, 1972.

Семенов Ю. Без единого выстрела. М.: Молодая гвардия, 1983.

Синтаро Накамура. Японцы и русские. М.: Прогресс, 1983.

Станюкович К.М. Морские рассказы. М.: Художественная литература, 1987.

Судовой состав флота. 1871 г. Балтийский флот. СПб., 1871.

Сулига С.В. Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». Приложение к журналу «Моделист-конструктор». № 2.1995.

Сулига С.В. Корабли русско-японской войны. М.: Аскольд, 1993.

Татищев С.С. Император Александр Второй. М.: Алгоритм, 1996.

Теккерей У. Собрание сочинений. М., 1979.

Ферро М. Николай II. М.: Международные отношения, 1991.

Хибберт К. Королева Виктория. М.: АСТ, ЛЮКС, 2005.

Хибберт К. Крымская кампания 1854–1855 гг. Трагедия лорда Раглана. М.: Центрполиграф, 2004.

Четверухин Г.Н. История развития корабельной и береговой артиллерии. М.; Л-д: Военно-Морское издательство НКВМФ СССР, 1942.

Широкорад А.Б. Россия — Англия: неизвестная война 1857–1907 гг. М.: АСТ, 2003.

Широкорад А.Б. Россия и Китай. Конфликты и сотрудничество. М.: Вече, 2004.

Широкорад А.Б. Русско-японские войны 1904–1945 гг. Минск:

Харвест, 2003.

Широкорад А.Б. Тайны русской артиллерии. М.: Яуза, ЭКСМО, 2003.

Широкорад А.Б. Чудо-оружие Российской империи. М.: Вече, 2005.

Широкорад А.Б. Энциклопедия отечественной артиллерии. Минск: Харвест, 2000.

Штенцель А. История войн на море с древнейших времен до конца XIX века. В 2-х т. М.: Изографус, ЭКСМО-Пресс, 2002.

Периодика за 1968–2004 гг.; Журналы «Гангут», «Судостроение», «Флотомастер», «Цитадель». «Морской сборник» за 1860–1900 гг.

Иллюстрации

Цесаревич Александр Николаевич

Принц Альберт

Королева Виктория

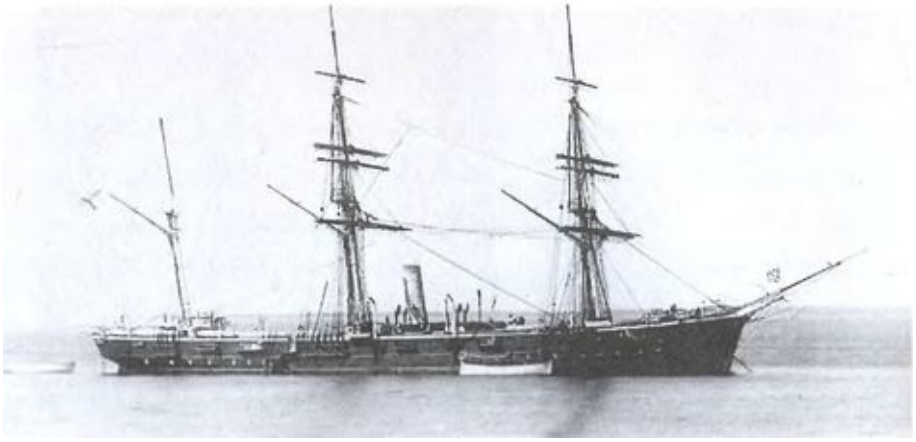
Император Александр II

Граф Биконсфильд-Дизраэли

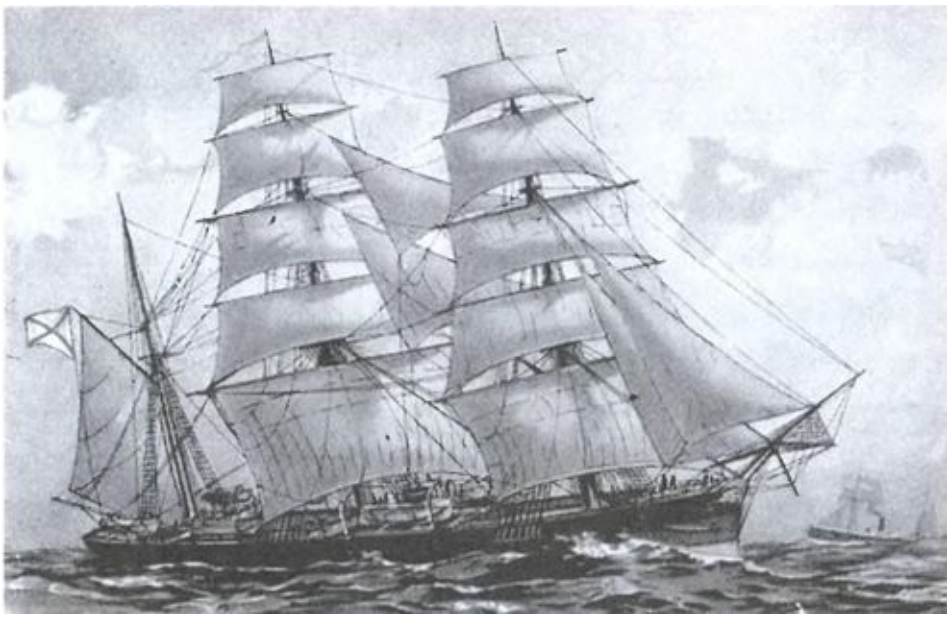
Князь А.М. Горчаков

На палубе фрегата «Светлана». (С картины А. Беггрова.)

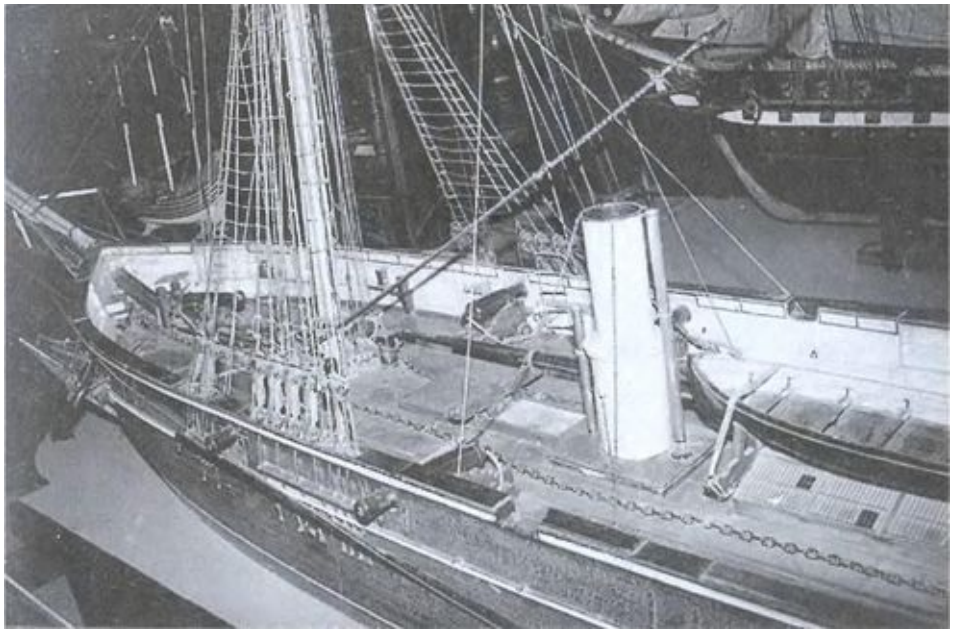
Корвет «Боярин»



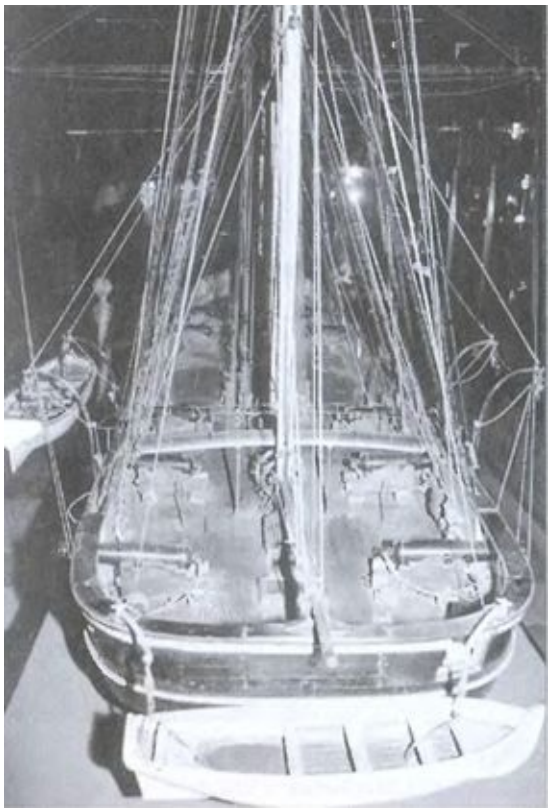
Клипер «Вестник» на стоянке



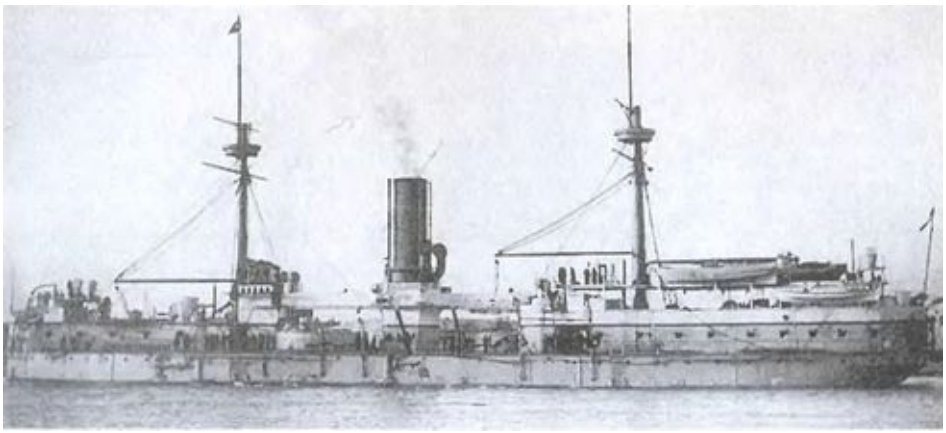
Клипер «Вестник» под парусами



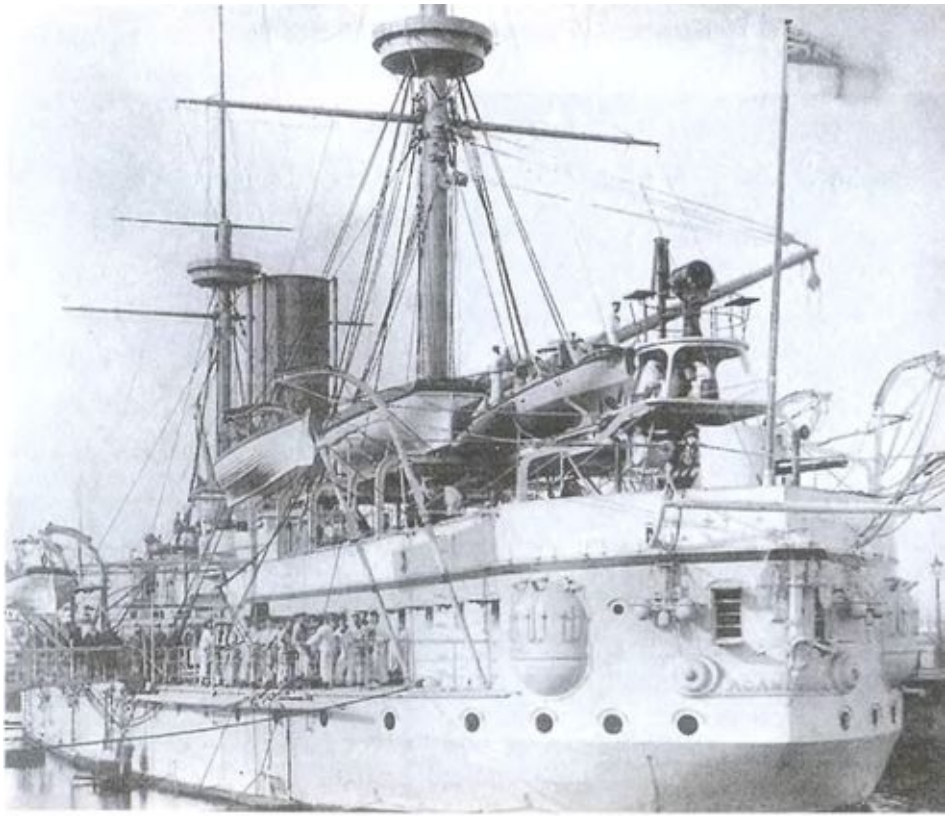
Корвет «Рысь». Носовая часть



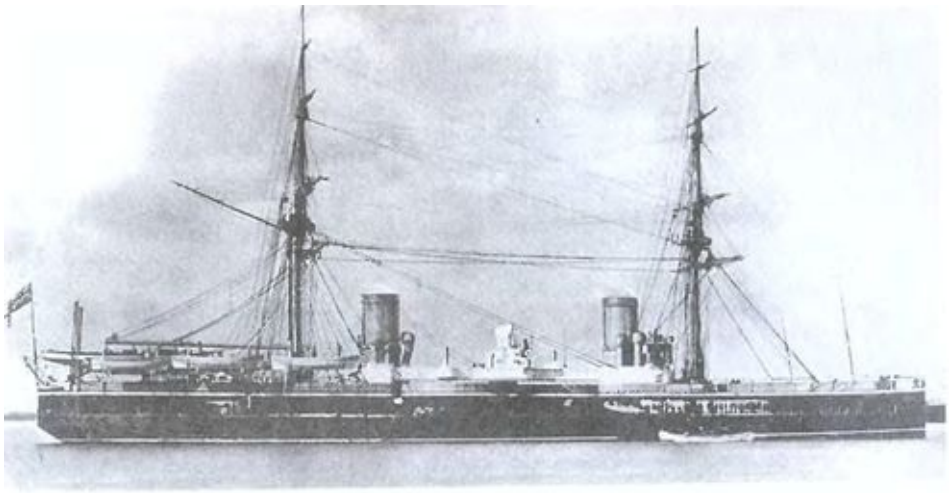
Корвет «Рысь». Кормовая часть



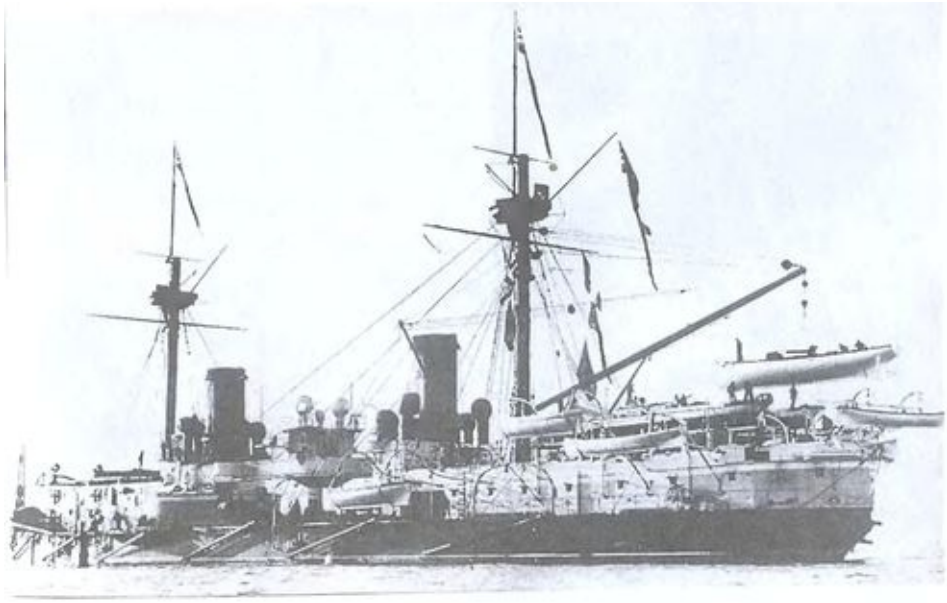
Броненосец «Агамемнон»



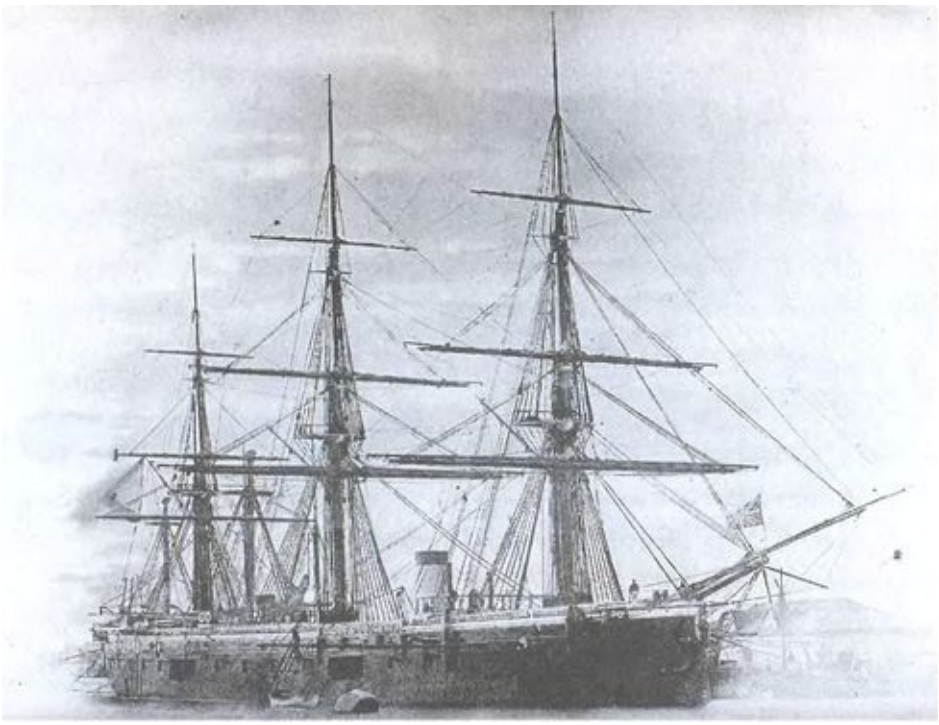
Броненосец «Агамемнон». Кормовая часть



Броненосец «Инфлексибл» с полным парусным вооружением брига



Броненосец «Инфлексибл» после замены парусного вооружения

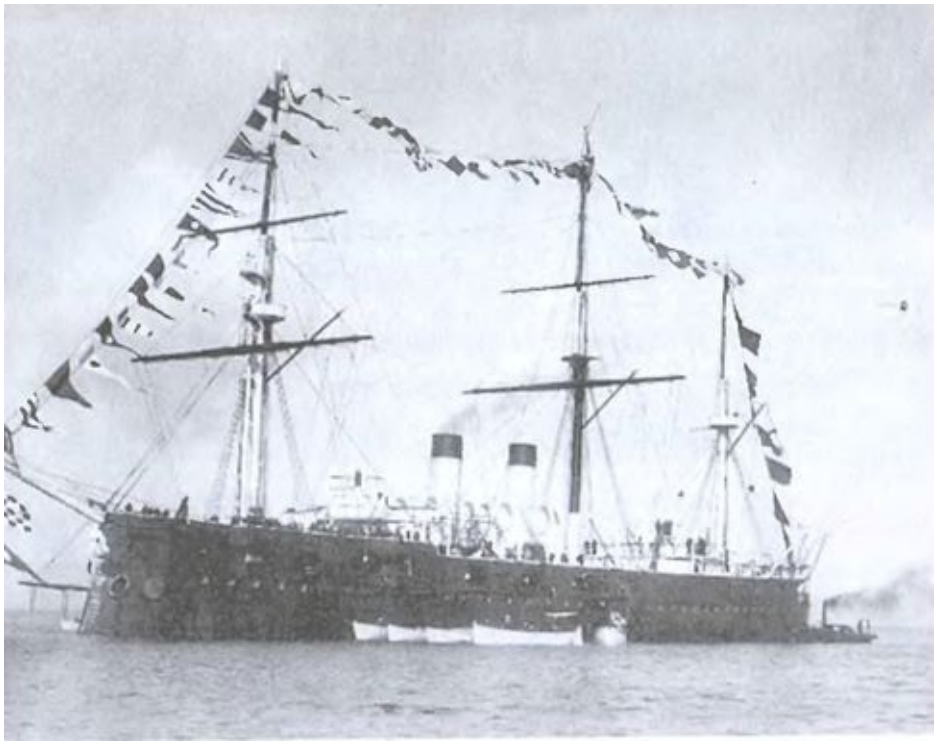


Броненосный фрегат «Князь Пожарский»

Носовое украшение фрегата «Князь Пожарский»

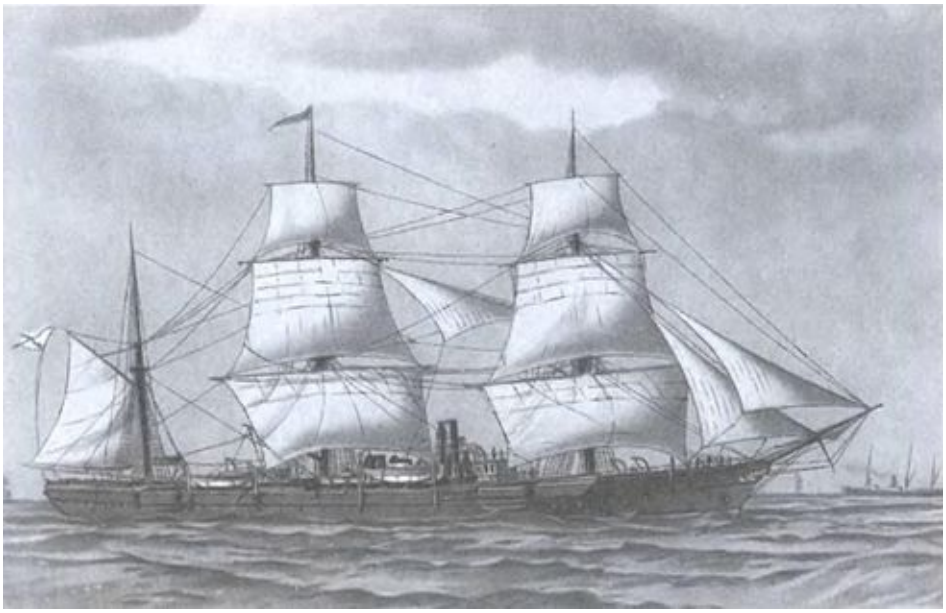
Фрегат «Генерал-Адмирал»

Клипер «Африка»

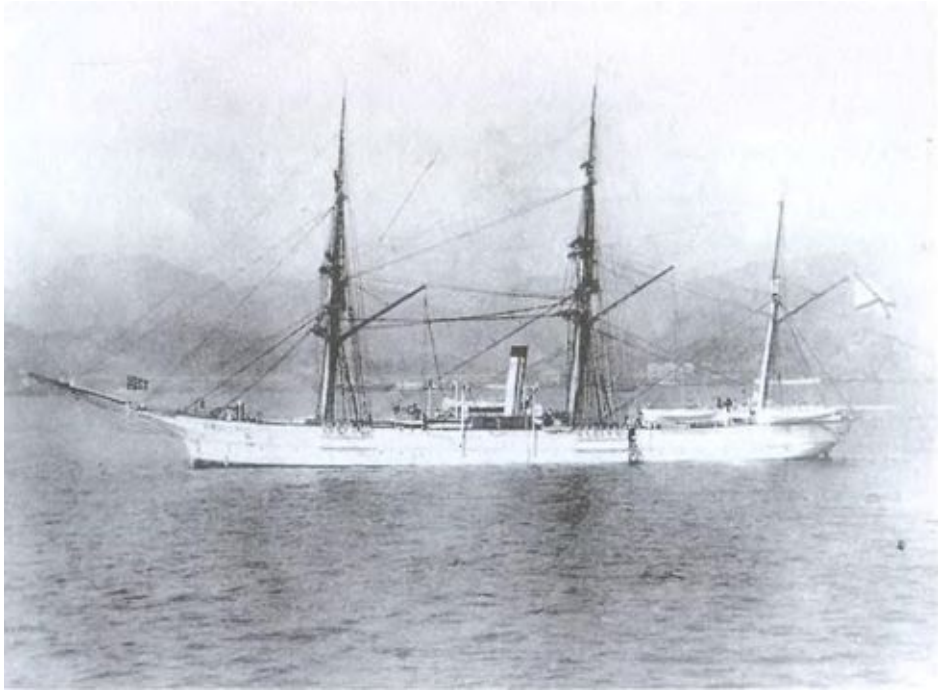


Броненосный фрегат «Минин»

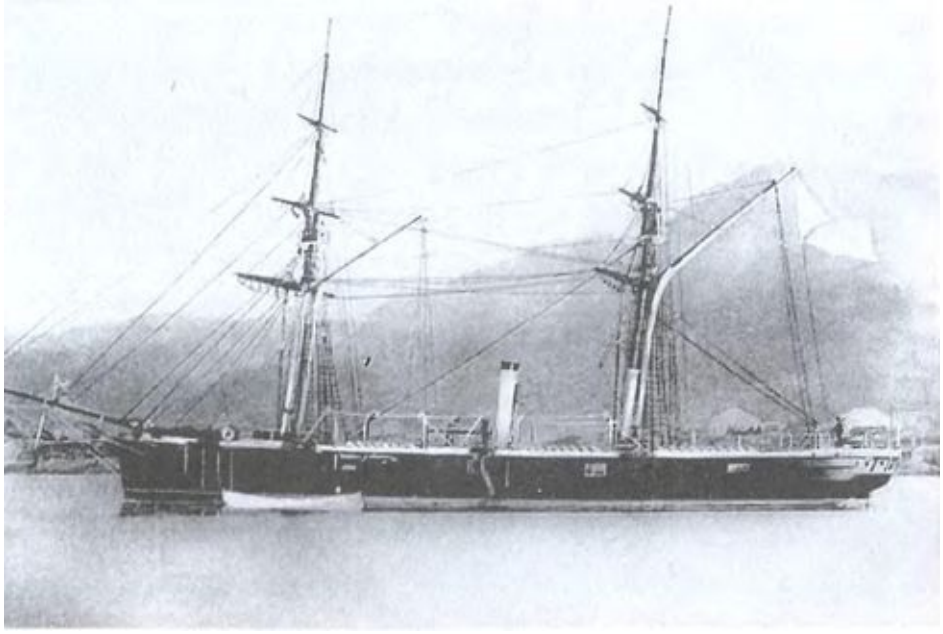
Клипер «Стрелок»



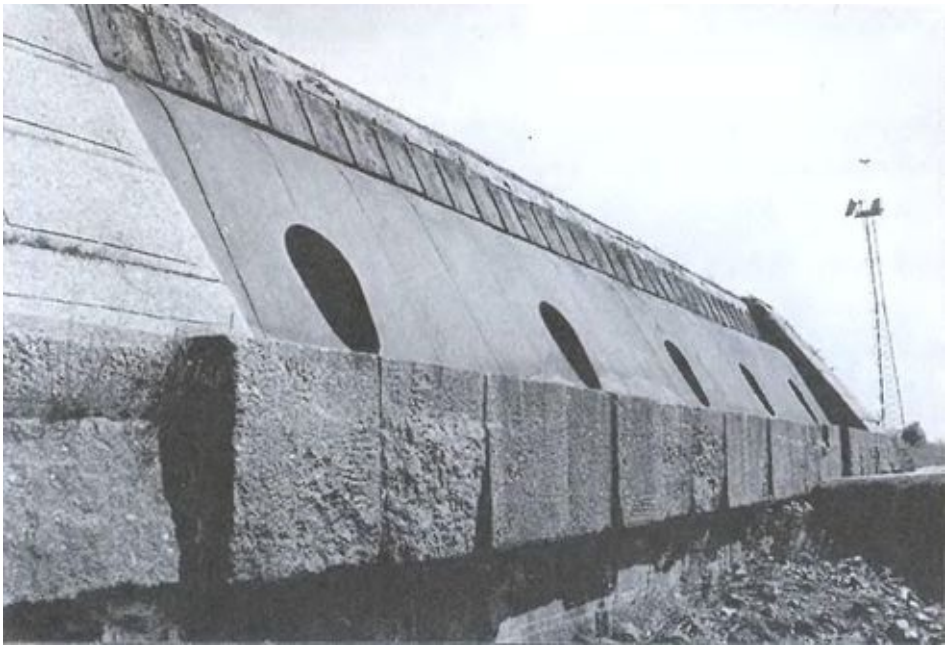
Корвет «Рында»



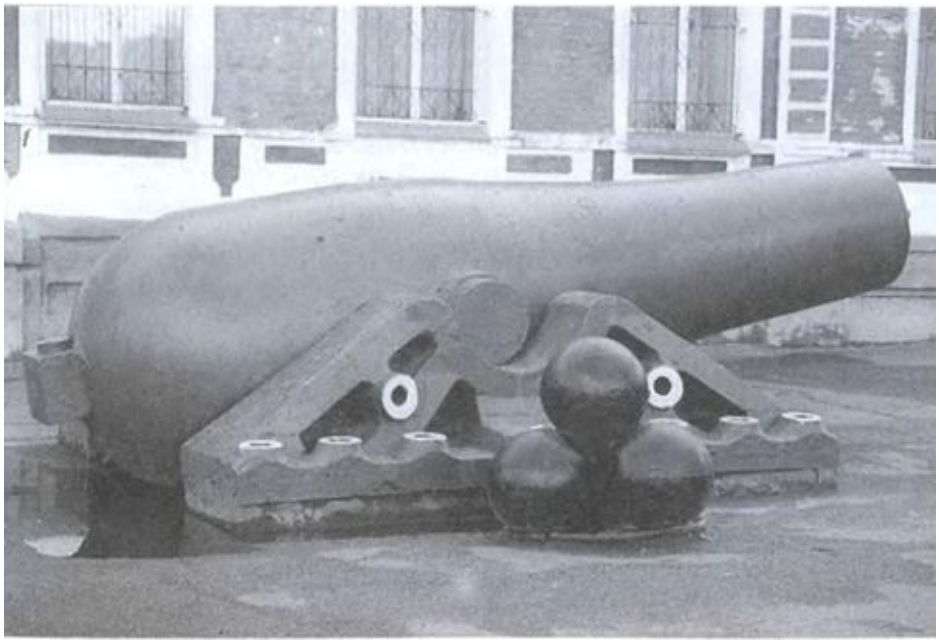
Корвет «Разбойник»



Канонерская лодка «Нерпа»



Бронированный каземат форта «Константин» в Кронштадте (современный вид)



20-дюймовая чугунная пушка Пермского завода

Фрегат «Генерал-Адмирал». На лафете 60-фунтовой пушки сидит великий князь Константин Николаевич (в центре)

Члены русской императорской фамилии во время посещения Англии. Стоят в 1-м ряду снизу, слева направо: первый — Николай II, вторая —

Александра Федоровна, пятая — великая княгиня Мария Павловна. Сидят слева направо: первый — император Вильгельм II, вторая — королева Виктория. Англия. Лондон, Виндзор. 1900-е гг.

Императрица Мария Федоровна с сестрой Александрой — королевой Англии. Петербург

Великая княгиня Ксения Александровна, великий князь Александр Михайлович и их дочь Ирина

Николай II с двоюродным братом — английским королем Георгом V

---

notes

Примечания

1

События в Англии и других странах будут даваться по григорианскому календарю (новому стилю), а в России по юлианскому (старому), а в отдельных случаях даты будут приводиться в обоих стилях.

2

Хибберт К. Королева Виктория. М.: АСТ, ЛЮКС, 2005. С. 6.

3

С 1901 г. династия именуется Виндзорской (примеч. ред.).

4

Теккерей У. Собрание сочинений. М.: 1979. Т. 11. С. 517.

5

Хибберт К. Королева Виктория. С. 140.

6

Там же. С. 143–144.

7

Балязин В. Сокровенные истории Дома Романовых, М., Армада, 1997. С. 391–394.

8

Хибберт К. Королева Виктория. С. 316–317, 318.

9

Хибберт К. Крымская кампания 1854–1855 гг. Трагедия лорда Раглана, М., Центрполиграф, 2004. С. 35.

10

Речь идет о парусных двух- и трехдечных кораблях, вооруженных 64 130-мм пушками. В XVIII в. и первой половине XIX в. в России под кораблями понимали только такие суда. Позже кораблями стали называть и суда других классов — фрегаты, крейсера и др. Класс линейных кораблей был введен в русском флоте в 1907 г. Однако историки и беллетристы называют линейными кораблями парусные корабли XVIII–XIX вв.

11

Пароходо-фрегат — колесный пароход, вооруженный тяжелыми пушками — от 6 до 10. Чаще всего пушки располагались на открытой палубе, но встречались и пароходо-фрегаты с закрытой батареей.

12

Капер — корабль, снаряженный с разрешения своего правительства частным лицом и укомплектованный вольнонаемной командой для ведения крейсерских действий на море.

13

Татищев С.С. Император Александр Второй. М.: Алгоритм, 1996. Книга I.С. 225.

14

Военная энциклопедия / Под ред. К.И. Величко, В.Ф. Новицкого, А.В. Фон-Шварца и др. В 18 т. Петербург, 1911–1915. Т. IV. С. 570.

15

Татищев С.С. Император Александр Второй. С. 225.

16

Государственная принадлежность ПЛ, потопившей пароход «Обь» спасшейся частью команды (лодка всплыла в непосредственной близи от шлюпок), определена не была. Однако две американские ПЛ, в том числе и SS-281 «Санфиш», находились в это время в этом районе. На их счету было потоплено (в то время) 4 транспорта. Не исключено, что одним из них была «Обь». Ошибки подобного рода были не редкими и случалась гибель не только союзных и своих собственных кораблей (примеч. ред.).

17

Номинальная л. с. — это расчетная мощность машины. Она у первых пароходов была близка к фактической или, как ее тогда называли, индикаторной, но по мере совершенствования машин все больше расходилась с ней.

18

Военная энциклопедия / Под ред. К.И. Величко, В.Ф. Новицкого, А.В. Фон-Шварца. Т. XIII. С. 226.

19

В XIX веке Морское ведомство несколько раз переименовывалось в Морское министерство и обратно в ведомство. К тому же в силу инерции в документах того времени встречается одновременно и Морское ведомство, и Морское министерство.

20

Бейдевинд — минимальный, самый острый угол, под которым судно может идти против ветра под парусами.

21

Калибр гладкоствольной артиллерии измерялся в фунтах. 60 фунтов означает, что диаметр ствола соответствует диаметру чугунного ядра массой в 60 фунтов (1 фунт — 0,409 кг). Калибр крупных орудий измерялся так же в пудах (1 пуд — 40 фунтов). Калибр первых нарезных орудий так же измерялся в фунтах: 3-фунтовая, 4-фунтовая и 9-фунтовая пушки имели внутренний диаметр ствола: 76,2 мм, 87 мм и 107 мм соответственно (примеч. ред.).

22

Карронада — гладкоствольная скорострельная пушка калибром от 24 до 96 фунтов (150–220 мм) (примеч. ред.).

23

В середине XIX века в России пушкам одного калибра в зависимости от длины ствола давали № 1–4. Наиболее длинные имели № 1.

24

Фрегат «Аскольд» выведен из состава флота в 1861 г., одноименный корвет заложен позже (примеч. ред.).

25

«Выборг» был построен в 1839–1841 гг. как парусный корабль и в 1854 г. оснащен паровой машиной, мощностью 450 л. с.

26

Пароходо-фрегаты активно использовались в начальный период Крымской войны обеими сторонами. Первый в истории морской бой паровых судов был именно между ними. Победа осталась за русским «Владимиром», пленившим турецкий «Перваз-Балри» (примеч. ред.).

27

Станюкович К.М. Морские рассказы. М.: Художественная литература, 1987. С. 4, 6.

28

Вблизи современного Владивостока.

29

Негидальцы (элькан бэйэнин) — народность, проживающая в Хабаровском крае (примеч. ред.).

30

Обзор заграничных плаваний судов русского военного флота с 1850 по 1868 г. СПб., 1871. Т. 1. С. 167.

31

Батавия — порт на о. Ява, столица Голландской Индии, с 1949 г. Джакарта, столица республики Индонезия.

32

Ильм — род деревьев, включающий в себя вяз, карагач и др.

33

Корпус клипера не переломился, что в сочетании с небольшой глубиной его затопления допускало подъем и реставрацию судна.

34

Обзор заграничных плаваний судов русского военного флота с 1850 по 1868 г. Т. 1. С. 26.

35

Там же. С. 29.

36

152 мм/45: калибр орудия — 152 мм, длина ствола — 45 калибров (примеч. ред.).

37

Причиной установки таранов в большой степени служит удачное его применение в бою у Лисса (1866 г.), когда итальянский броненосец «Ре д'Италия» был потоплен таранным ударом австрийского броненосца «Эрцгерцог Фердинанд Макс» (примеч. ред.).

38

Цит. по: Штенцель А, История войн на море с древнейших времен до конца XIX века. В 2-х т. М.: Изографус, ЭКСМО-Пресс, 2002. Т. 2. С. 542–543.

39

Пушки системы Блэкли стреляли снарядами, оснащенными чашкообразным поддоном из красной меди, привинченным к дну снаряда. Канал имел три нареза весьма оригинального сечения. При выстреле чашка прижималась газами ко дну и врезалась в нарезы. Орудия системы Блэкли были испытаны в Англии в 1861–1863 гг. и в России в начале 1864 г., но не были приняты на вооружение из-за ряда серьезных конструктивных недостатков. За неимением лучших клиентов капитан Блэкли продал в начале 1862 г. серию 9- и 7-дюймовых пушек Южным штатам.

40

Шпринг — временный швартов для облегчения маневра отхода судна от причала или для фиксации определенного положения стоящего судна независимо от направления ветра (примеч. ред.).

41

Современная Паланга.

42

Краббе Николай Карлович, полный адмирал. Родился 20 августа 1814 г. С 1860 г. по 1876 г. управлял Морским министерством.

43

Rendez-vouz (франц.) — букв, «явитесь». — Заранее назначенное место встречи в установленное время военных кораблей и судов (примеч. ред.)

44

В те годы США именовались Северо-Американские Соединенные Штаты.

45

Форин оффис — обиходное название британского министерства иностранных дел (примеч. ред.).

46

Casus belli (лат.) — формальный повод для объявления войны (примеч. ред.).

47

Паркс О. Линкоры Британской империи. Ч. I. Пар, парус и броня. С. 7.

48

Дочь датского короля Кристиана IX и родная сестра принцессы Дагмары, ставшей женой императора Александра III и получившей при крещении имя Марии Федоровны.

49

Машины экономического хода ставились и на некоторых русских кораблях (конец XIX в.), но оказались малоэффективными и своего развития не получили (примеч. ред.).

50

Барбет — неподвижная вертикальная броневая защита орудия, установленного на верхней палубе корабля. Барбетные установки строились до конца 80-х годов XIX в. В конце 80-х — начале 90-х годов орудия в барбетных установках стали прикрывать крышей с тонкой броней. Барбетная установка с крышей внешне очень похожа на башенную установку, и на фотографиях отличия почти не видны.

51

Пиллерс — вертикальная стойка, поддерживающая конструкции палубы.

52

Паркс О. Линкоры Британской империи. Ч. I. Пар, парус и броня, С. 174.

53

Конструкция башен «Кэптена» позволяла осуществлять заряжение пушек только при их расположении вдоль диаметральной плоскости (примеч. ред.).

54

В 1870-х годах с поднятием рабочего давления пара в котлах до 60 английских фунтов на 1 кв. дюйм стали применять принцип расширения пара последовательно в нескольких цилиндрах. Машины, в которых пар расширялся дважды, стали называться двойного расширения, или компаунд. В конце XIX в. перешли к машинам тройного расширения.

55

68-фунтовые дульнозарядные нарезные пушки по своей конструкции были близки к 68-фунтовым пушкам. Главное отличие состояло в нарезке их и стрельбе не сферическими ядрами, а продолговатыми снарядами с цинковыми выступами

56

Паркс О. Линкоры Британской империи. Ч. I. Пар, парус и броня. С.151.

57

5-дюймовые пушки (127 мм), а в те годы именовались 40-фунтовыми.

58

То есть несколько дальше в корму от перпендикуляра к диаметральной плоскости (примеч. ред.).

59

«По нормали», т. е. перпендикулярно поверхности плиты (примеч. ред.).

60

Штучные нарезные пушки (пищали) изготавливались еще в XVI–XVII веках, но в истории артиллерии принято считать первым нарезным орудием именно систему Кавалли.

61

Волково поле — артиллерийский полигон под Санкт-Петербургом.

62

Длина снаряда в 2,5 калибра означает, что она составляет 2,5 диаметра ствола орудия (примеч. ред.).

63

Паркс О. Линкоры Британской империи. Ч. I. Пар, парус и броня. С. 47.

64

Редактору: тут тавтология необходима.

65

Полигональные — многоугольные (примеч. ред.).

66

В германском флоте калибр орудий указывался в см (примеч. ред.).

67

ОСЗ первоначально был частным, а позже был национализирован и передан Морскому ведомству.

68

1 февраля 1892 г. все три плавбатареи Балтийского флота были переклассифицированы в броненосцы береговой обороны.

69

Первоначально эти суда классифицировались как башенные броненосные лодки. 10 мая 1869 г. их переклассифицировали в мониторы, а 1 февраля 1892 г. — в броненосцы береговой обороны.

70

С 1 февраля 1892 г. — эскадренный броненосец.

71

Кроме 4 пушек главного (305-мм) калибра на корабле было установлено 6 4-фунтовых пушек и 2 картечницы (примеч. ред.).

72

Диаграммы остойчивости корабля — кривые, характеризующие остойчивость при больших углах крена. Различают диаграммы статической остойчивости (закат — точка перегиба кривой статической остойчивости) и динамической (примеч. ред.).

73

В числителе калибр в дюймах, в знаменателе длина ствола в калибрах.

74

Бахия — город и порт в Бразилии. Пернамбуко — город и порт в Бразилии. Расположен как на материке, так и на близлежащих островах. В настоящее время называется Ресифи (штат Пернамбуку).

75

Обстенить паруса — положить их стеньги так, чтобы ветер дул на паруса в их переднюю сторону, прижимая их марселя к стеньгам.

76

Риф — ряд сезней или штертов, пришитых к парусам под рифбант (полоску парусины). При помощи завязывания рифов уменьшают площадь паруса при свежем ветре. Сезни и штерты — короткие плетеные концы, служащие для прихватывания парусов к реям — отличаются тем, что сезни плоские плетеные, а штерты крученые.

77

Надводная часть корпуса судна в носу и корме, обращенная к поверхности воды. То же свес (примеч. ред.).

78

Оверштаг — поворот парусного судна носом против ветра. Ветер как бы переходит через штаг (снасти стоячего такелажа) и начинает дуть с другой его стороны.

79

Курс фордевинд — когда ветер дует точно в корму (примеч. ред.).

80

Курс галфинд — когда направление ветра перпендикулярно курсу корабля (примеч. ред.).

81

Разбрасопить — повернуть реи на фок и бизань-мачтах на один галс, а на грот-мачте — на другой с целью уменьшения давления на рангоут (примеч. ред.).

82

Крюйс-брамсель — брамсель бизань-мачты (примеч. ред.).

83

Топрик — тросовая или цепная снасть, связывающая верхние концы поворотных шлюпбалок.

84

Построен в 1867–1870 гг. Стандартное водоизмещение 6010 т. Вооружение: 10 229-мм и 4 152-мм дульнозарядных орудия.

85

Построен в 1885–1890 гг. Стандартное водоизмещение 11 020 т. Вооружение: 2 413-мм и 1 254-мм нарезное орудие.

86

Построен в 1882–1889 гг. Стандартное водоизмещение 10 600 т. Вооружение: 4 343-мм и 6 152-мм казнозарядных орудия.

87

Паркс О. Линкоры Британской империи. Ч. III. Тараны и орудия-монстры. С. 129.

88

Пароход «Тамань» — размерения: 53,3–7,9 — 2,6 м. Водоизмещение 573 т. Корпус железный. Машина мощностью 180/745 (номинальных/индикаторных) л. с. Скорость 15 уз. Построен в Англии, спущен в 1849 г. Вооружение первоначальное: 2 18-фн карронады. В 1870-х — 1882 гг. получил 2 4-фн пушки обр. 1867 г

89

Шхуна «Бомборы». Размерения: 51 — 7,6–4,4 м. Водоизмещение 760 т. Машина мощностью 90 номинальных л. с. 1 винт. Заложена в Англии, спущена в 1852 г. Вооружение: В 1870–1877 гг.: 2 12-фн карронады. В 1880–1902 гг.: 2 4-фн пушки обр. 1867 г., 1 пушка Гатлинга.

90

Обзор заграничных плаваний судов русского военного флота с 1850 по 1868 г. С. 508.

91

Шхуна «Туапсе». Длина 41 м. Ширина 6,5 м. Водоизмещение 285 т. Машина мощностью 60 номинальных л. с. 1 винт. Построена в 1857–1858 гг. во Франции. Вооружение: в 1870-х годах: 1 8-фн пушка, 2 3-фн пушки. К 1880 г.: 1 9-фн пушка обр. 1867 г., 2 4-фн обр. 1867 г.

92

Вали — правитель области, мусульманин.

93

Шхуны «Соук-Су» и «Келасуры» водоизмещением 326 т. Машина 60 номинальных л. с. 1 винт. Построены в Англии в 1857–1859 гг. Вооружение «Соук-Су» в 1870-х годах: 1 8-фн нарезная пушка, 2 3-фн пушки. В 1877 г.: 19-фн пушка обр. 1867 г., 2 4-фн пушки обр. 1867 г. Вооружение «Келасуры»: 18-фн нарезная заряжаемая с дула пушка, 2 3-фн пушки.

94

Военная энциклопедия / Под ред. К.И. Величко, В.Ф. Новицкого, А.В. Фон-Шварца и др. Т. XIII. С. 303.

95

Николай Николаевич Муравьев в 1858 г. был произведен в генералы от инфантерии и возведен в графское достоинство с прибавлением к фамилии названия «Амурский».

96

Россия и Япония на заре XX столетия / Под ред. В.А. Золотарева. М.: Арбизо, 1994. С. 23.

97

Синтаро Накамура. Японцы и русские. М.: Прогресс, 1983. С. 198–199.

98

Бакуфу — правительство трех династий сёгунов в Японии с конца XII в до 1867 г. (примеч. ред.).

99

Крестовский В. В дальних водах и странах. М.: Центрполиграф, 2002. С. 365–368.

100

Великий князь Александр Михайлович. Воспоминания. М.: Захаров, АСТ, 1999. С. 100–104.

101

Носик Б. Тайна Маклая. М.: Радуга, 2001.

102

Витте С.Ю. Избранные воспоминания, М., Мысль, 1991 г. С. 301–303.

103

Иррегулярная турецкая кавалерия.

104

Германский посол в Петербурге.

105

Премьер Дизраэли в 1876 г. был пожалован королевой Викторией в пэры с титулом лорда Биконсфильда.

106

Татищев С.С. Император Александр Второй. Кн. 2. С. 357.

107

Хибберт К. Королева Виктория. С. 507–508.

108

Там же. С. 508.

109

Татищев С.С. Император Александр Второй. Кн. 2. С. 417.

110

280-мм пушки обр. 1867 г. при стрельбе на дистанцию 100 м по нормали пробивали броню толщиной 406-мм, соответственно, 280-мм пушки обр. 1877 г. — 420-мм, а 356-мм пушки обр. 1877 г. — 485-мм броню.

111

Раздолгин А.А. Скориков Ю.Л. Кронштадтская крепость, Л-д: Стройиздат, 1988. С. 301.

112

Об опасности подходить близко к береговым батареям можно судить по результатам неудачной Дарданеллской операции. 18.03 1915 г. при попытке прорыва в пролив союзники потеряли 3 линкора. Впоследствии в этом районе они потеряли еще ряд кораблей (примеч. ред.).

113

Хибберт К. Королева Виктория. С. 507.

114

Лихарев Д.В. Эра адмирала Фишера. Владивосток. Издательство Дальневосточного университета, 1993. С. 48.

115

Любопытно, что официальная церемония закладки фрегатов состоялась лишь 9 мая 1881 г. в присутствии генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича.

116

Кроме указанных кораблей парусное вооружение несли и некоторые другие корабли, вошедшие в строй в это время (последний корабль, имевший парусное вооружение, — крейсер «Рюрик») (примеч. ред.).

117

Была и другая причина (главная), по которой были сняты эти пушки. Имея значительное удлинение, корабль отличался неважной остойчивостью, «вялостью качки», что делало его ненадежным на океанском волнении (примеч. ред.).

118

Один из рейсов был начат в одном году, а закончен в другом.

119

Военная энциклопедия / Под ред. К.И. Величко, В.Ф. Новицкого, А.В Фон-Шварца и др. Т. IX. С. 141.

120

Там же.

121

Подробнее об этом рассказано в книге «Россия и Англия: неизвестная война 1857–1907 гг.».

122

Военная энциклопедия / Под ред. К.И. Величко, В.Ф. Новицкого, А.В. Фон-Шварца и др. Т. XIII. С. 64.

123

Семенов Ю. Без единого выстрела. М.: Молодая гвардия, 1983. С.256

124

Там же. С. 275.

125

Там же. С. 276.

126

Там же. С. 277.

127

Автобиография Абдуррахман-хана, эмира Афганского. СПб., 1901. Т. I. С. 326–327.

128

Паркс О. Линкоры Британской империи. Ч. III. Тараны и орудия-монстры. С. 118.

129

цит. по: Лихарев Д.В. Эра адмирала Фишера. С. 73

130

Паркс О. Линкоры Британской империи. Ч. III. Тараны и орудия-монстры. С. 118.

131

Там же.

132

История дипломатии / Под ред. А.А. Громыко, И.Н. Земскова, В.А. Зорина и др. М.: Государственное издательство политической литературы. 1963. Т. II. С. 473.

133

Транзунд — рейд в Финском заливе, где происходили смотры кораблей.

134

Джигандас — бразильская лодка.

135

Дрек — небольшой якорь (до 50 кг), бывает 3-, 4- и 6-рогим (примеч. ред.).

136

Беломор по старинке пишет «ядро», хотя «Русская Надежда» могла стрелять только снарядами с медными поясками обр. 1877 г

137

Русский торговый флаг — триколор.

138

Современный г. Бернкулу.

139

О броненосце «Монарх» и корвете «Ирис» подробно рассказано в главе 7 «Блеск и нищета» флота Ее Величества. Казематный броненосец «Султан» построен в 1868–1871 гг. Водоизмещение 9290 т. Мощность машин 7720 инд. л. с., скорость 14 уз. Площадь парусов 3168 кв.м. Вооружение: 8 254-мм и 4 229-мм дульнозарядных нарезных пушек.

140

Белагисар и Пешавар — крепости в британской Индии, в настоящее время на территории Пакистана.

141

О фрегате «Шах» см. в главе 7 «Блеск и нищета» флота Ее Величества.

142

Брекватер — волнолом.

143

Мидшипмены — офицеры королевского флота, соответствующие нашим мичманам и лейтенантам.

144

Право руля; лево руля.

145

По английским данным.

146

Потери при входе и выходе из мест базирования не учитываются.

147

Рассказывая о быте русской гвардии конца XIX века, романисту нет нужды напрягать фантазию. Все уже хорошо описано очевидцами. По словам биографа Николая II историка Грюнвальда, состоявшего в свое время в этой гвардии, разница между Преображенским полком и другими прославленными полками заключалась в том, что преображенцы были меньше известны своими попойками, а больше увлекались лошадьми и женщинами, слыли самыми отменными знатоками уставной службы и отличались безукоризненной выправкой на парадах. А вот как описывал времяпровождение своих однополчан В.П. Обнинский: «Пили зачастую целыми днями, допивались к вечеру до галлюцинаций… Так, нередко великому князю и разделявшим с ним компанию гусарам начинало казаться, что они уже не люди, а волки. Все раздевались тогда донага и убегали на улицу… Там садились они на задние ноги (передние заменялись руками), поднимали к небу свои пьяные головы и начинали громко выть. Старик буфетчик знал уже, что нужно делать. Он выносил на крыльцо большую лохань, наливал ее водкой или шампанским, и стая устремлялась на четвереньках к тазу, лакала языком вино, визжала и кусалась».

148

На некоторых броненосцах, например «Победе», угол возвышения орудий главного калибра был увеличен до 35°. Предельная дистанция ведения огня в 15 км (80 каб.) и меньше была принята во всем мире. Во Франции такой дистанцией считалась 45 каб. Это объяснялось несовершенством дальномеров и артиллерийских таблиц, дававших большую ошибку (902 каб.) на 40 каб. Кроме того, большой угол возвышения сильно снижал живучесть механизмов орудий. Впервые в мире успешные стрельбы орудий 305-мм/400 на дистанциях до 110 каб. были проведены адм. Цивинским на Черном море в 1907 г. (примеч. ред.).,

149

Здесь и далее я делаю предположения, лишь когда они проверены практикой, пусть в другое время, но при тех же условиях.

150

Почти на всех крейсерских судах к 1904 г. стояли уже новые 152-мм/45 и 120-мм/45 патронные пушки Кане.

151

Евгений Иванович Алексеев — личность весьма колоритная. Он родился 11 мая 1843 г., в 1856 г. был определен в Морской кадетский корпус, отучился, 4 мая 1863 г. выпущен гардемарином. Алексеев довольно часто бывал в заграничных командировках, но ни разу не участвовал ни в одном сражении. Не прославился он и написанием научных и военных монографий. Зато в 1891 г. (в 48 лет) был произведен в контр-адмиралы, а в 1897 г. в вице-адмиралы, а 19 августа 1899 г. был назначен «главным начальником и командующим войсками Квантунской области (района Порт-Артура) и всеми морскими силами в Тихом океане».

152

Цит. по: Монахи Европы: судьбы династий / Ред. сост. Н.В. Попов. М.: Республика, 1996. С. 87.

153

Татищев С.С. Император Александр Второй. Кн. 2. С. 100.

154

Кинг Г. Императрица Александра Федоровна. Биография. М.: Захаров, 2000. С. 20.

155

Боханов А.Н. Николай II. М.: Молодая гвардия, 1997. С. 99.

156

Дневники императора Николая II / Под ред. К.Ф. Шацилло, М.: Орбита, 1991. С. 38.

157

Боханов А.Н. Романовы. М.: АСТ, 2000. С. 195.

158

Кинг Г. Императрица Александра Федоровна. Биография. С. 62.

159

Боханов А.Н. Николай II. С. 109.

160

Там же. С. 110.

161

Ферро М. Николай II. М.: Международные отношения, 1991. С.67.

162

Боханов А.Н. Николай II. С. 131.

163

Там же.

164

Здесь и далее по тексту первое число обозначает количество единиц вооружения (шесть двухпудовых).

165

Пароходо-фрегаты «Олаф», «Гремящий» и «Рюрик» в навигацию 1858 г. служили для доставки «особ императорского дома» за границу (в Пруссию и Данию). А в начале 1858 г. «Гремящий» был послан в Архангельск для доставки Александра II из Архангельска в Соловецкий монастырь. Вернулся в конце июля 1858 г. и стал возить «особ» по Балтике. В 1859 г. пароходо-фрегаты «Камчатка», «Гремящий», «Храбрый» и «Олаф» «употреблялись для перевозки особ императорского дома».

166

Тимберова — капитальный ремонт надводной и подводной части деревянного судна (примеч. ред.).

167

47/5-мм и 37/5-мм — пятиствольные скорострельные пушки калибром 47-мм и 37-мм (примеч. ред.).

168

47/1-мм и 37/1-мм — одноствольные пушки Гочкиса.

169

Курс под углом более 8 румбов (90°) и менее 16 румбов (180°), т. е. когда ветер дует сзади и сбоку, называется бакштаг. Курс, при котором ветер дует прямо с кормы вдоль диаметральной плоскости, называется фордевинд.

170

Клиперного парусного вооружения не существовало. Клипера имели 3–4 мачты и оснастку корабля (фрегатское) или барка. Пример: парусное вооружение «Разбойника» — барк (См. Морской энциклопедический словарь. Т. 2. С. 65. СПб.: «Судостроение», 1993 г.) (примеч. ред.).