

Гангут

А.Л.Ларионов

**Из истории императорских
яхт российского флота**

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СБОРНИК СТАТЕЙ
ПО ИСТОРИИ ФЛОТА
И СУДОСТРОЕНИЯ

Е.Ю.Кобчиков

**Когда расстреляли
«Меридиан»**

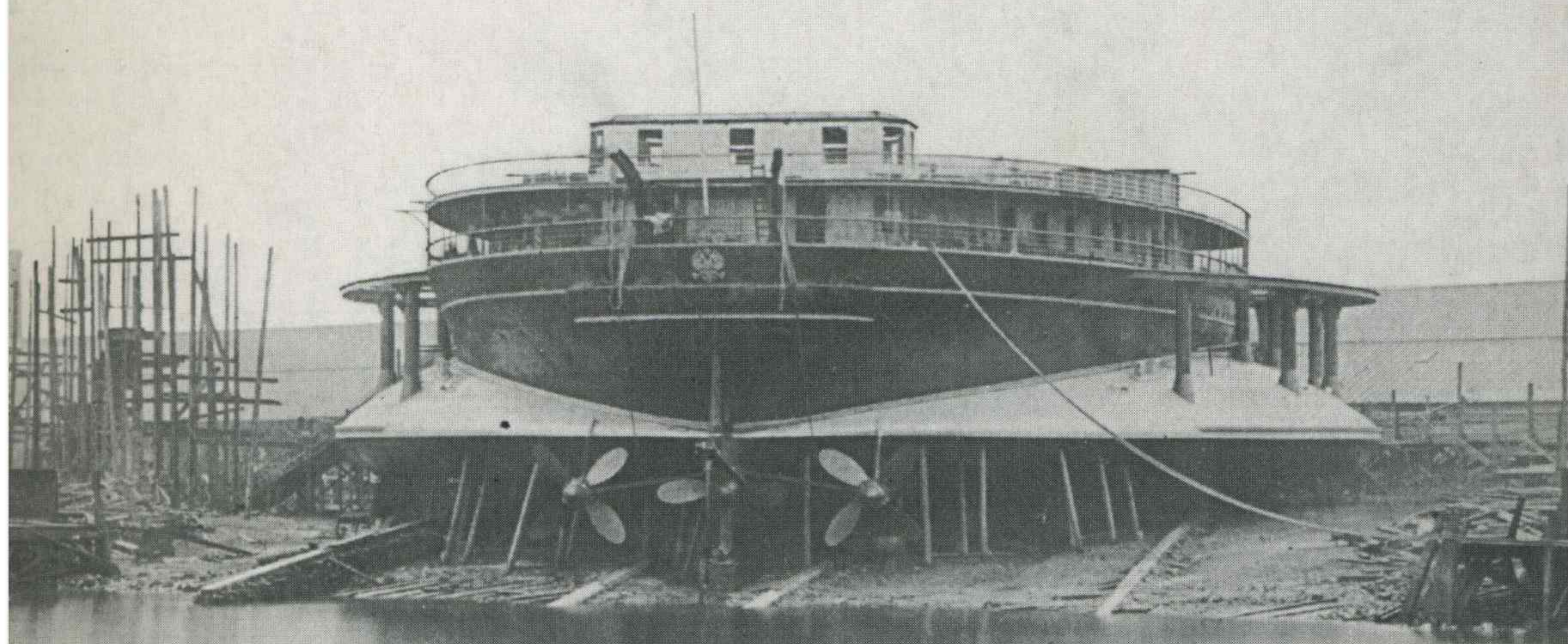
Г.А.Гребенщикова

**Постскриптум
к Крымской войне**



«Остойчивость и комфорт суть главные качества, которые преследовались при проектировании яхты... максимум остойчивости обеспечен в яхте известной формой... Не секрет, что новая яхта есть опыт...»

*Из сообщения лондонской газеты «Таймс» за 1879 год
о постройке в Англии яхты «Ливадия»*



НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ СБОРНИК СТАТЕЙ
ПО ИСТОРИИ ФЛОТА И СУДОСТРОЕНИЯ

Гангут

Выпуск 23

Издается с 1991 г.

При участии Российского государственного архива
военно-морского флота

Главный редактор
Н.Н.Афонин

РЕДАКЦИОННАЯ
КОЛЛЕГИЯ

В.Л. Александров
В.Г. Андриенко
М.А. Богданов
Ю.И. Головин
В.Ю. Грибовский
В.М. Йолтуховский
С.Д. Климовский
В.Я. Крестьянинов
Л.А. Кузнецов
(ответственный
секретарь)

А.В. Кутейников
А.Л. Ларионов
В.Г. Мишанов
А.Б. Морин
Т.С. Федорова

Координатор проекта —
директор издательства
«Гангут»
И.Л.Чумак



Санкт-Петербург
Издательство «Гангут» 2000

СОДЕРЖАНИЕ

300 ЛЕТ РОССИЙСКОМУ ФЛОТУ

3 С.Д.ПРЯМИЦКИЙ
Инженерно-строительные
органы российского флота
(1696—1917 годы)

В ДЫМУ МОРСКИХ СРАЖЕНИЙ

16 А.В.СКВОРЦОВ
Канонерская лодка Сибир-
ской флотилии «Гиляк»

ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ

27 А.Л.ЛАРИОНОВ
Из истории императорс-
ких яхт российского флота

37 К.К.СТАРОСЕЛЬЦЕВ
ЦКБ-57 — создание, дея-
тельность, ликвидация

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

47 М.В.КОТОВ
К истории создания опы-
тового корабля проекта
33М

РОКОВЫЕ СОРОКОВЫЕ...

58 Е.Ю.КОБЧИКОВ
Когда расстреляли
«Меридиан»

66 Ю.Н.ЖУТЯЕВ
Болиндеры в десантной
операции у Южной
Озерейки

О ПОДРОБНОСТЯХ НЕ СООБЩАЛОСЬ...

74 Г.А.ГРЕБЕНЩИКОВА
Постскриптум к Крымс-
кой войне (малоизвестные
факты из истории Черно-
морского флота)

20-Й ВЕК: ВОЙНА НА МОРЕ

84 С.В.ПАТЯНИН
Операция «Цитронелла»

ВРЕМЯ И ЛЮДИ

91 Ю.Л.КОРШУНОВ
«Таинственная экспеди-
ция» в Америку

КАЮТ-КОМПАНИЯ

101 Г.ТАРАКАНОВСКИЙ
Скульптор-маринист
И.Н.Шредер

ББК 68.66
Г 19
УДК 656.612:93/99

**Издательство «Гангут» выражает глубокую благодарность
СПМБМ «Малахит» за помощь в подготовке сборника**

Репродукции с фотографий и открыток из собраний Н.Н.Афонина, Д.М.Васильева, Е.Н.Иванова, Л.А.Кузнецова, Б.В.Лемачко, А.Н.Одайника, Г.Ф.Петрова, М.А.Парталы, И.Л.Чумака, архива исторического альманаха «Цитадель», авторов статей

Г 19 Гангут— вып.23: Сб.ст.—СПб.: Издательство «Гангут», 2000 — 112 с., ил.

ISBN 5-85875-055-9

В сборнике заканчиваются публикации материалов по истории инженерно-строительных органов российского флота и о канонерской лодке Сибирской флотилии «Гиляк».

Продолжается рассказ об истории императорских яхт. Отдельные статьи посвящены деятельности ЦКБ-57, гибели гидрографического судна «Меридиан», участии барж-болиндеров в десантной операции у Южной Озерейки в феврале 1943 года и последней операции германского линейного корабля «Tirpitz» в сентябре того же года.

Сборник иллюстрирован photographиями, чертежами и схемами из государственных архивов, музеев и частных собраний.

Для широкого круга читателей, интересующихся историей флота и судостроения.

1305010000-188
Г85875(01)-2000 без объявл.

ББК 68.66

Присланные статьи не рецензируются и не возвращаются. Редакция сборника приносит извинения своим читателям за то, что не имеет возможности отвечать на все письма.

Обложка: на 1-й стор. — канонерская лодка «Гиляк» (рис. А.Ю.Заикина); на 2-й стор. — императорская яхта «Ливадия» на стапеле (из собрания В.А.Гущина); на 3-й стор. — крейсер II ранга «Азия»

ISBN 5-85875-055-9

© Составление. Редакция «Гангут», 2000.
© Подготовка графического материала.
М.А.Богданов, А.Г.Косицин, 2000.

300 ЛЕТ РОССИЙСКОМУ ФЛОТУ



Кронштадтская крепость. 280-мм орудие форта «Красная Горка»

Инженерно-строительные органы российского флота (1696—1917 годы)*

С.Д.ПРЯМИЦКИЙ

С 1856 года оборона берегов России поручалась Военному министерству, а все приморские крепости, их строительство и ассигнованные на них суммы были передали Инженерному департаменту.

Однако возведение свайных и ряжевых преград, установка подводных мин, заграждение фарватеров затоплением судов оставалось за Морским министерством. В при-

морских крепостях позднее были созданы крепостные инженерные управления.

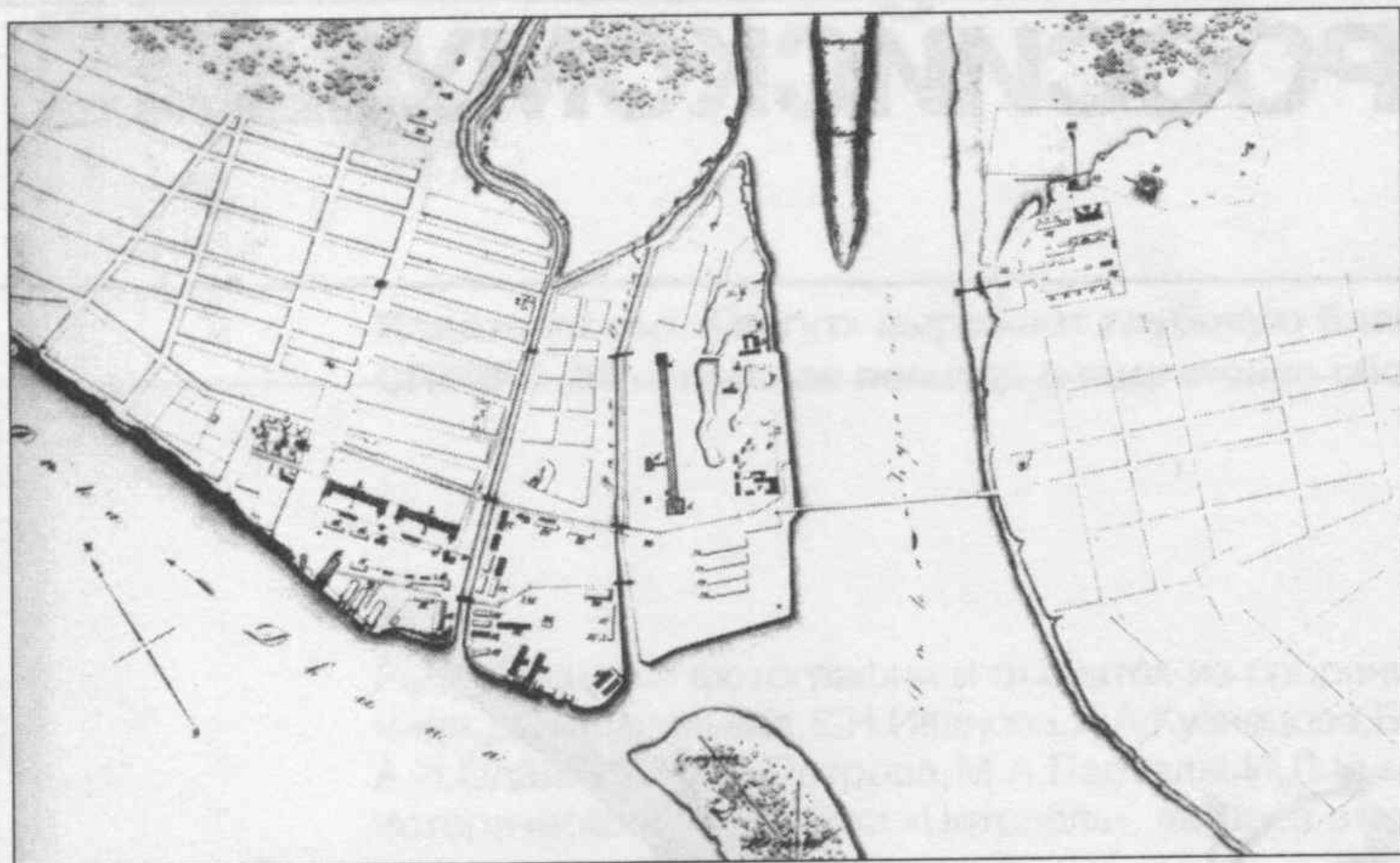
В 1856 году в Измаиле упраздняется инженерная команда, в 1859 году расформируется Южный округ морской строительной части, а Севастопольская и Николаевская инженерные команды передаются местному морскому командованию.

В ходе Крымской (Восточной) войны проявились крупные недостатки в государственном управлении, которые поставили на повестку дня необходимость его коренного реформирования. Реформы 60—70-х годов XIX века затронули все основные стороны жизни страны, в том числе военную. Для российского флота это обуславливалось еще и тем, что повсеместно осуществлялся переход от деревянных парусных кораблей к паровым (1855—1863), а затем к броненосным (1863—1880).

В январе 1860 года императором Александром II был утвержден проект общего образования Морского ведомства сроком на 5 лет, в соответствии с которым наряду с

*Окончание. Начало см.: Гангут. Вып.22.

© С.Д.Прямицкий, 2000.



Архангельский военный порт. 1850 год

другими преобразованиями упразднялся Строительный департамент и создавалось Строительное управление во главе с инженер-генерал-майором А.К.Роде. Округа по морской строительной части упразднялись, а в военных портах создавались строительные части, которые «...заведовали портовыми зданиями и гидротехническими сооружениями» и подчинялись командирам портов.

В 1860 году было преобразовано и портовое управление. Порты разделялись на два разряда. К главным относились Кронштадт, Архангельск, Николаев, Астрахань, Николаевск-на-Амуре, и на особом положении содержался Петербургский порт. К портам второго разряда относились Ревель, Свеаборг, Севастополь, Баку, Петровск-на-Каспии (учрежден в 1858 году), Астрабад в Туркмении, Сухуми и Поти.

В 1862 году был упразднен главный порт в Архангельске в связи с прекращением деревянного кораблестроения и расформированием Беломорской военной флотилии.

В январе 1867 года указом Александра II наряду с другими управлениями упразднялось Строительное управление, а его функции передавались Управлению портов. Окончательно новая система была утверждена Александром II в июне 1867 года. Согласно новому Положению в составе Морского технического комитета наряду с кораблестроительным, артиллерийским и ученым отделениями создавалось и строительное.

Каждое отделение состояло из председателя, действительных, совещательных и почетных членов. Число членов не определялось. Один из членов строительного отделения являлся начальником чертежной.

В 1867 году военные порты в Севастополе, Новороссийске, Поти и Сухуми упразднили, а Астраханский военный порт перевели в Баку. Главными военными портами яв-

лялись Петербург, Кронштадт и Николаев, портами второго разряда — Ревель, Свеаборг, Архангельск, Баку, Николаевск-на-Амуре.

Портовые учреждения содержались по штатам 1860 года. При командирах портов имелись инженер по строительной части и смотритель зданий. Строительные работы в портах велись в крайне малых объемах в пределах скудных сумм, отпускаемых Министерством финансов.

Для защиты Азовского моря в 1867 году Сухопутным ведомством (Инженерный департамент) началась модернизация приморской крепости Керчь. К 1877 году Керченский пролив был прикрыт минными полями и артиллерией крепости.

Аналогичные работы по инициативе начальника Инженерного департамента инженер-генерала Э.И.Тотлебена были выполнены в 1871 году при входе в Днепровско-Бугский лиман в приморских крепостях Очаков и Кинбурн для защиты Николаева и Херсона.

В 1871 году во Владивостоке учредили военный порт и начали перевод в него Сибирской военной флотилии. Еще ранее (после 1857 года) из сменных кораблей Балтийского флота сформировали Тихоокеанскую эскадру.

С 1871 года начал возрождаться Черноморский флот, а с 1874 года — Севастополь, куда проложили железную дорогу из центральных губерний.

В 1863—1870 годах из отпущенных финансовых средств на достройку и модернизацию всех крепостей и укреплений России 56 процентов ассигнований было израсходовано на Кронштадтскую крепость, благодаря чему сохранилась ее неприступность при новых качественных изменениях флотов и артиллерии. В 1878 году вошла в строй первая в России башенная батарея на южной

морской батарее № 3 (позднее — форт «Милютин»).

Быстрое развитие в России броненосного флота вызвало интенсивную строительную деятельность в военных портах и потребовало строительства новых и реконструкции старых судоподъемных сооружений, мастерских, магазинов, а также постройки новых и приспособления большей части портовых зданий и сооружений к новому назначению в связи с появлением торпедного, минного и трального вооружения. Одновременно с этим встал вопрос о выборе новой базы для Балтийского броненосного флота в незамерзающей части Балтийского моря.

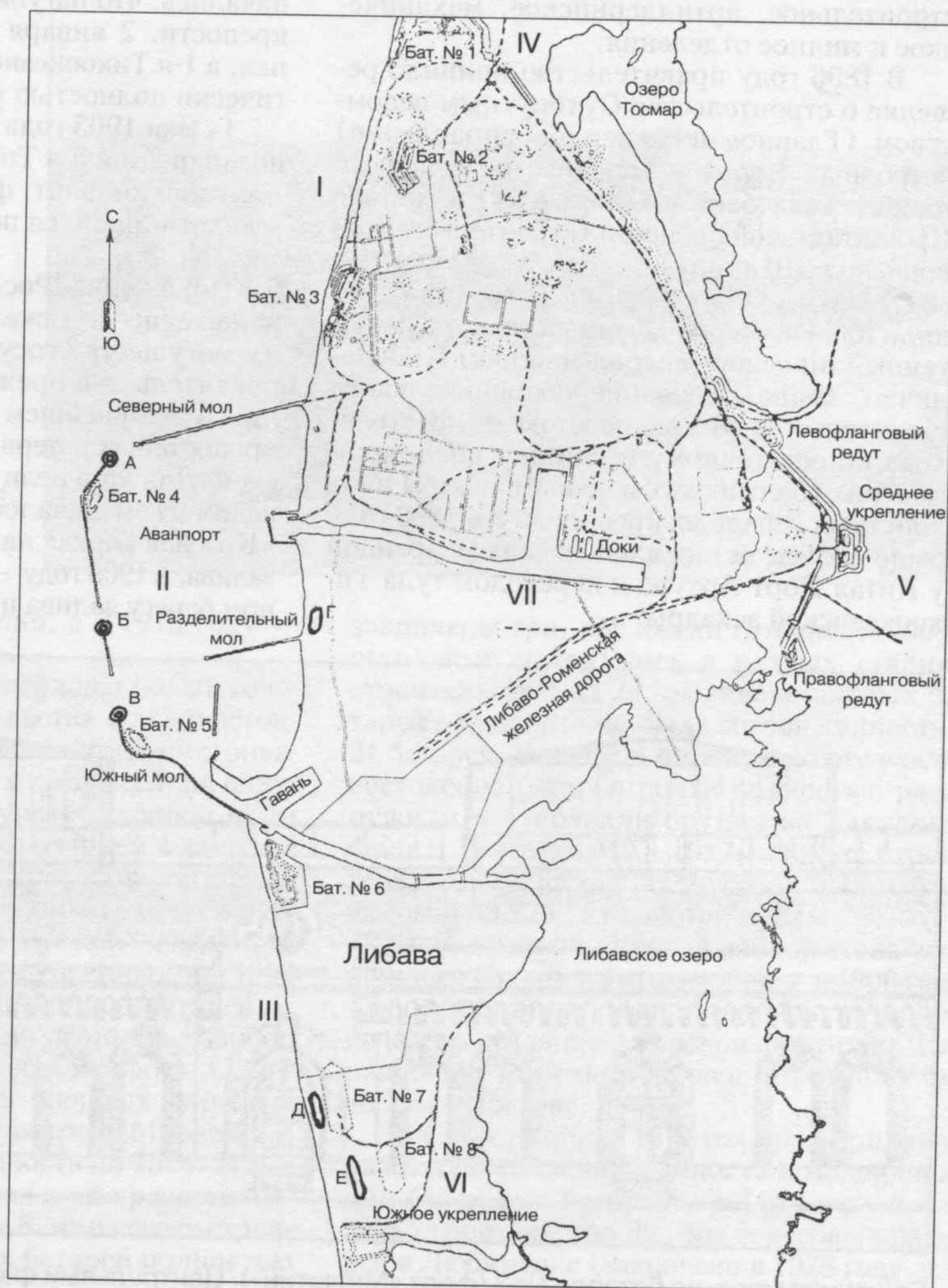
Учитывая все это, в июне 1885 года император Александр III принял решение «...не довольствоваться пассивной защитой наших берегов, а иметь флот для активных операций на море». Тогда же было утверждено но-

вое Положение об управлении Морским ведомством, по которому, вместе с другими преобразованиями, вместо строительного отделения учреждался Морской строительный комитет во главе с инженер-генерал-лейтенантом Н.Л.Эйлером. Одновременно в Главном управлении кораблестроения и снабжений создавался отдел сооружений (кораблестроение и строительство береговых объектов), выполнявший в числе других функции заказчика морской строительной части (составление годовых финансовых смет, передача в аренду земель Морского ведомства, отчеты об израсходовании кредитов, пересмотр сборника цен, отвод земель под строительство и другие работы).

К началу 90-х годов XIX века был выполнен значительный объем работ по модернизации военных портов, началось строительство в Либаве нового военного порта Импе-

Либав. Приморская крепость и военный порт Императора Александра III. 1907 год.

I — северный фронт береговой обороны с долговременными батареями № 1, № 2 и № 3; II — центральный фронт береговой обороны с долговременными батареями А, Б, В и временной батареей Г; III — южный фронт береговой обороны с долговременной батареей № 6 и временными батареями Д, Е; IV — северный сухопутный фронт; V — восточный сухопутный фронт; VI — южный сухопутный фронт; VII — военный порт



ратора Александра III (основные работы закончились к 1897 году). С 1885 года началось возрождение военного порта в Севастополе. В 1887 году во Владивостоке заложили адмиралтейство, казармы, магазины, госпиталь, установили плавучий кран.

В 1890 году управление Черноморским флотом перевели из Николаева в Севастополь, причисленный в том же году к крепостям III класса. В 1895 году Севастополь вновь стал главным военным портом.

К концу XIX века главными военными портами были Кронштадт, Петербург, Севастополь, Николаев и Владивосток, портами второго разряда — Свеаборг, Ревель, Либава, Батум, Баку и Николаевск-на-Амуре.

В 1891 году указом Александра III Морской строительный комитет преобразовали в строительную часть Морского технического комитета, куда вошли также кораблестроительное, артиллерийское, механическое и минное отделения.

В 1896 году правительство приняло решение о строительстве Сухопутным ведомством (Главное инженерное управление) островных фортов (позднее получивших имена «Тотлебен» и «Обручев») в составе Кронштадтской крепости (строительство закончено в 1913 году).

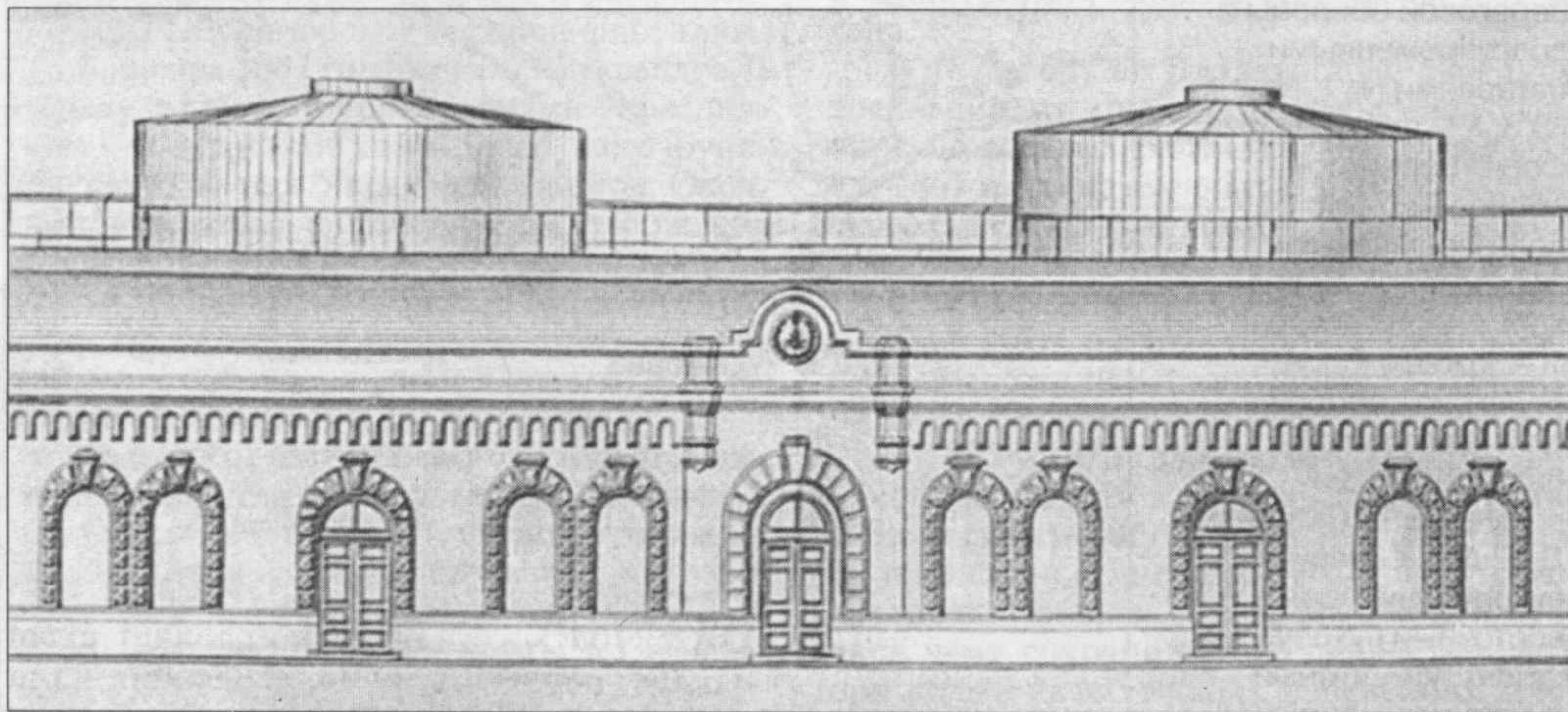
В 1895 году Сухопутное ведомство приняло план обороны Владивостока, разработанный инженер-генерал-майором К.И. Величко. Финансирование оборонительного строительства во Владивостоке осуществлялось по остаточному принципу после приморских (балтийских и черноморских) и сухопутных западных крепостей, а в 1898 году было вообще остановлено в связи с арендой у Китая Порт-Артура и переводом туда Тихоокеанской эскадры.

В 1900 году оборонительные работы во Владивостокской крепости возобновились, и к началу русско-японской войны 1904—1905 годов на сухопутном фронте обороны на полуострове Муравьева-Амурского были построены форты Линевица, Суворова и Муравьева-Амурского, семь опорных пунктов с земляной оборонительной оградой между ними и фортами и девять из 13 намеченных к строительству береговых батарей на морском фронте обороны крепости. На острове Русском возвели сухопутные форты на горах Русской и Пospelовской и 13 береговых батарей.

В 1900 году в Сухопутном ведомстве утвердили проект строительства приморской крепости Порт-Артур, также разработанный К.И. Величко. К началу войны приморский фронт обороны Порт-Артура был выполнен на 85 % (построена 21 береговая батарея из 25), а на сухопутном фронте работы только начались, что пагубно сказалось на обороне крепости. 2 января 1905 года Порт-Артур пал, а 1-я Тихоокеанская эскадра была практически полностью уничтожена.

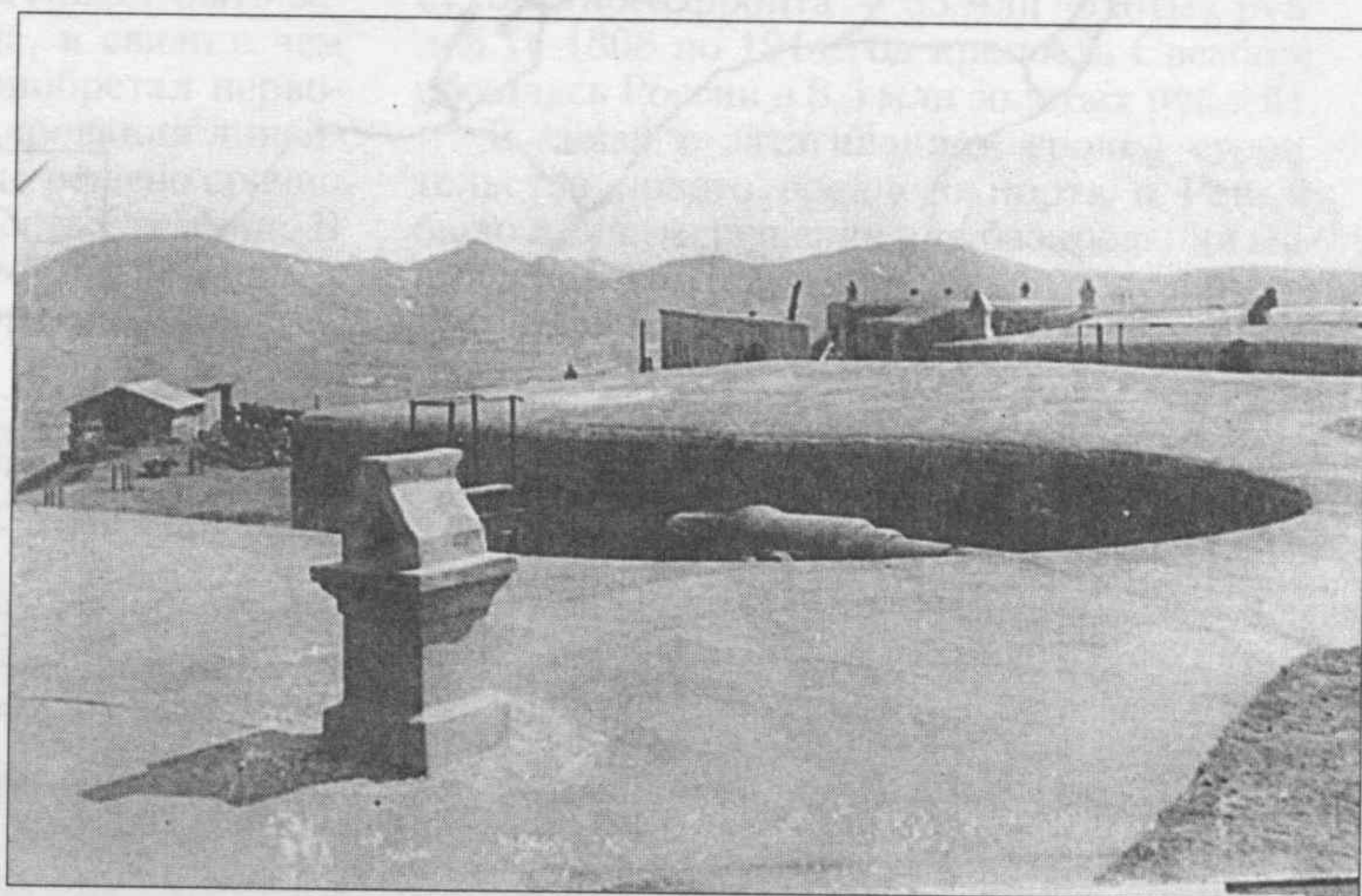
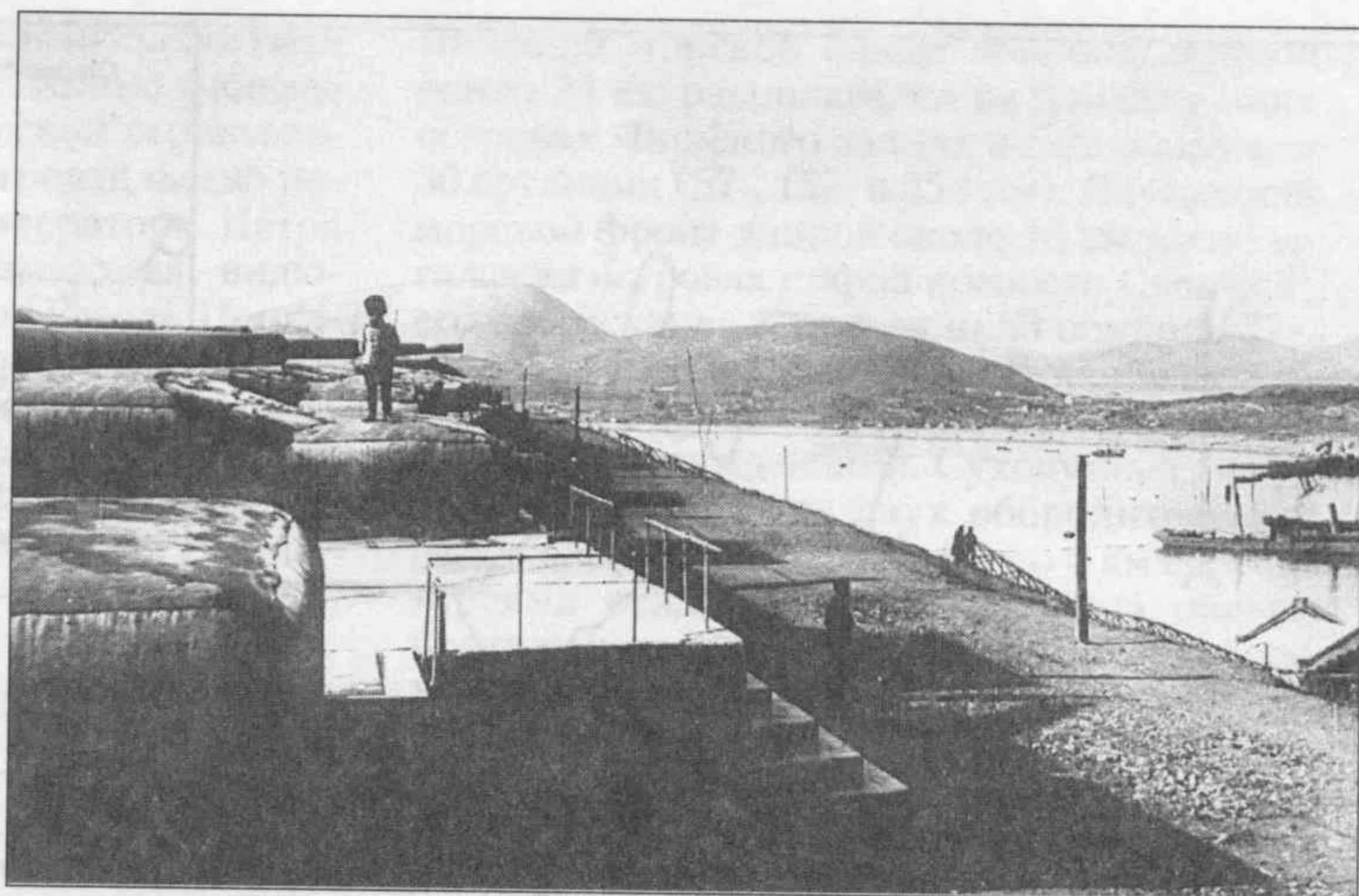
14 мая 1905 года в Цусимском сражении погибли 2-я и 3-я Тихоокеанские эскадры, и Балтийский флот, формировавший все три эскадры, лишился почти всего корабельного состава.

Поражение России в русско-японской войне нанесло тяжелейший удар по морскому могуществу государства. Это вынудило правительство прежде всего принять решение о дальнейшем усилении приморских крепостей, и в первую очередь Кронштадтской. Для этой цели в 1908 году Сухопутным ведомством началось строительство форта «Красная Горка» на южном берегу Финского залива, в 1909 году — фортов «Ино» на северном берегу залива и «Риф» на западной око-



Башенная морская батарея № 3 (форт «Милютин»). Центральный фасад, вид с горжевой части

Порт-Артур. Батарея
№ 15 «Электрический
утес». 1904 год



Порт-Артур. Мортирная
батарея № 13 на
Золотой горе

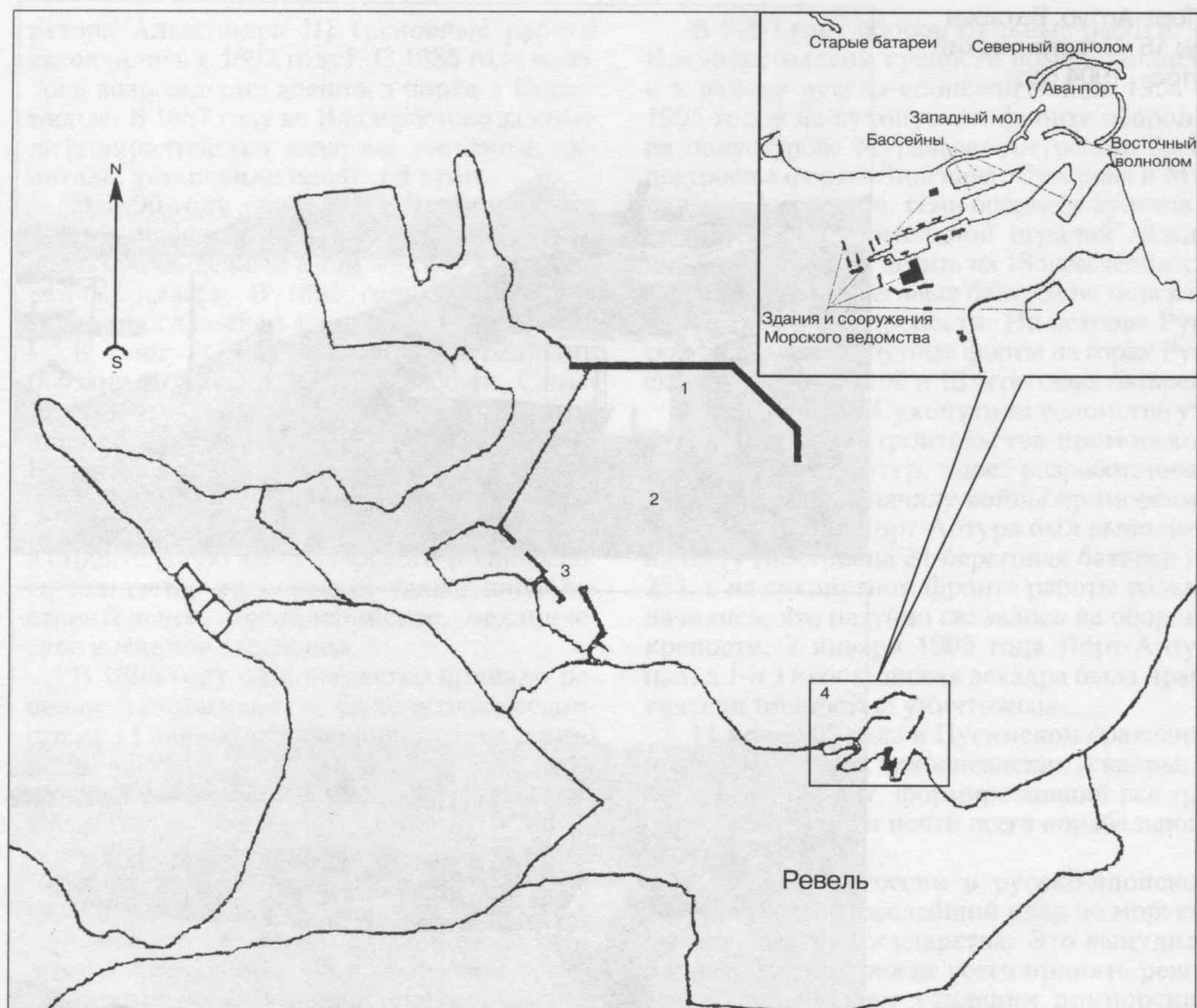
нечности острова Котлин, а в 1913 году — форта «Серая Лошадь».

В 1909 году был утвержден новый генеральный план строительства Владивостокской крепости. Фактически предусматривалось строительство двух крепостей: на полуострове Муравьева-Амурского длиной 14 км и глубиной 12,5 км с включением в качестве тыловой линии сухопутной обороны сооружений, построенных до 1904 года по плану 1895 года, и на острове Русском диаметром 14 км с включением построенных до 1904 года двух фортов и 13 береговых батарей. К 1 января 1918 года было выполнено около 60% запланированного объема работ. Одиннадцать фортов и четыре опорных пункта на острове Русском и полуострове Муравьева-Амурского имели готовность до 75 %. Из 11 тоннельных погребов для всей крепости были полностью построены 8, из начатых строительством 18 береговых батарей полностью

закончены три, две имели готовность 90%, остальные находились в разных стадиях строительства; из 24 противодесантных батарей с капонирами была готова полностью 21 батарея. В первую мировую войну владивостокские батареи почти полностью разоружили и отправили орудия на Западный фронт. Всего в 1910—1917 годах на строительство крепости Владивосток был израсходован 53 925 731 золотой рубль.

Перед первой мировой войной стала усиливаться Сибирская флотилия, а в 1906 году для обороны прибрежной границы по Амуру началось создание Амурской флотилии. Нарастало объемы портовое строительство во Владивостоке.

В Севастополе в 1911 году развернулись работы по усилению крепости и модернизации береговых батарей, а в 1914 году началось строительство 305-мм береговых батарей в Любимовке (закончено в 1928 году, и в



Новый военный порт в Ревеле. Проект 1912 года.

1 — главный мол; 2 — рейд; 3 — гавани для подводных лодок и миноносцев; 4 — существующий военный порт

районе бухты Казачей (закончено в 1933 году).

Принятые кораблестроительные программы по усилению Балтийского и Черноморского флотов повлекли за собой увеличение объема портовых работ. Значительный объем работ выполнили в Кронштадте, Севастополе и Николаеве.

В октябре 1911 года император Николай II утвердил «Временное положение об управлении Морским ведомством», в соответствии с которым в Главном морском хозяйственном управлении, входившем вместе с Главным управлением кораблестроения в Главное управление кораблестроения и снабжений, было образовано Управление морской строительной части, которому передавались функции строительной части ликвидированного Морского технического комитета. На управление возлагалось общее руководство всеми строительными работами Морского ведомства.

В июне 1912 года состоялась закладка нового военного порта в Ревеле, названного портом Императора Петра Великого и расположенного в 3,5 км к северу от существовавшего порта. В новом порту предполагалось построить 2 км оградительных сооружений, 1,8 км глубоководных причалов, гавани для миноносцев и подводных лодок, четыре сухих дока, арсеналы, склады, другие здания и сооружения. Предстояли дноуглубительные работы объемом около 16 млн м³. К середине 1917 года удалось обеспечить базирование миноносцев и подлодок в новых гаванях, отсыпать главный мол на протяжении 600 м. Остальные работы приостановились из-за трудностей военного времени.

К 1912 году военный порт в Либаве практически упразднили; строительство здесь крепости прекратили еще в 1907 году.

С конца XIX века Морское ведомство многократно пыталось убедить правительство в целесообразности передачи строитель-

ства и управления приморскими крепостями флоту, но безрезультатно. И только в январе 1913 года Управлению морской строительной части было передано строительство новой морской крепости Императора Петра Великого в устье Финского залива, включавшей в себя Центральную (Ревель-Поркалауддскую), Флангово-шхерную, Або-Аландскую, Передовую, Моонзундскую и Тыловую минно-артиллерийские позиции. В 1914 году крепость располагала 17 береговыми батареями (69 орудий), а к 1 сентября 1917 года — 61 береговой батареей (208 орудий калибром от 57 до 305 мм).

Остальные приморские крепости России оставались в подчинении Сухопутного ведомства и были переданы флоту только в августе 1919 года.

К 1914 году стало ясно, что строительство военного порта в Ревеле может быть закончено не ранее 1917 года, в связи с чем военный порт Свеаборг приобретал первостепенное значение для базирования линейных кораблей. Поэтому было решено срочно укрепить приморскую крепость Свеаборг. В конце 1917 года крепость состояла из двух морских и сухопутного фронта обороны.

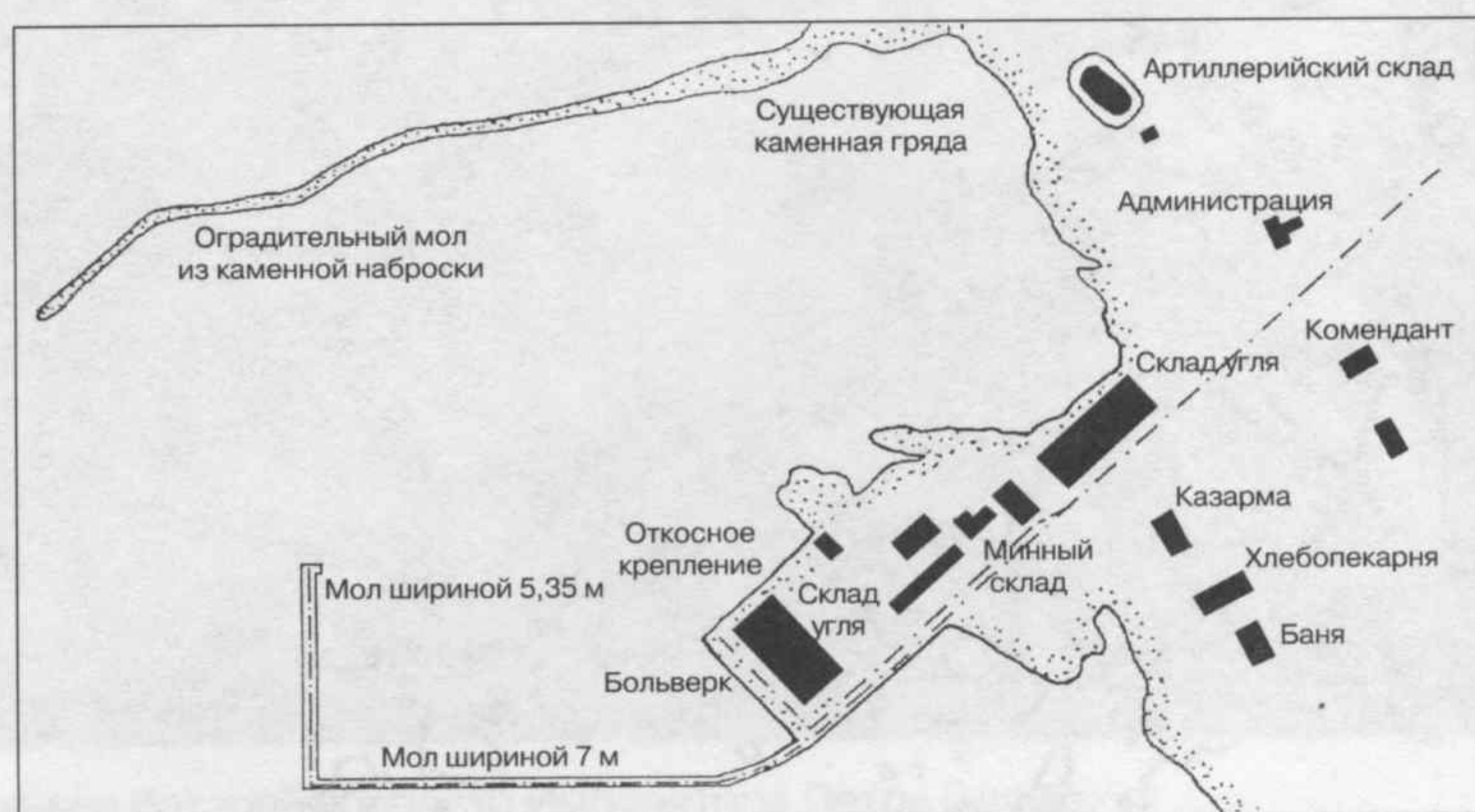
Внешний морской фронт обороны длиной около 24 км располагался на близлежащих островах Финского залива и был вооружен 50 орудиями (57-, 152- и 254-мм). Внутренний морской фронт длиной около 18 км располагался на островах старой крепости Свеаборг; его вооружение составляли 63 орудия (57-, 76-, 152-, 229- и 280-мм). Со стороны залива морские фронты обороны прикрывались минными заграждениями. Сухопутный фронт обороны состоял из двух оборонительных полос общей глубиной от 1,5 до 4 км с 49 батареями осадно-крепостного типа общим протяжением около 30 км при среднем удалении от рейдовых стоянок линейных кораблей в 10 км. Всего на сухопутном фронте имелось 425 пушек, мортир и гаубиц. В 1914 — 1917 годах на создание морского фронта обороны крепости было израсходовано 40 млн, сухопутного фронта — 35 млн золотых рублей (с 1808 по 1914 год крепость Свеаборг обошлась России в 8,5 млн золотых рублей).

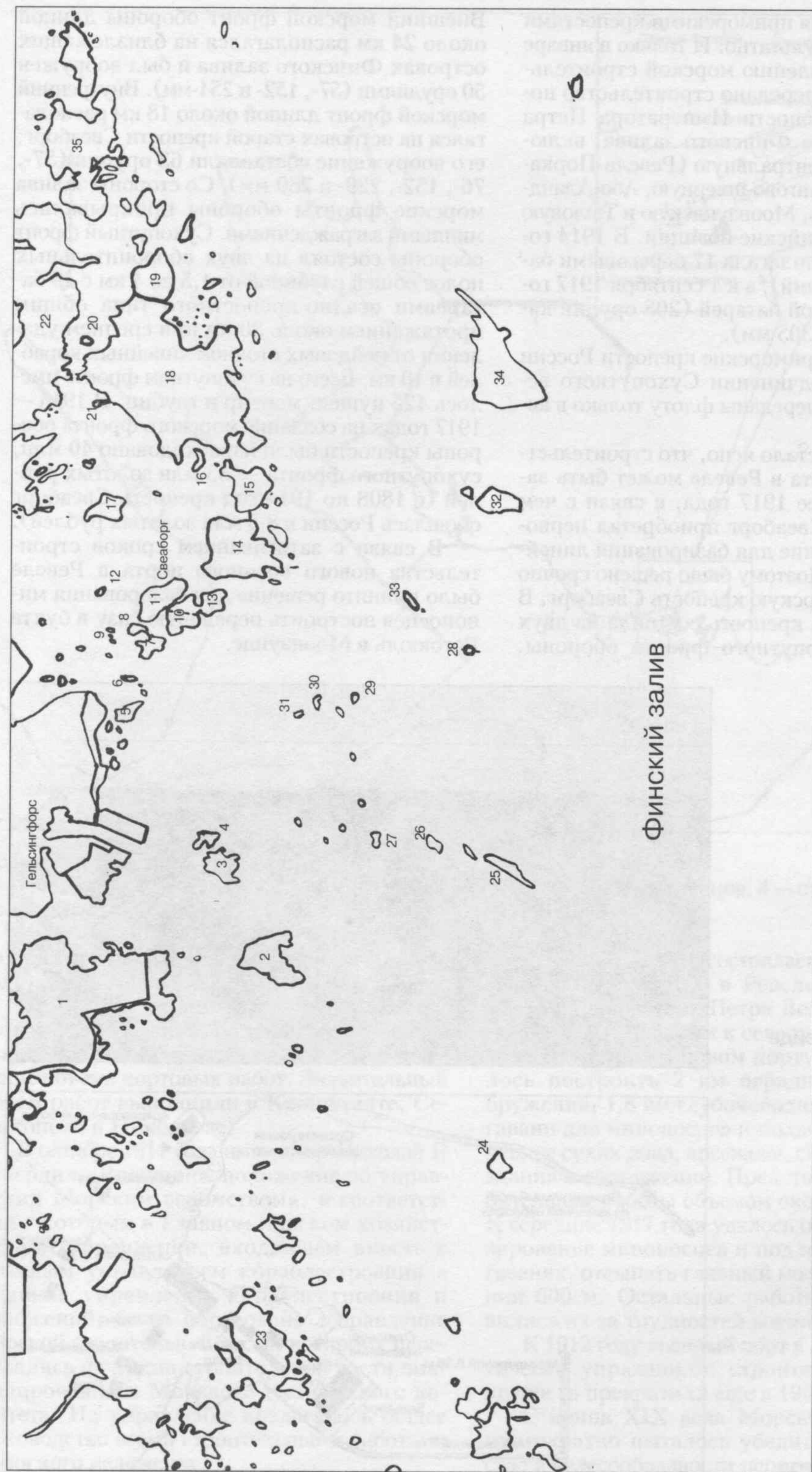
В связи с затягиванием сроков строительства нового военного порта в Ревеле было принято решение для базирования миноносцев построить передовую базу в бухте Рогокюль в Моонзунде.

Эскадренные миноносцы на рейде Свеаборга



Военный порт Рогокюль. 1916 год

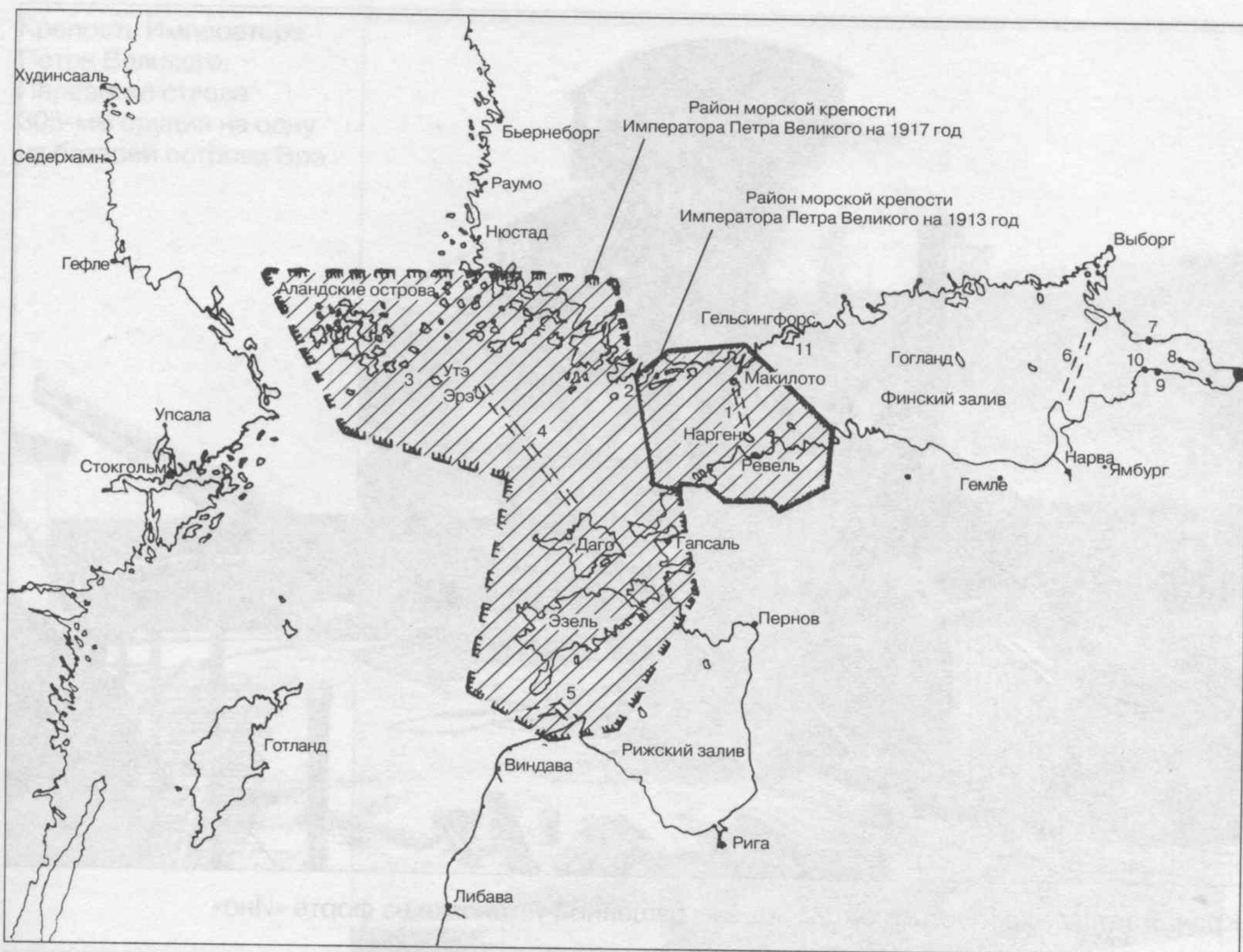




300 ЛЕТ РОССИЙСКОМУ ФЛОТУ

Приморская крепость Свеаборг. 1917 год.

Острова внутреннего фронта морской обороны: 1 — Графский; 2 — Передовой; 3 — Большой Рябиновый; 4 — Малый Рябиновый; 5 — Николаевский; 6 — Ключевой; 7 — Стрелковый; 8 — Скалистый; 9 — Госпитальный; 10 — Инженерный; 11 — Комендантский; 12 — Договорный; 13 — Артиллерийский; 14 — Александровский; 15 — Михайловский; 16 — Опасный; 17 — Пастуший; 18 — Лагерный; 19 — Большой; 20 — Коровий; 21 — Малый; 22 — полуостров Дегер-Э; острова внешнего фронта морской обороны: 23 — Стуро-Карл; 24 — Рюшер; 25 — Можжевеловый; 26 — Еловый; 27 — Сосновый; 28 — Грохара; 29 — Французский; 30 — Длинный; 31 — Союзный; 32 — Заячий; 33 — Стуро-Миэль-Э; 34 — Стуро-Миэль-Э; 35 — Виллинг-Э



Морская крепость Императора Петра Великого. 1917 год.

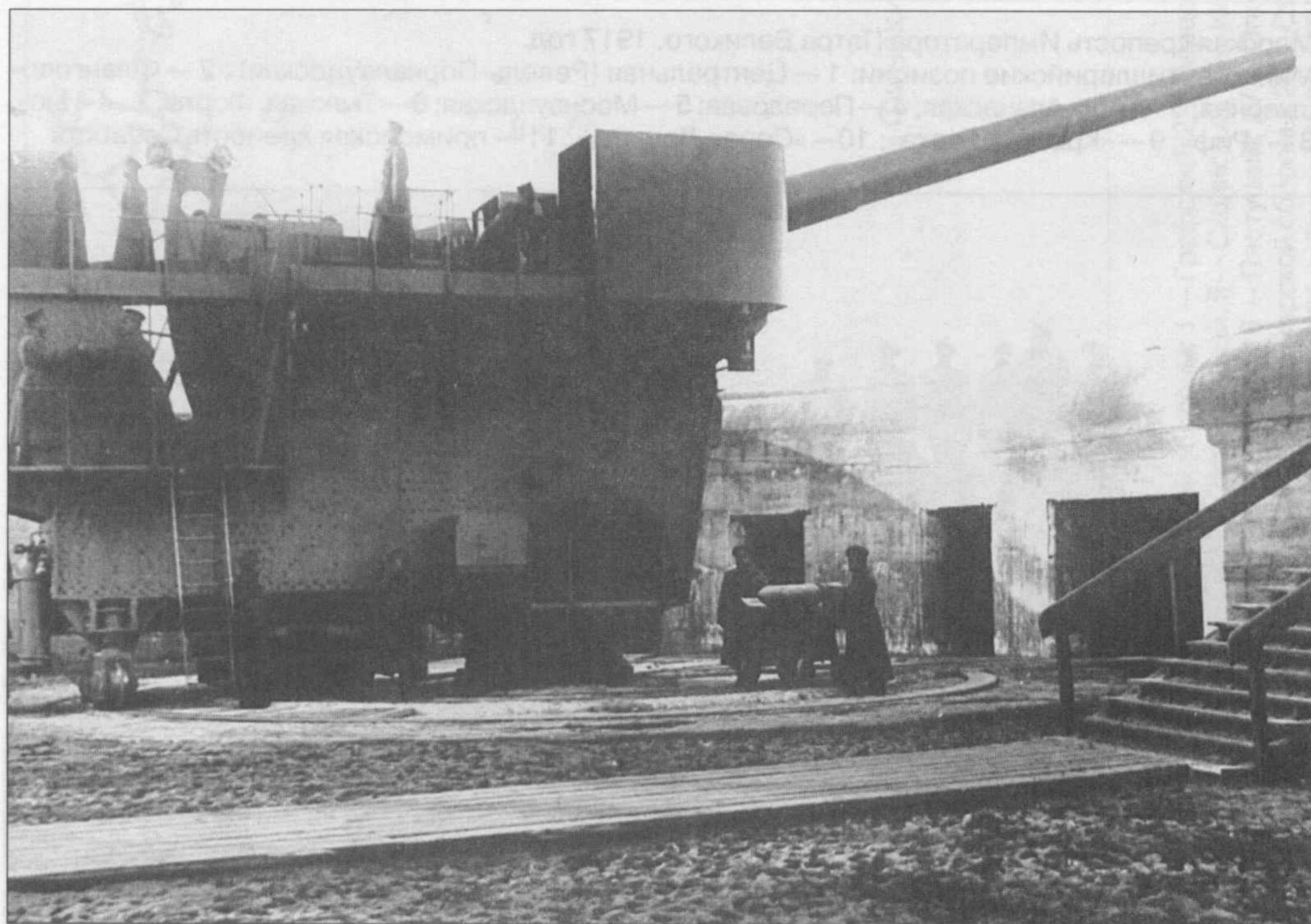
Минно-артиллерийские позиции: 1 — Центральная (Ревель-Поркалауддская) ; 2 — Флангово-шхерная; 3 — Або-Аландская; 4 — Передовая; 5 — Моонзундская; 6 — Тыловая. Форты: 7 — «Ино»; 8 — «Риф»; 9 — «Красная Горка»; 10 — «Серая Лошадь». 11 — приморская крепость Свеаборг



152-мм орудие Канэ одной из батарей крепости Императора Петра Великого



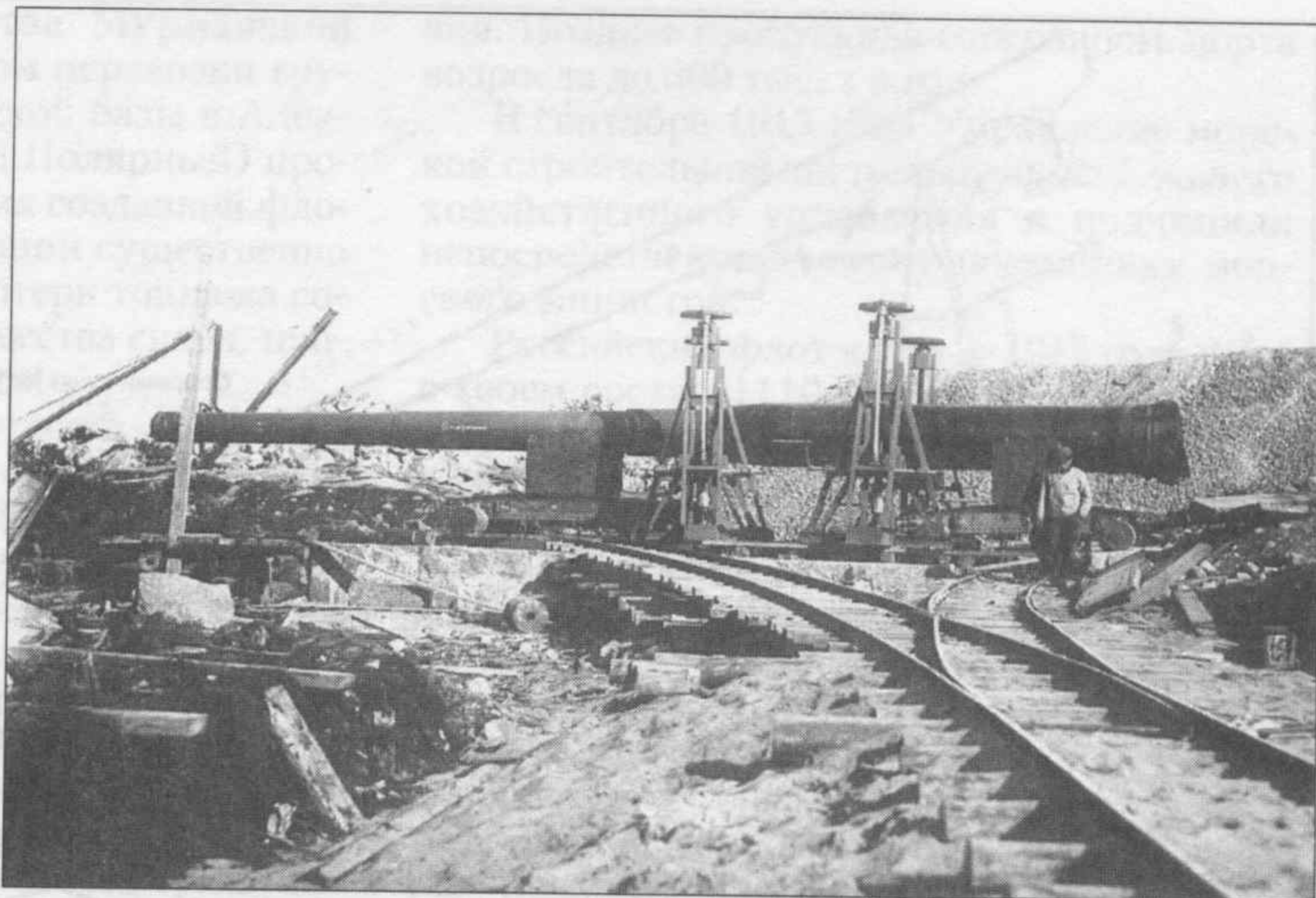
Кронштадтская крепость. Монтаж 305-мм башенной установки на форте «Ино»



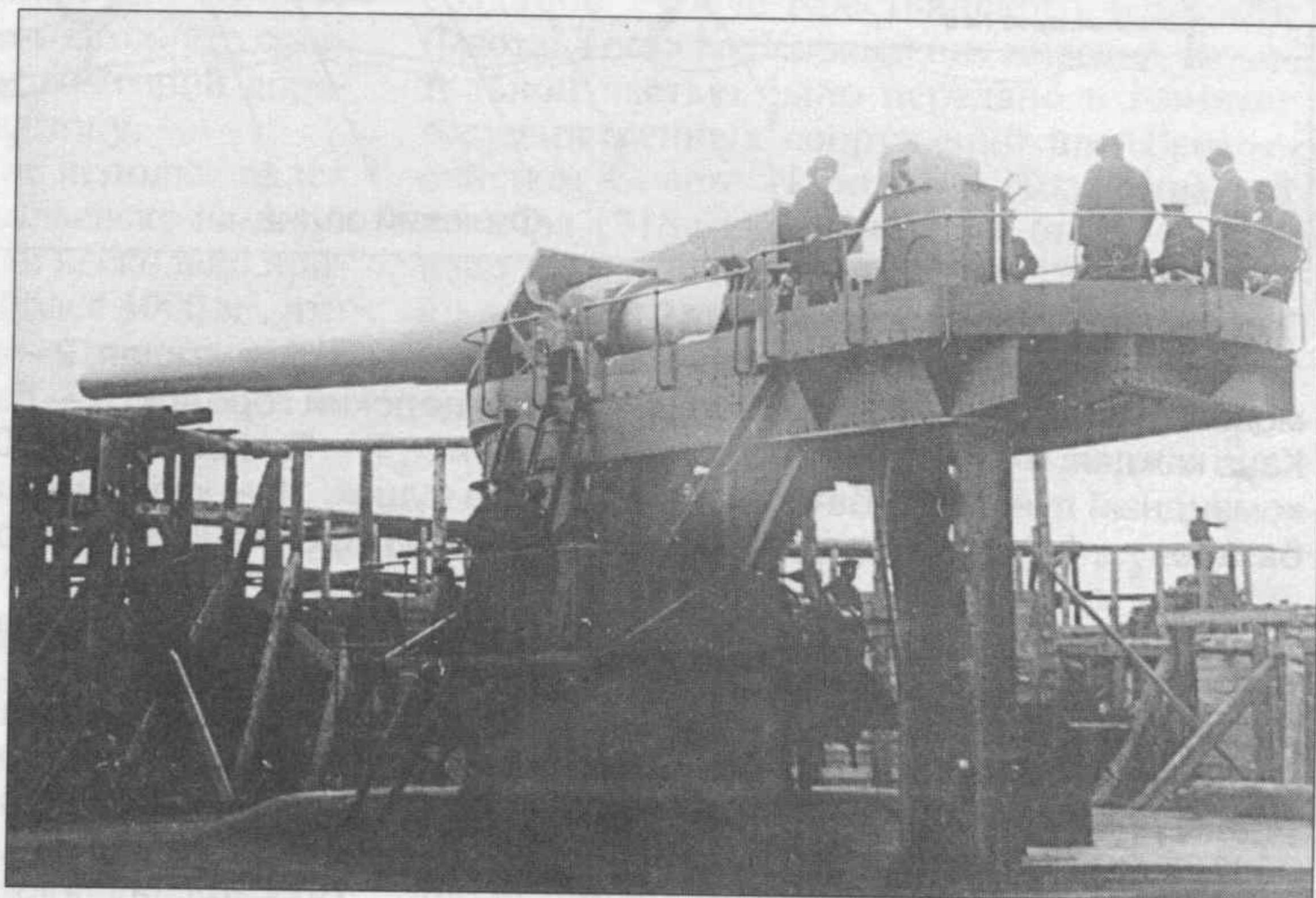
305-мм орудие форта «Красная Горка» Кронштадтской крепости

300 ЛЕТ РОССИЙСКОМУ ФЛОТУ

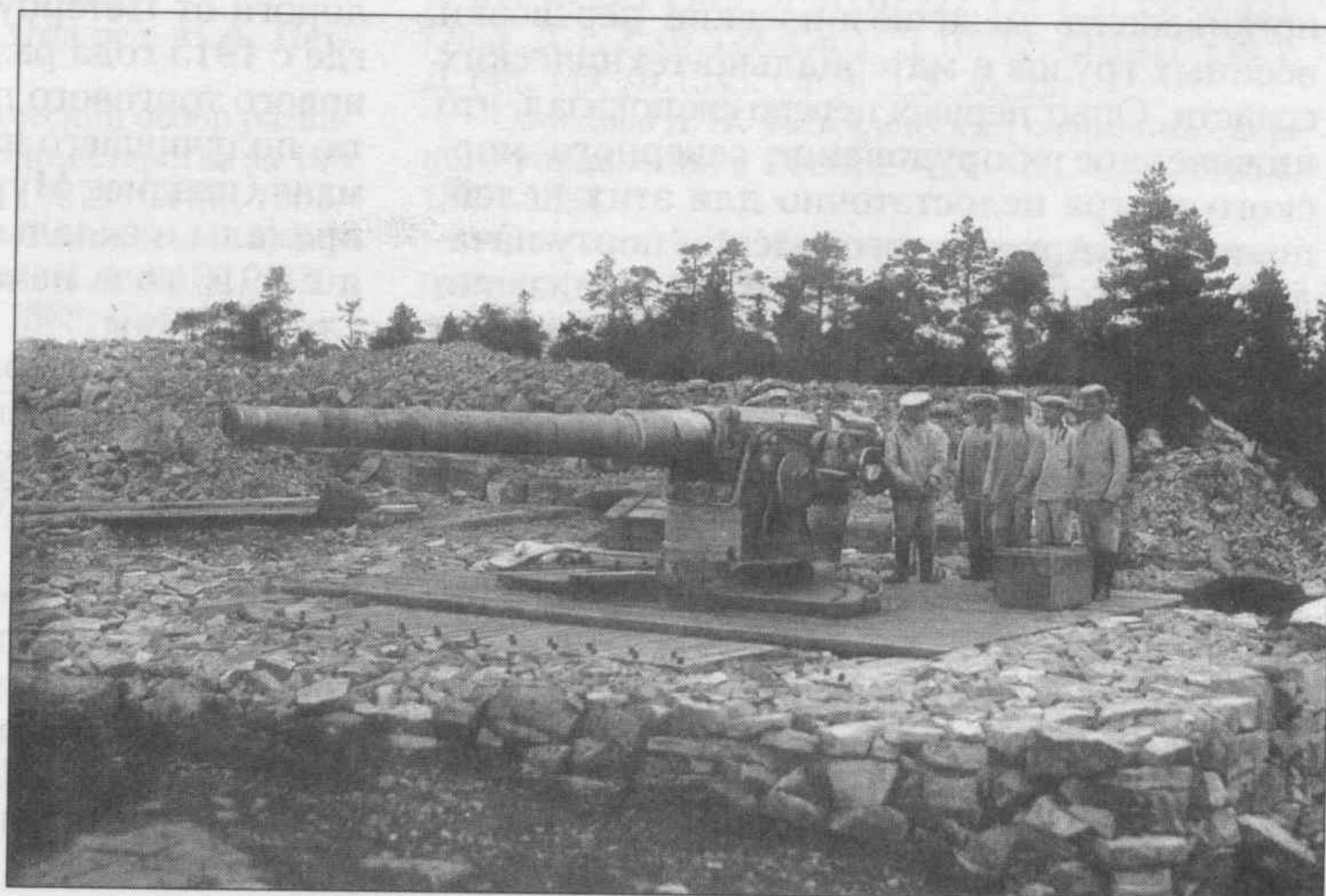
Крепость Императора
Петра Великого.
Перевозка ствола
305-мм орудия на одну
из батарей острова Эрэ

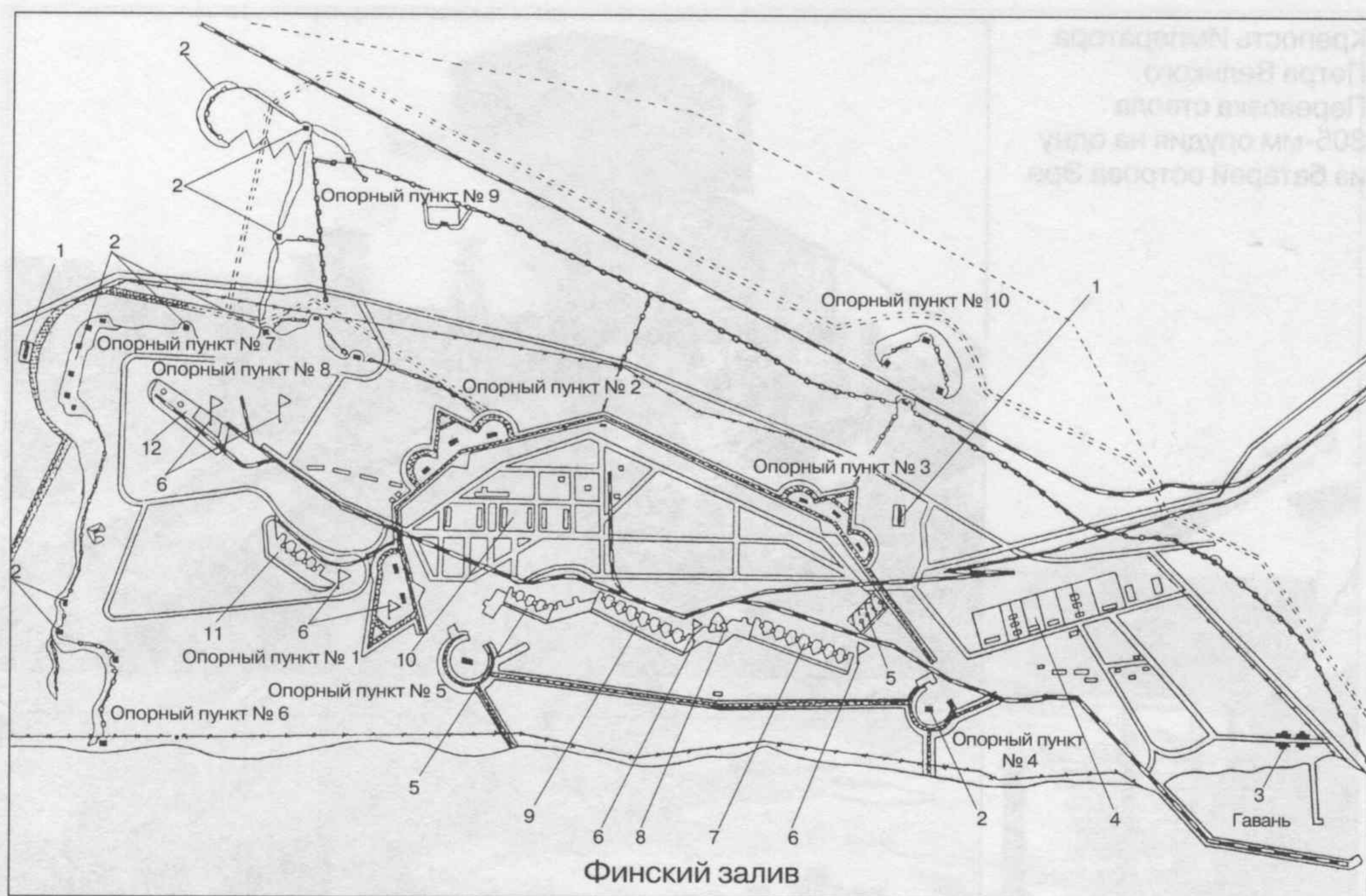


Крепость Императора
Петра Великого.
305-мм орудие батареи
№ 60



Крепость Императора
Петра Великого.
152-мм орудие на
острове Утэ





Генеральный план форта «Ино». 1913 год.

1 — противозаэропланские батареи на 4 76,2-мм орудия каждая; 2 — укрытия для противотанковых пушек; 3 — минные склады; 4 — офицерский городок; 5 — батареи на 4 152-мм пушки Канэ каждая; 6 — батарейный командный пункт; 7 — батарея на 8 280-мм гаубиц; 8 — групповой командный пункт; 9 — батарея на 8 254-мм пушек; 10 — казарменный городок; 11 — открытая батарея на 4 305-мм орудия; 12 — башенная батарея на 4 305-мм орудия

Принятые меры позволили Балтийскому и Черноморскому флотам вести активные боевые действия.

Резко изменилась с началом первой мировой войны роль Архангельска. Он оказался единственным портом в европейской части России, через который можно было организовать межсоюзнические перевозки военных грузов и материально-технических средств. Опыт первых перевозок показал, что инженерное оборудование северного морского театра недостаточно для этих целей, поэтому в Архангелогородском порту начались обширные работы по его модернизации и расширению. Одновременно перевели железную дорогу Архангельск — Вологда с узкой колеи на широкую.

С участием Морского ведомства к навигации 1916 года в Архангельске у Бакарицы на левом берегу Северной Двины был создан комплекс причалов длиной более 2 км и построены склады площадью 6800 м². К перевалке грузов привлекались также существующие причалы на правом берегу реки. Все это позволило увеличить годовую пропускную способность порта до 1 млн 200 тыс. т. Для круглогодичной работы Архангелого-

родского порта закупили за границей пять ледоколов.

Тем не менее, все это не решало в полной мере проблем межсоюзнических перевозок: Россия остро нуждалась в новом порте на Севере в незамерзающей части моря. В конце 1914 года началось строительство железной дороги от Петербурга к Кольскому заливу, где с 1915 года развернулось строительство нового торгового порта у населенного пункта, получившего название Романов-на-Мурмане (позднее Мурманск). Здесь построили причалы и склады площадью более 9000 м², и с 1916 года начались перевозки грузов в глубь страны.

Германское командование всячески препятствовало перевозке грузов постановкой минных заграждений и действиями подводных лодок. Для борьбы с германским флотом 19 июля 1916 года начала формироваться флотилия Северного Ледовитого океана с базированием кораблей в Кольском заливе (операционная база), в Иоканьге (маневренная база) и Архангельске (тыловая база). Строительство Иоканьгской базы в конце ноября 1916 года остановилось из-за переброски средств в Кольский залив в связи с

завершением строительства Мурманской железной дороги и началом перевозки грузов. Строительство Кольской базы в Александровске (ныне — город Полярный) продолжалось. Боевые действия созданной флотилии не позволили Германии существенно нарушить судоходство. Потери тоннажа составили 1,6 % общего количества судов, прошедших по северным морям.

С началом первой мировой войны во Владивосток от союзников стали поступать в большом количестве военные грузы и материально-технические средства. Для приема их Морское ведомство выделило часть военного порта с четырьмя причалами. На полуострове Эгершельд создали портовую территорию с причалами. Однако всего этого было недостаточно, и поэтому в Амурском заливе построили три лихтерные гавани, защищенные каменными молами. В результате к лету 1915 года пропускная способность порта увеличилась до 2 млн т в год, что соответствовало возможностям железной дороги, подходившей к Владивостоку.

Для военных перевозок использовался также военный порт в Николаевске-на-Амуре, где в 1915 году построили несколько причалов и склады площадью более 4000 м², что позволило принять 100 тыс. т продовольст-

вия. Позднее пропускная способность порта возросла до 300 тыс. т в год.

В сентябре 1917 года Управление морской строительной части вывели из Главного хозяйственного управления и подчинили непосредственно второму помощнику морского министра.

Российский флот к концу 1917 года имел в своем составе 1110 кораблей и судов (561 боевой корабль и 549 вспомогательных судов общим тоннажем 548 тыс. т), 269 самолетов; личный состав флота насчитывал 168 человек.

Развитая и устойчивая система базирования флота, прикрытая с моря и суши приморскими крепостями, позволила ему вести активные боевые действия на всех театрах первой мировой войны.

Декретом Совнаркома от 29 января 1918 года Российский императорский флот объявлялся распущенным и провозглашалось создание Рабоче-Крестьянского Красного Флота. Тогда же Управление морской строительной частью было передано в Комитет государственных сооружений при Всероссийском Совете Народного Хозяйства. 18 декабря 1918 года управление было упразднено и вместо него образован строительно-крепостной отдел Главного управления кораблестроения Наркомата по морским делам.

Литература и источники

Амирханов Л.И. Морская крепость Императора Петра Великого. СПб.: Иванов и Лещинский, 1995.

Всеподданнейший отчет по Морскому ведомству. 1914 г. Петроград, 1915.

Инженерно-строительные органы ВМФ. 300 лет на службе Отечеству / Под редакцией М.Е. Миронова. СПб.: УНСИОР, ВИТУ, 1998.

Крепость Владивосток / Под ред. П.А. Петряева. Владивосток, 1923.

Огородников С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за 100 лет его существования (1802 — 1902). СПб., 1902.

Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1-е. Т. 5, 8, 16, 44. Ч. 1. СПб., 1830; Собрание 2-е. Т. 31, 41. СПб., 1868; Собрание 3-е. Т. 5. СПб., 1887.

Прямицкий С.Д. Приморская крепость Свеаборг. СПб.: ВИТУ, 1998.

Прямицкий С.Д. Российский императорский флот и его инженерно-строительные органы (1696 —

1917 гг.). Промежуточный отчет по теме НИР «История ВМФ». СПб.: ВИСИ, 1997.

Раздолгин А.А., Скориков Ю.А. Кронштадтская крепость. Л.: Стройиздат, 1988.

РГАВМФ. Ф.84. Оп.1. Д.6637; Ф.131. Оп.1. Д.61, 62; Ф.138. Оп.1. Д.111; Ф.147. Оп.1. Д.92, 102, 143; Ф.182. Оп.1. Д.126; Ф.212. Оп.1. Д.34; Оп. 9. Д.108; Ф.223. Оп.1. Д.31; Ф.227. Оп.1. Д.19; Ф.421. Оп.5. Д.1, 2; Ф.427. Оп.1. Д.10, 12; Ф.1341. Оп.1. Д.148, 149; Ф.1343. Оп.3. Д.3, 26, 29.

Савельев А.И. Исторический очерк инженерного управления в России. Ч. I — III. СПб., 1879, 1887, 1894.

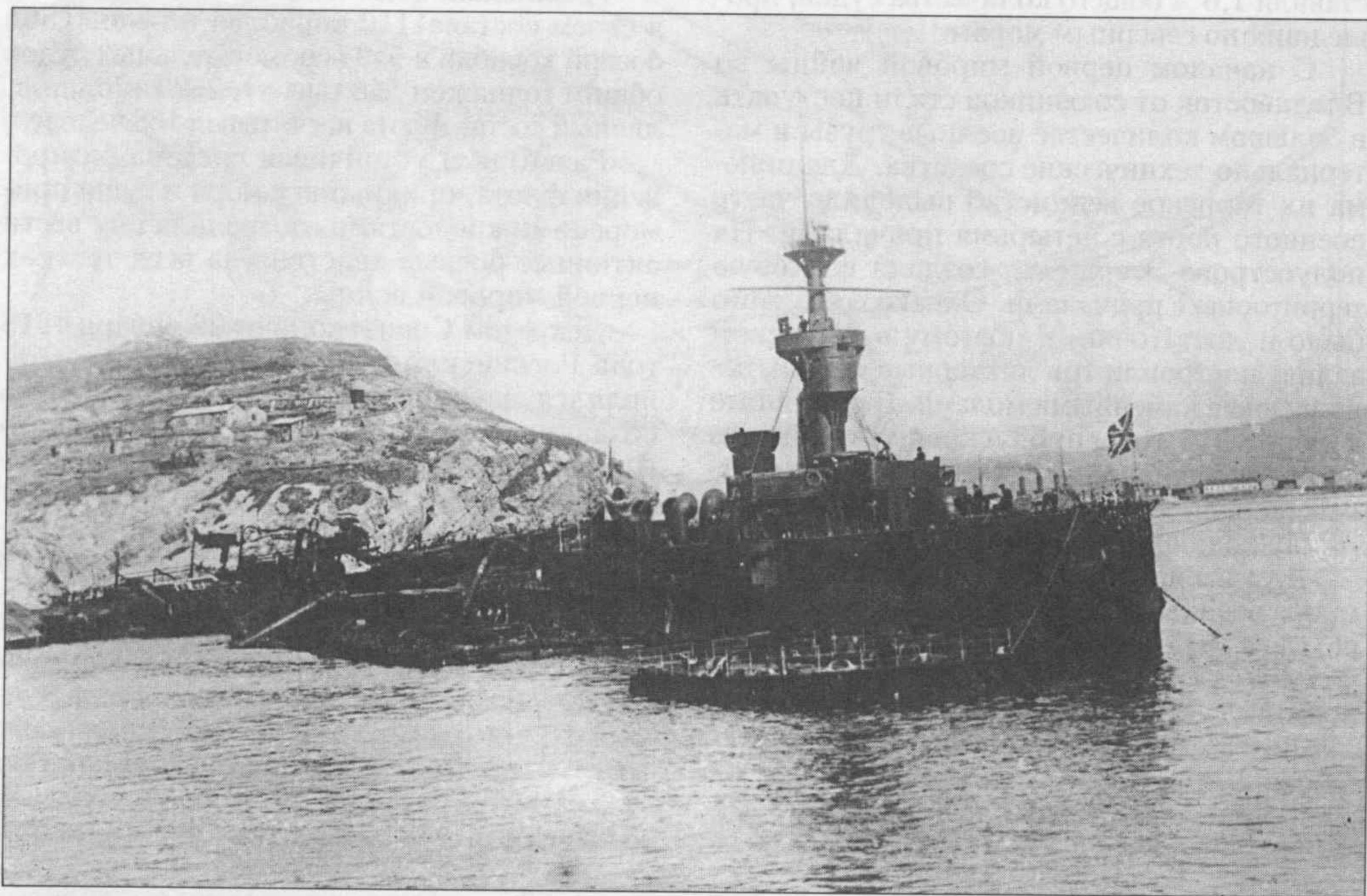
Савельев А.И. Материалы к истории инженерного искусства в России. СПб., 1853.

Скориков Ю.А. Севастопольская крепость. СПб.: Стройиздат, 1997.

Чубинский В. Историческое обозрение устройства управления Морским ведомством в России. СПб., 1869.

Яковлев В.В. История крепостей. СПб., 1995.

В ДЫМУ МОРСКИХ СРАЖЕНИЙ



Канонерская лодка «Гилыак» на внешнем рейде Порт-Артура, ошвартованная у потопленного японского брандера

Канонерская лодка Сибирской флотилии «Гилыак»*

А.В.СКВОРЦОВ

8. «На стороже всего флота»

18 января 1904 года наместник Е.И.Алексеев отдал приказ о начале кампании всех кораблей эскадры. Были приняты меры на случай нападения японцев: связь с берегом на ночь прекращалась; два крейсера назначались дежурными; два миноносца выходили по ночам для осмотра 25-мильной зоны; «Гилыак» охранял каждую ночь десятимильный район

Порт-Артура от маяка Ляотешань до поворота в Талиенван.

После выхода в море 21 января эскадра, по возвращении, встала на внешнем рейде в три линии. Так она располагалась и вечером 26 января.

В тот день «Гилыак», смененный лодкой «Бобр», должен был войти в гавань для пополнения запасов воды и угля. Но командир лодки, капитан 2-го ранга В.А.Алексеев¹, не получив соответствующего разрешения, поставил «Гилыак» на ночь на якорь под Золотой горой в 3-й линии, назначенной для кораблей II ранга. В 17 ч 40 мин корабли эскадры по сигналу О.В.Старка приготовились к отражению минной атаки. Но в ночном бою экипаж «Гилыака» участия не принял, поскольку японских миноносцев с канонерской лодки не было видно.

Днем 27 января перед Порт-Артуром появился японский отряд в 16 вымпелов. Наши корабли открыли огонь и стали сниматься с якоря. «Гилыак» также снялся с яко-

*Окончание. Начало см.: Гангут. Вып.21, 22.
© А.В.Скворцов, 2000.

ря и начал пристрелку, быстро прекращенную за дальностью расстояния. Затем, получив указание, командир направил лодку на внутренний рейд.

С 28 января приказом генерал-адъютанта Е.И.Алексеева была организована охрана водного района Порт-Артура. Для этого на внешний рейд на расстоянии 10—15 км от берега направлялись на ночное дежурство два миноносца, в 6—7 км ставились на якорь две канонерские лодки и два минных крейсера, у входа в гавань на брандвахте организовывался сигнальный пост, на кораблях вводился режим светомаскировки.

Но уже через два дня на совещании флагманов решили «лодок для защиты входа не иметь на рейде». Также было принято решение «...защиту Дальнего основать лишь на минном заграждении с оставлением прохода для коммерческих судов». Для охраны минных постановок в Дальний, в распоряжение контр-адмирала М.Ф.Лощинского, направили «Гиляк» и два миноносца.

Следующее совещание, состоявшееся 4 февраля, вновь постановило усилить охрану водного района канонерскими лодками «Гиляк» и «Бобр», поставленными на якоря у входа в гавань; на подмену им назначили «Гремящий» и «Отважный». В Порт-Артуре на внешнем рейде саперный батальон установил с плотиков две линии минных заграждений (на W и Ost от фарватера), электрические цепи которых замыкались на ночь. Кроме того, фарватер стали перегораживать ночью двумя бонами.

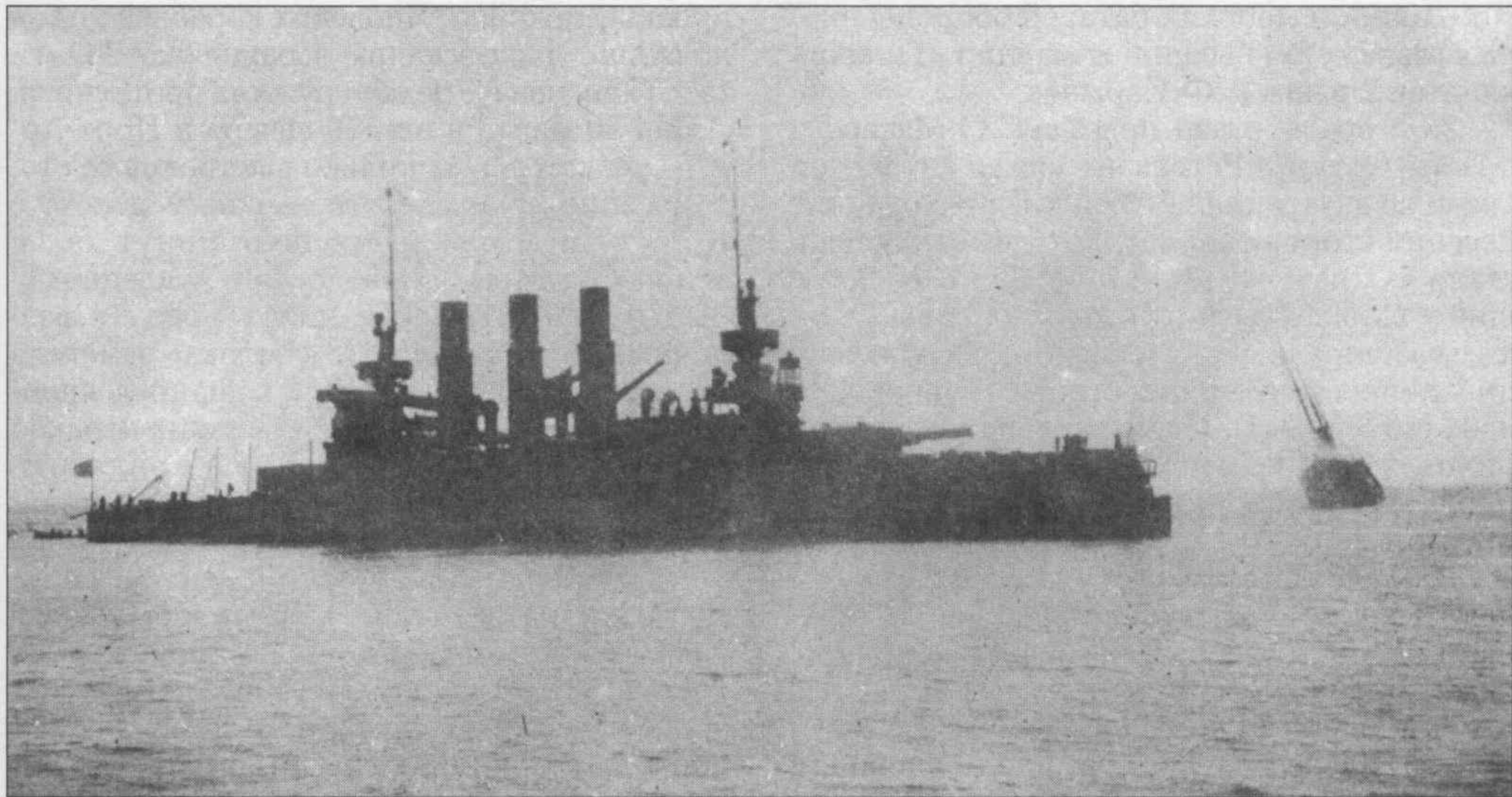
11 февраля в 2 ч 45 мин в лучах прожекторов были замечены идущие с моря пять

транспортных судов. Курс они держали на вход в гавань, но шли не в кильватерном строю, а фронтом. С «Ретвизана» в их сторону были сделаны предупредительные выстрелы, не остановившие пароходы. Из-за них выскочили восемь миноносцев и бросились в атаку на поврежденный еще 26 января и приткнувшийся к берегу броненосец. Береговые батареи и «Ретвизан» открыли интенсивный огонь по противнику.

Один брандер затонул еще на подходе, другой попал на камни у горы Белый Волк, третий уклонился вправо и затонул под Золотой горой, четвертый развернулся и ушел в море. Лишь один, несмотря ни на что, уверенно держал курс на середину броненосца. У самой цели одним из снарядов у брандера был сброшен в воду якорь, который, зацепившись за грунт, завернул корабль влево, и тот, загоревшись, выскочил на берег у южного склона Маячной горы в 100 м от «Ретвизана». Пароход был загружен облитым керосином углем с закопанными в него небольшими минами. Горящий брандер пришлось тушить землей, постоянно опасаясь взрывов.

В тот же день Е.И.Алексеев телеграммой потребовал по снятии «Ретвизана» с мели принять самые решительные меры для защиты входа. «Полагаю, что кроме лодок и бонного заграждения будет крайне полезно установить у входа на обоих берегах позиционные орудия, сверх имеемых 57-мм батарей. Также было бы важно поставить на Перепелиной горе несколько орудий, чтобы усилить фронтальный огонь».

В ночь на 12 февраля броненосец «Ретвизан», волей случая оказавшийся на время



Эскадренный броненосец «Ретвизан» на мели у входа в гавань



Контр-адмирал М.Ф.Лощинский

ключевой батареей сил обороны входа в гавань, вновь подвергся атакам японских миноносцев. А через два дня на обращенных к морю склонах Золотой и Маячной гор началось оборудование позиций 120-мм батарей; орудия, снятые с транспорта «Ангара», ставились как можно ближе к урезу воды. Командиром морских батарей обороны входа в гавань стал бывший командир «Гиляка» капитан 2 ранга В.Ф.Сарычев.

24 февраля, в день приезда С.О.Макарова в Порт-Артур, «Ретвизан» сняли с грунта и увели во внутренний бассейн. В проходе, для несения сторожевой службы, в тот же день стали «Отважный» и «Гиляк», а на следующий у входа в гавань были затоплены пароходы «Хайрали» и «Харбин», причем последний поперек входного створа. Теперь при движении по фарватеру приходилось маневрировать, что выполнять ночью в лучах прожекторов и под огнем батарей было не просто.

В ночь на 9 марта японские миноносцы дважды подходили к Золотой горе. Их отогнали огнем береговых батарей и канонерских лодок. А на рассвете появились главные силы японского флота в количестве 29 кораблей; 18 из них прошли вдоль внешнего рейда, обстреляв гавань и порт.

В ночь на 14 марта вновь были обна-

ружены приближающиеся к Порт-Артуру четыре парохода. Теперь уже никто не сомневался в их истинных намерениях. Сразу же батареи и корабли открыли интенсивный огонь на поражение. Миноносец «Сильный» торпедировал один брандер, и тот лег на грунт почти поперек створа, под Маячной горой, близ того места, где еще недавно находился «Ретвизан». Три брандера выкинулись на берег под Золотой горой.

На рассвете у Порт-Артура показались японские броненосцы и крейсеры, но увидев выходящую навстречу эскадру под командованием С.О.Макарова, быстро скрылись на SO. Попытка запереть флот вновь не удалась.

В ожидании новых атак С.О.Макаров предпринял энергичные действия по улучшению обороны входного фарватера. Были опробованы и усовершенствованы боновые заграждения, которые теперь могли препятствовать движению судов водоизмещением до 2 тысяч тонн. С брандера, затонувшего под Маячной горой, срезали надстройки, и он, превратившись в своеобразный мол, стал надежной защитой для пришвартованного к нему 22 марта «Гиляка». С этой позиции отлично простреливался внешний рейд.

«Гиляк» и прибрежные батареи В.Ф.Сарычева составили первый рубеж обороны; вторым рубежом был стоящий в проходе «Бобр». Но вскоре С.О.Макаров принял решение держать на внешнем рейде и дежурный крейсер. Для этого ближе к Золотой горе 28 марта затопили пароходы «Эдуард Бари» и «Шилка»; вместе с затонувшим рядом брандером они защищали стоявшие на якорях дежурные крейсеры.

Последняя неделя марта в Порт-Артуре прошла спокойно. Японских кораблей не было видно. Даже эскадра, выходявшая 28 марта к Талиенвану, не обнаружила противника. Лишь 30 марта в десять вечера в Порт-Артуре слышали несколько выстрелов со стороны Ляотешаня. Сквозь завесу дождя с Крестовой горы несколько минут были видны силуэты каких-то судов, медленно передвигавшихся по внешнему рейду в различных направлениях. С «Гиляка» заметили мелькнувший и быстро скрывшийся японский миноносец. Через час на канонерской лодке и на крейсере «Диана», не видя противника, выключили прожектора; оставшаяся часть ночи прошла спокойно. Кто знает, быть может, именно этой ночью с японского заградителя «Корпу-Мару» и была сброшена за борт мина, ставшая наутро причиной трагедии броненосца «Петропавловск»?

Сразу же после гибели флагманского корабля с «Гиляка» спустили барказ и ял. Спасая своих боевых товарищей, моряки тщетно разыскивали среди плавающих ад-

мирала, с именем которого связывалось столько надежд.

После бомбардировки 2 апреля в активных действиях японцев против Порт-Артура вновь наступил перерыв. Прибывший в этот день наместник поднял свой флаг на броненосце «Севастополь».

В целях сохранения крупных кораблей Е.И. Алексеев отменил дежурство крейсеров на внешнем рейде. По направлению входного створа провели траление фарватера длиной 6 миль и шириной 2 кб. В 50 м от места гибели броненосца «Петропавловск» обнаружили связку из трех мин, установленных на разной глубине. За две недели была проведена постановка на внешнем рейде трех линий минных заграждений; минное заграждение выставили также на W от Ляотешаня в районе обычного маневрирования японских кораблей при бомбардировках.

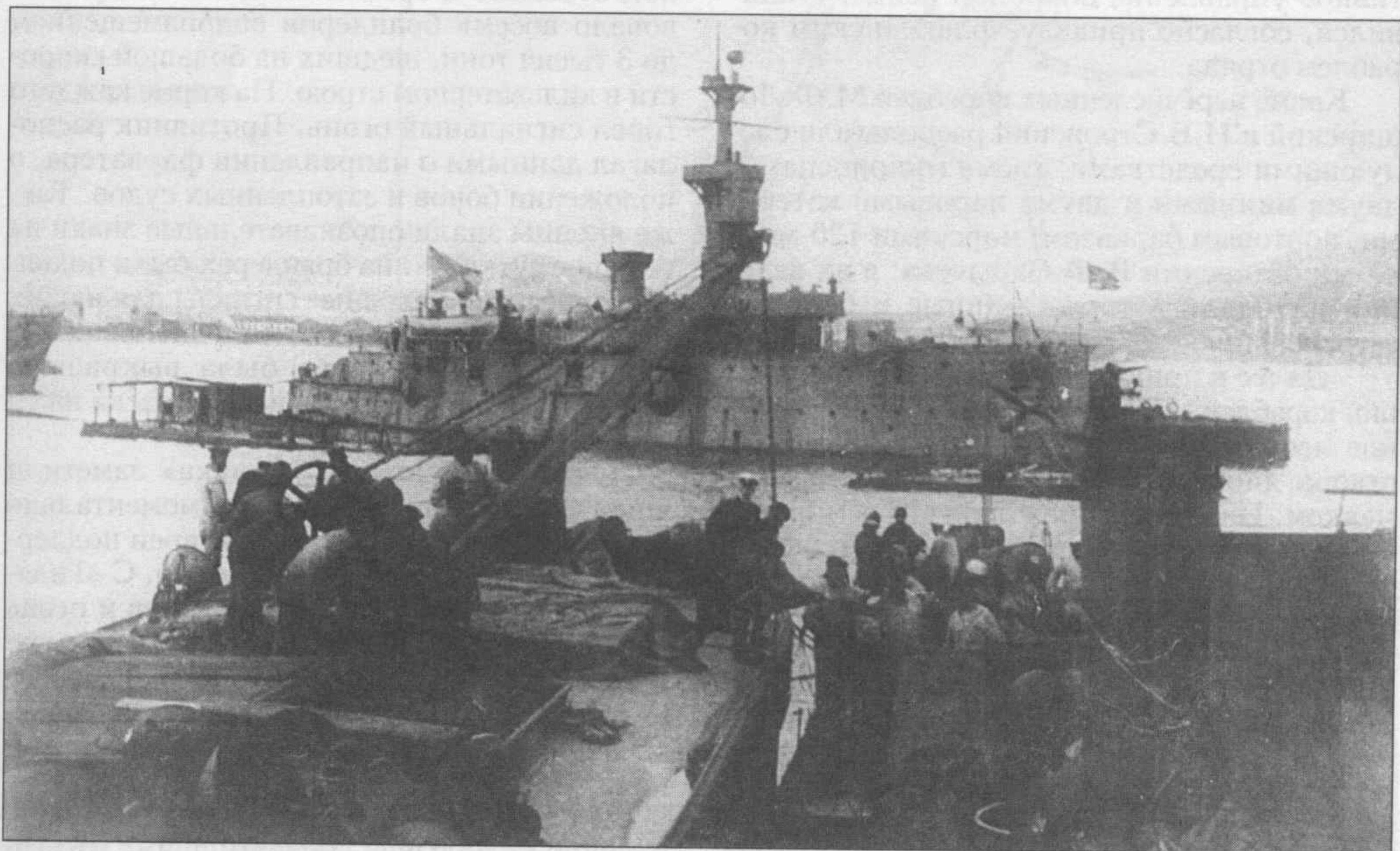
6 апреля генерал-адъютант посетил броненосцы «Победа», «Полтава», крейсера «Новик», «Паллада», канонерскую лодку «Гиляк». Адмирал М.Ф.Лощинский писал в своем рапорте: «На лодке “Гиляк”, стоящей в проходе, наместник особо благодарил команду и г.г.офицеров за передовую службу, напоминая, что лодка является на стороже всего флота; команде пожаловал по чарке».

Экипаж корабля продолжал нести напряженную службу. Так, 9 апреля миноносцем «Сторожевой», по приказанию командира «Гиляка», был осмотрен английский буксир-

ный пароход, приблизившийся к Порт-Артуру. Через неделю шесть японских миноносцев подошли к берегу на 6 миль, а наступившей ночью — на 6—7 кб. С «Гиляка» и с батареей открыли огонь. Японцы, ответив тремя выстрелами, скрылись. Позднее выяснилось, что это была рекогносцировка участников третьей атаки брандеров.

17 апреля Е.И.Алексеев подписал приказ «Состав отрядов судов Тихого океана», фактически закрепивший структуру флота, сложившуюся к этому времени. Морские силы России на Тихом океане состояли из броненосного отряда (начальник контр-адмирал П.П.Ухтомский), отряда крейсеров (начальник капитан 1 ранга Н.К.Рейценштейн), базировавшегося на Владивосток отдельного отряда крейсеров (начальник контр-адмирал К.П.Иессен), отряда подвижной береговой обороны (начальник контр-адмирал М.Ф.Лощинский), 1-го и 2-го отрядов миноносцев (начальники капитаны 2 ранга Е.П.Елисеев и М.В.Бубнов). В отряд М.Ф.Лощинского вошли заградитель «Амур», канонерские лодки «Гремящий», «Отважный», «Бобр» и «Гиляк», крейсера «Забияка» и «Джигит», минные крейсера «Всадник» и «Гайдамак».

В тот же день наместник издал приказ-инструкцию для судов обороны рейда и входа в гавань. В нем ставилась задача для сил обороны: преграждение ночью пути прорывающимся судам и уничтожение их возможно дальше от входа в гавань. Ответственным



Канонерская лодка «Гиляк» в Порт-Артуре. На первом плане — перегрузка мин заграждения на миноносец



Канонерская лодка
«Гиляк» на своей
бессменной позиции у
затопленных брандеров

за оборону рейда назначался контр-адмирал М.Ф.Лощинский, а его постоянным помощником — новый командир «Гиляка» капитан 2 ранга Н.В.Стронский². На время отсутствия контр-адмирала Н.В.Стронский, на правах флаг-капитана, вступал в командование отрядом береговой обороны и приданными судами. «Гиляк», с борта которого отныне должно было осуществляться оперативное управление обороной рейда, становился, согласно приказу, флагманским кораблем отряда.

Кроме перечисленных кораблей М.Ф.Лощинский и Н.В.Стронский располагали следующими средствами: тремя миноносцами, двумя минными и двумя паровыми катерами, портовым барказом, морскими 120-мм и 47-мм батареями В.Ф.Сарычева; в их ведении находились также минные и боновые заграждения.

Далее в приказе говорилось о диспозиции кораблей: «Лодка «Гиляк» имеет постоянное место стоянки у затопленного поперек створа японского парохода, под входным маяком. Из прочих трех лодок «Гремящий» и «Отважный» располагаются в проходе на О и W его сторон. Лодка «Бобр» по особому назначению начальника обороны. Миноносцы располагаются в проходе по отдельной диспозиции. Катера и барказ находятся при лодке «Гиляк» в распоряжении начальника обороны. Миноносцы и катера дежурят по суткам, причем днем остаются в дежурстве два миноносца, один минный и один паровой катер. Остальные присоединяются после 6-ти вечера. Смена в 7 часов утра. Начальник обороны, обнаруживший ночью на внешнем

рейде суда, открывает огонь и дает сигнал ракетой с «Гиляка» (дублируется с Золотой горы). Для необходимости посылки миноносца на осмотр или атаку судна, на прекращение огня сигнал подается также ракетой с «Гиляка»».

В ночь на 20 апреля японцы предприняли третью, наиболее опасную, попытку закрыть выход из гавани. Нападение было хорошо подготовлено и организовано. В нем участвовало восемь брандеров водоизмещением до 3 тысяч тонн, шедших на большой скорости в кильватерном строю. На корме каждого горел сигнальный огонь. Противник располагал данными о направлении фарватера, о положении бонов и затопленных судов. Также японцы знали опознавательные знаки на текущие сутки: «...на брандерах были подняты конуса, т.е. условные сигналы для наших миноносцев на 19 апреля, а на японских миноносцах задняя труба была выкрашена белой краской, тоже условная окраска на 19 апреля».

Около часа ночи с «Гиляка» заметили японский миноносец. По нему моментально открыли огонь. Береговые батареи поддерживали лодку через полторы минуты. С «Гиляка» заметили еще пять миноносцев и огонь перенесли на них. Вскоре, после одновременных выстрелов 120-мм и 75-мм кормового орудий лодки, на одном из миноносцев произошел взрыв, и он с большим дифферентом на нос затонул.

В 1 ч 45 мин показался первый брандер, шедший на большой скорости прямо на «Гиляк». Лодки и батареи моментально перенесли огонь на него. Подойдя к «Хайлару»,

брандер стал огибать его. Не доходя до «Гиляка» чуть более 2 кб, брандер, по-видимому зацепившись за боновые заграждения, свернул к Тигровому полуострову, у берега которого и остановился. Вскоре минный катер потопил этот брандер.

Вот как контр-адмирал М.Ф.Лощинский в своем рапорте описывал дальнейшие события: «Затем появилась целая серия брандеров. Брандер № 2, получив попадание миной Уайтхеда, затонул почти рядом с № 1, затем № 3, идя тем же путем, получил мину с катера и утонул в нескольких саженях от «Хайлара». Следующие два, № 4 и № 5, взорвались в восточном минном заграждении, и № 5, пройдя дальше, затонул близ фарватера, не задев его. Брандер № 6, ближайший к «Хайлару», был потоплен артиллерийским огнем с лодок и Электрического утеса. Брандер № 7, сильно поврежденный артиллерийским огнем, утонул между затопленными пароходами «Бари» и «Шилка». И, наконец, № 8 шел полным ходом на Электрический утес и выскочил на берег под этим утесом... Они затонули весьма счастливо для нас, не закрыв корабельного выхода из порта и

своим затоплением дополнили тот брекватер, который уже существовал и благодаря которому уменьшилось волнение, как на внешнем, так и на внутреннем рейдах».

К четырем утра бой затих. А с рассветом стало видно, что часть экипажей брандеров пытается уйти на шлюпках, выгребая против крутой волны с юга. По шлюпкам стреляли пулеметы с «Гиляка», а два миноносца, поджидавшие их, обстреляли береговые батареи. Один из миноносцев затонул, второй ушел, не подобрав шлюпки. С мачт затопленных брандеров сняли 30 японцев. На лодках и батареях в этом бою израсходовали почти 3000 снарядов; только «Гиляк» в ответ на пулеметно-артиллерийский огонь противника выпустил 850 снарядов, 166 из них калибром 120 мм.

Все в Порт-Артуре понимали, что если бы не были затоплены четыре парохода, не устроены минные и боновые заграждения, не организован отряд подвижной береговой обороны, то 20 апреля выход из гавани был бы закрыт.

Утром победа стала поражением — генерал-адъютант Е.И.Алексеев, опасаясь новых

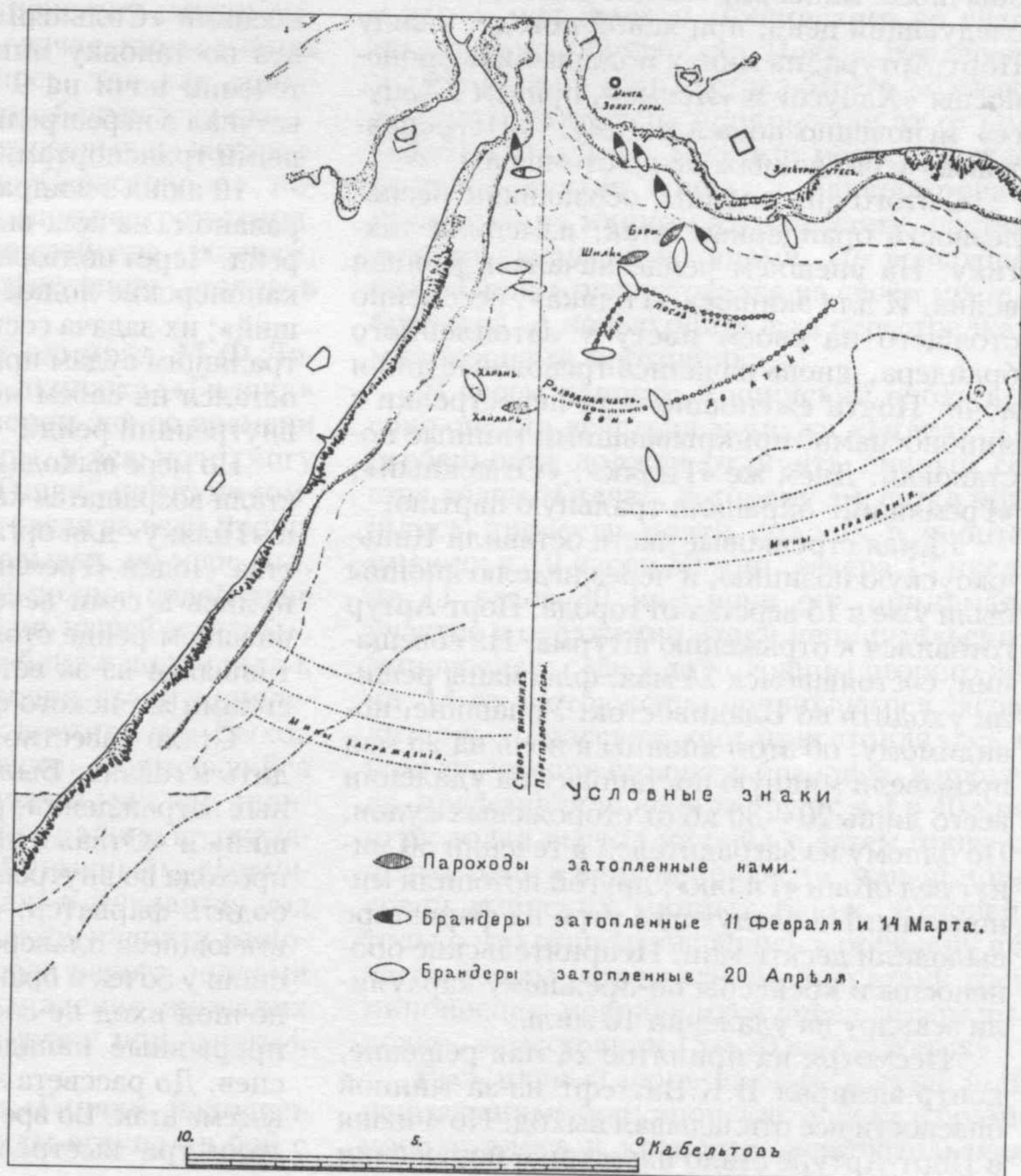


Схема расположения пароходов, затопленных перед входом на внутренний рейд Порт-Артура. Из фондов РГАВМФ

атак брандеров, решил дезинформировать противника и не вывел корабли в море. Это решение привело к тактической паузе в действиях флотов под Порт-Артуром, за время которой стратегическая инициатива полностью перешла к японским вооруженным силам. Прождав несколько дней выхода русских кораблей, японцы 23 апреля начали высадку своей армии на берег Квантуна близ Бицзыво. Именно двухнедельное бездействие порт-артурской эскадры стало началом разгрома России. Наместник же накануне десантирования первых японских отрядов поспешно покинул Порт-Артур, передав командование эскадрой контр-адмиралу В.К.Витгефту.

После 20 апреля японский флот перестал тревожить Порт-Артур. Каждый день появляясь в виду города, корабли неприятеля держались на удалении 10 миль. Их задача состояла в упреждении попытки порт-артурской эскадры помешать высадке войск. Но флот Тихого океана по-прежнему бездействовал на внутреннем рейде. Лишь 1 мая заградитель «Амур», воспользовавшись легким туманом, поставил 50 мин в районе обычного маневрирования японцев. А на следующий день, при ясной погоде, в виду Порт-Артура, на минах подорвались броненосцы «Хацусе» и «Ясима», причем «Хацусе» мгновенно пошел ко дну. «Петропавловск» и его экипаж были отомщены.

С этого дня японцы, осознавшие бесполезность брандерных атак, изменили тактику. На внешнем рейде началась минная война. И для экипажа «Гиляка», бессменно стоящего на своем посту у затопленного брандера, вновь начались тревожные дни и ночи. Почти еженощно шли перестрелки с миноносцами, прикрывавшими минные постановки. Днем же «Гиляк», «Отважный», «Гремящий» охраняли тральную партию.

13 мая стрелковые части оставили Кинь-жоускую позицию, и через неделю японцы были уже в 15 верстах от города. Порт-Артур готовился к отражению штурма. На совещании, состоявшемся 24 мая, флагманы решили уходить во Владивосток. Узнавшие, по видимому, об этом японцы в ночь на 25 мая произвели минную постановку на удалении всего лишь 20 — 30 км от сторожевых судов. По одному из заградителей в течении 30 минут вел огонь «Гиляк», другой потопили миноносцы. На следующее утро на фарватере выловили десять мин. Неприятельские броненосцы и крейсера по-прежнему караулили эскадру на удалении 10 миль.

Несмотря на принятое 24 мая решение, контр-адмирал В.К.Витгефт из-за минной опасности все откладывал выход. Но 4 июня в Порт-Артуре стало известно о поражении

под Вафангоу шедшего на выручку 1-го Восточно-Сибирского стрелкового корпуса. Теперь эскадру мог спасти только прорыв во Владивосток.

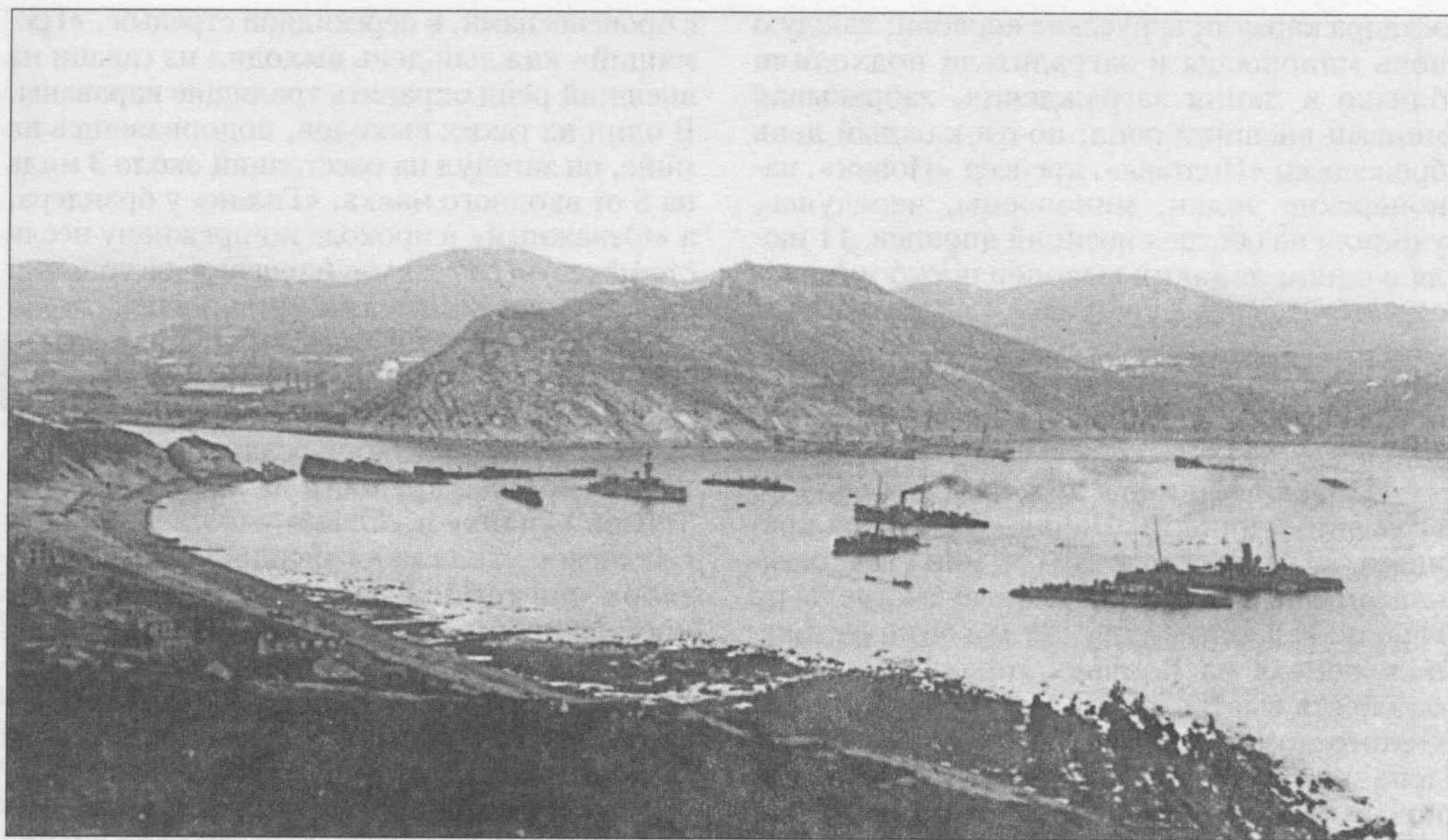
В своей телеграмме наместнику, посланной 6 июня, В.К.Витгефт писал: «...в 10-ти мильном районе мины взрываются во всех направлениях: у Ляотешаня; перед Артуром; пять на входном створе; восемь вчера в Тахэ; перед лодками; от взрыва на трале часто взрываются другие вблизи. Уничтожено более 50-ти тралов, один катер, один землесос взорван. Вылавливаем скоро сотую мину. Ночью рейд охраняю «Дианой», «Гиляком»; «Отважный» в проходе; 3 катера и 4 миноносца в Тахэ и у Белого Волка. Миноносцев могу взять шесть, остальные негодны для плавания с эскадрой. Да поможет мне Бог честно выполнить ответственность перед Царем, Россией и совестью — обязанность, которую лично не искал. Выхожу собразно высокой водой, около десятого. В случае смерти прошу похлопотать пенсию жене, средств не имею». На следующий день по эскадре был объявлен приказ об уходе во Владивосток.

А минная война продолжалась. 7 июня пароход «Богатырь», прикрываемый миноносцами «Сильный» и «Стройный», произвел постановку мин в бухте Голубиной. В течении ночи на 9 июня «Гиляк» дважды вступал в перестрелку с миноносцами и минными транспортом противника.

10 июня эскадра, вслед за тралящим караваном, начала вытягиваться на внешний рейд. Через полтора часа за эскадрой пошли канонерские лодки «Отважный» и «Гремящий»; их задача состояла в оказании помощи тралящим судам при возвращении. «Гиляк» остался на своем месте на охране входа на внутренний рейд.

По мере выхода кораблей за минное поле, стали возвращаться катера. Они направлялись к «Гиляку» для организации ночного дежурства. Лодки «Гремящий» и «Отважный» вернулись к семи вечера. А уже через час на внешнем рейде стояла вся эскадра, возвратившаяся из-за встречи с превосходящими силами японского флота.

Стало известно, что корабли будут входить в гавань. Были выключены цепи минных заграждений; разведены боны; «Гремящий» и «Отважный» ушли со своих мест из прохода во внутренний бассейн, чтобы освободить фарватер; с «Гиляка» выслали все имеющиеся плавсредства, которые с огнями стали у бочек и брандеров, указывая путь. Но ночной вход не состоялся — начались беспрерывные нападения японских миноносцев. До рассвета эскадра и батареи отбили восемь атак. Во время первой с «Гиляка» сделали три выстрела по двум миноносцам,



Миноносцы и канонерские лодки на внешнем рейде Порт-Артура. 25 октября 1904 года

мелькнувшим в просвете между крейсерами. Всю ночь орудийная прислуга лодки находилась на местах, но случая открыть огонь больше не представилось, так как миноносцы были закрыты кораблями эскадры.

В пять утра одним из первых на внутренний рейд стал заходить «Севастополь», получивший пробоину от мины заграждения. А в час дня, с приходом крейсера «Новик», эскадра в полном составе вновь стояла в гавани.

Вот как отзывался адмирал М.Ф.Лощинский о действиях экипажа «Гиляка» минувшей ночью: «Вечером же, со времени подхода к рейду эскадры, и всю ночь, могу сказать, что на лодке «Гиляк» никто не сомкнул глаз, внимательно следя за всем происходящим на рейде и оказывая, по мере сил, этой небольшой лодкой полное содействие к успешному входу в гавань нашей эскадры».

Японская армия все ближе подходила к городу. Канонерские лодки стали привлекаться к обстрелу войск противника. Выход «Отважного» и «Гремящего», состоявшийся 9 июня, оказался неудачным, так как японских частей в намеченном районе не оказалось. 13 июня «Бобр», «Отважный», «Гремящий» ходили в бухты Тахэ и Лунвантан под прикрытием «Новика» и двенадцати миноносцев. Во время обстрела берега лодками весь отряд отражал нападение японских миноносцев, шедших в атаку под защитой двух крейсеров.

Наступившей ночью «Гиляк», находясь на своей позиции, дважды вступал в бой с

японскими миноносцами и заградителями, а утром под флагом Лощинского во главе отряда ушел в бухту Тахэ. Пока «Отважный» и «Гремящий» вели обстрел берега, «Гиляк» и четыре миноносца прикрывали их от возможного нападения. Весь день моросил дождь; на море крутая волна, а маневрировать пришлось на минном заграждении, поставленном накануне японцами. По возвращении «Гиляк» ошвартовался на своем месте у брандера. А ночью опять шла перестрелка с миноносцами противника.

В своем рапорте Лощинский вновь высоко оценил действия экипажа «Гилка»: «В особенности должен отличить личный состав лодки «Гиляк», которому эти сутки пришлось провести почти сплошь в работе, именно: с 10 часов 50 мин вечера 13 числа до 11 часов 30 мин ночи она принимала участие в отражении атаки неприятельских миноносцев; с часу до половины второго ночи, 14-го, в отражении появившегося заградителя; до рассвета они приготавливались к походу, что при стоянке у брандера, в проходе, представляло немало труда; в 4 ч 40 мин утра лодка вышла на рейд и затем провела целый день в виду неприятеля, маневрируя среди японских минных банок; наконец, только что отшвартовавшись к брандеру в 9 часов вечера, отражали смелую атаку трех миноносцев, появившихся перед самым выходом, в расстоянии 15—20 кабельтовых».

Весь июнь и июль на море и суше шли напряженные бои: японские войска с боями продвигались к крепости; неприятельская

эскадра караулила русские корабли; каждую ночь миноносцы и заградители подходили близко к линии заграждения, забрасывая минами внешний рейд; почти каждый день броненосец «Полтава», крейсер «Новик», канонерские лодки, миноносцы, чередуясь, уходили на обстрел позиций японцев. 11 июля в одном из таких выходов погиб миноносец «Лейтенант Бураков». Для командования эта была большая потеря, поскольку самый быстроходный корабль эскадры обеспечивал связь осажденной крепости с внешним миром.

К 16 июля японцы подошли к городу по всей линии фронта. Началась блокада крепости. 25 июля, около 10 ч 30 мин утра, осадная артиллерия сделала первые выстрелы по городу. В первый день 120-мм батарея, расположенная на Волчьих горах, произвела около ста выстрелов по городу и кораблям. С этого момента японские снаряды каждый день рвались в осажденной крепости. А ночью был получен категорический приказ наместника о срочном уходе флота во Владивосток. В Порт-Артуре оставались отряд береговой обороны и 2-й отряд миноносцев. Из флагманов с кораблями, которым было предназначено разделить судьбу крепости, оставался контр-адмирал М.Ф.Лощинский.

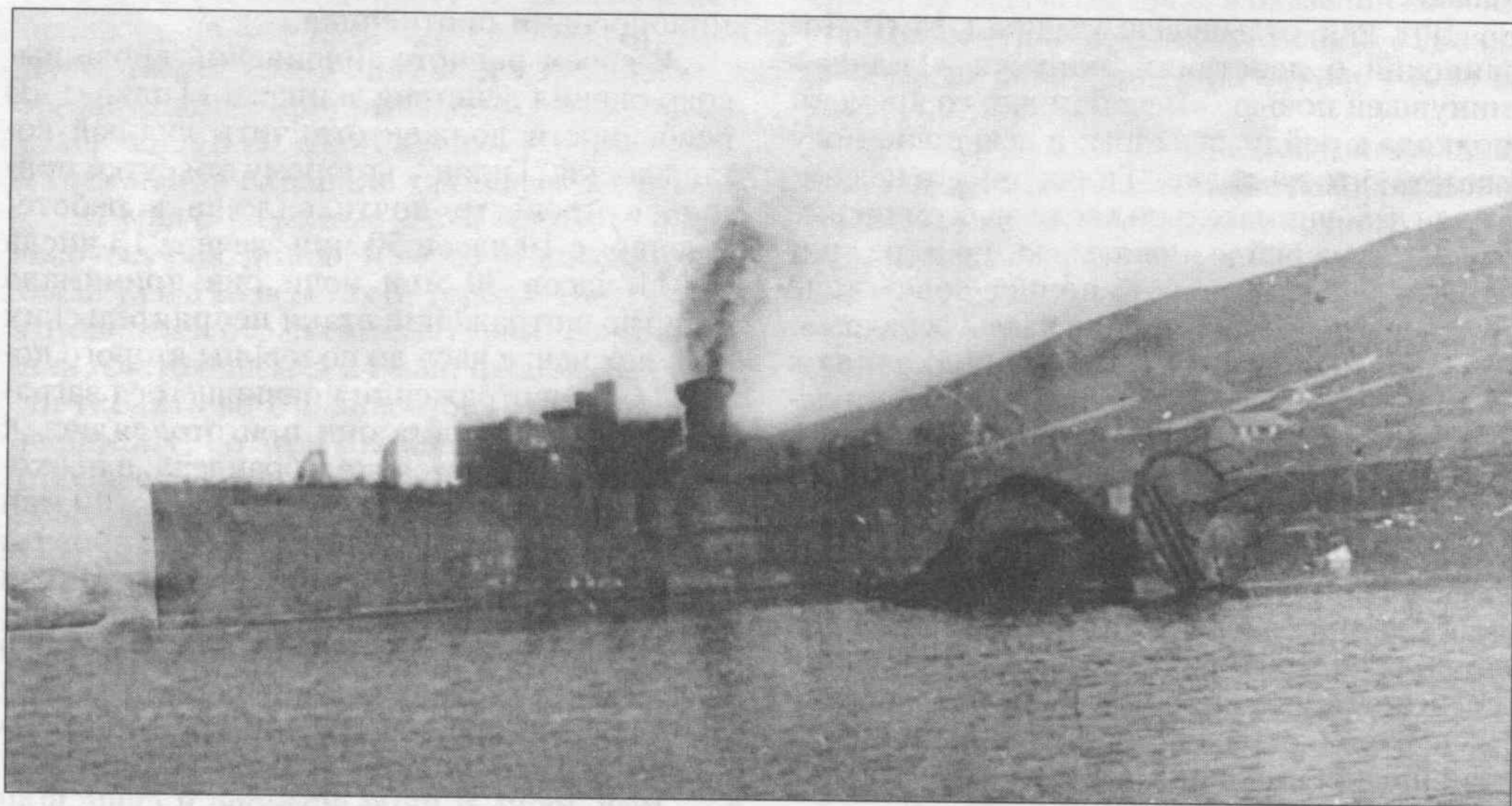
29 июля, после боя в Желтом море, на внутренний рейд вернулись эскадренные броненосцы «Пересвет», «Ретвизан», «Победа», «Севастополь», «Полтава», крейсер «Паллада», миноносцы «Выносливый», «Властный», «Бойкий».

Теперь лодка «Бобр» участвовала, вместе

с броненосцами, в перекидной стрельбе. «Гремящий» каждый день выходил из гавани на внешний рейд охранять тралящие караваны. В один из таких выходов, подорвавшись на mine, он затонул на расстоянии около 3 миль на S от входного маяка. «Гиляк» у брандера, а «Отважный» в проходе по-прежнему несли сторожевую службу — в течении августа ими было отбито десять атак миноносцев.

Бомбардировки становились все интенсивнее, и миноносцы вынуждены были выходить на внешний рейд, чтобы укрыться от снарядов. А 19 сентября осадная артиллерия начала обстрел крепости из 280-мм мортир. Теперь «Гиляк» и «Отважный» также почти ежедневно уходили на внешний рейд. 25 сентября они отбили последнее нападение — японцы перестали бросать свои миноносцы в бессмысленные атаки на две канонерские лодки, когда все русские корабли могла обстреливать их артиллерия. Так, в октябре «Бобр», находясь на внутреннем рейде, в течении трех дней подряд получал попадания японскими снарядами, а 26 октября снаряд попал и в «Отважный».

К концу октября несение канонерскими лодками и миноносцами сторожевой службы у входа в гавань под ежедневным обстрелом стало бессмысленным. 30 октября в бухту Белый Волк ушли миноносцы, а 1 ноября к ним присоединился и «Отважный». Этот день стал последним в боевой службе «Гиляка» — лодка покинула свой пост у брандера, на котором бессменно простояла более 7 месяцев, и ушла на внутренний рейд. «Гиляк» был разоружен — его скорострель-



Разоруженный «Гиляк» на внутреннем рейде. Справа — сбитая неприятельскими снарядами мачта корабля



Канонерская лодка
«Гиляк», затопленная на
внутреннем рейде
Порт-Артура



ная артиллерия и моряки требовались на сухопутном фронте, где теперь решалась судьба крепости.

22 ноября японцы, захватившие господствующие высоты, начали расстрел русских кораблей прямой наводкой 280-мм снарядами. В этот день затонула «Полтава», на следующий «Ретвизан», 24 ноября их участь разделили «Победа», «Пересвет», «Паллада». На следующий день после попаданий нескольких 280-мм снарядов затонула на внутреннем рейде канонерская лодка «Гиляк».

Командир «Севастополя» капитан 1 ранга Н.О.Эссен, спасая свой броненосец, увел его в бухту Белый Волк. Здесь последние корабли некогда грозной эскадры в течение почти месяца отчаянно отбивали бесконечные торпедные атаки японских миноносцев. Лодка же «Бобр», оставшаяся на внутреннем рейде, затонула 13 декабря от огня японской артиллерии.

К исходу 19 декабря японские войска заняли почти все позиции последнего рубе-

жа обороны города — часы русского Порт-Артура были сочтены. Поздним вечером того же дня миноносцы «Статный», «Скорый», «Сердитый», «Властный», «Сильный», «Бойкий» и паровые катера с броненосцев «Победа», «Ретвизан», «Цесаревич» уходили в нейтральные порты. На борту «Статного» находились знамена стрелковых полков, Квантунского экипажа и гордость экипажей «Бобра» и «Гиляка» — наградные Георгиевские серебряные рожки. В бухте Белый Волк своими экипажами были затоплены «Севастополь» и лодка «Отважный» — порт-артурская эскадра перестала существовать.

В последнюю ночь обороны над городом и гаванью гремели взрывы — уничтожались береговые батареи, боеприпасы, склады, мастерские. В затонувших на мелководье и оставшихся на плаву кораблях и судах взрывались зарядные отделения торпед. Один из этих взрывов и поставил точку в короткой жизни «Гиляка».

9. Заключение

Во время русско-японской войны в Петербурге в Новом Адмиралтействе началась постройка мореходной канонерской лодки «Хивинец», предназначенной для службы в Средиземном море, Персидском заливе, на реках Тигр и Ефрат. При водоизмещении 1360 т ее осадка составляла 3,3 м, а мощность машин — 1400 л.с. Прототипом для «Хивинца» в той или иной мере служили американская канонерская лодка «Helena» и «Гиляк».

В отличие от «Гиляка» у «Хивинца» расширили до бортов кормовую надстройку и, продлив ее в корму, превратили в ютовую, что, в сочетании с высоким фальшбортом, создавало впечатление наличия второй сплошной батареей палубы. Балкон на корме, заметный подъем в нос палубы бака, шпирон, бортовые клюзы для втягивающихся

якорей, ютовое и баковое 120-мм орудия со щитами, две дымовые трубы — все это придавало «Хивинцу» внешнее сходство с легким крейсером.

Последними кораблями подкласса мореходных лодок, предназначенных для действия на реках, стали, построенные серийно в 1906—1907 годах «Гиляк», «Кореец», «Бобр» и «Сивуч». Лодки, созданные для нижнего течения Амура, по своей архитектуре во многом повторяли первый «Гиляк» и «Хивинец». При проектировании была учтена значительная осадка прежнего «Гиляка»: у новых лодок она составляла лишь 2,13 м при водоизмещении 960—980 т, что сделало их, в конечном итоге, недостаточно мореходными для плавания в тихоокеанских морях. Это стало одной из причин, из-за которых корабли остались на Балтике, где и приняли участие в первой мировой войне.

Комментарии

¹Алексеев Василий Алексеевич (1856—?): командир портового судна «Рыбка» (1899), миноносца «Лосось» («Грозовой», 1902—1903), канонерской лодки «Гиляк» (1903—1904), эскадренного броненосца «Цесаревич» (1905—1906), учебного судна «Герцог Эдинбургский» (1906); начальник 3-й (резервной) минной дивизии Балтийского флота (1906—1909); директор маяков и лоций Каспийского моря — командир Бакинского порта (с 1910). Мичман с 1879 года; капитан 1 ранга с 1904 года; контр-адмирал с 1910 года.

²Стронский Николай Васильевич (1863—1917):

командир портового судна «Посыльный» (1901—1902); старший офицер крейсера «Диана» (1902—1903) и броненосца «Ретвизан» (1903); командир минного крейсера «Всадник» (1904); последний командир канонерской лодки «Гиляк» (с 17 апреля 1904 года); командир минного крейсера «Уссуриец» (1905—1907); заместитель командира 1-го Балтийского флотского экипажа по хозяйственной части (1913), командир 1-го Балтийского флотского экипажа (с марта 1914). Мичман с 1883 года, капитан 1 ранга с 1908 года, генерал-майор флота с марта 1914 года. Убит в дни Февральской революции.

Литература и источники

Афонин Н.Н. Канонерская лодка «Гиляк» // Судостроение. 1987. № 3.

История отечественного судостроения. Т. 2,3. СПб.: Судостроение, 1995—1996.

Лебедев А. Перечень всех действий флота у Порт-Артура в 1904 г. Ежедневный перечень событий в Желтом море и Порт-Артуре с 26 января по 20 декабря 1904 г. с указанием судов и ссылкой на архивные источники. Предметный указатель. СПб., 1910.

Мельников Р.М. Крейсер «Варяг». Л.: Судостроение, 1983.

Мельников Р.М. «Рюрик» был первым. Л.: Судостроение, 1989.

Поленов Л.Л. Крейсер «Аврора». Л.: Судостроение, 1987.

РГАВМФ. Ф.417. Оп.1. Д.1815, 1880, 2037,

2226, 2227, 2228, 2242, 2263, 2617, 2653; Ф.421. Оп.1. Д.1153; Оп.8 Д.55; Ф.427. Оп.1. Д.193,194.

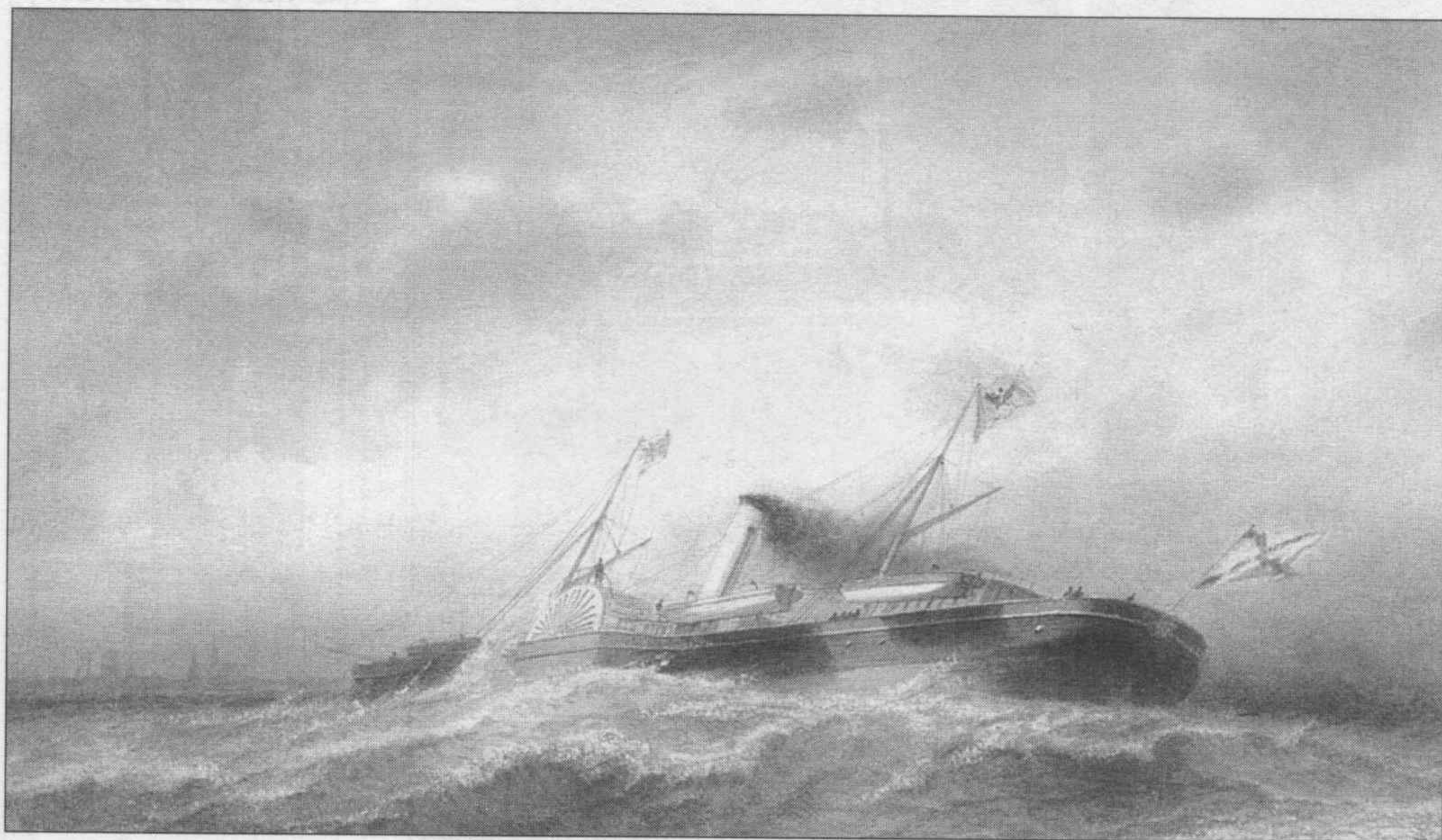
Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. СПб.: Издание Исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морском генеральном штабе. Отдел III. 1-ая Тихоокеанская эскадра. Кн.1. Действия на южном морском театре войны. Вып.1—7. СПб., 1911.

Русско-японская война 1904—1905 гг. Материалы для описания действий флота. Хронологический перечень действий флота в 1904—1905 гг. Вып.1. СПб., 1910.

Соловьев Ю.Я. Воспоминания дипломата. 1893—1922. М.: Изд-во социально-политической литературы, 1959.

ЦВМБ. Ф.2КЖ1/3К19.

ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ



Императорская яхта «Штандарт». С картины А.П.Боголюбова (фрагмент)

Из истории императорских яхт российского флота

А.Л.ЛАРИОНОВ

В середине XIX века назначение императорских яхт обуславливало их особое положение и устройство среди других военных кораблей или коммерческих судов. Во время морских путешествий для императорской семьи яхты становились жилым домом, с подходящими для него условиями комфорта, максимально возможными на морском судне. В плаваниях императорскую семью обычно сопровождала большая свита придворных и прислуги, что превращало яхты в своеобразный мир, который жил по законам и этикету императорского двора.

В конце 1856 года Александр II принял

решение для дальних многодневных плаваний императорской семьи построить новую, большую чем предыдущая, комфортабельную яхту.

9 июня 1857 года во Франции, в Бордо, на верфи Армана заложили яхту «Александра», переименованную в ходе строительства в «Штандарт». Яхта строилась под надзором капитана 1 ранга П.Ю. Лисянского, — командира винтового фрегата «Светлана», также строившегося на верфи Армана.

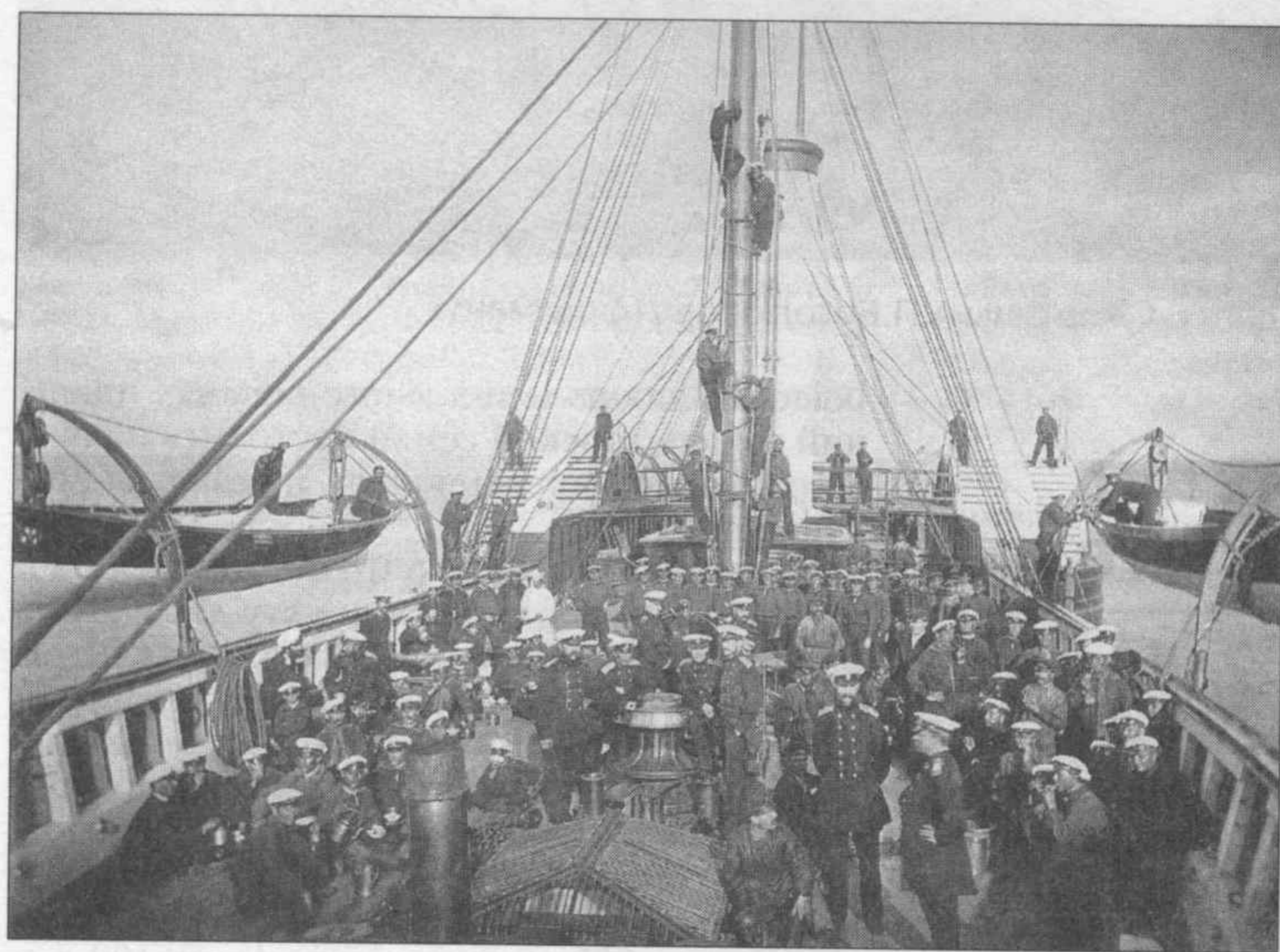
Четырехпушечная деревянная двухмачтовая колесная яхта «Штандарт» при водоизмещении 895 т и мощности машин 400 л.с. имела длину 231 фут (70,4 м). Оригинальное носовое украшение яхты состояло из овального щита с царской короной по центру и идущих от него вдоль бортов рельефных изображений двух развевающихся императорских штандартов. Она обошлась Морскому ведомству в 345 тыс. руб.

Спущенная на воду 28 июня 1858 года яхта «Штандарт» 7 октября вместе с фрегатом «Светлана» вышла в Кронштадт, по пути посетив Шербур и Киль, где была осмотрена генерал-адмиралом Константином Николаевичем.

*Продолжение. Начало см.: Гангут. Вып.22.
© А.Л.Ларионов, 2000.



Императорская яхта
«Штандарт» на рейде у
Королевского дворца в
Стокгольме
(из альбома «Русские
императорские яхты.
Конец XVII—начало XX
века». СПб.: ЭГО, 1997)



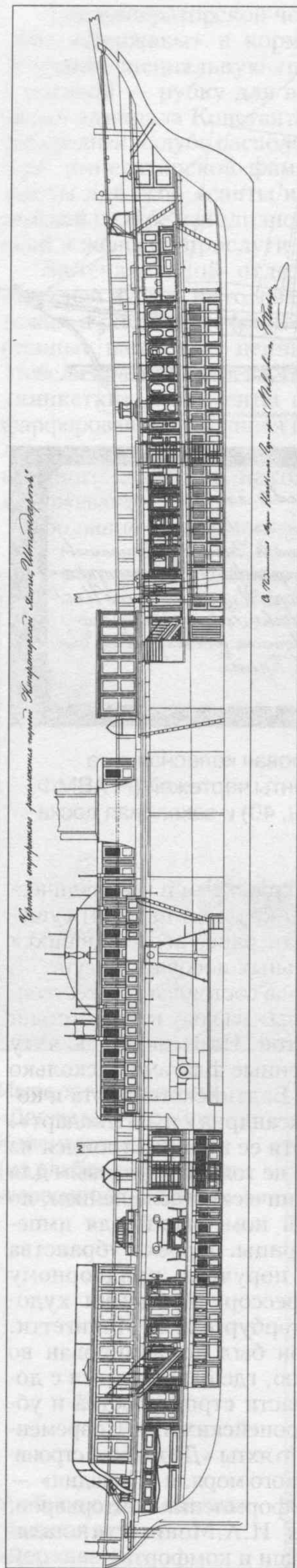
На палубе
императорской яхты
«Штандарт».
1870-е годы
(из альбома «Русские
императорские яхты...»)

Войдя в 1861 году в состав судов Гвардейского экипажа, яхта «Штандарт» с императорской четой либо с наследником престола Александром Александровичем до 1872 года ежегодно в июле — сентябре совершала походы в финские шхеры, где посещала Гельсингфорс, Фридрихсгам, а иногда доходила до Або. В эти же годы яхта несколько раз ходила в Копенгаген, а в конце 1874 года совершила поход в Средиземное море, где, находясь в распоряжении императрицы Марии Александровны, посетила Виллафранкский рейд и побывала в Сан-Ремо. Послед-

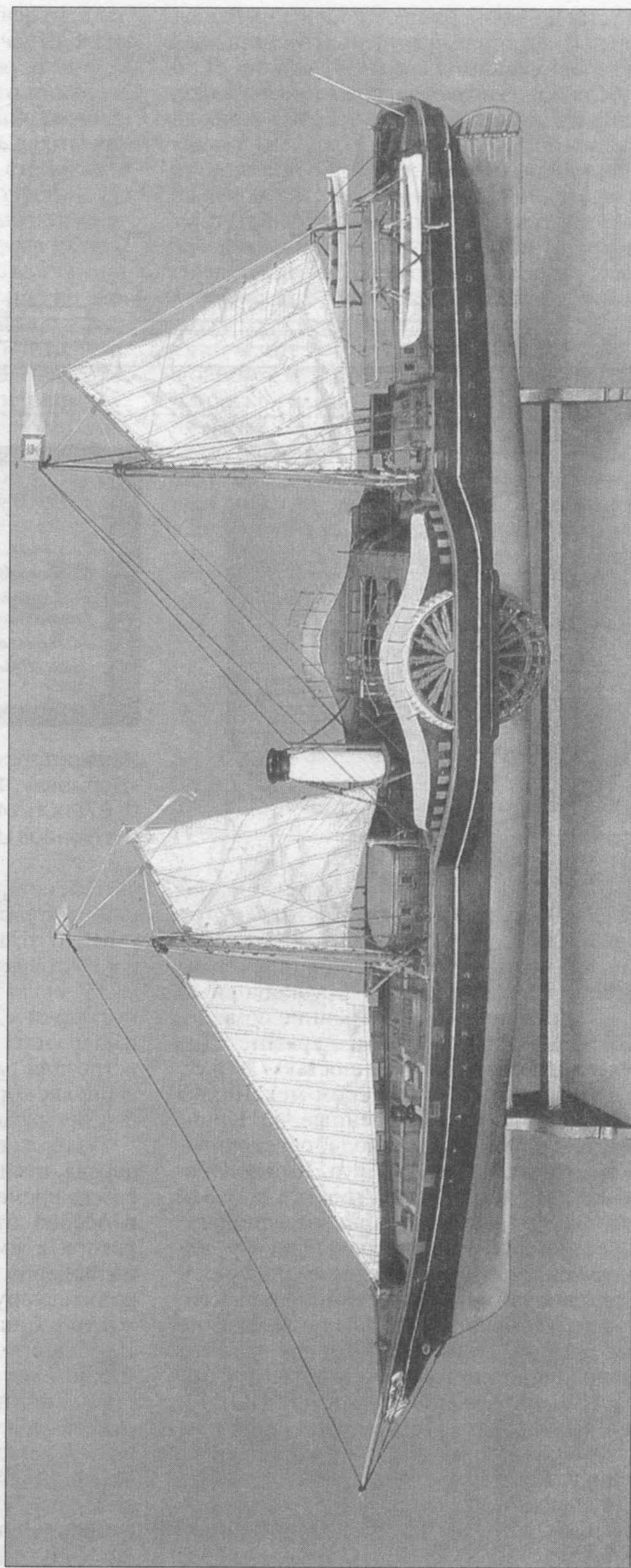
ние годы службы, до ее исключения из состава флота в 1892 году, яхта использовалась для летних плаваний великих князей.

28 апреля 1866 года в присутствии императора Александра II и генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича в деревянном эллинге Нового Адмиралтейства закладывается «Держава» — последняя и самая большая из балтийских деревянных колесных императорских яхт. Ее проектировщиком и строителем был генерал-майор Корпуса корабельных инженеров И.С.Дмитриев.

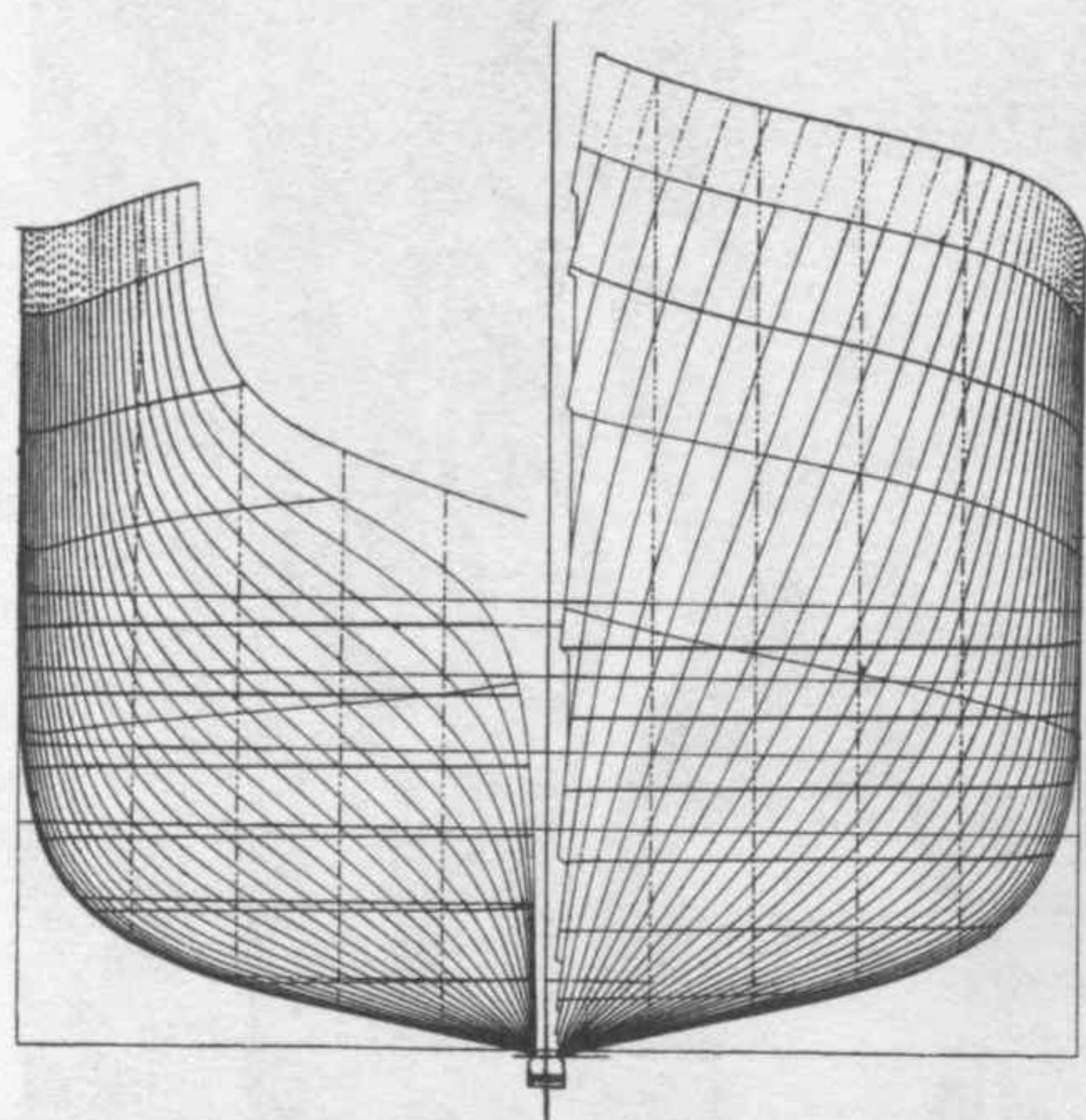
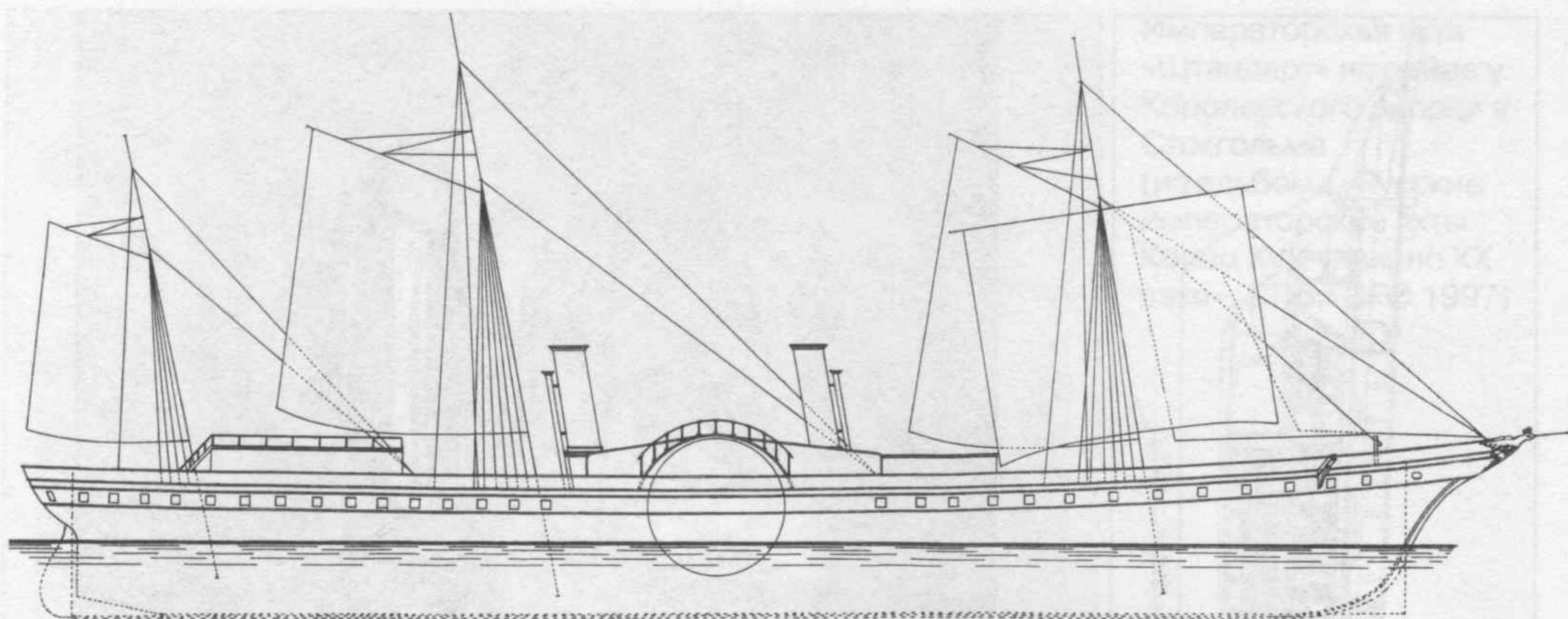
ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ



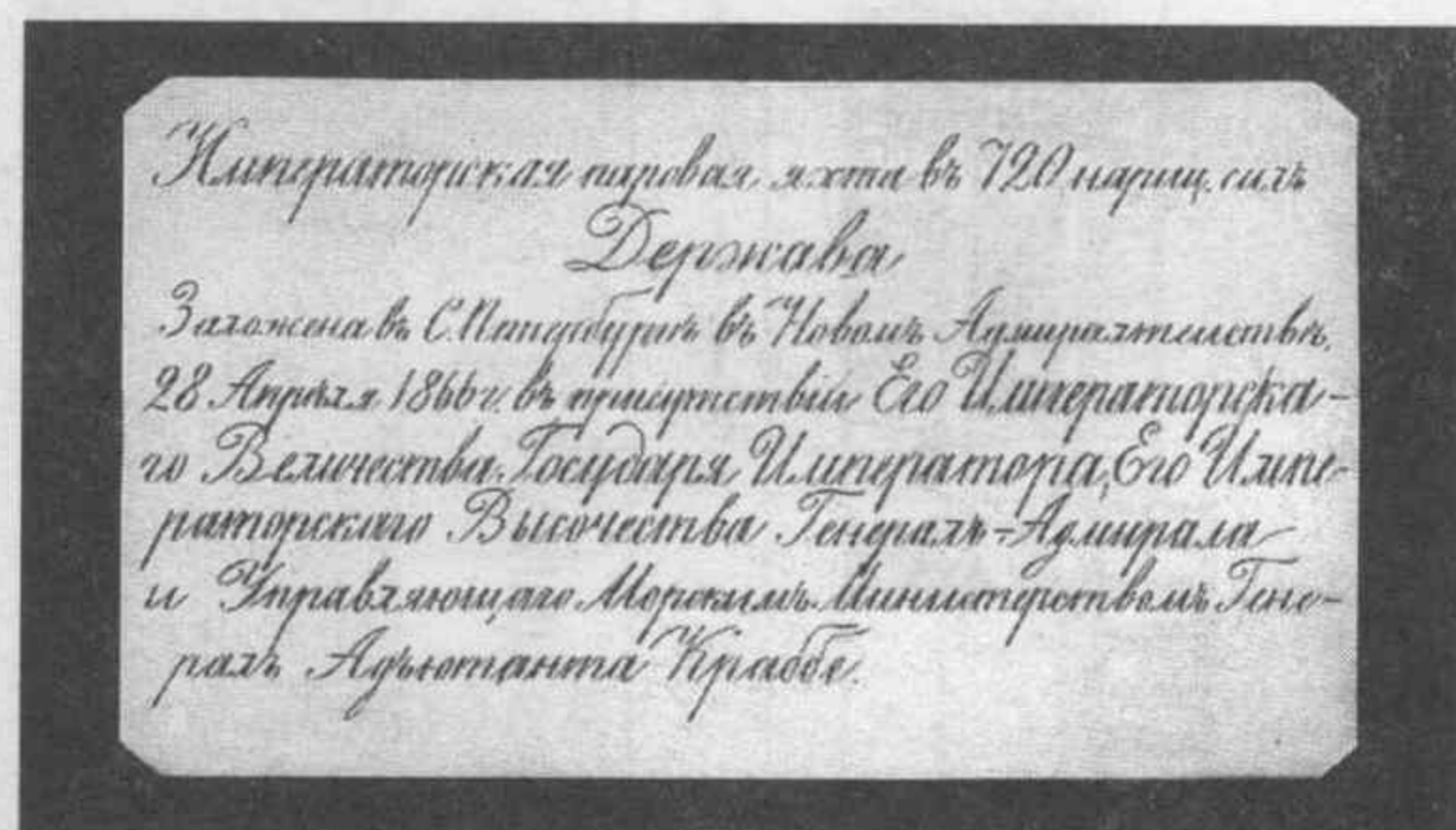
Продольный разрез императорской паровой колесной яхты «Штандарт». Из фондов ЦВММ



Модель императорской яхты «Штандарт», изготовленная в 1864 году. Из фондов ЦВММ



Яхта строилась по образцу английской королевской яхты «Victoria and Albert». Ее дубовый набор скреплялся железными кницами, подводная часть обшивалась гондурасским красным деревом, а надводный борт — лиственницей. Внутренние помещения отделялись тиковым деревом. Две паровые машины общей мощностью 720 л.с., спроектированные инженером-механиком Селининовым и изготовленные на Кронштадтском пароходном заводе, обеспечивали скорость хода яхты 16,72 уз. При водоизмещении 3114 т «Держава» имела длину 312 футов (94,8 м). Первоначально предполагалось установить на ней носовую фигуру, аллегорически олицетворяющую Россию и изображавшую устремленную вперед женщину в развевающихся одеждах и латах с орденом Андрея Первозванного на груди и державой в протянутой вперед руке. Эту фигуру в 1867 году создал скульптор М.О.Микешин, но император не утвердил ее, а повелел установить на яхте носовое украшение в виде двуглавого орла. В июле 1870 года Микешин вылепил двуглавого орла на сделанном в натуральную величину деревянном макете носовой части яхты. Однако его орел



Императорская паровая колесная яхта «Держава». Фрагменты чертежей (РГАВМФ. Ф.876. Оп.141. Д.39, 40) и закладная доска (из фондов ЦВММ)

с распростертыми крыльями и геральдической императорской короной над ним существенно отличался от ранее исполнявшихся в качестве корабельных носовых фигур.

31 июля 1871 года состоялся торжественный спуск «Державы» на воду в присутствии императора со свитой. На Неве новую яхту встречали расцвеченные флагами несколько военных кораблей Балтийского флота и колесные яхты «Александрия» и «Штандарт».

«Держава», хотя ее корпус строился из дерева, отличалась не только передовым для своего времени техническим оснащением, но и особой отделкой помещений для императора и императрицы. Проект убранства интерьеров яхты поручили придворному архитектору профессору Академии художеств в Санкт-Петербурге И.А.Монигетти. Предварительно он был командирован во Францию и Англию, где ознакомился с достижениями в области строительства и убранства западноевропейских яхт. Современники утверждали, что яхты «Держава», строившаяся для Балтийского моря, и «Ливадия» — для Черного по оформлению интерьеров, спроектированных И.А.Монигетти, являлись «чудом роскоши и комфорта».

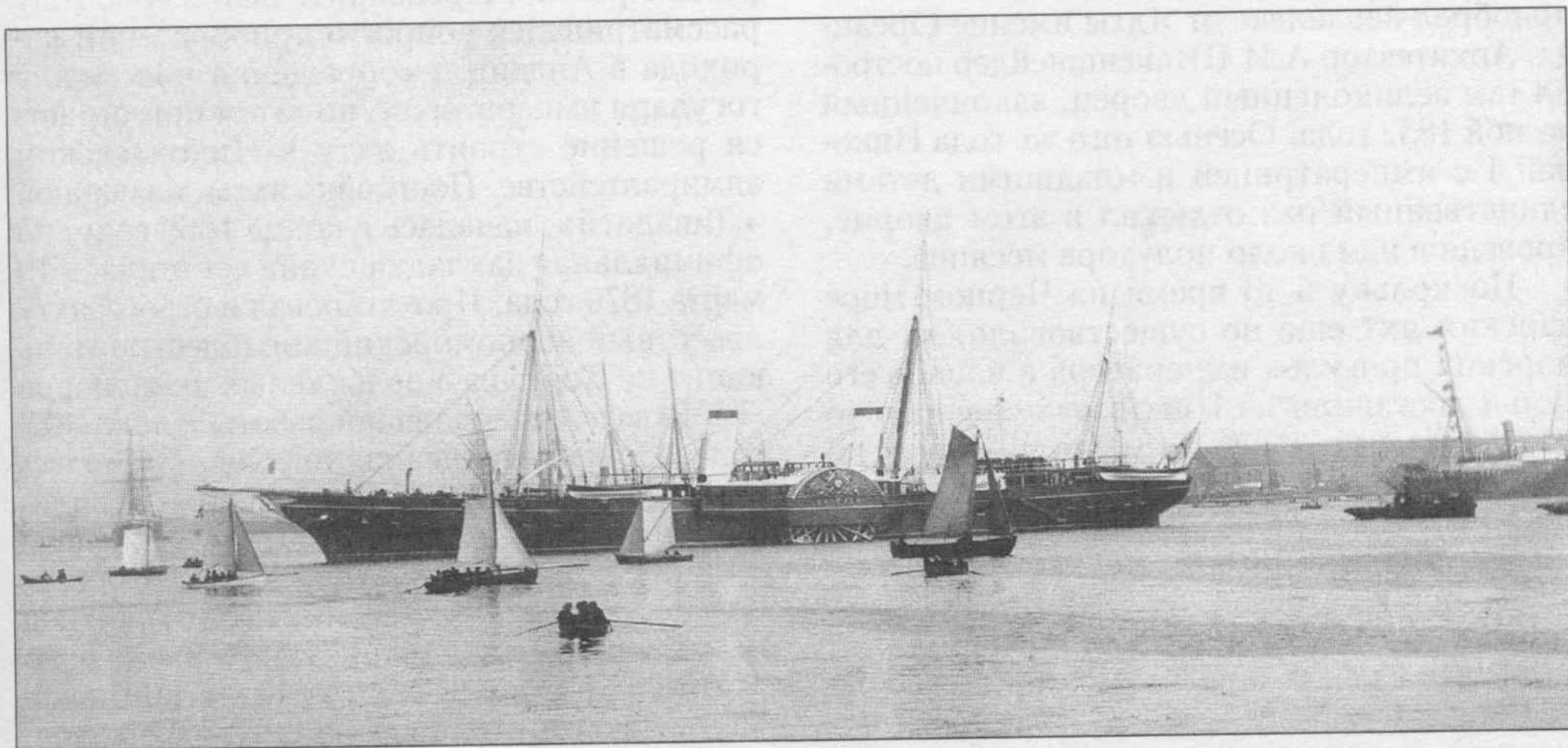
Для императорской четы на верхней палубе «Державы» в кормовой части яхты устроили специальную «царскую рубку», а в носовой — рубку для великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича. На средней палубе располагались каюты для особ императорской фамилии, столовая и каюты для особ «свиты их высочеств». На нижней палубе находились помещения мужской и женской прислуги и экипажа яхты.

Замечательной отделкой отличались «царская рубка» и столовая. Для них по чертежам и рисункам Монигетти выполнялись стенные панели из ценных пород дерева. Мебель красного дерева, бронзовые люстры, «кинкетки» и элементы отделки каминов, фарфоровая и стеклянная посуда — неотъемлемая часть предметов декоративно-прикладного искусства, находившихся на яхте «Держава».

Большие размеры яхты позволили иметь

на ней во время плаваний большой штат свиты и прислуги, не считая экипажа. В рапорте от 18 января 1888 года командующего Гвардейским экипажем, в состав судов которого входила «Держава», указывалось, что в навигацию 1887 года численность команды составляла 238 человек (из них машинной — 93 человека), а также отмечалось, что во время путешествий на яхте императора «было музыкантов 65 человек, певчих 15 человек, сигнальщиков 10 человек, юнгов 10 человек и, кроме того, царской и вольнонаемной прислуги при высочайших особах и их свите приблизительно 50 человек». К сожалению, в рапорте не указывалась численность императорской свиты, но, видимо, она составляла не менее 20 человек.

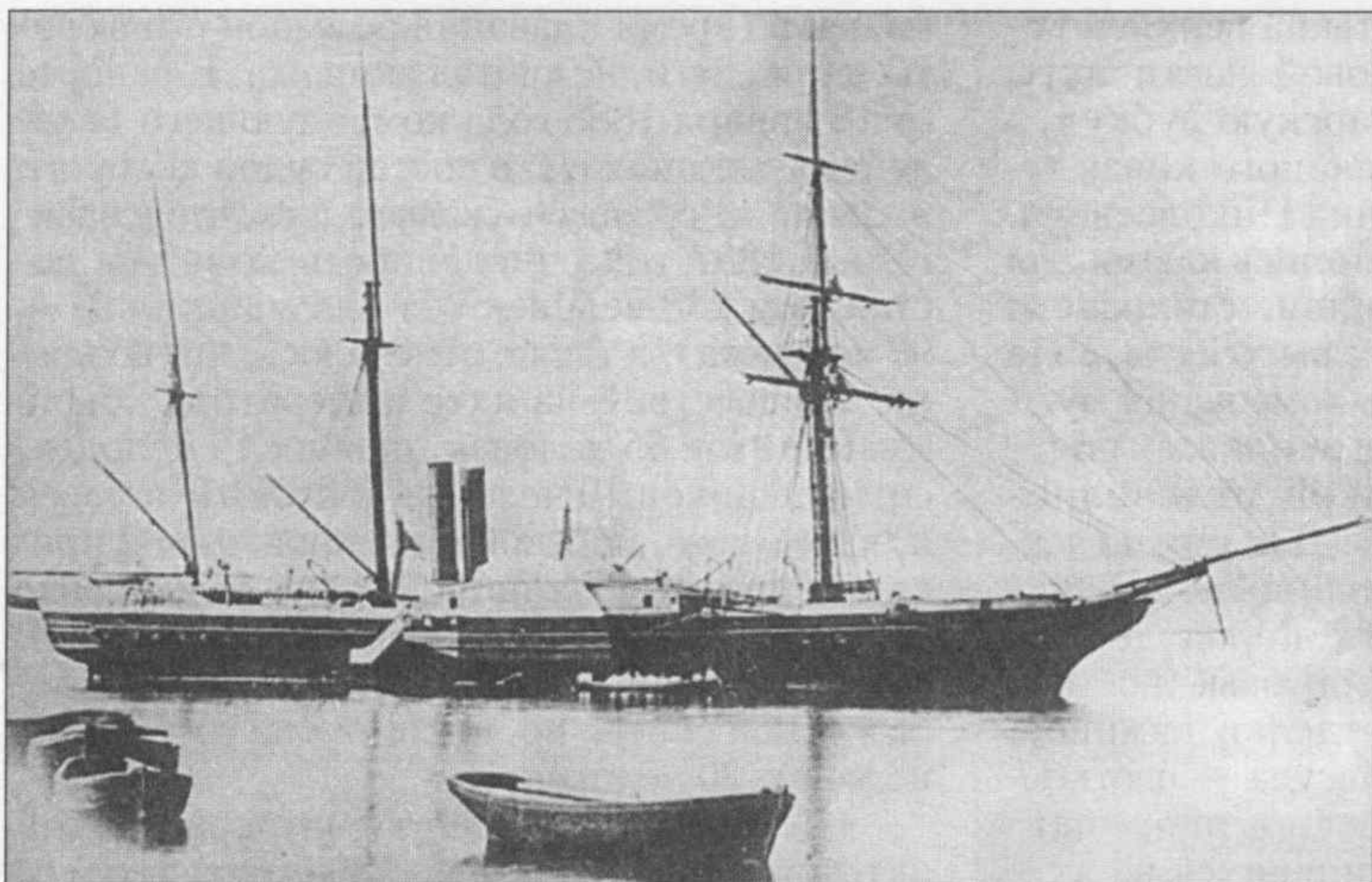
«Держава» в качестве императорской яхты просуществовала до 1898 года; затем ее переделали в учебное судно, и под именем «Двина» она плавала до конца 1905 года.



Императорская яхта
«Держава» на рейде
Копенгагена
(из альбома «Русские
императорские яхты...»)



Учебное судно «Двина»
(бывшая яхта
«Держава»)



Колесный пароход «Тигр» — первая императорская яхта на Черном море

Летом 1825 года император Александр I во время своего путешествия на юг России приобрел недалеко от Ялты имение Ореанда. Архитектор А.И.Штакеншнейдер построил там великолепный дворец, законченный весной 1852 года. Осенью того же года Николай I с императрицей и младшими детьми единственный раз отдыхал в этом дворце, проведя в нем около полутора месяцев.

Поскольку в то время на Черном море царских яхт еще не существовало, то для морских прогулок императора и членов его семьи доставили из Николаева специально построенный там еще в 1840 году 18-весельный катер, вооруженный одной небольшой карронадой для салютов.

В 1860 году Ореанда перешла во владение великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича. Он распорядился построить для плаваний императорской семьи по Черному морю небольшой колесный 4-пушечный пароход «Тигр», ставший первой черноморской царской яхтой. «Тигр» строился в Николаевском адмиралтействе в 1855—1858 годах подполковником Корпуса корабельных инженеров И.С.Дмитриевым. Деревянный пароход, вооруженный как трехмачтовая баркентина, имел длину 206 футов (62,8 м) и паровую машину мощностью 400 л.с.

Хотя «Тигр» числился в составе Черноморского флота 14 лет (до 1872 года), о плаваниях на нем царской семьи сведений почти не сохранилось, кроме упоминания о переходе в августе 1861 года Александра II с семьей из Севастополя в свое новое имение Ливадию, с 1866 года ставшую излюбленной резиденцией российских императоров в Крыму.

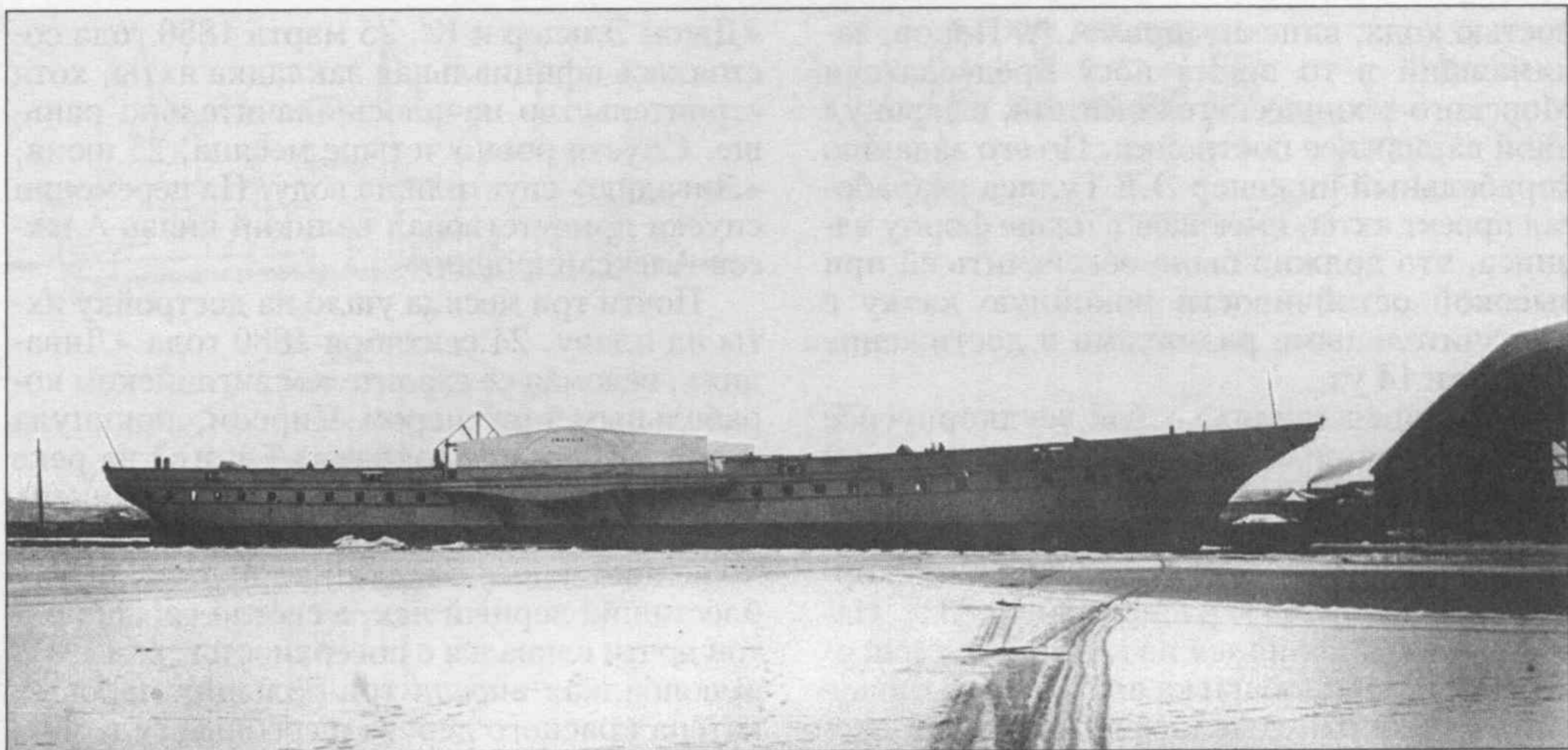
Поскольку поездки императорской семьи на берег Черного моря стали приобретать определенную регулярность, возникла необходимость замены старого «Тигра» новой

комфортабельной яхтой «для службы у берегов Крыма». Предварительно в 1868 году рассматривался вопрос о приобретении парохода в Англии и «обращения в яхту для государя императора», но затем принимается решение строить яхту в Николаевском адмиралтействе. Постройка яхты, названной «Ливадией», началась в конце 1869 года, но официальная закладка судна состоялась 19 марта 1870 года. Проектировал и строил яхту известный черноморский кораблестроитель капитан Корпуса корабельных инженеров Л.Г.Шведе, завершивший работы к лету 1873 года. Новая 4-пушечная деревянная колесная яхта имела водоизмещение 1964,5 т, длину 266 футов 6 дюймов (81,2 м) и паровую машину мощностью 460 л.с. По комфортабельности и отделке царских помещений она не уступала балтийской «Державе», а по оформлению «царской рубки» в кормовой части яхты и столовой на средней палубе, выполненному по проекту архитектора Монигетти, даже превосходила последнюю.

В ходе постройки «Ливадии» Л.Г. Шведе в 1872 году выполнил рисунок предполагаемого носового украшения яхты в виде овального выпуклого щита с изображением двуглавого орла, напоминавшего носовое украшение построенной в 1857—1858 годах во Франции яхты «Штандарт». Однако и «Ливадия» получила носовое украшение в виде двуглавого орла, увенчанного короной, подобное установленному на «Державе».

Летом 1873 года новая яхта, войдя в состав Черноморского флота, пришла в Севастополь, откуда доставила императрицу с семьей в Ялту. Этот путь ей еще не раз приходилось повторять впоследствии.

В марте 1874 года «Ливадия» ушла в практическое плавание. В западной части Средиземного моря яхта успешно выдер-



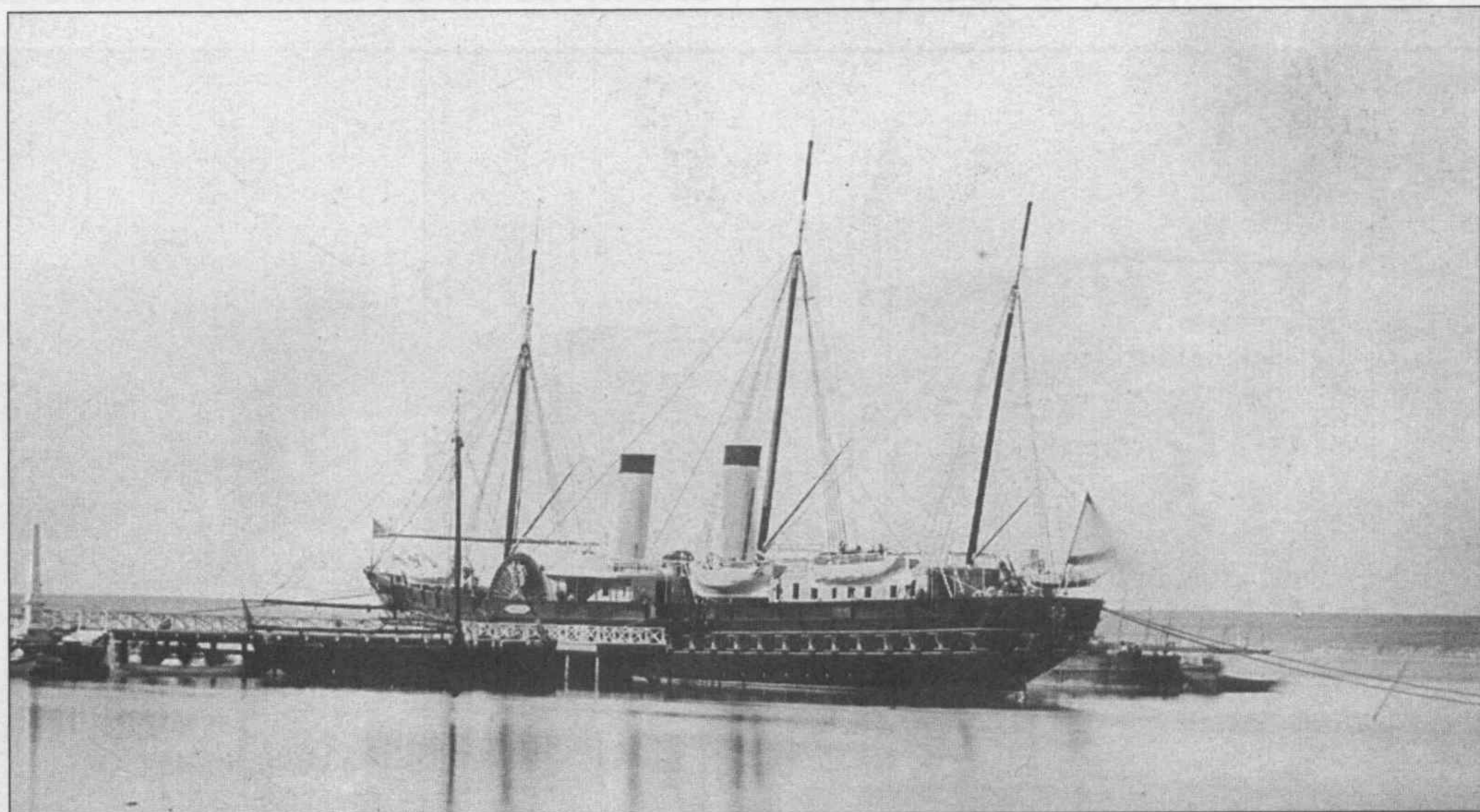
Императорская яхта «Ливадия» в период достройки в Николаевском адмиралтействе

жала 11-балльный шторм, показав отличные мореходные качества.

Следует отметить, что «Ливадия» — единственная из императорских яхт, участвовавшая в боевых действиях русского флота. Во время русско-турецкой войны 1877—1878 годов под командованием капитана 1 ранга Ф.Е. Кроуна она крейсировала у румынского и болгарского побережья и 21 августа потопила турецкую двухмачтовую кочерму. Замеченная двумя турецкими броненосными кораблями, яхта выдержала 18-часовую погоню и благополучно ушла под защиту севастопольских батарей.

Трехлетняя служба «Ливадии» закончилась трагически. На пути из Севастополя в Одессу она в туманную ночь с 21 на 22 октября 1878 года выскочила на риф у Тарханкутского маяка на западном побережье Крыма. 47 дней, с 22 октября по 7 декабря, «Ливадия» стояла на камнях. После ряда неудачных попыток командования Черноморского флота спасти корабль, все ценное, что было возможно, свезли на берег, предоставив корпус морским волнам.

Когда встал вопрос о строительстве яхты, подобной погибшей колесной «Ливадии», но с увеличенными дальностью плавания и ско-



Императорская паровая колесная яхта «Ливадия» после вступления в строй

ростью хода, вице-адмирал А.А. Попов, занимавший в то время пост председателя Морского технического комитета, выдвинул иной вариант ее постройки. По его заданию корабельный инженер Э.Е. Гуляев разработал проект яхты, имеющей в плане форму эллипса, что должно было обеспечить ей при высокой остойчивости покойную качку с незначительными размахами и достижение скорости 14 уз.

Яхта представляла собой двухкорпусное судно: срезанный по ватерлинию верхний корпус длиной 79,25 м и шириной 33,53 м был установлен на полупогруженный в воду понтон эллиптической формы (нижний корпус) длиной 71,63 м и шириной 46,63 м. Набор судна выполнялся из мягкой «симиенсовской» стали, обшивка понтона, его второе дно и переборки делались из железных листов, а обшивка верхнего корпуса яхты и ее палуб — из соснового дерева. На втором дне понтона стояло десять цилиндрических котлов и три вертикальные паровые машины двойного расширения, каждая мощностью по 3500 л.с. В понтоне же находились угольные ямы, вспомогательные механизмы и судовые запасы.

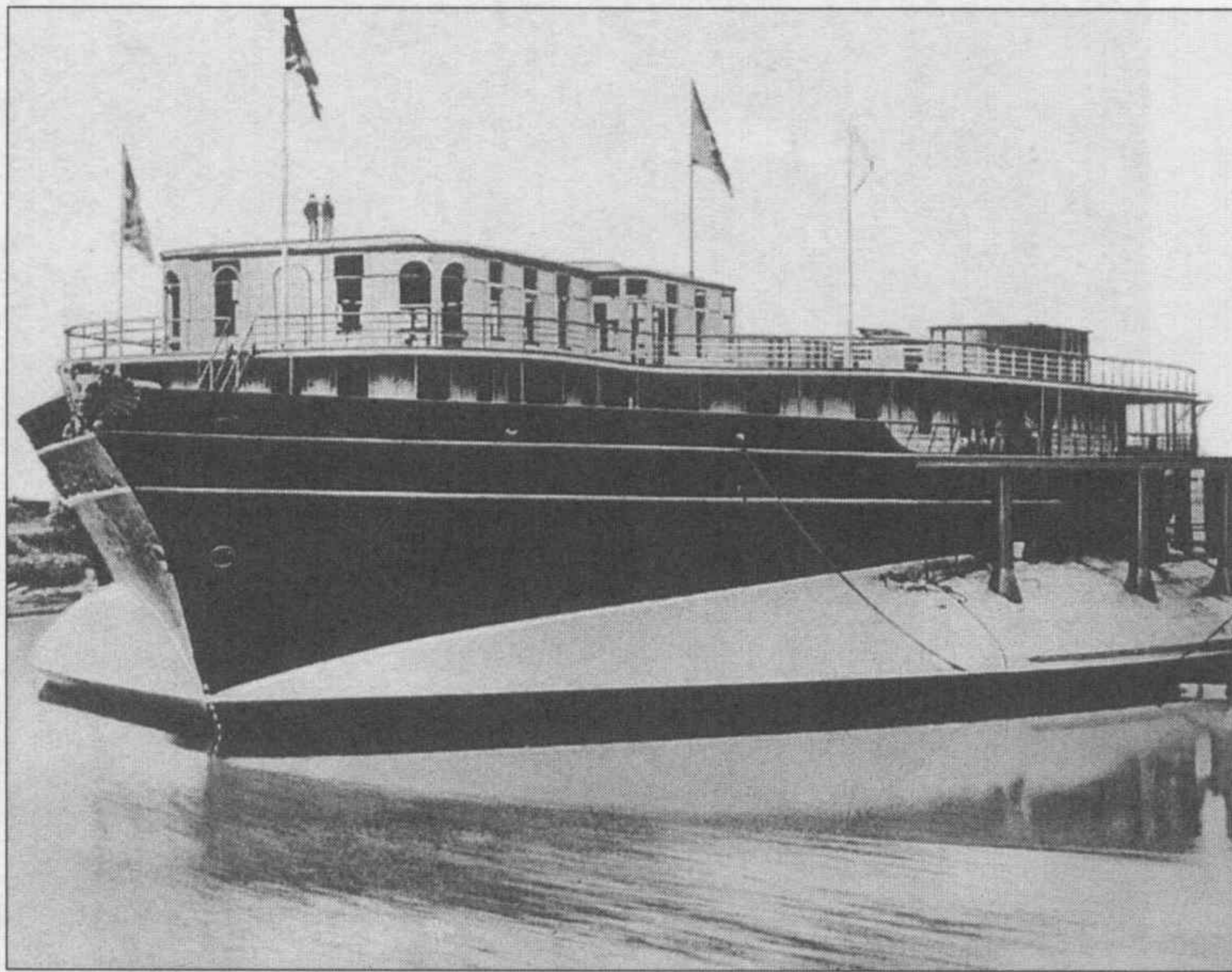
В верхнем корпусе яхты находились царские апартаменты, каюты свиты, помещения прислуги и кубрики экипажа. Две обширные рубки на верхней палубе служили царским парадным залом (носовая) и гостиной (кормовая).

Грандиозную для своего времени яхту водоизмещением 4420 т, получившую имя своей предшественницы «Ливадия», заказали английской судостроительной фирме

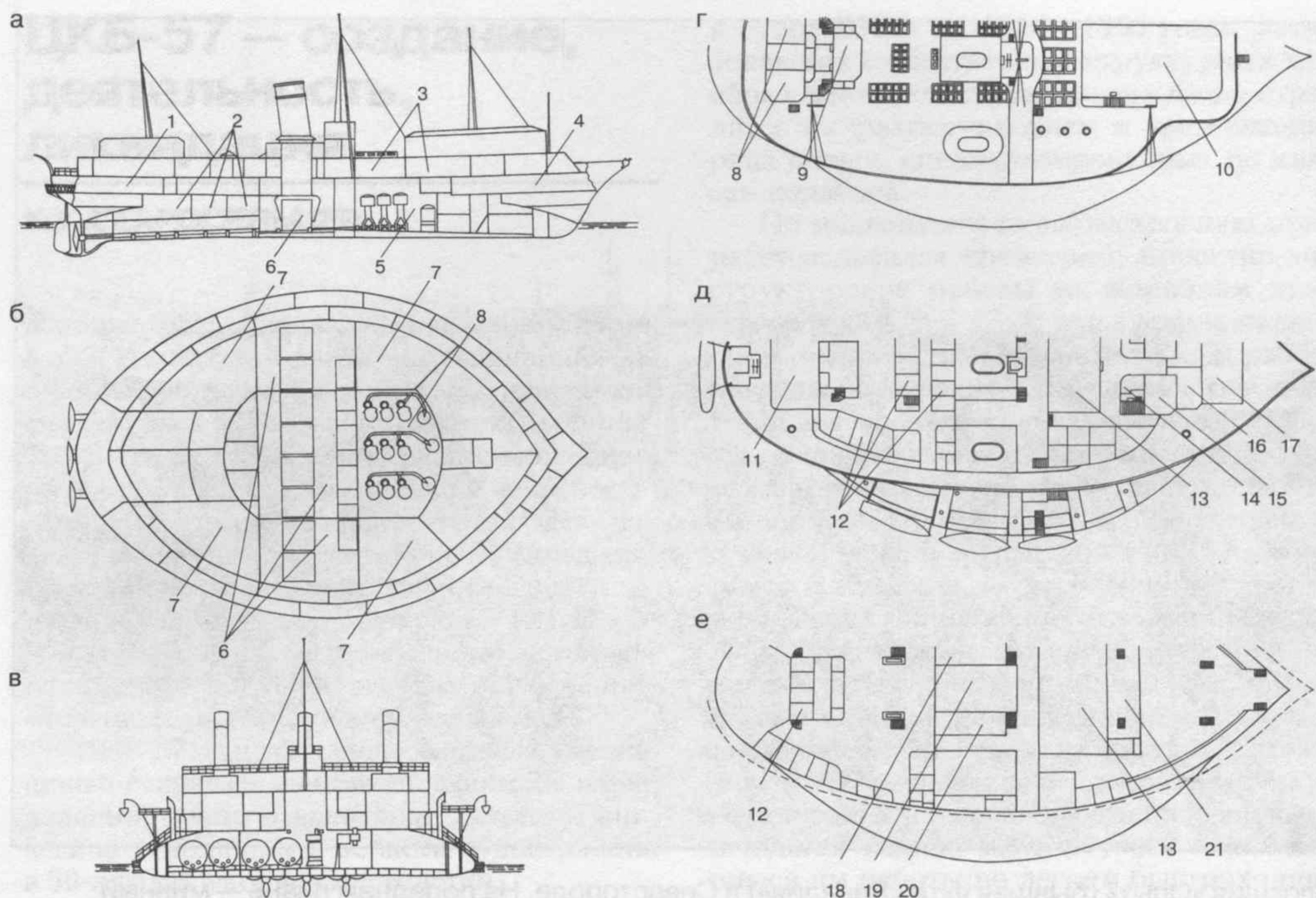
«Джон Эльдер и К^о». 25 марта 1880 года состоялась официальная закладка яхты, хотя строительство началось значительно раньше. Спустя ровно четыре месяца, 25 июня, «Ливадию» спустили на воду. На церемонии спуска присутствовал великий князь Алексей Александрович.

Почти три месяца ушло на достройку яхты на плаву. 24 сентября 1880 года «Ливадия», ведомая ее строителем английским корабельным инженером Пирсом, покинула верфь в Ферроле (окраина Глазго) на реке Клайд. Несмотря на «абсолютно оригинальную конструкцию», внешне судно выглядело великолепно. Гладкий корпус покрывал блестящий черный лак, а светло-серый понтон почти сливался с поверхностью воды. На шлюпбалках висели три больших паровых катера красного дерева и гребные суда русской постройки с первой «Ливадии». Поражал объем кают, салонов и залов, предназначенных для императора и его свиты; общая площадь их составляла 3950 м² — в 6,7 раза больше, чем на погибшей яхте.

Огромная приемная императора высотой около 4 м напоминала комнаты Людовика XVI в Фонтенбло; в ней находился фонтан, окруженный цветочной клумбой. Гостиную на средней палубе меблировали в крымско-татарском духе, ряд помещений отделали в персидской манере, но большинство парадных кают оформили в современном английском стиле. Каюты и кубрики экипажа должны были отделываться уже в России. Помещения «Ливадии» освещались «свечами Яблочкова», все электрооборудование поставлялось в Англию из России.

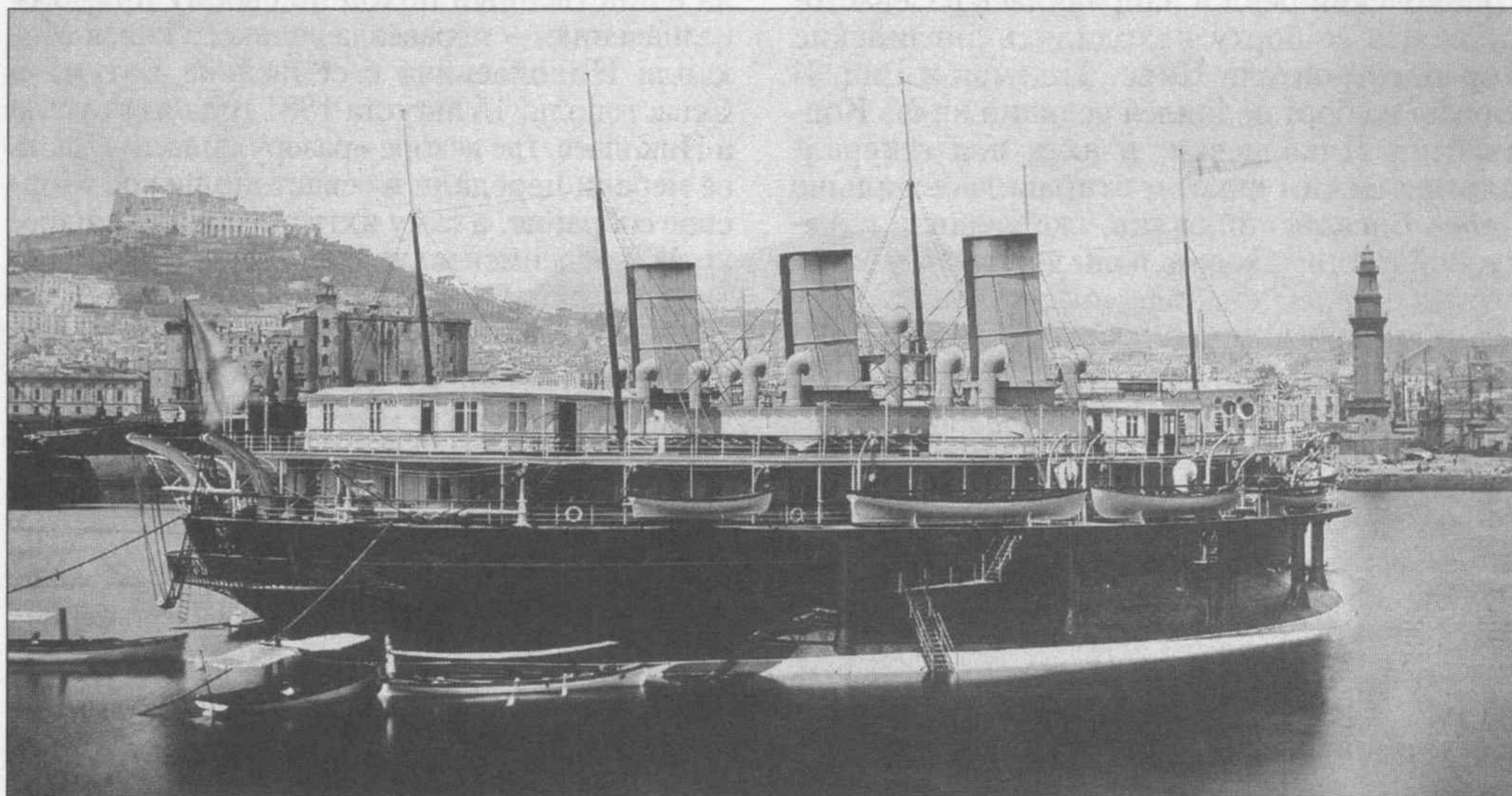


Императорская
винтовая яхта
«Ливадия» после спуска
на воду

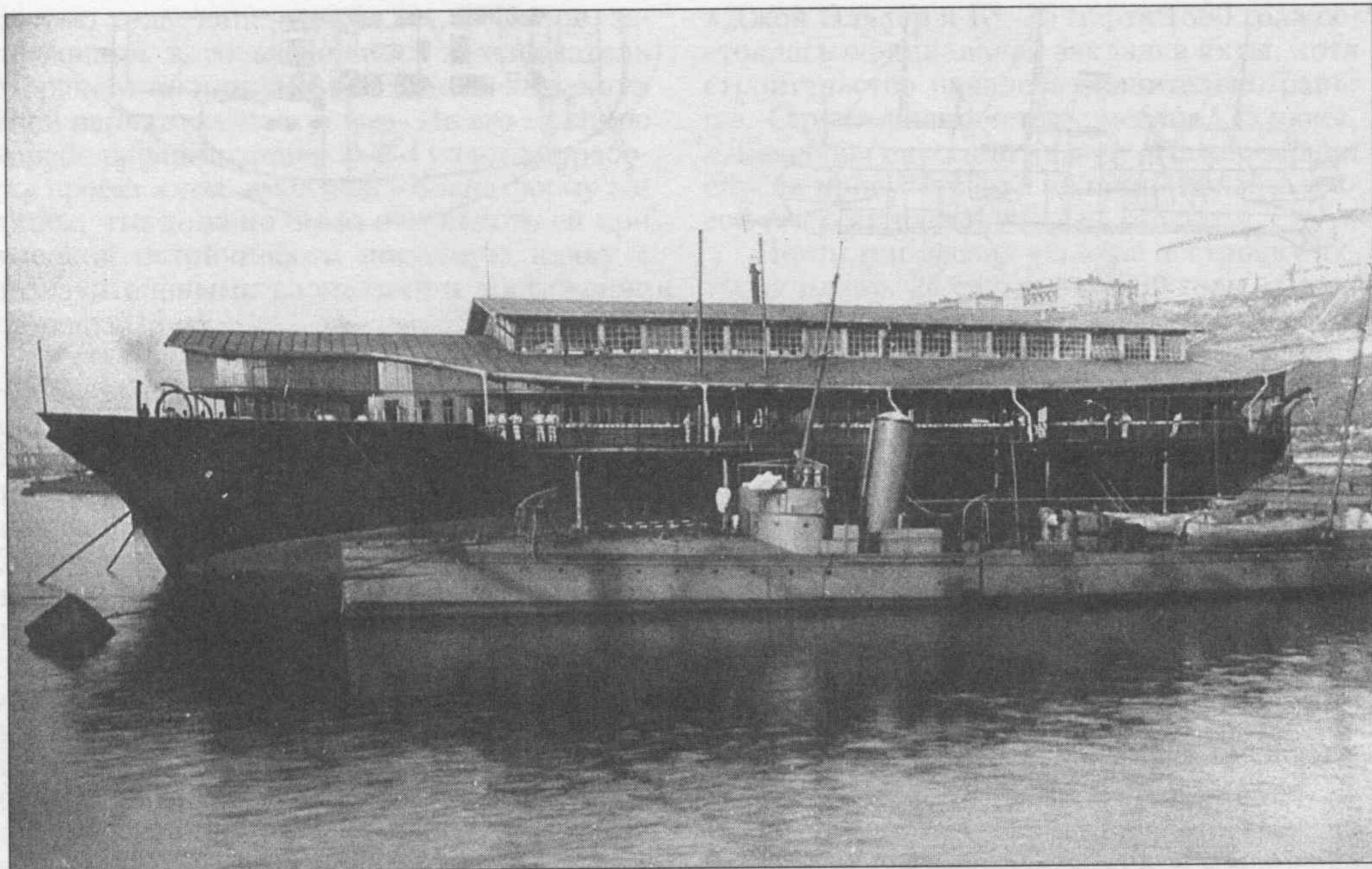


Общее расположение императорской винтовой яхты «Ливадия»: а — продольный разрез; б — план трюма; в — сечение по мидель-шпангоуту; г — верхняя палуба; д — средняя палуба; е — нижняя палуба.

1 — офицерские помещения; 2 — кладовые; 3 — помещения царской семьи; 4 — помещения экипажа; 5 — машинное отделение; 6 — котельное отделение; 7 — угольные ямы; 8 — гостиные; 9 — кабинет и спальня командира; 10 — парадный приемный зал; 11 — обеденный салон; 12 — каюты; 13 — машинный люк; 14 — помещение прислуги; 15 — императорская спальня; 16 — императорский кабинет; 17 — императорский салон; 18 — императорский камбуз; 19 — котельный люк; 20 — командный камбуз; 21 — провизионная кладовая



Императорская яхта «Ливадия» в Неаполе. Май 1881 года



Блокшив «Опыт» (бывшая яхта «Ливадия») в Севастополе. На переднем плане — минный крейсер «Казарский»

26 сентября 1880 года Пирс пригласил на борт яхты комиссию Морского министерства во главе с вице-адмиралом И.Ф. Лихачевым и в ее присутствии успешно провел двухдневные испытания. Скорость «Ливадии» достигала 15,7 уз (при мощности машин 12,354 л.с.), осадка составила всего 2,1 м.

3 октября 1880 года «Ливадия» покинула гринкокский рейд и направилась в Севастополь. На ее борту находились английские кораблестроители Пирс, Тидеман и Рид. В Бресте на борт поднялся великий князь Константин Николаевич, и яхта под генерал-адмиральским флагом отправилась дальше через Бискайский залив, где угодила в жестокий шторм. Высота волн достигала 7 м, их удары о плоское днище «были ужасны и сотрясали весь корпус судна», хотя бортовая качка не превышала 3,5°, а килевая 9°. «На яхте ничего не падало», — рапортовал впоследствии ее командир капитан 1 ранга И.К. Вогак, но от ударов волн образовалась течь и междудонное пространство заполнилось водой. Срочно пришлось менять курс и идти в испанский порт Ферроль. При осмотре водолазы обнаружили в носовой части понтона с левого борта 5-метровую вмятину с разрывами и трещинами в листах обшивки. Ремонт пришлось выполнять на плаву силами

команды, и только через семь с половиной месяцев яхта смогла продолжить свой путь в Севастополь, куда пришла 27 мая 1881 года.

Специальная комиссия посчитала конструкцию корпуса понтона яхты неудовлетворительной для сопротивления ударам волн. После докования «Ливадия» совершила единственный поход по своему прямому назначению — перевезла великого князя Михаила Николаевича с семьей из Батума в Севастополь. 15 августа 1881 года яхта ушла в Николаев, где вскоре «разоружилась». Часть ее мебели передали в севастопольское Морское собрание, а саму яхту зачислили в пароходы и переименовали в «Опыт». Позже снятые с нее паровые машины отправили на Балтику и установили на крейсерах «Минин», «Герцог Эдинбургский» и «Генерал-адмирал». Пароход превратился в блокшив, используемый как казарма и склад. В начале XX века его сдали в Севастопольский порт, но в 1913 году вновь включили в списки флота как «Блокшив № 7». Только в 1926 году так и не состоявшаяся императорская яхта пошла на слом.

Окончание следует

ЦКБ-57 — создание, деятельность, ликвидация

К.К.СТАРОСЕЛЬЦЕВ

В конце 1960 года был снесен один из корпусов Апраксина двора, находившийся на набережной реки Фонтанки, 63, известный до революции как «торговые ряды петербургского купца Леонида Осиповича Линеви́ча». Здание осталось только в памяти старожилов и на фотографиях. А несколько месяцев спустя, в другом районе Ленинграда, прекратило свое существование Центральное конструкторское бюро № 57 (ЦКБ-57) Министерства судостроительной промышленности (МСП). Что же связывало здание «торговых рядов Линеви́ча» и ЦКБ-57?

ЦКБ-57, существование которого уже начинает стираться из памяти, занимало определенное место в авангарде научно-технической революции в области судостроения в 50-х годах уходящего столетия.

История создания ЦКБ-57 восходит к 1945 году и связана с реализацией первой послевоенной программы военного судостроения и плана проектирования кораблей

и судов ВМФ на 1946—1955 годы, требовавших существенных структурных преобразований конструкторских бюро отрасли, с их разукрупнением и организацией ряда новых, специализированных по классам кораблей.

По надводному кораблестроению приоритет отдавался крейсерам; проектно-конструкторские работы по кораблям этого класса вело ЦКБ-17. В годы войны коллектив этого бюро возобновил также и работы по созданию эскадренных миноносцев, обеспечив достройку и сдачу ВМФ в марте 1945 года головного корабля проекта 30 разработки конструкторского бюро завода № 190. Кроме того, ЦКБ-17 в 1943—1945 годах откорректировало этот проект (30К) с учетом опыта войны для достройки по нему заложенных до войны серийных эсминцев, а в 1945 году разработало новый проект 30бис.

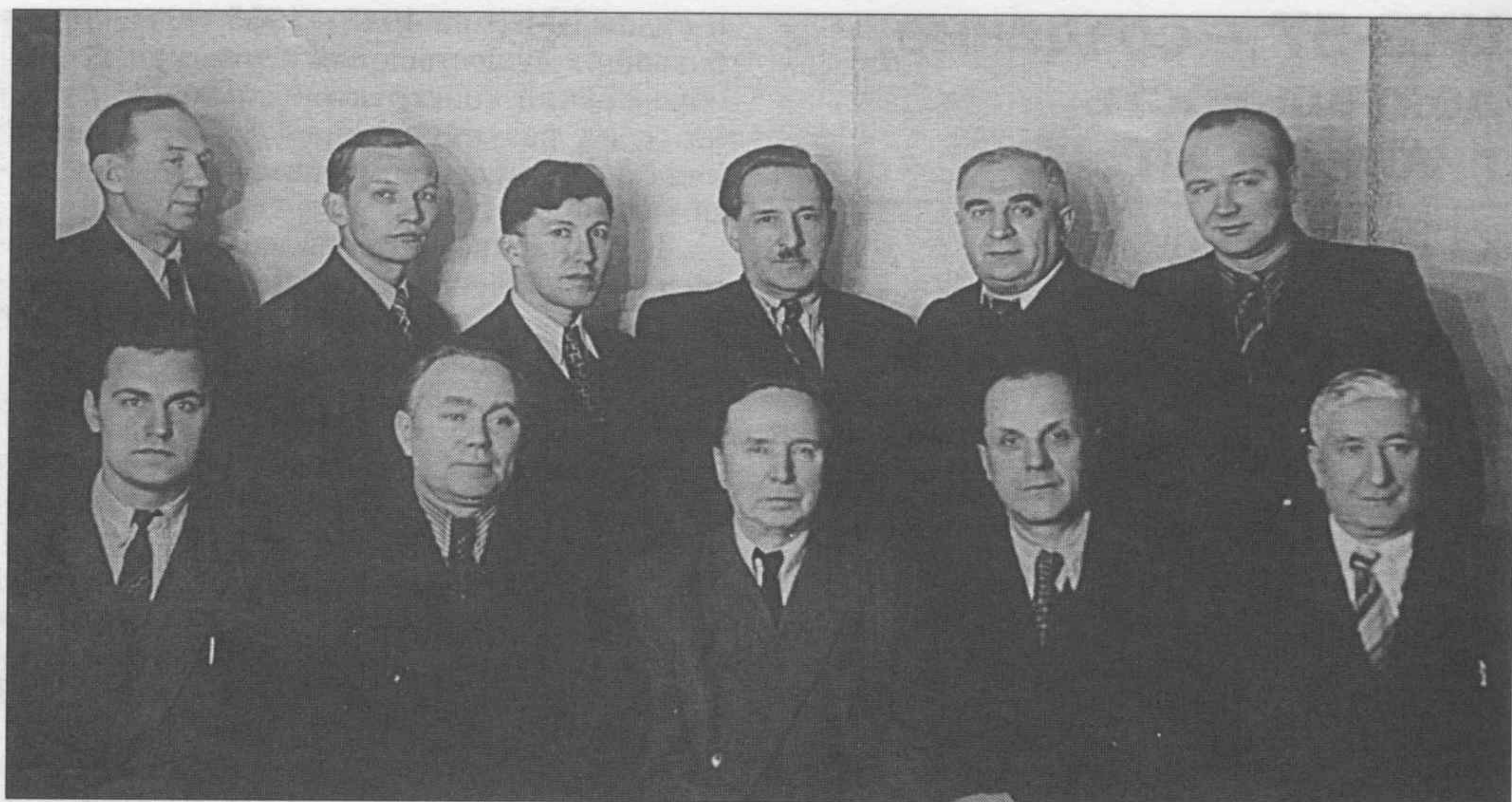
Для ускорения строительства эсминцев проектов 30К и 30бис в феврале 1946 года на заводе № 190 создается филиал ЦКБ-17. Через два месяца, в целях обеспечения проектирования и строительства крейсеров как основной задачи ЦКБ-17, все выполнявшиеся им работы по легким быстроходным надводным кораблям, в том числе по модернизации и ремонту кораблей довоенной постройки, передали этому филиалу, преобразованному в ЦКБ-53.

Вновь созданному бюро поручили также работы по модернизации и ремонту кораблей, переданных СССР при разделе герман-

© К.К.Старосельцев, 2000.



Здание «торговых рядов Линеви́ча». В нем с 1950 по 1960 год размещалось ЦКБ-57



Группа сотрудников ЦКБ-57. Первый слева во втором ряду — первый начальник бюро Н.И.Бул



Сотрудники отдела по модернизации и ремонту кораблей ЦКБ-53 Н.С.Марковский (слева) и Я.Л.Заяц на борту бывшего германского эсминца. Таллин, 1950 год

ского и итальянского флотов. Чтобы не отвлекать основные конструкторские кадры нового ЦКБ от выполнения основной задачи — обеспечения строительства эсминцев проектов 30К и 30бис — в его составе в середине 1948 года организовали специальный отдел по модернизации и ремонту кораблей,

который разместился на территории завода № 190 над деревообделочным цехом.

В 1947 — 1949 годах прошли модернизацию эскадренные миноносцы проектов 7 и 7У. Модернизационные работы предусматривали замену зенитной артиллерии и торпедных аппаратов, установку радиолокационных и гидроакустических средств, устранение конструктивных недостатков, выявившихся в годы войны, улучшение условий обитаемости. Главным конструктором по модернизации эсминцев проектов 7 и 7У стал Л.В.Войшвилло.

Модернизацию в том или ином объеме прошли и пять бывших германских эсминцев (главный конструктор И.Г.Коган); выполнение проектных работ осложнялось тем, что конструкторская документация по этим кораблям полностью отсутствовала и конструкторам приходилось всю работу выполнять по эскизам с места, находясь в длительных командировках в Таллине. Необходимо упомянуть, что помимо штатных модернизационных работ эсминец «Прочный» (бывший Z-20 «Karl Galster») был оборудован экспериментальным образцом успокоителя качки.

Из года в год увеличивался объем работ нового отдела: к уже перечисленным прибавились работы по модернизации лидеров эсминцев проектов 1 и 38 (главный конструктор М.А.Остроумов), сторожевых кораблей довоенной постройки проектов 2, 4, 39 и 43, капитальному ремонту трофейного немецкого дока, восстановлению и ремонту пассажирского теплохода «Александр Невский» и другие. Отдел уже не мог справляться

с текущими работами, и возникла необходимость создания на его базе новой организации.

В марте 1950 года приказом № 0212 министра судостроительной промышленности было организовано конструкторское бюро по ремонту и модернизации кораблей и судов — ЦКБ-57. Первым его начальником назначили бывшего военного моряка, начальника Технического управления МСП Николая Ивановича Буля, а главным инженером — главного конструктора Михаила Александровича Остроумова.

Новое ЦКБ вначале получило всего одну комнату в здании на Васильевском острове. В этой комнате размещалась его администрация (начальник ЦКБ, главный инженер, главный бухгалтер и начальник отдела кадров), задачей которой стал набор сотрудников, которых из-за отсутствия рабочих помещений приходилось отправлять в командировки, в основном в Таллин, где базировались объекты модернизации.

Только в конце 1950 года ЦКБ-57 получило свое здание — те самые торговые ряды Линевица. После 1917 года, когда это здание перестало использоваться по своему первоначальному назначению, оно переходило от одного учреждения к другому, пока здесь не разместился его последний хозяин.

К моменту вселения ЦКБ здание находилось в плачевном состоянии и требовало капитального ремонта, но тем не менее вскоре начали функционировать проходная, комнаты администрации и первые производственные помещения в левом крыле здания на 2-м этаже. Производственные помещения вводились в эксплуатацию по мере их ремонта и заполнялись за счет набора новых сотрудников, а также перевода специалистов с других судостроительных предприятий.

В архив ЦКБ была передана документация по тем проектам, которые бывшие специалисты ЦКБ-53, образовавшие основу нового бюро, начинали разрабатывать еще в 1948 году. Повседневная работа по судоремонту и модернизации кораблей и судов способствовала накоплению опыта совместной работы сотрудников.

Большая заслуга в формировании коллектива бюро принадлежит назначенному в 1954 году новому начальнику Тихону Лукьяновичу Желоманову — великолепному администратору и принципиальному руководителю. К этому времени техническую политику в ЦКБ осуществлял новый главный инженер Кесарь Иванович Кононов — человек, прошедший в годы войны трудовую закалку в конструкторском бюро Балтийского завода. Хозяйственную политику проводил заместитель начальника бюро по общим воп-

росам Даниил Филиппович Чеховской — деятельный, энергичный работник, усилиями которого был выполнен большой объем работ по ремонту здания, что способствовало обеспечению нормальной работы конструкторского состава; позднее его сменил заместитель начальника по производству Анатолий Михайлович Михайлов, исключительно коммуникабельный и доброжелательный человек, которого должны помнить многие учащиеся судостроительного техникума, где он преподавал в начале 50-х годов.

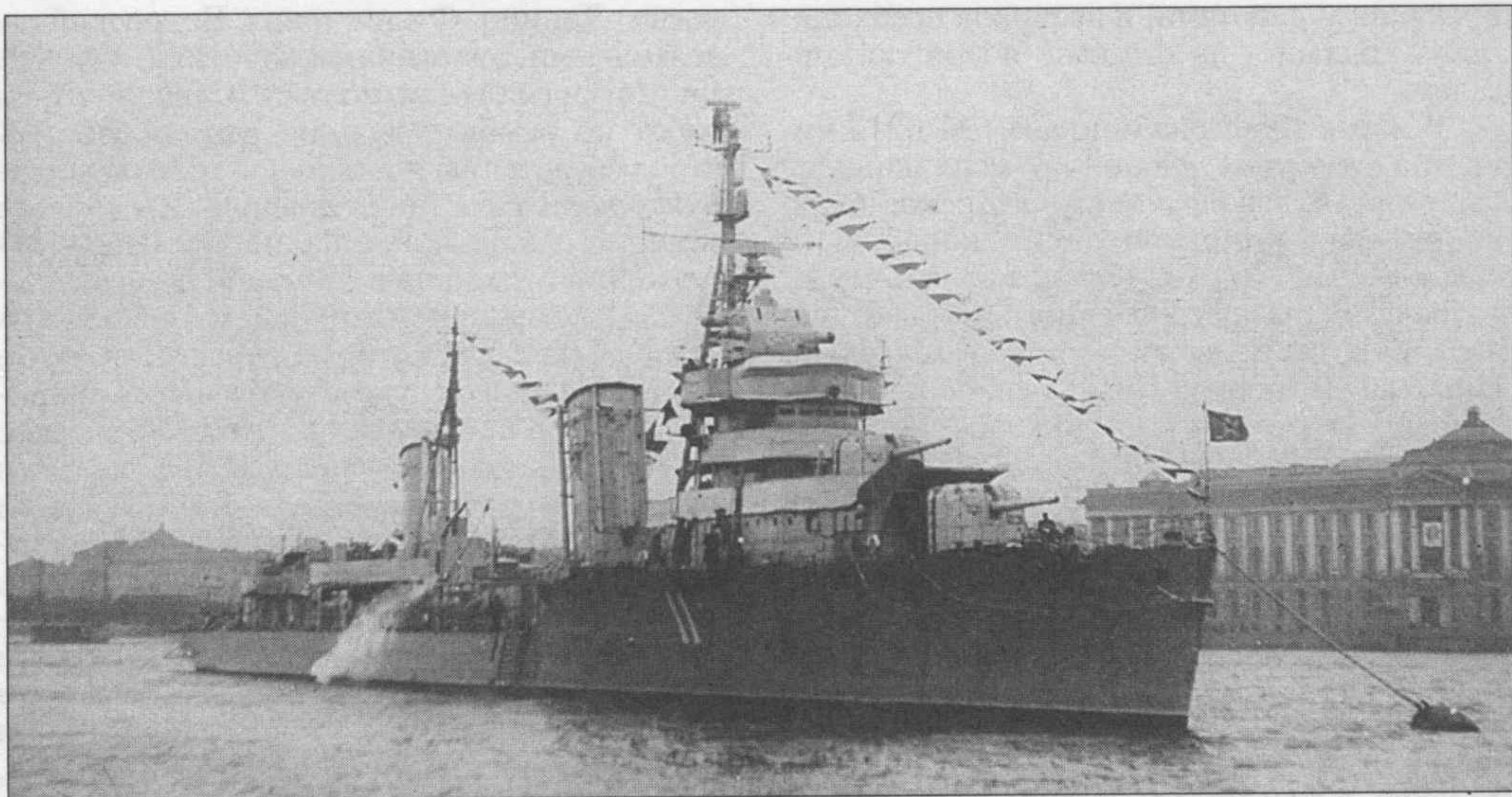
К середине 50-х годов в ЦКБ сложился коллектив со своими традициями и своим лицом. К слову сказать, когда бюро прекратило свое существование, то его сотрудники, перешедшие в другие проектно-конструкторские организации, отличались особым отношением к поручаемой работе, высоким профессионализмом, общительностью и чем-то особым, что трудно сформулировать, используя обычные понятия.

Продолжая модернизировать эсминцы и другие корабли, ЦКБ-57 приступило к новым работам: модернизации гидрографического судна, а затем бывшего итальянского линейного корабля «Giulio Cesare», который 26 февраля 1949 года под советским Военно-морским флагом прибыл в Севастополь и 5 марта получил новое имя — «Новороссийск».

На этом линкоре планировалось заме-



Начальник ЦКБ-57 Т.Л.Желоманов



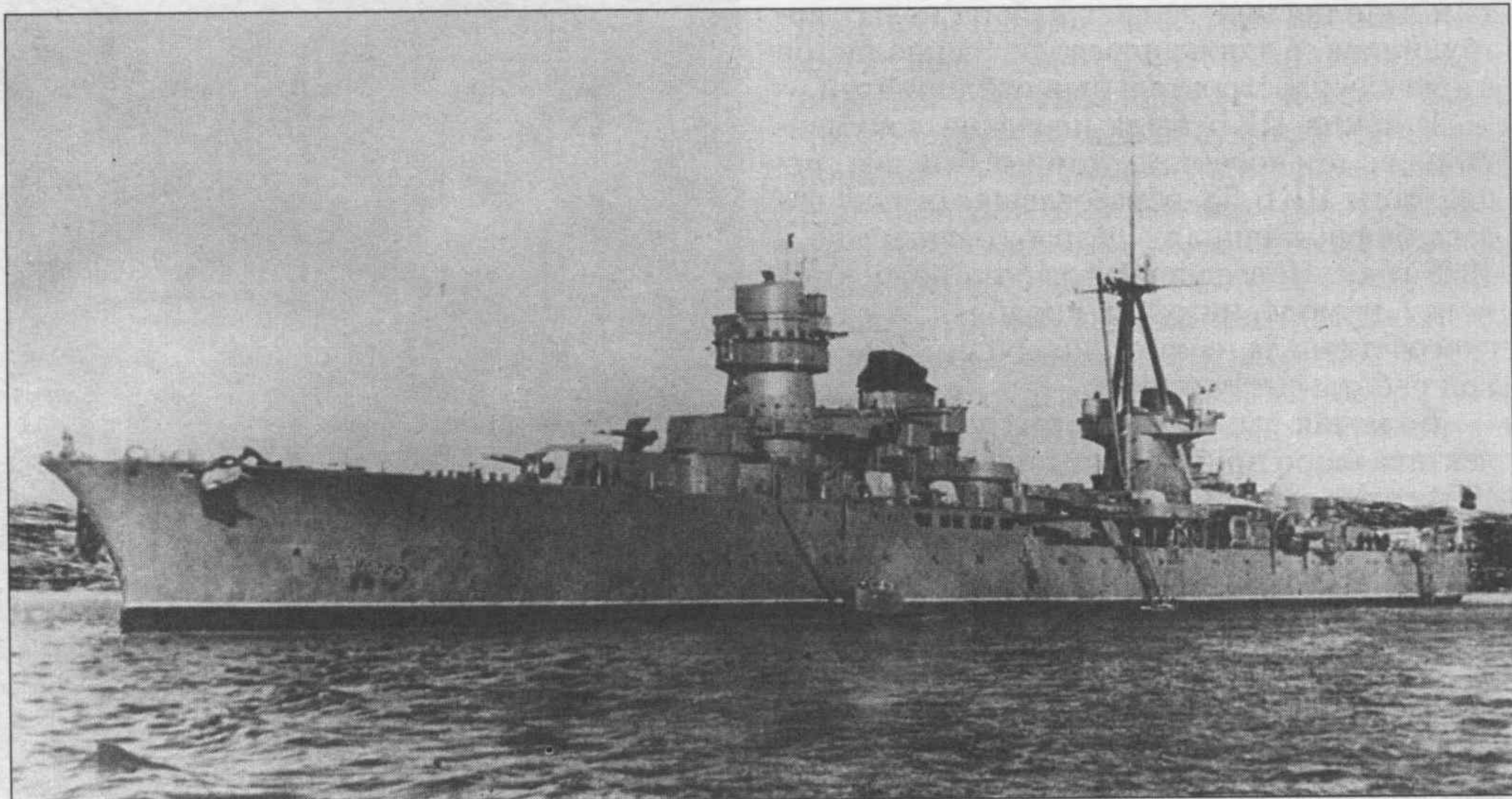
Эскадренный миноносец (бывший лидер) «Ленинград» после модернизации

нить итальянские орудия главного калибра отечественными и устранить обнаруженные конструктивные недостатки. Однако в итоге объем модернизации оказался меньшим, чем намечалось первоначально. Орудия главного калибра менять не пришлось, но были дополнительно установлены 37-мм зенитные автоматы, новое радиоэлектронное вооружение, частично устранены конструктивные недостатки, и только трагическая гибель этого линейного корабля в октябре 1955 года не позволила довести эти работы до конца.

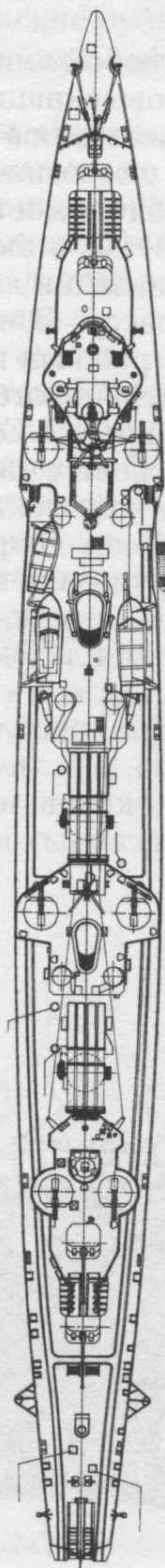
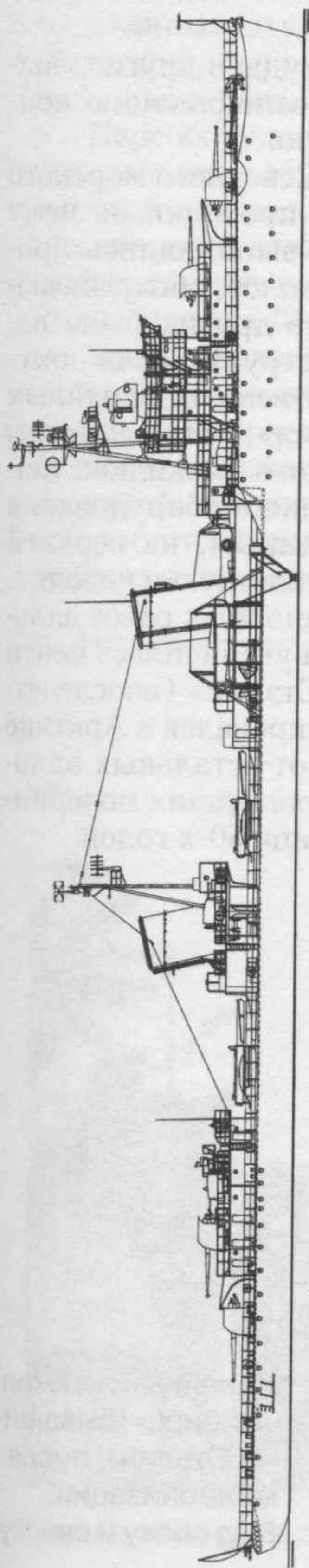
Кроме «Новороссийска» модерниза-

ционные работы проводились на крейсере «Керчь» (бывший итальянский «Emanuele Filiberto Duca d'Aosta») и мониторе «Выборг» (бывший финский броненосец береговой обороны «Väinämöinen»). Всеми работами по модернизации трофейных и репарационных кораблей руководил главный конструктор И.Г.Коган. Крейсер «Керчь» прослужил после модернизации до 1959 года, а монитор «Выборг» — до 1966 года.

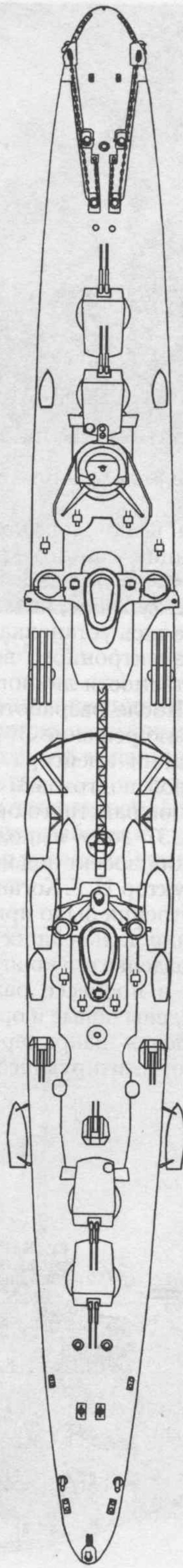
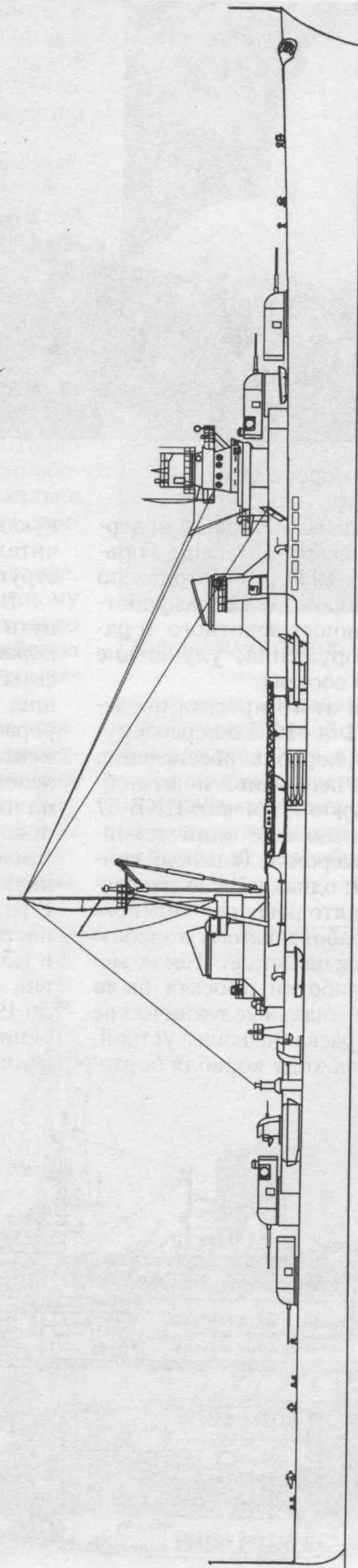
В середине 50-х годов коллектив ЦКБ, с участием группы конструкторов ЦКБ-17, включая главного конструктора Н.А.Кисе-



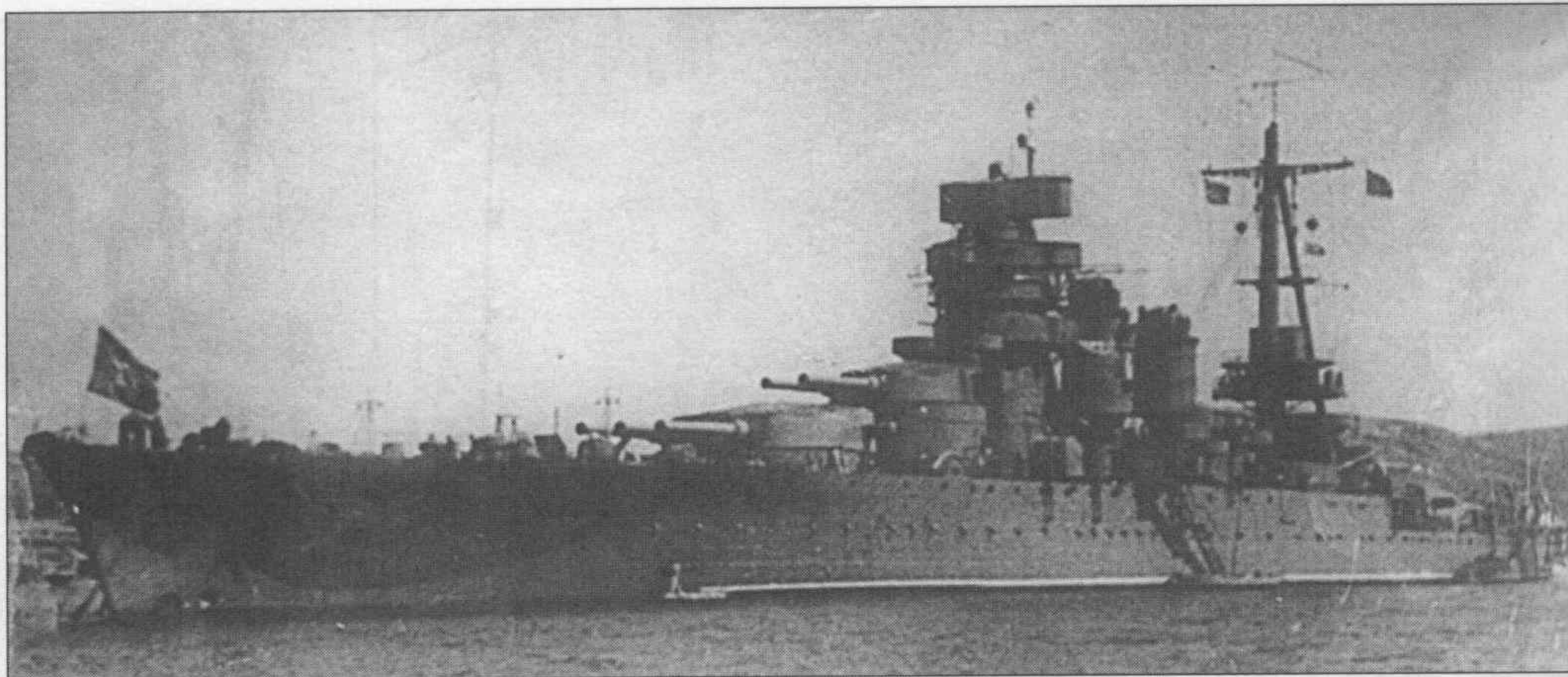
Легкий крейсер «Керчь»



Эскадренный миноносец «Ленинград» после капитального ремонта и модернизации. 1955 год



Легкий крейсер «Керчь» (бывший итальянский «Emanuele Filiberto Duca d'Aosta») после модернизации



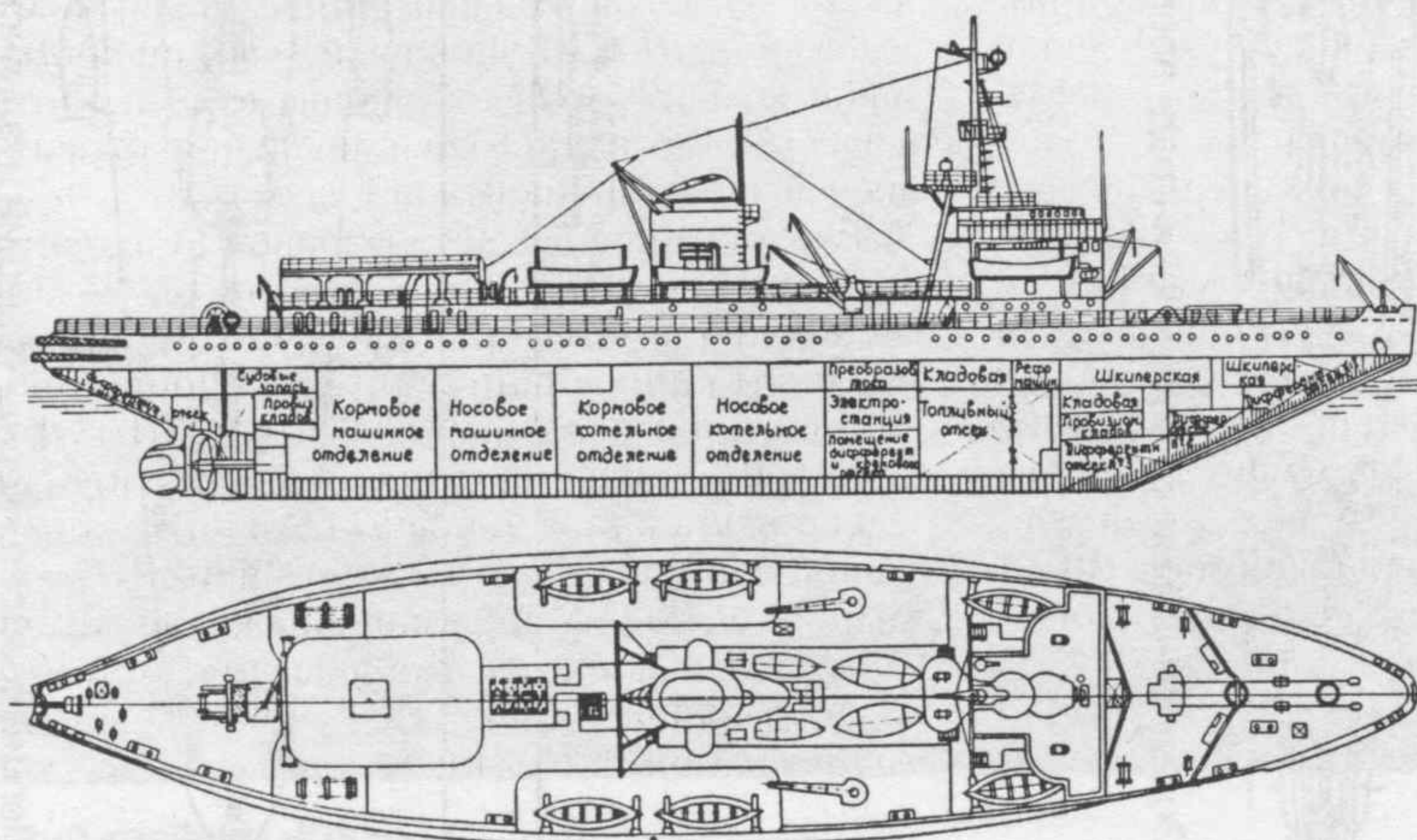
Линейный корабль «Новоросийск»

лева, выполнили технический проект модернизации легкого крейсера «Максим Горький», построенного в 1936—1940 годах по проекту 26бис, на котором также предусматривались установка новых зенитного и радиоэлектронного вооружения, улучшение обитаемости личного состава.

После разработки этого проекта последовало решение ВМФ и МСП о переоборудовании крейсера в корабль обеспечения боевой подготовки и испытаний новых образцов ракетного оружия, для чего ЦКБ-57 в 1957 году выполнило еще один технический проект под номером 33 (главный конструктор И.Г.Коган); однако после его рассмотрения было принято решение о прекращении дальнейших работ по этому кораблю и разделке его корпуса на металл. Тем не менее в процессе разработки проекта были найдены новые и оригинальные технические решения, например, раскачивающее устройство, имитирующее на ходу корабля борто-

вую качку любой амплитуды и другие, значительно повысившие квалификацию конструкторских кадров бюро.

В связи с освоением Северного морского пути и необходимостью проводки по нему кораблей ВМФ в бюро выполнялись проекты модернизации ледоколов, обслуживающих эту трассу. В числе других была переработана рабочая конструкторская документация первых отечественных линейных ледоколов типа «И.Сталин». Главные котлы на них перевели с твердого на жидкое топливо, часть комплектующего оборудования заменили более современным, на верхней палубе оборудовали вертолетную площадку. В результате модернизационных работ дальность плавания ледокола увеличилась почти в 1,5 раза. Ледокол «И.Сталин» (впоследствии «Сибирь») эксплуатировался в Арктике до 1972 года, в отличие от остальных однотипных ледоколов, не прошедших модернизацию и списанных в конце 60-х годов.



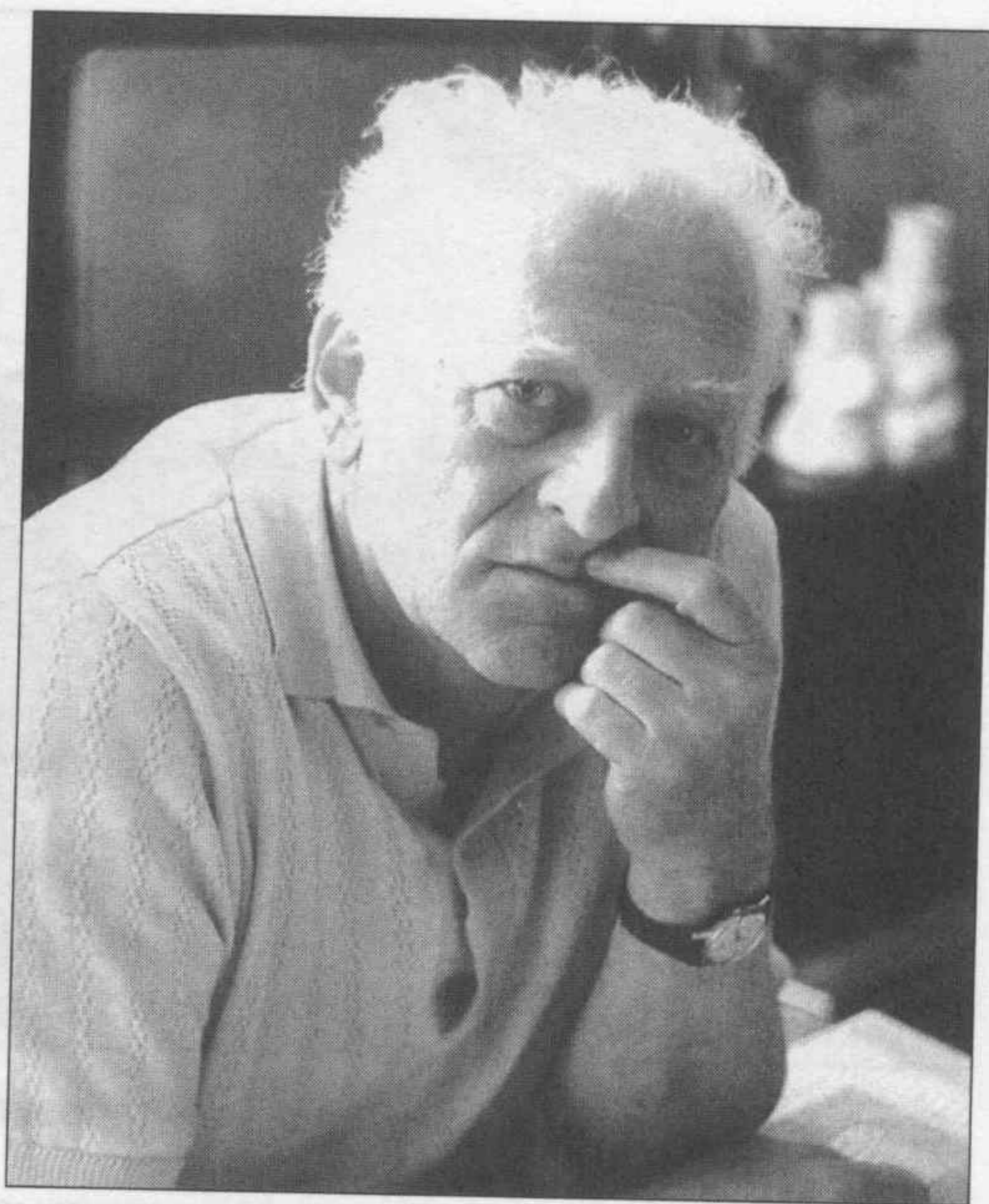
Линейный ледокол «Сибирь» (бывший «И.Сталин») после модернизации. Вид сбоку и сверху

Настоящим экзаменом на техническую зрелость коллектива стало создание в начале 50-х годов на базе углерудовоза польской постройки научно-исследовательского учебного судна «Батайск» (главный конструктор Л.В.Войшвилло).

Судно, заказанное Министерством высшего образования, имело водоизмещение около 7800 тонн; такой плавучий учебный комбинат в то время не имел аналогов в мире. На борту судна размещались лаборатории самого различного профиля одиннадцати университетов Советского Союза, нескольких институтов и мореходных училищ Ленинграда, Мурманска и Одессы. В их числе были и уникальные лаборатории, такие, например, как лаборатория гравиметрии Астрономического института им.П.К. Штернберга. Судно имело четыре прекрасно оборудованные штурманские рубки, несколько аудиторий, конференц-зал, библиотеку, комнаты для отдыха.

Переоборудовался «Батайск» в Таллине, базировался в Мурманске и по пройденному в плаваниях расстоянию мог бы несколько раз обогнуть земной шар. Его дальнейшую эксплуатацию прервал пожар во время ремонта в начале 70-х годов.

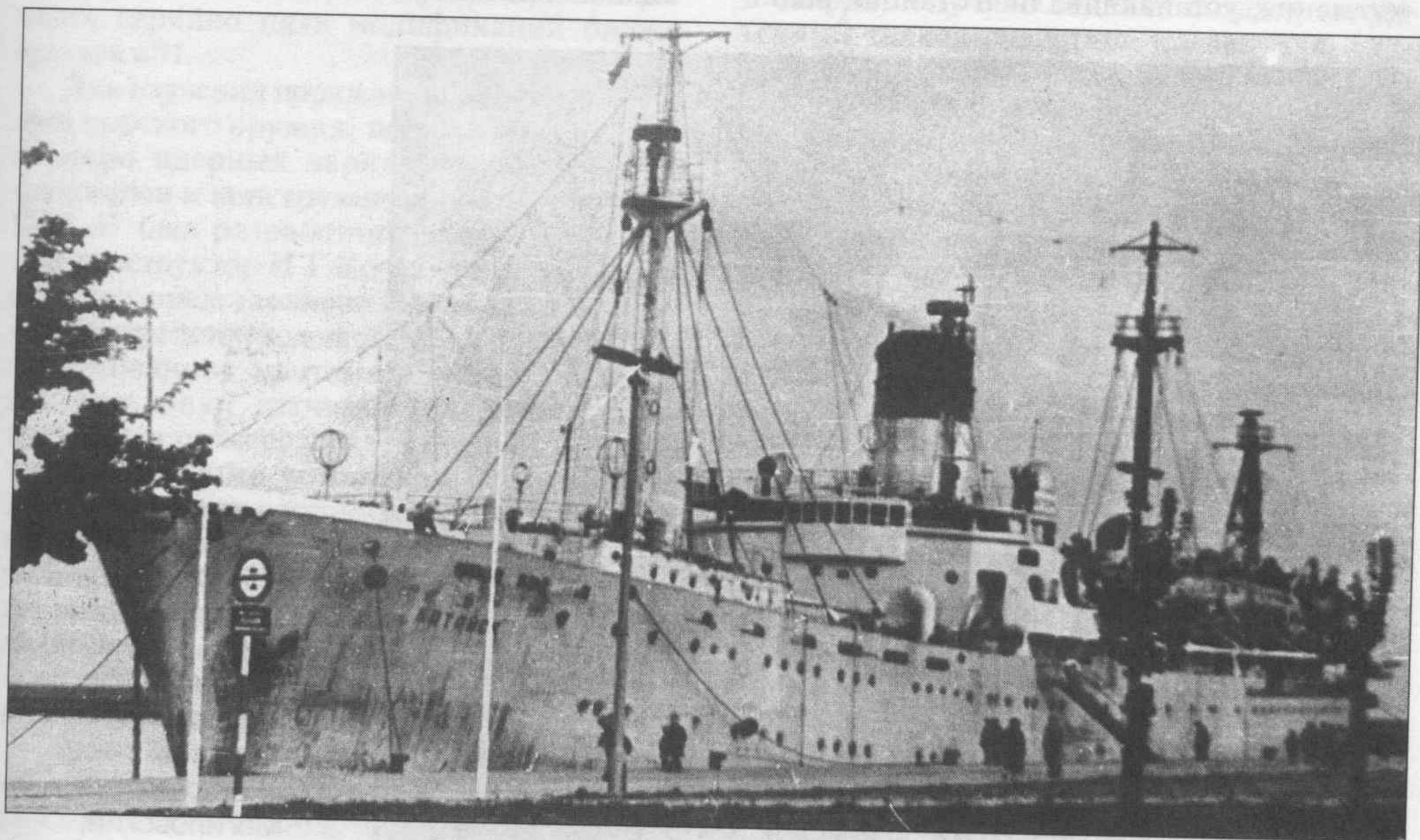
Темпы развития флота, которые диктовал научно-технический прогресс, приводили к быстрому моральному устареванию оружия, техники и кораблей в целом. Для того чтобы удерживать боеготовность флота на соответствующем уровне до момента перевооружения его атомными и ракетными



Главный конструктор И.Г.Коган

кораблями, созданными на принципиально новой технической основе, конструкторам бюро приходилось прилагать максимум усилий и изобретательности.

Одним из примеров деятельности ЦКБ-57 на данном этапе явились работы по модернизации и переоборудованию эсминцев проекта 30бис.



Научно-исследовательское учебное судно «Батайск»



Эскадренный миноносец «Огненный» (проект 31)

Эти корабли, по сравнению с эсминцами более поздней постройки, имели значительно меньшие модернизационные возможности и из всех предложенных проектов модернизации был реализован лишь разработанный ЦКБ-57 в 1957 году проект 31 (главный конструктор Д.С.Барбараш). В соответствии с ним эсминцы проекта 30бис переоборудовались в корабли радиотехнической разведки; при этом обновлялось зенитное, противолодочное и радиотехническое вооружение, устанавливались станции радио-

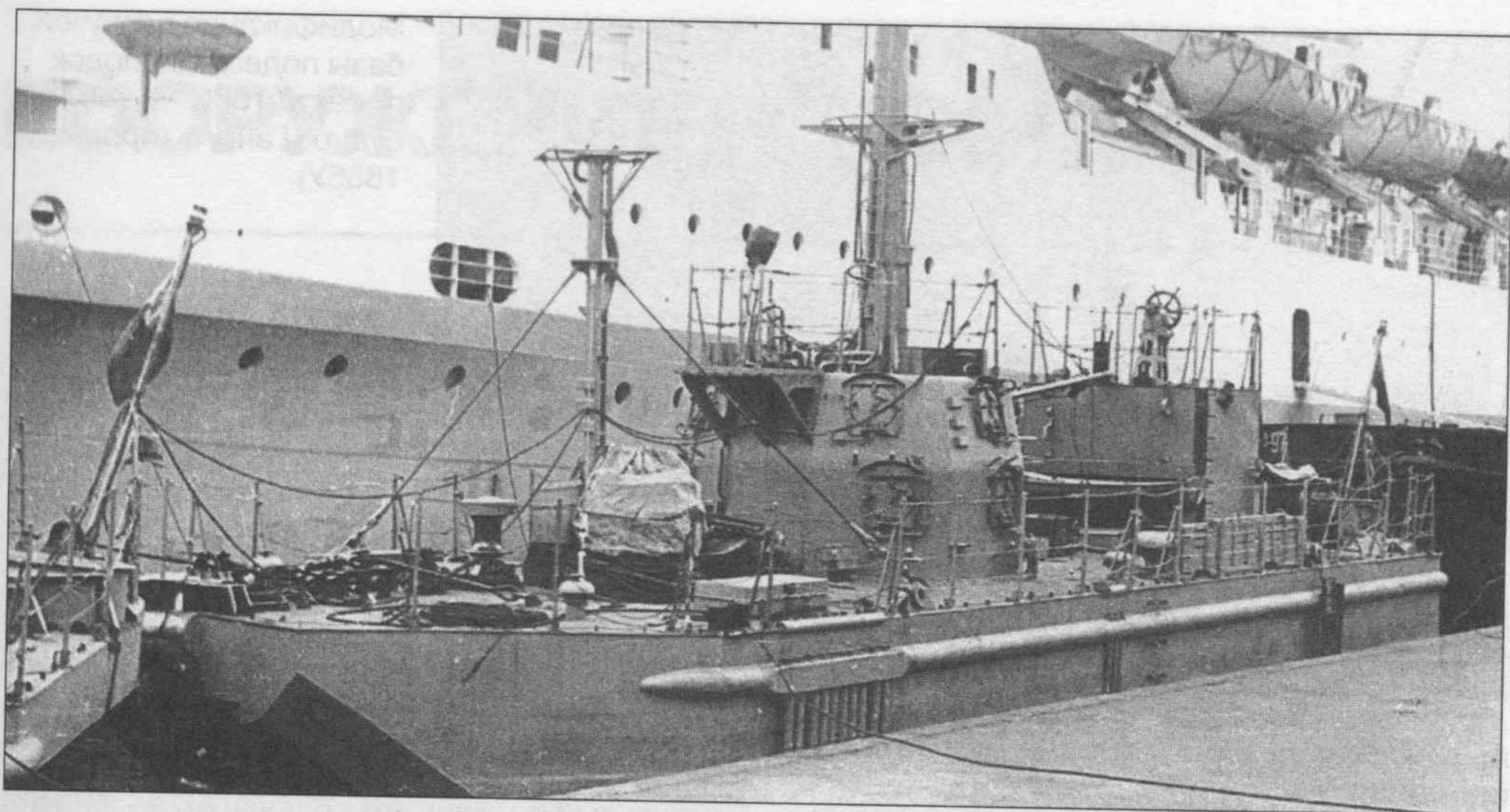
технической разведки и целеуказания, новая гидроакустическая станция, устройства противоминной и противоторпедной защиты.

В 1960 — 1961 годах прошли переоборудование девять эсминцев. В процессе службы этих кораблей, остававшихся в составе флота до конца 80-х годов, подтвердились правильность и рациональность заложенных в проекте технических решений.

Развитие и совершенствование торпедного оружия потребовало создания специальной техники, обеспечивающей проведе-



Группа сотрудников ЦКБ-57. Середина 1960-х годов. Слева направо:
А.Н.Андреев,
В.М.Руссов,
А.П.Татарин,
О.С.Житкова,
З.Е.Могилевский,
В.Н.Антонов



Несамостоятельная плавучая лаборатория проекта 225

ние испытаний новых торпед. Для этой цели в бюро был разработан проект 431ПС (главный конструктор И.Г.Коган) переоборудования самоходной транспортной баржи проекта 431 в пристрелочную станцию, представляющую собой стальную баржу полным водоизмещением около 300 т с врезанными в носовую часть корпуса торпедными аппаратами и отсеками, заполненными измерительной аппаратурой. Головная пристрелочная станция была построена в 1960 году на заводе № 870 в Выборге, где в то время строились серийно пять модификаций баржи проекта 431.

Для изучения поражающих факторов нового морского оружия, основанного на применении ядерных зарядов, и разработки принципов и конструкции боевой защиты в ЦКБ-57 был разработан проект 225 (главный конструктор И.Г.Коган) плавучей лаборатории, представлявшей собой несамостоятельное плавсредство водоизмещением около 80 т, оборудованное мачтами и кронштейнами для установки датчиков, бронированной рубкой для размещения кино- и фотоаппаратуры, бортовыми устройствами для размещения датчиков состояния забортной воды и регистрации гидравлических ударов, другими устройствами. В отсеках находилась регистрирующая аппаратура, установленная на специальных жгутовых резиновых амортизаторах; был предусмотрен отсек для подопытных животных.

Такие лаборатории выводились в район испытаний и располагались на различных расстояниях от эпицентра атомного взрыва; все необходимые замеры выполнялись авто-

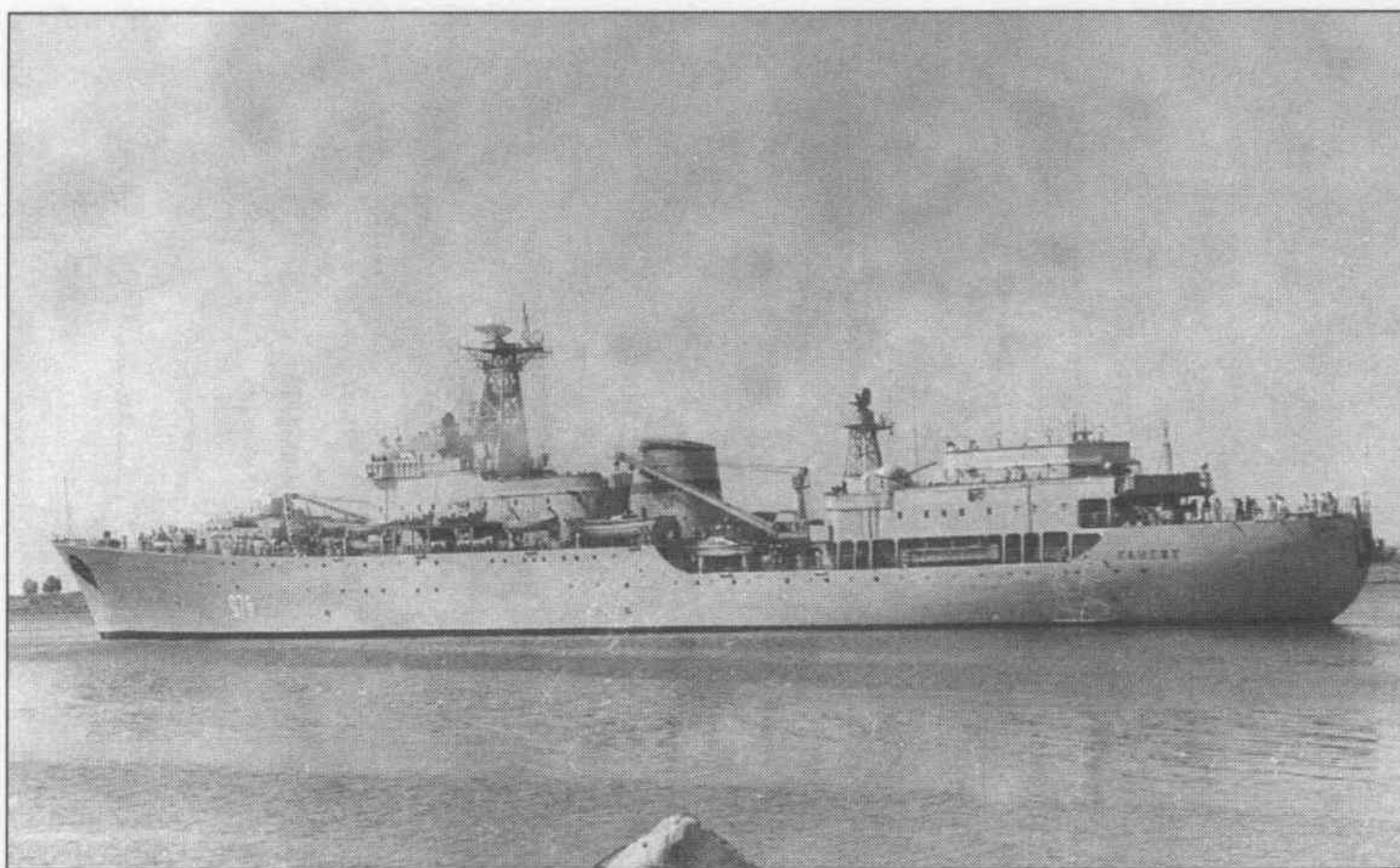
матически, без присутствия людей. Серийное строительство этих лабораторий осуществлял Ленинградский Адмиралтейский завод.

Расширение границ возможных театров боевых действий и несение боевой службы в удаленных от баз районах Мирового океана в условиях рассредоточенного базирования потребовали создания специализированных судов обеспечения атомных подводных лодок и ракетного оружия.

Бюро получило задание создать специальный танкер-раздатчик и плавучую базу подводных лодок. Танкеры проекта 1541 (главный конструктор П.Ф.Ванюшкин) предназначались для обеспечения плавучей ракетной технической базы проекта 323 топливом и окислителем для баллистических и противокорабельных крылатых ракет первого поколения.

Полное водоизмещение танкера составляло около 1500 т, дальность плавания — 2000 миль. Головное судно было построено в 1962 году на заводе № 870 в Выборге, серийные (8 единиц) — на заводе № 363 в поселке Понтонном Ленинградской области.

Плавучая база атомных подводных лодок проекта 1886 (главный конструктор И.Г.Коган) предназначалась для обслуживания двух атомных подводных лодок первого поколения или дизель-электрических подводных лодок. Обслуживание заключалось в проведении навигационного и мелкого аварийного ремонта корпуса, механизмов, корабельных систем и оружия, а также размещении личного состава подводных лодок; предусматривалась возможность хранения и



Модификация плавучей базы подводных лодок проекта 1886 — учебное судно «Гангут» (проект 1886У)

приготовления торпед. Полное водоизмещение судна составляло около 8000 т, дальность плавания — 5000 миль. Был создан технический проект, и началась разработка рабочей документации, когда по решению министерства произошла реорганизация бюро, а проект 1886 передали в ЦКБ-15, куда перешла часть сотрудников вместе с главным конструктором. В 1963 году завод № 444 в Николаеве построил по этому проекту головное судно; всего флоту передали восемь плавбаз, еще одну построили для ВМФ Индии.

В конце 50-х годов ЦКБ-57 приступило к ремонту, модернизации и проектированию подводных лодок. Работы по созданию малой подводной лодки с атомной энергетической установкой проводились под руководством главного конструктора С.А.Егорова, но остались незавершенными в связи с фактической ликвидацией бюро.

Единственной законченной работой по подводной тематике стала предэскизная проработка подводного супертанкера проекта 681.

Необходимость этой проработки объяснялась тем, что в связи с появлением атомных силовых установок стала актуальной задача создания скоростных крупнотоннажных подводных транспортных судов. Исследовательские работы проводились авторитетными фирмами США, Англии, Японии, Швеции, Голландии, Западной Германии, Италии и Франции. В нашей стране этой работой занималось ЦКБ-57. Техническое задание на предэскизную проработку предусматривало исследование экономической целесообразности и определение технических возможностей создания в будущем подводных транспортных судов.

Бюро проработало вариант подводного танкера водоизмещением около 55 000 т и скоростью подводного хода около 20 уз. Исследовательские работы по проекту 681 показали, что строительство таких судов, при соответствующей подготовке производства, технически возможно, однако технико-экономические исследования позволили сделать вывод об экономической нецелесообразности их постройки для морского флота, хотя в военном отношении подводный транспорт имеет несравненные преимущества перед надводным.

Самым главным результатом выполнения работ по проекту 681 было то, что ЦКБ-57 стало технически зрелым коллективом, способным решать любые поставленные перед ним задачи.

В конце 1960 года ЦКБ-57 было переведено на улицу Воинова, дом № 45, а уже весной 1961 года бюро фактически прекратило свое существование: было принято решение о реорганизации его в ЦКБ по автоматизации судовых технических средств в составе ЦНИИ им. академика А.Н.Крылова.

В связи с реорганизацией многие сотрудники ушли в другие ЦКБ. Оставшаяся часть сотрудников составила костяк нового ЦКБ «Луч», которое впоследствии образовало направление по автоматизации технических средств надводных кораблей и судов в составе научно-производственного объединения «Аврора», сохранив лучшие традиции и опыт, приобретенный в ЦКБ-57.

Большую помощь при подготовке статьи оказал бывший главный конструктор ЦКБ-57 Иосиф Гдальевич Коган, безвременно ушедший из жизни 5 февраля 2000 года



Опытный корабль ОС-24 проекта 33М

К истории создания опытового корабля проекта 33М

М.В.КОТОВ

В выпусках 19 и 21 сборника «Гангут» была опубликована статья Ю.А.Рабинерзона «Опытный корабль ОС-24 проекта 33М», освещающая историю переоборудования крейсера «Ворошилов» (проект 26) в опыто-

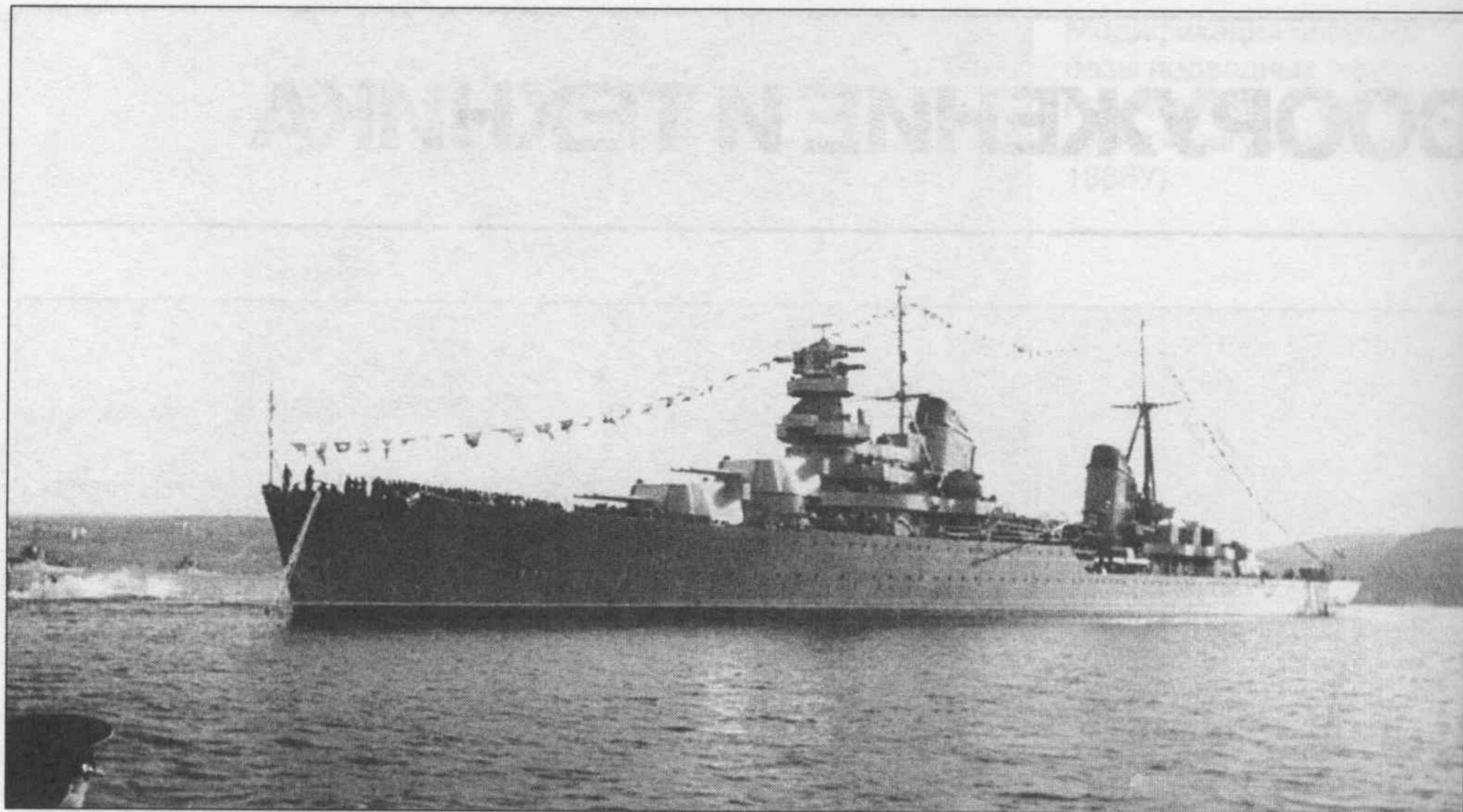
В 1955 году закончились продолжавшиеся более пяти лет капитальный ремонт и модернизация крейсеров «Киров» и «Молотов». Основные работы, в соответствии с проектом модернизации, утвержденным постановлением правительства от 18 сентября 1951 года, заключались в усилении и унификации

вый корабль и летно-конструкторских испытаний зенитно-ракетного комплекса М-11 «Шторм», проводившихся на нем в 1964 – 1966 годах на Черном море.

Документы, хранящиеся в фонде Технического управления ВМФ Центрального военно-морского архива (город Гатчина) позволили более подробно проследить сложную судьбу этого корабля, а также его более несчастливого собрата — крейсера «Максим Горький» и пролить свет на историю зарождения идеи и ранние этапы создания проекта переоборудования крейсера в корабль для испытаний ракетного оружия.

зенитного вооружения, установке новых средств обнаружения и связи.

Вместо универсальных 100-мм артиллерийских установок Б-34 на кораблях появились модифицированные Б-34 УСМ с дистанционным наведением, усовершенствованной системой управления стрельбой «Зенит-26» и новыми стабилизированными постами наводки СПН-500. Разнообразная малокалиберная зенитная артиллерия заме-



Крейсер «Молотов» (проект 26бис)

нялась девятью спаренными 37-мм автоматами В-11 на «Кирове» и одиннадцатью такими же установками на «Молотове». Корабли получили по шесть радиолокационных станций различного назначения, были полностью обновлены средства связи и установлены новые образцы штурманского вооружения. Для компенсации перегрузки с крейсеров сняли торпедные аппараты и глубинные бомбы, а также авиационное вооружение.

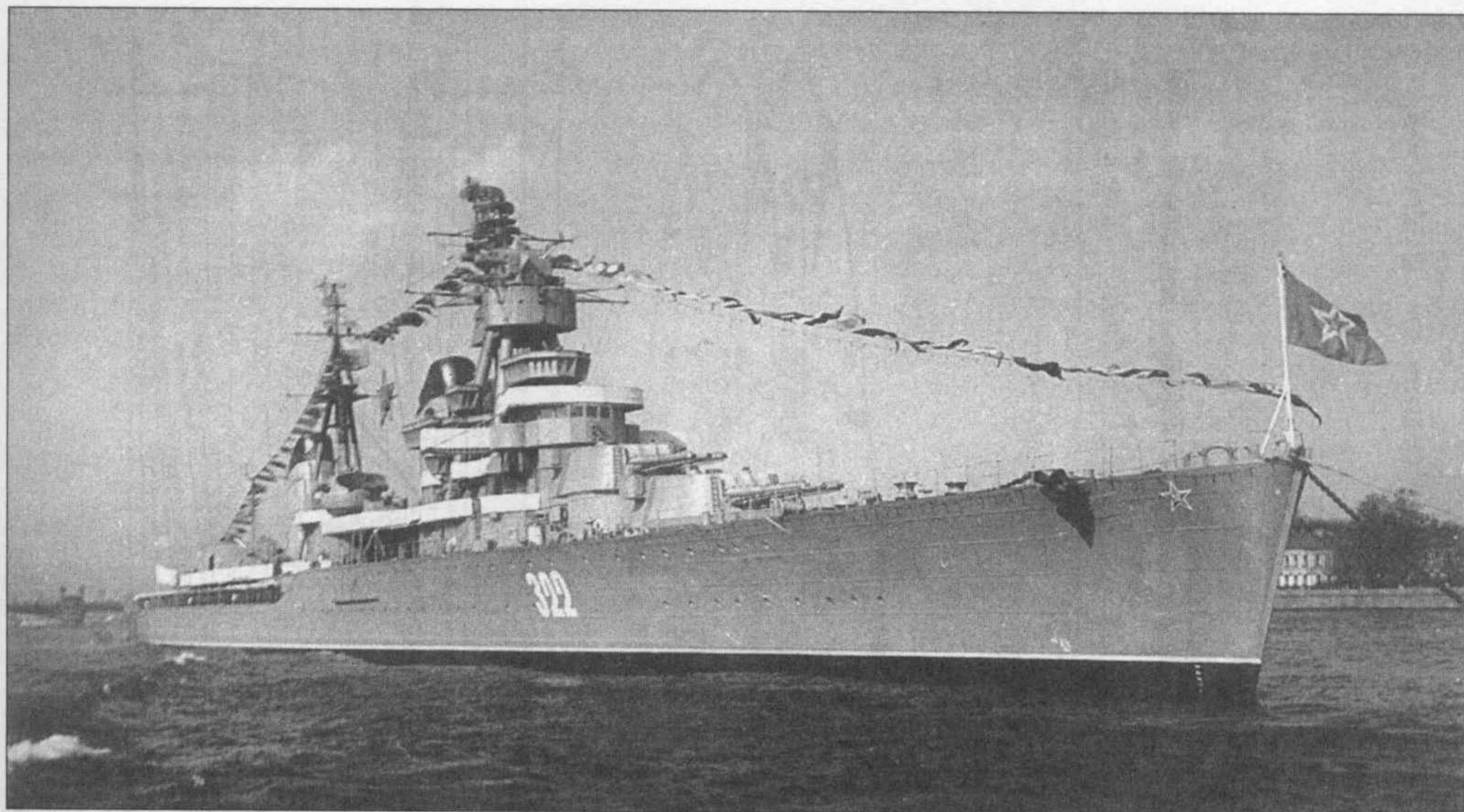
Полная стоимость капитального ремонта и модернизации крейсера «Молотов» составила 200 млн рублей (приблизительно в 1,5—2 раза меньше стоимости нового крейсера проекта 68бис).

Незадолго до окончания работ на «Кирове» и «Молотове» началась модернизация крейсеров «Максим Горький» (в декабре 1953 года на ленинградском заводе № 194) и «Ворошилов» (в декабре 1954 года на севастопольском заводе № 497). Работы начались по первоначальным проектам, но уже в апреле 1955 года для второй пары крейсеров утвердили новый состав зенитного вооружения — по четыре счетверенных автоматических 45-мм установки ЗИФ-68 с радиолокационной системой управления стрельбой «Фут-Б». Вместо большей части предусмотренного проектом модернизации 1951 года радиотехнического вооружения предполагалось установить более современные образцы: радиолокационные станции (РЛС) управления огнем главного калибра «Залп-М2» вместо «Залп», РЛС обнаружения надводных целей «Риф-А» вместо «Риф» и так далее. Дополнительно планировалось устано-

вить новую РЛС обнаружения «Фут-Н», РЛС поиска «Мачта-П» и аппаратуру «Звезда» для обеспечения одновременной работы радиотехнических средств корабля.

К концу 1955 года были разработаны и подготовлены к утверждению технические проекты такого перевооружения, которое влекло за собой дополнительную перегрузку около 220 т. Стандартное водоизмещение увеличивалось по сравнению с первоначальным проектом более чем на 1000 т и должно было составить 9020 т для «Ворошилова» и 9160 т для «Максима Горького». Расчетная скорость полного хода снижалась до 33,7 уз, а дальность плавания экономическим ходом до 3200 миль. Предварительная проработка вопросов противоатомной защиты и оборудования кораблей устройством для приема топлива на ходу показала, что это увеличит перегрузку еще на 80—100 т. 1-й ЦНИИ ВМФ при рассмотрении проектов предложил даже установить на крейсерах були, для компенсации перегрузки и потери остойчивости.

Однако главным вопросом, повлиявшим на дальнейшую судьбу крейсеров, оказалась не значительная модернизационная перегрузка, а «крутой поворот» в военно-технической политике высшего руководства страны, Министерства обороны и командования ВМФ во второй половине 50-х годов. В предположении о неограниченных возможностях ракетно-ядерного оружия, был сделан вывод о бесперспективности ствольной артиллерии и вооруженных ею крупных надводных кораблей. Главным родом сил ВМФ провоз-



Крейсер «Киров» (проект 26) после модернизации

глашались подводные лодки, а надводные корабли планировалось строить только с управляемым ударным или зенитным ракетным оружием. Ряд уже находящихся в строю кораблей также предполагалось модернизировать с установкой ракетного оружия.

В конце 1955 года при рассмотрении материалов технических проектов модернизации крейсеров «Максим Горький» и «Ворошилов» был сделан вывод о том, что несмотря на установку современных образцов зенитной артиллерии с наведением от РЛС, состав вооружения этих кораблей не будет удовлетворять современным требованиям. На совещании, состоявшемся по этому вопросу под руководством начальника Главного штаба ВМФ адмирала В.А. Фокина, приняли решение, продолжая ремонт кораблей по корпусной и механической части, «выдать ОТЗ (оперативно-техническое задание. — *Ред.*) на установку в кормовой части техники четвертого управления».

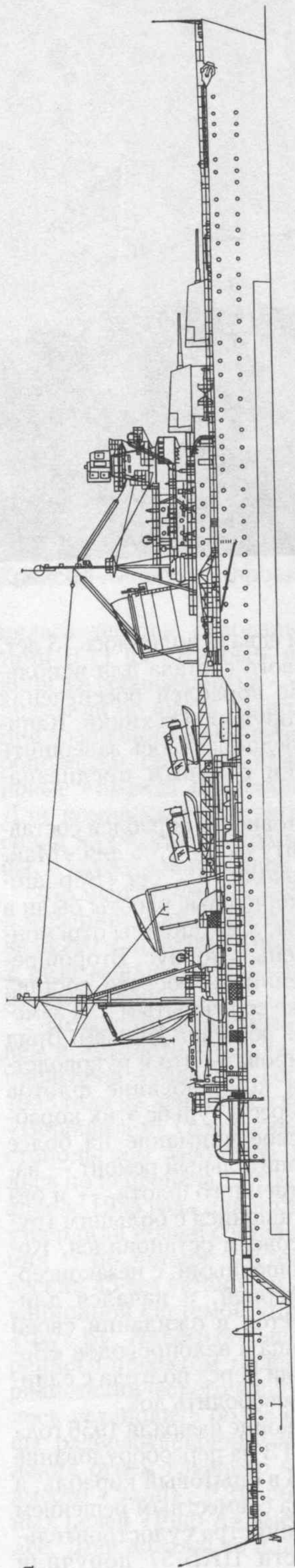
Казалось бы, речь шла о модернизации кораблей с заменой кормовой башни главного калибра на комплекс управляемого ракетного оружия, однако 31 декабря 1955 года министр обороны и главнокомандующий ВМФ доложили в ЦК КПСС предложения по использованию трофейных и устаревших кораблей, в разряд которых оказались зачислены и крейсера «Максим Горький» и «Ворошилов». Их предполагалось вывести из боевого состава ВМФ и переоборудовать для испытаний реактивного оружия. Предложение приняли, и 25 февраля 1956 года постановлением Совета Министров СССР

крейсера, которым едва исполнилось 15 лет, исключили из боевого состава для использования в качестве кораблей обеспечения испытаний нового оружия и техники. Капитальный ремонт предполагалось завершить уже в соответствии с новым назначением.

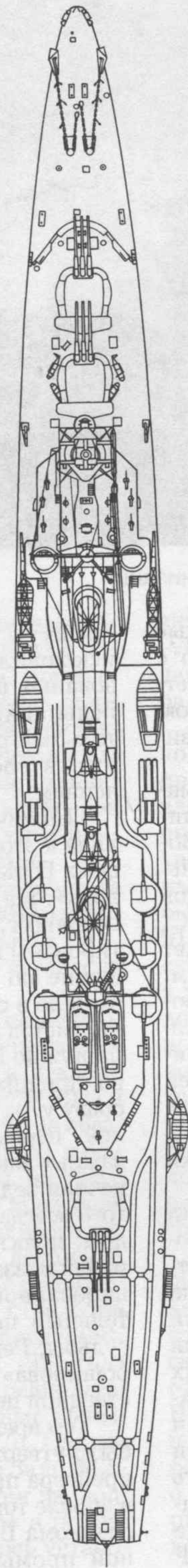
Техническая готовность кораблей составляла к этому моменту около 25% для «Максима Горького» и около 15% для «Ворошилова». На первом корпусные работы были в основном закончены, а механизмы отремонтированы и загружены в корпус. Второе решение об исключении из боевого состава застало в сухом доке со вскрытым для замены листов наружной обшивки днищем. Вряд ли нужно комментировать, что и руководство предприятий, и командование флотов сразу утратило интерес к судьбе этих кораблей, переключив свое внимание на более важные заказы, и капитальный ремонт — извечная беда отечественного флота, — и без того всегда продвигавшийся с большим трудом, практически совсем остановился. Корабли оказались брошенными, с незаконсервированной артиллерией, и начался длительный период отстоя в ожидании своей судьбы. Ремонт днища и валопроводов «Ворошилова» закончили через полгода с единственной целью — освободить док.

Тем временем, в конце февраля 1956 года было утверждено ОТЗ на переоборудование крейсера проекта 26 в опытный корабль, а в апреле того же года совместным решением главкома ВМФ и министра судостроительной промышленности ЦКБ-57 поручили

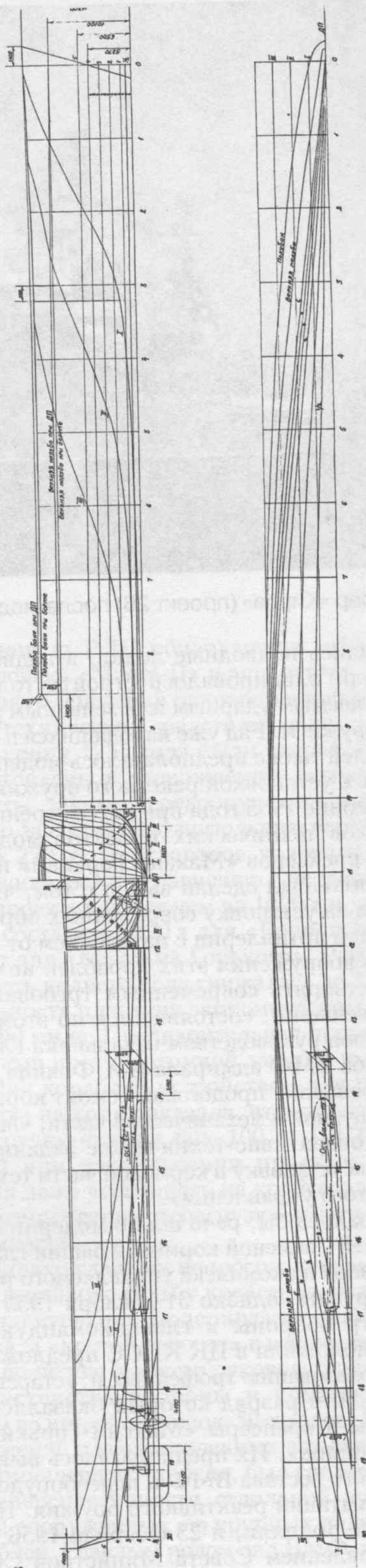
а



б

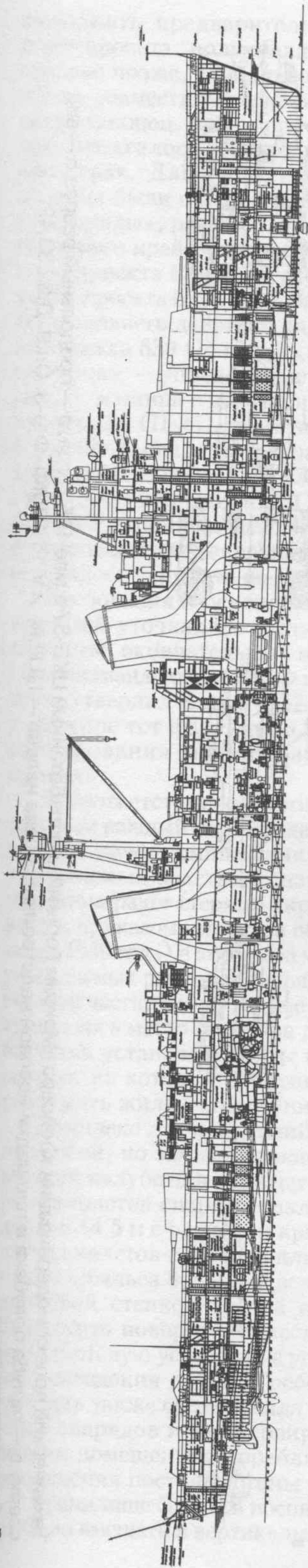


в

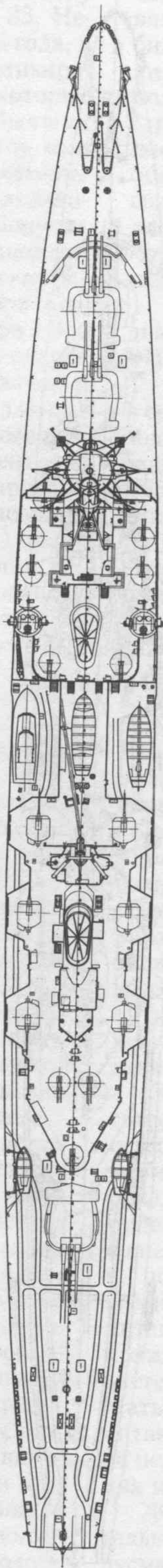


Крейсер «Максим Горький» (проект 26бис): а — вид сбоку, б — вид сверху, в — теоретический чертёж. 1940 год

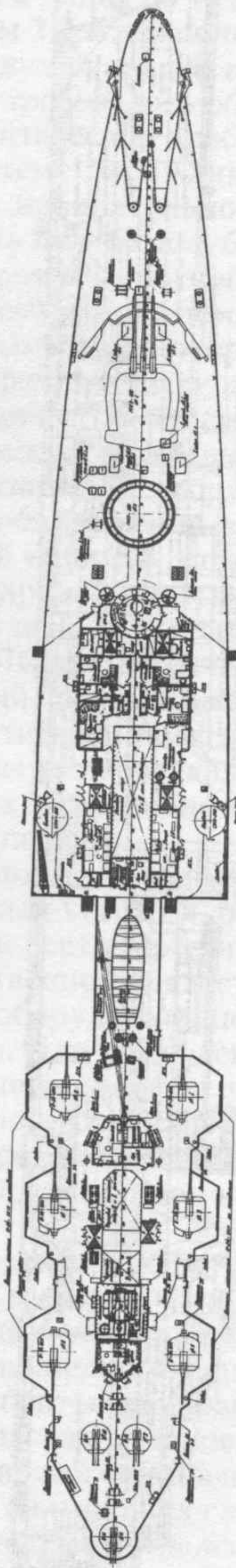
а



б

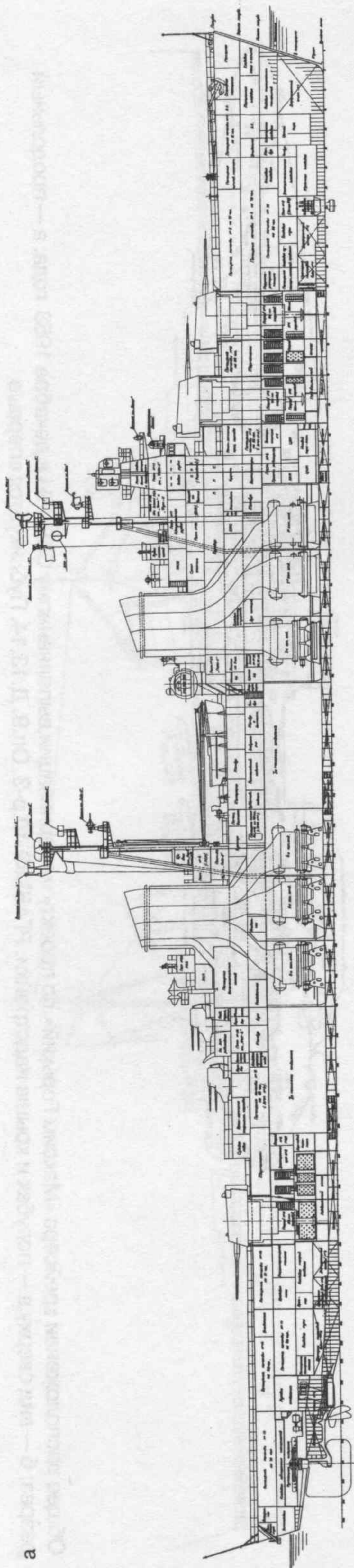


в

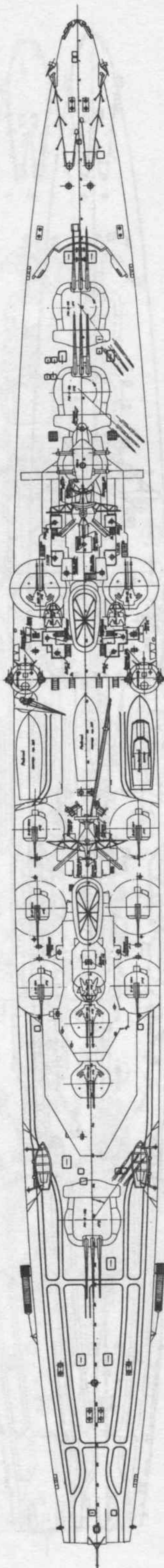


Общее расположение крейсера «Максим Горький» по проекту модернизации, выполненному СКБ-194 в декабре 1953 года: а — продольный разрез; б — вид сверху, в — полубак и крыша надстройки. РГАВМФ. Ф.р-3. Оп.9. Д.13,14. Публикуется впервые

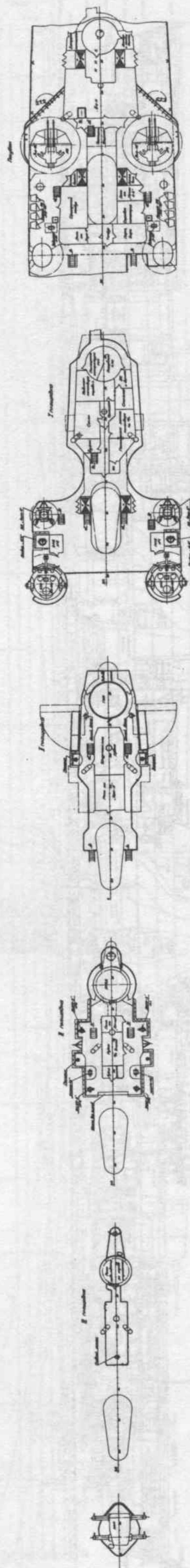
а



б



в



выполнить предварительную проработку этого проекта, получившего номер 33. Несколько позже, в конце ноября 1956 года, в новом совместном решении конкретизировали, наконец, и образцы оружия, которые предполагалось испытывать на бывших крейсерах. Для «Максима Горького» ими должны были стать «управляемые самолеты-снаряды», разрабатываемые для атомного легкого крейсера с реактивным вооружением проекта 63 (П-20, П-40) и подводной лодки проекта 651 (П-6), баллистические ракеты дальнего действия для подводной лодки проекта 639 (Р-15), а для крейсера «Ворошилов» — управляемые самолеты-снаряды для эсминца с реактивным вооружением проекта 58 (П-35). Зенитные управляемые реактивные снаряды, разрабатываемые для корабля ПВО проекта 81 (ЗУР дальнего действия М-3) и корабля ПВО и ПЛО проекта 61 (ЗУР ближнего действия М-1, позднее получивший наименование «Волна») предполагалось испытать на обоих кораблях.

Требования к основному оборудованию кораблей уточнялись тактико-техническим заданием, окончательный вариант которого главнокомандующий ВМФ адмирал С.Г.Горшков утвердил 6 мая 1957 года. Вызывает удивление тот факт, что в нем отсутствуют наименования испытываемых образцов оружия.

В соответствии с тактико-техническим заданием каждый корабль предполагалось оснастить двумя комплексами: для испытаний управляемых ракетных снарядов (УРС) — крылатых ракет (термин «крылатые ракеты» введен приказом министра обороны от 30 октября 1959 года) в кормовой части и зенитных управляемых ракетных снарядов (ЗУРС) — в носовой части. На «Максиме Горьком» резервировалось место от трюма до палубы полубака для установки шахты баллистической ракеты, на котором временно разрешалось размещать жилые помещения и кладовые.

Комплекс для испытаний УРС представлял собой, по замыслу заказчика, ангар на верхней палубе для размещения в нем четырех самолетов-снарядов дальнего действия длиной 14,5 м с размахом крыльев 4,5 м или двух самолетов-снарядов длиной 20 м с размахом крыльев 8,5 м. На верхней палубе за кормовой стенкой ангара предполагалось разместить поворотную нестабилизированную стартовую установку с углом вертикального наведения до 35°. Требовалось предусмотреть также средства для погрузки самолетов-снарядов и зарезервировать во внутренних помещениях корабля площади для размещения постов системы управления.

Хранилище ЗУРС в носовой части должно было вмещать в вертикальном положении

четыре реактивных снаряда дальнего действия, имевших длину до 10 м и размах по стабилизаторам 2,7 м. Дополнительное хранилище для двух снарядов в горизонтальном положении требовалось оборудовать в надстройке. Интересное требование выдвигалось к системе зарядания — следовало обеспечить избирательность подаваемых снарядов. На палубе полубака резервировалось место для поворотной стартовой установки, во внутренних помещениях — площади для размещения постов.

Артиллерийское вооружение составляли два счетверенных 57-мм зенитных автомата ЗИФ-75 с боезапасом 500 выстрелов на ствол.

Радиотехническое вооружение включало в себя РЛС обнаружения воздушных и надводных целей «Ангара», станцию поиска «Бизань-8» и гидроакустическую станцию «Тамир-5Н», а также допускалась возможность установки РЛС дальнего обнаружения «Кактус» и станций помех «Краб». Корабль предстояло оснастить комплексом средств связи, размещенным в передающем и приемном радиоцентрах, командном и командно-трансляционном постах.

Для управления кораблем предусматривались главный (ГКП) и запасной командные пункты и пост энергетики и живучести. В непосредственной близости от ГКП предполагалось оборудовать пост управления испытаниями. Для наблюдения за моментом старта и полета снаряда предназначалась многочисленная специальная аппаратура: радиотелеметрические станции, станции контроля траектории полета, кинофоторегистрирующие устройства, оборудование для обработки пленок, аппаратура службы единого времени и другая. Искусственную качку для имитации условий регулярного и нерегулярного волнения предполагалось создавать парой бортовых управляемых рулей.

Энергетическая установка в основном сохранялась по первоначальному проекту, за исключением снятия двух главных котлов в кормовом котельном отделении, где планировалось разместить механизмы бортовых рулей. В связи с тем, что до переоборудования электроэнергетика крейсера работала на постоянном токе напряжением 220 В, а все новые образцы оружия требовали для питания трехфазного переменного тока напряжением 380 В, электроэнергетическая система опытового корабля должна была стать смешанной: на постоянном токе для питания общекорабельных потребителей и на переменном — для аппаратуры обеспечения испытаний.

Жестких требований к кораблестроительным элементам не предъявлялось. Предусматривалось сохранить основные показа-

тели остойчивости и непотопляемости по первоначальным проектам, с учетом принятия твердого балласта, а водоизмещение, скорость хода и дальность плавания разрешалось определить в процессе проектирования с последующим уточнением на испытаниях.

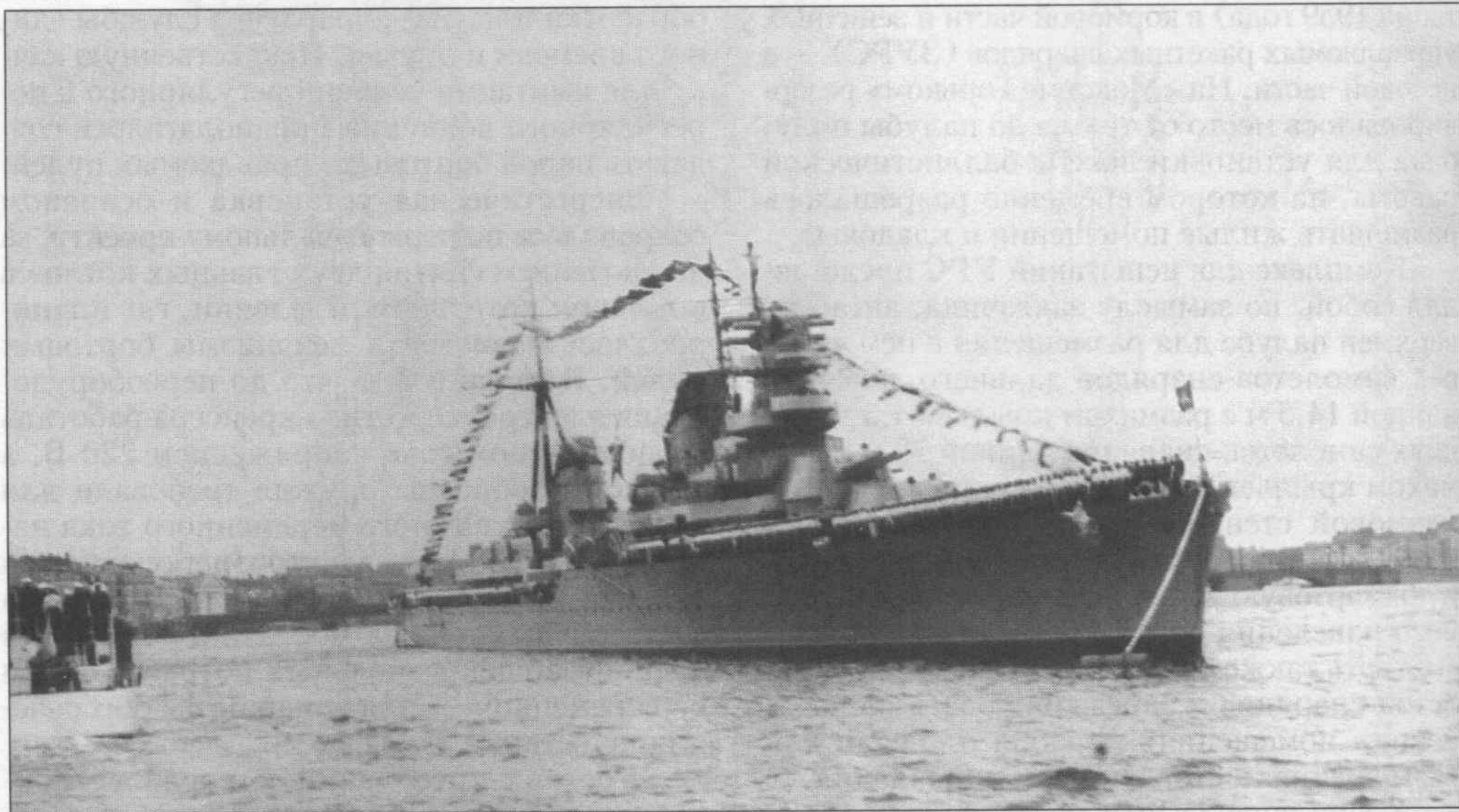
Экипаж корабля должен был состоять из 45 офицеров, 40 мичманов и старшин, 500 матросов. Дополнительные жилые помещения требовалось оборудовать для персонала испытательных партий: 20 мест в одно- и двухместных каютах, 100 мест в четырехместных, и 140 мест в кубриках.

Таким образом, согласно тактико-техническому заданию, опытовый корабль должен был представлять собой самоходный универсальный плавучий стенд для испытаний самых различных образцов управляемого ракетного оружия. Оба пусковых комплекса не привязывались ни к одному конкретному типу ракет и систем управления, задаваясь лишь их габаритами и ориентировочными площадями постов. Очевидно, предполагалось, что такой корабль можно будет с минимальными переделками адаптировать к любому из находившихся в то время на ранних стадиях проектирования ракетных комплексов после окончательного уточнения их состава и массогабаритных характеристик элементов.

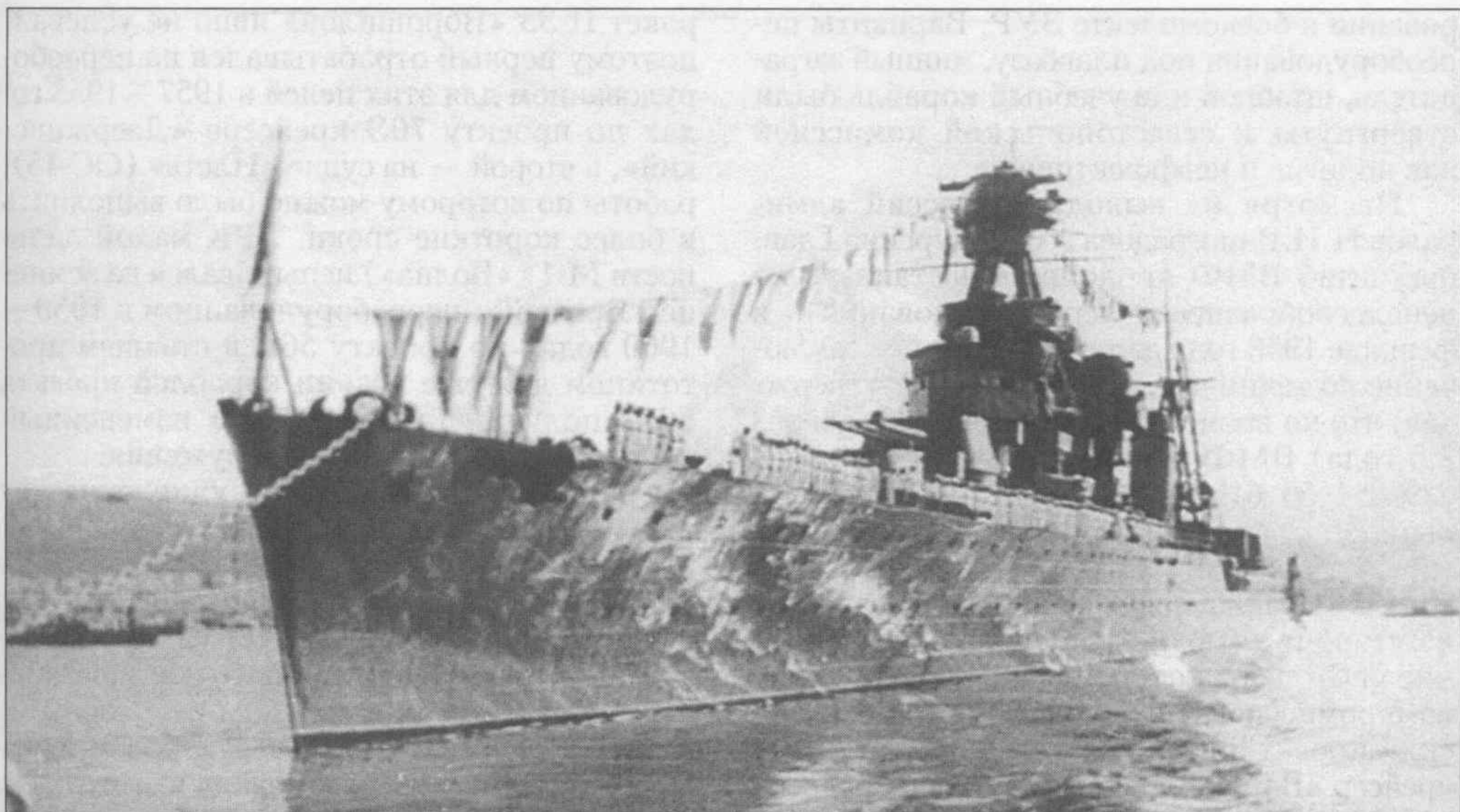
Такой подход, возможно, и имел бы право на существование, если бы проектировщикам этих комплексов ставились жесткие ограничения по стандартизации оборудования или хотя бы унификации конструкции и основных размеров пусковых установок.

Именно так впоследствии поступили в США при создании универсальной вертикальной пусковой установки. Нечто подобное, очевидно, могло быть создано и в СССР, причем гораздо раньше, но развитие ракетной техники в нашей стране, как известно, пошло другим путем. Обращает на себя внимание принятый в проекте явно устаревший, даже для тех лет, подход к проблеме хранения и запуска «самолетов-снарядов» с подачей из ангара на стартовую установку. Как известно, все крылатые ракеты в отечественном ВМФ кроме первого поколения («Стрела», КСЩ и П-15), в том числе и разрабатывающиеся в период проектирования опытового корабля (П-35, П-6), имели раскладывающиеся в полете крылья и запускались прямо из контейнера.

Именно заложенная в проект ЗЗ идея излишней универсальности и предопределила его дальнейшую судьбу. Надо сказать, что сомнения в целесообразности создания специализированного корабля для испытаний ракетного оружия высказывались еще до окончания разработки его технического проекта. В ноябре 1957 года Главный штаб ВМФ представил на имя С.Г.Горшкова доклад с обоснованием нерациональности предстоящих крупных затрат на переоборудование крейсеров и предложением ограничиться минимально необходимыми ремонтными работами с последующим использованием кораблей в качестве учебных. Не согласившись с таким предложением, главнокомандующий создал, однако, две комиссии, которые должны были, ознакомившись в Ленин-



Крейсер «Максим Горький». 1953 год



Крейсер «Ворошилов» до модернизации

граде и Севастополе с фактическим состоянием работ на кораблях, предложить альтернативные варианты их переоборудования.

Ленинградская комиссия под председательством заместителя главкома по вооружению и судоремонту адмирала Н.И.Виноградова в период с 7 по 13 декабря, оценив затраты на переоборудование крейсера в плавбазу подводных лодок, плавмастерскую, плавказарму или военный транспорт, пришла к выводу, что любой из этих вариантов потребует для реализации от 120 до 160 млн рублей и займет более 2,5 лет, что немногим ниже, чем предполагаемые стоимость и продолжительность реализации проекта 33, и значительно выше, чем для серийных вспомогательных судов специальной постройки. Учитывая, что ориентировочный срок готовности опытового корабля, 1960—1961 год, совпадал со сроками разработки новых ракетных комплексов, а хорошее состояние корпуса и главных механизмов крейсера после ремонта не позволяло ставить вопрос о передаче его в Отдел фондового имущества, комиссия признала переоборудование в экспериментальный корабль «необходимым и целесообразным», сняв некоторые требования тактико-технического задания для уменьшения стоимости работ.

Член комиссии, уполномоченный Технического управления ВМФ в Ленинграде инженер-контр-адмирал А.И.Курдюков, отстаивая это мнение и ссылаясь на то, что «...весь состав ленинградской группы убежден, что переделка под экспериментальные корабли необходима и... дает возможность

ускорить переход от головных кораблей к серии, но связан формулировкой приказа и понимает, что само назначение комиссии содержит в себе стремление как-то покрыть легкомысленное до этого отношение к судьбе кораблей и барское отношение к расходованию государственных средств», даже обратился к министру обороны СССР маршалу Советского Союза Р.Я.Малиновскому как члену ЦК КПСС с личным письмом по партийной линии.

Комиссия, работавшая в Севастополе под председательством адмирала С.Е.Чурсина, высказала оригинальную точку зрения: «...крайне желательно крейсер «Ворошилов» переоборудовать под боевой корабль». Для этого предлагалось сохранить на нем две носовых башни главного калибра, на месте кормовой смонтировать зенитно-ракетный комплекс (ЗРК), а также усилить зенитное вооружение корабля путем установки десяти 57-мм счетверенных автоматов ЗИФ-75. В докладе комиссии отмечалось, что «...в таком варианте крейсер «Ворошилов» будет равноценен переоборудованным американским... легким крейсерам». К сожалению, это предложение, представляющееся наиболее целесообразным (даже с учетом сокращения количества стволов зенитной артиллерии: разместить десять ЗИФ-75 было вряд ли возможно), в то время всерьез не рассматривалось. Между тем, модернизированный таким образом «Ворошилов» превосходил бы переоборудованные в 1958—1960 годах американские крейсера типа «Galveston» по калибру главной артиллерии, уступая в брони-

ровании и боекомплекте ЗУР. Варианты переоборудования под плавбазу, минный заградитель, штабной или учебный корабль были отвергнуты и севастопольской комиссией как дорогие и неэффективные.

Несмотря на выводы комиссий адмиралов Н.И.Виноградова и С.Е.Чурсина Главный штаб ВМФ продолжал настаивать на нецелесообразности переоборудования и в феврале 1958 года дал отрицательное заключение по техническому проекту 33, утверждая, что ко времени окончания работ (через 2,5 года) ВМФ получит корабли проектов 629, 644, 58, 61, 64, 71, 183Р и 205 с отработанными образцами ракетного вооружения, которые будут доводиться на головных кораблях. Не поддержав окончательно ни одну из сторон, главнокомандующий ВМФ адмирал С.Г.Горшков, принял через два месяца компромиссное решение утвердить технический проект 33 и переоборудовать по нему крейсер «Ворошилов», а работы по крейсеру «Максим Горький» прекратить и законсервировать его до решения вопроса о дальнейшем использовании.

При стремлении Н.С.Хрущева к сокращению расходов на флот, причем в первую очередь за счет считавшихся неперспективными крупных кораблей, «решение вопроса о дальнейшем использовании» не заставило себя долго ждать, и постановлением Совета Министров СССР от 14 апреля 1958 года корпус крейсера «Максим Горький» был передан на слом, а механизмы — на склады ВМФ для использования на однотипных кораблях.

Выбор в пользу «Ворошилова» был сделан потому, что он за два года, потребовавшихся на разработку и утверждение проекта 33, даже являясь для руководства завода «забойным участком», несколько обогнал «Максим Горький» по технической готовности работ капитального ремонта. Однако, несмотря на то, что темпы ремонтных работ на заводе № 497 спасли «Ворошилов» от списания, они продолжали оставаться недопустимо низкими. Более того, по мере продвижения готовности корабля становилось все более очевидным, что испытывать на нем, по существу, нечего. Крылатые ракеты П-20 и П-40 не были доведены до стадии морских летно-конструкторских испытаний, а работы над проектом их потенциального носителя — ракетного крейсера проекта 63 — свернули в марте 1959 года. ЗРК большой дальности М-3 также сняли с разработки. Идея испытаний на надводном корабле баллистических ракет умерла еще раньше, когда открылись перспективы создания их первых образцов с подводным стартом. К испытаниям ЗРК М-2 и комплекса крылатых

ракет П-35 «Ворошилов» явно не успевал, поэтому первый отрабатывался на переоборудованном для этих целей в 1957 — 1958 годах по проекту 70Э крейсере «Дзержинский», а второй — на судне «Илеть» (ОС-15), работы по которому можно было выполнить в более короткие сроки. ЗРК малой дальности М-1 («Волна») испытывался на эсминце «Бравый», переоборудованном в 1959 — 1960 годах по проекту 56К и ставшем прототипом для еще восьми кораблей проекта 56А, получивших несколько измененный состав артиллерийского вооружения.

В этой связи вызывает удивление тот факт, что переоборудование под корабль для испытаний новых видов ракетного оружия рассматривалось в качестве варианта достройки крейсеров проекта 68 бис-ЗИФ. По крайней мере, такая проработка выполнялась в ЦКБ-17 в 1959 году под руководством заместителя главного конструктора И.Г.Розенкренца. Впрочем, возможно, что это была лишь попытка спасти крейсер от списания на слом. Как вскоре выяснилось, руководство ВМФ не только не нуждалось еще в одном специальном опытовом корабле, но и не знало, как использовать поглотивший уже немало средств «Ворошилов».

Его достройка совпала по времени лишь с появлением в конце 1962 года двух ЗРК: М-11 «Шторм» и «Оса-М». Однако, несмотря на всю универсальность проекта 33, его потребовалось дорабатывать, «привязывая» к конкретным образцам оружия, для чего в ЦКБ-17 в 1963 — 1964 годах под руководством Д.Я.Шифрина был разработан проект 33М, по которому и завершалось переоборудование «Ворошилова», переименованного в ОС-24. Корабль отошел от стенки завода лишь осенью 1964 года, проведя около нее немногим менее 10 лет.

После завершения испытаний ЗРК М-11 «Шторм» и «Оса-М» корабль использовался в качестве учебного для стажировки офицеров БЧ-2 кораблей, оснащенных этими комплексами. Говорить о какой-либо его реальной боевой ценности не приходится. Другие образцы оружия на нем не отрабатывались, предложенное минно-торпедным управлением ВМФ дооборудование его для испытаний ракетоторпеды «Метель» не состоялось. До своего списания в середине 70-х годов этот корабль дожил с неиспользованным 20-метровым ангаром в кормовой части, оставшимся для посвященных своеобразным памятником нереализованным проектам крупных крылатых ракет.

Не подлежит сомнению, что предварительная отработка ЗРК «Шторм» на опытовом корабле принесла определенную пользу, облегчив впоследствии создание кораблей



Крейсер «Слава» (бывший «Молотов») на ходовых испытаниях после модернизации. 1957 год

проектов 1123 и 1134А, и средства, затраченные на его создание, не пропали совсем впустую. Однако остается открытым вопрос о том, насколько эффективным было такое их использование и вообще, требовалось ли для этих целей переоборудовать крейсер?

Представляется, что сама идея создания крупного универсального корабля-стенда, адаптируемого под любой вид испытываемого оружия, оказалась неудачна. Рассматривая возможные альтернативы, можно прийти к заключению, что лучшего результата при минимальных затратах можно было добиться установкой на корабле при сохранении им основного назначения одного близкого к завершению образца ракетного комплекса, например так, как это предлагалось в конце 1957 года комиссией С.Е.Чурсина. В таком случае при успешных испытаниях получался корабль со значительно возросшими боевыми возможностями (пример — эсминец «Бравый»), а при неудаче (пример — крейсер «Дзержинский») он мог до полного физического износа эксплуатироваться в качестве учебного, а в военное

время и боевого корабля. В крайнем случае, можно было переоборудовать под опытовый корабль менее ценное и более дешевое вспомогательное судно.

Резко отрицательную роль в судьбе крейсера «Ворошилов» сыграла традиционно слабая для нашего флота судоремонтная база. Завод оказался не в состоянии выполнить работы по капитальному ремонту корабля в относительно короткие сроки. В противном случае решение о перевооружении могло заставить его в более высокой степени готовности и, как знать, может быть, именно «Ворошилову», а не «Дзержинскому» достались бы лавры первого корабля в отечественном ВМФ, оснащенного зенитным управляемым ракетным оружием, а более современный крейсер проекта 68бис сохранился бы в боевом составе флота. Однако, даже при завершении капитального ремонта без перевооружения, крейсер «Ворошилов» мог служить в качестве боевого корабля до конца 70-х годов, что показал пример однотипного с ним «Кирова» и близкой по проекту «Славы» (бывший «Молотов»).

Литература и источники

Грибовский В.Ю. Первая послевоенная кораблестроительная программа ВМФ СССР (1946 — 1955 годы) // Гангут. Вып. 12.

История отечественного судостроения / Под редакцией акад. И.Д.Спасского. Т. 4, 5. СПб.: Судостроение, 1996.

Кузин В.П., Никольский В.И. Военно-Морской Флот СССР 1945 — 1991. СПб., 1996.

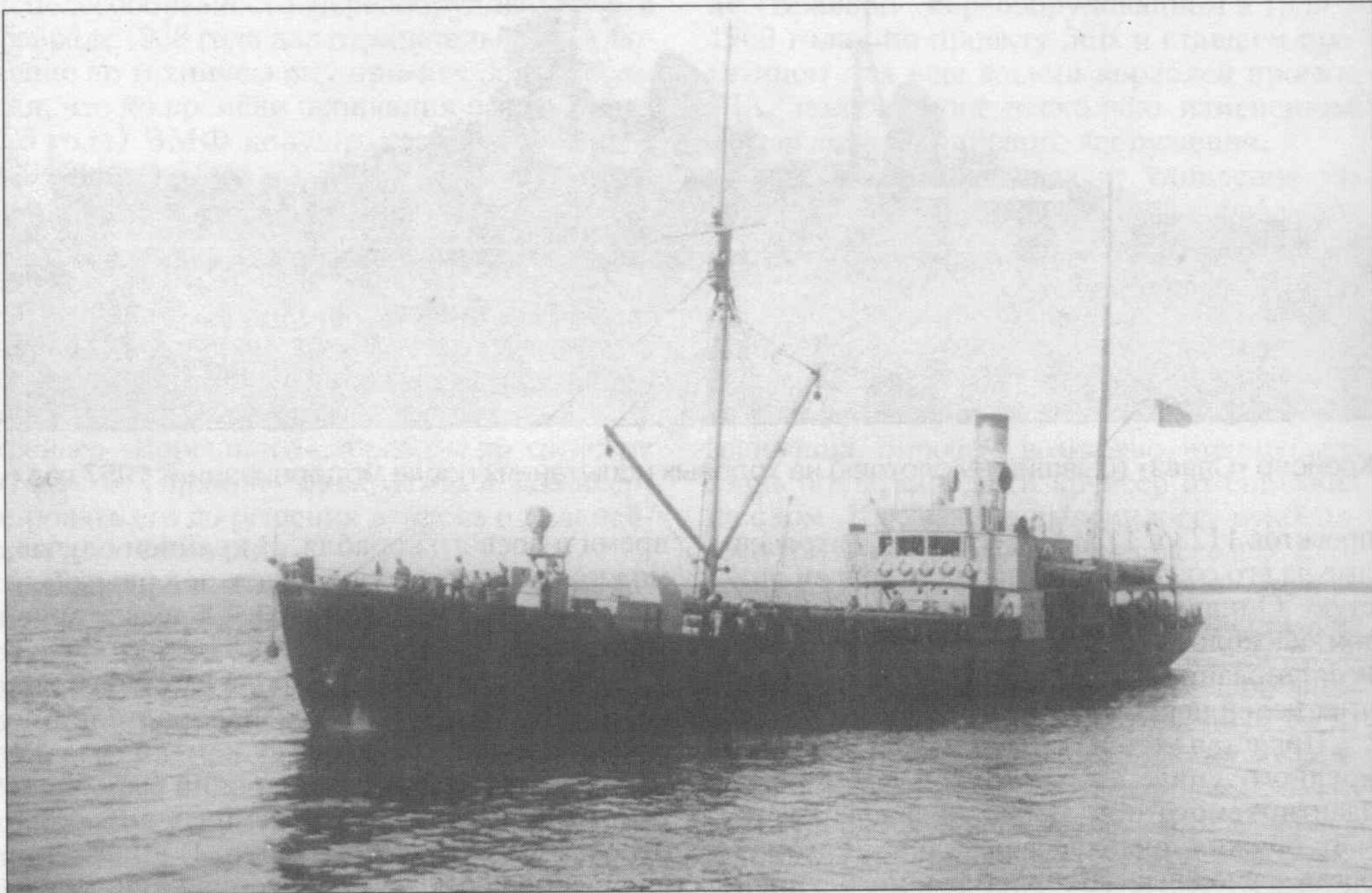
Морин А.Б. Легкие крейсера типа «Чапаев» и «Свердлов». СПб.: Цитадель, 1997.

Рабинерзон Ю.А. Опытный корабль ОС-24 проекта 33М // Гангут. Вып. 19, 21.

Усов В.Ю. Крейсер «Максим Горький». СПб.: Гангут, 1993.

ЦВМА. Ф.5. Оп.59. Д.178, 233, 239, 259, 260, 272, 281, 296.

РОКОВЫЕ СОРОКОВЫЕ...



Гидрографическое судно «Полярный» (с 1 января 1932 года — «Меридиан»)

Когда расстреляли «Меридиан»

Е.Ю.КОБЧИКОВ

С началом боевых действий в Заполярье особенно ожесточенные бои развернулись в районе перешейка полуострова Средний. Причина активности противоборствующих сил Германии и Советского Союза на Севере в июле — августе 1941 года заключалась в том, что с потерей полуостровов Средний и Рыбачий советский Северный флот оказывался лишенным возможности высаживать десанты в Мотовском заливе и сдерживать наступление германских войск на приморском направлении. Противник мог установить здесь артиллерию, разместить пункты

базирования флота и в итоге полностью заблокировать выход из Кольского залива с его незамерзающим портом Мурманск и главной базой Северного флота — Полярное.

Важность геостратегического положения полуостровов Средний и Рыбачий очень хорошо понимало командование обеих сторон. Поэтому надо отдать должное командующему Северным флотом контр-адмиралу А.Г.Головко и командованию 14-й армии, которые сумели уже к 17 июля 1941 года на рубеже Западной Лицы, в отличие от большинства участков советско-германского фронта, стабилизировать обстановку и не пустить германские войска на Средний и Рыбачий.

Ограниченные силы германского флота — эсминцы 6-й флотилии под командованием капитана цур зее А.Шульце-Хинрихса — без надлежащего авиационного прикрытия и тральщиков не решались войти в Мотовский залив, чтобы разом покончить с русскими десантами и обеспечить наступление своих войск. Поэтому германские корабли огра-

ничились действиями на прибрежных коммуникациях у Кольского полуострова, пытаясь таким образом выманить советский флот из Мотовского залива; расчет делался на «правильные», по общепринятым взглядам на оперативное искусство и тактику, быстрые и равнозначные ответные действия русских. Но этого не произошло. И прежде всего потому, что советское командование, имея здесь также весьма ограниченные силы, просто не успело должным образом отреагировать на активность эсминцев противника и вместо решения задачи содействия сухопутным войскам развернуть борьбу на коммуникациях.

В итоге германская 6-я флотилия эсминцев своей задачи не выполнила, хотя и добилась некоторых результатов, имевших для нее лишь тактическое значение. К числу таких частных для германского флота успехов, не оказавших влияния на ход войны на Севере, стало потопление 24 июля 1941 года советского гидрографического судна «Меридиан». В то же время для каждого советского моряка гибель «Меридиана», как и многие другие события, называвшиеся в сводках Совинформбюро «боями местного значения», безусловно, навсегда осталась в памяти.

В свой третий рейд для действий на советских коммуникациях у Кольского полуострова 6-я флотилия германских эсминцев¹ вышла 22 июля. При этом скрытность развертывания сохранить не удалось: тем же вечером в 20 ч 10 мин германские корабли были обнаружены в 95 милях к северу от Семи Островов воздушной разведкой Северного флота. Отражая налет двух МБР-2², эсминцы поставили мощную дымзавесу и начали маневрировать. В итоге атака успеха не имела. Спустя 25 мин в 90 милях севернее губы Порчниха гидросамолеты, на сей раз два ГСТ, вновь атаковали противника³ — и вновь безрезультатно. Элементы движения эсминцев воздушная разведка определить не смогла. Поэтому высланные для нанесения удара в 22 ч 50 мин и 23 ч 15 мин пять бомбардировщиков СБ и два Пе-2 кораблей так и не нашли.

В 22 ч 40 мин по берлинскому времени⁴ командир флотилии капитан цур зее А.Шульце-Хинрихс получил разведданные об «одном советском лидере типа “Ленинград” и двух эскадренных миноносцах»⁵, однако из-за тумана перехватить их не удалось.

В 13 ч 7 мин 23 июля 6-я флотилия вновь была обнаружена и атакована советским гидросамолетом, попытавшимся уничтожить противника своими ФАБами⁶.

После полуночи 24 июля в 1 ч 5 мин эсминцы, следуя в 10 милях от побережья в

районе Иоканьга — Восточная Лица, были обнаружены береговым постом СНИС, определившим их курс (на северо-запад) и скорость (25 уз). Тем не менее, имея столько данных о присутствии противника в море, установить за ним постоянное наблюдение, развернуть необходимые силы и предотвратить гибель людей и потерю кораблей командование Северным флотом и на сей раз не смогло. А итогом произошедшего 22 — 23 июля и стали события следующих суток, приведшие к гибели гидрографического судна «Меридиан» в районе острова Харлов.

«Меридиан» под командованием капитан-лейтенанта В.Г.Егорова вышел из Мурманска 22 июля 1941 года. Корабль должен был обеспечить снабжением (в том числе топливом) действующие маяки Кольского побережья. Для установки на маяках дублирующих огней, постройки знаков и определения мест последующей установки навигационно-гидрографического оборудования на борту находился персонал Отделения гидрографического изучения Гидрографической экспедиции и комплексная бригада строителей. Кроме того, пассажирами «Меридиана» был командный и инженерно-технический персонал гидрометеостанции, организуемой в Иоканьге. Попутно корабль решал задачу по эвакуации гражданских лиц (женщин и детей), к этому времени, практически, завершленную⁷.



Командир гидрографического судна «Меридиан» В.Г.Егоров (фото 1944 года)

После 18 ч 22 июля 1941 года в районе Териберки с корабля наблюдали вражеский самолет-разведчик, пролетевший два раза на восток и два раза — на запад.

Закончив обслуживание маяков Териберский и Харлов, в 23 ч 23 июля командир корабля получил от оперативного дежурного штаба флота разрешение следовать в Иоканьгу. На траверзе острова Кувшин «Меридиан» попал в полосу густого тумана. Стремясь сохранить скрытность своих действий, командир корабля вместо рекомендованного курса между островами Лицкими приказал взять курс 5 кб севернее и увеличить скорость.

В 1 ч 35 мин 24 июля от оперативного дежурного штаба базы Иоканьги на корабль поступило донесение об обнаружении в 1 ч 5 мин в 19 милях от мыса Святой Нос четырех неизвестных надводных кораблей, предположительно — эскадренных миноносцев. Однако в донесении отсутствовали пеленг места и элементы движения обнаруженных кораблей противника, о чем и было запрошено по радио. В 1 ч 50 мин из Иоканьги поступило второе экстренное донесение по флоту об обнаружении в 1 ч 49 мин надводных кораблей противника — и опять без указания пеленга и элементов движения.

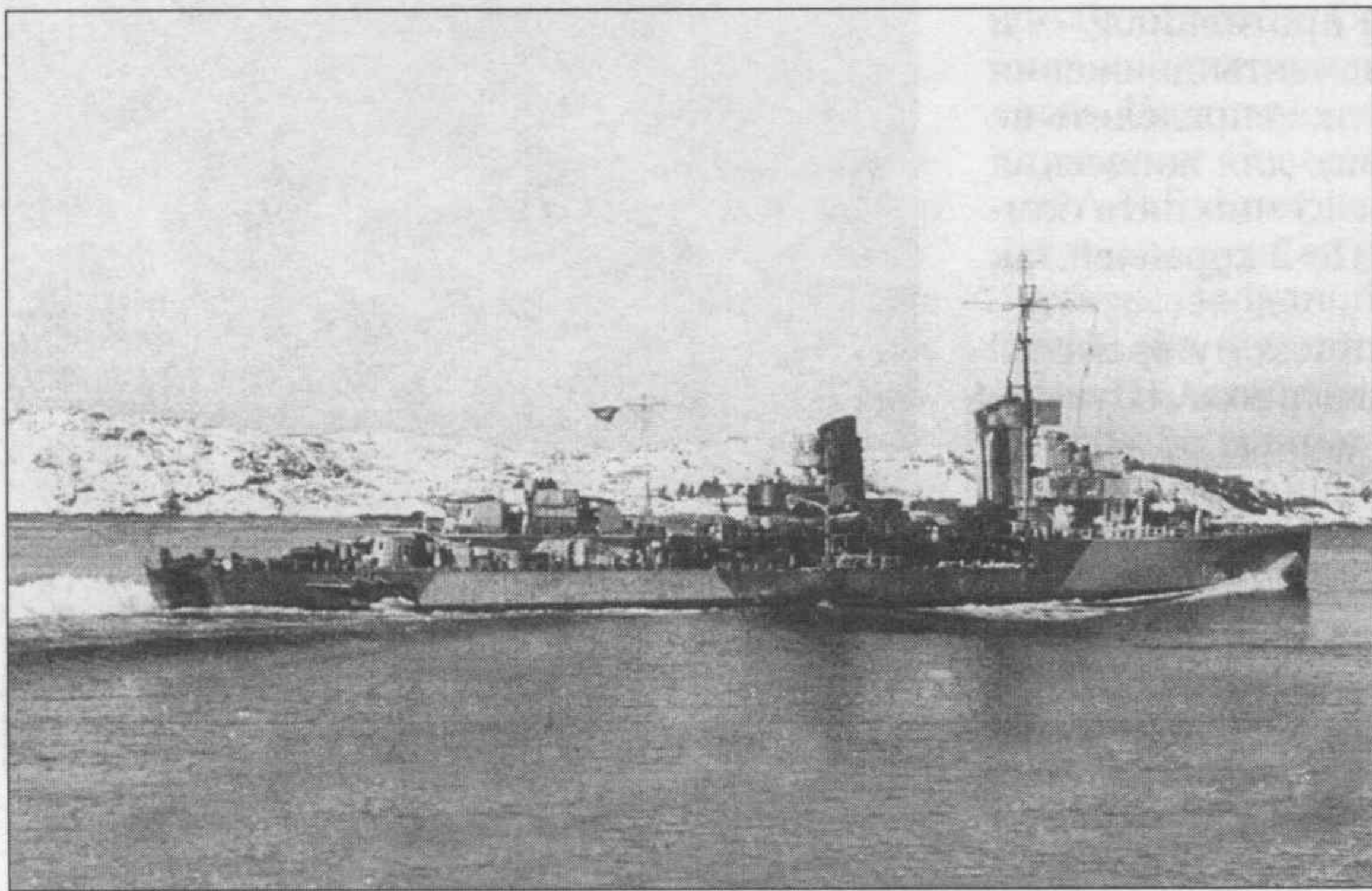
В 2 ч 10 мин пост СНИС на мысе Черном донес в штаб Северного флота: «В 1 ч 20 мин 4 эсминца неустановленного типа показались по пеленгу 60°, дистанции 150 кб. Истинный курс — NW»⁸. Через 3 мин это сообщение передали находящимся в море на позициях подводным лодкам Щ-401, Щ-402, Щ-421, Д-3 и М-176⁹.

В 2 ч 15 мин командир «Меридиана» получил экстренное указание командующего флотом «Возвратиться в Харлов, в море 4 эсминца противника». Тогда же командующий

приказал дозорному кораблю на линии Кильдин-Ост — Териберка отойти под защиту береговых батарей. О появлении у побережья Кольского полуострова противника сообщили коменданту Мурманского укрепрайона и командующему ВВС флота, повысивших готовность своих подчиненных подразделений и частей. И когда в 2 ч 31 мин поступило донесение поста НиС Харлов «4 ЭМ показали по П — 115°, Д — 130 кб, курс NW», девять минут спустя два гидросамолета ГСТ взлетели для разведки и удара по кораблям противника.

Тем временем при подходе «Меридиана» к траверзу восточной оконечности острова Большой Лицкий туман начал рассеиваться. Примерно в 2 ч 45 мин на корабль из Иоканьги поступили две кодограммы. Одна означала «Немедленно следовать в порт», а вторую не сумели раскодировать. Приняв решение в соответствии с первой радиограммой следовать в Иоканьгу, командир «Меридиана» ушел в кодовый пост для отправки запроса по второй, нерасшифрованной, радиограмме. Однако практически сразу последовал доклад с мостика от помощника командира С.Г.Любова: «Впереди с левого борта в тумане вырисовываются силуэты кораблей». Поднявшись на мостик, командир увидел на курсовом угле 100—110° левого борта три эсминца противника.

Мгновенно оценив обстановку, В.Г.Егоров принял решение укрыться за островами, пройдя между ними, или выброситься на берег. Рулевому была дана команда «право на борт», а в машину — «самый полный ход». После того как стоявший вахтенным командиром старший лейтенант В.И.Алексеев доложил, что руль положен на борт, и корабль лег на циркуляцию, командир корабля объявил боевую тревогу.



Германский эсминец
Z7 «Hermann
Schoemann»

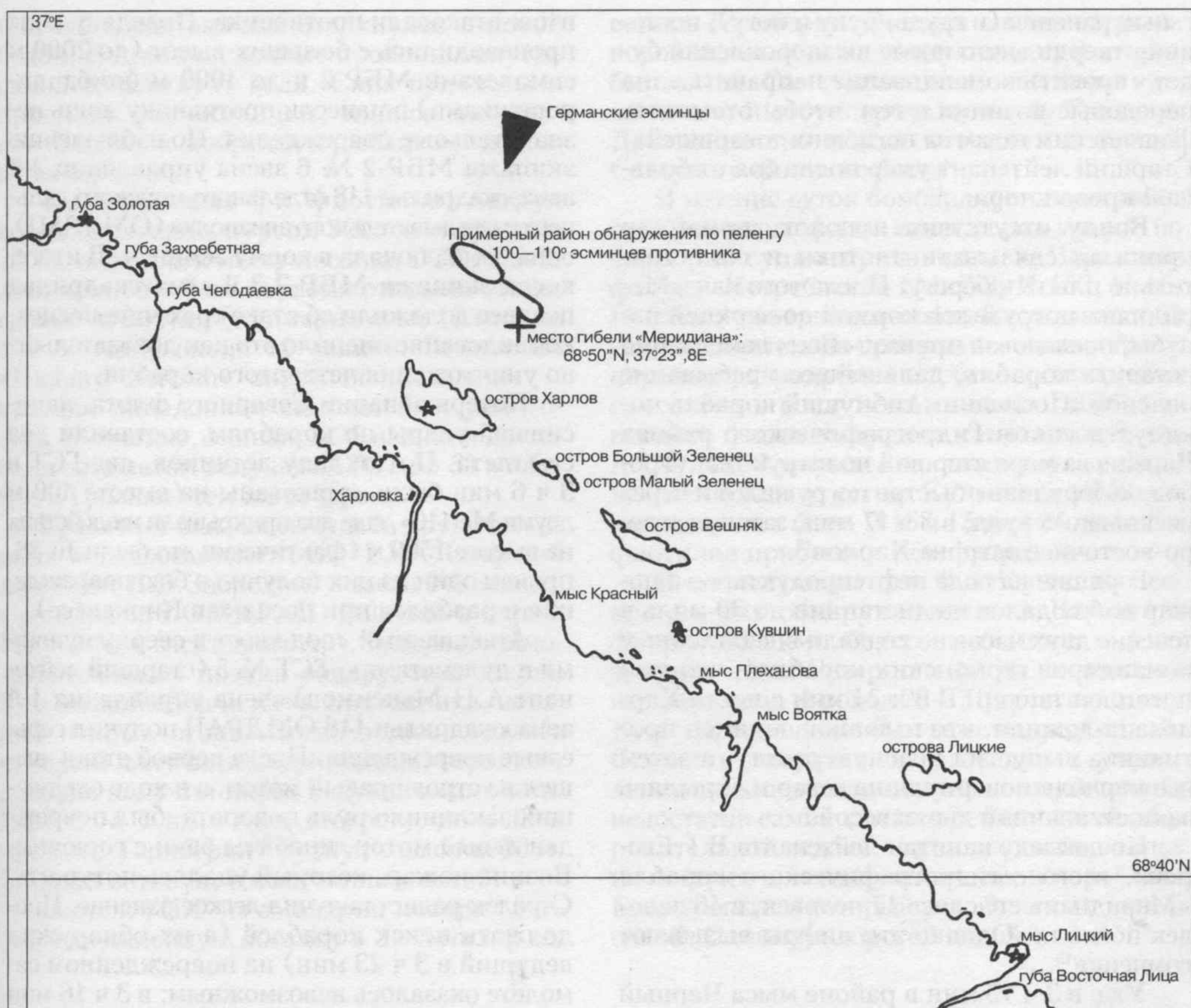


Схема района боя 24 июля 1941 года

Тотчас же начался расстрел корабля. Огонь вел эскадренный миноносец Z7 «Hermann Schoemann». Уже первый снаряд попал в рубку и вывел из строя рулевое управление. На мостике был убит военный комиссар корабля старший политрук В.Н.Гутин. Остальные — командир корабля, его помощник С.Г.Любов, старший политрук В.Я.Фролов, начальник Отдельного Иоканьгского гидрографического участка старший лейтенант В.И.Алексеев — получили ранения. По разбежавшемуся по боевой тревоге личному составу противник открыл пулеметный огонь. Отвечать было нечем: все вооружение «Меридиана» состояло из одного 7,62-мм пулемета М-1, десятка винтовок и личного оружия командного состава¹⁰.

Вражеские снаряды рвались по всему кораблю. Уже после третьего залпа вся средняя часть «Меридиана» от мостика до бака оказалась в огне. Один из снарядов перебил паровую магистраль машины, и давление пара упало. Получив несколько пробоин, «Меридиан» стал крениться на правый борт,

медленно погружаясь кормой в воду. Так как корабль потерял управление в момент циркуляции, то по инерции его развернуло носом в море. Пытаясь спасти и людей, и сам корабль, капитан-лейтенант В.Г.Егоров приказал дать задний ход и таким образом подойти к берегу. Однако давление пара упало окончательно и, пройдя к берегу 200—300 м, «Меридиан» остановился. Потушить разлившиеся на палубе бензин и соляр оказалось невозможным. Видя неизбежную гибель корабля, командир приказал спустить на воду шлюпки — но три шлюпки горели, а остальные были разбиты и изрешечены пулями.

Несмотря на опасность положения, паники среди команды и пассажиров не возникло. В документах Центрального военноморского архива можно найти упоминание о достойном поведении командира корабля В.Г.Егорова, старшего политрука В.Я.Фролова, кочегара А.И.Линника, техника-синоптика Г.Н.Гусевой и начальника Отдельного Иоканьгского гидрографического участка В.И.Алексеева. Последний, имея три серъ-

езных ранения (в грудь, руку и ногу), постоянно твердил, что после выздоровления будет «просить командование направить... на передовые позиции с тем, чтобы отомстить фашистским гадам за погибших товарищей». Старший лейтенант умер после боя от большой кровопотери...¹¹

Ввиду отсутствия шлюпок, командир приказал связывать плотики и самостоятельно плыть к берегу. После того как «Меридиан» погрузился кормой до верхней палубы, последовал приказ: «Всем немедленно оставить корабль, дальнейшее пребывание опасно». Последним гибнущий корабль покинул военком Гидрографического района Баренцева моря старший политрук В.Я.Фролов. «Меридиан» быстро погружался и через несколько секунд, в 3 ч 17 мин, затонул северо-восточнее острова Харлов¹².

Горящие на воде нефтепродукты — а пожар наблюдался на дистанции до 30 миль в течение двух часов — создали впечатление у командиров германских кораблей, что ими потоплен танкер. В 3 ч 24 мин с поста Харлова доложили, что головной эсминец противника выпустил красную ракету, а затем все корабли повернули на север и скрылись за поставленной дымзавесой.

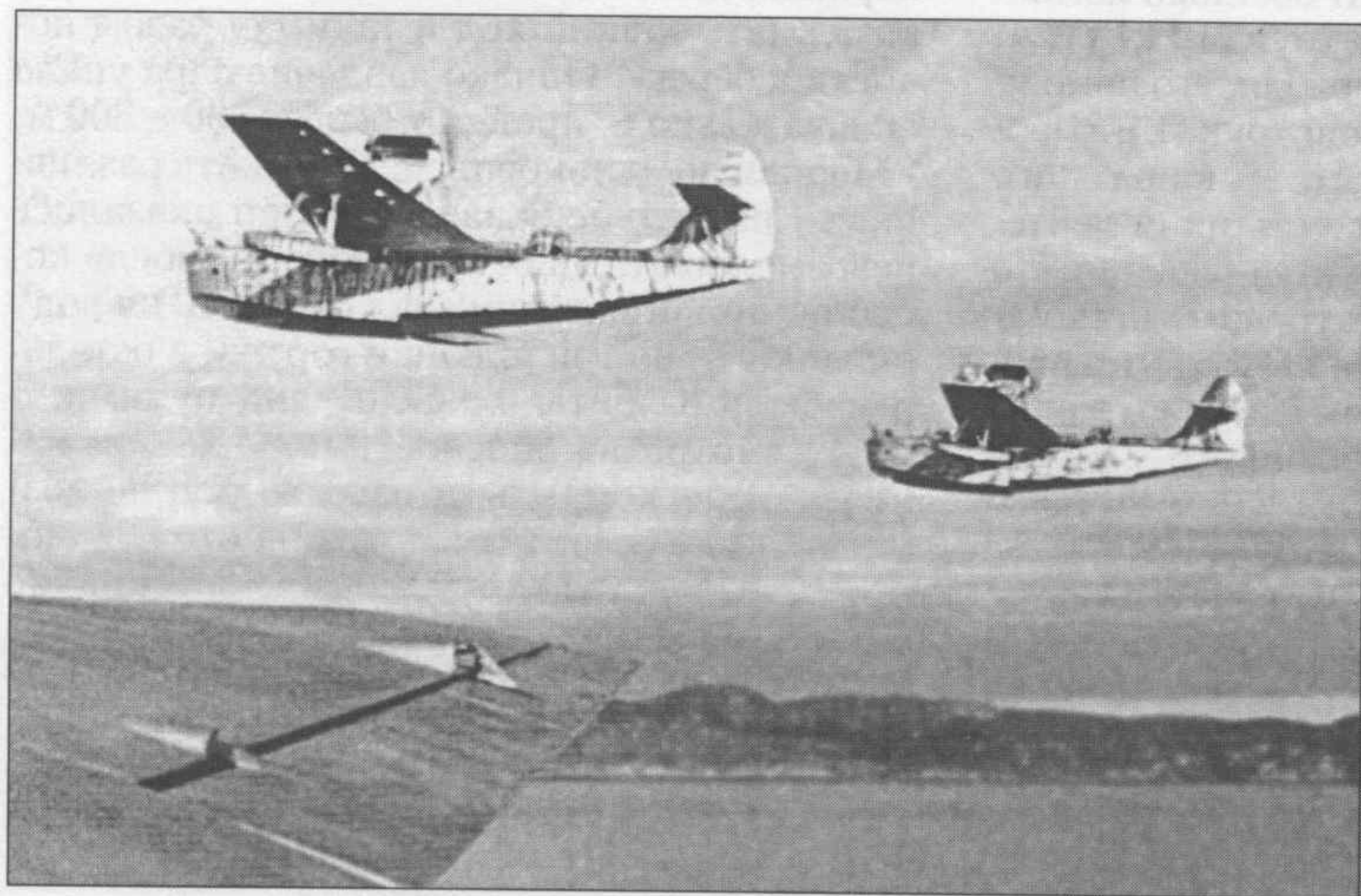
По докладу капитан-лейтенанта В.Г.Егорова, всего с гидрографического корабля «Меридиан» спаслось 17 человек, а 46 человек погибли. Однако эти цифры вызывают сомнения¹³...

Уже в 3 ч 15 мин в районе мыса Черный отходящие германские эсминцы были обнаружены советской авиацией и классифицированы как миноносцы «двухтрубные, предположительно типа "Шмидт"». Совершив в общей сложности 28 самолетовылетов на разведку кораблей и для нанесения удара, 16 самолетов (8 МБР-2, 7 СБ и 1 Пе-2) в

итоге атаковали противника. Правда, удары производились с больших высот (до 2000 м самолетами МБР-2 и до 4000 м бомбардировщиками) и нанесли противнику лишь незначительные повреждения. По наблюдению экипажа МБР-2 № 6 звена управления 2-й авиаэскадрильи 118 отдельного морского дальнего разведывательного авиаполка (ОМДРАП), одна бомба попала в корму эсминца. В итоге, когда экипажи МБР-2 3-й авиаэскадрильи позднее доложили об атаке трех миноносцев, командование оценило это как доказательство уничтожения четвертого корабля.

Потери авиации Северного флота, нанеся удары по кораблям, составили два самолета. По докладу летчиков, два ГСТ в 3 ч 6 мин были «атакованы на высоте 400 м двумя Ме-110», еще два прикрывали их действия на высоте 1500 м (фактически это были Ju-88, причем один из них получил в бою повреждение и разбился при посадке в Киркенесе).

Атакованный «под хвост и сверху пушками и пулеметами», ГСТ № 5 (старший лейтенант А.Н.Максимов) звена управления 4-й авиаэскадрильи 118 ОМДРАП получил серьезные повреждения. После первой атаки вышел из строя правый мотор, а в ходе следующих заклинило руль поворота, был поврежден левый мотор, пробиты баки с горючим. Возник пожар, который удалось потушить. Стрелок-радист получил легкое ранение. Продолжать поиск кораблей (а их обнаружил ведущий в 3 ч 23 мин) на поврежденном самолете оказалось невозможным: в 3 ч 16 мин ГСТ № 5 пошел на вынужденную посадку, предупредив ведущего красной сигнальной ракетой, чем, очевидно, и привлек внимание со стороны германских эсминцев, «ответивших ему» тем же сигналом. Гидросамолет, сбросив для безопасности свои бомбы, сел у восточной оконечности острова Большой



В воздухе
гидросамолеты МБР-2
ВВС Северного флота

РОКОВЫЕ СОРОКОВЫЕ...

Олений¹⁴, где экипаж столкнулся с новой бедой. В многочисленные пробоины внутри самолета хлынула вода. Сняв пулеметы и приемник радиостанции, экипаж на резиновой шлюпке добрался к рыбацкому поселку на берегу.

Тем временем 6-я флотилия, следуя вдоль побережья курсом 320° со скоростью 20 уз, подошла к месту посадки ГСТ № 5. С дистанции 6—7 км корабли открыли огонь, сделав за 20 мин (примерно с 4 ч 10 мин до 4 ч 30 мин) около 10 залпов. Залп с Z4 «Richard Beitzen» оказался последним — прямым попаданием самолет был уничтожен. К счастью, экипаж ГСТ нашли и доставили самолетом ведущего (ГСТ № 3) в базу (губа Грязная) тем же вечером.

Трагичнее оказалась судьба другого экипажа — гидросамолета МБР-2 № 7 (старший лейтенант В.В.Забродин) 3 звена 2-й авиаэскадрильи 118 ОМДРАП. Вылетев в паре с МБР-2 № 1 (лейтенант А.А.Суворов), самолеты слишком поздно обнаружили закрытого низкой облачностью противника, который открыл огонь. Помимо того, что оба самолета получили повреждения, вероятно, ранение получил пилот ведущего самолета. МБР-2 № 7 взял курс к берегу, но в 3—4 милях от Териберки¹⁵ рухнул с высоты 30 м. Самолет затонул, и весь экипаж погиб.

Второй МБР из-за аварии мотора¹⁶ сделал вынужденную посадку в 2—3 милях се-

вернее Териберки. Экипаж спасся на резиновой шлюпке и на следующие сутки прибыл домой. Сам гидросамолет еще через сутки нашли и отбуксировали в губу Грязная. Других потерь в ходе ответных действий Северного флота не было¹⁷.

В течение суток бомбардировочная авиация Северного флота нанесла ряд ударов по берегу и судам противника в Варангер-фьорде. Истребители (МиГ-3, И-153, И-16, И-15бис) совершили в общей сложности 62 самолетовылета на прикрытие главной базы, кораблей, аэродромов и для сопровождения самолетов в воздухе. Активность ВВС Северного флота вынудила капитана цур зее А.Шульце-Хинрихса отказаться от продолжения похода к устью Кольского залива и направиться в базу. В 16 ч 15 мин 24 июля 6-я флотилия прибыла в Бёк-фьорд.

В последующие дни 6-я флотилия несколько раз обнаруживалась в Варангер-фьорде нашими береговыми постами, но ударные силы Северного флота активности не проявляли. А поход 29—31 июля к острову Колгуев вообще не был замечен разведкой. Слабость оперативной разведки и управления силами в ходе защиты коммуникаций, недостаток самих сил для решения этой оборонительной задачи еще долго сказывались на потерях в людях, самолетах и кораблях. Боевой опыт, в который раз, давался дорогой ценой. Слишком дорогой ценой...

СПИСОК УЧАСТНИКОВ БОЯ 24 ИЮЛЯ 1941 ГОДА

Командный состав корабля

1. Егоров Василий Георгиевич (р. 1904, Тверская губерния*) — командир корабля (с 9 сентября 1938 года), капитан-лейтенант, ранен в бою. Приказом НКО № 02206 от 6 октября 1941 года присвоено воинское звание капитан 3 ранга (вне очереди). Приказом командующего Северным флотом № 03 от 15 декабря 1941 года награжден медалью «За отвагу».

2. Гутин Василий Николаевич (р. 1898, Осташков) — военный комиссар корабля, старший политрук, погиб в бою.

3. Любов Степан Григорьевич (р. 1909, Архангельская обл.) — старший помощник командира корабля, вольнонаемный, погиб в бою.

4. Михайлов Григорий Павлович (р. 1918, Калининская обл.) — помощник командира корабля, лейтенант.

5. Дубровин Семен Исидорович (р. 1914, ст. Лиски, Юго-Восточная железная дорога) — старший механик корабля, инженер-капитан-лейтенант, погиб в бою.

Командный состав Гидрографического отдела Северного флота

6. Алексеев Алексей Иванович (р. 1918, Ленинградская обл.) — начальник гидрометеостанции Иоканьга (назначен 19 июля 1941 года), лейтенант (звание присвоено 6 июля 1941 года с окончанием Военно-морского гидрографического училища имени Г.И.Орджоникидзе), следовал к месту назначения, погиб в бою.

7. Алексеев Виктор Иванович (р. 1912, Тамбовская обл.) — начальник Отдельного Иоканьгского гидрографического участка, старший лейтенант. В бою получил три ранения. Умер после боя, похоронен в Мурманске.

8. Богданович Изедин Тамерланович (р. 1915, Житомир) — начальник Гидрографической части Отделения гидрографического изучения, старший лейтенант, погиб в бою, похоронен в Мурманске.

9. Дуничев Николай Алфеевич (р. 1909, Вологодская обл.) — старший инспектор финансового отдела Северного флота, техник-интендант 1 ранга, погиб в бою, похоронен в Мурманске.

10. Петров Николай Михайлович (р. 1910, Горьковская обл.) — бывш. механик гидрографического судна «Гидролог», назначенный началь-

*Все географические названия приведены в том виде, в каком они указаны в документах.

ником маяка Сеть-Наволоок. Младший воентехник. Следовал к месту нового назначения. Ранен.

11. Фролов Василий Яковлевич (?) — военный комиссар Гидрографического района Баренцева моря, старший политрук. Ранен, награжден медалью «За отвагу».

Личный состав корабля и Гидрографического отдела Северного флота, прикомандированные и пассажиры

12. Коптяков Михаил Васильевич (р. 1915, Архангельск) — второй механик, вольнонаемный, погиб в бою.

13. Балабко Борис Исакович (р. 1908, Орловская обл.) — матрос 2 (1?) класса, вольнонаемный, погиб в бою.

14. Богуславец Григорий Яковлевич (р. 1914, Киевская обл.) — машинист 1 класса, вольнонаемный, погиб в бою.

15. Бестужев Федор Ефимович (р. 1914, Архангельская обл.) — плотник, вольнонаемный, погиб в бою.

16. Витязев Андрей Васильевич (р. 1909, Архангельская обл.) — старший рулевой, вольнонаемный, погиб в бою, похоронен в Мурманске.

17. Гагарин Михаил Дмитриевич (р. 1911, Калининская обл.) — матрос 2 класса, вольнонаемный, погиб в бою.

18. Грабельников Иван Дмитриевич (р. 1913, Омская обл.) — старший радист, вольнонаемный, погиб в бою.

19. Гусева Г.Н. (?) — техник-синоптик.

20. Дьяков (Дьячков?) — матрос 1 класса.

21. Заварин (Заварзин?) — старший моторист (машинист 2 класса), погиб в бою.

22. Зуев Герман Васильевич (р. 1912, Калининская обл.) — кочегар 1 класса, вольнонаемный, погиб в бою.

23. Каковин (Коковин?) Николай Павлович (р. 1912, Архангельская обл.) — старший содержатель (кладовщик), вольнонаемный, погиб в бою.

24. Кафезон К.Ф. (?) — работник Госбанка. Погиб в бою.

25. Коротких Федор Иванович (р. 1911, Архангельская обл.) — рулевой, вольнонаемный, погиб в бою.

26. Котлов Василий Федорович (р. 1914, Архангельск) — электрик, вольнонаемный, погиб в бою.

27. Котлов Павел Федорович (? , Архангельск) — моторист катера Гидрографической экспедиции Гидрографического отдела Северного флота (старший машинист), вольнонаемный, погиб в бою.

28. Кушников Григорий Васильевич (р. 1915, Архангельская обл.) — кочегар 2 класса, вольнонаемный, погиб в бою.

29. Левин А.С. (?) — радист, краснофлотец.

30. Линник Артем Игнатьевич (?) — старший кочегар, вольнонаемный, награжден медалью «За отвагу».

31. Линник Василий Игнатьевич (р. 1891, Винницкая обл.) — машинист 2 класса, вольнонаемный, погиб в бою.

32. Львов Василий Михайлович (р. 1909, Воронежская обл.) — моторист, вольнонаемный, погиб в бою.

33. Мокин Павел Сергеевич (р. 1914, Ярославская обл.) — радиотехник Управления Гидрогра-

фического района Баренцева моря, вольнонаемный, погиб в бою.

34. Молоков М.В. (?) — боцман, вольнонаемный.

35. Мохнаткин Василий Степанович (р. 1912, Вологодская обл.) — машинист 2 класса, вольнонаемный, погиб в бою.

36. Мохнаткина Нина Никоноровна (р. 1919, Архангельская обл.) — буфетчица, вольнонаемная, погибла в бою.

37. Мургин Александр Андреевич (р. 1916, Архангельская обл.) — кочегар 2 класса, вольнонаемный, погиб в бою.

38. Попова Александра Ивановна (р. 1921, Саратовская обл.) — уборщица, вольнонаемная, погибла в бою.

39. Сапожкова (Сапожникова?) Анна Степановна (р. 1911, Вологодская обл.) — кок, вольнонаемная, погибла в бою.

40. Симаков Андрей Осипович (р. 1898, Архангельская обл.) — моторист, вольнонаемный, погиб в бою.

41. Симаков (?) — мальчик, погиб.

42. Симакова (?) — девочка, погибла.

43. Симаков (?) — грудной мальчик, погиб.

44. Тарасов Петр Тарасович (р. 1908, Западная обл.) — кочегар 1 класса (на штате 3-го механика), вольнонаемный, погиб в бою.

45. Тюков Спиридон Дмитриевич (р. 1919, Архангельская обл.) — рулевой (плотник?), вольнонаемный, погиб в бою.

46. Чуркин Иван Иванович (р. 1920, Ленинградская обл.) — кочегар 2 класса, вольнонаемный, погиб в бою.

47. Шатунова Нина Степановна (р. 1922, Ярославская обл.) — техник-синоптик, вольнонаемная, погибла в бою.

48. Шибаева Елена Петровна (р. 1913, Московская обл.) — старший техник-синоптик, вольнонаемная, погибла в бою.

Комплексная бригада строительной части Гидрографического отдела Северного флота

49. Юрьев Лука Алексеевич (р. 1883, Западная обл.) — десятник-строитель, вольнонаемный, погиб в бою.

50. Еремшин Егор Лукич (р. 1881, Автономная Карельская ССР) — печник, вольнонаемный, погиб в бою.

51. Иванов Константин Иванович (р. 1911, Ленинградская обл.) — плотник, вольнонаемный, погиб в бою.

52. Костров Дмитрий Михайлович (р. 1894, Ярославская обл.) — плотник, вольнонаемный, погиб в бою.

53. Макаров Степан Филиппович (р. 1905, Горьковский край) — землекоп, вольнонаемный, погиб в бою.

54. Павлов Александр Андреевич (р. 1912, Вологодская обл.) — штукатур, вольнонаемный, погиб в бою.

55. Широких Иван Афанасьевич (р. 1908, Архангельская обл.) — столяр, вольнонаемный, погиб в бою.

56. Широких Наталья Федоровна (1905, Архангельская обл.) — уборщица, вольнонаемная, погибла в бою.

Ввиду отсутствия точного учета личного состава, можно лишь предполагать, исходя из общего числа (47 человек), кто еще мог находиться на борту 24 июля 1941 года. В их числе могли быть:

Новожилов — второй помощник командира;
Башев — кочегар 1 класса;
Востропятов — рулевой;
Калинин — сигнальщик;
Кукушкин — матрос 2 класса;
Мазур — помощник кока;
Макаренков — старший машинист;
Мирошниченко — кочегар 2 класса;
Морозов — матрос 2 класса;
Хаймутова — буфетчица.

Экипаж самолета МБР-2 № 7 (звено № 3 2-й эскадрильи 118 ОМДРАП ВВС Северного флота), сбитого 24 июля 1941 года

1. Забродин Василий Васильевич (р. 1909, Саратовская обл.) — командир звена (командир экипажа), старший лейтенант, погиб 24 июля 1941 года.

2. Харчук Игнат Васильевич (р. 1910, Хмельницкая обл.) — штурман звена (штурман экипажа), лейтенант, погиб 24 июля 1941 года.

3. Скорюков Василий Васильевич (р. 1917, Вологодская обл.) — воздушный стрелок-радист, младший сержант, погиб 24 июля 1941 года.

ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ СУДНО «МЕРИДИАН»

(краткая историческая справка и тактико-технические элементы)

Бывшее ледокольное судно, построено в 1910 году. Приобретено в Норвегии Главным гидрографическим управлением в июле 1915 года для доставки угля для судов Экспедиции Северного Ледовитого океана «Вайгач» и «Таймыр». 7 августа под наименованием «Кит», под норвежским флагом и с норвежской командой (капитан К.Ю.Эвенсон) вышло из Христиании (ныне Осло) и 26 августа встретилось у острова Диксон с судами экспедиции. По прибытии 9 октября в Архангельск прежний экипаж отправили на родину, а «Кит» приказом по Морскому ведомству от 18 сентября зачислили в состав флота в класс гидрографических судов под наименованием «Полярный».

18 апреля 1920 года корабль включили в состав отряда судов Дирекции маяков и лоции Белого моря.

В период с 31 октября 1920 года по 23 мая 1921

года и с 20 декабря 1921 года по 20 мая 1922 года находился в распоряжении треста «Областьрыба» и использовался в качестве зверобойного судна.

Капитально отремонтирован в 1925 году. 1 января 1932 года переименован в «Меридиан».

С сентября 1933 года входил в состав Северной военной флотилии, с 11 мая 1937 года — Северного флота. Участвовал в советско-финляндской войне, обеспечивая действия флота.

Потоплен 24 июля 1941 года у острова Харлов германскими эскадренными миноносцами 6-й флотилии.

Водоизмещение 840 т, главные размеры 52,5х8,5х5,2 м, мощность механизмов 860 л.с., максимальная скорость хода 8,5 уз, дальность плавания (экономической скоростью 7 уз) 5000 миль, вооружение: один 7,62-мм пулемет М-1 («Максим»), экипаж 47 чел.

Комментарии

¹В море вышли четыре корабля: Z20 «Karl Galster» (командир корабля — корветтен-капитан барон Теодор Маухенхайм фон Бехтольсхайм), Z7 «Hermann Schoemann» (корветтен-капитан Г.Виттиг), Z4 «Richard Beitzen» (корветтен-капитан Ганс фон Давидсон), Z16 «Friedrich Eckoldt» (фрегаттен-капитан Альфред Шеммель).

²Два МБР-2 сбросили восемь авиабомб ФАБ-100.

³Два ГСТ сбросили 16 авиабомб ФАБ-100.

⁴В 0 ч 40 мин 23 июля по московскому времени.

⁵Фактически это были следовавшие на минную постановку к острову Моржовец минный заградитель «Канин», эсминцы «Грозный» и «Сокрушительный».

⁶Вероятно, МБР-2. Среди донесений 118 ОМДРАП Северного флота за 23 июля 1941 года есть донесение двух экипажей самолетов ГСТ № 3 (капитан А.К.Журавлев) и № 6 (старший лейтенант Л.И.Елькин) из состава 4-й авиаэскадрильи о том, что они в 20 ч 6 мин обнаружили и в 20 ч 35 мин атаковали четыре эсминца противника в точке Ш — 70°25' С, Д — 37°50' В. С высоты 1800 м гидросамолеты сбросили 16 ФАБ-100. Разрывы бомб наблюдались в 10—60 м по борту. Эсминцы увеличили скорость хода с 26 до 35 уз, уклоняясь, применили маневр и, используя зенитную артиллерию, сами атаковали самолеты.

⁷Эвакуация (добровольная и обязательная) была

завершена в Заполярье в основном к 4 июля 1941 года. К этому времени были эвакуированы 6300 женщин и детей. А всего с 22 июня до 31 июля 1941 года было эвакуировано 7067 женщин и детей.

⁸Есть данные, что в 1 ч 54 мин 24 июля 1941 года эсминцы противника находились в 10 милях к северу от Иоканьги, следуя курсом NW.

⁹2 ч 13 мин «В 1 ч 20 мин 4 эсминца противника курс NW от мыса Черный расстоянии 150 кб на NE».

¹⁰В известном справочнике «Корабли и вспомогательные суда Советского Военно-Морского Флота (1917—1927)» (М.: Воениздат, 1981) указано, что «Меридиан» имел два 76-мм орудия. Однако в «Перечне убыли (гибели) мат. части арт. стрелкового вооружения и боезапаса в результате боевых действий» названы: один зенитный 7,62-мм пулемет М-1, боевые винтовки, пистолеты ТТ и револьверы «Наган».

¹¹Позднее, за мужество и героизм, проявленные 24 июля 1941 года, трех из оставшихся в живых участников трагедии — командира корабля, комиссара В.Я.Фролова и кочегара А.И.Линника — наградили медалями «За отвагу». Командиру корабля, кроме того, вне очереди присвоили звание капитана 3 ранга.

¹²68°50' с.ш., 37°23', 8 в.д., глубина — 69 м. Позднее «Меридиан» упоминался в плане поиска, обследования

и подъема судов на 1945 год, представленном начальником Аварийно-спасательной службы Северного флота капитаном 2 ранга Георги начальнику Аварийно-спасательного управления ВМФ инженер-вице-адмиралу Фролову. Корабль был обследован, однако данных о его подъеме нет.

¹³Есть данные, что на корабле было около 70 человек. Спасено шестнадцать, подобрано пять трупов.

¹⁴По докладу ведущего. Сам экипаж расстрелянного ГСТ считал, что они сели южнее: у материка, в бухте Захребетная, что зафиксировано в донесении. В журнале боевых действий 118 ОМДРАП записан «западный» вариант: «за остров Бол.Олений, у Порчнихи».

Литература и источники

Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Военно-исторический очерк. Т. 1. Северный флот. М.: Главный штаб ВМФ, 1959.

Германские эсминцы в бою: Действия эскадренных миноносцев ВМФ Германии в 1939—1945 гг. / Е. Грановский, М. Морозов, А. Дашьян. Ч. 1. М., 1995.

Гидрографы в Великой Отечественной войне 1941—1945. Л.: ГУНиО МО СССР, 1975.

Головки А. Г. Вместе с флотом. М.: Воениздат, 1984.

Корабли и вспомогательные суда Советского Военно-Морского Флота (1917—1927) / С. С. Бережной, Т. Д. Лысикова, В. С. Гитаури, В. И. Бережная, Ф. А. Губкин, Л. И. Спиридонова. М.: Воениздат, 1981.

Ларинцев Р. И., Супрун М. Н. Люфтваффе под Полярной звездой. Потери ВВС Германии на Край-

¹⁵По некоторым данным — у острова Малый Олений.

¹⁶Заводской дефект.

¹⁷Около 2 ч, прикрывая морской десант в Мотовском заливе у порта Владимир (в районе остров Шорин — мыс Погань-Наволоки), наша зенитная артиллерия по ошибке сбивла истребитель И-15бис 1-й авиаэскадрильи 72 истребительного авиаполка Северного флота. Пилот младший лейтенант А. С. Федоров погиб. В то же утро (в 6 ч 30 мин) семь бомбардировщиков СБ Архангельского военного округа из-за неотработанной системы опознавания ошибочно бомбардировали корабли и батареи базы Иоканьга. Дозорный корабль, в свою очередь, обстрелял самолеты, к счастью, без последствий.

нем Севере. Архангельск: Поморский международный университет, 1996.

Сборник материалов по опыту боевой деятельности ВМФ СССР. № 41 (Справочник потерь военно-морского и торгового флотов Германии и ее союзников, понесенных от ВМФ СССР в Великую Отечественную войну 1941—1945 гг.). М.: Воениздат, 1957.

Совещания германского Главного командования по военно-морским вопросам с 1939 по 1945 г. Т. 1—2 / Пер. с англ. Л.: ЦВМБ, 1948.

ЦВМА. Ф. 767. Оп. 2. Д. 4, 6, 9, 10, 15, 23, 87; Ф. 790. Оп. 18. Д. 1, 2, 3; Оп. 19. Д. 1; Ф. 864. Оп. 1. Д. 1306; Ф. 1982. Оп. 016526. Д. 2; Ф. 1987. Оп. 016535. Д. 2, 3, 10; Оп. 017157. Д. 1, 3, 4, 7, 8; алфавитные карточки (ф. № 7, 8); карточки потерь (ф. № 1); послужные карты офицерского состава.

Whitley M. J. Destroyer! German Destroyers in World War II. London, 1983.

Болиндеры в десантной операции у Южной Озерейки

Ю. Н. ЖУТЯЕВ

В ходе Великой Отечественной войны Военно-Морской Флот СССР осуществил 113 десантных операций различного масштаба и назначения и только в одной из них совместно с пехотой первого броска высаживались танки — это была десантная операция в районе Южная Озерейка под Новороссийском в ночь с 3 на 4 февраля 1943 года.

Об этом драматическом эпизоде истории войны написано немало, но почти во всех

публикациях не показаны особенности и возможности средств, с помощью которых осуществлялась доставка и непосредственная высадка, в большинстве случаев на необорудованный берег, сил и средств десанта.

Как отмечает И. Д. Киринов в книге «Черноморский флот в битве за Кавказ» (М.: Воениздат, 1958), одной из основных причин неудачи высадки десанта в районе Южная Озерейка явилось «отсутствие на Черноморском флоте (да и на всех других флотах. — Ю. Ж.) быстроходных специальных десантных средств, способных обеспечить высадку десантных войск с техникой; командование операцией по существу сделало ставку на три несамоходных болиндера, которые после выгрузки с них около тысячи десантников и 20 танков должны были использоваться в качестве причалов для высадки остальных частей десанта».

Что же собой представляли болиндеры и в них ли заключалась главная причина провала операции у Южной Озерейки?

©Ю. Н. Жутяев, 2000.

РОКОВЫЕ СОРОКОВЫЕ...

В начальный период первой мировой войны на черноморском театре военных действий при осуществлении боевых операций на юго-восточном побережье выявилась необходимость иметь суда, приспособленные для перевозки войск и высадки их непосредственно на необорудованный берег. В рапорте морскому министру от 5 октября 1915 года командующий Черноморским флотом просил о срочной постройке таких специальных судов, способных перевозить батальон пехоты (около 500 человек) или две полевые артиллерийские батареи. Комиссия Морского генерального штаба определила, что такие суда в количестве 50 единиц возможно построить к весне 1916 года. Заказ на разработку проекта и постройку этих судов передали обществу «Руссуд». Основную проектную документацию завод разработал уже в ноябре 1915 года.

Судно представляло собой тип самоходной баржи водоизмещением 255 т, наибольшей длиной 54,7 м, шириной — 7,1 м (по ГВЛ соответственно 42,7 и 6,6 м), осадкой в грузу 0,99 м носом и 1,27 м — кормой. Корпус баржи имел простые геометрические очертания и конструктивно формировался набором, выполненным из уголкового и швеллерного проката и листов обшивки толщиной 6—12 мм. Носовая часть корпуса имела по всей ширине наклонное (под углом 18°) плоское днище, позволяющее барже подходить непосредственно к береговой отмели.

На днище носовой части продольно располагались пять полозьев, выполненных из деревянных брусьев, которые предохраняли днище от повреждений при контакте с грунтом, препятствовали смещению судна в сторону при погрузке и разгрузке, а также обеспечивали легкость схода носовой части с грунта при отходе от берега.

На палубе в носовой оконечности баржи была предусмотрена сходня шириной 3,8 м, выдвигаемая вперед и опускаемая на грунт при подходе баржи к берегу. Сходня выдвигалась с помощью двух деревянных стрел и ручных лебедок. Баржа имела закрытый грузовой трюм длиной 30 и шириной 6,5 м, из которого на верхнюю палубу носовой части вела аппарель, обеспечивающая выход людей, вывод лошадей и колесной техники к сходне. При испытаниях с посадкой и высадкой пехоты вместимость баржи составила 796 человек, из которых 520 размещались в трюме; время посадки и высадки людей составило 12 мин. Сверху трюм перекрывался палубой с двумя грузовыми люками с разборными деревянными крышками, что позволяло использовать баржи для перевозки различных грузов.

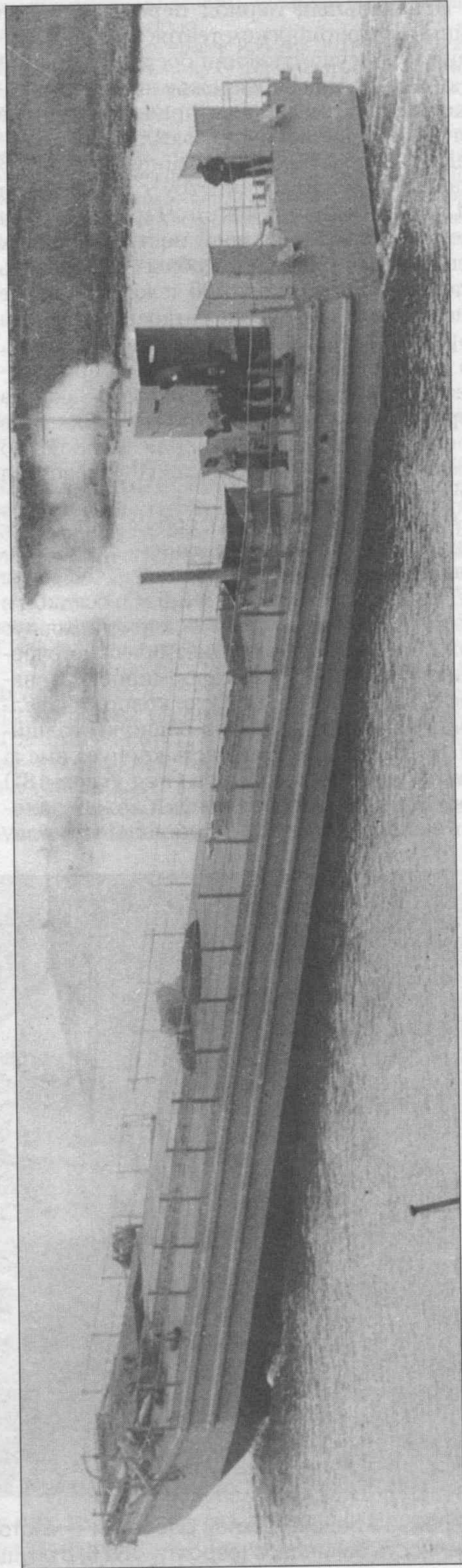
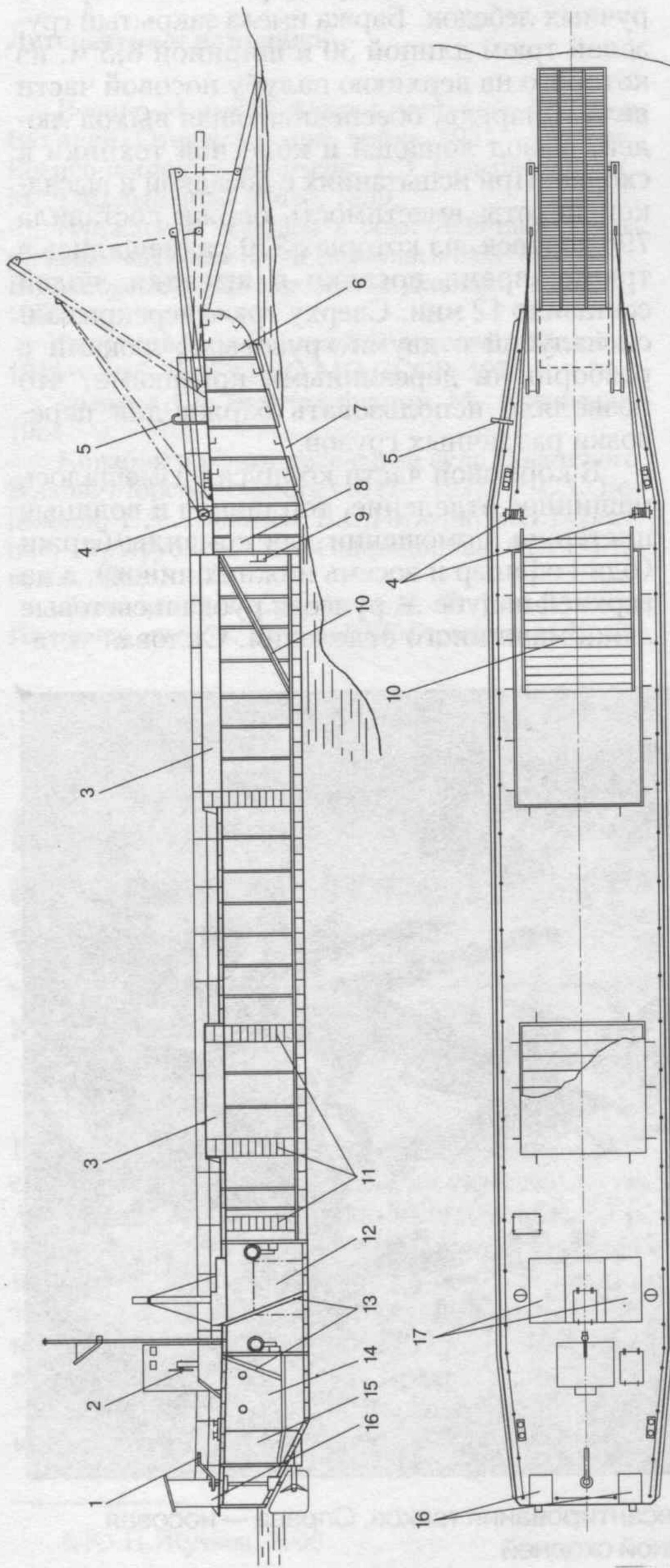
В кормовой части корпуса размещалось машинное отделение, топливная и водяные цистерны, помещения для команды баржи (один офицер и восемь нижних чинов), а на верхней палубе — рулевая рубка и световые люки машинного отделения. Силовая уста-



Побережье в районе Южной Озерейки — место десантирования танков. Справа — носовая оконечность болиндера (вероятно, № 6) с опущенной сходней

Самоходная десантная баржа-болиндер:
продольный разрез и вид сверху.

1 — румпель; 2 — штурвал;
3 — комингсы грузовых люков; 4 — ручные лебедки;
5 — якорь-балка; 6 — цистерна водяного балласта; 7 — днищевые бруссы; 8 — цепной ящик; 9 — ручная помпа; 10 — сходня трюма; 11 — вертикальные трапы; 12 — машинное отделение; 13 — наклонные трапы; 14 — помещение команды; 15 — топливная цистерна; 16 — галюны; 17 — люки машинного отделения



Десантная баржа-болиндер. Фото периода первой мировой войны

новка баржи состояла из двух двигателей внутреннего сгорания суммарной мощностью 100 л.с., которые работали каждый на свой винт и обеспечивали скорость 5,5 уз. Первую партию двигателей для строившихся барж поставила шведская фирма «Болиндер». Звучное название двигателей оказалось легко запоминающимся и болиндер стало в обиходе обозначать новый тип судна — самоходной десантной баржи, ставшей одним из первых в мировой практике проектов десантного судна специальной конструкции.

Строительство барж началось на заводе «Руссуд» в Николаеве в ноябре 1915 года; планировалась постройка 50 единиц. Весной 1916 года были построены первые 20 судов. В связи с трудностями военного времени не удалось получить все заказанные двигатели, поэтому приняли решение принять от завода оставшиеся 30 барж без двигателей и использовать их как буксируемые.

В транспортно-десантных операциях самоходные болиндеры на переходах к месту высадки также в большинстве случаев буксировались боевыми кораблями или судами обеспечения и только непосредственно при подходе к берегу шли своим ходом.

Часть десантных барж вооружили двумя пулеметами с бронещитами, установленными на верхней палубе в носовой части по бортам. Ряд барж использовался в качестве плавбатарей — на них установили по одному 152-мм орудию; шесть вооруженных самоходных барж как речные канонерские лодки (К-1 — К-6) применялись в боевых операциях на Дунае. Несколько плавбатарей использовалось в боевых действиях противоборствующих сторон в гражданскую войну в составе Усть-Днепровской и Азовской флотилий.

Десантные баржи применялись не только в операциях русских войск и флота по прямому назначению и в качестве плавбатарей, но оказались очень неприхотливыми универсальными судами, широко используемыми для перевозки самих разнообразных грузов и выполнения различных вспомогательных функций.

В ходе первой мировой и гражданской войн часть болиндеров погибла, еще несколько барж вывели из состава флота по окончании боевых действий; в частности, в конце 1920 года из состава Азовской флотилии исключили дивизион плавбатарей на базе болиндеров. Плавбатареи «Жан Жорес», «Карл Либкнехт», «Марат», «Революция», «Свердлов» и «25 Октября» были разоружены и переданы в различные ведомства народного хозяйства, в которых продолжали использоваться в самых разных ка-

чествах: в отряде вспомогательных средств судоподъема, в службе порта, на каботажных грузовых перевозках и даже в качестве плавпричала; три болиндера из состава Азовской флотилии сдали на слом.

С началом Великой Отечественной войны при мобилизации средств народного хозяйства удалось разыскать несколько сохранившихся болиндеров. Они были отремонтированы и использованы для военных перевозок на черноморском театре военных действий как буксируемые баржи, так как к этому времени уже не имели двигателей и винтов.

При планировании десантной операции в районе Южная Озерейка было принято решение усилить отряд высадки (255-ю бригаду морской пехоты) танками*, для чего потребовались суда, способные перевезти их к месту проведения операции и осуществить высадку на необорудованный берег с малыми глубинами у уреза воды. Из всех имевшихся к этому времени у флота средств наиболее подходящими оказались болиндеры, конструкция которых позволяла танкам и другой колесной технике сойти на берег своим ходом по выдвигаемой сходне**.

Решение о проведении десантной операции в районе Южной Озерейки командование Черноморской группы войск приняло в конце января 1943 года. Этому предшествовала подготовительная работа сформированного штаба отряда высадки, всех частей и подразделений, назначенных для участия в операции и обеспечивающих ее. Были сосредоточены необходимые силы и средства, проведены тренировки личного состава по посадке на корабли и суда, выделенные для участия в операции, погрузке и выгрузке танков, автомобилей и средств обеспечения десанта, разведка района высадки.

Операцию планировалось провести в ночное время двумя эшелонами. В первом шел штурмовой отряд, высаживаемый со сторожевых катеров, батальон легких танков на трех болиндерах и часть бригады морской пехоты, которую должны были доставить к берегу эти же болиндеры и три канонерские лодки. Второй эшелон в составе

*Для высадки в Южной Озерейке был назначен 563-й отдельный танковый батальон, имевший на вооружении легкие танки М3А1 «Stuart» американского производства, поставленные в СССР по ленд-лизу. Основные тактико-технические характеристики танка: длина 4,53 м, ширина 2,23 м, высота 2,51 м, масса 12,4 т; вооружение: одно 37-мм орудие, два 7,62-мм курсовых пулемета, один 7,62-мм зенитный пулемет.

**Каждый болиндер мог вместить в трюме до 14 танков М3А1 «Stuart».

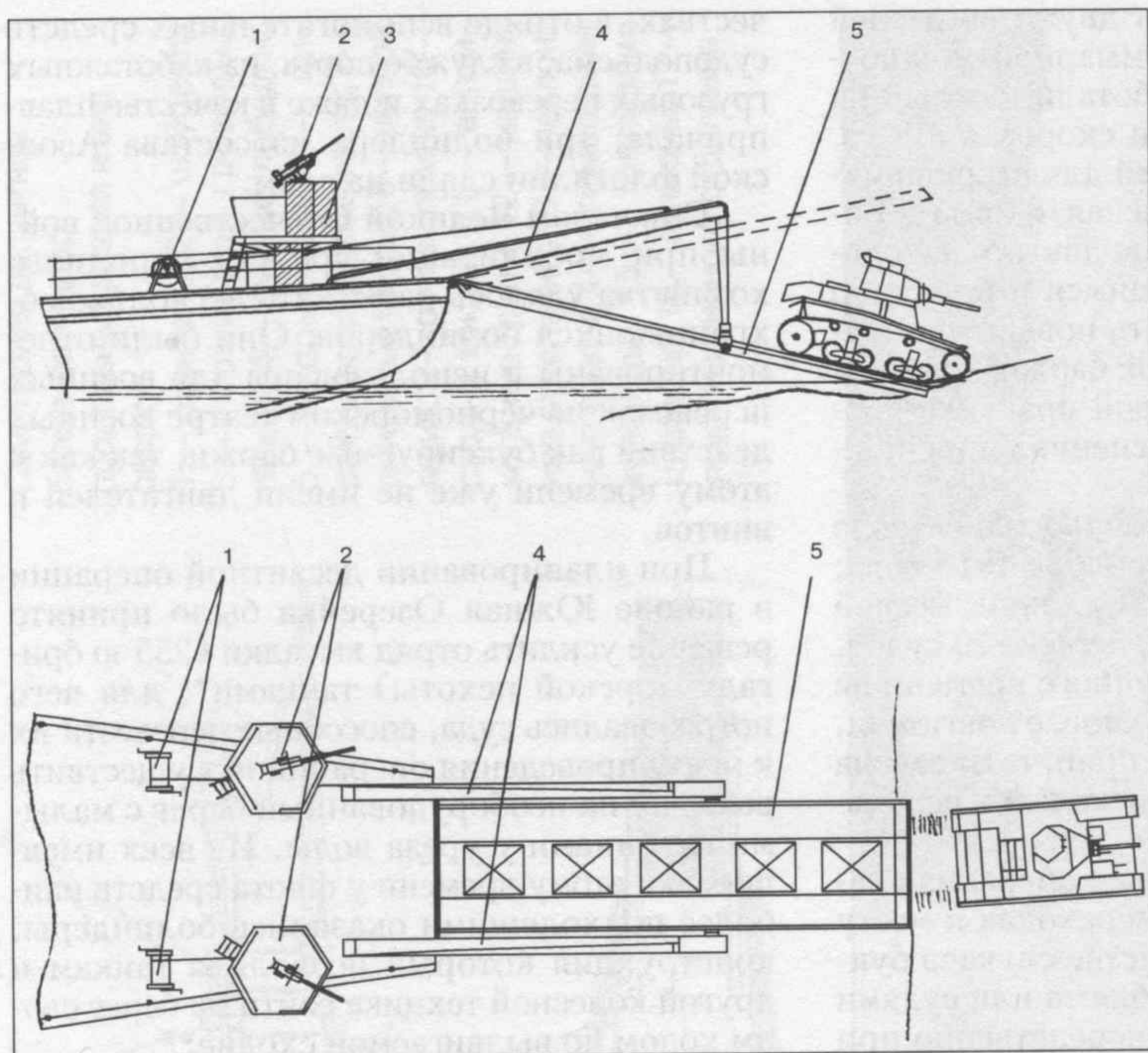


Схема носовой оконечности болиндера, оборудованного для доставки и десантирования танков. 1 — лебедки для подъема сходни; 2 — зенитные пулеметы; 3 — броневое ограждение пулеметов; 4 — консоли подъема сходни; 5 — сходня

части бригады морской пехоты, стрелковой бригады, отдельного пулеметного батальона и истребительно-противотанкового артиллерийского полка планировалось доставить к месту высадки на тральщиках. Командный пункт командира высадки контр-адмирала Н.Е.Басистого должен был находиться на эскадренном миноносце «Незаможник».

За 30 мин до начала высадки планировалось огнем артиллерии кораблей отряда огневой поддержки и бомбовым ударом авиации подавить систему обороны противника в районе Южной Озерейки. По схеме высадки первыми к берегу должны были подойти сторожевые катера и высадить штурмовой отряд, задачей которого являлось овладение плацдармом для последующей высадки с барказов, канонерских лодок и болиндеров основных сил первого эшелона десанта.

Н.Е.Басистый в своей книге «Море и берег» (М.: Воениздат, 1970) вспоминает: «В деталях [была] продумана “операция” с болиндерами. Ведущие их за собой на переходе морем тральщики с приближением к мелководью отдают буксиры. Далее болиндеры толкают вперед ошвартованные у их бортов сейнеры или другие суда с малой осадкой, толкают до тех пор, пока эти своеобразные баржи не уткнутся носом в берег. Тогда опустится широкая и крепкая носовая сходня, сделанная наподобие аппарели, и танки своим ходом будут покидать судно, разворачиваясь в атакующий порядок».

Освобожденные от танков болиндеры останутся на месте и начнут выполнять роль причалов, к которым будут подходить канонерские лодки и тральщики для выгрузки техники и боеприпасов».

2 февраля 1943 года штаб Черноморского флота сообщил: «Высадка десанта назначена в ночь на 4 февраля».

Со 2 февраля в Геленджикской бухте началось сосредоточение кораблей и судов отряда высадки: шести сторожевых катеров, трех болиндеров (№ 2, № 4, № 6), буксиров «Геленджик», «Алупка» и СП-19, трех тральщиков, канонерских лодок «Красный Аджаристан», «Красная Абхазия», «Красная Грузия», пяти сейнеров и шести барказов.

В Туапсе сосредотачивались корабли и суда второго эшелона десанта.

В Геленджике погрузка танков, автомобилей с боеприпасами и средствами обеспечения, а также посадка личного состава закончились 3 февраля с некоторым опозданием, в связи с чем корабли и суда начали вытягиваться из бухты не в 19 часов, как это предусматривалось, а на сорок минут позже. Тральщики с болиндерами на буксире сумели занять свои места в походном порядке лишь в 21 ч 25 мин.

На переходе морем возникли сложности при буксировке «болиндеров». В свежую погоду они рыскали, скорость буксировки резко упала. У тральщиков, ведущих болиндеры № 2 и № 4, лопнули буксирные тросы.

Завести новые в темноте при волнении моря до трех баллов и ветре четыре балла было не просто. Всему отряду приходилось ждать. Через некоторое время лопнул буксир у тральщика, ведущего болиндер № 6, — опять задержка, потеря времени. С возобновлением движения на том же тральщике буксирный трос оборвался вторично. Командир высадки приказал отряду продолжать движение, а тральщику с болиндером № 6 после заводки нового буксира идти к месту высадки самостоятельно.

В связи с подходом отряда к району высадки позже намеченного графиком времени контр-адмирал Басистый принял решение дать радиограну команду флотом и командующему эскадрой о необходимости перенести начало артиллерийской подготовки на полтора часа. Начало огневой поддержки кораблями изменили, но при этом не сделали корректировки времени действия береговой артиллерии и нанесения удара авиацией, которые были произведены по первоначальному графику.

На расстоянии нескольких миль от берега отряд перестроился в соответствии со схемой подхода к берегу.

В 2 ч 30 мин корабли эскадры, пришедшие ранее из Батуми, начали обстрел района высадки. Артиллерия кораблей выпустила около двух тысяч снарядов, но, стреляя в основном по площадям, не смогла, как стало очевидным позже, подавить оборону противника. Закончив стрельбу, корабли эскадры ушли.

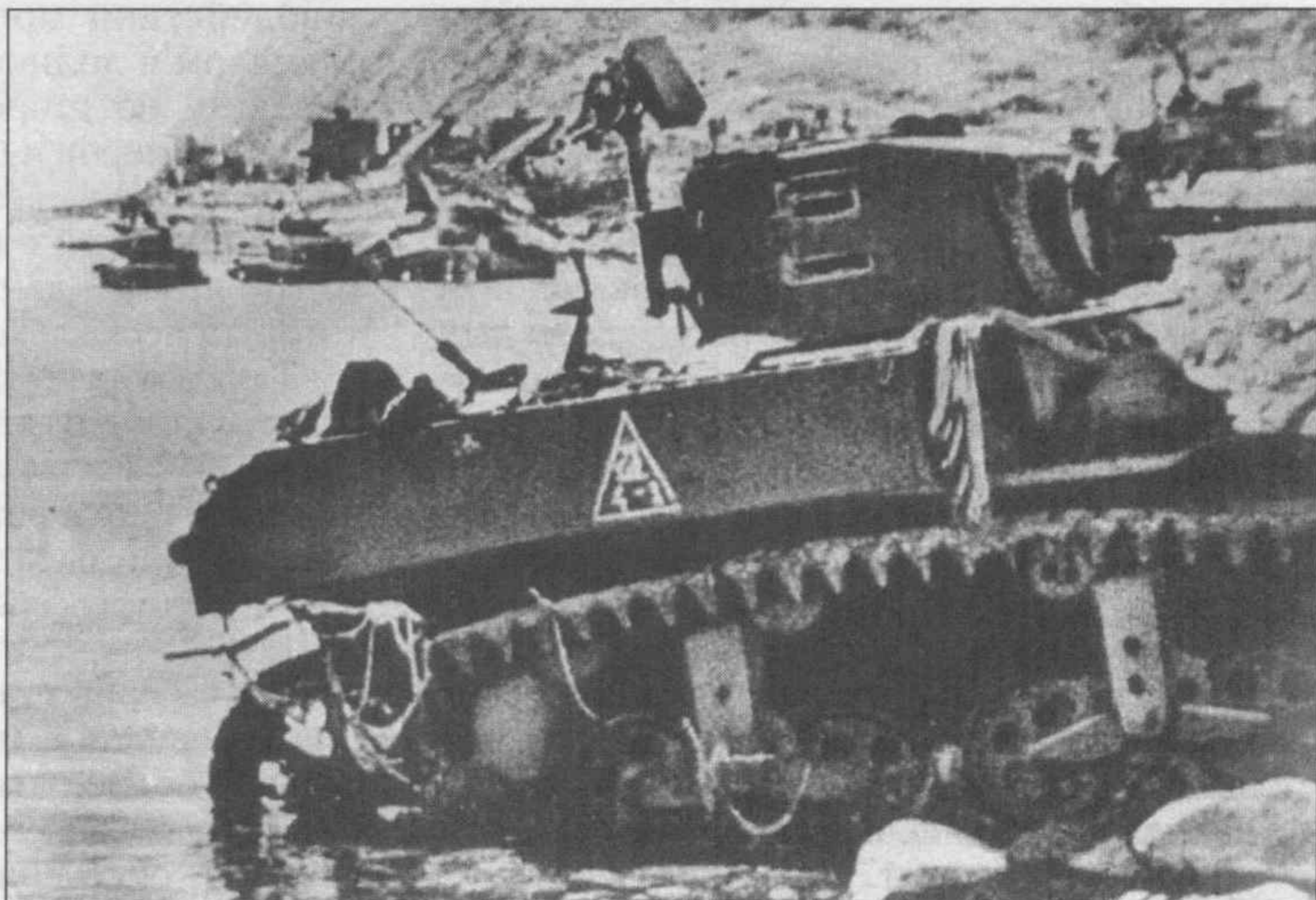
Около 3 ч 45 мин началась высадка. Первыми к берегу форсированным ходом двинулись сторожевые катера с первым эшелон десанта, но, едва они подошли к береговой черте, противник открыл по урезу воды

артиллерийско-минометный и пулеметный огонь, освещая место высадки ракетами и лучом прожектора. Несколько катеров почти сразу же получили попадания мин и снарядов, загорелся и взорвался сторожевой катер СКА № 051. Несмотря на плотный губительный огонь и понесенные потери, с катеров удалось высадить около 200 человек десантников, которые начали бой за овладение прибрежным плацдармом.

В это же время находящиеся на расстоянии нескольких миль от берега тральщики, отдав буксирные тросы, передали болиндеры малым буксирам, которые и повели их к береговой черте.

Первым в 4 ч 30 мин к берегу подошел ведомый буксиром «Алупка» болиндер № 4, с которого началась высадка подразделений морской пехоты и выгрузка танков. Почти сразу же от прямого попадания снарядов противника на болиндере начался пожар. С него все же удалось вывести несколько танков и автомобилей с грузами обеспечения десанта, но они тут же попали под плотный огонь противника.

Болиндер № 2 (с буксиром «Геленджик»), получив прямые попадания снарядов, загорелся еще на подходе к берегу и, потеряв управление при большой накатной волне, развернувшись бортом, сел на грунт (по одной из версий — на противодесантный еж) в нескольких десятках метров от уреза воды. Несмотря на это некоторым танкам удалось сойти на берег — вероятно, ввиду малой глубины. Десантникам пришлось прыгать в февральскую воду и добираться до берега с огромными сложностями и многими жертвами. Нейтрализовать действие прожектора и подавить плотный артиллерийско-минометный и пулеметный огонь



Танк М3А1 «Stuart», сошедший на берег, вероятно, с болиндера № 2



Канонерская лодка «Красная Абхазия»

противника силами артиллерии кораблей первого эшелона высадки и эсминца «Незатрапещник» не удавалось, и противодействие противника не снижалось.

Болинде № 6, ведомый на конечном этапе буксиром СП-19 (прибывший из-за двух обрывов буксирных тросов в район высадки с большим опозданием), смог подойти к береговой черте только в 5 ч 50 мин (по другим данным — даже на час позже).

Вероятно, с учетом картины боя, сложившейся к этому времени на участке высадки, болиндер № 6 подвели к берегу на фланге захваченного плацдарма; сразу же началась высадка танков и пехоты. Так как моторы на танках завели заранее, части из них удалось сойти на берег, но вскоре от огня противника загорелся и этот болиндер.

Канонерские лодки не смогли причалить к болиндерам для высадки бригады морской пехоты и выгрузки вооружения, как это предусматривалось планом операции, поэтому они предприняли ряд попыток подойти непосредственно к берегу, но из-за малых глубин и плотного артиллерийско-минометного огня противника вынуждены были отходить. Только в 6 ч 10 мин канонерскими лодками «Красная Абхазия» и «Красный Аджаристан» удалось высадить две роты морской пехоты на узкую полосу пляжа под обрывом берега у горы Абрау на левом фланге в стороне от плацдарма, но командиру высадки об этом не доложили, что в значительной степени повлияло на принятие им решения о прекращении операции.

Близился рассвет. Основные силы де-

санта высадить не удавалось. Ситуация становилась критической. В 6 ч 20 мин контр-адмирал Н.Е.Басистый отдал приказ кораблям и судам первого эшелона отходить, а отряду второго эшелона, ожидавшему высадки в море, возвращаться в Туапсе. Получив такой приказ, канонерские лодки приняли обратно высаженную с них часть десанта и отошли от берега; попыток увести поврежденные болиндеры не предпринимали.

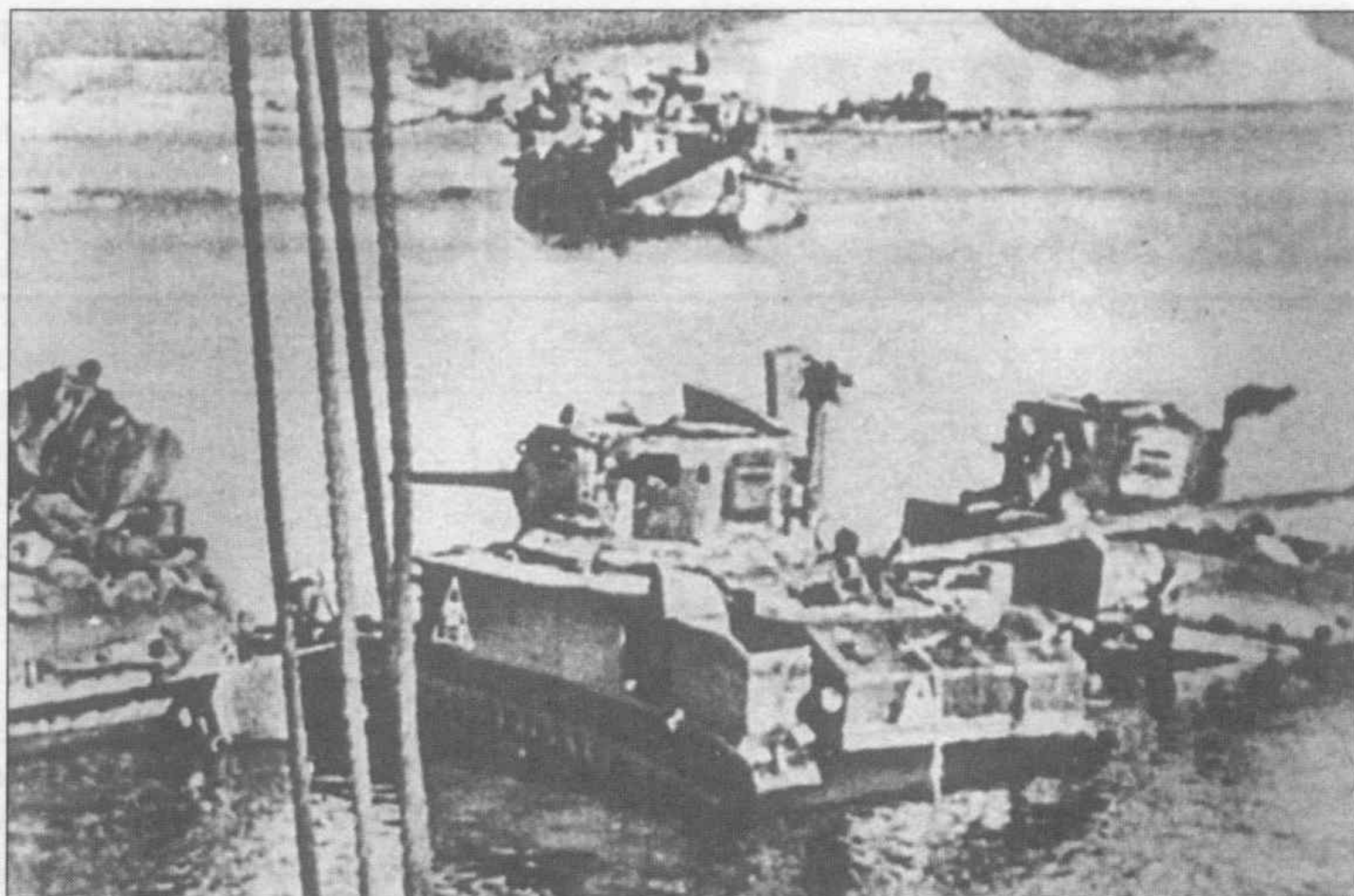
Всего в районе высадки во время операции были потеряны сторожевой катер, три болиндера, два сейнера, один буксир и три барказа.

Несмотря на большие потери людей, боевой техники и судов, при ожесточенном противодействии противника на небольшой плацдарм в долине реки Озерейки удалось высадить со сторожевых катеров, болиндеров, сейнеров и барказов около 1500 человек десанта и вывести с болиндеров несколько автомобилей с грузами снабжения и 9—10 (по другим данным — до 16) танков, из которых несколько вступили в бой.

Таким образом, при всем несовершенстве конструкции и технического состояния, а также при весьма неблагоприятной ситуации болиндеры возложенную на них задачу выполнили: высадили основную часть танков и личного состава первого броска десанта; то, что они тут же попали под губительный огонь противника, являлось следствием неудовлетворительной организации огневой поддержки десанта.

Преодолевая сильное сопротивление противника, оставшиеся на плацдарме десант-

Так и не вышедшие на берег в ходе десантирования танки М3А1 «Stuart»



ники, овладев к 5 февраля поселком Южная Озерейка, начали продвигаться в сторону поселка Глебовка, но, не имея поддержки, вынуждены были вести бой в течение почти трех суток в окружении. В сторону поселка Станичка, на соединение с высадившимся там десантом, смогла прорваться только небольшая группа бойцов.

Основной причиной провала операции явилось плохое организационное обеспечение высадки, в частности:

несовпадение реальных и запланированных сроков проведения составляющих

этапов операции и действий участвовавших и обеспечивавших ее проведение сил;

малорезультативная артиллерийская обработка района высадки — оборону противника подавить не удалось;

отсутствие эффективной огневой поддержки десанта непосредственно во время высадки: корабли эскадры ушли до ее начала, не убедившись в результатах артподготовки и не попытавшись исправить положение;

плохая организация управления силами в операции, потеря связи с высаженной частью десанта.

Литература

Басистый Н.Е. Море и берег. М.: Воениздат, 1970.

Караваев А.Т. По срочному предписанию. М.: Воениздат, 1967.

Кирич И.Д. Черноморский флот в битве за Кавказ. М.: Воениздат, 1958.

Петров Б.Ф. В боях и походах. Л.: Лениздат, 1988.

Советская военная энциклопедия. Т. 5. М.: Воениздат, 1978.

Черников И.И. Черноморские десантные баржи // Судостроение. 1982. № 9.

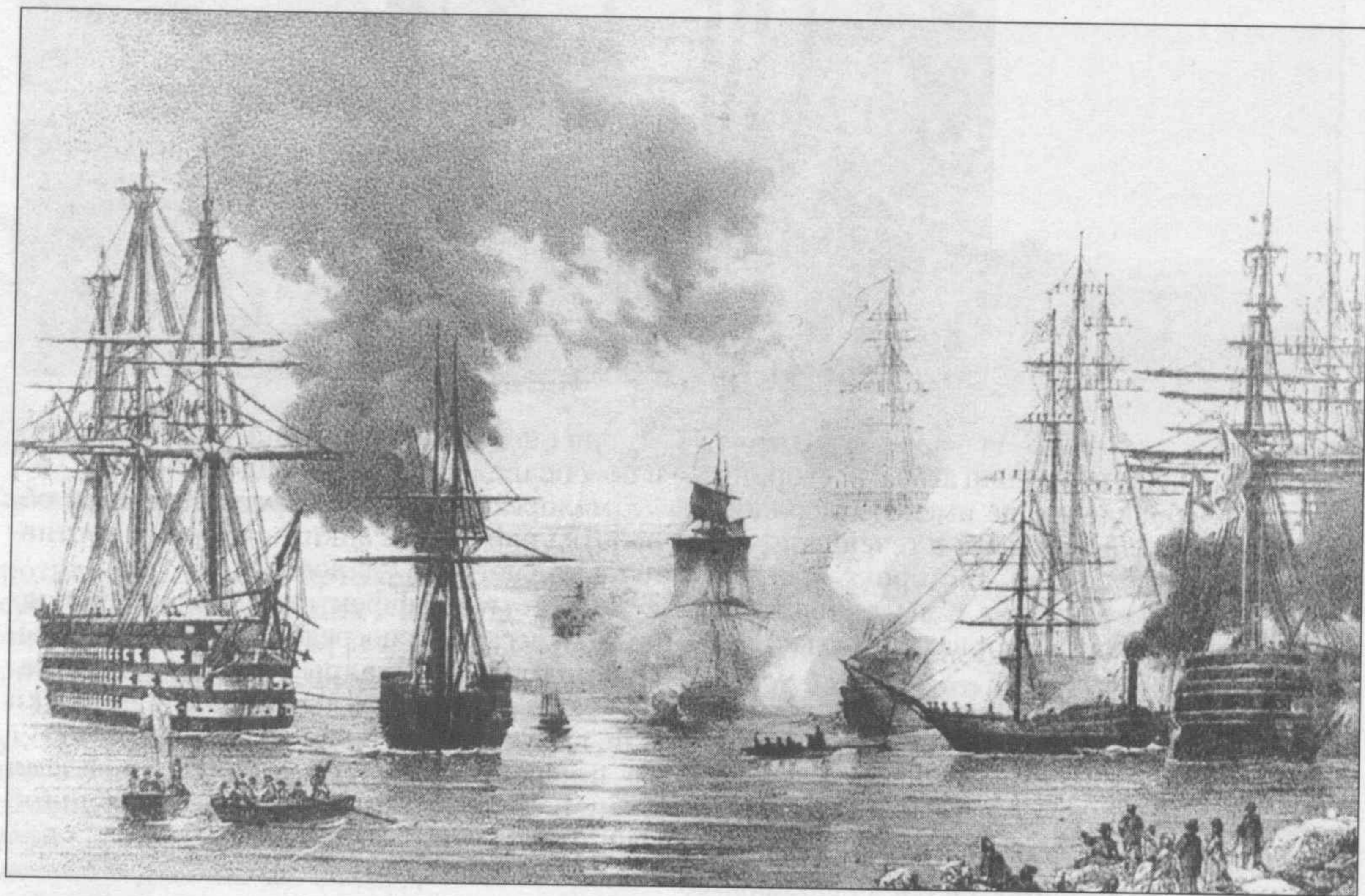
Шиян И.С. На Малой земле. М.: Воениздат, 1971.

Шиян И.С. Ратный подвиг Новороссийска. М.: Воениздат, 1977.

Вниманию читателей!

Издательство благодарит Владимира Михайловича Стасенко за замеченную им ошибку в комментариях к статье А.В.Скворцова «Канонерская лодка Сибирской флотилии «Гиляк»» («Гангут» вып.22). Старшего офицера «Гиляка» звали Михаил (а не Николай) Коронатович Бахирев. Что касается его сомнений в назначении в 1920 году М.А.Беренса командующим флотом на Дальнем Востоке, то эти данные взяты автором из справочника В.Д.Доценко «Морской библиографический словарь» (СПб.: LOGOS, 1995, с. 61).

О ПОДРОБНОСТЯХ НЕ СООБЩАЛОСЬ...



Корабли «Императрица Мария», «Три Святителя» и «Великий князь Константин» входят на севастопольский рейд после уничтожения турецкого флота при Синопе

Постскриптум к Крымской войне (малоизвестные факты из истории Черноморского флота)

Г.А.ГРЕБЕНЩИКОВА

1. Прелюдия к скорбному финалу

История не приемлет сослагательного наклонения — правило древнее и неоспоримое. Также хорошо известно, что созидать труднее, чем разрушать. Эти истины вполне применимы к Черноморскому флоту, детищу лучших российских кораблестроителей, ин-

женеров, адмиралов, уничтоженному менее чем за год... В течение всего трех месяцев Парижский мирный трактат 18 мая 1856 года, завершивший Крымскую (Восточную) войну 1853 — 1855 годов, в корне переломил ситуацию на море и нарушил тот незыблемый «порядок вещей», который складывался десятилетиями — еще со времен императрицы Екатерины II.

Объединившаяся Европа под предлогом защиты Турции ввела свои военно-морские силы в Черное море, затем, объявив 15 марта 1854 года войну России, 27 марта и 10 апреля совершила провокации в Одесском порту; 1 сентября последовала высадка англо-французских войск в Евпатории. Потом был многотрадный Севастополь...

Ободренная успехами в войне против единственного противника, коалиция царственным жестом победителя подписала мир в Париже. Достаточно взглянуть на статью 4 этого договора, чтобы понять, насколько сильно он оскорблял Россию:

«Их величество император Французов, королева соединенного королевства Великобритании и Ирландии, король Сардинский и султан обязуются возвратить его величеству императору Всероссийскому города и порты: Севастополь, Балаклаву, Евпаторию, Керчь-Еникале, Кинбурн, а равно и все прочие места, занимаемые союзными войсками». Или: «Блистательная Порта признается участвующей в выгодах общего права и союза держав европейских...». Могущественные европейские государства брали Турцию под свою протекцию — от «притязаний» России.

Все началось задолго до объявления Англией и Францией войны России, когда на Балканах и в Средиземноморье периодически сталкивались интересы России, Турции и европейских держав, получившие в официальной литературе название «Восточный вопрос». Европе не давал покоя набравший при адмирале Лазареве мощь и силу Черноморский флот: построенные по новым методам боевые парусные корабли, такие как «Двенадцать Апостолов» (1842 год), «Париж» (1849 год), «Великий князь Константин» (1852 год), были маневренны, устойчивы, несли новейшие орудия и ничем не уступали английским кораблям.

Для того чтобы наиболее полно понять суть Восточного вопроса и причины, приведшие к Крымской войне, нужно обратиться к более раннему периоду.

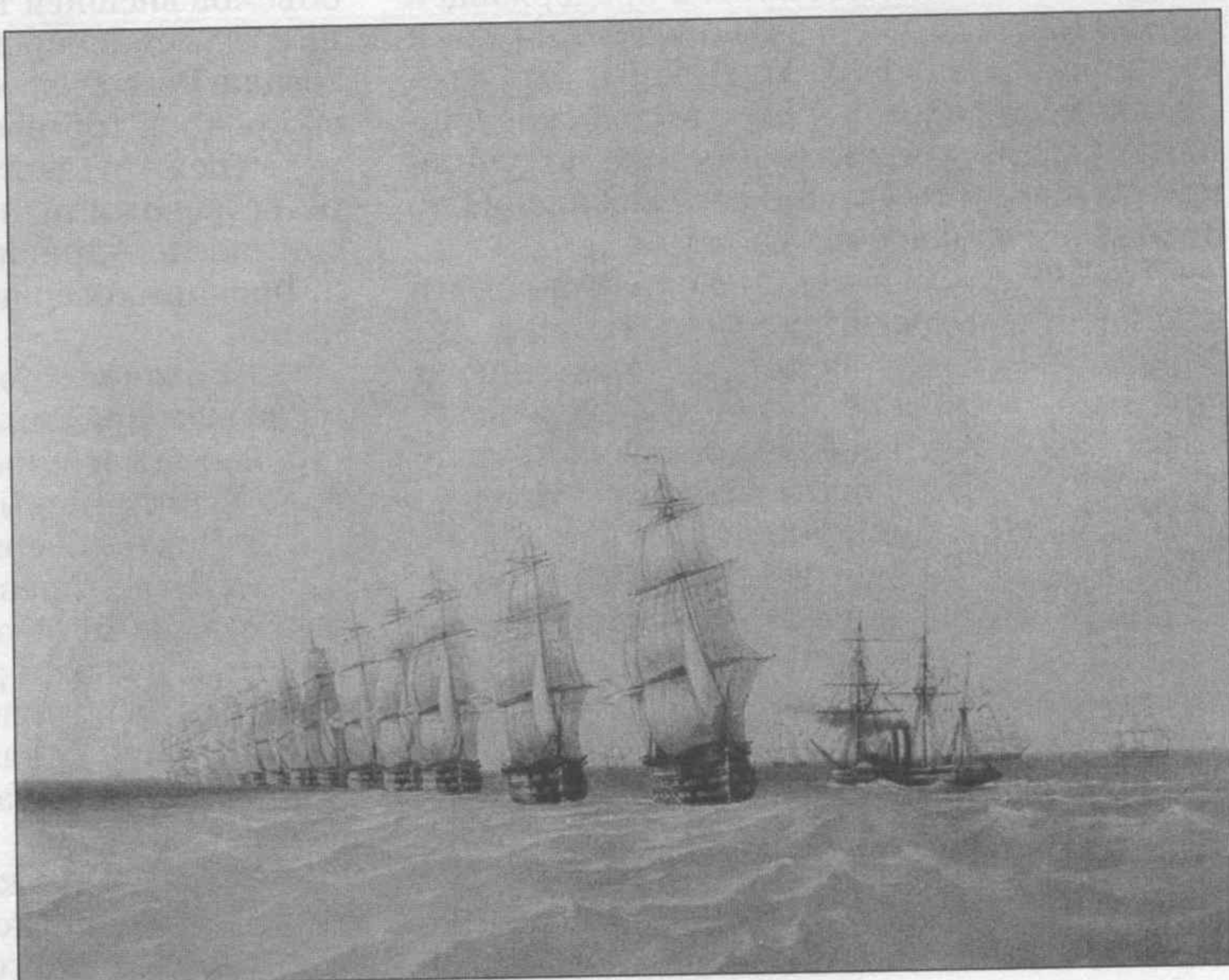
Необходимость иметь сильный военный флот на своих южных рубежах определялась основными государственными интересами России — военными и экономическими. Ре-



Адмирал М.П.Лазарев

шающими факторами здесь являлись Турция как потенциальный противник на море и вступление России в борьбу за сферы влияния на Востоке (прежде всего это были поиски новых торговых путей и защита торговых интересов), за укрепление своего внешнеполитического престижа.

Этот период ознаменовался еще и тем, что в 1821 году в Греции, находившейся под многовековым турецким владычеством, вспыхнуло восстание. Александр Ипсиланти — грек, состоявший на русской службе в



Смотр Черноморского флота.
Литография с картины
И.К.Айвазовского



Император Николай I

звании генерала, — обратился к императору Александру I с посланием, в котором призывал спасти Грецию и христианский мир от ужасов турецкой тирании. Этот призыв, возможно, и нашел отклик в сердце императора, но он так и не решился оказать поддержку греческому освободительному движению.

Поступок монарха объяснить легко: нерешительный Александр не захотел идти на явное нарушение принципов созданного в 1815 году Священного Союза, основной задачей которого считалось подавление любых попыток к восстаниям против преобладающей власти (а восстание в Турции именно так и квалифицировалось). Ипсиланти был уволен с русской службы, а все российские дипломатические агенты на Востоке получили приказ выразить Турции свое сожаление по поводу произошедших событий.

Тем временем восстание охватило почти всю Грецию и перекинулось на острова Архипелага. Турки терпели одно поражение за другим, а греческий флот, действовавший весьма успешно, нанес им решающий удар. Ярость султана не знала границ, и, увлекаемый жаждой мщения, он прибег к крайнему средству — в Константинополе и на островах устроили страшную резню христиан (на острове Хиос, например, из населения в 100 000 человек уцелело только 900). Блистательная Порта, ободренная невмешательством Европы в греческие дела, готовилась к последнему удару, в случае нанесения которого Греция уже вряд ли могла оправиться.

Неожиданная, прежде всего финансовая, помощь пришла со стороны Англии, где ми-

нистром иностранных дел стал сочувствовавший грекам лорд Джордж Каннинг. Твердо и решительно заявил о безоговорочной поддержке борющегося греческого народа и Николай I, сменивший на престоле Александра I.

20 ноября 1827 года произошло Наваринское сражение, результатом которого стало полное уничтожение турецко-египетского флота объединенными эскадрами России, Англии и Франции. Однако это событие не имело тех последствий, на которые рассчитывали державы-победительницы: турецкий султан объявил, что уничтожает все ранее заключенные с этими государствами трактаты, выслал из Константинополя всех послов, запретил свободу судоходства в проливах и призвал к оружию всех мусульман.

Санкции против России были особенно жесткими: задерживались все русские суда, конфисковывались грузы, а русских подданных и купцов насильно выселяли из всех местностей, которые находились под турецким контролем. Следствием этого стала русско-турецкая война 1828—1829 годов, закончившаяся выгодным для России Адрианопольским мирным договором, по которому Турция уступила устье Дуная со всеми островами и восточный берег Черного моря.

Важным пунктом договора явилось изменение режима прохода проливов: Турция признала право абсолютно свободного прохода торговых кораблей под российским флагом через Босфор и Дарданеллы. Это было чрезвычайно своевременным событием, так как возросшие потребности страны в расширении экспорта товаров и увеличении объемов внешней торговли, поиски выходов на средиземноморские рынки настойчиво диктовали России необходимость создания своей прочной торговой базы на Черном море.

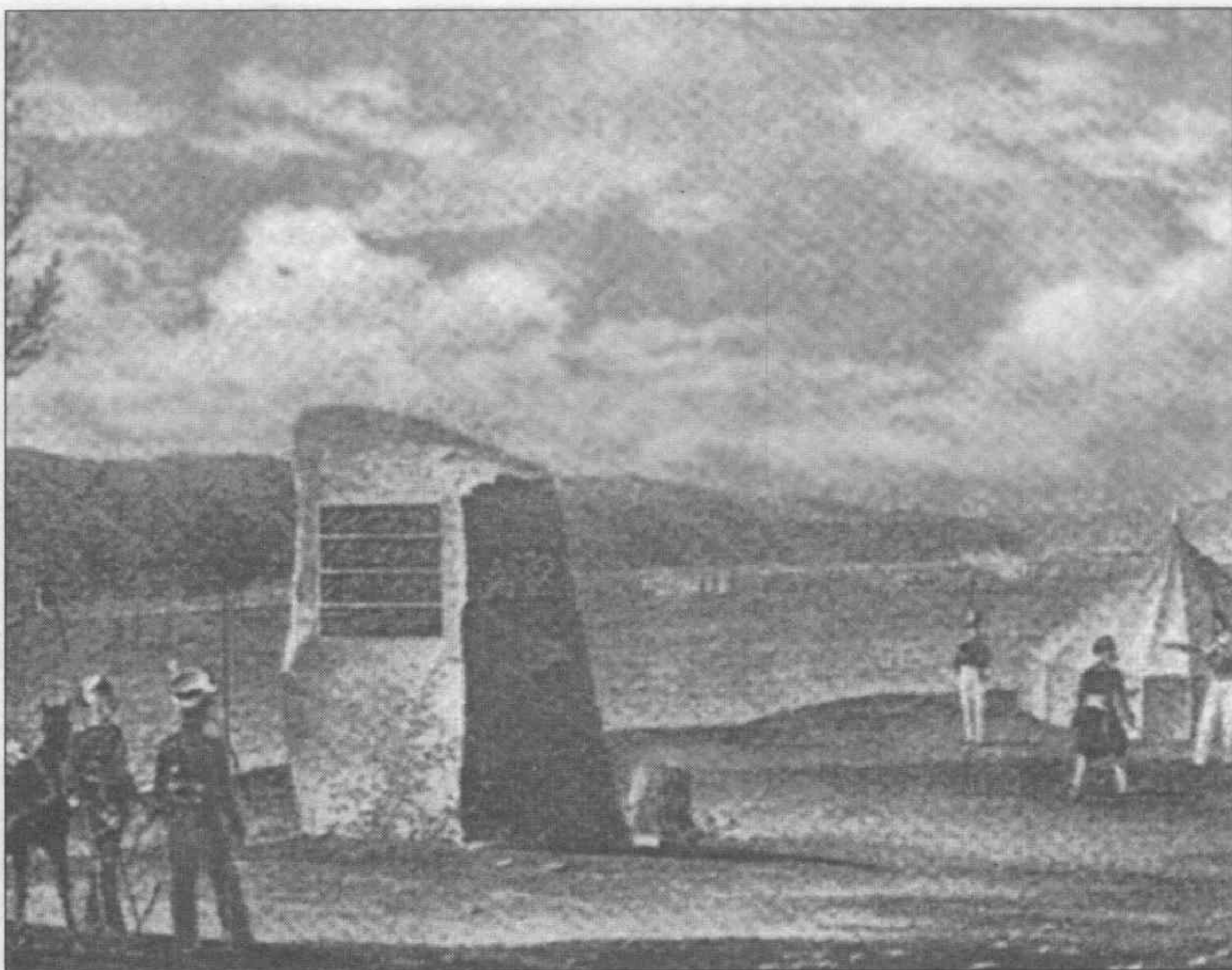
Успехи русского оружия на суше и на море встревожили недавних союзников России: после Адрианопольского мира Англия и Франция совершенно изменили свои намерения.

Окончание войны принесло Турции весьма неблагоприятные последствия и с другой стороны: энергичный и даровитый вице-король Египта Мехмет-Али занял по отношению к Порте совершенно независимое положение. Имея превосходно организованное войско и флот, он за лето 1832 года нанес по турецким войскам ряд сокрушительных ударов в Сирии и Малой Азии. Положение султана Махмуда оказалось довольно затруднительным — его армии практически не существовало.

Россия, напряженно следившая за ходом этой борьбы и обеспокоенная за судьбу недавно завоеванного мира, приняла единст-

О ПОДРОБНОСТЯХ НЕ СООБЩАЛОСЬ...

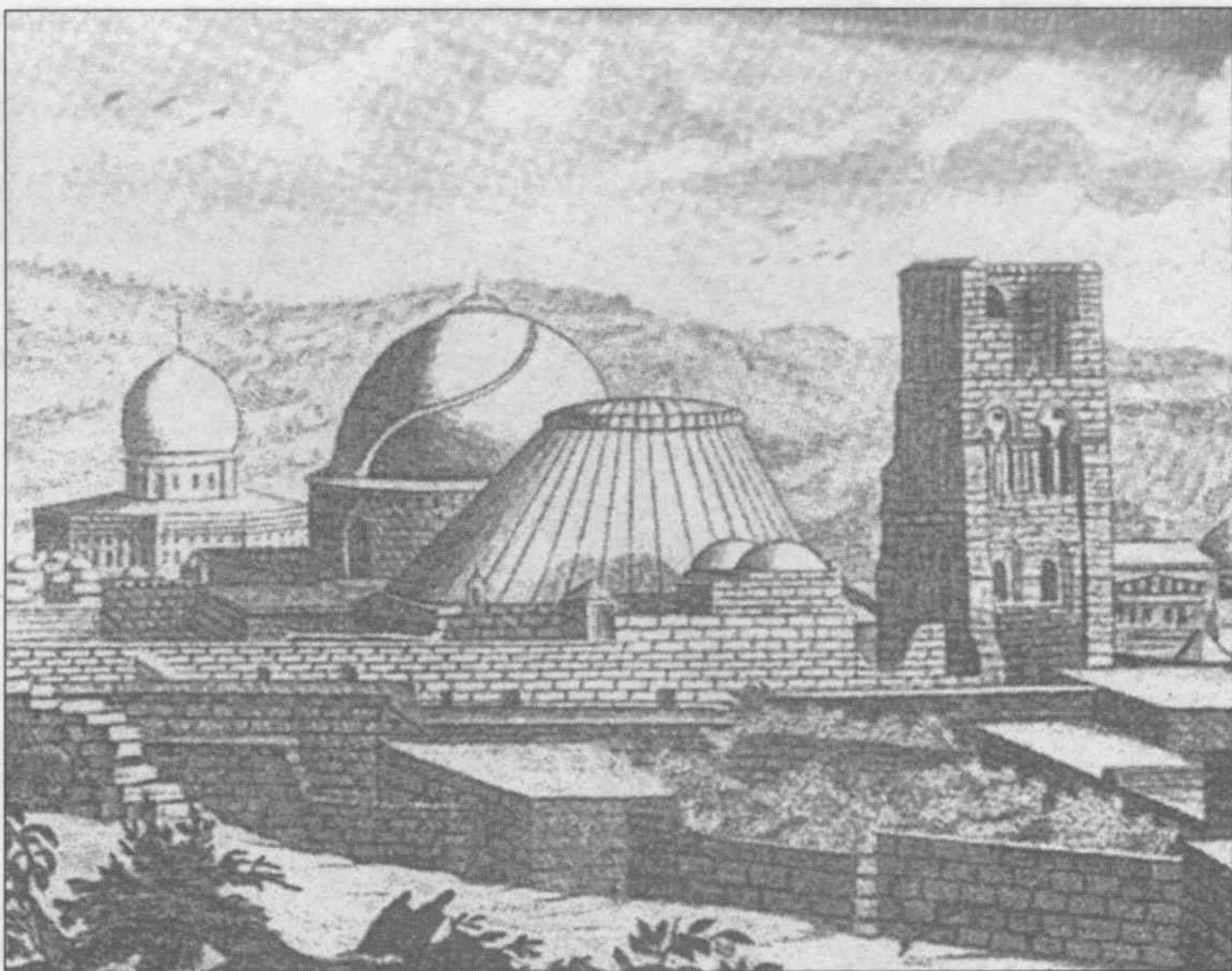
Памятник пребыванию
русских войск
в Босфоре в 1832 году



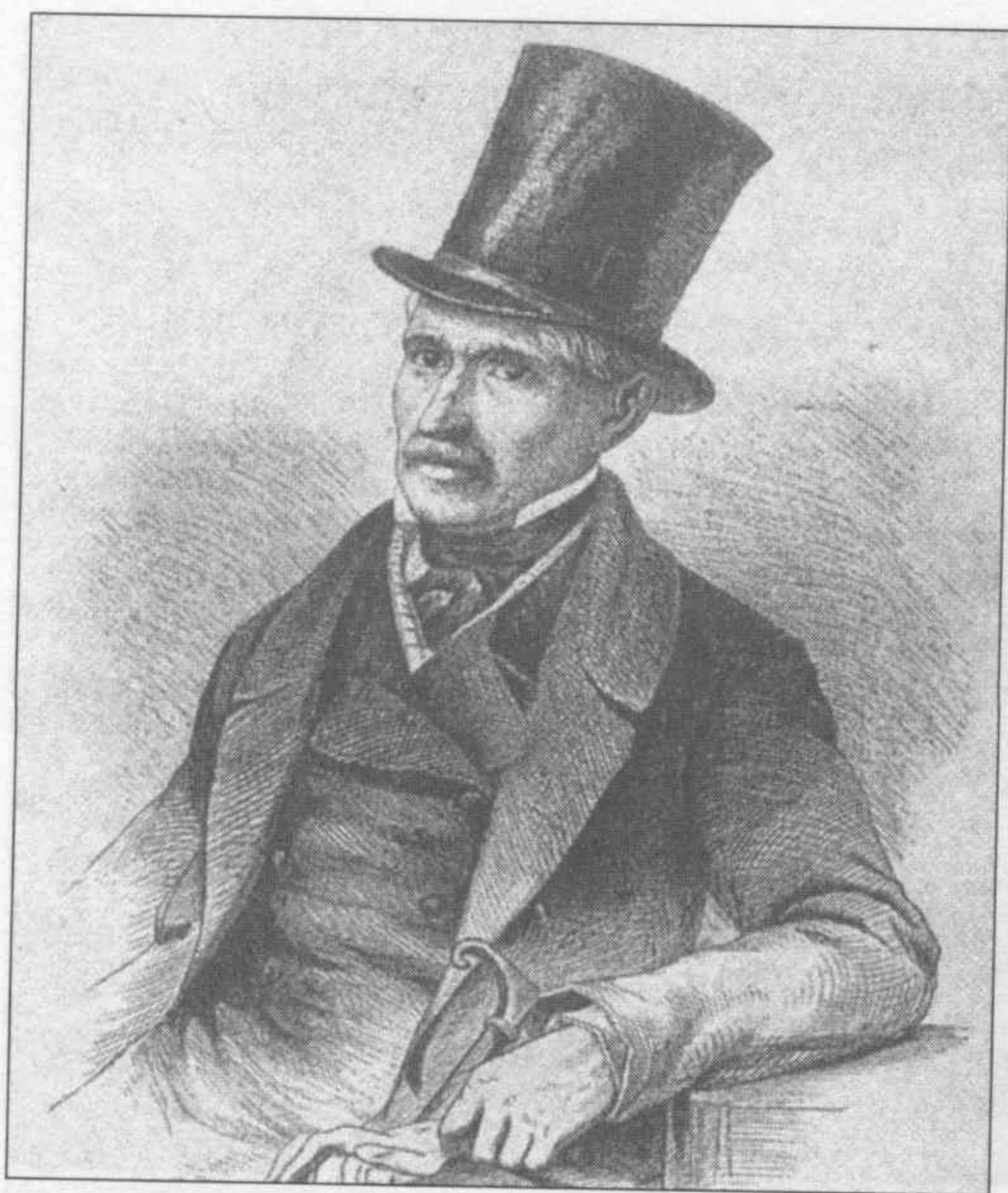
венно верное в этих условиях решение: Николай I предложил султану военную помощь: 15 000 солдат и эскадру, которая под командованием М.П.Лазарева направилась в Босфор. При этом преследовалась двоякая цель: помочь султану остановить взбунтовавшихся египтян и продемонстрировать свои военно-морские возможности. Вскоре влияние Петербурга на Константинополь резко возросло, отношения между ними вступили в другую, более значимую плоскость. Как и следовало ожидать, на это незамедлительно отреагировали английские и французские

дипломаты — Лондон и Париж стали изыскивать всевозможные способы для воспрепятствования усилению позиций России в делах Средиземноморья.

Раздражение Англии достигло крайнего предела после того, как русские товары стали успешно конкурировать с продукцией английской промышленности, имевшей в странах средиземноморского бассейна неограниченную монополию. Относительная дешевизна русского хлеба, качество и тщательность отделки товаров привели к резкому падению сбыта зерна и английской ману-



Храм Гроба Господня
в Иерусалиме.
С французской гравюры
начала XVIII века



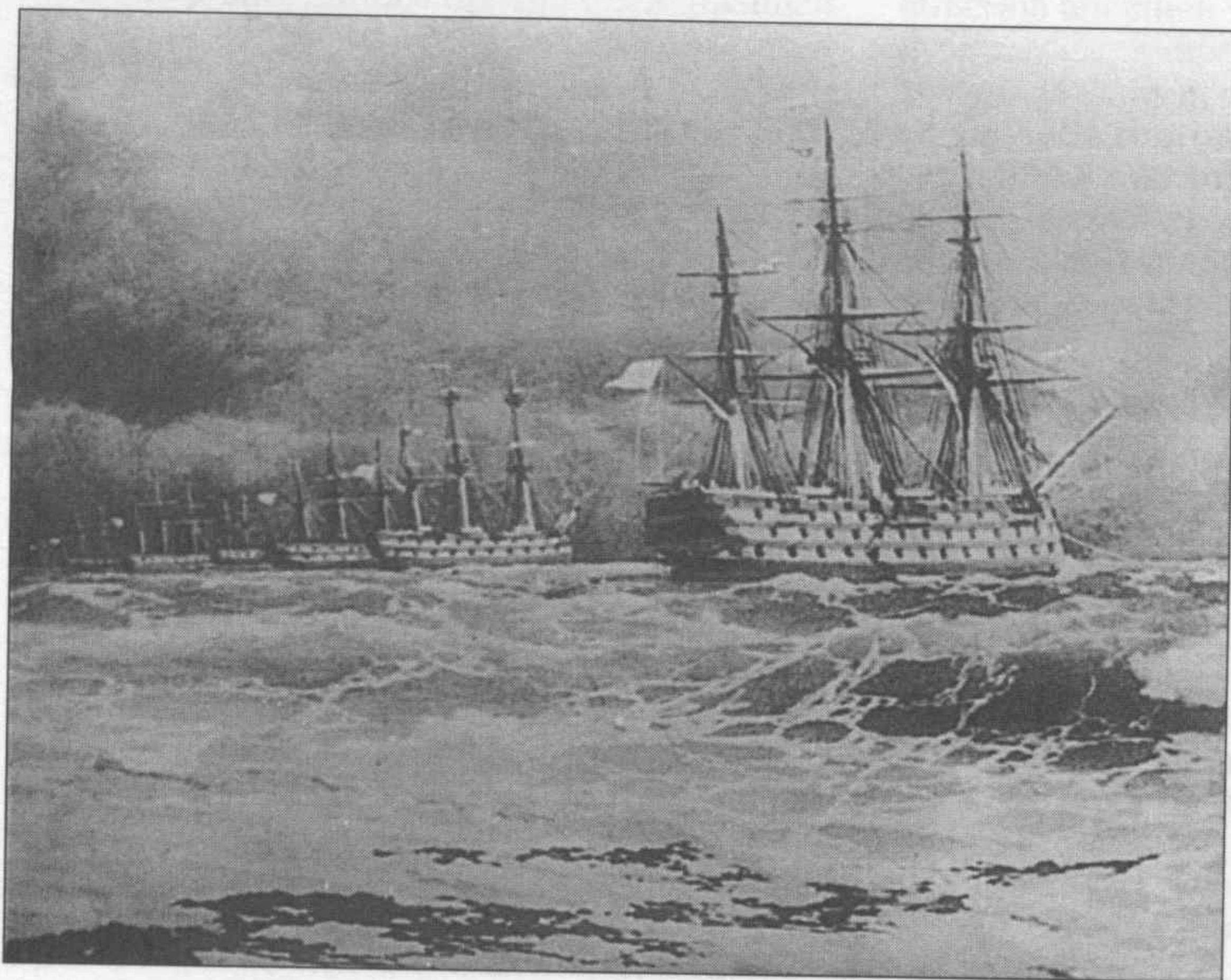
Чрезвычайный посол России в Турции князь А.С.Меншиков во время переговоров в Константинополе в феврале 1853 года. С немецкой гравюры на дереве

фактуры. Влиятельные европейские газеты подняли настоящую панику, настраивая общественное мнение враждебно по отношению к «варвару» и «северному колоссу», якобы стремящемуся к захватам и вытеснению англичан с Востока, и, самое главное, убеждая в том, что война с Россией необходима и неизбежна.

Восточный вопрос, достигший своего апогея к середине XIX века, охватывал достаточно широкий спектр проблем — экономических, политических, военных, религиозных. Такой болезненный и деликатный аспект, как религиозный, изначально имел для России достаточно весомое значение. Правительство Николая I, всерьез обеспокоенное положением православных христиан и Святых мест в Сирии и Палестине, предпринимало энергичные меры для их защиты от враждебных турецких акций. К тому же, между католическим и православным духовенством шли давние споры из-за права обладания ключами от Вифлеемского храма, которые благодаря удачному ходу французской дипломатии оказались в руках католиков.

Турция же, едва окрепнув после неудач с Египтом, не оставляла надежд на пересмотр статей Адрианопольского мирного договора, а Запад начал оказывать ей отнюдь не благотворительную помощь. В подобных обстоятельствах, не исключавших возникновения нового военного конфликта, Черноморский флот не мог оставаться в стороне.

В 1850 году штаб Черноморского флота получил подробные сведения о состоянии турецких военно-морских сил: количество парусных кораблей и пароходов, численность личного состава, расходы на флот, размеры жалования офицерам, прерогативы власти капудан-паши, расположение укрепленных районов (фортов, крепостей, батарей) на европейском и азиатском берегах и многое другое. Данные не обнадеживали: Турция усиленно вооружалась. Особое вни-



Черноморский флот перед Крымской войной. Фрагмент картины И.К.Айвазовского «Старый флот»

О ПОДРОБНОСТЯХ НЕ СООБЩАЛОСЬ...



Император Франции Наполеон I

мание вызывал тот факт, что в Константинопольской морской школе обучением гардемарин занимались английские и французские офицеры, ведя преподавание исключительно на европейских языках...

Английские и турецкие агенты вели антирусскую пропаганду среди абхазских горцев, поставляли им контрабандное оружие, боеприпасы, порох, легкую артиллерию. Негативную для России роль сыграла и миссия князя А.С.Меншикова в Турции 16 февраля 1853 года, в ходе которой он повел переговоры с султаном недальновидно, высокомерно пытаясь «призвать турок к порядку».

В ночь с 15 на 16 октября произошла трагедия на западном побережье Кавказа: турки напали на форт Святого Николая и вырезали его гарнизон. 19 октября Николай I подписал манифест об объявлении войны Блистательной Порте.

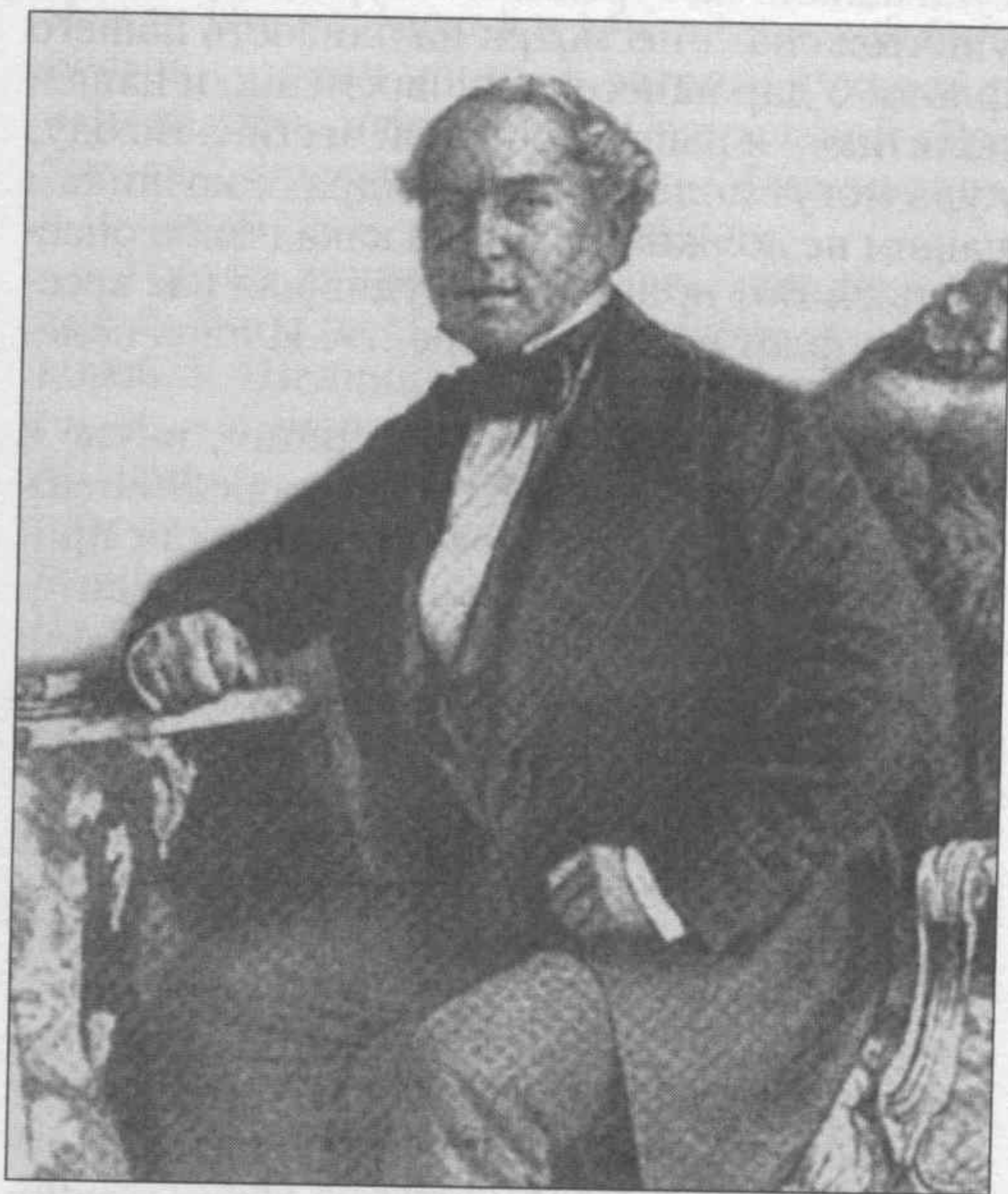
Турецкий флот имел в то время один 130-пушечный, один 120-пушечный, три 84-пушечных корабля, один 70-пушечный, шесть 44—60-пушечных фрегатов, два 22-пушечных корвета, десять бригов и шхун, четыре 20-пушечных парохода. Соотношение сил с Черноморским флотом было явно не в пользу турок, но за их спиной стояли англичане и французы, направившие в Константинополь свои боевые винтовые корабли, которых до начала войны Россия не имела; исключение составляла лишь винтовая шхуна «Аргонавт», построенная в 1852 году для грузоперевозок Отдельного Кавказского корпуса. Два винтовых 20-пушечных парохода

«Воин» и «Витязь», заказанные в Англии в декабре 1852 года, пришлось продать гамбургскому торговому дому «Генри Мерск и К^о» после разрыва дипломатических отношений; 135-пушечные винтовые корабли «Босфор» (переименованный позднее в «Синоп») и «Цесаревич», заложенные в Николаеве соответственно в сентябре 1852 и августе 1853 года, были достроены уже после окончания войны и вошли в состав Балтийского флота.

В отчете Морского министерства за 1853 год записано: «Усиленная деятельность в портах и примерный порядок, в котором находилась портовая часть... дали возможность вооружить на Черном море сильный и отлично снабженный флот. Слабейшая даже часть Черноморского флота, пароходная, была достаточно сильна для противодействия турецкому паровому флоту, успехи которого под руководством английских морских офицеров были значительны и озабочивали Черноморское управление, которое при недостатке местных механических заведений заказывало и строило паровые военные суда в Англии».

2. Заключительный акт Севастопольской драмы

До отозвания из Петербурга своего посла французский император Наполеон III собственноручно написал Николаю I вызывающе-откровенное письмо: «Синопская катастрофа



Барон Буркней, представитель Австрии на мирных переговорах в Париже в 1856 году



Вид с Малахова кургана на Южную и Северную бухты Севастополя

совершенно неожиданно и глубоко поразила нас, так как нам безразлично, намеревались ли турки забрать боевые припасы на русской территории, или нет. Дело в том, что русские суда напали на турецкие... Турецкая эскадра уничтожена... несмотря на близость нашего флота. Удар нанесен одновременно и нашей политике, и нашей воинской чести... Всюду, куда могут долетать наши ядра, союзникам нашим не должна угрожать какая-либо опасность!... Вот причина, побудившая нас ввести наш флот в Черное море...». И ядра полетели!

Англия, Франция и Сардиния, вкупе с Австрией, называвшей себя «посредницей» и предоставлявшей свою столицу для проведения всякого рода конференций, на которых российским дипломатам выставляли один за другим заведомо неприемлемые ультиматумы, распоряжались на Черном море, как в своей вотчине. Пока держался Севастополь, дипломаты Габсбургов вели себя еще более или менее сдержано, но, как только пал Малахов курган, венский кабинет выставил России новые, более жесткие требования. Именно Австрия включила в Парижский договор статью, объявившую Черное море нейтральным и запретившую России иметь военные арсеналы и порты по всему его побережью. Важнейшие стратегические проливы Босфор и Дарданеллы объявлялись для

России закрытыми, ей запрещалось иметь на Черном море военно-морской флот, а «для нужных по побережью распоряжений» милостиво разрешалось построить несколько легких кораблей...

Архивные документы, датированные 1856 годом, позволили полностью восстановить численность кораблей, затопленных на севастопольском рейде с осени 1854 по август 1855 года.

Начальник штаба Черноморского флота В.А.Корнилов весной 1854 года писал: «Итак, мы в действительной войне с так называемыми великими высокопросвещенными морскими нациями. 31 марта по утру на заре явился английский пароход у самого входа в Севастополь под австрийским флагом и вздумал напасть на каботажную лодку... три больших союзника расположились брать и разорять каботаж... мы готовы угостить на славу какую угодно экспедицию, с какими бы машинами они ни были. Стесняет нас только недостаток пароходов...». 1 июня командующий англо-французской эскадрой контр-адмирал Лайонс начал морскую блокаду города. 1 сентября 1854 года войска союзников (62 000 человек, 114 осадных и 134 полевых орудия) высадились в Евпатории, а 8 сентября нанесли поражение русской армии в битве на реке Альме.

Утром 9 сентября В.А.Корнилов созвал

О ПОДРОБНОСТЯХ НЕ СООБЩАЛОСЬ...



Потопление 120-пушечного корабля «Три Святителя» 11 сентября 1854 года. С картины художника И.А.Владимирова. Из фондов ЦВММ

Совет флагманов и капитанов для обсуждения вопроса о дальнейших действиях флота. Он предлагал выйти в море и атаковать неприятельские корабли, но большинство присутствовавших с мнением Владимира Алексеевича не согласилось: слишком велик был риск сражения со значительно превосходящими силами противника (объединенный флот насчитывал 33 корабля, 17 фрегатов, 39 военных пароходов, 300 транспортов).

Капитан 1 ранга А.А.Зорин предложил членам Совета затопить старые корабли у входа в главную бухту, чтобы преградить доступ вражескому флоту к Севастополю, а экипажи и артиллерию использовать для возведения оборонительных сооружений на сухопутном фронте. Совет поддержал предложение А.А.Зорина, и А.С.Меншиков отдал приказ о затоплении кораблей старой постройки.

11 сентября 1854 года на рассвете между Константиновской и Александровской батареями были затоплены корабли «Силистрия», «Варна», «Уриил», «Селафаил», «Гавриил», в 8 часов утра волны поглотили фрегаты «Флора», «Сизополь» и корвет «Пиллад». Затем настал черед «Трех Святителей»; этот корабль еще долго был виден над водой, ему как бы не хотелось расставаться с жизнью. «Три Святителя» погружался так медленно, что пароход «Громоносец» вынужден был сделать по нему 27 выстрелов.

Зрелище это было довольно тяжелым, некоторые матросы не выдерживали — плакали... Эти корабли составили первую линию затопления.

Второй этап затопления состоялся в конце зимы 1855 года. В ночь с 12 на 13 февраля между Николаевской и Михайловской батареями (вторая линия) затопили корабли «Двенадцать Апостолов», «Святослав» и «Ростислав», фрегаты «Кагул» и «Мессемврия», а 16 февраля — фрегат «Мидия».

Третья линия находилась западнее Сухой балки. Здесь 27 — 28 августа затопили: корабли «Великий князь Константин», «Париж», «Императрица Мария», «Храбрый», «Ягудиил», «Чесма»; фрегат «Кулевчи» и пароходофрегат «Владимир» легли на дно почти на середине бухты. В Южной бухте и Килен-бухте топили более мелкие суда, в основном бриги и шхуны.

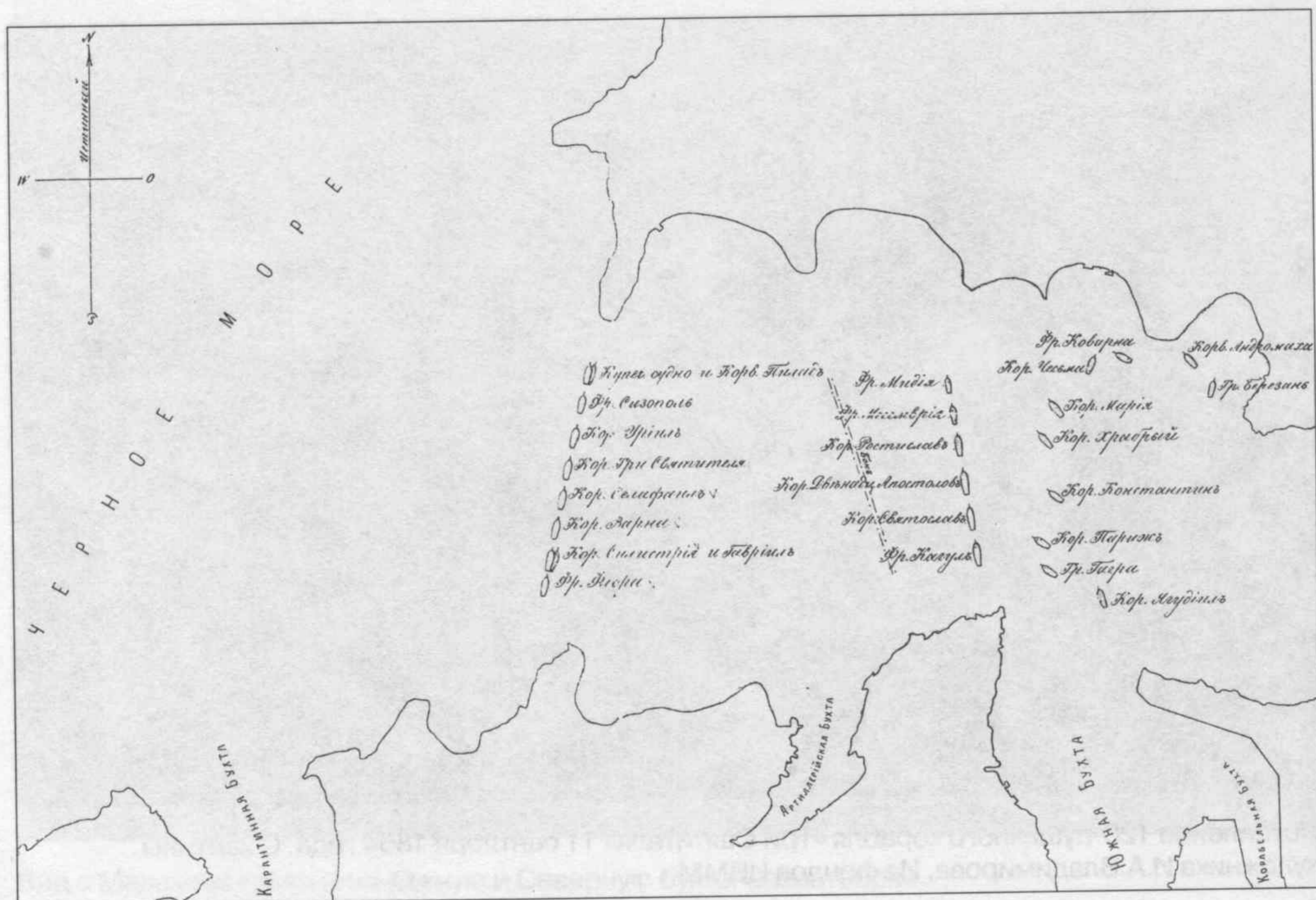
Наконец 30 августа у северного берега Севастопольской бухты были затоплены все оставшиеся пароходофрегаты и пароходы.

Вот полный список судов флота, погибших в 1854 — 1855 годах:*

120-пушечные корабли: «Три Святителя», «Париж», «Великий князь Константин», «Двенадцать Апостолов»;

84-пушечные корабли: «Силистрия», «Селафаил», «Гавриил», «Уриил», «Варна»,

*РГАВМФ. Ф.920. Оп.9. Д.112.



План севастопольского рейда с указанием мест затопления кораблей Черноморского флота



Корабельные пушки на одном из сухопутных укреплений Севастополя

О ПОДРОБНОСТЯХ НЕ СООБЩАЛОСЬ...

«Ягудиил», «Ростислав», «Святослав», «Чесма», «Храбрый», «Императрица Мария»;

60-пушечные фрегаты: «Мессемврия», «Кулевчи», «Мидия»;

54-пушечный фрегат «Сизополь»;

52-пушечный фрегат «Коварна»;

44-пушечные фрегаты: «Флора» и «Кагул»;

20-пушечный корвет «Пилад»;

18-пушечные корветы: «Калипсо», «Андромаха» и «Орест»;

бриги: три 20-пушечных, два 16-пушечных, четыре 12-пушечных, один 10-пушечный;

шхуны: четыре 16-пушечных;

тендеры: два 12-пушечных, три 10-пушечных;

яхты: одна 10-пушечная;

пароходофрегаты: «Бессарабия», «Громоносец», «Одесса», «Крым», «Турок», «Владимир»;

пароходы: «Грозный», «Дунай», «Эльборус»;

транспорты: десять;

перевозочные боты: двадцать три;

водоналивные боты: один.

паровая землечерпалка: одна;

плавучий маяк: один.

Согласно этому документу пароходофрегат «Херсонес» был потоплен 30 августа. Однако, как писал участник войны и автор книги «Описание Восточной войны» генерал-майор А.Ф.Гейрот, в действительности «Херсонес» «...каким-то счастливым случаем избежал общей участи... он, прибившись к какому-то берегу, защищенному от неприятельских выстрелов, уцелел». Действительно, этот факт нашел свое подтверждение: в одном из дел записано, что транспорты «Дунай» и «Прут» были затоплены на Северной стороне бухты вдоль мыса у старой переправы «недалеко от “Херсонеса”». Сохранилось и описание снятия пароходофрегата с камней, проведенное силами Севастопольского порта.

Итак, «цивилизованная» Европа осуществила свою давно вожеленную мечту — избавиться от российского флота на Черном море как от давно надоевшей оскомины, которая постоянно мешает, раздражает и доставляет одни неприятности.

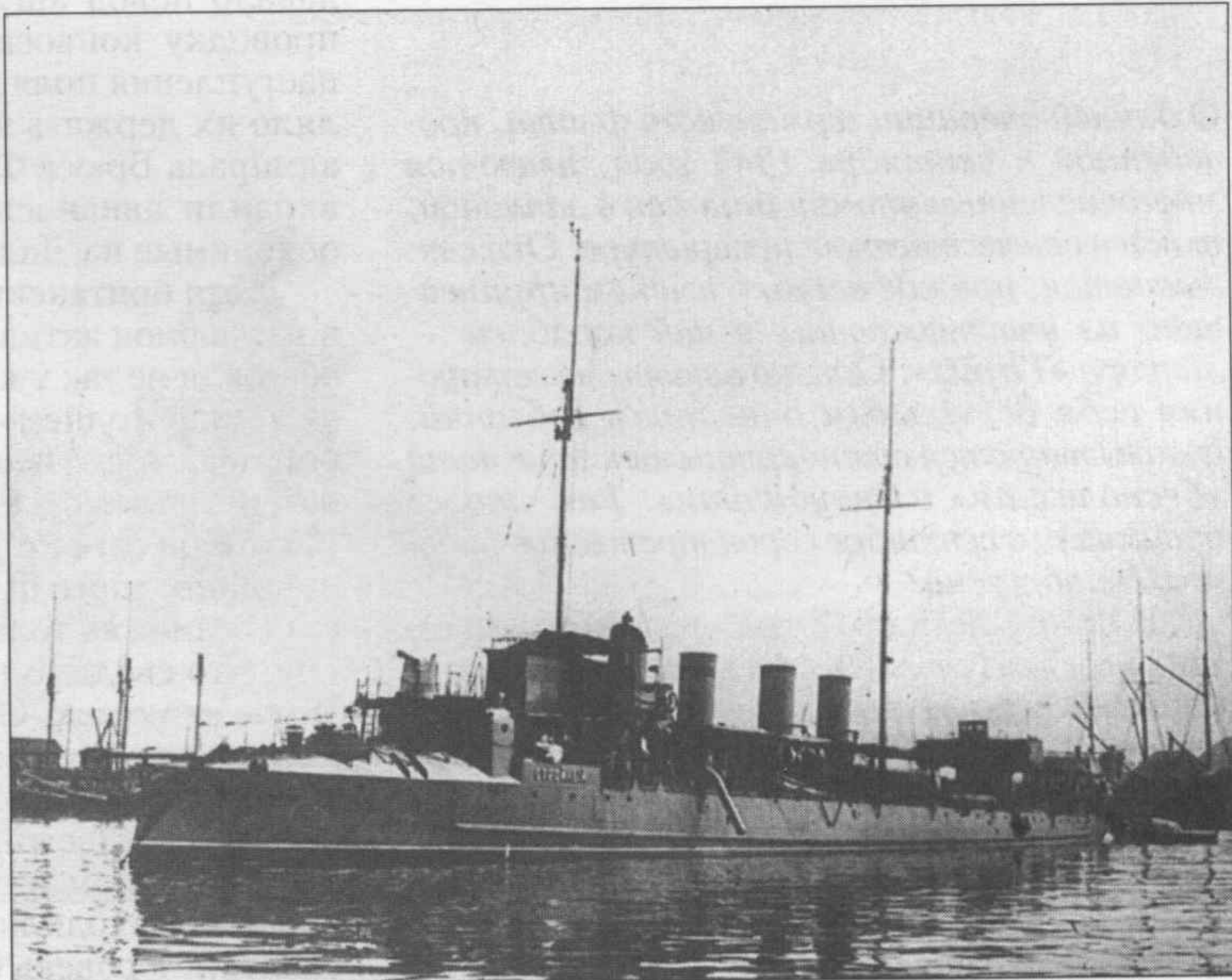
Окончание следует

НЕИЗВЕСТНАЯ ФОТОГРАФИЯ № 12

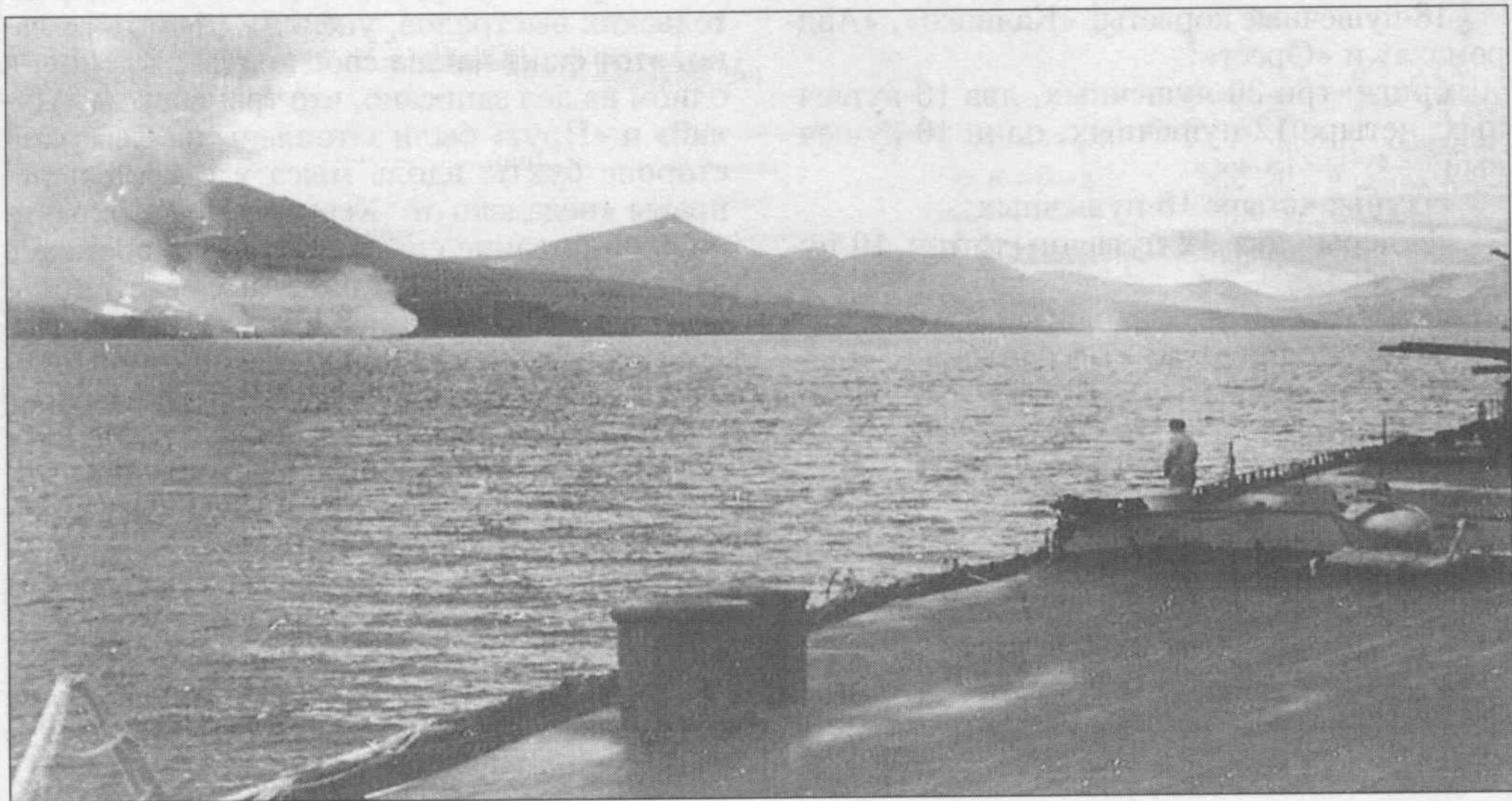
Эскадренный
миноносец «Стройный»

Этот корабль 2 августа 1917 года сел в Рижском заливе на необозначенные на карте камни. 8 августа в результате налета германской авиации «Стройный» получил дополнительные повреждения. Начатые спасательные работы к успеху не привели, и 2 сентября экипаж покинул корабль.

Первыми правильные ответы прислали В.Чайкин из Санкт-Петербурга, неоднократный победитель нашего фотоконкурса В.В.Жаков из Вышнего Волочка и В.М.Стасенко из Азова.



20-Й ВЕК: ВОЙНА НА МОРЕ



Баренцбург под обстрелом германских кораблей. 8 сентября 1943 года

Операция «Цитронелла»

С.В.ПАТЯНИН

О данной операции германского флота, проведенной в сентябре 1943 года, имеются многочисленные упоминания как в западной, так и в отечественной литературе. Она связывается, прежде всего, с именем крупнейшего из участвовавших в ней кораблей — линкора «Tirpitz». Однако авторы, не затрудняя себя детальным описанием событий, довольствуются стандартными клише типа «бесполезная» и «неудачная». Так что же произошло в сентябре сорок третьего в районе Шпицбергена?

К концу лета 1943 года на арктическом морском театре сложилась странная обстановка. В Альтен-фьорде под командованием адмирала Оскара Куммеца находилась мощная боевая группа — одно из самых многочисленных соединений Кригсмарине за всю

войну: линейные корабли «Tirpitz» и «Scharnhorst», тяжелый крейсер «Lützow» и три флотилии эсминцев (13 единиц) под общим руководством контр-адмирала Эриха Бея. Наличие столь значительной группировки давало повод англичанам не возобновлять проводку конвоев в Северную Россию до наступления полярной ночи, а также заставляло их держать в северных водах эскадру адмирала Брюса Фрейзера, в состав которой входили авианосцы и линкоры, столь необходимые на Дальнем Востоке.

Хотя британский флот не предпринимал в тот период активных шагов, дела у немцев обстояли не так уж гладко. Последняя неудача в «новогоднем» бою с английской эскадрой вызвала гнев Гитлера, опасавшегося потерять хотя бы один из крупных кораблей. И хотя он отменил свое решение о ликвидации надводного флота, любой выход в море стал возможен только с его личного разрешения, что сводило на нет инициативу командиров на местах. Ограничивал боевую активность и недостаток топлива. После похода в апреле двух линкоров и двух эсминцев к острову Медвежий боевая группа находилась в полном бездействии, лишь изредка корабли выходили в море для практических занятий. Уровень боевой подготовки экипа-

жей постепенно снижался. Не лучшим образом отражалась на моральном состоянии моряков череда поражений на Восточном фронте и в Средиземноморье.

В создавшихся условиях требовалось проведение пусть даже небольшой, но непременно успешной акции, что дало бы возможность отработать взаимодействие двух крупнейших кораблей германского флота и поднять дух личного состава. Такой операцией должен был стать рейд к Шпицбергену.

Чтобы понять, почему германское руководство выбрало для своей «небольшой победоносной акции» именно этот объект, нужно проследить, как архипелаг оказался вовлечен в сферу вооруженной борьбы.

Территория расположенного в 400 милях севернее мыса Нордкап Шпицбергена превышает 62 000 км², то есть на нем могли бы свободно разместиться такие европейские государства, как Дания, Швейцария или Бельгия. Самый крупный остров архипелага — Западный Шпицберген. Залив Ис-фьорд вдается в остров с запада, почти перерезая его. Интересная особенность фьорда состоит в том, что он может не замерзать до января — февраля, а освобождается ото льда уже в мае — июне. Это явление, а также обнаруженные в районе Ис-фьорда обширные угольные месторождения, предопределило промышленную колонизацию архипелага.

9 февраля 1920 года был подписан Парижский договор о Шпицбергене, согласно которому суверенитет над ним передавался

Норвегии. Соглашение обязывало норвежцев не создавать на его территории военно-морских баз и укреплений и предписывало, что архипелаг и прилегающие к нему воды никогда не должны использоваться в военных целях. В 1925 году Норвегия официально включила Шпицберген в свой состав в качестве особого административного округа Свалбард. Угольные месторождения на архипелаге разрабатывались норвежскими и советскими шахтерами. Даже после оккупации Норвегии они продолжали добычу и отгрузку угля для своих стран. До начала боевых действий на советско-германском фронте на затерянные в Арктике острова не обращали внимания, затем они приобрели важное стратегическое значение.

В последний день июля 1941 года в Ис-фьорд вошел британский отряд под командованием контр-адмирала Ф. Вайена, имевший в своем составе крейсера «Nigeria», «Augoa» и два эсминца. Филипп Вайен считался одним из самых прославленных офицеров Королевских военно-морских сил: за его плечами были операции по освобождению пленных с «Altmark» и участие в охоте за линкором «Bismarck». Находившийся при отряде представитель норвежских вооруженных сил лейтенант Р. Тамбер был объявлен военным комендантом архипелага. Однако уже 2 августа британские корабли покинули острова, забрав с собой 65 норвежских добровольцев, пожелавших сражаться на стороне союзников.



Линейный корабль «Tirpitz»



Адмирал О.Куммец на борту линкора «Tirpitz»

Позднее британское военное командование приняло решение о выводе из строя шахт и метеостанций и об эвакуации населения. Для выполнения этой задачи отряд контр-адмирала Ф.Вайена дополнили шестью вспомогательными судами, крупнейшим из которых был лайнер «Emperor of Canada». 25 августа корабли снова появились в Исфьорде. Отряд прекрасно справился с поставленной задачей: ко 2 сентября с архипелага было эвакуировано 932 норвежца и 1955 советских шахтеров, сожжен весь запас угля (почти полмиллиона тонн), уничтожены шахты, метеостанции и захвачено два норвежских судна.

Дальнейшие шаги по «военизации» Шпицбергена предприняли немцы. После начала войны командование Кригсмарине ощутило острую нехватку метеоинформации, необходимой для составления долгосрочных прогнозов погоды при планировании операций в Северной Атлантике и Арктике. Использовать довоенные каналы оказалось невозможным, так как союзники стали шифровать сводки метеостанций. Чтобы поправить положение, предпринимались попытки использования метеорологических судов и подводных лодок, но они оказались малоэффективными из-за возросшего противодействия британской авиации и флота (которым активно помогали американцы, формально не вступившие еще в войну с Германией). Так, в начале мая 1941 года был перехвачен траулер «Munche»¹, проводивший наблюдение в Северной Атлантике, а спустя полтора месяца та же участь постигла «Lauenberg»².

В связи с этим было решено развернуть сеть секретных метеостанций на полярных островах.

Об оставлении британцами Шпицбергена германскому командованию, считавшему, что архипелаг прекрасно подходит для этой цели, стало известно 9 сентября. Менее чем через месяц, 25 сентября, в районе Лонгйира с транспортного самолета Ju-52 высадили группу метеорологов и радистов, функционировавшую до следующего года. Позднее на берегах Шпицбергена действовали группы «Почка» («Бутон»), «Орешник», «Крестоносец», «Эспадон». Кроме них работали метеорологические отряды на побережьях Гренландии, Земли Франца-Иосифа, острова Медвежий. За время войны только на Шпицбергене находилось десять германских метео- и радиостанций и научных экспедиций.

Чтобы воспрепятствовать использованию архипелага немцами, англичане решили направить туда войска. Хотя первая попытка высадиться была сопряжена с потерями (14 мая 1942 года самолеты FW-200 «Condor» 40-й эскадры потопили норвежский ледокол «Isbjorn» и шхуну «Selis», на которых 13 человек погибло и 14 было ранено), к сентябрю 1943 года на островах находились 152 норвежских военнослужащих и 6 британских офицеров связи. Береговая оборона состояла из одного 102-мм, одного 57-мм, трех 37-мм и шести 20-мм орудий; для патрулирования прибрежной акватории имелось два небольших катера. Самое крупное орудие (снятое с норвежского миноносца «Sleipner») было установлено на восточном входном мысе в Грён-фьорд, недалеко от Баренцбурга. Мыс этот назывался Хееродден, и оттуда хорошо просматривался вход в Исфьорд.

В начале июля 1943 года норвежский пат-

руль атаковал группу «Орешник» в Кросс-фьорде и уничтожил метеостанцию. Ответной мерой по плану командования группы «Норд» должна была стать набеговая операция с участием всей арктической боевой группы; ей присвоили наименование «Цитронелла». Разработанный в штабе группы «Норд» план предусматривал, что после обстрела побережья корабельной артиллерией на берег должен высадиться десант, которому ставилась задача разгромить гарнизон и сделать промышленный район непригодным для дальнейшего использования.

В операции принимали участие: линейные корабли «Tirpitz» (командир — капитан цур зее Майер, флаг адмирала О.Куммеца) и «Scharnhorst» (капитан цур зее Хюффмайер), тяжелый крейсер «Lützow» (капитан цур зее Штанге), эскадренные миноносцы Z31 (корветтен-капитан Альбертс, брейд-вымпел командира 4-й флотилии эсминцев капитана цур зее Йоханессона), Z27 (корветтен-капитан Шульц), Z29 (корветтен-капитан Мутиус), Z30 (корветтен-капитан Лямпе), Z33 (корветтен-капитан Холтофф), Z15 «Erich Steinbrinck» (корветтен-капитан Тайхманн, брейд-вымпел командира 5-й флотилии эсминцев капитана цур зее Вольфа), Z10 «Hans Lody» (корветтен-капитан Маркс, брейд-вымпел командира 6-й флотилии эсминцев капитана цур зее Коте), Z20 «Karl Galster» (корветтен-капитан Хармсен), Z6 «Theodor Riedel» (корветтен-капитан Риде), Z14 «Friedrich Ihn» (корветтен-капитан Фром-

ме), Z5 «Paul Jacobi» (корветтен-капитан Шлипер) и десант — 600 солдат и офицеров 349-го гренадерского полка.

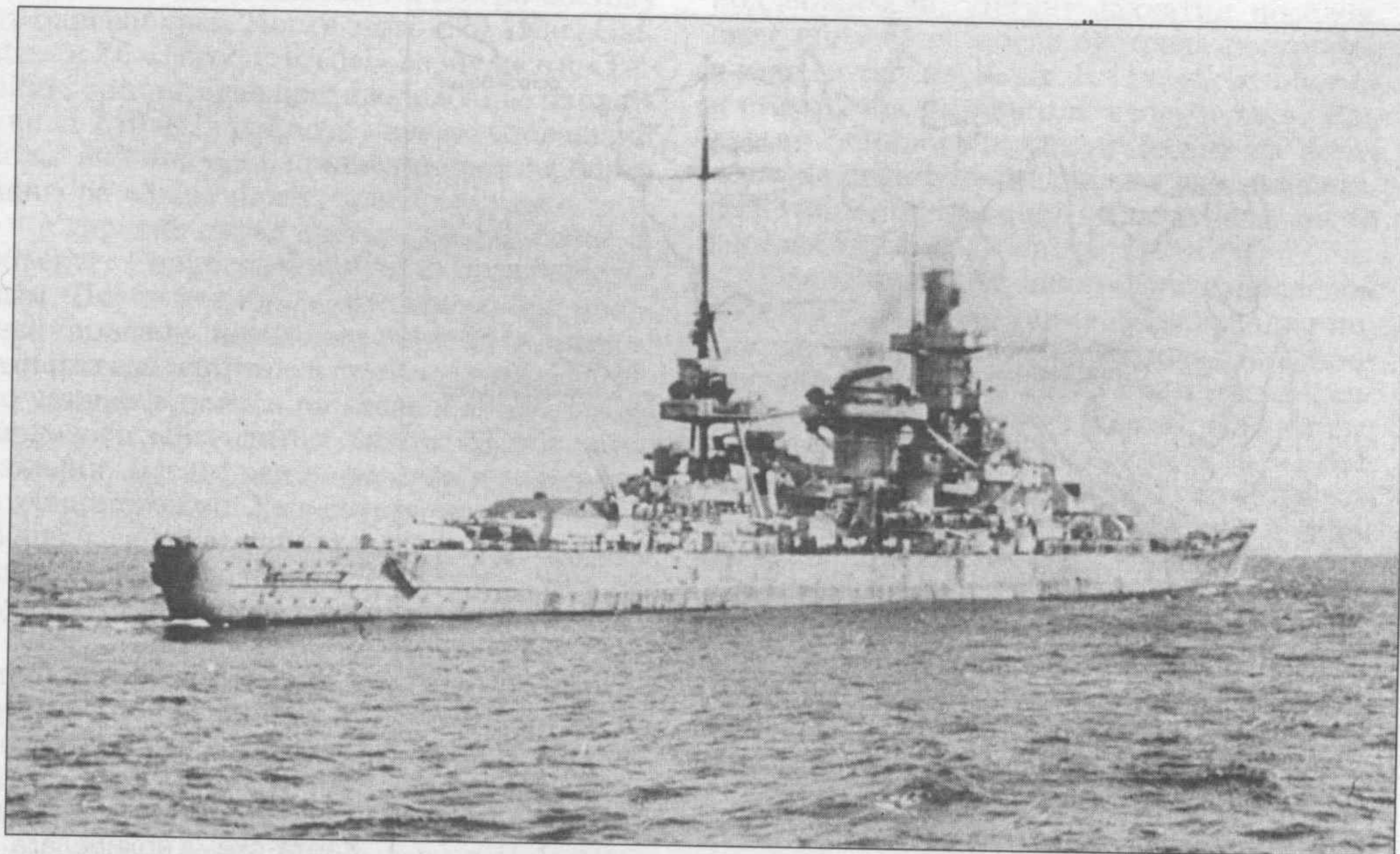
В первых числах сентября германские береговые авиагруппы провели полномасштабную разведку маршрута перехода и обследовали архипелаг. Вечером 6 сентября эскадра Куммеца вышла из Альтен-фьорда.

Однако вскоре «Lützow», подтверждая свою репутацию невезучего корабля, вынужден был вернуться из-за неполадок в дизелях. В сопровождение ему выделили эсминцы Z5 «Paul Jacobi» и «Friedrich Ihn», у которых возникли проблемы с котлами.

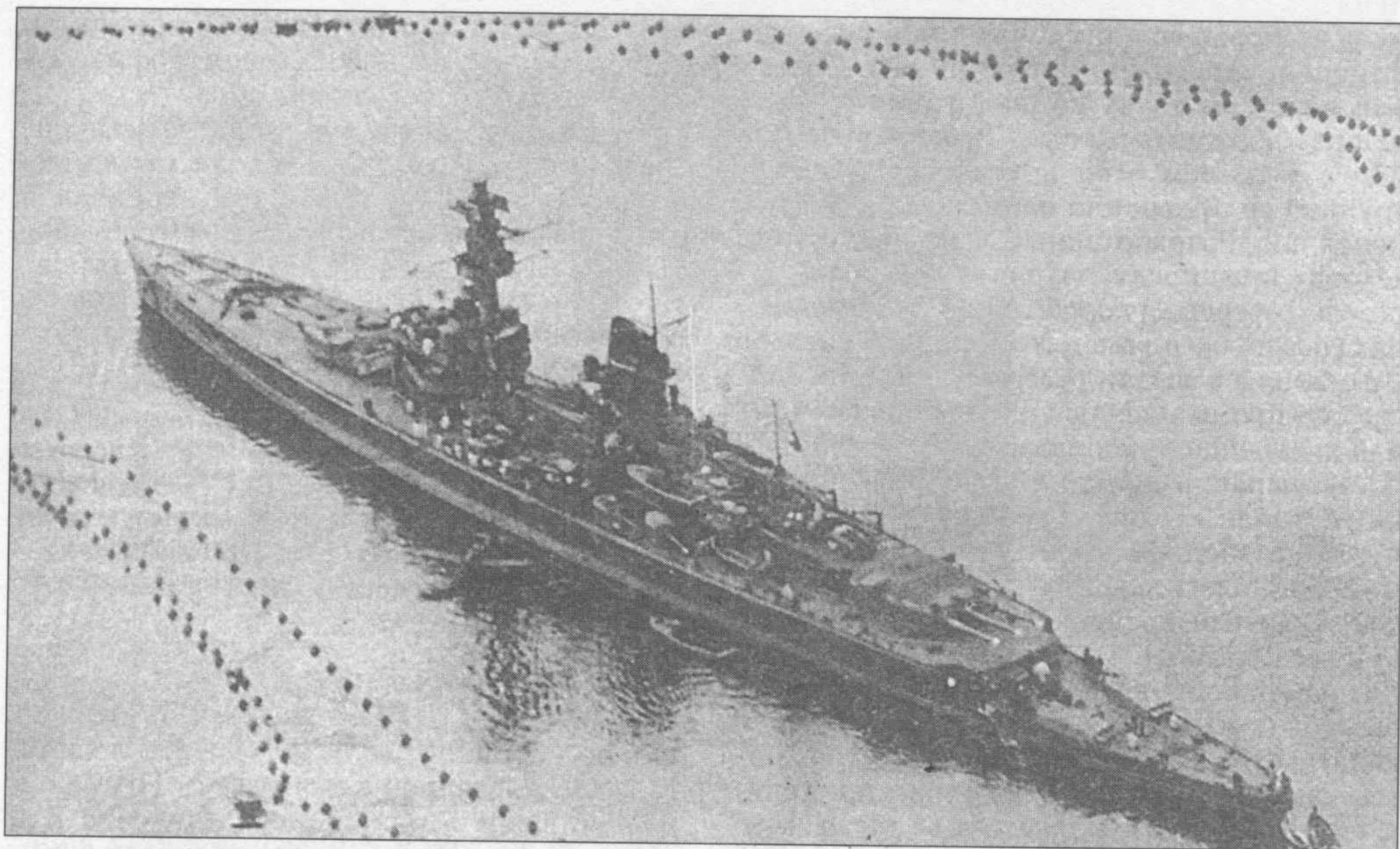
На борту шести эсминцев 5-й и 6-й флотилий находилось примерно по сотне гренадеров. Например, на Z15 «Erich Steinbrinck» разместились девяносто два десантника, а его палубу заняли два десантно-штурмовых катера и пара надувных лодок.

Путь к Шпицбергену прошел относительно спокойно, если не считать ложной тревоги, вызванной акустикой «Tirpitz», и мелкой аварии в машинном отделении Z10 «Hans Lody». Вскоре после полуночи 8 сентября открылся мыс Сёркап — южная оконечность Шпицбергена.

В центре походного порядка германской эскадры грузно покачивались линкоры, эсминцы 4-й и 5-й флотилий двигались на траверзах, возглавляли колонну три корабля 6-й флотилии Коте. Обстреляв постройки бывшей норвежской метеостанции на мысе Линней, в 3 ч утра немецкие корабли вошли



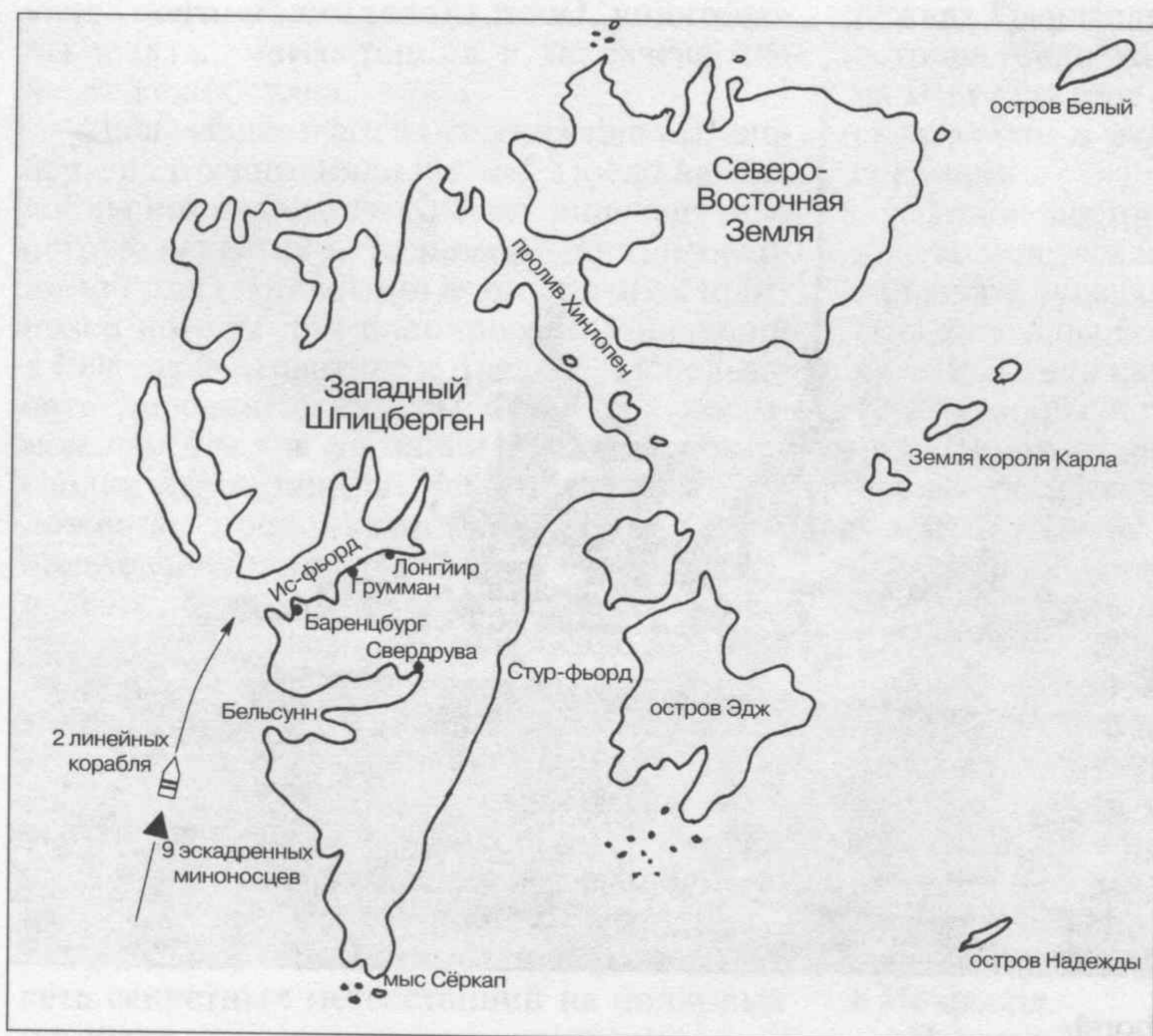
Линейный корабль «Scharnhorst»



Тяжелый крейсер «Lützow»

в Ис-фьорд, где разделились на две группы. «Tirpitz» и 4-я флотилия эсминцев (Z31, Z33, Z29) повернули направо, в Грён-фьорд. В их задачу входило оказание огневой поддержки. Сопrotивления не ожидалось, однако артиллеристы норвежской батареи с мыса Хееродден (командир фенрик Бовиц) от-

крыли точный огонь по германским эсминцам. Z29 получил попадание 102-мм снаряда, убившего одного офицера и трех матросов, четверо моряков получили ранения. Z31 получил повреждения огнем 37-мм и 20-мм автоматов (3 убитых, 1 раненый), а в корпусе и надстройках Z33 насчитали тридцать шесть



Карта-схема архипелага Шпицберген

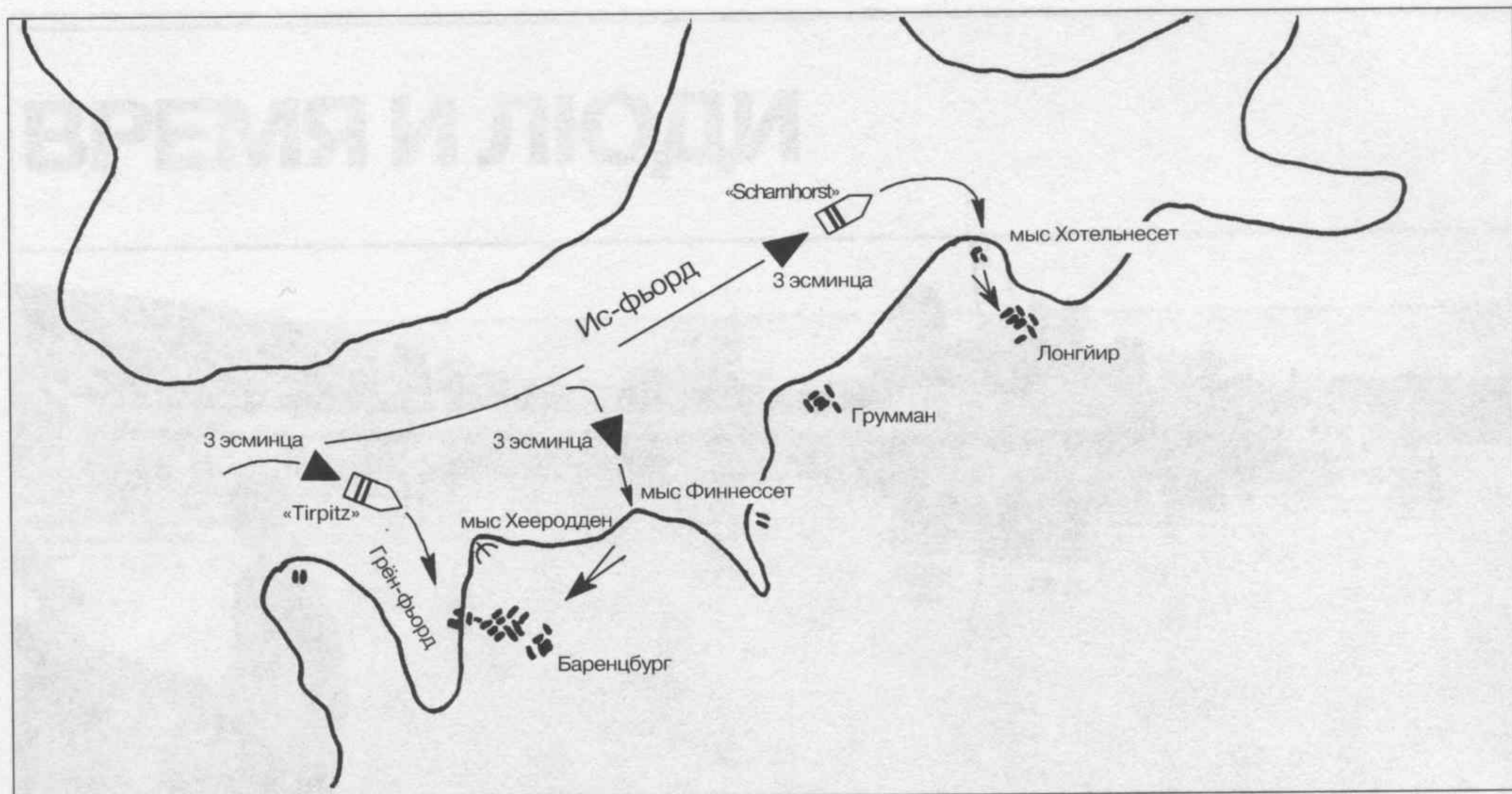


Схема движения германских кораблей в Ис-фьорде

пробоин; потери его экипажа составили 3 убитых и 25 раненых. В отместку эсминцы обрушили на противника огонь 150-мм артиллерии. Главный калибр линкора в это время подверг обстрелу поселок. В течение получаса «Tirpitz» вел огонь по зданиям, угольным шахтам, цистернам с топливом, местам строящихся батарей и причальным сооружениям. Затем эсминцы 6-й флотилии высадили десант численностью около 300 человек на мыс Финнесет к северо-востоку от Баренцбурга. После этого Z20 «Karl Galster» и Z6 «Theodor Riedel» вернулись к «Tirpitz», организовав противолодочное охранение, а Z10 «Hans Lody», израсходовавший более 50% топлива, пришвартовался к борту линкора «Scharnhorst» для дозаправки.

Ударный отряд начал продвижение к объекту. Сопротивление было незначительным. После непродолжительного боя местный гарнизон, насчитывавший 84 человека, был рассеян и отошел в глубь острова. Погибло четыре человека во главе с командиром гарнизона лейтенантом Лидом, 33 получили ранения. Десант занял поселок и завершил его уничтожение. Уже спустя четыре с половиной часа после начала высадки гренадеры вернулись на корабли. В 9 ч 55 мин адмирал Куммец отдал приказ лечь на обратный курс.

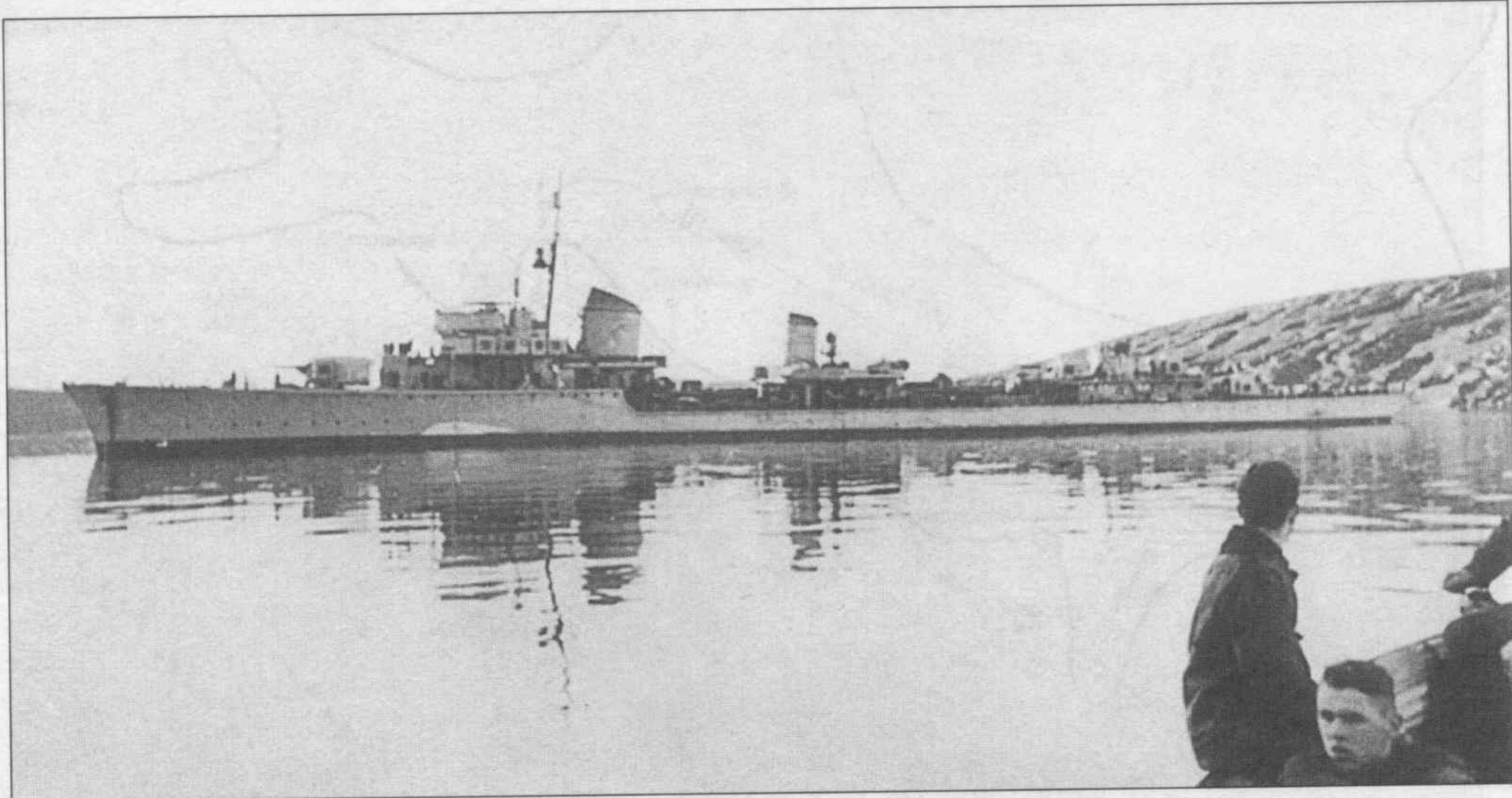
«Scharnhorst» с тремя оставшимися эсминцами 5-й флотилии продолжил движение вверх по фьорду по направлению в Лонгйир, где располагался второй по численности гарнизон под командованием капитана Вигтеля. Корабли обстреляли постройки на мысе Хетельнесет и высадили туда десант. Затем при поддержке пары

бортовых самолетов Ar-196 линкор начал бомбардировку Лонгйира. Стрельба корабля, артиллеристы которого более года не имели боевой практики, по донесению командира капитана цур зее Фридриха Хюффмайера, не выдерживала никакой критики. Тем не менее, для норвежского гарнизона нападение оказалось совершенно неожиданным: наблюдения за морем они не вели, постоянной связи с Баренцбургом не поддерживали. Десант захватил поселок, сжег уцелевшие после обстрела постройки и взял группу пленных. К 11 ч «Scharnhorst» и его группа выполнили свою задачу. Как только эсминцы приняли десант на борт, корабли пошли на соединение с флагманом, по пути обстреляв постройки пустовавшего поселка Грумман.

Около полудня, обстреляв напоследок поселок Свердруп, германская эскадра покинула Шпицберген. Обратный путь прошел спокойно, хотя снова имел место ложный контакт с подводной лодкой. На этот раз «отличились» гидроакустики Z15 «Erich Steinbrinck». В ранние часы 9 сентября корабли миновали остров Медвежий и днем прибыли в Альтен-фьорд.

Операция не ограничилась походом линейных кораблей и эсминцев. В качестве вспомогательного был нанесен удар по руднику Свердрува, расположенному на берегу залива Бельсунн. С этим легко справилась одна подводная лодка.

Говоря о «Цитронелле», нельзя не отметить, что по количеству привлеченных сил она стала крупнейшей операцией, осуществленной германским военно-морским фло-



Эскадренный миноносец Z31

том в Арктике (более крупное корабельное соединение собиралось немцами лишь однажды — для неосуществленного участия в нападении на печально знаменитый конвой PQ-17.) И все же итоги операции оказались более чем скромными. Правда, норвежцы понесли существенные потери: 9 человек было убито, 49 ранено; 75 норвежцев и 4 английских офицера попали в плен. Таким образом, гарнизон Шпицбергена потерял более половины своего состава. Практически полностью были разрушены созданные с большим трудом в суровых арктических условиях промышленные и жилые постройки, метеостанции, уничтожено большое количество ценного оборудования. Но огромное численное превосходство не спасло немцев от весьма значительных собственных потерь: 138 солдат было убито и ранено; три эсминца получили повреждения.

Несмотря на скудность результатов, явно несопоставимых с затраченными средствами, геббельсовская пропаганда широко афишировала эту акцию как операцию большого стратегического значения, многие

участники получили «заслуженные» награды. Справедливости ради можно заметить, что поставленную задачу группа выполнила. Однако стратегическая цель операции достигнута не была — союзники не отказались от использования Шпицбергена. Скорее наоборот: уже спустя месяц после нападения на острова был переброшен дополнительный воинский контингент и оружие. Норвежский гарнизон был усилен, и немецкие группы погоды, хотя и продолжали использовать архипелаг до конца войны, испытывали все возрастающее давление.

Для флагмана германской эскадры данная операция стала последним боевым походом. Он примечателен тем, что единственный раз линкор вел огонь из своих орудий главного калибра (заградительная зенитная стрельба — не в счет). Продолжения этому не последовало. Вскоре британские сверхмалые подводные лодки типа «X-Craft» нанесли ему первый удар, а затем многочисленные налеты самолетов с авианосцев и бомбардировщиков берегового базирования добились германский линкор.

Литература

Грановский Е., Морозов М. Германские эсминцы в бою. Ч. 2. М., 1995.

Печуров Л.В. Архипелаг Шпицберген: бои стратегического значения // Военно-исторический журнал. 1995. № 1.

Руге Ф. Война на море 1939—1945 / Пер. с нем. М., 1957.

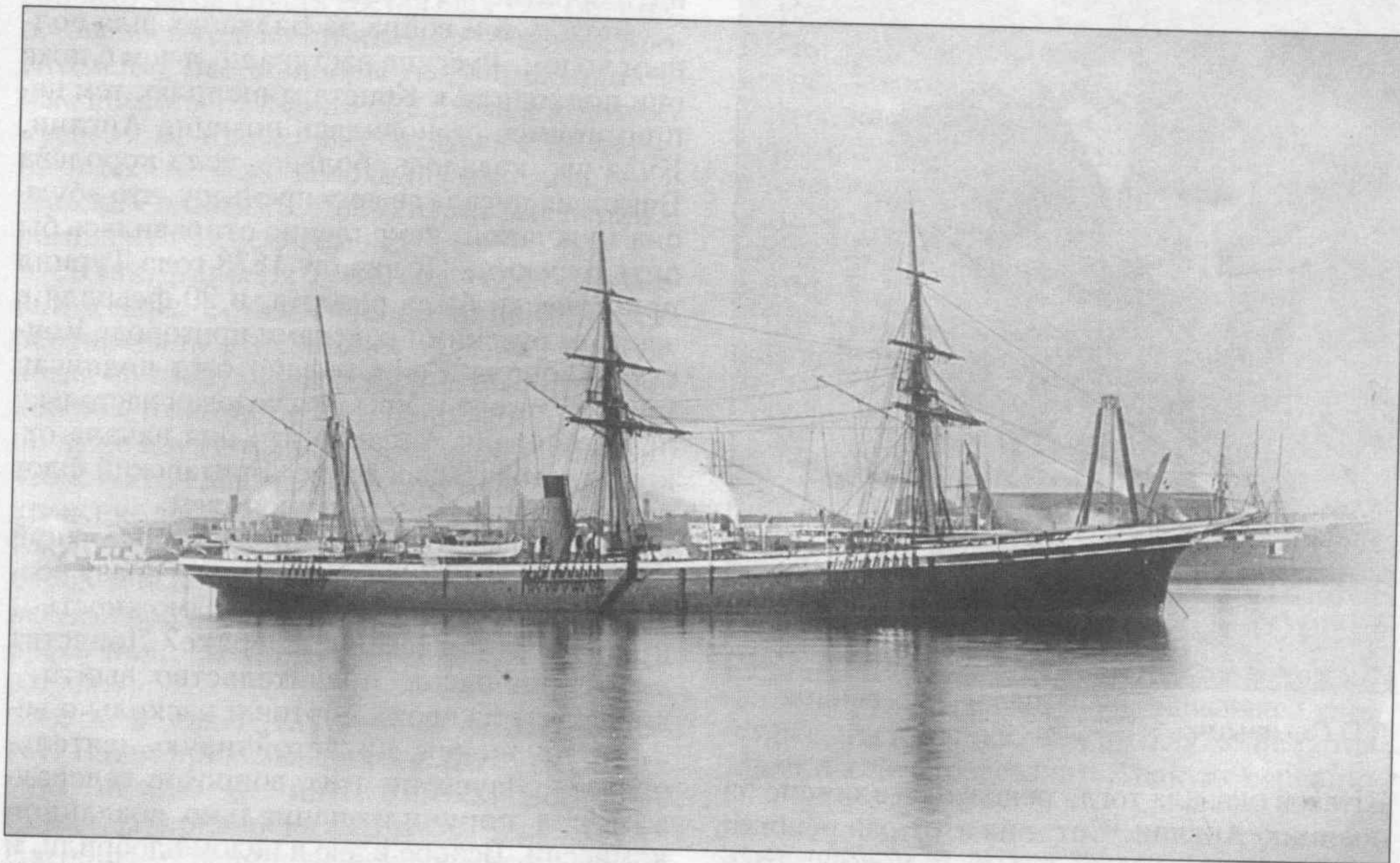
Fjarli E. Krigens Svalbard. Oslo, 1979.

Hoel A. Svalbard. Svalbards historie 1596—1965. Bd. 2. Oslo, 1967.

Ingstad H. Landed med de kalde kyster. Oslo, 1951.

Whitley M.J. Destroyer! German Destroyers in World War Two. London, 1983.

ВРЕМЯ И ЛЮДИ



Крейсер «Азия» (бывший «Columbus»)

«Таинственная экспедиция» в Америку*

Ю.Л.КОРШУНОВ

Ранним утром 30 марта 1878 года из Кронштадта в Ораниенбаум пешим порядком по уже начавшей разрушаться ледовой дороге вышла колонна моряков — 66 офицеров, 606 нижних чинов и небольшой обоз. Вел колонну капитан-лейтенант К.К.Гриппенберг. В Ораниенбауме моряков ожидал специальный поезд, и на следующий день они уже были в Ревеле.

Здесь в порту их ждал зафрахтованный в Гамбурге немецкий пароход «Симбрия»; уже 1 апреля он вышел в море. Куда спешили рус-

ские моряки? Что за таинственная экспедиция затевалась?

В середине 70-х годов прошлого столетия обстановка на Балканах резко обострилась. Назревала очередная русско-турецкая война. В историю она вошла как война 1877—1878 годов. Помимо освобождения болгар от турецкого ига Россия ставила перед собой задачу укрепить влияние на Черном море и в зоне проливов. С этим никак не могла согласиться Англия. Ее позиция была столь непримирима, что начало войны с Турцией грозило привести к столкновению и с «владычицей морей». О войне России с Англией Бисмарк как-то сказал: «бой быка с китом». Канцлер понимал, что в открытом сражении ни та, ни другая сторона не в состоянии разбить друг друга, но каждый из противников имел свои слабые стороны. Ахиллесовой пятой Англии была ее морская торговля.

В России хорошо помнили первую Американскую экспедицию, блестяще осуществленную в 1863—1864 годах адмиралами С.С.Лесовским и А.А.Поповым. Угроза крейсерской войны в океане с базированием русских крейсеров на порты Соединенных

*По материалам РГАВМФ. Ф.22. Оп.1. Д.19. Л.57—70.

© Ю.Л.Коршунов, 2000.



Л.П.Семечкин

Штатов оказала тогда решающее влияние на позицию Англии. Вот и на этот раз решили повторить прошлый опыт. В ноябре 1876 года командующие русскими эскадрами адмиралы И.И.Бутаков (брат знаменитого адмирала Г.И.Бутакова) на Средиземном море и О.П.Пузино на Тихом океане получают приказ «идти в Америку».

В это же время наш посол в Вашингтоне получает запрос: «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 поставила посла в затруднительное положение. Однако вскоре он вспомнил, что один из флаг-офицеров С.С.Лесовского лейтенант Л.П.Семечкин, ставший уже капитан-лейтенантом и адъютантом великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича, находится на Всемирной выставке в Филадельфии. Посол обратился к нему за помощью. «Просьба пришлась как нельзя 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 допол-

нить наш флот продажей России нескольких крейсеров и снаряжением их у себя».

Война с Турцией началась 10 апреля 1877 года; разрыва отношений с Англией, к счастью, не произошло. «Вследствие этого записка Семечкина была положена под сукно, а Бутаков и Пузино получили предписание идти обратно в Россию».

Между тем война на Балканах шла полным ходом. Русские наступали, и чем ближе они подходили к Константинополю, тем непримиримее становилась позиция Англии. Куда уж, казалось, больше, если королева Виктория писала своему премьеру, что «будь она мужчиной, немедленно отправилась бы бить русских». К началу 1878 года Турция практически была разбита, и 20 февраля в занятом русскими войсками пригороде Константинополя Сен-Стефано был подписан мирный договор. Увы, его условия настолько не устраивали Англию, что она начала открыто готовиться к войне. Британский флот появился под Константинополем.

Вот тогда-то и вспомнили о докладной записке Л.П.Семечкина. Однако сразу возникли вопросы: «Есть ли возможность... приобрести крейсера в Америке? Допустит ли американское правительство выйти... крейсерам из своих портов и насколько велики их шансы на устойчивую деятельность?» Изучение этих вопросов генерал-адмирал поручил специально созданной комиссии. Вскоре идею в целом одобрили, и комиссия вынесла ее на решение императора. «При личном представлении государю... Семечкин разъяснил его величеству некоторые стороны дела, устранил... сомнения и окончательным результатом... было то, что государь приказал снарядить экспедиционную партию и поручить организацию всего Семечкину». Когда министр финансов сознался, что не в состоянии ассигновать сумму, на которую рассчитывал первоначально, император спросил Л.П.Семечкина: «Есть ли возможность ограничиться выделенными средствами?»

— Конечно, ваше величество... придется только иметь в виду всего три, самое большее четыре крейсера.

— В таком случае, — решил государь, — с Богом и за дело».

Было это вечером 28 марта 1878 года. Телеграмма в Кронштадт ушла немедленно. Командиров будущих крейсеров управляющий Морским министерством назначил на следующий же день. Ими стали капитан-лейтенанты К.К.Гриппенберг, Ф.К.Авелан и Е.А.Алексеев. Руководство экспедицией поручалось «старшему из командиров — Гриппенбергу, который должен был подчиняться Семечкину по прибытии последнего в Аме-

рику». Внезапность и таинственность экспедиции, а также материальные выгоды, которые она в себе таила, были столь заманчивы, что от желающих не было отбоя. «Как только в Кронштадте узнали... что капитан-лейтенант Гриппенберг будет начальником отряда, так список стал быстро пополняться и несколько часов спустя состав был уже полон... оставалось только отбиваться от новых просителей». Все офицеры получили подъемные пособия от 400 до 800 рублей и потому «успели не только рассчитаться с долгами, но и обзавестись необходимыми вещами и статским платьем». День спустя закончилось комплектование и команд.

Итак, 1 апреля 1878 года «Cimbria» вышла в море. Ее безопасность от англичан гарантировалась немецким флагом. Кстати, когда на следующий день императору доложили, «что отряд уже... на пути в Америку, он даже изумился быстроте исполнения, но что... всего удивительнее, это тщательное сохранение секрета экспедиции». Первой заботой К.К.Гриппенберга стало расписать офицеров и матросов «по фиктивным обязанностям, вроде того, что на корабле значились буфетчики, столяры, садовники, хлебопеки и проч.».

Уже в море К.К.Гриппенберг вскрыл пакет. В нем приказывалось «обогнуть Северную Англию и... идти в небольшой порт Северо-Американских Штатов, South-West Harbour». Расположенный в малонаселенном штате Мэн, почти на границе с Канадой, порт этот как нельзя лучше подходил для пребывания российских экипажей — меньше глаз, меньше разговоров. Впрочем, был и еще один резон, чисто русский. В штате Мэн действовал «сухой закон»: здесь были запрещены любые крепкие напитки.

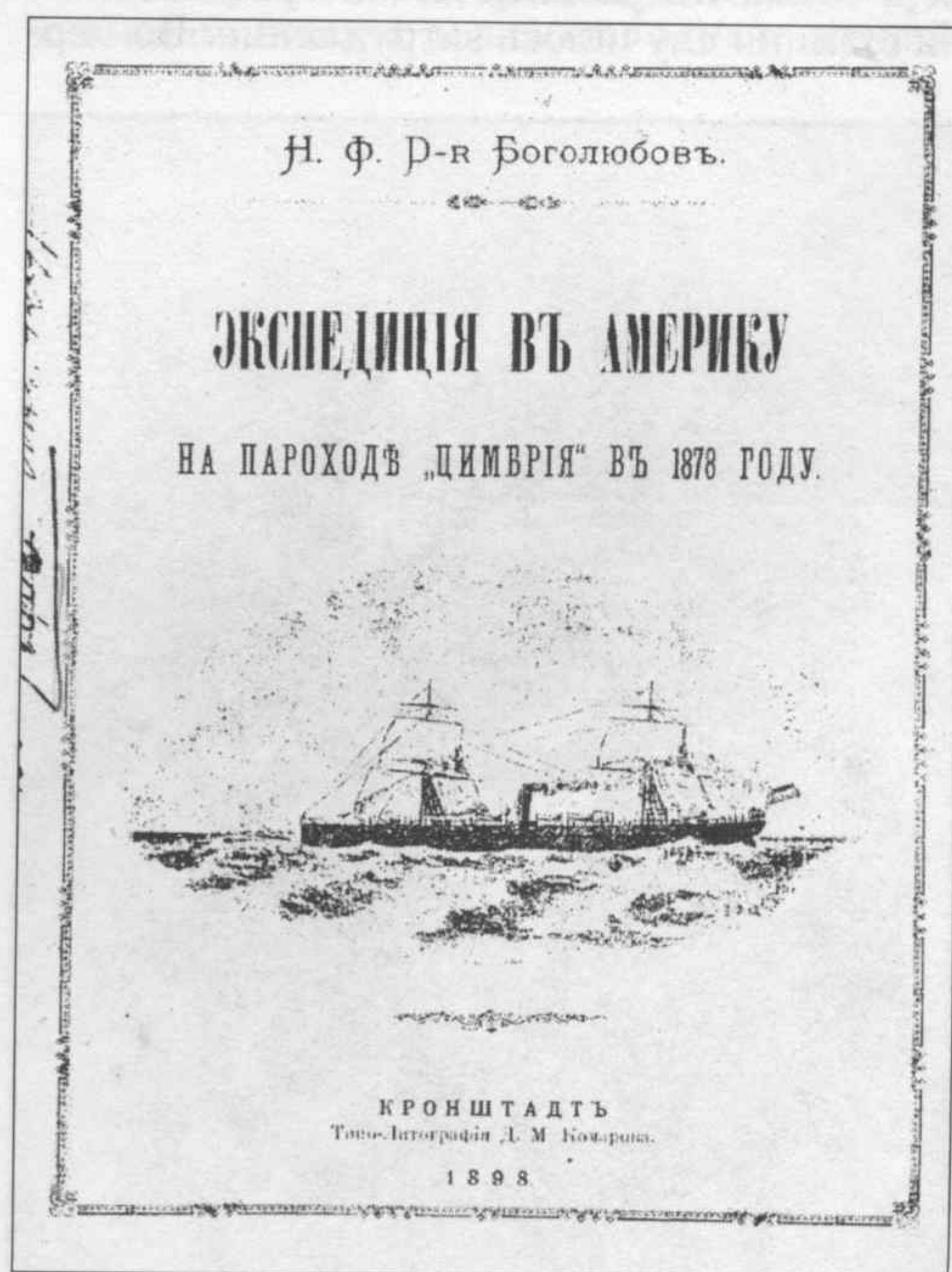
Между тем для осуществления задуманного плана недоставало «крейсерских карт», составлением которых и занялся Л.П.Семечкин. Несколько дней и ночей усиленной работы — и карты были готовы, большие, с подробно обозначенными торговыми путями, с расчетом количества проходящих по ним судов, с обозначением точек их пересечения и «процента вероятности захвата в них призов», с указанием мест снабжения крейсеров и, наконец, с кружками, обозначающими убежища, где крейсера могли укрыться «для освежения команды и починки механизмов».

Император также пожелал ознакомиться с картами. «Семечкин был позван в кабинет его величества, где удостоился объяснить свои предложения. Государь, выслушав все весьма внимательно, изволил похвалить составителя и саморучно нанес на карту несколько кружков, увеличив... число... убе-

жищ. Затем, обняв Семечкина и пожелав ему успехов... отпустил его от себя».

На второй день Л.П.Семечкин был уже в пути. Не желая давать повода «к разного рода толкам» он уехал «столь неожиданно, что бывшие у него в тот день гости ровно ничего не подозревали». Прибыв в Париж, Л.П.Семечкин «тотчас проехал дальше в Гавр, взял билет на один из пароходов и вскоре отправился в Нью-Йорк». Когда американский лоцман поднялся на борт парохода и предложил пассажирам последние номера «New York Gerald», в глаза бросились крупные заголовки: «Таинственные пассажиры из России», «Русские крейсера в Америке» и им подобные: появление «Cimbria» уже возбудило любопытство американской прессы.

Надо сказать, что порт, куда прибыли русские экипажи, был чуть ли не самым захудалым на всем восточном побережье США. Его жители почти не вели торговли, лишь изредка появлялись здесь простые рыбачьи лодки. Только к июню с приездом немногочисленных дачников жизнь в поселке несколько оживлялась. Недалеко от пристани стояла таможня, «занятая, как водится... пограничной стражей, существовавшей здесь скорее для порядка, чем по необходимости». Можно себе представить, какую сенсацию



Обложка книги Н.Ф.Боголюбова «Экспедиция в Америку на пароходе «Цимбрия» в 1878 году»; на обложке — рисунок «Cimbria»

произвело появление здесь 16 апреля «Cimbria». «Осторожно пробираясь к берегу, этот океанский великан, миновав... банки и мели, встал на якорь посередине рейда при полном стечении всех жителей».

Исполняя свои обязанности, а скорее удовлетворяя любопытство, начальник таможни подошел на своей крохотной шлюпке к судну и, увидев большое количество матросов, обратился к капитану: «Кто вы и зачем сюда пожаловали?»

— Мы эмигранты из России, — последовал ответ, — рассчитываем найти приют в гостеприимной Америке.

Начальник таможни еще раз с удивлением окинул взором... толпу однообразно одетых «колонистов» и попросил показать бумаги». Найдя их в полном порядке, «объявил, что даст знать... начальству, а пока просит повременить со съездом на берег».

То ли власти штата были заранее предупреждены, то ли «американцы вообще враги излишних формальностей», но ответ пришел быстро. Начальник таможни немедленно известил капитана о полной свободе съезжать на берег, «обяжитесь только словом не свозить на берег ни вина, ни табака, потому что штат наш принадлежит к числу тех, в которых потребление этих продуктов запрещено законом». Слово было дано, и К.К.Гриппенберг тотчас отправился на телеграф. Однако на станции случилось затруднение. Во-пер-



К.К.Гриппенберг

вых, телеграфистам никогда не приходилось «переговариваться цифрами», во-вторых, они совершенно не знали расценок в Россию. Тем не менее шифрованные телеграммы ушли, и вскоре всем стало ясно, «что за народ такой пожаловал к ним в гости».

В конце апреля «Cimbria» посетила комиссия американских морских офицеров. «Германский капитан... предъявил ревизорам бумаги, в которых значилось, что экипаж состоит из людей самых разнообразных и в высшей степени мирных профессий». Удовольствовавшись для проформы поверхностным обзором и не обратив никакого внимания на найденные на судне морские палаши, члены комиссии обменялись с русскими рукопожатиями и охотно согласились на предложенный им роскошный завтрак. Вообще говоря, вся эта комедия была очень мило разыграна и по окончании завтрака «колонистам были выражены самые искренние пожелания успеха».

Увы, далеко не так просто обстояло дело с общественным мнением. Натянутые отношения с Англией, прибытие большой партии русских моряков, шифрованные телеграммы в Петербург — все это настолько возбудило общественность, что «нескромная американская печать усердно принялась обсуждать вопрос о русских крейсерах». В результате буквально через несколько дней после появления «Cimbria» весь мир уже знал, что русские что-то замышляют.

Естественно, первой заботой Л.П.Семечкина по прибытии в Америку было увидеться с послом. Из Нью-Йорка в Вашингтон он выехал первым же поездом; перед отъездом дал телеграмму в Филадельфию своему знакомому банкиру В.Баркеру. Через несколько часов в вагон еще не остановившегося у платформы филадельфийского вокзала поезда, в котором ехал «кэптен Семечкин», вскочил В.Баркер. Короткие объятия, приветствия и между друзьями произошел следующий разговор.

— Что нового? — спросил Л.П.Семечкин.

— Ваше дело у меня в шляпе, — улыбнулся В.Баркер. — Вы надолго в Вашингтон?

— Нет, всего на несколько часов. А что?

— Да то, что нельзя терять времени. У меня на примете прекрасное судно. Оно устроит вас по всем статьям. Я уже начал переговоры. Если его недорого отдадут, вы сделаете отличное приобретение. Впрочем, его торгуют еще и англичане, могут дать больше. Как бы не прозевать. Смотрите!

Обсудив некоторые детали сделки и решив в принципе, что пароход надо покупать, друзья расстались: В.Баркер возвратился встречным поездом в Филадельфию, Л.П.Семечкин отправился в Вашингтон. Быстро

закончив посольские дела, он срочно выехал в Филадельфию, куда для осмотра покупаемого судна уже были вызваны необходимые офицеры с «Cimbria».

Итак, план, разработанный еще в Петербурге, начал претворяться в жизнь. Основными действующими лицами являлись сам Л.П. Семечкин и филадельфийский банкир В.Баркер. О нем Л.П.Семечкин писал как о своем друге, с которым он «сблизился еще в 1876 году на Международной выставке в Филадельфии». «Вортон Баркер, — писал он, — считается одним из самых почтенных граждан Филадельфии. Репутация его, как человека коммерческого... безупречна. По нашему обоюдному согласию все юридические сделки совершались г. В.Баркером на его имя... Суда покупались и записывались... на его фирму и «de jure» считались американскими. Он же заключал контракты со строителями и поставщиками. Имени русского правительства не было видно вовсе, кроме интимного договора между мною и г. Баркером».

В марте 1878 года В.Баркер подал в правительство предложение о создании экспрессной линии Аляска — Сан-Франциско. Для этого ему требовалось приобрести три — четыре быстроходных парохода. Благодаря солидному капиталу и связям Баркера в правительственных кругах, проект возражений не встретил. Правительство оставило за собой лишь право освидетельствовать пароходы и признать их годными для предполагаемой цели. Что же касается найма экипажей, то «Америка всегда славилась большой свободой и потому... право найма принадлежало исключительно предпринимателю». Так возникло, очевидно, не без ведома правительства, фиктивное пароходство В.Баркера. Суть же состоявшегося между ним и Л.П.Семечкиным «интимного договора» заключалась в следующем: «В.Баркер приобретает на свое имя столько судов, сколько ему будет заказано, производит на них такие переделки... какие ему укажут». Далее В.Баркер должен был вывести суда в океан под американскими флагами «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 суда за пределы территориальных вод США, В.Баркер «в присутствии необходимых свидетелей и нотариуса передает... Семечкину все свои права на пароходы, со-

вершив на все купчую крепость. Затем американцы спускают свои флаги и садятся на приготовленный для них пароход. Русские командиры вступают в свои права, поднимают военные флаги и озабочиваются приемкой на... суда военных снарядов, пушек... и проч., которые им подвозят специальные пароходы. После превращения мирных торговых судов в военные крейсера эскадра... направляется в назначенное ей место».

Первым судном, купленным Россией буквально через 48 ч после прибытия Л.П.Семечкина в Америку, стал «Stat of California». «Я остановился в Филадельфии, — вспоминал Л.П.Семечкин, — чтобы возобновить сношение с некоторыми из прежних друзей... и осмотреть на верфи гг. Крампов оконченный в постройке, но еще не спущенный пароход "Stat 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». Будучи признан годным «для крейсерских целей», пароход был немедленно куплен за 400 тыс. долларов. Кстати, В.Баркер не ошибся. Зная о намерениях русских, англичане также начали скупать через своих агентов в Америке пароходы. Среди намеченных к покупке был и «Stat of California», за который Крамп запросил с них полмиллиона долларов; однако англий-



Филадельфийский банкир Вортон Баркер

ское адмиралтейство тянуло с ответом и указание о покупке прислало через два дня после того, как пароход стал русским.

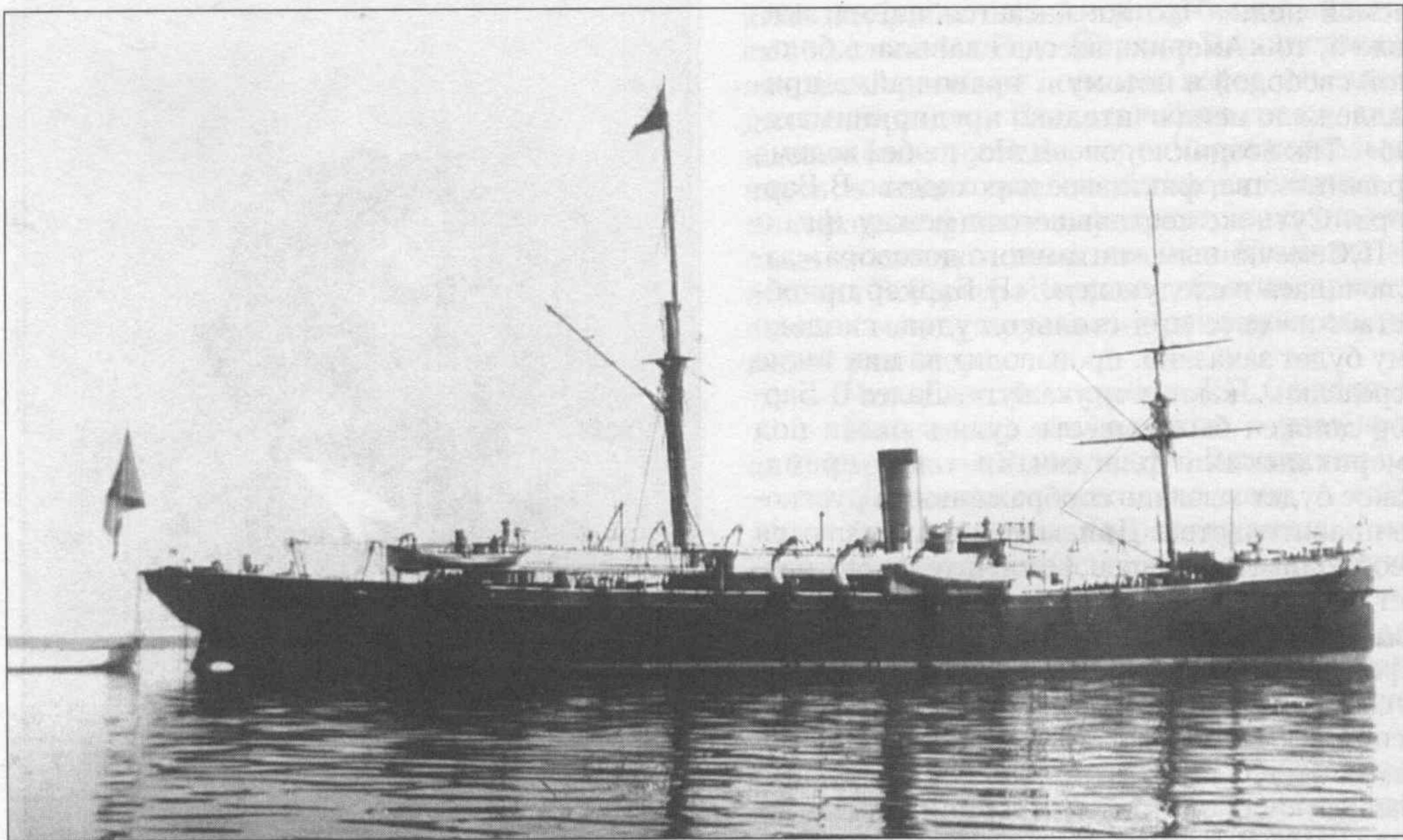
И все же шила в мешке не утаишь. Приобретение Россией «Stat of California» вызвало шум в американской прессе. «Имеют ли русские право покупать суда? Даже если соблюдены все формальности, должно ли этим довольствоваться правительство?» Пришлось обращаться к самым крупным юристам-международникам, среди которых были известный государственный деятель, соратник А. 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 относились сочувственно к делу русских. «Г-н Адамс созвал репортеров главнейших газет и разъяснил, 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 3500 газетах». Единственным условием, которое все считали обязательным, являлась церемония смены флага. Все считали, что спуск американского и подъем Андреевского флагов должен непременно производиться вне пределов Соединенных Штатов, 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». Не согласиться с этим было нельзя.

Что же касается судовладельцев, то «искусно сосчитав финансовые возможности русских, они решили, что дело с ними иметь выгодно». Немаловажную роль в этом сыграла и поддержка «Промышленной лиги», в состав которой входило 1500 заводов и более 2 млн рабочих. «Русские дали работу многим тысячам людей, и потому Лига также приняла сторону наших».

8 мая при стечении многочисленных зрителей пароход «Stat of California» сошел на воду; будущий крейсер получил имя «Европа». «Спуск был замечательно удачен, без малейшей задержки и без единой царапины у рабочих, что было сочтено... за отличное предзнаменование относительно будущей службы судна. В командование пароходом... немедленно вступил капитан-лейтенант Гриппенберг».

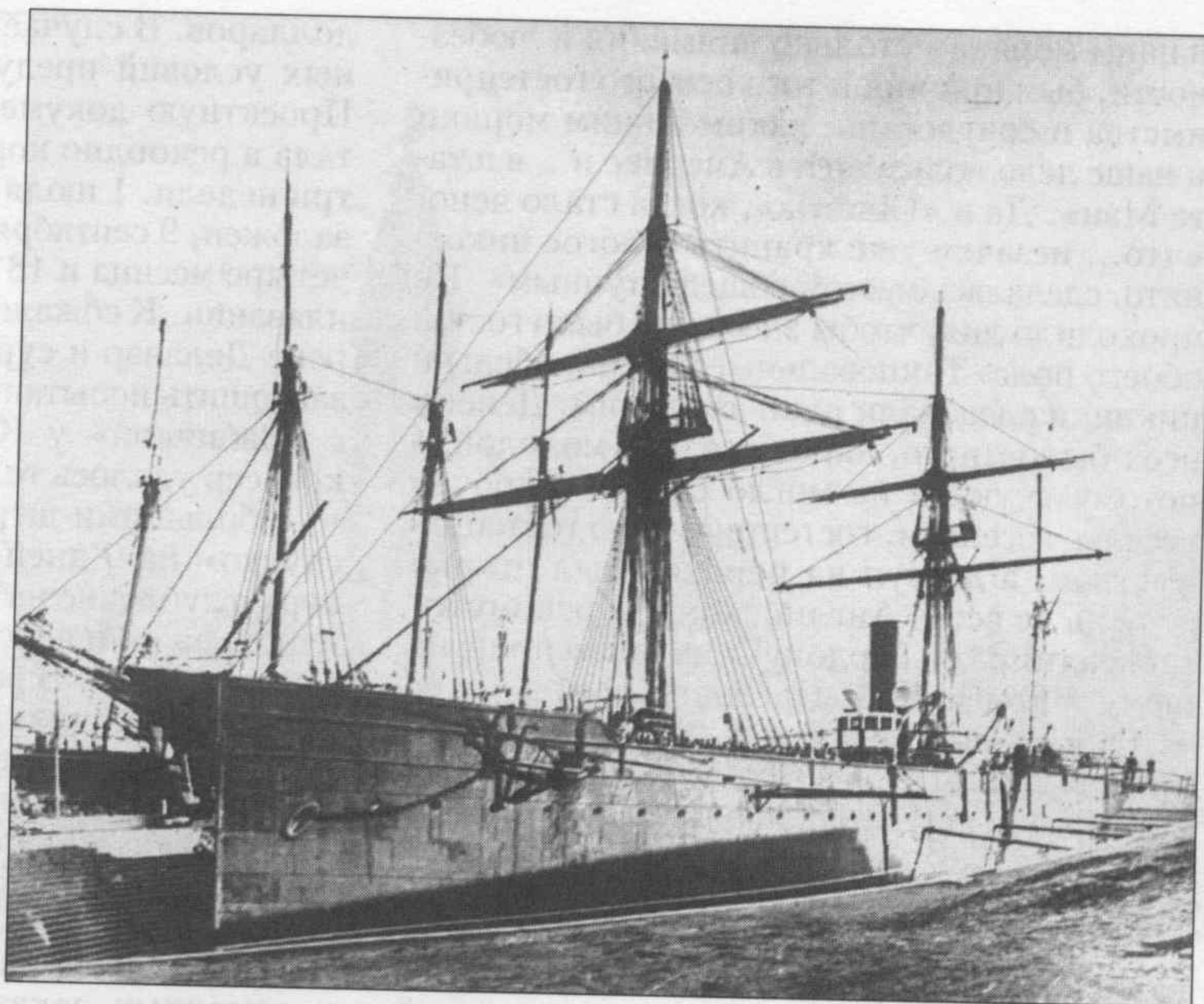
Вторым судном, купленным за 275 тыс. долларов, стал «Columbus», получивший имя «Азия». Его также привели в Филадельфию и также поставили для переоборудования на завод В. Крампа. «Последовательность... и осмотрительность, с которой действовала наша экспедиция, — вспоминает Л. П. Семечкин, — произвела на американцев сильное впечатление». Деньги у русских были, и сколь-



Крейсер «Европа» (бывший пароход «Stat of California») — первый корабль, приобретенный «тайнственной экспедицией»

ВРЕМЯ И ЛЮДИ

Крейсер «Африка»
(бывший пароход
«Saratoga»)



ко они будут покупать судов, никто не знал. Цены на пароходы подскочили. В результате для приобретения третьего крейсера пришлось осмотреть несколько десятков судов, пока за 335 тыс. долларов не удалось купить пароход «Saratoga». Переименованный в крейсер «Африка», он также был поставлен на завод Крампа. Активное участие в переоборудовании судов принимали русские моряки — командиры, офицеры и нижние чины.

Что же касается управления всеми работами, то оно велось из Нью-Йорка. Так было удобнее для сношения с деловыми лицами: банкирами, агентами фирм, директорами океанских компаний, поставщиками различных припасов. Да и Л.П.Семечкина в Филадельфии знали слишком хорошо.

Действовать негласно в Нью-Йорке было значительно легче. Впрочем, отделаться от репортеров оказалось трудно и здесь. Когда они убедились, что «добром от русских... ничего не выведаешь», то устроили настоящую осаду гостиницы, где жил Л.П.Семечкин со своими помощниками. Зато удобство гостиницы заключалось в том, что в ней имелся телеграф. «Сношение с заводом Крампа, где также было телеграфное бюро, не терпело никаких проволочек. В рабочем кабинете Семечкина лежали чертежи переделываемых судов, велись журналы всем работам, а его помощники, специалисты по различным вопросам, выполняли расчеты по всем нововведениям, предлагаемым командирами. Приходит, например, с завода телеграмма. «На каком шпангоуте можно поставить то

или иное приспособление?» Корабельный инженер тотчас садится за выкладки и немного спустя по телеграфу дается ответ: «На 15-м или на 22-м»».

И все же основная часть русских моряков еще долго оставалась на «Cimbria». Как принимали их в американской провинции? Ведь штат Мэн — это не Нью-Йорк и не Вашингтон. «Наши офицеры и матросы на «Cimbria», — докладывал Л.П.Семечкин, — приняты американцами как дорогие друзья и... взаимные отношения остаются самые лучшие». А вот что писала об этом газета «Кронштадтский вестник»: «Мы не можем не воспользоваться... случаем, чтобы не высказать наше сочувствие и... благодарность великой американской нации... за тот радушный прием, какой встретили наши моряки с парохода «Cimbria». Мы совершенно уверены, что Россия и русский флот никогда не забудут этого приема и услуг, им оказанных... Отношения России и великой республики Северо-Американских Штатов с давних пор отличаются необычайно дружеским и взаимодоброжелательным тоном... Такие отношения между великой республикой Северной Америки и самой могущественной из империй старого континента не могли не отразиться на их гражданах. Они везде встречаются как друзья, как люди искренне убежденные во взаимном доброжелательстве и готовности оказать друг другу взаимное содействие».

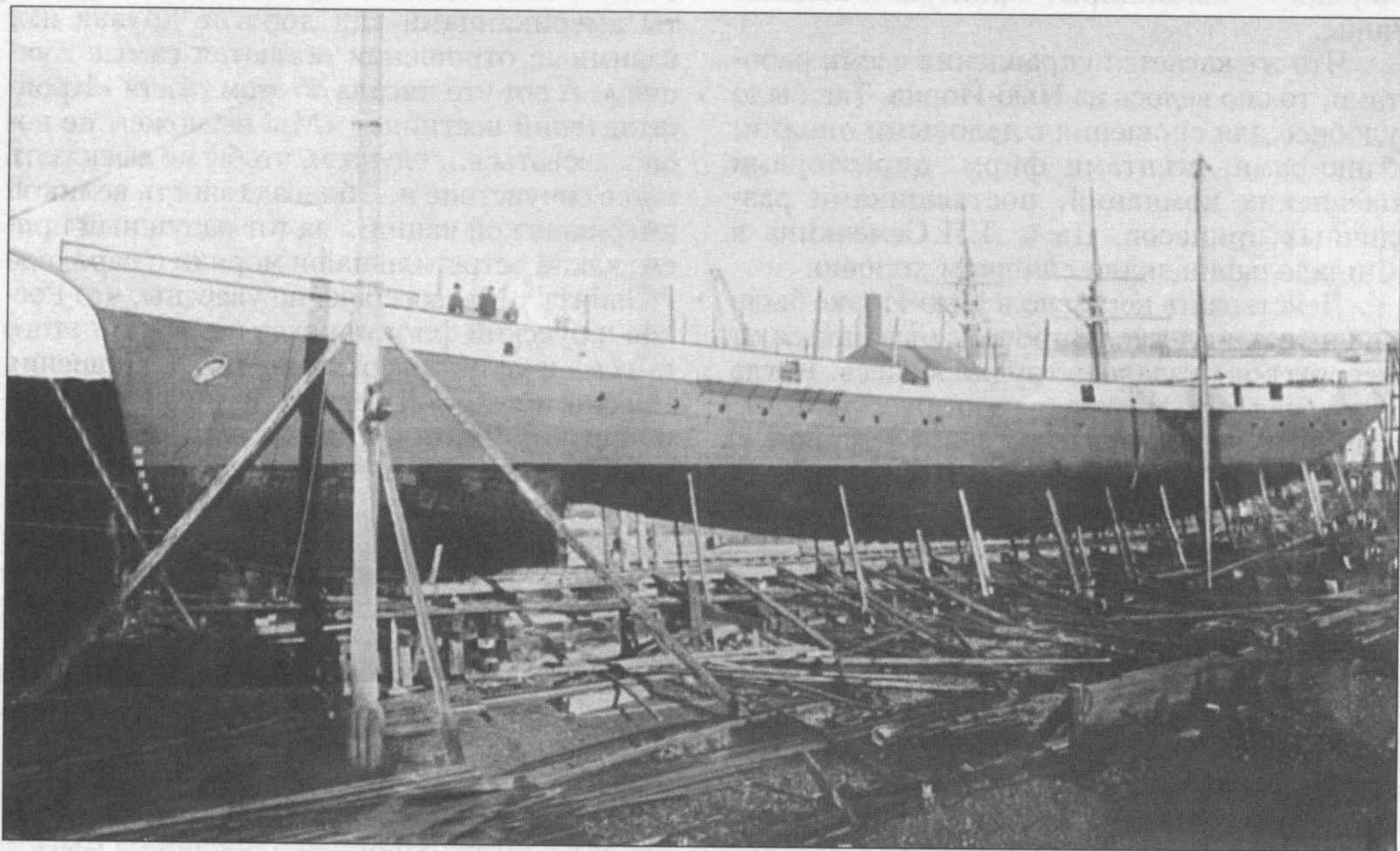
Особенно теплые взаимоотношения у обитателей «Cimbria» сложились с жителями города Бангор, одного из ближайших к месту стоянки. «Мэр Бангора м-р Гамлин оказал

нашим морякам столько внимания и любезности, был причиной того особого гостеприимства и сочувствия, каким нашим моряки и наше дело пользуется в Америке и... в штате Мэн». Да и «Cimbria», когда стало ясно, «что... незачем уже хранить строгое инкогнито, сделалась местом общедоступным». Не проходило дня, чтобы здесь «не было гостей обоого пола. Танцевальные вечера, обеды и пикники следовали один за другим. Денег у всех было много, народ все был молодой, а потому скуки и не могло быть!» Впрочем веселье весельем, гостеприимство гостеприимством, а доступ на пароход был открыт отнюдь не всем. Английскому морскому атташе адмиралу Гордону, «нарочно прибывшему в South-West-Harbour», в приеме на «Cimbria» было отказано. Неудачей закончилась попытка посетить пароход и у английского консула. Наблюдать за «Cimbria» ему пришлось «поселясь чуть не на самой пристани».

Между тем события в Европе развивались своим чередом. 13 июня 1878 года открылся Берлинский конгресс, ставивший своей целью пересмотр Сен-Стефанского мирного договора. Его открытие вызвало третий пик обострения дипломатических отношений России с Англией. На этот раз Морское министерство отреагировало заказом Крампу крейсера «Забияка». Контракт предусматривал постройку корабля всего за четыре месяца (от закладки до спуска на воду). Его стоимость определялась в 275 тыс.

долларов. В случае невыполнения договорных условий предусматривались штрафы. Проектную документацию верфь разработала в рекордно короткие сроки — всего за три недели. 1 июля крейсер «Забияка» был заложен, 9 сентября спущен на воду, а через четыре месяца и 18 дней испытан в пробном плавании. К сожалению, ранний ледостав на реке Делавэр и суровая зима не позволили завершить испытания в 1878 году. Да и дела с «Забиякой» у Крампа шли туго. Сдать крейсер удалось только на следующий год и то с большими штрафами: за опоздание со спуском на 9 дней — 63 тыс. долларов, за переуглубление на 9 дюймов — 60 тыс. долларов, за меньшую на 0,5 уз скорость — 35 тыс. долларов. В результате вместо договорной цены Крамп получил всего 153 тыс. долларов и то с условием, что обеспечит корабль полными запасами для перехода в Европу. В итоге «Забияка» стал самым дешевым крейсером российского флота. Справедливости ради надо сказать, что это никак не отразилось на дальнейших отношениях Ч.Крампа с русскими заказчиками. Контракт есть контракт, и его условия американские промышленники привыкли соблюдать строго.

Тем временем переоборудование трех крейсеров шло полным ходом, и к концу 1878 года все три корабля были готовы. Отношение к русским морякам оставалось самым доброжелательным. «Правительство Соединенных Штатов позволило нашим крейсерам делать все, что угодно... но не



Крейсер «Забияка» на стапеле завода В.Крампа в Филадельфии



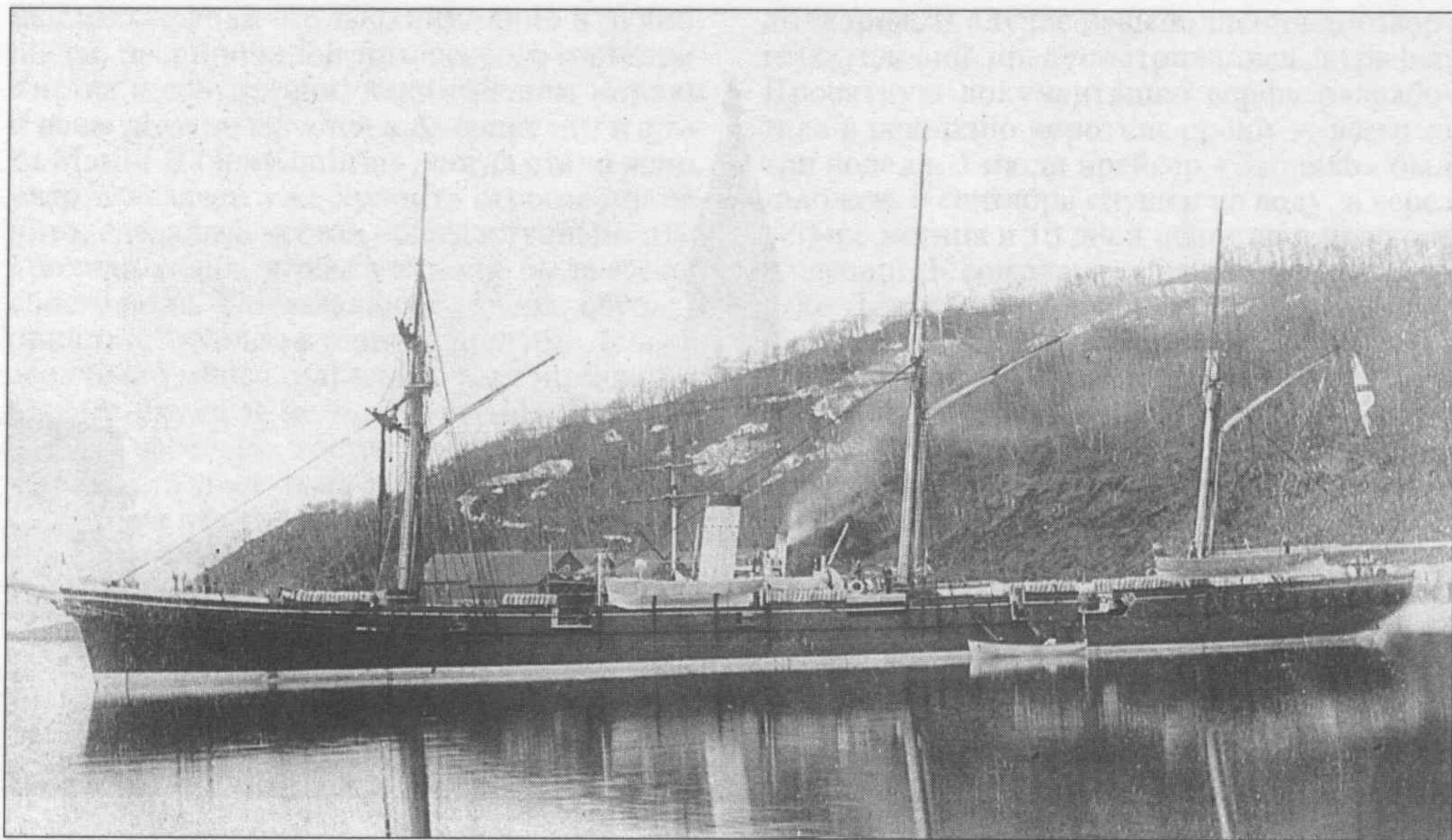
Филадельфия в конце XIX века

позволяло поднять русский флаг. Это было единственное ограничение».

9 декабря 1878 года «Европа» и «Азия» отошли от заводской стенки. Следуя вниз по реке, они прошли мимо делавэрских мысов и, выйдя через полчаса из пределов вод Соединенных Штатов, спустили американские флаги и подняли Андреевские. Покинул вскоре Соединенные Штаты и крейсер «Африка». Какие чувства и впечатления увозили с собой русские моряки? Прежде всего признательность за гостеприимство и исключительно доброжелательное отношение со стороны американцев, восхищение их деловитостью, организованностью и достигнутым уровнем развития техники. Вместе с тем далеко не все в американской жизни воспринималось русскими однозначно. «Соединенные Штаты, — писал из Нью-Йорка корреспондент «Кронштадтских ведомостей», — это страна всемогущего доллара... Время для американца — деньги; цель жизни — «make money». Болезнь для него невыносима; она отнимает время, нужно... для приобретения денег... Работа идет непрерывная, безостановочная — до смерти. Продлите жизнь американцу, и все остальные годы он посвятит тому же занятию — приобретению долларов... Только доллар обеспечивает в Америке положение в обществе, только доллар дает власть, влияние и часто гарантию полной безнаказанности. Страсть к его приобретению у американцев преобладающая все другие страсти».

К концу 1878 года три крейсера прибыли в Европу. До середины апреля они ждали в

Копенгагене вскрытия льда в Финском заливе и, наконец, отдали якорь на Большом Кронштадтском рейде. Появление «американских крейсеров», а именно так окрестили их в русском флоте, «оживило наш рейд и всполошило всю морскую общественность». Крейсера буквально заполонили гости и посетители. Побывал на них и великий князь Александр Александрович с великой княгиней Марией Федоровной. Дотошно, с профессиональным интересом, как говорится, от киля до клотика, осмотрел все три корабля генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич. Осмотр «Европы» продолжался почти два часа. Верхняя и жилые палубы, кают-компания, каюты офицеров и капитана, лазарет, шхиперская, трюмы, машина, кочегарные отделения, крьюйт-камера, боевые погреба — все было подробно осмотрено. Надо сказать, что здесь было на что посмотреть. Технических новинок на кораблях было достаточно: коловратные машины для подъема шлака из кочегарок, циркуляционные пожарные помпы, электроосвещение и электрическая сигнализация, водонепроницаемые переборки и водоотливные средства, самописцы в каюте старшего механика для контроля за давлением пара в котлах и даже «недавно изобретенная машинка для печатания писем». Хороши были и бытовые условия экипажа. «Света и воздуха везде много, палубы высокие и множество иллюминаторов делают то, что жизнь на кораблях этих очень приятна во всех климатах и при всяком состоянии погоды. Комфорт и изящество отделки кают поразительны». Одним



Крейсер II ранга «Забияка» в Петропавловске-Камчатском. 1892 год

словом, было все, не было только артиллерии. Строго соблюдая законы Соединенных Штатов, стремясь избежать каких бы то ни было конфликтов с властями и американской общественностью, вооружать крейсера не стали. Орудия решили установить в Кронштадте. Да и артиллерия в России была не хуже американской. Так построенные в Соединенных Штатах корабли были «превращены в военные крейсера трудом русских моряков, причем американская техника соединилась... удачно с русскими военноморскими знаниями». Россия получила для крейсерской службы прекрасные суда.

После недолгой стоянки в Кронштадте все три крейсера отправились в дальние и кругосветные плавания. Включенные в состав Тихоокеанской эскадры, они предназначались для охраны и освоения дальневосточных рубежей России — Владивостока, Курильских островов, Камчатки. Однако приходилось совершать и значительно более дальние походы. Десятки портов Индийского и Тихого океанов от Калькутты и Сингапура до Сан-Франциско и Мельбурна посетили «американские крейсера». Плавая почти постоянно в малоизученных районах, экипажи активно занимались их описанием. После гидрографических работ в Беринго-

вом проливе в 1882 году имя крейсера «Африка» присвоили мысу и горе на восточном побережье Камчатки. Интересно заметить, что в кругосветном плавании крейсера «Африка» принимал участие мичман В.Ф.Руднев, будущий командир крейсера «Варяг», кстати, также построенного в Филадельфии на заводе Крампа. После возвращения на Балтику «Африка» вместе со ставшим уже учебным судном крейсером «Европа» участвовала в испытаниях изобретенного А.С.Поповым радио. В 1898 году с помощью установленных на них передающих и приемных аппаратов впервые удалось наладить радиосвязь на расстоянии трех миль.

Служба крейсера «Забияка» проходила тоже на Тихом океане; она включала в себя охрану побережья, рыбных и пушных промыслов, попутно проводились гидрографические работы. В 1894 году при плавании у Командорских островов был обнаружен не известный ранее мыс на острове Беринга. Экипаж назвал его именем своего корабля.

Когда началась русско-японская война, «Забияка» находился в Порт-Артуре. 25 ноября 1904 года он затонул от попаданий японских снарядов. Что касается «Европы», «Азии» и «Африки», то их сдали на слом в 1920-х годах.

КАЮТ-КОМПАНИЯ

Скульптор-маринист И.Н.Шредер

Г. ТАРАКАНОВСКИЙ

В семидесятые годы прошлого столетия в России были торжественно открыты два памятника прославленным адмиралам: 11 сентября 1870 года в Екатерининском сквере Кронштадта — «нашему полярному мореплавателю» Ф.Ф.Беллинсгаузену и 6 ноября 1873 года в Петербурге на набережной против здания Морского кадетского корпуса — «первому русскому плавателю вокруг света» И.Ф.Крузенштерну*.

Обе скульптурно-архитектурные композиции, благодаря своей значимости, исторической достоверности, жизненной правдивости, простоте и лаконичности, избежали печальной участи многих и многих превосходных творений блестящих петербургских ваятелей и зодчих.

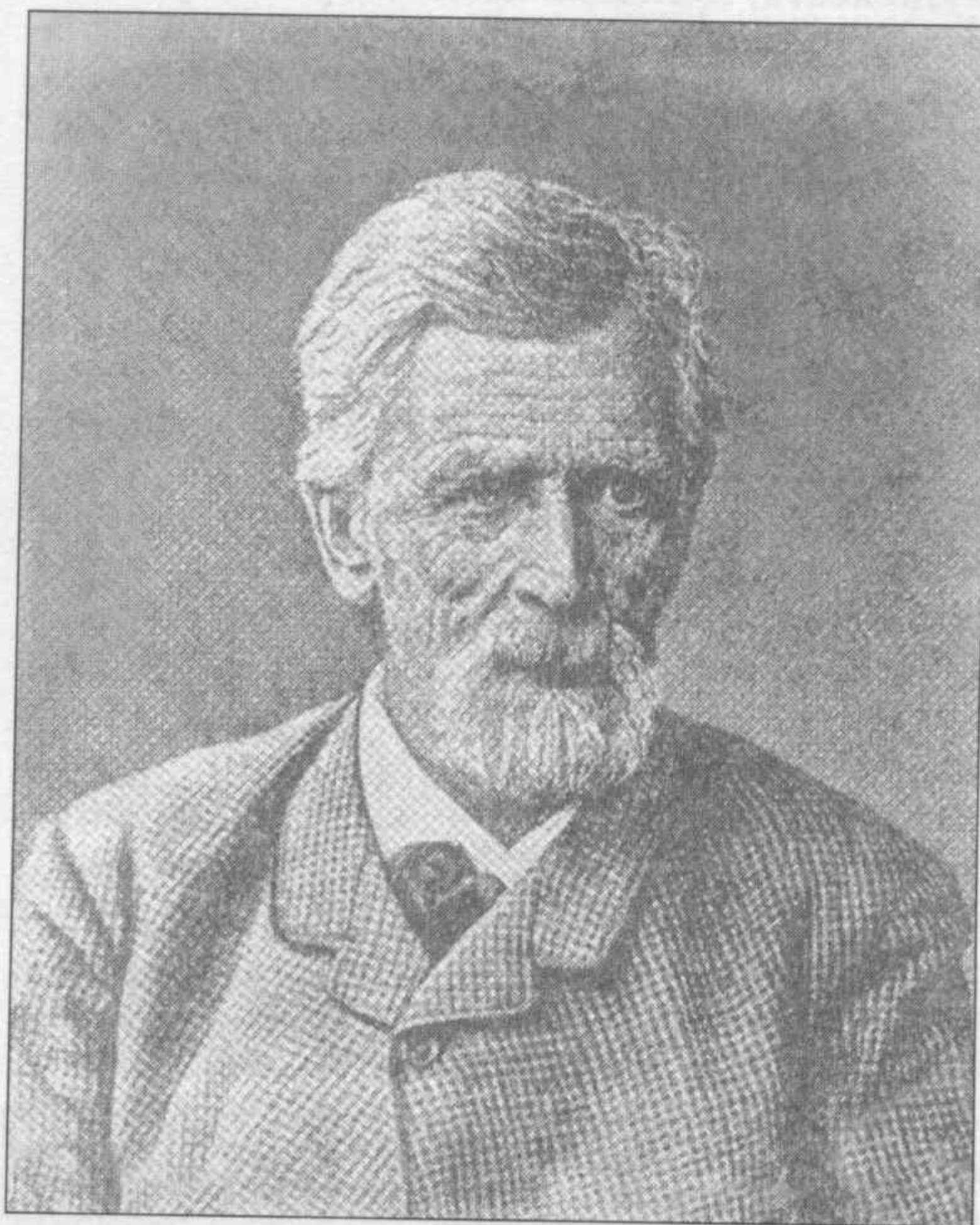
Автор этих двух замечательных монументов — скульптор Иван Николаевич Шредер (скульптурные части произведений: статуи, барельефы, надписи и другие атрибуты), многие творения которого так или иначе связаны с теми, чьи имена составляют золотую цепь славы российского военноморского флота.

Шредер, происходивший из дворян Витебской губернии, родился в 1835 году. Его отец, Николай Иванович, с 1821 года состоял в должности орловского, витебского и рязанского губернатора, имел чин действительного тайного советника, владел домом в Рязани, 733 душами крепостных крестьян и скончался в 1849 году.

После смерти одного из родителей Ивана

*Памятник, посвященный Крузенштерну, имеет одну примечательную особенность — это единственный монумент нашего города, который спиной обращен к Большой Неве. Все остальные, находящиеся в прибрежной полосе: Петру I («Медный всадник»), «Царь-плотник», в сквере у «Домика Петра I»), А.В.Суворову, В.М.Володарскому, В.И.Ленину, М.В.Ломоносову, И.Е.Репину, В.И.Сурикову — установлены лицом к реке.

© Г.Таракановский, 2000.



И.Н.Шредер в последние годы жизни

Николаевича Шредера определили в Пажеский его императорского величества корпус. При обучении в стенах этого самого привилегированного военного учебного заведения России он стал увлекаться лепкой, пользуясь советами известного ваятеля и литейщика профессора Академии художеств барона П.К.Клодта, автора памятников императору Николаю I на Исаакиевской площади, баснописцу И.А.Крылову в Летнем саду и четырех прекрасных скульптурных групп «Укрощение коня» на Аничковом мосту Петербурга. По окончании корпуса камер-пажа выпустили с «правами третьего разряда» и чином корнета в лейб-гвардии Уланский полк, находившийся в составе войск, охранявших «прибрежье С.-Петербургской губернии».

Во время Крымской войны 1853 — 1856 годов Шредер участвовал в обороне Севастополя, где близко наблюдал героев своих будущих творений и после завершения которой был уволен от военной службы «за болезнью для определения к статским делам, с переименованием в губернские секретари».

После отставки Шредер в 1857 году поступил вольноприходящим учеником в Ака-

демию художеств и очень быстро сделался одним из способнейших воспитанников талантливого и чуткого педагога профессора скульптуры Н.С.Пименова, автора увековеченной гением А.С.Пушкина статуи «Парень, играющий в бабки».

Будучи еще в головном классе Академии художеств, молодой ваятель принял участие в создании грандиозного монумента «Тысячелетию России» для Великого Новгорода, торжественно открытого 8 сентября 1862 года. Он выполнил и скульптурный конкурсный эскиз, и модель памятника в одну пятую натуральной величины «со всей отчетливостью в выполнении», и десять колоссальных статуй для трех основных групп — «Православие», «Петр I», «Иван III» и раздел горельефного фриза «Писатели и художники», состоявший из шестнадцати фигур.

Модель памятника высотой 3,14 м, разработанная в течение четырех месяцев Шредером, «дабы вернее определить взаимоотношение всех фигур и частей», фактически уже являлась монументом, но только меньшего масштаба.

Наибольший интерес представляла ее нижняя часть, опоясанная сплошной лентой горельефного фриза, на котором размещались изображения 109 выдающихся дея-

телей России. Среди них впервые в монументальной пластике были представлены прославленные флотоводцы и мореплаватели граф А.Г.Орлов-Чесменский, адмиралы М.П.Лазарев, В.А.Корнилов, П.С.Нахимов и Д.Н.Сенявин. Всех их скульптор изобразил с соблюдением портретного сходства, с непокрытыми головами, в военных мундирах своего времени, с орденскими звездами и крестами, в простых, естественных и характерных для каждого из них позах.

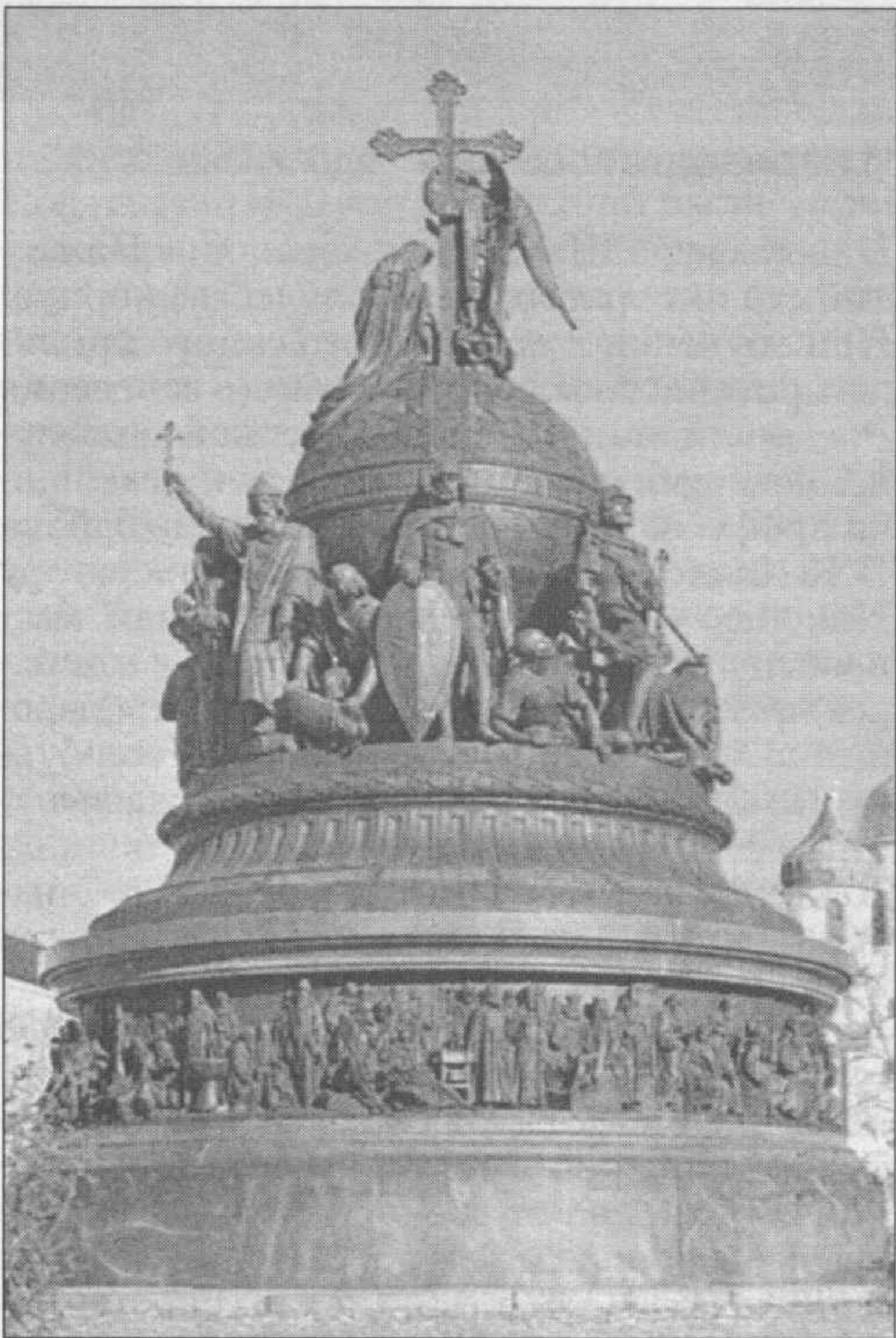
Последующая работа над памятником свелась, по существу, к увеличению скульптурных групп и фриза шредеровской модели до необходимой проектной величины.

Безусловно, центральным образом гигантского «народного памятника тысячелетию государства Российского», отлитого в бронзе, являлся Петр Великий работы Шредера. Мощная статуя создателя отечественного военно-морского флота, носившего звание адмирала и решением ряда европейских стран избранного флагманом четырех флотов — русского, английского, датского и голландского, обращена на север, к основанному им на берегах Невы Петербургу. Крепкий, богатырски сложенный первый всероссийский самодержец полон неукротимой энергии. Император изображен в форме полковника Преображенского полка и порфире, на его голове лавровый венок. Вся группа «Петр I» олицетворяет собой выдающуюся победу русского оружия в Северной войне 1700—1721 годов и образование Российской империи.

Несмотря на то, что именно Шредер вынес «на своих плечах тысячелетний памятник», лавры за его создание стяжал художник М.О.Микешин, по рисункам которого разрабатывался монумент. И.Н.Шредеру же первоначально назначили лишь орден Св. Анны 3-й степени, и только по ходатайству одного высокопоставленного лица он получил еще и единовременную денежную награду в 3000 рублей. Значительно позже, после более тридцати лет непрерывных трудов, когда он оказался «с многочисленным семейством в безвыходном положении», 20 декабря 1885 года «последовало высочайшее соизволение на производство ему... пожизненного пособия в размере 1176 рублей» в год.

Завершив академический курс, осенью 1863 года Шредер отправился в чужие края для усовершенствования в избранном искусстве. Из Италии, где ваятель осматривал музеи, он неожиданно уехал в Южную Америку, провел там четыре года, испытал многие превратности судьбы и, по слухам, занимался скульптурой.

«Своим пенатам возвращенный», Иван



Памятник «Тысячелетию России»

Николаевич Шредер выставил в академических стенах бюст А.И. Киреевой, за который в ноябре 1869 года Санкт-Петербургская Академия художеств признала художника «своим академиком с правами и преимуществами в установлениях Академии предписанными».

Академик Шредер получил в свое распоряжение мастерскую на Старо-Литейном дворе, и из-под его стеки стали рождаться одно за другим прекрасные, талантливо исполненные произведения (в соавторстве с архитекторами И.А.Монигетти, А.О.Томишко и некоторыми другими).

Весьма любопытно, что Шредер выбрал себе жену, так сказать, из «морской» среды. 1 октября 1872 года он обвенчался «первым браком в Екатерининской, что при Императорской Академии художеств, церкви... с девицею Лидиею Ростиславовной» — дочерью вице-адмирала Р.С.Вальрондта, служившего в 1831 — 1936 годах на Черном море, а затем на Балтике, награжденного «за 18 морских кампаний орденом Св.Георгия 4 класса», орденами Св.Анны и Св.Станислава 3-й и 2-й степеней, датским орденом Данеброга. Новобрачные поселились в доме № 5 по 2-й линии Васильевского острова. В дальнейшем они имели и другие места жительства в Петербурге.

В 1873 году И.Н.Шредер создал скульптурный портрет адмирала и кавалера многих российских орденов А.И.Панфилова — участника Синопского сражения и героической обороны Севастополя. Во время Крымской войны 1853 — 1856 годов он был «начальником 3-го отделения оборонной линии Севастополя», «исправлял должность командира севастопольского порта и был помощником начальника севастопольского гарнизона, а по отступлении из Севастополя войск, состоял в должности начальника сухопутных и морских сил и всех укреплений, расположенных на северной стороне Севастопольской бухты», «был военным губернатором Николаева и Севастополя».

Вполне возможно, что гипсовый бюст А.И.Панфилова является одним из двенадцати портретных изваяний севастопольских героев, исполненных И.Н.Шредером для Исторического музея в Москве.

В том же году, 29 июня, на Петровской площади Петрозаводска состоялись торжества по случаю открытия созданного Шредером памятника Петру I, заложенного годом ранее в честь 200-летия со дня рождения первого флотоводца нашей страны.

Это один из самых удачных монументов великому преобразователю России. Бронзовая фигура его возвышается на красивом фигурном постаменте из серого полирован-

ного сердобольского гранита с надписью: «Императору Петру Великому основателю Петрозаводска 1703 1672 — 1872». Скульптор изобразил самодержца в полный рост, с открытой головою, в парадном военном мундире с Андреевской лентой и звездой, при шпаге. В левой руке он держит свиток, правая слегка поднята и простерта вперед. «Величественная поза, выражение лица и орлиный взор монарха схвачены художником превосходно», — писала в 1872 году петрозаводская газета «Олонецкие губернские ведомости».

Одновременно И.Н.Шредер исполнил две статуэтки Петра I — в мраморе и бронзе; мраморная экспонировалась на Всемирной выставке в Вене в 1873 году.

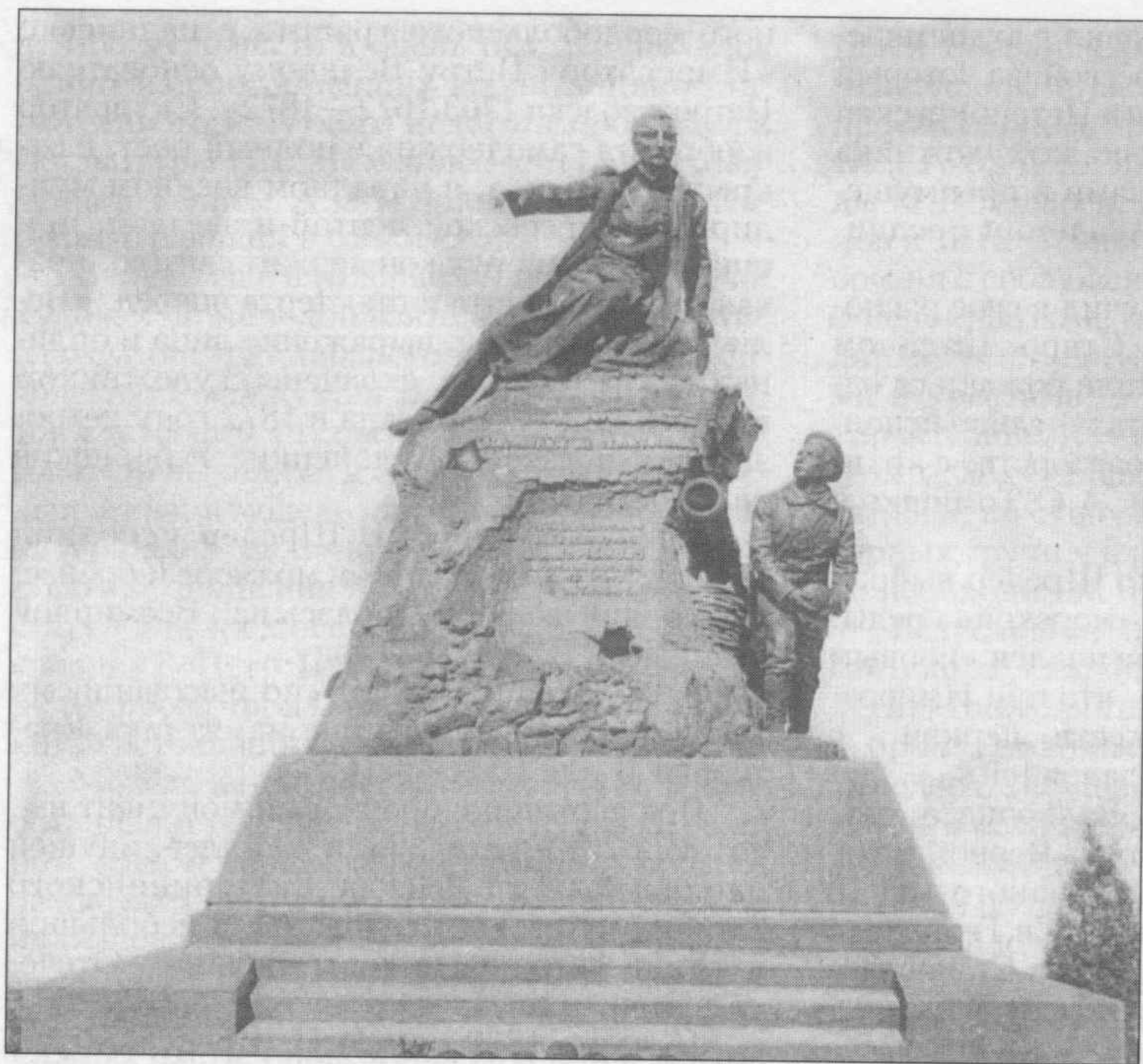
В 1881 году Шредер «по высочайшему заказу» начал исполнение памятника Екатерине II для Царского Села.

После отливки бронзовый монумент высотой в 2,8 м установили на аллее, идущей вдоль главного фасада Екатерининского дворца, против его середины, в небольшой куртине (утрачен в годы Великой Отечественной войны).

16 марта 1879 года И.Н.Шредер, желая удостоиться звания профессора и заняться педагогической деятельностью, приступил к исполнению в глине модели художественной группы «Самсон, раздирающий львиную пасть». К сожалению, завершенная и отлитая в алебастре к 25 октября 1884 года колоссальная скульптурная композиция по каким-то причинам не была принята Советом Академии художеств — одна из немногих неудач в творческой биографии весьма даровитого ваятеля, прямолинейного и независимого человека, посвятившего себя одному из «чудес немых искусств» и не сделавшего академической карьеры. Поэтому Иван Николаевич жил «средствами, добываемыми им за исполнение скульптурных работ». Но затраты на создание памятников и других изваяний часто оказывались столь велики, что, как писал сам мастер, «мои труды никогда не давали мне возможность обеспечить себя». Порой это усугублялось болезнями и тогда, лишаясь единственного источника своего существования, он оказывался с тремя малолетними детьми «почти в виду голодной смерти». К счастью, подобные моменты в биографии петербургского художника случались не так уж часто, а после 1885 года его в какой-то степени выручало «пожизненное пособие».

Если не считать участия в торжествах открытия памятников в различных городах России, в том числе и в Петербурге, то можно сказать, что жизнь Шредера не была богата какими-либо событиями. Он всецело

Памятник адмиралу
В.А.Корнилову на
Малаховом кургане



отдал ее «одной, но пламенной страсти» — скульптуре. Обращаясь к президенту Академии художеств великому князю Владимиру Александровичу, ваятель писал 27 ноября 1884 года: «Тридцать лет занимаюсь скульптурой... Скульптуре я пожертвовал всем, и званием офицера лейб-гвардии Уланского полка, и родовыми традициями. Работал я много и усердно...»

«Лебединой песней» всего творчества Ивана Николаевича Шредера, вне всякого сомнения, стала его скульптурная трилогия, созданная для Севастополя в соавторстве с генералом от кавалерии и любителем-акварелистом А.А.Бильдерлингом. Это памятники трем незабвенным героям города морской славы адмиралам В.А.Корнилову (восстановлен после Великой Отечественной войны), П.С.Нахимову (утрачен) и инженер-генералу Э.И. Тотлебену.

Монумент адмиралу Корнилову был открыт 5 октября 1895 года на знаменитом Корниловском бастионе Малахова кургана.

Скульптор изобразил смертельно раненого храброго защитника Севастополя, полусидящим на скате бруствера, с обнаженной головой, в шинели нараспашку, с аксельбантами и Георгиевским крестом на груди, опирающимся на левую руку, а правой, простертой вперед, указывающим на неприятельские батареи.

На пробитой ядрами лицевой стороне пирамидального пьедестала, выполненного

из грубо отесанного гранита, под величественной фигурой Корнилова — слова его последнего приказа: «Отстаивайте же Севастополь!». Ниже еще одна надпись: «Генерал-адъютанту В.А.Корнилову, смертельно раненному на сем месте 5 октября 1854 г.». На противоположной стороне — бронзовые контри вице-адмиральские флаги и надписи с перечнем сражений, в которых участвовал, и кораблей, которыми командовал адмирал, и указанием его последней должности: «Наварин 1827 г.; Синоп 1833 г.; 1831 г. тендер “Лебедь”; 1833 г. бриг “Фемистокл”; 1837 г. корвет “Орест”; 1842 г. корабль “Двенадцать Апостолов”; с 1849 г. начальник штаба Черноморского флота». Справа под статуей на выступе постамента рядом с мортирой замер с ядром в руках черноморский моряк. А слева на таком же уступе — якорь с цепью и над ним слова предсмертной молитвы флотоводца: «Благослови, Господи, Россию и государя, спаси Севастополь и флот».

Три года спустя, 18 ноября, на Екатерининской площади Севастополя, впоследствии переименованной в Нахимовскую, состоялось освящение памятника П.С.Нахимову, считавшегося одним из наиболее удачных изображений «Баярда осады».

Газета «Крымский вестник» 18 ноября 1898 года привела следующее описание монумента:

«Отлитая на петербургском заводе Берто бронзовая статуя, по модели художника

Памятник адмиралу
П.С.Нахимову



Шредера, представляет фигуру адмирала в нахлобученной на затылок, по-матросски, фуражке, в сюртуке при эполетах, с саблей Османа-паши, взятою с боя под Синопом, с трубою в руке. Это – в высшей степени типичная фигура, хорошо знакомая всем защитникам Севастополя. Стоя на гранитном банкете... он спокойно смотрит на происходящее вокруг него. У подножия банкета – кормовой флаг (тоже бронзовый – сам флаг хранится в Морском кадетском корпусе в Петербурге) с корабля “Императрица Мария”, на котором Нахимов находился во время Синопского боя; тут же на бронзовом листе незабвенный приказ от 2-го ноября 1853 года: “Уведомляю гг. командиров, что, в случае встречи с неприятелем, превышающим нас в силах, я атакую его, будучи совершенно уверен, что каждый из нас сделает свое дело”. На полированном гранитном пьедестале, под приподнятыми складками ниспадающего флага, находится в виде картины бронзовое барельефное изображение Синопского боя. Это – копия с известной картины профессора Боголюбова, находящейся в Морском кадетском корпусе. По сторонам – якоря, канаты, цепи и ядра. На лицевой стороне, под статуей, надпись: “Адмирал Павел Степанович Нахимов”, над барельефом: “Синоп”. На одной из боковых сторон – “Смертельно ранен на Корниловском бастионе 28-го июня, умер 30-го июня 1855 года”...»

В 1904 году воздвижением на Историческом бульваре многофигурной композиции была увековечена память еще одного славнейшего героя Севастополя – главного руководителя инженерной части достопамятной и небывалой по упорству обороны Э.Н.Тотлебена. К сожалению, вследствие разного рода обстоятельств и, прежде всего, событий русско-японской войны открытие этого памятника произошло только пять лет спустя, 5 августа 1909 года.

На массивном полированном гранитном пилоне простого очертания И.Н.Шредер, так и не дождавшийся открытия своего последнего монумента, установил бронзовую статую генерала: во весь рост, в полевой шинели и сапогах, с Георгиевским крестом на груди и фуражкой в руке, – по-видимому, занятого осмотром земляных укреплений. На лицевой стороне, под профилированным карнизом, надпись: «Тотлебен», а на других – рельефные карты города-героя и Плевны, также тесно связанной с деятельностью знаменитого военного инженера в русско-турецкую войну 1877 – 1878 годов.

Ниже пилон переходит в глыбы грубо тесанного неполированного александровского гранита, изображающие изрытые неприятельскими снарядами земляные окопы. Эта часть памятника украшена выполненной из бронзы имитацией укреплений того времени: фашин (плетеных корзин), наполненных грунтом, земляного бруствера, каменной на-

Памятник генералу
Э.Н.Тотлебену



броски для защиты насыпи, подземной минной галереи.

Здесь скульптор разместил шесть отличных из бронзы фигур: отважного минера, двух саперов с киркой и лопатой, восстанавливающих разрушенные укрепления, двух солдат с ружьями в руках, готовых отразить нападение врагов, моряка, наводящего орудие.

Перед монументом на низкой гранитной ограде – надпись: «1854 Оборона Севастополя 1855».

За годы военной службы и творческой деятельности Шредер имел не так уж много государственных наград и знаков признания общественных организаций: бронзовую медаль «В память войны 1853, 1854, 1855 и 1856 годов», приказом по Гвардейским и Гренадерскому корпусам ему было «объявлено высочайшее благоволение при вступлении на престол государя императора Александра Николаевича», уже упоминавшийся орден Св. Анны 3-й степени за новгородский памятник, «медаль за искусство» – за мраморную статуэтку Петра I, выставленную на Всемирной выставке в Вене в 1873 году, «за прекрасно выполненную безвозмездно конную статую фельдмаршала Гурко для комитета музея Пажеского корпуса избран был в почетные члены этого комитета», за памятник Пржевальскому в Александровском саду Петербурга избран членом-корреспондентом и награжден серебряной медалью

Русского географического общества, орден Св. Владимира 3-й степени за монумент П.С.Нахимову.

И.Н.Шредер скончался 2 ноября 1908 года после непродолжительной болезни у себя в квартире дома № 34 по набережной реки Пряжки. После отпевания в церкви Воскресения Христова, что когда-то стояла в центре Воскресенской площади в Малой Коломне, он был похоронен «на новых местах Никольского кладбища Александро-Невской лавры» (могила не сохранилась).

Петербургская газета «Новое время», подводя итоги жизни И.Н.Шредера, отличавшегося редкою бескорыстностью, доброю характера, часто из скромности не ставившего своей фамилии на выполненных им работах, писала 5 ноября 1908 года:

«Шредер пользоваться известностью в художественном мире, как талантливый скульптор, произведения которого рассыпаны по разным городам, служа украшением их. Его специальностью была монументальная скульптура, по его моделям выполнено множество памятников... В своих работах ваятель всегда преследовал цель, как можно ближе к действительности передавать фигуры и лица тех, кого он лепил, стараясь быть реалистом и не идеализировать. Большинство его памятников отличаются удивительно схваченными и характерными позами, как нельзя лучше напоминающими лиц, изображенных им».



**Памяти
Виктора Георгиевича Крайнюкова
(3 мая 1952 — 10 апреля 2000)**

Кажется совсем недавно мы вместе с Тобой мечтали о морском издательстве, о журналах, книгах, открытках... Получали издательскую лицензию, выбивали помещение, учились издательскому делу, полиграфии...

Время прошло, пути наши разошлись и каждый пошел своим, но никогда и никто из нас не изменил делу нашей жизни — Флоту и его Истории.

Теперь уже Твоя жизнь стала историей: как ни горько говорить о Тебе в прошлом, но на то воля Божья.

А Память о Тебе будет всегда жить в нашем издательстве, в нашем журнале, в наших сердцах.

Коллектив издательства «Гангут»

ABSTRACTS

S.D.Prjamitskii. The engineering and construction departments Russian fleet (1697—1917).

Second, Final, chapter of publication of engineering and construction departments's Russian fleet during 1697—1917 participated in creation of naval bases and naval fortresses for the Russian Navy in the period from the middle of the XIXth century till 1917. P. 3.

A.N.Skvortsov. The Siberian Flotilla gunboat «Giljack».

Completion of a story of the gunboat «Giljack» building, her active service in the defense of Port Arthur in the Russo-Japanese war of 1904—1905. P. 16

A.L.Larionov. From history of the Russian Imperial yachts.

Continuation of history of the Imperial yachts during the reign of the Romanovs, mainly, the middle of the XIXth century. P. 27.

K.K.Staroseltsev. History of the Central Design Bureau-57 (CDB-57).

Brief historical essay on CDB-57, his new projects but, mainly, about modification projects of ships built in 1930s including captured ships received by the USSR in the result of a division of the German and Italian fleets ships, when World War II was over. P. 37.

M.B.Kotov. To history of creation of an experimental ship of 33M project.

This article adduces an additional material on creation of the experimental 33M Project ship (the beginning of publication about this ship is in the collected articles of the «Gangut» magazine, no.19, 21); besides, there is a mention of modification projects of the cruisers «Maxim Gorckii» and «Slava» (former «Molotov») worked out in the 1950s. P. 47.

E.Y.Kobchickov. When the «Meridian» was shot down.

About the wreck of the hydrographical ship «Me-

ridian» of the Northern Sea fleet of the USSR which was sunk by German torpedo-boat destroyers in the Barents Sea near the Kola Peninsula in July 1941 during the Great Patriotic War of 1941—1945. P. 58.

Y.N.Zhutjaev. Self-propelled barges in the landing operation near the Southern Ozerejcky.

In this article, there is some material on self-propelled barges, built in 1916, which were used for transportation of American tanks «Stuart» during the landing operation of the Soviet Fleet near the Southern Ozerejcky in the region of Novorossiisk at the Black Sea in February 1943. P. 66

G.A.Grebenschickova. Postscript to the Crimian (Eastern) war: little known facts from history of the Black Sea Fleet.

The first chapter of publication is to tell about the Black Sea Fleet ships which had been sunk in the Sevastopol Bay in the Eastern (Crimian) war of 1853—1856, and about attempts of lifting them up after signing of the Paris Treaty in 1856. P. 74.

S.V.Patjanin. Operation «Citronella».

It's on the operation of the German Navy with a participation of the battleships «Tirpitz» and «Scharnhorst» close to the Spisbergen Archipelago in the Arctic Ocean in September 1943. P. 84.

Y.L.Korshunov. «Secret expedition» to America.

Expedition of Russian seamen to the USA for recruitment of steamers which have been bought, in 1878, to be used in the Russian Navy. P. 91.

G.Tarakanovskii. Sculptor I.N.Shreder.

Biographical essay on a sculptor I.N. Shreder's (who made monuments to Admirals V.A.Kornilov, P.S. Nakhimov, and General Totleben in Sevastopol, and also a monument of the Millennium of Russia in Great Novgorod) life and work. P. 101.

НЕИЗВЕСТНАЯ ФОТОГРАФИЯ № 13

Очередной вопрос знатокам истории отечественного флота: когда и на какую подводную лодку нанес свой визит председатель Совнаркома СССР В.М.Молотов? Подводной лодки с номером М-61 в списках Военно-Морского Флота не числилось!



Научно-популярное издание
Гангут. Выпуск 23.

Редакторы: *Е.П.Смирнова, М.А.Богданов*
Дизайн: *М.И.Чумак*
Компьютерная верстка: *М.А.Богданов*
Программное обеспечение: *И.Л.Чумак*
Производство: *Р.М.Степанова, М.А.Никифорова*
Реализация: *М.А.Леонов, С.В.Лавриненко*
Секретарь издательства: *Н.И.Пьянкова*

Сданов в набор 04.01.2000. Подписано в печать 17.04.2000.
Формат 70х100/16. Бумага офсетная.
Гарнитура Петербург и Прагматика. Печать офсетная
Усл. печ.л. 9,9 (в т.ч. 0,33 цветная вклейка и 0,50 вкладка)
Тираж 2300 экз. Изд. № 382.

Издательство «Гангут». Адрес для писем: 193024, Санкт-Петербург, а/я 71; офис: 195135, Санкт-Петербург, ул. Фрунзе, 18, СПМБМ «Малахит», к. 146.
Тел./факс: (812) 298-95-18. E-mail: chumak@comset.net.
Лицензия ЛР № 064581 от 14.05.1996
Отпечатано с готовых диапозитивов в ГУП «Псковская областная типография». (180007, г. Псков, Рижский пр., 17). Заказ № 2681

Уважаемый читатель!

Ввиду увеличения количества клиентов, заказывающих литературу нашего издательства по почте, принято решение внести некоторые изменения в порядок приема Ваших заказов.

1. Для получения требуемого издания Вы должны лишь однажды подчеркнуть в карточке заказчика это издание и указать необходимое количество экземпляров. Если при следующем своем обращении к нам Вы снова подчеркнете издания, упомянутые в предыдущей карточке, то это будет воспринято как еще один заказ.

2. Убедительно просим Вас подчеркивать в карточке заказчика интересующие издания и не использовать каких-либо других пометок.

3. В карточке заказчика представлен список изданий, выпуск которых запланирован на ближайшие два—три года, причем выход «в свет» того или иного издания в большой степени зависит от количества собранных на него заявок. Так как может быть принято решение о нецелесообразности выпуска издания, мы принимаем предоплату только на сборник «Гангут». До 1 сентября 2000 года Вы можете произвести предоплату по 25-й выпуск включительно из расчета, что стоимость одного выпуска составляет 55 рублей с учетом пересылки.

4. Предоплата на пять выпусков (с 26-го по 30-й) сборника «Гангут», планируемых на 2001 год, в размере 340 рублей будет приниматься только по 31 декабря 2000 года. Вы можете также сделать предоплату на три выпуска (с 26-го по 28-й) в размере 204 рублей.

5. Оформляя подписку следует учесть, что издательство не может аннулировать Ваш предыдущий заказ на отправку сборника «Гангут» наложенным платежом, если Ваша бандероль уже находится на почте.

6. Заказывая у нас литературу, постарайтесь не приобретать ее в торговой сети, так как мы гарантируем выполнение Ваших заказов, оперативность же их получения Вами зависит от скорости работы почтовых отделений. Остановить процесс отправки издательство не имеет возможности, а обмен литературы мы более не производим.

7. Каждому заказчику издательство присваивает личный код, указываемый на бланке описи. Убедительно просим указывать этот код на всех отправляемых Вами в издательство заявках (карточках заказчика, письмах).

8. Из планов издательства исключены: одна брошюра серии «Корабли Отечества» — «Госпитальные суда российского флота» и две брошюры серии «Морское оружие» — «Морские истребители ленд-лиза» и «Морские бомбардировщики ленд-лиза». Они будут опубликованы как статьи в сборнике «Гангут» в 2000 и 2001 году. Брошюра серии «Корабли Отечества» «Канонерская лодка «Гиляк»» вышла в виде статей в сборниках «Гангут», выпуски 21—23. Брошюра «Лайнер «Куин Мэри»» (серия «Корабли мира») в связи со смертью автора, О.А.Бережных, выпущена не будет.

КАРТОЧКА ЗАКАЗЧИКА

Ф.И.О. _____
Адрес _____
Код заказчика _____

В настоящее время Вы можете приобрести:

СБОРНИК «ГАНГУТ»

A016	выпуск 16.....	25,0 р.
A018	выпуск 18.....	35,0 р.
A019	выпуск 19.....	35,0 р.
A020	выпуск 20.....	35,0 р.
A021	выпуск 21.....	35,0 р.
A022	выпуск 22.....	45,0 р.
A023	выпуск 23.....	50,0 р.

СЕРИЯ «КОРАБЛИ ОТЕЧЕСТВА»

A104	Андриенко В.Г. Круглые суда адмирала Попова.....	7,0 р.
A123	Ермаш Л.Л., Бирюк В.С. Малые охотники типа МО-IV.....	15,0 р.
A124	Афонин Н.Н., Богданов М.А. Миноносцы «Ревель» и «Свеаборг».....	15,0 р.
A125	Рассол И.Р. Подводная лодка «Дельфин».....	18,0 р.

СЕРИЯ «МОРСКОЕ ОРУЖИЕ»

A101	Котельников В.Р. Летающая лодка Дорнье «Валь».....	7,0 р.
A126	Амирханов Л.И. Артиллерия российских мониторов.....	9,0 р.

КНИГИ

A116	Граф Г.К. «На «Новике»».....	60,0 р.
------	------------------------------	---------

**Просим учесть, что издательство не несет ответственности за
возможное изменение стоимости почтовых услуг**

**Всю корреспонденцию и заявки на приобретение печатной продукции
направлять по адресу:**

193024, Санкт-Петербург, а/я 71, Чумаку И.Л.

Для предварительного заказа предлагаются:

СБОРНИК «ГАНГУТ»

A024	выпуск 24.....	50 р.
A025	выпуск 25.....	50 р.
A026	выпуск 26.....	50 р.
A027	выпуск 27.....	50 р.
A028	выпуск 28.....	50 р.

СЕРИЯ «КОРАБЛИ ОТЕЧЕСТВА»

A128	Мельников Р.М. Крейсер «Коминтерн».....	20 р.
A130	Черников И.И. Речные корабли Военного ведомства.....	20 р.
A131	Афонин Н.Н., Богданов М.А. На путях создания мореходного миноносца.....	20 р.

СЕРИЯ «МОРСКОЕ ОРУЖИЕ»

A133	Йолтуховский В.М. Контактные тралы отечественного флота.....	20 р.
A136	Коршунов Ю.Л., Кудрявцев И.Б. Баллистические ракеты ВМФ СССР	20 р.

СЕРИЯ «КОРАБЛИ МИРА»

A137	Грибовский В.Ю. Линейный крейсер «Инвинсибл».....	20 р.
A138	Грибовский В.Ю. Флагманский корабль адмирала Того.....	20 р.

СЕРИЯ «МИДЕЛЬ-ШПАНГОУТ»

A139	Гребенщикова Г.А. 120-пушечный корабль «Двенадцать Апостолов».....	60 р.
A140	Усов В.Ю. Эскадренный миноносец «Новик».....	60 р.
A141	Кузнецов Л.А. Линейные крейсера типа «Измаил».....	60 р.
A142	Морин А.Б. Эскадренный миноносец «Сторожевой».....	60 р.
A143	Щедролосев В.В. Эскадренный миноносец «Деятельный» (1944 год).....	60 р.
A129	Афонин Н.Н. Миноносцы русского флота.....	60 р.

КНИГИ

A120	Афонин Н.Н. «Дым, дым, дым...» Русский императорский флот в первой мировой войне и революции.....	200 р.
------	---	--------

ПРЕДЛАГАЮТСЯ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В ПЛАН ИЗДАТЕЛЬСТВА

Линейные корабли типа «Севастополь».

Ч.1 Проектирование, постройка, участие в первой мировой войне и революции.

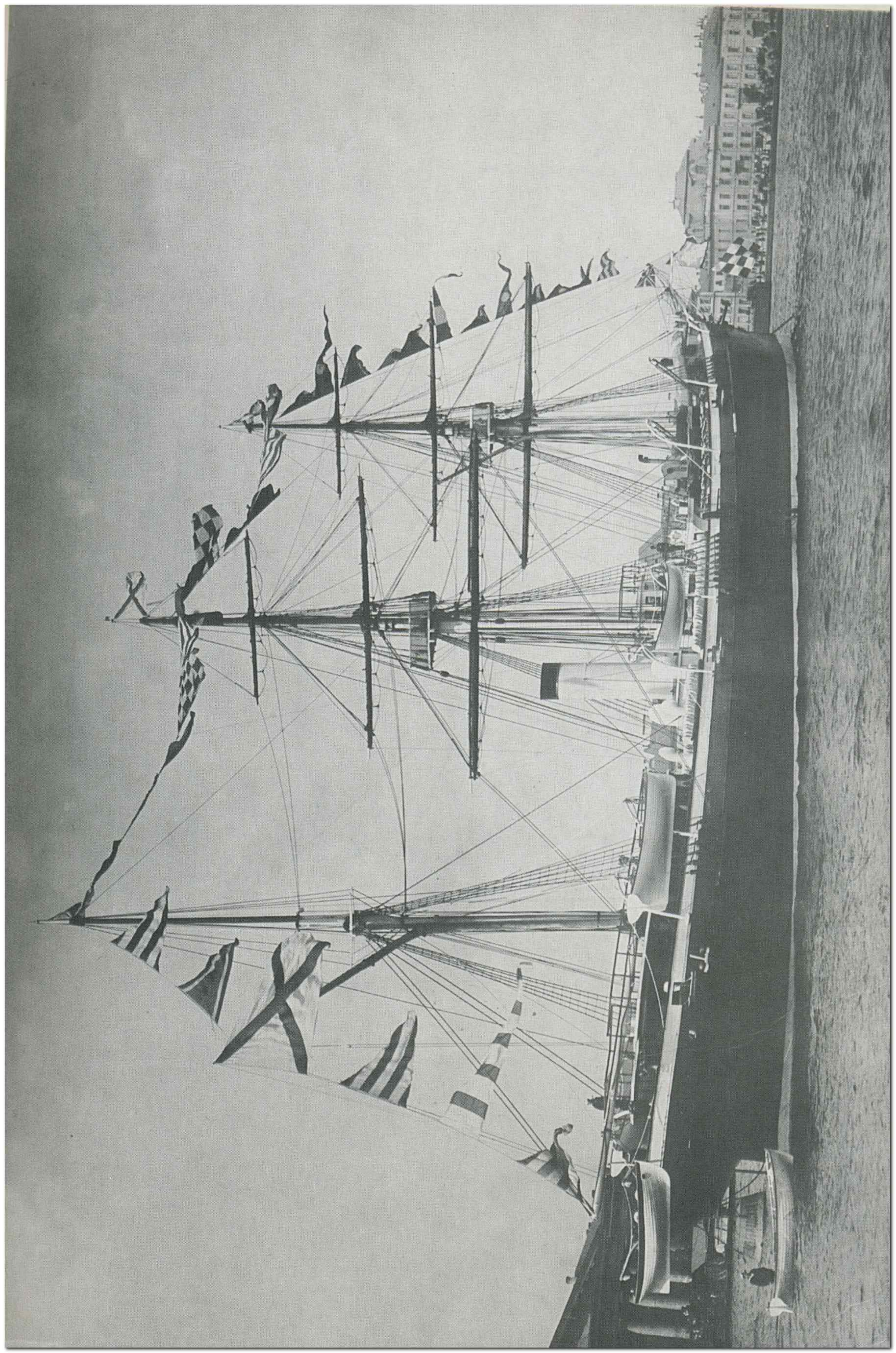
Ч.2. Модернизация, участие в Великой Отечественной войне и дальнейшая судьба.

Крейсер «Красный Кавказ».

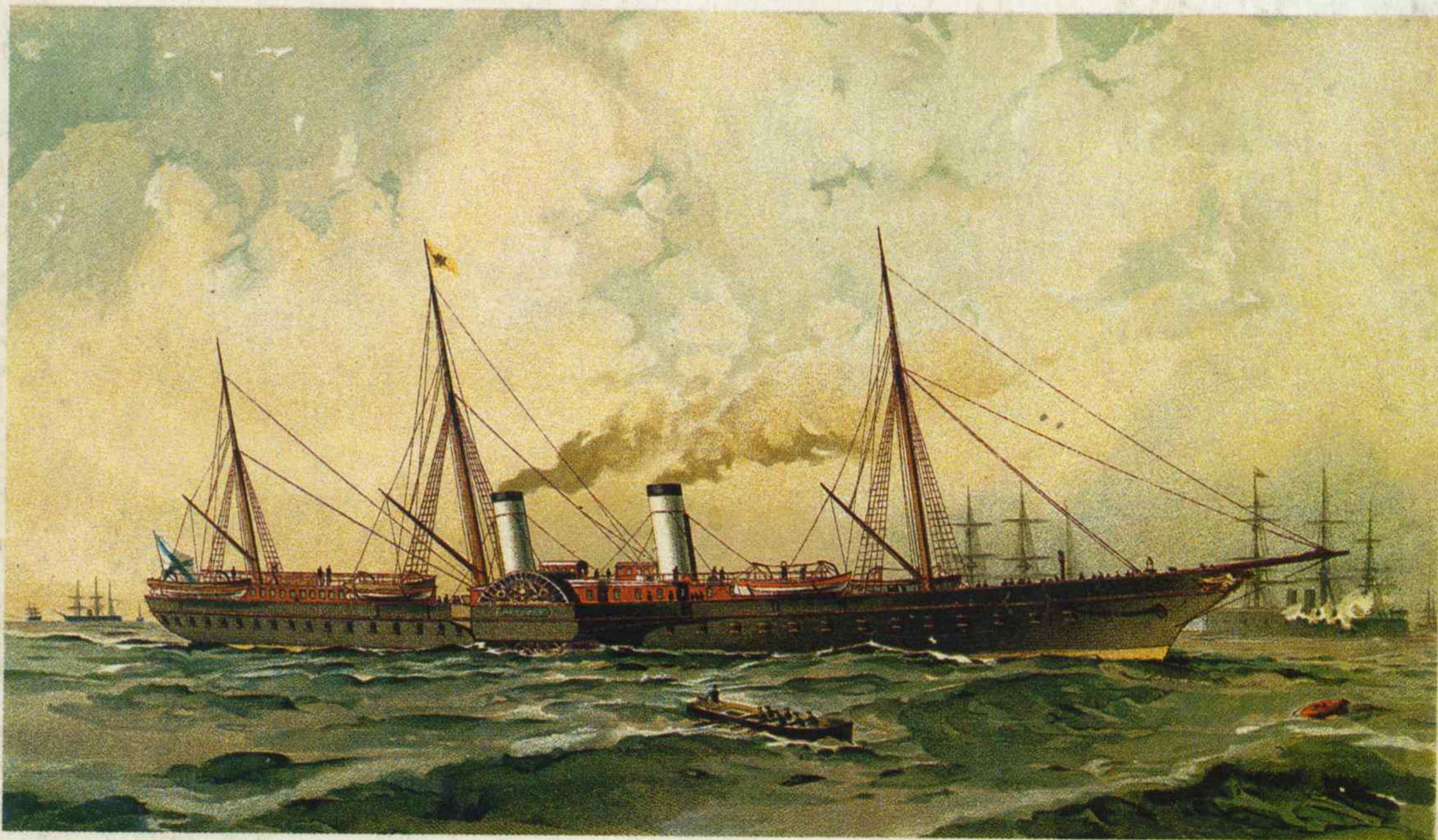
Крейсер «Красный Крым».

«Броненосцы Русского флота». Набор открыток — репродукции с картин художника-мариниста А.Ю.Заикина (6 сюжетов).....

24 р.



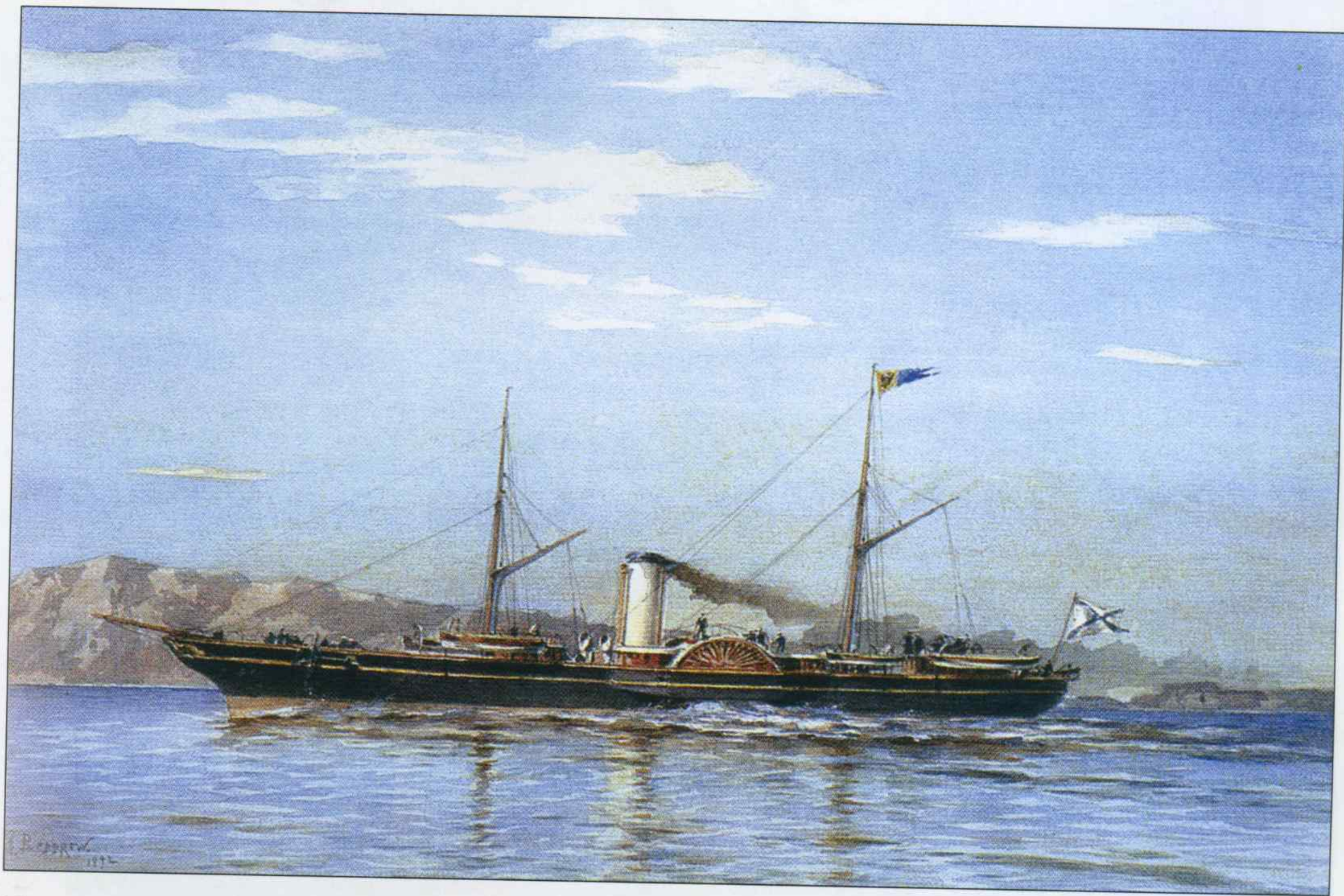
Императорская яхта «Держава». С акварели В.В.Игначиуса (из альбома «Русский флот». Издание великого князя Александра Михайловича. СПб., 1892)



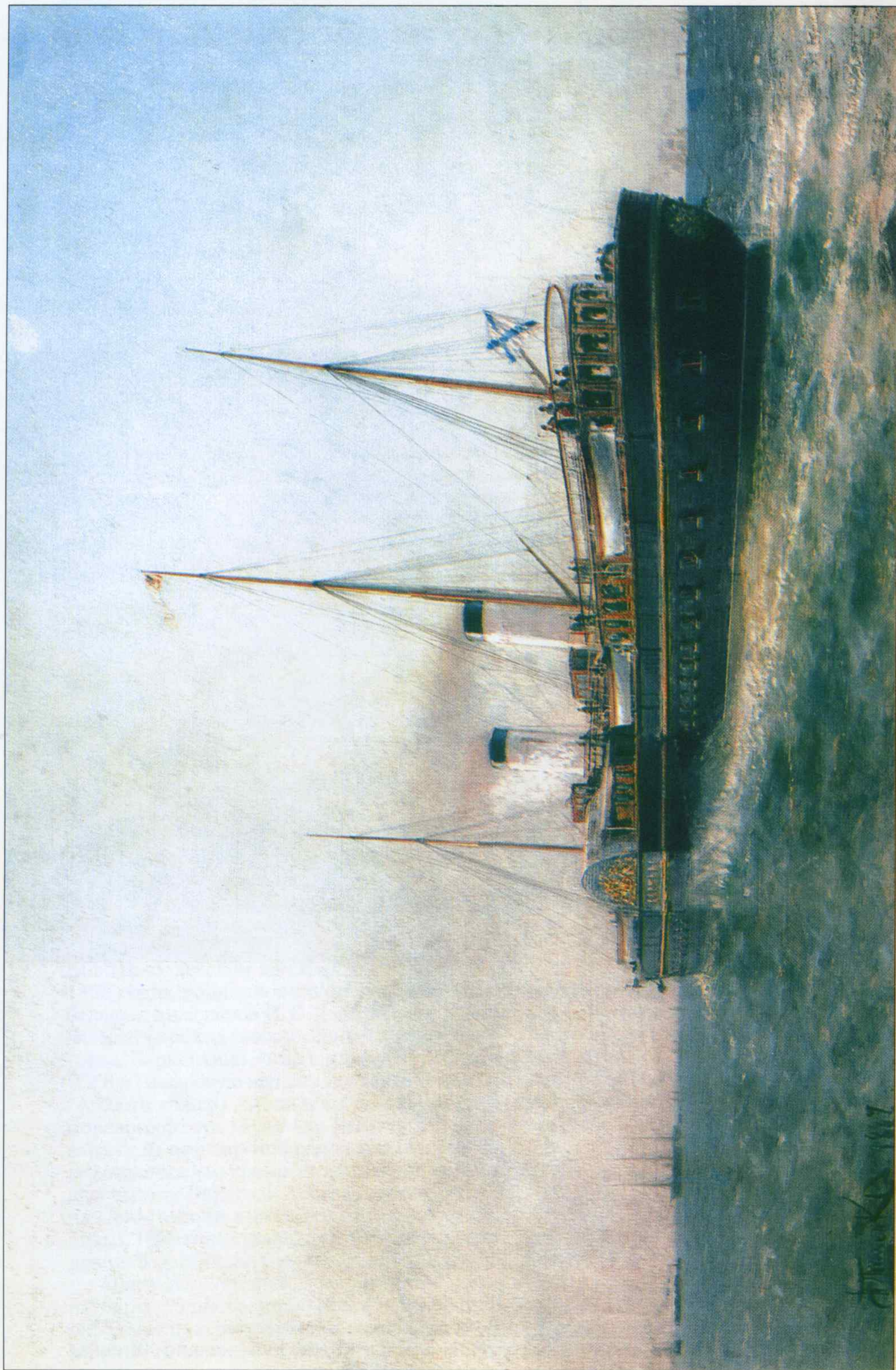
Цветная вкладка сборника посвящена императорским яхтам российского флота, об истории создания и службы которых рассказывается в статье, подготовленной старшим научным сотрудником-консультантом отдела фондов Центрального военно-морского музея заслуженным работником культуры Российской Федерации А.Л.Ларионовым



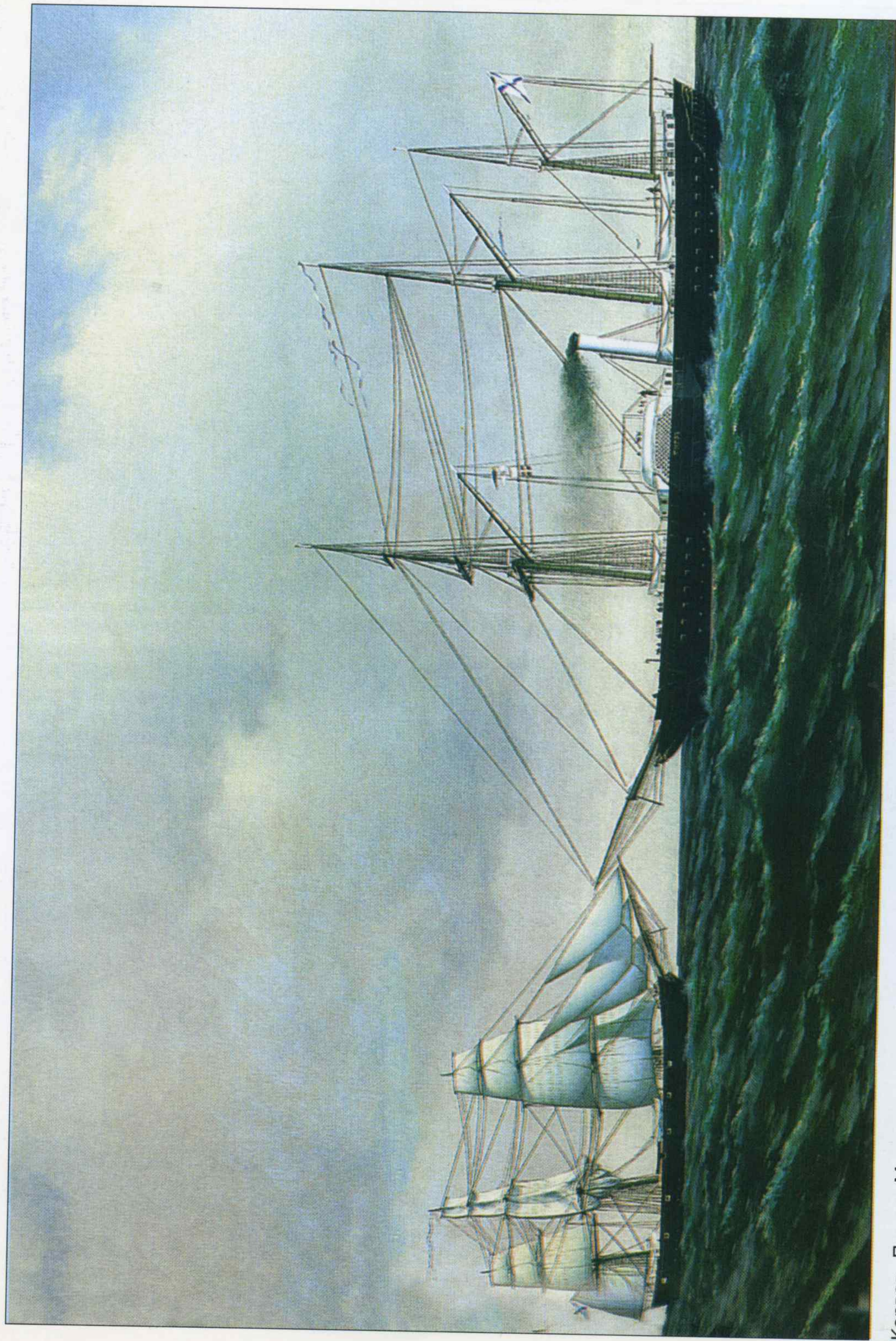
Императорские яхты российского флота



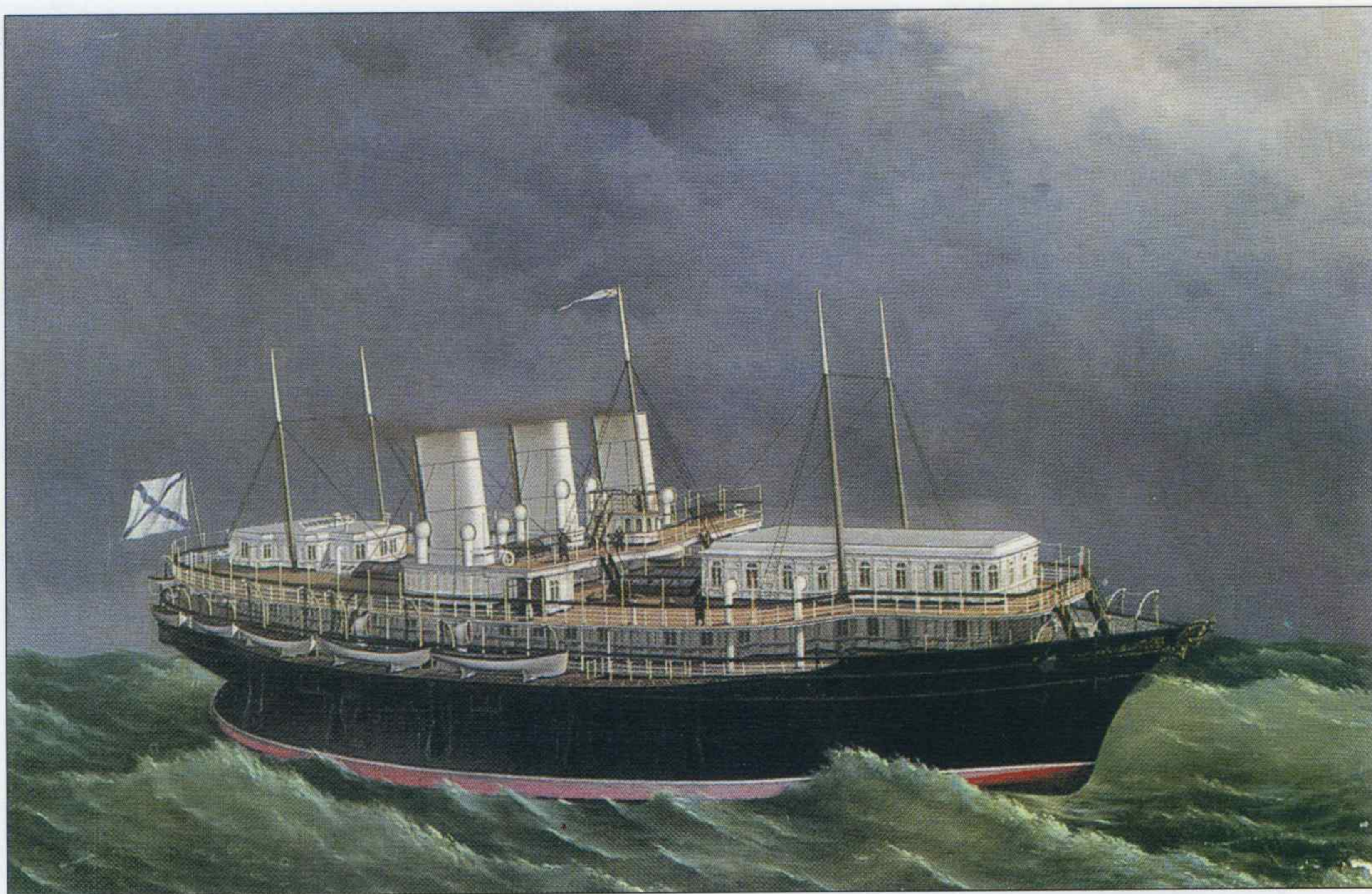
Императорская яхта «Штандарт». Художник А.К.Беггров



Императорская яхта «Держава». Художник М.С.Ткаченко



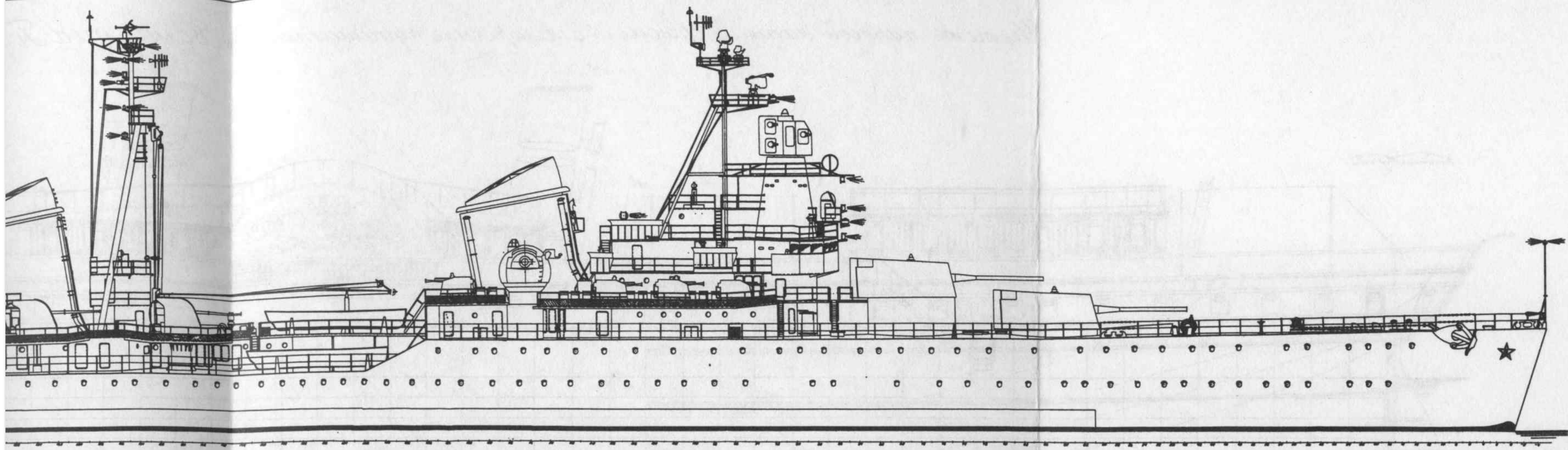
Корвет «Память Меркурия» и яхта «Тигр». Художник А.П.Алексеев



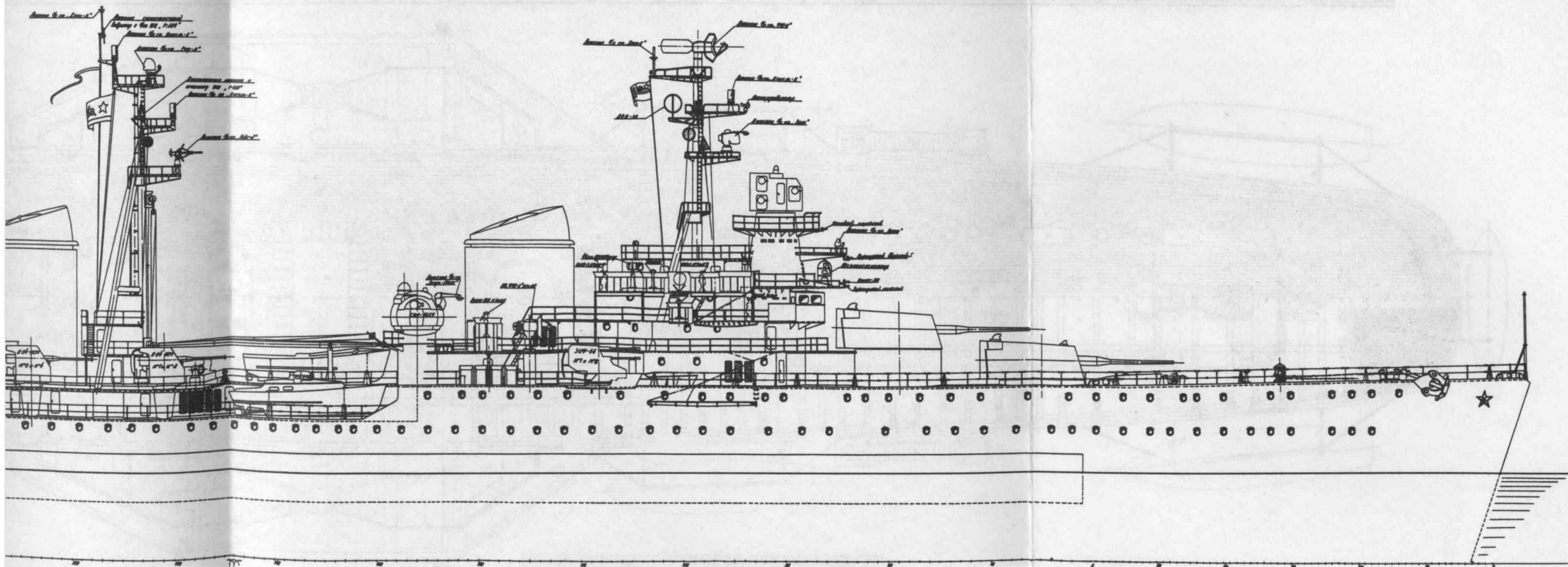
Императорская паровая
яхта «Ливадия».
Художник А.П.Алексеев



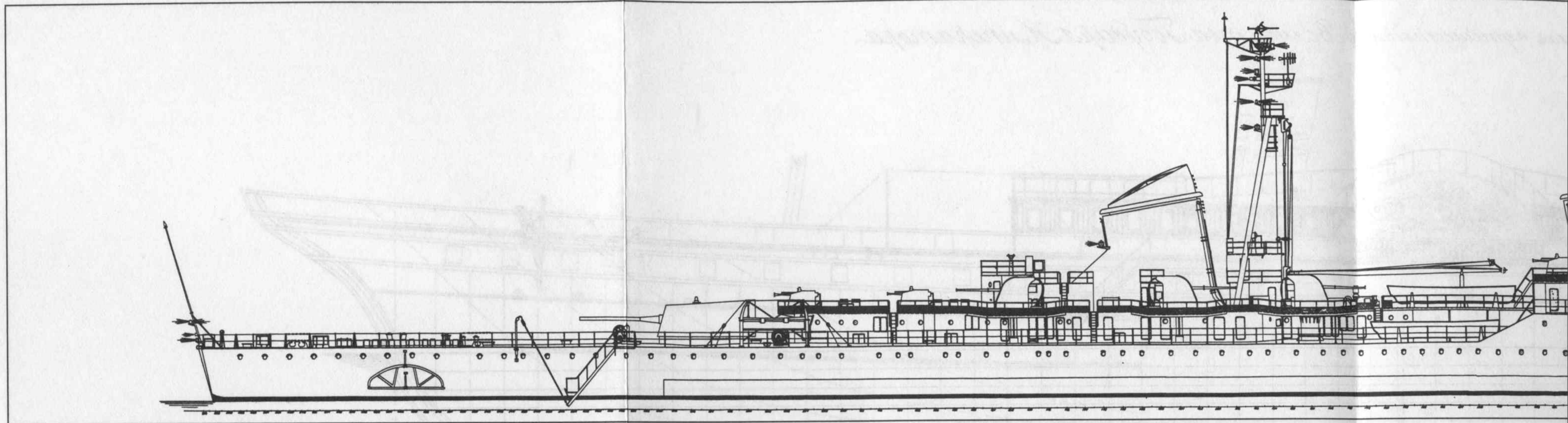
Носовое украшение
императорской яхты
«Ливадия». Проектная
модель



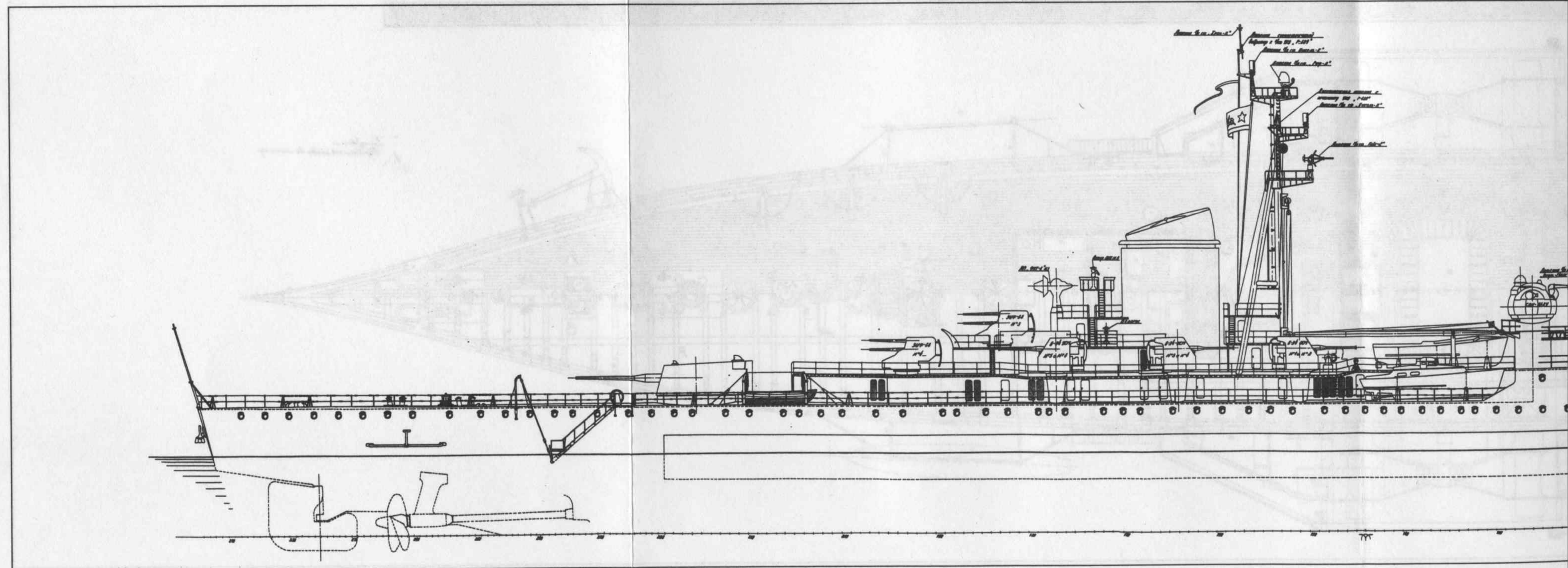
новками В-11), выполненный СКБ-194 в декабре 1953 года, вид сбоку. РГАВМФ. Ф.р-3. Оп.9. Д.12. Публикуется впервые



ими установками ЗИФ-68), разработанный ЦКБ-57 в мае 1955 года, вид сбоку. РГАВМФ. Ф.р-3. Оп.9. Д.43. Публикуется впервые

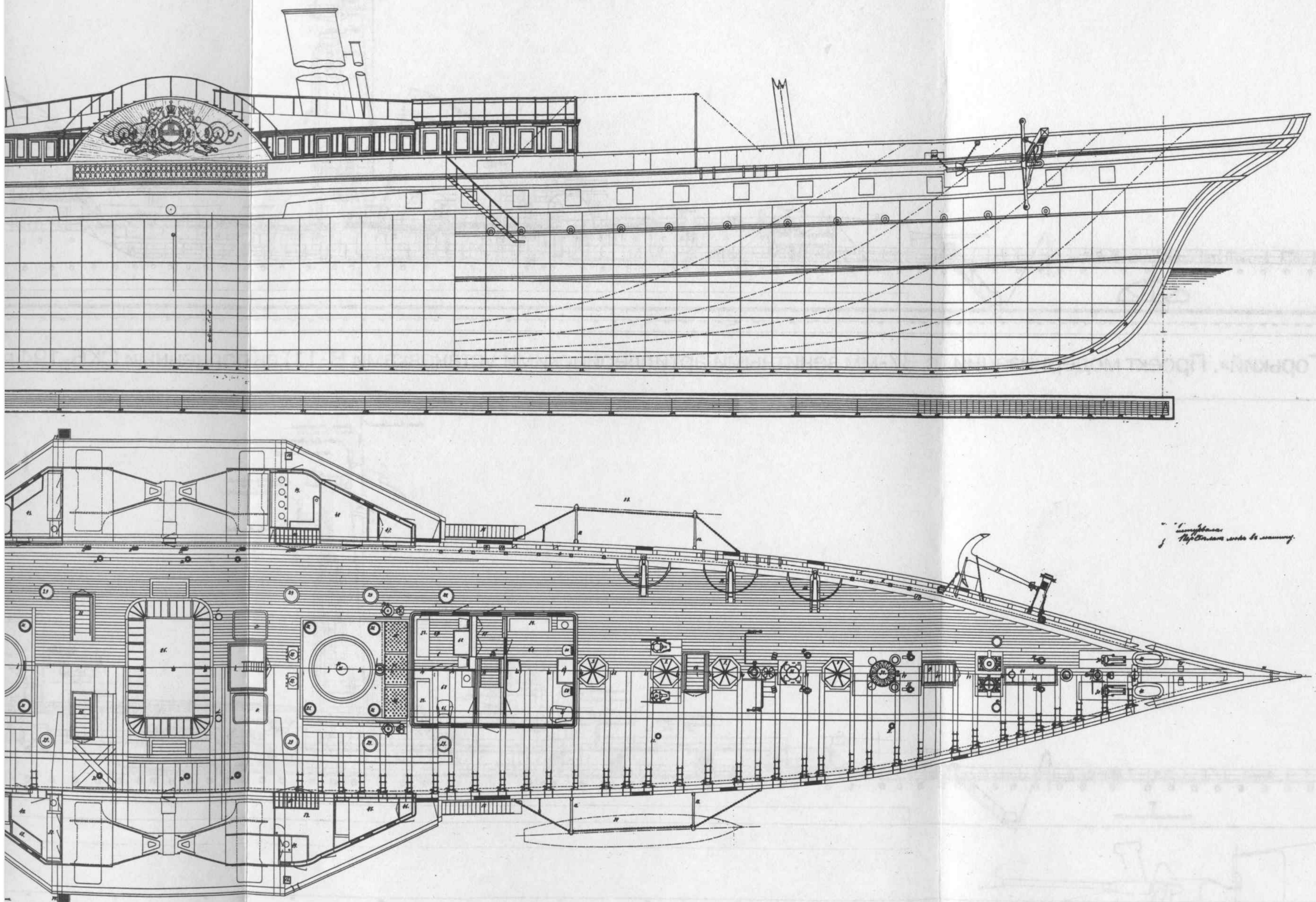


Крейсер «Максим Горький». Проект модернизации (с 37-мм зенитными артиллерийскими установками В-11), выполненный СКБ-1

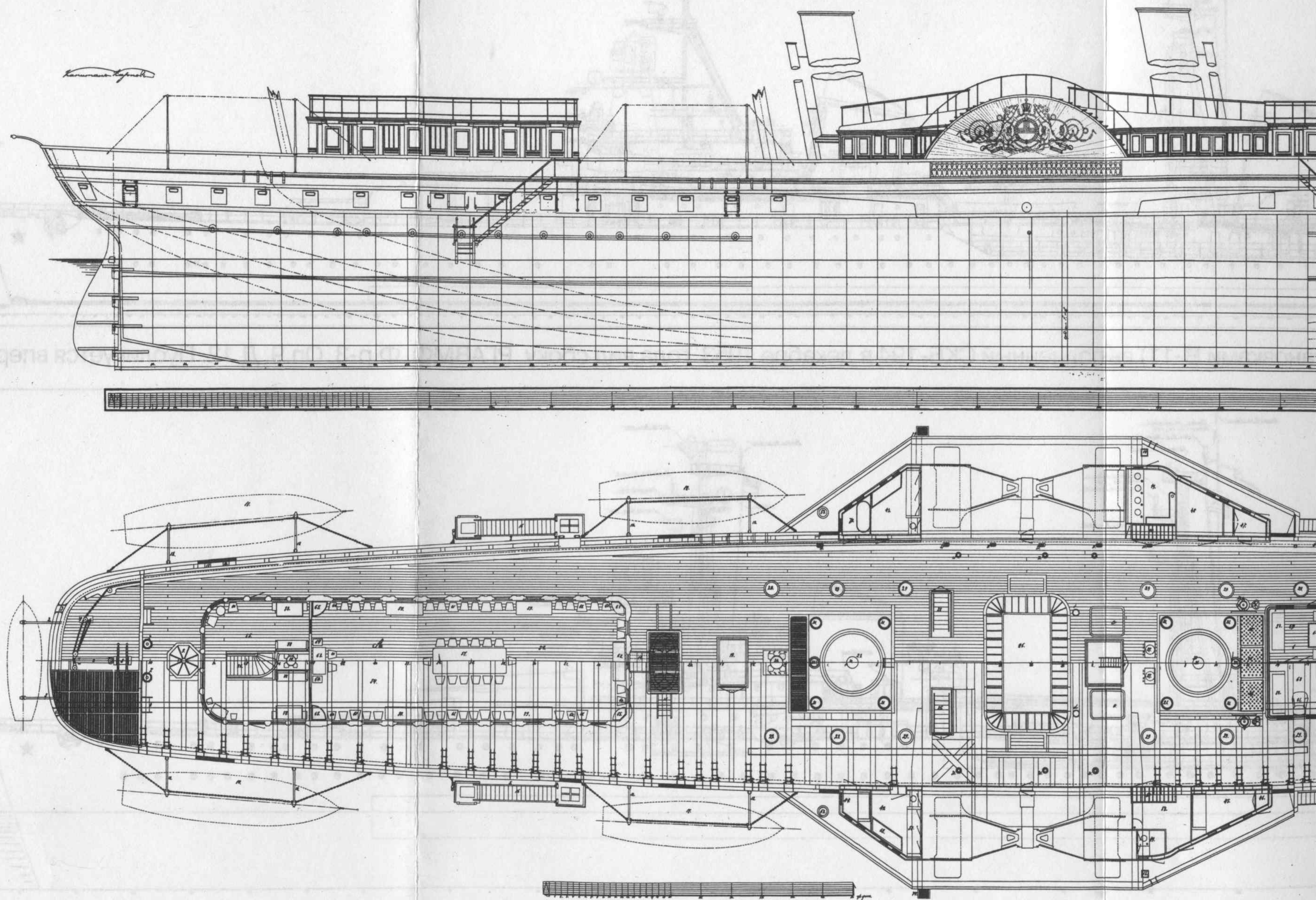


Крейсер «Максим Горький». Технический проект модернизации (с 45-мм зенитными артиллерийскими установками ЗИФ-68), разрабо

русских путешествий Его Величества Государя Императора



Чертеж паровой яхты „Держава“ для морских путешествий Его Величества Того



Императорская паровая колесная яхта «Держава», проекция «бок» теоретического чертежа с элементами наружного вида и план ве